

### ماهانامه داخلی شرکت تولیدی و صنعتی عقاب افشان

سردبیر: حسن گوهرپور

دبیر تحریریه: حسین ابوالفتحی

مدیر اجرایی: علیرضا محمدی

مدیر داخلی: حسین میاررستمی

مدیر بازرگانی: کاظم سبزی (۰۹۱۲۹۳۳۳۶۰)

مدیر هنری و صفحه آر: محمد گودرزی

دبیر عکس: محمد فتحی

روابط عمومی: علی رحمانی

تحریریه: فاطمه رمضانیان، ابوذر مارکولایی،

حامد امینی، علی اکبر دهبان، حسین

صفدری، شیما شکوه، ناعمه پرهین،

معصومه بهرامیان

مشکل سریال تازه مهران مدیری چیست؟ << ۴۲

پدر قصه‌های طهران روی، شانه‌های شهر << ۴۳

دانشت‌های رانندگی در سرمای زمستان << ۴۶

آماده‌باش راهداران سراسر کشور برای زمستان <<

با بیماری سینوزیت در فصول سرد چه کنیم؟ << ۵۲

سفر در زمستان: خوب یا بد؟ << ۵۴

شلغم معجزه عجیب فصل سرما << ۵۶

سفر به شهری که ندیده‌ام << ۵۸

درمان افسردگی با تغذیه << ۶۰

برای هواپازان پر شور پرسپولیس ناراحتی << ۶۲

یک میلیون دلار هزینه برای هیچ << ۶۴

باید غرور جام جهانی را در جام ملت‌ها داشته باشیم << ۶۶

خسوف برای رکوردزنی! << ۶۸

آموزش رانندگان و نقش سیستم مدیریت ناوگان << ۶

سیستم انتقال قدرت << ۹

موفقیت را مدیون اسکانیا هستم << ۱۲

محصولات ما باید با برندهای بزرگ دنیا مقایسه شوند << ۱۴

آزمون استحکام سازه << ۱۶

خدمات «عقاب افشان» به مردم تعطیلی ندارد << ۱۷

اسکانیا در خبر << ۲۰

از چه شهرهایی باید فرار کرد؟! << ۲۴

بار مجاز مسافر چقدر است << ۲۶

حقوق مسافر در سفرهای جاده‌ای و هوایی << ۲۹

منشاء انسان‌های مدرن در کوه‌های ایران << ۳۲

سفر با اتوبوس را ترجیح می‌دهم << ۳۴

«پرده نشین» حرفی میان عشق و طلب << ۳۸



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

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

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







## دعای سفر

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

اَللّٰهُمَّ اِنِّیْ اَسْتُوْدِعُكَ الْیَوْمَ

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

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

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

اَللّٰهُمَّ احْفَظْنَا بِحِفْظِ الْاِیْمَانِ وَ احْفَظْ عَلَیْنَا

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

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

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

اَللّٰهُمَّ اِنَّا نَعُوْذُ بِكَ مِنْ وَعْتَاءِ السَّفَرِ وَ کَاِبَةِ الْمُنْقَلَبِ وَ سَوْءِ الْمُنْظَرِ فِی الْاَهْلِ وَ الْمَالِ وَ الْوَلَدِ فِی الدُّنْیَا وَ الْاٰخِرَةِ.

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

اَللّٰهُمَّ اِنِّیْ اَتُوْجِّهْ اِلَیْكَ هَذَا التَّوْجُّهَ طَلَبًا لِمَرْضَاتِكَ 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] قَبَّلْغْنِیْ مَا اُوْمَلُّهُ وَ اَرْجُوْهُ فِیْكَ وَ فِیْ اَوْلِیَائِكَ

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 وَ مَالِیْ وَ مَا حَوَّلْتَنِیْ وَ قَدْ وَثَقْتُ بِكَ فَلَا

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

و به تو اطمینان کردم پس

تُخَيِّبْنِیْ یَا مَنْ لَا یُخَيِّبُ مَنْ ارَادَهُ وَلَا یُضِیْعُ مَنْ حَفِظَهُ اَللّٰهُمَّ صَلِّ عَلٰی مُحَمَّدٍ وَ اٰلِهِ

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

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

وَ احْفَظْنِیْ فِیْمَا غِبْتُ 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 الدَّعَاءُ

ای مهربانترین مهربانان.

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

منبع: مفاتیح الجنان

# آموزش رانندگان و نقش سیستم مدیریت ناوگان در ارزیابی اثربخشی آموزش‌ها

**بررسی‌ها نشان می‌دهد که آموزش رانندگان در تسریع دستیابی به اهداف زیر نقش مهمی ایفا می‌کند:**

- ✓ افزایش ایمنی جاده‌ها و کاهش تصادفات
- ✓ کاهش مصرف سوخت و آلودگی هوا
- ✓ ارتقای فرهنگ نوین رانندگی
- ✓ شناخت وسیله نقلیه

✓ افزایش طول عمر خودرو و کاهش هزینه تعمیرات لازم است جایگاه والای آموزش در زمینه استفاده از وسایط نقلیه عمومی سنگین به ویژه اتوبوس و کامیون مورد توجه قرار گیرد و تمامی دستگاه‌های مرتبط از جمله پلیس راهور، سازمان راهداری، شرکت‌های تولیدکننده خودرو، سازمان پایانه‌های حمل و نقل و شرکت‌های مسافربری و باربری برای تحقق این امر مهم، ارتقای سطح فرهنگ رانندگی و ایمنی جاده، استفاده صحیح و بهینه از وسایط نقلیه عمومی و همچنین جلوگیری از تصادفات و خسارات ناشی از آن با یکدیگر همکاری کنند.

بنابر بررسی‌های شرکت اسکانیا، سیستم مدیریت ناوگان می‌تواند در بهبود شاخص‌های زیر تأثیرگذار باشد:

- ✓ بهینه‌سازی مصرف سوخت در ناوگان
- ✓ کاهش آلودگی زیست محیطی

محسن نوروزی، مدیر خدمات پس از فروش شرکت عقاب افشان  
رضا ولی، مدیر استاندارد شرکت عقاب افشان

## اهمیت آموزش رانندگان

ورود و به کارگیری سیستم‌های الکترونیکی و هوشمند در تجهیزات ایمنی و ناوبری خودروهای جدید با هدف ارتقای ایمنی و رفاه سرنشینان خودرو و حفظ محیط زیست صورت گرفته است. حال آنکه یکی از ملزومات نیل به این هدف، آگاهی راننده از وجود این فن‌آوری‌ها و نحوه استفاده از آنها در زمان مناسب است. تا زمانی که راننده از این سیستم‌ها به طور بهینه استفاده نکند، رسیدن به این هدف بسیار سخت و حتی غیرممکن می‌شود. از سوی دیگر، آموزش نحوه صحیح رانندگی به رانندگان می‌تواند در کاهش تصادفات جاده‌ای و شهری نقش مهمی را ایفا کند. یکی از اهداف مهم برگزاری دوره‌های آموزشی برای رانندگان خودروهای سنگین، یادگیری رانندگی ایمن با استفاده از سیستم‌های هوشمند خودرو و همچنین فراگیری رانندگی صحیح و استاندارد است.

هم‌اکنون برای آموزش رانندگان در کشورهای توسعه یافته چهارچوب قوانینی در نظر گرفته شده است و مدیران شرکت‌های حمل و نقل برای افزایش بهره‌وری ناوگان خود و کاهش هزینه‌های ناشی از مصرف سوخت و تصادفات از آموزش رانندگان استقبال می‌کنند.



در دنیای در حال تغییر کنونی، ضرورت آموزش در سازمان‌ها و نهادها به دلایل متعددی پذیرفته شده است. تغییرات سریع و عمیق علمی سبب شده مطالب و نظریه‌های جدیدی مطرح شوند. برای ادامه حیات به ناچار باید علوم جدید را آموخت و نظریه‌های قدیمی را که دیگر کارایی خود را از دست داده‌اند، کنار گذاشت.

در دنیای امروز، صنعت خودرو جایگاه و نقش مهمی را در زندگی مردم ایفا می‌کند و هر روز با ورود و به کارگیری فن‌آوری‌های جدید در ساخت و تولید خودروها نیاز به آموزش و آگاهی کاربران از نحوه عملکرد و استفاده بهینه از خودروها بیش از پیش احساس می‌شود.

سیستم‌های هوشمند حمل و نقل (ITS) که از دهه گذشته به تدریج توسعه یافته‌اند، امروزه نقش بی‌بدیلی را در ارتقای فرهنگ رانندگی و مدیریت ترافیک ایفا می‌کنند. سیستم مدیریت ناوگان (FMS) یکی از زیربخش‌های سیستم‌های هوشمند حمل و نقل است که می‌تواند به عنوان سیستم پشتیبان مدیریت ناوگان در اختیار شرکت‌های حمل و نقل و حتی پلیس و سازمان راهداری قرار گیرد. در این مقاله تلاش شده است که اهمیت آموزش رانندگان در ارتقای ایمنی ترافیک و افزایش بهره‌وری ناوگان و همچنین نقش سیستم مدیریت ناوگان در اطمینان از اثربخشی آموزش‌ها مورد بررسی قرار گیرد. لازم به ذکر است کلیه مثال‌ها مبتنی بر نرم‌افزار مدیریت ناوگان شرکت سوئدی اسکانیا هستند.





مسیرهای کفی، سربالایی و سرازیری، پرهیز از گاز دادن بی‌مورد، ترمز کردن با توجه به ترافیک مسیر و رعایت فاصله طولی، موجب کاهش مصرف سوخت و آلودگی هوا می‌شود. در طی سه دهه اخیر، اکثر خودروسازان با انجام تحقیقات و اعمال تغییرات در طراحی و شکل ایرودینامیکی بدنه، کاهش ضریب مقاومت هوا، تغییر سایز لاستیک و محافظه احتراق و سیستم سوخت‌رسانی هوشمند توانسته‌اند مصرف سوخت خودروها را تا ۵ درصد کاهش دهند، در حالی که یک راننده با رعایت اصول صحیح رانندگی می‌تواند مصرف سوخت را به تنهایی ۱۰ درصد کاهش دهد که مقدار قابل توجهی به شمار می‌رود.

تحقیقات صورت گرفته توسط شرکت سوئدی اسکانیا نشان می‌دهد اگر یک راننده بتواند با رعایت اصول صحیح رانندگی که توسط خودروساز توصیه شده و آموزش داده می‌شود، به این امر مهم دست یابد، گازهای خروجی اگزوز به مقدار زیادی کاهش می‌یابد؛ به عنوان مثال، اگر راننده با خودرو خویش ۲۰۰،۰۰۰ کیلومتر را در سال بپیماید، با رعایت نکات آموزشی می‌تواند حداقل ۱۰ درصد در مصرف سوخت صرفه‌جویی کند که کاهش آلودگی هوا را مطابق موارد زیر در پی خواهد داشت:

- ۱- کاهش دی اکسید کربن به مقدار ۱۹ تن
- ۲- کاهش اکسید نیتروژن به مقدار ۱۳۳ کیلوگرم
- ۳- کاهش ذرات معلق به مقدار ۲/۵ کیلوگرم
- ۴- کاهش مصرف سوخت و صرفه‌جویی آن به مقدار ۷۰۰۰ لیتر

مقادیر ذکر شده تنها برای یک خودرو است و چنانچه در تعداد کل خودروهای سنگین ضرب شود، اعداد بسیار بزرگتری به دست می‌آید که سهم بسزایی در کاهش آلودگی هوا و مصرف سوخت و صرفه‌جویی اقتصادی خواهد داشت.

سیستم مدیریت ناوگان با ثبت داده‌های دریافتی از عملکرد وسیله نقلیه می‌تواند تحلیلی از بهره‌وری خودرو و راننده به مدیر ناوگان ارائه دهد و با ثبت تغییرات در شاخص مصرف سوخت و میزان گازهای آلاینده خارج شده از اگزوز، عملکرد خودرو و راننده را به دقت زیر نظر بگیرد.

- ❑ استفاده کارآمدتر از ناوگان (اتوبوس یا کامیون)
- ❑ افزایش ایمنی راننده‌ها
- ❑ افزایش کارایی رانندگان و نحوه رانندگی
- ❑ کاهش استهلاک وسیله نقلیه
- ❑ کاهش میزان تصادفات
- ❑ نظارت بر ناوگان در هر زمان و مکانی
- ❑ اندازه‌گیری اثربخشی دوره‌های آموزشی رانندگان
- ❑ تجزیه و تحلیل مسیرهای حرکت

همان طور که مشاهده می‌شود، سیستم مدیریت ناوگان می‌تواند در شاخص‌های مهمی به عنوان سیستم پشتیبان، متضمن اثربخشی دوره‌های آموزشی رانندگان باشد.

### افزایش ایمنی جاده‌ها و کاهش تصادفات

آموزش رانندگان و ارتقای سطح آگاهی آنها در رابطه با رعایت قوانین رانندگی، شیوه رانندگی متناسب با ترافیک جاده، رعایت فاصله طولی مناسب با خودرو جلویی بر اساس سرعت حرکت، ارتباط عملکرد مناسب ترمز با وزن و سرعت و فاصله مورد نیاز برای توقف خودرو، آشنایی و استفاده از تجهیزات مدرن ایمنی و ناپوری نصب شده روی خودروها و... می‌تواند موجب افزایش ایمنی تردد در جاده‌ها و کاهش تصادفات و خسارات جانی و مالی شود.

بر اساس آمارهای منتشر شده، میزان تلفات تصادفات جاده‌ای حدود ۱۹،۰۰۰ نفر است و با توجه به نرخ دیه قابل پرداخت از طرف بیمه برای هر نفر، مبلغ بسیار سنگینی از سوی بیمه‌ها باید پرداخت شود.

### به عنوان مثال:

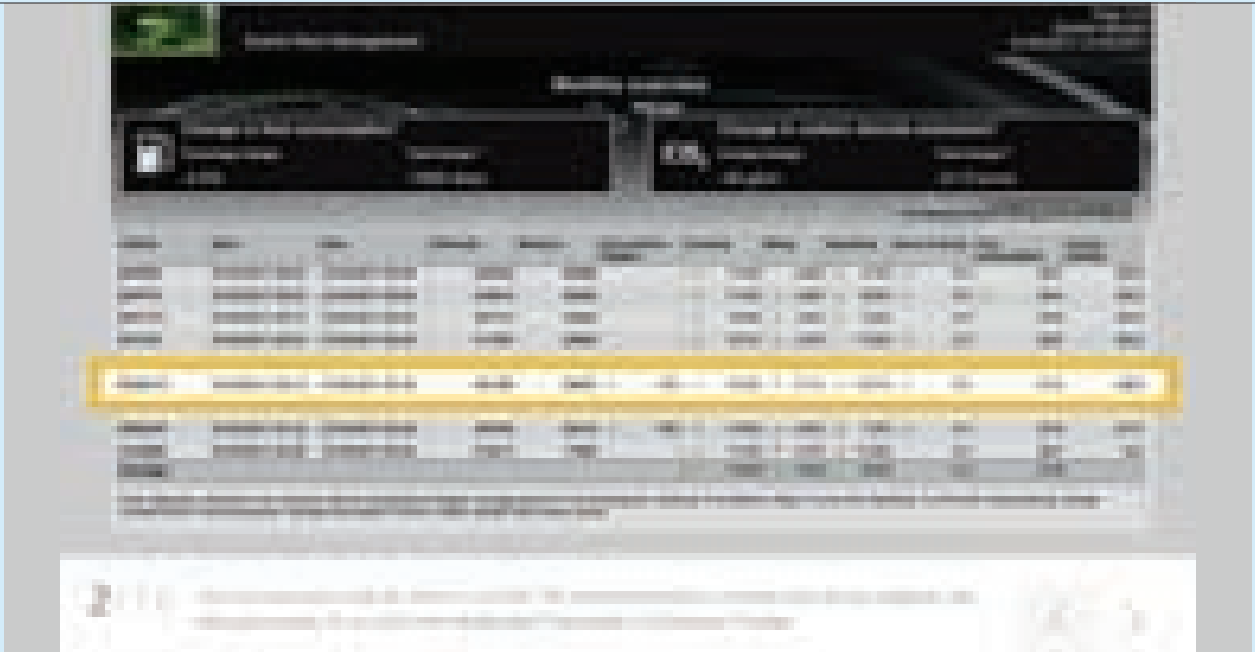
$$۱۹,۰۰۰ \times ۱,۲۵۰,۰۰۰,۰۰۰ = ۲۳,۷۵۰,۰۰۰,۰۰۰$$

(البته آمار دقیق را می‌توان از سازمان بیمه مرکزی استعلام کرد.)

همچنین باید مبلغ هنگفتی برای جبران هزینه‌های درمان مجروحین و نقص عضوهای احتمالی پرداخت شود، اما آسیب‌های روحی وارد شده به بازماندگان کشته‌شدگان حوادث رانندگی به هیچ وجه قابل جبران نیست و برای مدت طولانی در رفتارهای اجتماعی آنان تأثیرگذار خواهد بود.

### کاهش مصرف سوخت و آلودگی هوا

آموزش دادن راننده در زمینه نحوه و شیوه صحیح رانندگی، انتخاب دنده مناسب و دور موتور صحیح در



### طول عمر خودرو و کاهش هزینه تعمیرات

کمترین میزان استهلاک خودرو، به قدرت بهینه موتور، مصرف سوخت مطلوب و بالاترین رانندگی موتور دست یابند. اگر راننده در هنگام رانندگی از ترمزهای پی‌درپی خودداری و به جای آن از ترمزهای کمکی موجود از قبیل ترمز آگروز و ریتارد استفاده کند، سلامتی خودرو افزایش و مصرف لنت ترمز کاهش می‌یابد و ایمنی حرکت در جاده تأمین می‌شود. به عنوان مثال، اگر راننده اتوبوس حامل دانش‌آموزان راهیان نور در محور ایذه، به علامت هشداردهنده مبنی بر وجود نقص فنی در سیستم ترمز ضدقفل (ABS) توجه و این ایراد را برطرف می‌کرد، به یقین شاهد آن اتفاق ناگوار نبودیم. همواره باید این ضرب‌المثل را مدنظر داشته باشیم: «علاج واقعه قبل از وقوع باید کرد».

### ترویج فرهنگ نوین رانندگی و ماشین‌داری

برگزاری دوره‌های آموزش راننده، ارتقای فرهنگ رانندگی را به دنبال دارد. رعایت اصول و قوانین رانندگی از قبیل رعایت سرعت مطمئن، حفظ فاصله طولی مناسب، پرهیز از سبقت‌های بی‌مورد، حرکت در بین خطوط، عدم تغییر مسیر ناگهانی و ... باعث می‌شود نظم خوبی در ترافیک جاده‌ای و شهری پدید آید، ترافیک، روان و رانندگی، ایمن و بدون استرس باشد. از مزایای دیگر آموزش راننده، ارتقای فرهنگ ماشین‌داری است؛ مالک یا راننده خودرو آگاه می‌شود از وسیله نقلیه مطابق کارایی مورد نظر سازنده استفاده کند و اتوبوس را که فقط برای حمل و نقل مسافر طراحی شده است، با تغییر کاربری به تانکر و کامیون تبدیل نکند.

در صورت آموزش راننده، ارتقای فرهنگ استفاده صحیح از خودرو و انجام به موقع سرویس‌های نگهداری که متناسب با کیلومتر کارکرد خودرو شامل سرویس‌های کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت می‌شود، طول عمر خودرو افزایش می‌یابد و خودرو همیشه آماده به کار خواهد بود، همچنین از تعمیرات کلی پیشگیری می‌شود. در نتیجه، با انجام سرویس‌های ادواری، هزینه تعمیرات کاهش می‌یابد.

انجام ندادن سرویس‌های ادواری موجب خرابی خودرو، توقف آن در مسیر و سرگردانی مسافران می‌شود و مالک اتوبوس ناگزیر باید مسافران را با چند برابر هزینه بیشتر توسط خودروی دیگری اعزام کند و هزینه خواب خودرو، اعزام مکانیک، خرید قطعات و انجام تعمیرات را نیز متحمل شود. در واقع، با انجام سرویس‌های ادواری از خرابی‌های احتمالی، توقف اتوبوس در جاده و احتمال وقوع تصادف جلوگیری می‌شود.

سیستم مدیریت ناوگان می‌تواند با ارائه گزارش‌های آنلاین از وضعیت فنی و سرویس‌های ادواری وسیله نقلیه (کامیون و اتوبوس) نقش مهمی در افزایش زمان آماده به کار خودرو داشته باشد. دستگاه رابط نصب شده بر روی خودرو، گزارش‌های لحظه‌ای و پیغام‌های خطای ایجاد شده در سیستم‌های هوشمند اتوبوس (مانند باز بودن درها و کم بودن باد لاستیک) را دریافت و به نرم‌افزار مدیریت ناوگان ارسال می‌کند.

### ساخت خودرو و شیوه رانندگی

لازم است راننده قبل از شروع رانندگی، با چراغ‌های هشداردهنده پشت صفحه آمپر، ویژگی‌های خودرو، عملکرد سیستم‌های کنترلی و ناوبری و شیوه رانندگی در شرایط مختلف مسیر (کفی، سربالایی و سرازیری) و شرایط گوناگون جوی آشنا باشد. این امر فقط با برگزاری دوره‌های آموزش راننده توسط شرکت‌های تولیدکننده خودرو و پشتیبانی دستگاه‌های نظارتی میسر خواهد شد. راننده با شرکت در کلاس‌های آموزشی و یادگیری موارد مطرح شده و اجرای آن‌ها هنگام رانندگی، به طور ایمن و بی‌خطر رانندگی خواهد کرد.

رانندگان باید از ارتباط بین دور موتور و تعویض دنده آگاه باشند و همیشه سعی کنند در هنگام رانندگی دور موتور را در منطقه سبز نگه دارند تا بتوانند با

# سیستم انتقال قدرت

سیستم انتقال قدرت برای انتقال قدرت تولید شده توسط موتور به چرخ‌ها طراحی شده است. ممکن است بین سیستم‌های مختلف انتقال قدرت تفاوت‌های جزئی وجود داشته باشد، ولی در مجموع، کلیات این سیستم یکسان است. معمولاً سیستم انتقال قدرت شامل کلاچ، گیربکس، گاردان، دیفرانسیل و پلوس است.



## کلاچ

کلاچ وسیله‌ای است که بین موتور و گیربکس قرار می‌گیرد و امکان قطع و وصل مسیر انتقال قدرت را فراهم می‌کند.

## گیربکس

گیربکس وظیفه تغییر دور و گشتاور را بر عهده دارد، به طوری که در دنده‌های سنگین با کاهش سرعت و دور باعث افزایش گشتاور و قدرت می‌شود و برعکس در دنده‌های سبک، سرعت دور خروجی گیربکس افزایش می‌یابد که منجر به کاهش قدرت در این دنده‌ها می‌شود.

## گاردان

گاردان شفتی است که توانایی انتقال گشتاور پیچشی را دارد. در مواقعی که بین گیربکس و دیفرانسیل فاصله وجود دارد، گاردان به عنوان ارتباط‌دهنده بین آنها عمل می‌کند.

## دیفرانسیل

دیفرانسیل به عنوان یکی از قطعات اصلی سیستم انتقال قدرت محسوب می‌شود که چندین وظیفه مهم را بر عهده دارد:

- ۱- به عنوان کاهنده دور عمل می‌کند.
- ۲- امکان تغییر جهت گشتاور را فراهم می‌کند.
- ۳- سرعت گردش چرخ‌های دو طرف محور را هماهنگ می‌کند. در شرایطی که خودرو در حال گردش کردن است، سرعت گردش چرخ داخل پیچ و چرخ خارج پیچ با یکدیگر متفاوت است، زیرا چرخ داخلی بر روی یک دایره با شعاع کوچکتر و چرخ خارجی بر روی یک دایره با شعاع بزرگتر در حال گردش است.

## پلوس

پلوس همان شفت انتقال‌دهنده گشتاور پیچشی از دیفرانسیل به چرخ است که درون پوسته اکسل قرار می‌گیرد.

## وظایف سیستم انتقال قدرت

وظیفه سیستم انتقال قدرت، انتقال دادن قدرت تولید شده توسط موتور به چرخ‌ها است. این سیستم باید توانایی تبدیل دور و تغییر جهت‌های مورد نیاز را داشته باشد و در مواقع مقتضی، امکان قطع و وصل کردن مسیر انتقال قدرت را فراهم آورد. همچنین، هماهنگ کردن سرعت چرخ‌ها در هنگام گردش خودرو بر عهده این سیستم است.



به طور کلی، فهرست مهمترین وظایف سیستم انتقال قدرت خودرو، موارد زیر را شامل می شود:

- ۱- انتقال گشتاور خروجی موتور به چرخ ها
  - ۲- تغییر و تبدیل دور و گشتاور
  - ۳- قطع و وصل کردن مسیر انتقال قدرت بین موتور و چرخ ها
  - ۴- گرفتن شوک ها و ضربات وارد شده و منتقل کردن قدرت به آرامی
  - ۵- تغییر جهت دادن مسیر قدرت
  - ۶- هماهنگ کردن سرعت گردش چرخ ها در هنگام گردش خودرو
  - ۷- معکوس کردن دور موتور در وضعیت دنده عقب
- در این شماره «کالسنکه سبز» به توصیف کلاچ و ویژگی های آن می پردازیم و در شماره های بعدی، سایر اجزای سیستم انتقال قدرت را به ترتیب توضیح خواهیم داد.

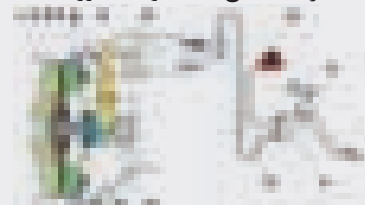
## کلاچ

### مقدمه:

اولین قطعه ای که در مسیر انتقال قدرت قرار می گیرد، کلاچ است. این قطعه بین موتور و گیربکس قرار می گیرد و وظیفه قطع و وصل کردن ارتباط موتور با گیربکس را بر عهده دارد. دلیل وجود کلاچ، جلوگیری از اعمال شوک به چرخ دنده های گیربکس است، زیرا در لحظه تعویض دنده، نسبت دنده به صورت ناگهانی تغییر می کند و باعث ایجاد شوک می شود. برای جلوگیری از ایجاد شوک در زمان درگیر شدن چرخ دنده ها لازم است که ابتدا با فشردن پدال کلاچ، ارتباط بین موتور و محور ورودی گیربکس قطع شود تا در هنگام تعویض دنده، محور ورودی گیربکس آزاد باشد و به راحتی بتواند سرعت خود را با سرعت محور خروجی گیربکس هماهنگ کند. پس از انجام این هماهنگی، با رها کردن پدال کلاچ دوباره ارتباط بین محور ورودی گیربکس و موتور برقرار می شود.

### اجزای تشکیل دهنده کلاچ

- ۱- فلاپویل ۲- صفحه کلاچ ۳- چدنی دیسک کلاچ ۴- پوسته دیسک کلاچ ۵- دو شاخ کلاچ ۶- میل رابط ۷- پمپ کلاچ بالا ۸- مخزن کلاچ ۹- پدال کلاچ ۱۰- پمپ کلاچ پایین ۱۱- شیلنگ ۱۲- بلبرینگ کلاچ ۱۳- فنرهای خورشیدی



### فلاپویل

فلاپویل یک دیسک دوار توپر است که در انتهای میل لنگ نصب می شود. وظیفه آن جذب ارتعاشات و نوسانات میل لنگ و تأمین انرژی جنبشی لازم برای ادامه دوران میل لنگ است، بنابراین در هنگام روشن بودن موتور فلاپویل نیز می چرخد.

### پوسته دیسک کلاچ

پوسته کلاچ قطعه ای است که توسط پیچ به فلاپویل بسته می شود و سایر قطعات مجموعه کلاچ همچون دیسک کلاچ، فنر کلاچ و صفحه کلاچ درون آن قرار می گیرند. در نظر داشته باشید از آنجایی که پوسته کلاچ به فلاپویل بسته شده است، در هنگام گردش فلاپویل، پوسته کلاچ نیز به همراه آن می گردد.

### فنر کلاچ

فنر کلاچ روی پوسته کلاچ قرار می گیرد و وظیفه آن فشردن کردن دیسک کلاچ بر روی صفحه کلاچ است. از این طریق، تماس اصطکاکی دیسک و صفحه کلاچ و انتقال گشتاور بین آن دو امکان پذیر می شود.

### دیسک کلاچ

دیسک کلاچ قطعه ای حلقوی است که بر روی فنر کلاچ قرار می گیرد و از طریق تماس اصطکاکی با صفحه کلاچ باعث انتقال گشتاور به صفحه کلاچ می شود. لازم است دیسک کلاچ توسط پیچ یا خار بر روی پوسته کلاچ ثابت شود و در هنگام گردش میل لنگ موتور، به همراه فلاپویل، پوسته کلاچ و فنر کلاچ به گردش درآید و با آنها هم سرعت باشد. دیسک کلاچ قابلیت حرکت طولی را دارد و با کشیدن فنر کلاچ می تواند از صفحه کلاچ جدا شود و در مواقعی که فنر کلاچ فشرده نشده است بر روی صفحه کلاچ باقی می ماند و تماس خود را حفظ می کند.



- ۱- پوسته کلاچ ۲- دیسک کلاچ ۳- فنر خورشیدی

### صفحه کلاچ

صفحه کلاچ، صفحه دوار است که در مقابل دیسک کلاچ قرار می گیرد و با آن تماس اصطکاکی برقرار می کند. از آنجایی که صفحه کلاچ بر روی شفت ورودی گیربکس نصب شده است، در صورت فشردن سازی دیسک کلاچ بر روی آن امکان انتقال گشتاور از موتور به گیربکس فراهم می شود ولی در هنگامی که پدال کلاچ فشرده می گردد دیسک از صفحه کلاچ جدا و این ارتباط قطع می شود.

برای اتصال صفحه کلاچ به شفت ورودی گیربکس، در وسط صفحه کلاچ یک توبی به شکل هزارخاری وجود دارد. این هزارخاری بر روی هزارخاری موجود در ابتدای شفت ورودی گیربکس قرار می گیرد و گردش صفحه کلاچ باعث گردش شفت ورودی گیربکس می شود. لنت های کلاچ که در محیط صفحه کلاچ نصب می شوند در دو طرف صفحه قرار دارند، به طوری که از یک سمت با دیسک کلاچ و از سمت دیگر با فلاپویل درگیر می شوند.



### بلبرینگ کلاچ

بلبرینگ کلاچ حول شفت ورودی گیربکس قرار می گیرد و وظیفه آن کشیدن تیغه های فنر دیسک کلاچ است، به طوری که با کشیدن فنر دیسک کلاچ که به قسمت محیطی فنر کلاچ متصل است، به سمت عقب کشیده می شود و از صفحه کلاچ جدا می گردد.

### دو شاخ کلاچ

دو شاخ کلاچ قطعه ای است که بر روی بلبرینگ کلاچ قرار می گیرد و آن را به حرکت در می آورد. این قطعه به صورت یک دو شاخه است که یک محور لولایی دارد و از قسمت بالا به پمپ کلاچ وصل می شود.

### پمپ کلاچ بالا

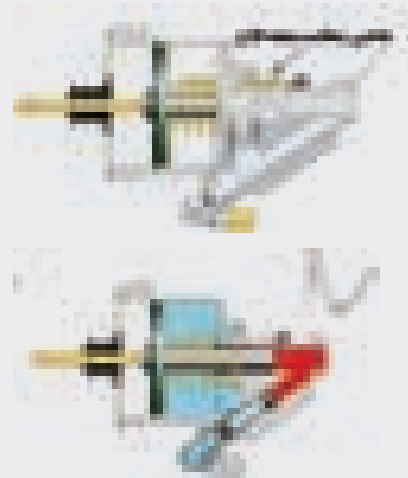
پمپ کلاچ بالا به پدال کلاچ متصل است و

وظیفه آن تبدیل نیروی مکانیکی پدال کلاچ به فشار روی روغن هیدرولیک است.



### پمپ کلاچ پایین

این پمپ روی گیربکس نصب می‌شود. فشار هیدرولیک ارسال شده از طریق پمپ کلاچ بالا وارد پمپ کلاچ پایین می‌شود. پمپ کلاچ پایین به کمک هوای فشرده کار می‌کند، به این صورت که فشار هیدرولیک در آن مسیر هوای فشرده را باز می‌کند. هوای فشرده پیستون داخل پمپ را حرکت می‌دهد و در نهایت، حرکت به دو شاخ کلاچ منتقل می‌شود. این پمپ به شاخص ضخامت صفحه کلاچ مجهز است، بنابراین اگر ضخامت لنت کم شود، شاخص متناسب با آن از محل خود خارج می‌شود. هر زمانی که شاخص حداکثر طول حرکت خود را طی کند، نشان می‌دهد که لنت صفحه کلاچ رو به اتمام است و باید تعویض شود.



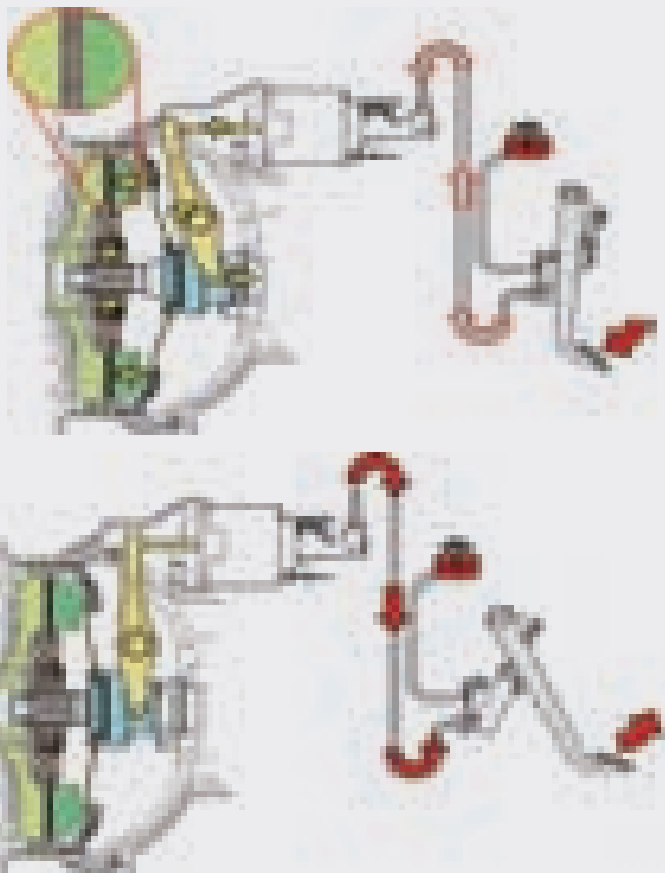
همان طور که در تصویر ۳ نشان داده شده است، وقتی پدال کلاچ فشرده می‌شود، روغن کلاچ به وسیله پمپ کلاچ بالا به سمت پمپ کلاچ پایین ارسال می‌گردد. این فشار هیدرولیک در پمپ کلاچ پایین مسیر هوای فشرده را باز می‌کند. هوای فشرده پیستون داخل پمپ را حرکت می‌دهد که این حرکت به ترتیب به میل رابط

انتهای پمپ، دو شاخ کلاچ، بلبرینگ کلاچ و فنرهای کلاچ منتقل می‌شود. این حرکت بر نیروی فنرهای خورشیدی غلبه می‌کند و دیسک را به سمت عقب می‌کشد. در این هنگام، صفحه کلاچ از دیسک و فلاپیول جدا می‌شود و انتقال گشتاور از موتور به گیربکس قطع می‌گردد. باید در نظر داشت که سیستم کلاچ با کشیدن فنرهای خورشیدی، صفحه کلاچ را آزاد می‌کند. همان طور که تصویر ۴ نشان می‌دهد، وقتی پدال کلاچ رها می‌شود، روغن ارسالی برمی‌گردد، بنابراین هوای فشرده داخل پمپ کلاچ پایین تخلیه می‌شود. با تخلیه شدن هوای فشرده، نیروی ذخیره شده داخل

در سیستم هیدرولیک باعث می‌شود صفحه کلاچ به خوبی جدا نشود.

۲- لغزش (بکسواد) کلاچ. به پدیده لغزش صفحه کلاچ بین فلاپیول و دیسک کلاچ، لغزش (بکسواد) کلاچ گفته می‌شود. در این حالت، با وجود این که پدال کلاچ فشرده نشده است امکان انتقال گشتاور بین صفحه کلاچ و دیسک کلاچ وجود ندارد. بروز این مشکل می‌تواند ناشی از ساییدگی بیش از حد لنت صفحه کلاچ و یا چرب شدن سطح آن باشد.

۳- کلاچ به طور کامل آزاد نمی‌شود. در این وضعیت، حتی اگر پدال کلاچ کاملاً فشرده شود،



باز هم مقداری گشتاور از طریق کلاچ منتقل می‌گردد؛ یعنی امکان آزادسازی کلاچ به طور کامل وجود ندارد. این مشکل می‌تواند ناشی از تابیدگی صفحه کلاچ یا دیسک کلاچ باشد. همچنین استفاده از قطعات غیر اصلی، به طور مثال اگر ضخامت لنت صفحه کلاچ بیش از حد لازم باشد، باعث بروز این مشکل می‌شود.

۴- سفت بودن پدال کلاچ. سفت بودن پدال کلاچ می‌تواند ناشی از پایین بودن فشار در سیستم هوای فشرده خودرو باشد.

### معایب احتمالی سیستم کلاچ

۱- هوا داشتن مدار هیدرولیک کلاچ. مدار روغن کلاچ هیدرولیکی نیاز به هواگیری دارد. وجود هوا

مدیر شرکت مسافری «درخشش بهبهان» از تجربه‌اش با اسکانیا می‌گوید:

## موفقیت‌م را مدیون اسکانیا هستم

### مزیت اسکانیا نسبت به اتوبوس‌های قبلی مورد استفاده‌تان چیست؟

اتوبوس‌های اسکانیا چند ویژگی دارند که آن‌ها را از اتوبوس‌های دیگر متمایز می‌کند. مهم‌ترین ویژگی اسکانیا مرغوبیت این اتوبوس‌ها نسبت به سایر برندهای مطرح در زمینه خودروهای سنگین است. دومین ویژگی اسکانیا خدمات مطلوب پس از فروش آن است. شاید باور نداشته باشید اما هرگز نگرانی آن را نداشته‌ام که اگر اتوبوس‌ها دچار نقص فنی شدند، چه مشکلاتی در انتظارم خواهد بود. ویژگی دیگر اسکانیا رضایت رانندگان و نهایتاً مهم‌ترین مزیت این اتوبوس‌ها رضایت مسافران است که به نظرم با هیچ چیز قابل مقایسه نیست. شما تصور کنید صاحب بزرگترین شرکت مسافری باشید اما مشتری نداشته باشید. چه اتفاقی برای‌تان خواهد افتاد؟ من بسیار خوشحالم مالک اتوبوس‌هایی هستم که مردم از سوار کردن با آنها راحت و خوشحال هستند.

### چه فاکتورهایی را در نگهداری از اتوبوس‌های اسکانیا مورد نظر قرار داده‌اید که امروز به این صراحت مدعی هستید این اتوبوس‌ها توانسته‌اند در طول بیش از هشت سال رضایت کامل شما را جلب کنند؟

من در انتخاب رانندگان اتوبوس‌هایم بسیار سخت‌گیری می‌کنم. در واقع رانندگانی را انتخاب کرده‌ام که در این حرفه از آگاهی کامل برخوردار بوده‌اند و حتی برای بسیاری از آن‌ها امکان استفاده از دوره‌های آموزشی شرکت عقاب افشان را فراهم آورده‌ام. به همین سبب رانندگان من همیشه با اتوبوس‌ها به درستی کار کرده‌اند. از سوی دیگر، همواره اتوبوس‌ها را برای تعمیر، به جای تعمیرگاه‌های میان جاده‌ای به نمایندگی‌های شرکت عقاب افشان در اصفهان یا شیراز و یا تهران فرستاده‌ام، به همین سبب اتوبوس‌ها همیشه در جایی تعمیر شده‌اند که متخصصان اسکانیا حضور داشته‌اند. البته گاهی برای تعمیر جزئی ممکن است اتوبوس‌ها به سبب نیاز آنی به تعمیرگاه‌های دیگری هم فرستاده شده باشند اما این اتفاق کمتر و بنا به ضرورت رخ داده است، چراکه اتوبوس‌های اسکانیا ساختار فنی پیچیده‌ای دارند و برخی از سیستم‌های آن با جریان برق کار می‌کنند. بی شک این موضوع که متخصصان آگاه به سیستم اتوبوس آن‌ها را تعمیر کنند، اتوبوس را از اکت کیفیت در امان می‌دارد.



### چند سال دارید و از چه زمانی درگیر کار با اتوبوس و شرکت مسافری هستید؟

من ۵۴ سال سن دارم و مدت ۳۰ سال است که شغلم با اتوبوس و مسافران مرتبط است. البته کار با اتوبوس شغل اجدادی من است و نسل در نسل با سفرهای جاده‌ای در ارتباط هستیم.

### از چه زمانی اتوبوس اسکانیا دارید؟

بیش از هشت سال است اسکانیا دارم هستم و خاطرم هست سال ۸۵ به طور همزمان ۴ دستگاه اتوبوس اسکانیا خریداری کردم و در شرکت مسافری «درخشش بهبهان» مورد استفاده قرار دادم. از آن سال تا امروز هر چند ماه یک اتوبوس از شرکت عقاب افشان خریداری می‌کنم و به کار می‌گیرم. من امروز با داشتن ۲۰ دستگاه اتوبوس اسکانیا یکی از مشتریان دائمی شرکت عقاب افشان هستم و از این اتفاق بسیار خوشحالم.

### پیش از اسکانیا از کدام برندهای اتوبوس استفاده می‌کردید؟

قبل از اسکانیا اتوبوس‌های شرکت ما بنز و ناسیونال بودند. اما اسکانیا با اتوبوس‌های قبلی تفاوت بسیاری داشت و ما هم رو به این برند آوردیم.



امیرحسنگ سیاری مدیرعامل شرکت مسافری «پیک صبا درخشش بهبهان» و یکی از رانندگان با سابقه اتوبوس‌های اسکانیا است. وی قریب به سه دهه است که در شرکت اتوبوس‌رانی خودش فعالیت می‌کند و امروز بعد از سه دهه فعالیت، بخش زیادی از موفقیت شرکتش را مدیون اتوبوس‌های اسکانیا می‌داند. او می‌گوید: «اگر در بین شرکت‌های مسافری استان خوزستان استعلام کنید، متوجه خواهید شد که شرکت ما شرکت نمونه استان است و من این نمونه بودن را مدیون عقاب افشان و اتوبوس‌های اسکانیا می‌دانم. این اتوبوس‌ها رضایت مشتری را تأمین می‌کنند و از سوی دیگر رانندگانم را هم راضی نگه داشته‌اند. خدمات پس از فروش شرکت عقاب افشان امنیت کاری‌ام را همیشه تضمین کرده است.»

با هم گفت و گوی «کالسنکه سبز» با امیرحسنگ سیاری مدیر شرکت مسافری «درخشش بهبهان» درباره تجربیاتش از کار با اتوبوس‌های اسکانیا را در ادامه می‌خوانیم.

دیگر رانندگان را هم راضی نگه داشته‌اند. خدمات پس از فروش شرکت عقاب افشان امنیت کاری‌ام را همیشه تضمین کرده است.

#### از امنیت کاری سخن گفتید. در این باره بیشتر توضیح دهید.

شرکت عقاب افشان بر خلاف سایر شرکت‌ها که ثبت‌نام دوره‌ای برای خرید اتوبوس‌ها دارند، امکان آن را فراهم می‌کنند که در هر زمان امکان خرید اتوبوس وجود داشته باشد؛ بدین معنا که همیشه ثبت نام فروش و تحویل خودرو ممکن است و این یکی از مزایای مهم عقاب افشان است. از سوی دیگر خدمات شرکت عقاب افشان هرگز قطع و یا با وجود تحریم‌ها محدود نشده است. این موضوع، عامل دوم برای رضایت همه مشتریان از شرکت عقاب افشان است. از سوی دیگر، هر کجای کشور مشکلی برای اتوبوس‌ها به وجود آید نمایندگی‌هایی وجود دارند که می‌توان به آن‌ها مراجعه کرد و از اصلاح نقص فنی توسط متخصصان مطمئن بود.

#### بهترین خاطره شما از اتوبوس‌های اسکانیا چیست؟

همان‌طور که گفتیم من با خرید ۴ اتوبوس به جمع مشتریان اسکانیا پیوستم. همیشه در آغاز کار مشکلاتی وجود دارد که این موضوع برای ما هم وجود داشت. در آغاز یکی از اتوبوس‌هایم دچار سانحه تصادف شد و تحمل این موضوع برایم بسیار دشوار بود. به خوبی به یاد دارم که آقای اکبری‌راد و فرزندشان حمید بسیار به من لطف کردند و حتی به من گفتند که «نگران خسارت وارد آمده به اتوبوست نباش. تنها این موضوع را به یاد داشته باش که در مقابل مشکلات عقب نکشی» و من این قول را دادم که در مسیر خود مستحکم باشم. شاید ارادت من به آقای اکبری‌راد و فرزندانشان از این‌جا شروع شد. من کمک‌های آن‌ها را هرگز فراموش نمی‌کنم. بعد از آن نیز هر بار که دچار مشکل شده‌ام آقای اکبری‌راد با دلسوزی تمام در رفع مشکل کمکم کرده‌اند.

#### علاوه بر آن چه گفتید، فکر می‌کنید چه عاملی بر کیفیت اتوبوس‌ها اثر گذار است؟

علاوه بر تمام نکاتی که به آن‌ها اشاره کردم، عامل دیگر عدم افت کیفیت اتوبوس‌ها قطعات فنی اتوبوس است. من هرگز قطعات اتوبوس را با معمول در بازار تعویض نمی‌کنم و از مرکز خدمات پس از فروش شرکت عقاب افشان برای این کار استفاده می‌کنم، چراکه قطعات غیر اصلی در بسیاری موارد با اتوبوس‌های اسکانیا هماهنگ نیستند و استفاده از آن‌ها می‌تواند مشکلات زیادی را ایجاد کند.

#### تا چه حد موفقیت شرکت مسافری‌تان را مرتبط با اتوبوس‌هایی که استفاده می‌کنید، می‌دانید؟

اگر در بین شرکت‌های مسافری استان خوزستان استعلام کنید، متوجه خواهید شد که شرکت ما شرکت نمونه استان است و من این نمونه بودن را مدیون عقاب افشان و اتوبوس‌های اسکانیا می‌دانم. این اتوبوس‌ها همان‌طور که گفتم رضایت مشتری را تامین می‌کنند و از سوی

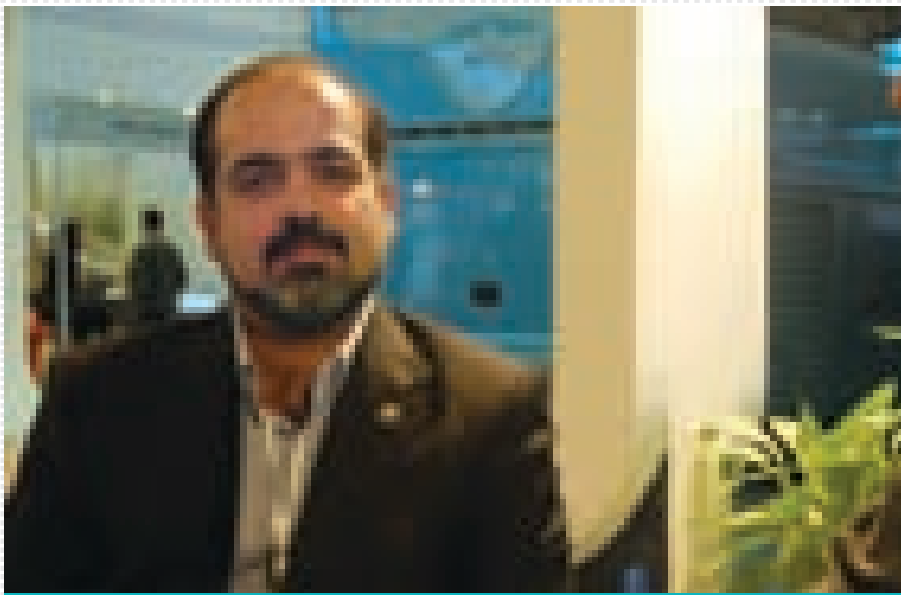
• من در انتخاب رانندگان اتوبوس‌هایم بسیار سخت‌گیری می‌کنم. در واقع رانندگانی را انتخاب کرده‌ام که در این حرفه از آگاهی کامل برخوردار بوده‌اند و حتی برای بسیاری از آن‌ها امکان استفاده از دوره‌های آموزشی شرکت عقاب افشان را فراهم آورده‌ام. به همین سبب رانندگان من همیشه با اتوبوس‌ها به درستی کار کرده‌اند.

• قطعات غیر اصلی در بسیاری موارد با اتوبوس‌های اسکانیا هماهنگ نیستند و استفاده از آن‌ها می‌تواند مشکلات زیادی را ایجاد کند.



مدیر برنامه‌ریزی عقاب افشان در گفتگو با کالسکه سبز:

## محصولات ما باید با برندهای بزرگ دنیا مقایسه شوند



سید جلال موسوی مدیر برنامه‌ریزی شرکت عقاب افشان است. وی با بیش از ۱۶ سال سابقه در زمینه فنی و مهندسی و همچنین فعالیت در زمینه خودرو از مزیت‌های اتوبوس‌های اسکانیا و خدمات شرکت تولیدی و صنعتی عقاب افشان برای ما گفت. موسوی معتقد است: «عقاب افشان در بین شرکت‌های تولیدکننده خودرو سنگین و از نظر مهندسی برتر از سایر شرکت‌های فعال داخلی است و همچنین در زمینه برنامه‌ریزی تولید، برنامه‌ریزی استراتژیک و خدمات پس از فروش از رقبای خود یک گام جلوتر است.» او همچنین می‌گوید: «اگر عقاب افشان بخواهد خود را با رقبای داخلی مقایسه کند طبیعی است که شرایط به مراتب بهتری دارد اما به نظرم این کافی نیست و ما باید خود را با شرکت‌های برتر دنیا مقایسه کنیم تا بتوانیم همچنان در مسیر پیشرفت حرکت کنیم.» در ادامه، گفت‌وگوی «کالسکه سبز» با یکی از مدیران شرکت تولیدی و صنعتی عقاب افشان، تولیدکننده اتوبوس‌های عقاب اسکانیا در ایران را بخوانید.

### از سابقه فعالیت خود در شرکت عقاب افشان بگویید

من ۳۹ ساله هستم و دانش آموخته کارشناسی ارشد در رشته مدیریت صنعتی. مدرک کارشناسی‌ام در رشته مهندسی مکانیک است و بیش از ۱۶ سال است که فعالیت در خط تولید خودرو را دنبال می‌کنم. ۱۰ سال از این زمان به فعالیت در زمینه تولید و عرضه قطعات در گروه تولیدی صنعتی سازان فعالیت می‌کردم و در واقع در طول یک دهه مدت ۶ سال است که در شرکت عقاب افشان به فعالیت مشغول هستم. از این ۶ سال، ۳ سال را در بخش مهندسی و ۳ سال را در بخش برنامه‌ریزی فعالیت کرده‌ام.

### فرایند برنامه‌ریزی تولید در شرکت عقاب افشان به چه شکلی است؟

بخش برنامه‌ریزی سه فعالیت عمده دارد که نخستین بخش آن تامین قطعات و نیازمندی‌های خط تولید و خدمات پس از فروش در بخش اتوبوس است. دومین فعالیت تولید براساس نیاز مشتری است که از واحد فروش، اطلاعات آن را به دست می‌آوریم و بر اساس داده‌های اطلاعاتی این بخش، ظرفیت خط تولید و برنامه تولید را تدوین می‌کنیم. ما تولید را مطابق برنامه کنترل می‌کنیم تا در راستای تحویل به موقع اتوبوس به مشتری گام برداریم. بخش سوم انبار است که کار انبارش کالا، تحویل کالا به پیمانکاران مختلف و تغذیه

کالا به خط تولید بر اساس نیاز واحد تولید را انجام می‌دهد.

### آمار تولید در سال‌های مختلف به چه نحو بوده است؟

میزان تولید بر اساس عواملی چون ظرفیت بازار، نیروی انسانی حاضر در خط تولید و همچنین تعداد دستگاه‌های موجود در خط تولید برنامه‌ریزی می‌شود تا از حد اکثر توان تولیدی استفاده شود. ما بیش از هر کاری تجهیزات و نیروی انسانی را می‌سنجیم و کاستی‌ها را برطرف می‌کنیم و بر اساس آن امکان تولید را فراهم می‌آوریم. به طور کل با توجه به میزان نیاز مشتری و ظرفیت خط تولید، میزان تولید ما در سال‌های مختلف متفاوت بوده است. در واقع شرکت عقاب افشان بر اساس نیاز مشتری اتوبوس تولید می‌کند؛ بدین معنا که ما محصول خود را بر اساس توان خط تولید، تولید نمی‌کنیم و آن را به انبار نمی‌فرستیم تا به مرور زمان آن را به فروش برسانیم. ما نخست با مشتریان قرارداد می‌بندیم؛ تعداد نیازمان مشخص می‌شود و بر اساس این تعداد برنامه تولید را تدوین می‌کنیم. بنابراین در سال‌های مختلف، تولید محصولات با نوسانات آماری همراه است. گرچه در طی دو سال گذشته به سبب مشکلاتی که تحریم‌ها بر ایمن ایجاد کردند با افت آمار تولید مواجه شدیم اما بر آوردی که برای تولید تا پایان امسال داریم دو برابر سال گذشته است و پیش‌بینی می‌کنیم نسبت به سال گذشته افزایش آمار

که تولید و جذب منابع انسانی نیز روند و نوسانی بر مبنای میزان فروش دارد.

### اگر قرار است چشم اندازی برای شرکت عقاب افشان تدوین شود فکر می کنید مهم ترین عاملی که باید در نظر گرفته شود چیست؟

به هر حال یک تولیدکننده وقتی به شرایط آرمانی تولید می رسد که تمامی پارامترهای مورد نیاز را به بهترین نحو در اختیار داشته باشد. فرایند تولید اتوبوس، زنجیره ای متشکل از قطعات اولیه، خط تولید و سپس خدمات پس از فروش است که همه این عوامل در کنار هم سبب تولید اتوبوس با کیفیت مطلوب می شود. در خصوص ارتقای تامین کنندگان قطعات خود باید تلاش بیشتری کنیم. شرکت های برتر تنها مدیون خط تولید خود نیستند بلکه از قطعات مرغوب، خط تولید خود را تغذیه می کنند.

ما در این بخش مشکل داریم و باید به هر نحوی آن را حل کنیم. وقتی تولید ما محدود است و امکان برنامه بلندمدت وجود ندارد، تولید کننده هم نمی داند که باید چه میزان قطعه برای ما بسازد. برای همین امکان سرمایه گذاری و ارتقای خط تولید برای تولید کننده قطعات فراهم نمی شود. این یکی از بزرگ ترین مشکلات ماست و اگر بخواهیم به شرایط آرمانی برسیم باید در حوزه تامین کنندگان قطعات خود روند را بهبود دهیم تا کیفیت قطعات را بالا ببریم و نهایتاً محصول بهتری تولید کنیم.

• میزان تولید بر اساس عواملی چون ظرفیت بازار، نیروی انسانی حاضر در خط تولید و همچنین تعداد دستگاه های موجود در خط تولید برنامه ریزی می شود تا از حد اکثر توان تولیدی استفاده شود. ما پیش از هر کاری تجهیزات و نیروی انسانی را می سنجمیم و کاستی ها را برطرف می کنیم و بر اساس آن امکان تولید را فراهم می آوریم.

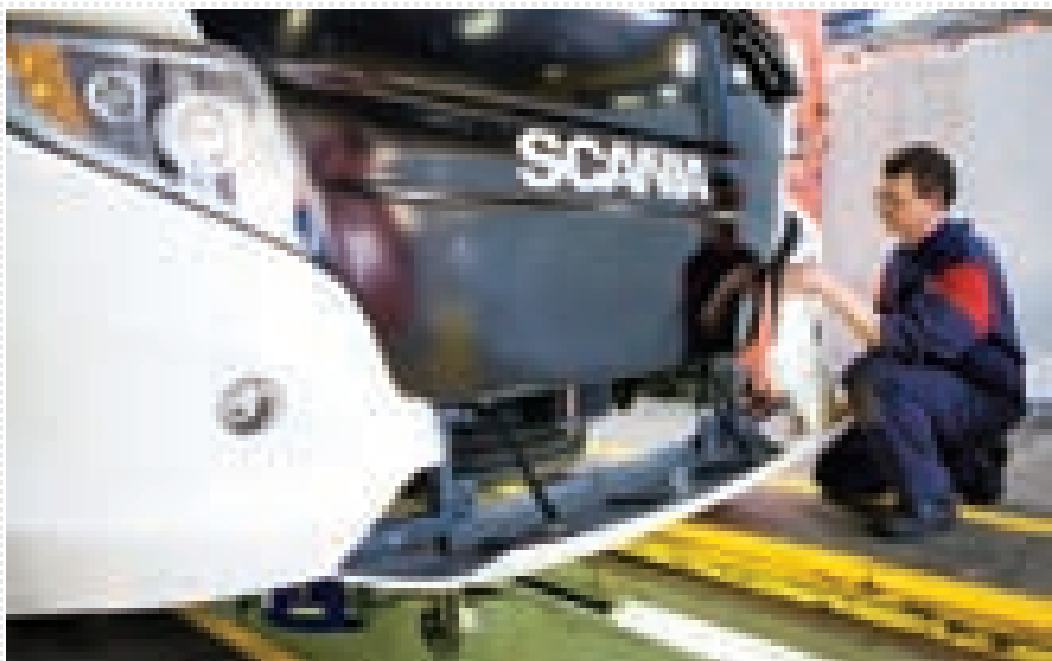
تولید را داشته باشیم.

### تجربیات شما در صنعت خودروسازی چقدر در تسهیل روند کار و برنامه ریزی موثر است؟

فعالیت من پیش از اسکانیا در حیطه تولید قطعه برای خودروهای سبک عمدتاً برای شرکت ایران خودرو و سایپا بود و همکاری با شرکت عقاب افشان آغاز فعالیت من در حوزه خودروهای سنگین به حساب می آید. اساساً تولید خودرو سبک فرایند متفاوتی از خودروهای سنگین دارد؛ اما به طور کلی می توان گفت شرکت عقاب افشان در بین شرکت های تولید کننده خودرو سنگین و از نظر مهندسی، برتر از سایر شرکت های فعال داخلی است و همچنین در زمینه برنامه ریزی تولید، برنامه ریزی استراتژیک و خدمات پس از فروش از رقبای خود یک گام جلوتر است. عقاب افشان اگر بخواهد خود را با رقبای داخلی مقایسه کند طبیعی است که شرایط به مراتب بهتری دارد اما به نظرم این کافی نیست و ما باید خود را با شرکت های برتر دنیا مقایسه کنیم تا بتوانیم همچنان در مسیر پیشرفت حرکت کنیم. ما و عقاب افشان راه بسیار طولانی در پیش داریم و طبیعی است که هر تجربه ای می تواند مسیر را برای رسیدن به پیشرفت تسهیل کند. مطمئناً فرایند تولید خودروسازان بزرگ و مدرن دنیا می تواند الگوی بسیار خوبی برای پیشرفت هر چه بیشتر شرکت عقاب افشان باشد.

### شما برای تولید اتوبوس ها منتظر مشتری می مانید یا پروسه تولید با یک شیب مشخص دائماً در حال انجام است؟

شرکت در آغاز سال پیش بینی تولید و فروش را انجام می دهد اما از آن جا که سرمایه در گردش زیادی برای تولید اتوبوس نیاز است، امکان آن را نداریم که اتوبوس ها را تولید کنیم و بعد به دنبال مشتری آن باشیم. بنابراین ما تنها می توانیم مقدمات تولید را فراهم آوریم و فرایند تولید و فروش هم زمان اتفاق می افتد. طبیعی است



## با مشارکت یک شرکت برجسته اروپایی در حال انجام است آزمون استحکام سازه بر روی محصولات عقاب افشان - اسکانیا



برای اولین بار در ایران، آزمون استحکام سازه مطابق با استاندارد اروپایی R66 بر روی اتوبوس‌های بین شهری شرکت عقاب افشان - اسکانیا در حال انجام است. این فرایند با همت کارشناسان و متخصصان شرکت عقاب افشان و همکاری یک شرکت برجسته اروپایی در حال انجام است.

پیرو الزام شدن استاندارد ملی ایران به شماره ۴۱۶۰ (معادل استاندارد اروپایی 2001/85/EC)، شرکت عقاب افشان طی عقد قرارداد و همکاری با یک شرکت خارجی متخصص اقدام به اخذ این استاندارد کرده است. استاندارد مذکور، آزمون ثبات اتوبوس در زاویه ۲۸ درجه و همچنین آزمون استحکام سازه اتوبوس (R66) را شامل می‌شود. اتوبوس‌های شهری و بین شهری عقاب افشان، در آزمون ثبات خودرو در زاویه ۲۸ درجه کاملاً موفق بوده‌اند (مطابق تصاویر). آزمون مربوط به استحکام سازه نیز در حال اجرا و پیگیری است که تاکنون محاسبات و شبیه‌سازی (سیمولیشن) مربوط به آن تهیه و مورد تأیید شرکت مذکور قرار گرفته است و در آینده نزدیک، تست فیزیکی آن نیز انجام خواهد شد.

کارگاه

[۱۶]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۷ - آذر ماه ۱۳۹۲

شرکت عقاب افشان در روز حمل و نقل از رانندگان برتر خود تقدیر کرد

## خدمات «عقاب افشان» به مردم تعطیلی ندارد

کنیم، به‌ویژه از سرکار خانم «نرگس اسدپور» که در حوزه مسافربری شنیده‌ام خیلی خوب درخشیده‌اند به طوری که مسافرین تا آمدن سرویس ایشان صبر می‌کنند تا بتوانند سوار اتوبوس ایشان بشوند. البته ما رانندگان مرد خوبی هم داریم که از همه آنان برای زحماتی که متحمل می‌شوند تشکر می‌کنیم.

وی با اشاره به تحریم‌ها و مشکلاتی که شرکت عقاب افشان برای تهیه قطعات و لوازم مورد نظر اتوبوس‌های اسکاتیا متحمل می‌شود ادامه داد: «اگر چه کشور ما سال‌ها در تحریم است و ورود کالاها و قطعات مورد نظر اتوبوس‌های اسکاتیا به داخل کشور با سختی انجام می‌شود، ما امسال موفق شدیم لوح تقدیر صادرات نمونه کشور را از آن خودمان بکنیم. شرکت عقاب افشان با راهکارهایی که اندیشیده، هرگز اجازه نداده که اتوبوس‌های اسکاتیا، مزه تلخ کمبود قطعات را بچشند چرا که ما با سختی کار کرده‌ایم و هیچگاه نیز از سختی‌ها نهراسیده‌ایم».

هادی اکبری راد تصریح کرد: «با توجه به تعداد زیاد اتوبوس اسکاتیا که در کشور وجود دارد، ما به گونه‌ای عمل کرده‌ایم که حتی یک اتوبوس اسکاتیا هم بدون قطعه نماند. همکاران ما با وجود همه دشواری‌ها و به‌ویژه تحریم‌ها، همیشه سعی کرده‌اند خدمات پس از فروش اتوبوس‌های اسکاتیا را به نحو احسن انجام دهند تا رانندگان در تامین قطعات دچار مشکل و معطلی نشوند».

رئیس هیات مدیره شرکت عقاب افشان با بیان اینکه نباید همیشه به فکر درآمد بود بلکه مالکین، رانندگان و همچنین رضایت مردم برای ما از اهمیت



هادی اکبری راد: ما اتوبوس‌های اسکاتیا را همچون بچه‌های خودمان می‌دانیم و برای سرپا ماندن آنان از هیچ تلاشی فروگذار نخواهیم کرد. بنده معتقدم بازنشستگی در کار ما وجود ندارد؛ تا زمانی هم که زنده و سلامت هستیم باید به کار خود ادامه دهیم، چرا که ما مسلمانیم و کار کردن را عبادت می‌دانیم. مسعود شکاری: به نظر من اتوبوس‌های اسکاتیا از نظر شاسی و اتاق دارای مقاومت زیادی هستند و همین امر باعث شده تا این ماشین‌ها نسبت به دیگر اتوبوس‌ها، نزد رانندگان ایرانی از اعتبار بیشتری برخوردار باشند

شرکت تولیدی و صنعتی «عقاب افشان» در روز ملی حمل و نقل از چهار مالک و راننده اتوبوس‌های اسکاتیای این شرکت تشکر و قدردانی کرد.

به گزارش خبرنگار «کالسکه سبز» روز چهارشنبه ۲۶ آذرماه مصادف با روز ملی «حمل و نقل» شرکت تولیدی و صنعتی «عقاب افشان» طی مراسمی صمیمی از ۴ نفر از مالکان و رانندگان اتوبوس‌های اسکاتیا به نام‌های نرگس اسدپور (راننده اتوبوس)، محمود جُدیر (مالک اتوبوس)، مسعود شکاری (راننده و مالک اتوبوس) و سید محمود علیزاده (مالک اتوبوس) قدردانی کرد.

هادی اکبری راد رئیس هیات مدیره شرکت عقاب افشان در این مراسم گفت: «امروز به مناسبت روز «حمل و نقل» تصمیم گرفتیم از کسانی که سال‌ها در این حرفه زحمت کشیده‌اند قدردانی



اسکاتیا

گزارشگر

فرهنگ‌و هنر

ساخت

ورزش

News



مهمی برخوردار است، یادآور شد: «ما اتوبوس‌های اسکانیا را همچون بچه‌های خودمان می‌دانیم و برای سرپا ماندن آنان از هیچ تلاشی فروگذار نخواهیم کرد. بنده معتقدم بازنشستگی در کار ما وجود ندارد؛ تا زمانی هم که زنده و سلامت هستیم باید به کار خود ادامه دهیم، چرا که ما مسلمانیم و کار کردن را عبادت می‌دانیم».

### سعی می‌کنیم آموزش‌های لازم را به رانندگان ارائه دهیم

مهندس محسن نوروزی، مدیر خدمات پس از فروش شرکت عقاب افشان نیز در این مراسم ضمن تبریک روز حمل و نقل به دست اندرکاران این صنعت و به‌ویژه رانندگان اتوبوس، کامیون و مالکان خودروها اظهار داشت: «به عنوان مسئول خدمات پس از فروش بعد از اینکه اتوبوس‌ها را به مالکان تحویل می‌دهیم، سعی می‌کنیم آموزش‌های لازم را نیز به آنان ارائه دهیم. بحث راننده و رانندگی برای امنیت جاده‌ها و مسافری اهمیت زیادی دارد. صنعت حمل و نقل یکی از حیاتی‌ترین بخش‌های کشور است و راننده در این حوزه حرف اول را می‌زند. هنگامی که خیلی از مردم کشور خواب هستند عده‌ای به نام راننده پشت فرمان ماشین‌ها بیدارند و باید اعتراف کنیم که صنعت حمل و نقل و ایمنی جاده‌ها در دستان همین رانندگان است.»

وی با اشاره به جایگاه والای راننده گفت: «راننده مسئول امنیت و ایمنی است و صندلی راننده، صندلی بزرگ و با اهمیتی است، به گونه‌ای که برخی، نقش راننده را کمتر از خلبان نمی‌دانند».

مهندس نوروزی افزود: «این ماشین نیست که امنیت جانی مسافرین را تامین می‌کند - هرچند که ماشین هم تاثیر دارد - اما این راننده است که می‌تواند با رعایت قوانین و با شناخت از توانایی ماشین که در اختیار دارد سلامت خود و مسافرین را تامین کند. بهترین ماشین‌های دنیا هم، اگر کسی که پشت فرمان آن می‌نشیند قوانین رانندگی و حساسیت‌های لازم را رعایت نکند باز هم آسیب پذیر خواهند بود».

مسئول خدمات پس از فروش شرکت عقاب افشان در این مراسم با نشان دادن نمودارها و تصاویر مختلف، به نکاتی که سبب کاهش تصادفات

بیشتر از ایران است و شاید داشتن پایه یک نزد مردم اروپا به اندازه مدرک دکترای ارزشمند باشد».

وی اضافه کرد: «امیدوارم در ایران ارزش راننده بیش از پیش افزایش یابد، ضمن اینکه رانندگان هم، با توجه به رعایت قوانین و حفظ شأنیت خود، جایگاه رانندگی را ارتقاء دهند. باید بپذیریم که نقش راننده در حمل و نقل و همچنین ایمنی مسافران بسیار با اهمیت است. راننده‌ای که شب حرکت می‌کند باید آنقدر مسئولیت پذیر و حرفه‌ای باشد تا مسافرین با اطمینان خاطر بتوانند در ماشین او به استراحت و خواب بپردازند. به نظر من، راننده خوب کسی است که

و صرفه جویی در مصرف سوخت می‌شود اشاره کرد و در خاتمه ابراز امیدواری کرد که همواره چرخ ماشین همه رانندگان به سلامتی بچرخد.

### راننده خوب کسی است که امنیت جان مسافر برایش بیشتر از جان خودش باشد

به گزارش خبرنگار ما، «فرگس اسدپور» راننده اتوبوس اسکانیای خط خمین - تهران نیز در این مراسم گفت: «متأسفانه در کشور ما برای شغل رانندگی ارزشی قائل نیستند و همه رانندگان از این وضعیت در رنجند. من به عنوان یک خانم راننده البته تا کنون مشکل خاصی نداشته‌ام اما بر این باورم که در اروپا ارزش رانندگان پایه یک خیلی



یک راننده خوب، با سرعت مطمئن می تواند جان مسافرن خود را حفظ کند».

### حمل و نقل هر کشوری ستون محکم آن کشور است

محمود جُدیر پیشکسوت صنعت حمل و نقل و مالک اتوبوس اسکانیا که ۶۰ سال است گواهینامه پایه یک دارد و در جاده های اروپا و ایران رانندگی کرده است در این مراسم گفت: «من از کارخانه ایران ناسیونال به دلیل اینکه با اتوبوس ۳۰۲، نزدیک به یک میلیون و ۲۰۰ هزار کیلومتر سفر کردم اما به موتور آن آسیبی وارد نکردم یک یخچال جنرال استیل جایزه گرفتم و این کارخانه برای من بلیتی برای سفر به آلمان و بازدید از کارخانجات مرسدس بنز تهیه کرد. من الحمدالله تاکنون، حادثه و تصادفی نداشته ام».

● هادی اکبری راد رئیس هیات مدیره شرکت عقاب افشان: به مناسبت روز «حمل و نقل» تصمیم گرفتیم از کسانی که سال ها در این حرفه زحمت کشیده اند قدردانی کنیم به ویژه از سرکار خانم «نرگس اسدپور» که در حوزه مسافری شنیده ام خیلی خوب درخشیده اند به طوری که مسافرن تا آمدن سرویس ایشان صبر می کنند تا بتوانند سوار اتوبوس ایشان بشوند. البته ما رانندگان مرد خوبی هم داریم که از همه آنان برای حمایتی که متحمل می شوند تشکر می کنیم.



امنیت جان مسافر برایش بیشتر از جان خودش باشد».

### راننده مثل یک خلبان است

برن استینگل «Bernt Steinngel» مسئول واحد آکادمیک آموزش اسکانیا که از سوئد در این مراسم حضور داشت، طی سخنان کوتاهی اظهار داشت: «یک راننده مثل یک خلبان می ماند که وظیفه او فقط سلامت جان مسافرن است. مسافرن هنگامی که با راننده ای سفر می کنند باید احساس امنیت و راحتی داشته باشند و اگر از رانندگی راننده ای احساس راحتی کنند، مطمئن باشید که دوباره با او همسفر خواهند شد. رانندگان با رعایت قوانین و شیوه های رانندگی می توانند به چنین جایگاهی نایل شوند».

وی افزود: «۲۵ درصد از تصادفات، ناشی از سرعت زیاد است. پس

پس از فروش اسکانیا، تعمیرات اتوبوس‌های خود را به دست تعمیرکاران غیر متخصص می‌سپارند و با این کار آسیب‌های جانی و مالی بیشتری بر اتوبوس‌های اسکانیا وارد می‌سازند».

### اولین اتوبوس اسکانیا را من خریدم

سید محمود علیزاده مالک اتوبوس اسکانیا نیز در این مراسم با بیان اینکه اولین اتوبوس اسکانیا را من خریدم گفت: «من هیچ مشکلی در اتوبوس‌های اسکانیا ندیده‌ام و اگر مشکلی هم هست مربوط به آموزش ندیدن رانندگانی است که بر روی این اتوبوس‌ها کار می‌کنند». وی با اشاره به خدمات پس از فروش شرکت عقاب افشان ادامه داد: «خوشبختانه خدمات پس از فروش اسکانیا که توسط شرکت عقاب افشان انجام می‌گیرد، بسیار عالی است و من تاکنون در این زمینه مشکل خاصی نداشته‌ام. تلفن امداد خودروی این شرکت نیز در همه شرایط پاسخگوی رانندگان است و من به عنوان یک مالک تاکنون مشکلی با خدمات پس از فروش اسکانیا نداشته‌ام».

این مالک اتوبوس اسکانیا اظهار داشت: «من به دیگر مالکین توصیه می‌کنم که حتماً از این نوع اتوبوس‌ها استفاده کنند. من هر ساله ۱۰ دستگاه اتوبوس اسکانیا خریداری می‌کنم و تاکنون با هیچ مشکلی هم روبرو نبوده‌ام». علیزاده تصریح کرد: «علاوه بر برتری موتوری اسکانیا نسبت به دیگر اتوبوس‌ها، معتقدم وضعیت داخلی و کابین اتوبوس هم نسبت به سایر اتوبوس‌ها حتی در



اتوبوس‌های اسکانیا هم در این مراسم گفت: «به نظر من اتوبوس‌های اسکانیا از نظر شاسی و اتاق دارای مقاومت زیادی هستند و همین امر باعث شده تا این ماشین‌ها نسبت به دیگر اتوبوس‌ها، نزد رانندگان ایرانی از اعتبار بیشتری برخوردار باشند». وی با اشاره به افزودن باک اضافه از سوی برخی از مالکان اتوبوس‌ها یادآور شد: «اگر چه افزودن باک اضافی در همه اتوبوس‌ها و کامیون‌ها رایج است اما در کشور ما در داخل این باک‌های اضافی به جای گازوئیل، بنزین قاچاق می‌کنند و غافل از آن هستند که بنزین با کوچک‌ترین فشاری منفجر می‌شود. متأسفانه بعضی از مالکین اسکانیا به خاطر یک طمع کوچک و همچنین استفاده نکردن از خدمات

وی افزود: «معتقدم حمل و نقل هر کشوری ستون محکم آن کشور است و وظیفه نگهداری این ستون برعهده رانندگان است. البته مسئولین هم باید رانندگان را حمایت کنند. متأسفانه جاده‌های ما، جاده‌های استاندارد نیست».

محمود جُدیر با بیان اینکه ماشین اسکانیا به لحاظ استحکام، ماشین خوب و محکمی است ادامه داد: «یکی از مشکلات رانندگی، حضور برخی رانندگان معتاد است که باید هر چه زودتر از گردونه حمل و نقل خارج شوند، چرا که این طیف از رانندگان بی‌مسئولیت، آمار تصادفات جاده‌ای را افزایش داده‌اند».

### اسکانیا مقاوم است

«مسعود شکاری» یکی دیگر از مالکین

وی با اشاره به تصادفات و آتش سوزی که قبلاً در برخی از اتوبوس‌های اسکانیا رخ داده بود افزود: «من تا کنون با چنین حوادثی روبرو نشده‌ام، اما معتقدم این حوادث هیچ ارتباطی با اتوبوس نداشته و همه آن‌ها ناشی از دستکاری‌هایی است که مالکین اتوبوس‌ها انجام می‌دهند. متأسفانه برخی از مالکین با اضافه کردن باک و چراغ‌هایی و دستکاری‌ها بعد از تحویل گرفتن خودرو بعد از کارخانه، سبب بروز چنین حوادث ناگواری شدند و گر نه اتوبوس دستکاری نشده دچار چنین حوادثی نمی‌شود و همه اتوبوس‌هایی که گرفتار این حادثه‌ها شدند اتوبوس‌های دستکاری شده از سوی مالکین بودند».

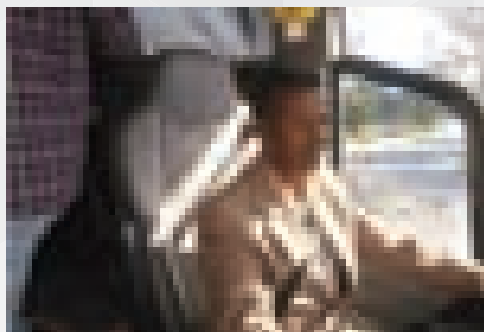
# اسکانیادرخبر

برگزاری دوره آموزش راننده در اتیوپی



از این رو، دوره آموزش رانندگان برای اتوبوس‌های شهری و بین شهری و همچنین دوره آموزش تکنسین‌ها پس از صادرات محصولات عقاب افشان به کشور اتیوپی با همکاری سفارت جمهوری اسلامی ایران و نمایندگی اسکانیا در این کشور برگزار شد. این دوره آموزشی توسط مهندس محسن نوروزی، مدیر خدمات پس از فروش، طی دو روز در شهر آدیس آبابا برگزار شد و در پایان به رانندگان حاضر در دوره مذکور، گواهی صلاحیت استفاده از اتوبوس‌های عقاب - اسکانیا داده شد.

یکی از مهم‌ترین دوره‌های آموزشی در شرکت عقاب افشان، آموزش رانندگان است که قبل از تحویل و به کارگیری اتوبوس‌ها در ناوگان برگزار می‌شود. دوره‌های آموزشی رانندگان در قالب آموزش نظری و عملی توسط مدرسان مورد تأیید شرکت اسکانیا برگزار می‌شود تا رانندگان نحوه رانندگی صحیح با استفاده از کلیه امکانات و تجهیزات اتوبوس و همچنین نحوه نگهداری مطلوب از خودرو را بیاموزند. این کار سبب کاهش هزینه‌های نگهداری اتوبوس و همچنین افزایش قابل توجه ایمنی سفرها می‌شود.



اسکانیا

گزارشگر

فرهنگ‌و‌ساز

ساخت

ورزش

News

## انتخاب «عقاب افشان» به عنوان صادر کننده نمونه

تولیدی و صنعتی ۱۵۰۰ دستگاه اتوبوس شهری و بین شهری در یک شیفت است. کسب گواهینامه مدیریت کیفیت ISO 9001:2008 در کنار کیفیت برجسته محصولات این شرکت سبب گسترش بازارهای این واحد صنعتی به خارج از مرزهای کشور شده است. اکنون اتوبوس‌های تولیدی این شرکت در جاده‌های کشورهای همچون ترکمنستان، عراق، سوریه و مصر تردد می‌کنند. شرکت عقاب افشان صادر کننده نمونه استانی سال‌های ۹۲، ۹۱، ۹۰، ۸۹، ۸۸، ۸۷ و ۸۶ است.

یکی از مهم‌ترین دستاوردهای عقاب افشان در این صنعت، کسب و بومی‌سازی دانش طراحی و ساخت اتاق انواع اتوبوس منطبق بر استانداردهای جهانی است که بی‌شک جز با برنامه‌ریزی دقیق و نگاه عمیق مدیران ارشد این شرکت به این صنعت و ظرفیت‌های آن امکان پذیر نبود. در سال ۱۳۹۰ این شرکت موفق شد با تولید بیش از ۱۲۰۰ دستگاه اتوبوس، بیشترین سهم از بازار را با ۴۴ درصد از تولید اتوبوس در کشور به خود داشته باشد همچنین ۱۷ درصد از تولید اتوبوس اسکانیا در جهان را در سال ۲۰۱۰ میلادی به خود اختصاص داد. لازم به ذکر است که محصولات این شرکت دارای استاندارد یورو ۳ و یورو ۴ هستند.

آیین تجلیل از برترین‌های فعالان بخش صادرات استان سمنان با حضور مهندس فرهاد نوری مدیرکل دفتر برنامه ریزی سازمان تجارت ایران، مهندس محمد وکیلی استاندار سمنان، مهندس بهروز اسودی رئیس سازمان صنعت، معدن و تجارت استان سمنان، حسن سعدالدین فرماندار شهرستان سمنان و حاج علی اصغر جمعه‌ای رئیس اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی استان سمنان، همچنین تنی چند از صنعتگران و کارآفرینان استان به انجام رسید. در پایان این همایش از ۱۲ صادر کننده برتر استان سمنان با اهدای تندیس و لوح تقدیر تجلیل به عمل آمد. در این برنامه با تاکید بر اینکه شرکت «عقاب افشان» بزرگ‌ترین تولید کننده اتوبوس‌های شهری و بین شهری در بخش خصوصی کشور به شمار می‌رود، به این نکته اشاره شد که این شرکت با ۶۰ سال سابقه در زمینه تولید انواع اتوبوس، توانسته نقش عمده‌ای را در زمینه نوسازی و توسعه ناوگان حمل و نقل عمومی و جاده‌ای ایفا کند.

لازم به ذکر است که این واحد تولیدی و صنعتی در شهرک صنعتی شرق سمنان در زمینی به مساحت ۵۰ هکتار قرار دارد و در حال حاضر ۶۵۰ نفر در آن مشغول به کار هستند. هم اکنون میزان ظرفیت سالیانه این واحد



# گردشگری

- ◀ از چه شهرهایی باید فرار کرد؟!
- ◀ بار مجاز مسافر چقدر است
- ◀ حقوق مسافر در سفرهای جاده‌ای و هوایی
- ◀ منشاء انسان‌های مدرن در کوه‌های ایران



# کارگاه

گردشگری

گردشگری

فرهنگ و هنر

ساخت

ورزش

News

شهرهای بزرگ، پر جمعیت و پر استرس برای گردشگر

## از چه شهرهایی باید فرار کرد؟!

نفر بزرگ‌ترین کلان شهر جهان است. مکزیکوسیتی و نیویورک با ۱۹ میلیون نفر و بمبئی و سائوپائولو با جمعیتی بالغ بر ۱۸ میلیون نفر بعد از توکیو بزرگ‌ترین کلان شهرهای جهان هستند. براساس این گزارش آمار و ارقام جمعیت شهرها بسته به منابع مختلف ارائه شده، اندکی با یکدیگر متفاوت هستند. در این گزارش جمعیت شهرها مبتنی بر آماری است که از سوی بخش روابط اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل اعلام شده است. ویژگی‌های برخی از این کلان شهرهای پر جمعیت و اصلی به شرح زیر است:

### توکیو بدون توقف!

شهر توکیو ۹ میلیون نفر جمعیت دارد که با احتساب شمار افرادی که در حومه این شهر زندگی می‌کنند جمعیت آن به ۳۵ میلیون نفر می‌رسد. توکیو که پایتخت ژاپن است به عنوان بزرگ‌ترین کلان شهر جهان شناخته می‌شود.

### مکزیکوسیتی در فقر

شهر مکزیکوسیتی در ۲۳۰۰ متری سطح دریا قرار دارد و شمار ساکنانش به ۱۹ میلیون نفر می‌رسد. بیش از نیمی از ساکنان مکزیکوسیتی در فقر به سر می‌برند و تعداد زیادی از آنان در کلبه‌هایی که خود ساخته‌اند در حومه شهر زندگی می‌کنند. دود ناشی از تردد خودروها مکزیکوسیتی را به یکی از آلوده‌ترین شهرهای جهان تبدیل کرده است.

### نیویورک شهر شلوغ

شهر نیویورک در حال حاضر ۹ میلیون نفر را در خود جای داده که با احتساب ساکنان حومه، جمعیت آن به ۱۹ میلیون نفر می‌رسد. نیویورک مقر سازمان ملل متحد و شمار زیادی از شرکت‌های بین‌المللی است. سالانه ۵۰ میلیون گردشگر نیز راهی این شهر

ترغیب و تشویق در حوزه مسئولیت پذیری، همکاری، همیاری و همفکری با یکدیگر ایجاد یک خط پیوستار مثبت از تأثیرات جمعی، حمایت‌های متنوع، اعتماد، سرمایه‌های انسانی و اجتماعی و پرهیز از هرگونه قدرت پروری، بزهکاری و خشونت، بی‌هنجاری و از خود بیگانگی در حوزه زندگی شهری از موارد ضرورت بخش مطالعه سلامت اجتماعی در شهرها است. رشد خودباوری و توانمند سازی که به نوعی شکوفایی اجتماعی است، همراه با شیوه‌های سازگاری اجتماعی در شهرها، در کنار برخورداری از نگرش مثبت رفتاری و عملکردی، تقویت رفتارهای مسئولیت پذیرانه، خودکارآمدی و اجرای تعهدات و پیمان‌ها در میان شهروندان، گسترش احساسات تعلق به هویت شهری و انسجام اجتماعی از مهم‌ترین ابعاد شاخص‌های سلامت اجتماعی در مدیریت شهرها محسوب می‌شود. کلید اساسی این ابعاد تحقق یافته در شهرها، اجرا و تدوین سیاست‌های اجتماعی از جمله تأمین اجتماعی، خدمات و رفاه اجتماعی، اشتغال، برابری فرصت‌ها، عدالت پایدار، آموزش و پرورش و... است.

بستر سازی از انواع حمایت‌های اجتماعی در جهت پیشگیری از مصادیق آسیب‌ها و انحرافات اجتماعی، ارتقاء رهیافت جامعه محوری امنیت اجتماعی، وجود آموزش‌های مستقیم و غیر مستقیم رسانه‌های ملی و مطبوعات و شبکه‌های اجتماعی در راستای تقویت هنجارهای اخلاقی و رفتاری و... از مهم‌ترین پیوندهای ارتباطی با سلامت اجتماعی در مدیریت کلانشهرها است. حالا در شهرهای بزرگ تمام مواردی که ذکرش آمد در خطر هستند. هم در شهرهای بزرگ و هم در شهرهایی که جمعیت آن‌ها متناسب با وسعت آن نیست. برای مثال توکیو با جمعیتی بالغ بر ۳۵ میلیون

سلامت اجتماعی در راستای پیشگیری از آسیب‌های اجتماعی یکی از ملاک‌های اساسی گذار از جوامع سنتی به مدرن است. این پدیده به عنوان بخشی از فرهنگ سلامت همگانی هر جامعه‌ای در راستای امنیت اجتماعی، حمایت، رفاه، آسایش، عدالت اجتماعی و... دارای مضامین و معانی خاص متناسب با فرهنگ آن جامعه است. اهتمام دادن به روابط اجتماعی، جامعه پذیری ارزش‌ها و هنجارهای شهری، قانون مداری و شهروند محوری، مشارکت و استمرار در برنامه ریزی‌های محلی و... در بحث ارتقاء سلامت اجتماعی مؤثر است.

ارتقاء این پدیده در سطح کلانشهرها همراه با بهره‌وری، آگاهی بخشی، رشد سرمایه‌های انسانی و اجتماعی، تقویت اطلاع رسانی و افزایش مهارت‌های اساسی و اجتماعی شهروندان همراه است. تأکید بر روابط اجتماعی و انسانی، ارائه خدمات و مراقبت‌های اجتماعی و بهداشت روانی همراه با رویکردهای سلامت محوری شهروندان در راستای بهزیستن آنان، تأکید بر روش‌های ایمنی‌شناسی در ساختار شهرها، همراه با پذیرش درک شهروندان، قابلیت اداره کردن شهر توسط شهروندان، ایجاد احساس جامع و یکپارچگی در میان شهروندان از نکات بارز در حوزه مطالعه سلامت اجتماعی در مدیریت شهری کلانشهرهای هر جامعه‌ای است.



آلودگی شدید هوا و نیز سیلاب دست و پنجه نرم می‌کند. در سال ۲۰۰۷ میلادی نزدیک به ۷۰ درصد شهر برای چند روز زیر آب فرو رفت.

#### قاهره مهم‌ترین کلان‌شهر دنیای عرب

قاهره، پایتخت مصر با ۱۲ میلیون نفر جمعیت، بزرگ‌ترین و مهم‌ترین کلان‌شهر دنیای عرب است. بخش قدیمی شهر در فهرست میراث جهانی یونسکو قرار گرفته، هر چند وضعیت بسیاری از ساختمان‌های آن رو به زوال است. کمبود مسکن، فقر و آلودگی شدید محیط زیست از مشکلات عمده قاهره هستند.

#### لاگوس شهر زباله

لاگوس، بزرگ‌ترین شهر نیجریه شناخته می‌شود و ۱۱ میلیون نفر جمعیت دارد. انتظار می‌رود تا دو سال آینده نرخ جمعیت این شهر به ۱۶ میلیون نفر برسد. تراکم جمعیت بالا، جمع‌آوری زباله و تامین آب آشامیدنی از معضلات اصلی لاگوس هستند. نیمی از مردم این شهر در فقر کامل زندگی می‌کنند.

شانگهای در شرق چین واقع شده و با داشتن جمعیتی بالغ بر ۱۵ میلیون نفر، پرجمعیت‌ترین منطقه این کشور به شمار می‌رود. از زمانی که شانگهای درهای خود را به روی بازارهای جهانی گشود، توسعه این شهر سرعتی روزافزون به خود گرفت. در جای جای شانگهای آسمان‌خراش‌ها از زمین سر بیرون آورده‌اند و مناطق سرسبز شهری به ندرت یافت می‌شوند.

#### داکا و زیرساخت‌های ضعیف شهری

داکا، پایتخت بنگلادش نیز با ۱۳ میلیون نفر جمعیت، قلب تپنده اقتصاد این کشور است. نرخ مهاجرت از دیگر شهرهای بنگلادش به داکا، بالا است و زیرساخت‌های ضعیف شهری عملاً توان پاسخگویی به این جمعیت را ندارند. ۴۰ درصد از ساکنان داکا در مناطق فقیرنشین با کمترین امکانات زندگی می‌کنند.

#### جاکارتا و آلودگی شدید هوا

در شهر جاکارتا، پایتخت اندونزی نیز نزدیک به ۱۳ میلیون نفر زندگی می‌کنند و انتظار می‌رود که تا دو سال آینده جمعیت این شهر به ۱۷ میلیون نفر برسد. جاکارتا به دلیل موقعیت جغرافیایی با

می‌شوند.

#### بمبئی شهر زاغه‌نشین

نخب اقتصاد هند در شهر بمبئی می‌تپد. این شهر همزمان شمار زیادی از دانشگاه‌ها، موزه‌ها و سالن‌های تئاتر را در دل خود جای داده است. حضور پرتولیدترین صنعت فیلم‌سازی جهان در بمبئی سبب شده است که از این شهر به عنوان بالیوود هم نام برده شود. بیش از ۴۰ درصد ساکنان بمبئی زاغه‌نشین هستند. انتظار می‌رود که جمعیت ۱۸ میلیونی این منطقه تا سال ۲۰۱۵ میلادی به ۲۰ میلیون نفر برسد.

#### سائوپائولو مرکز اقتصادی و فرهنگی

شهر سائوپائولو نیز مرکز اقتصادی و فرهنگی برزیل به شمار می‌رود. جمعیت این شهر بالغ بر ۱۸ میلیون نفر می‌شود که انتظار می‌رود تا دو سال آینده، چهار میلیون نفر دیگر نیز به آن اضافه شود. بسیاری از شرکت‌های چند ملیتی در سائوپائولو مستقر شده‌اند و اداره اقتصاد برزیل تا حد زیادی در این شهر صورت می‌گیرد.

#### دهلی و ظهور طبقه متوسط

منطقه دهلی، مرکز سیاسی هند به شمار می‌رود و از دو شهر دهلی و دهلی نو تشکیل شده است. این منطقه ۱۶ میلیون نفر جمعیت دارد و انتظار می‌رود تا سال ۲۰۱۵ میلادی جمعیت آن به ۱۹ میلیون نفر برسد. در دهلی یک طبقه متوسط در حال ظهور است اما همچنان سه میلیون نفر از ساکنان این منطقه در زاغه‌ها زندگی می‌کنند.

#### شانگهای شهر مرگ سرسبزی

در سفرهای هوایی وزمینی طبق قوانین

# بار مجاز مسافر چقدر است



میزان بار مسافر در هر پرواز بسته به مدت پرواز، داخلی و خارجی بودن آن و همچنین نوع خطوط هوایی متغیر است. میزان بار مجاز هر مسافر در بلیط او صریحاً در قسمت وزن بار (baggage weight) ذکر شده است. لازم به ذکر است وزن هر بسته یا چمدان شما نباید بیش از ۳۰ کیلوگرم باشد. چرا که بر اساس قوانین بین‌المللی حمل بسته‌های بیش از این وزن برای سلامتی کارگران فرودگاه‌ها مضر بوده و خطوط هوایی مجاز به پذیرش آن‌ها نیستند. همچنین بسته‌های بزرگ‌تر از حجم معمول باید در بخش بار غیر متعارف (oversize package) پذیرش شوند.

هر مسافر مجاز است فقط یک بسته یا چمدان با ابعاد حداکثر ۷۰ در ۵۰ سانتی متر و حداکثر به میزان ۷ کیلوگرم که داخل آن قابل رویت باشد، به داخل کابین هواپیما ببرد. محتویات مجاز داخل این بسته عبارتند از:

\* کیف پول که می‌تواند حاوی پول، کارت اعتباری و کارت‌های شناسایی باشد.

\* مدارک لازم مسافرت مانند گذرنامه و بلیت.

\* داروهای ضروری و لازم جهت مصرف در طول پرواز، داروهای به صورت مایع مانند کیت‌های دیابتی و انسولین با مجوز پزشک مسافر قابل حمل به داخل هواپیما هستند.

\* عینک‌های طبی و آفتابی بدون جعبه

\* لنز چشم بدون بطری مایع.

\* غذای اطفال که باید توسط والدین در محل‌های کنترل چشیده شود و هم چنین لوازم بهداشتی مورد نیاز ضروری مانند دستمال، حوله، پنبه.

\* کلیه لوازم الکترونیکی مانند، دوربین، لپ‌تاپ، بازی‌های کامپیوتری و بدون ریموت کنترل.

## اشیاء ممنوعه

نام خانوادگی، نشانی کامل، شماره تلفن، مبداء و مقصد به زبان‌های فارسی و انگلیسی در داخل هریک از چمدان‌ها، خالی از فایده نخواهد بود، چرا که در صورت مفقود شدن بار و بی‌نتیجه ماندن اقدامات قانونی صورت گرفته در خصوص یافتن آن، این شانس وجود خواهد داشت که مقامات ذیصلاحی که بار مزبور را یافته‌اند پس از باز کردن آن، که قطعاً پس از طی مراحل قانونی صورت خواهد گرفت، صاحب بار را شناسایی و بار را تحویل نمایند. به یاد داشته باشید که به تعداد چمدان‌ها و بسته‌هایی که تحویل شرکت هواپیمایی (شرکت هواپیمایی (ایرلاین)) داده‌اید می‌باید رسید در اختیار شما قرار گرفته باشد.

در صورت داشتن اضافه بار این حق برای شما محفوظ است که بخشی از بار خود را به مسافر دیگری انتقال دهید. در این صورت دقت کنید که نسبت به دریافت رسید بار انتقال یافته از مسافر مورد اشاره اقدام کنید. رسیدهای تحویل بار را تا رسیدن به مقصد با دقت نگهداری کنید.

هنگام رسیدن به فرودگاه مقصد بلافاصله پس از عبور از بخش کنترل گذرنامه به بخش تحویل بار مراجعه و

ورود اشیاء دارای نوک یا لبه تیز مانند ناخن گیر، چاقو، سوهان ناخن، سلاح، ابزار مغناطیسی و کلیه مایعات شامل: «ژل‌ها، خمیرها، کرم‌ها، ترکیبی از مایعات و جامدات، هرگونه بسته‌های فشرده مانند خمیر دندان، ژل مو، نوشیدنی‌ها، سوپ، عطر، خوشبوکننده‌ها، خمیر اصلاح و...» به داخل کابین هواپیما اکیداً ممنوع است. مسئولیت حمل و نقل داخلی و بین‌المللی اشخاص و لوازم شخصی و یا کالا به استناد کنوانسیون ۱۲ ورشو و پروتکل ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ لاهه و کنوانسیون ۱۸ سپتامبر ۱۹۶۱ گوادالاخارا و پروتکل هشتم مارس ۱۹۷۱ گواتمالا به عهده شرکت هواپیمایی (شرکت هواپیمایی (ایرلاین)) است؛ بنابراین مسافری که هنگام تحویل بار به شرکت هواپیمایی (شرکت هواپیمایی (ایرلاین)) در مبداء و دریافت آن در مقصد باید به نکات زیر توجه کافی داشته باشند: قبل از تحویل بار حتماً نسبت به شمارش چمدان‌ها و بسته‌هایی که قصد تحویل آن‌ها را به شرکت هواپیمایی (شرکت هواپیمایی (ایرلاین)) دارید اقدام کنید. شایان ذکر است قراردادادن برگه‌ای شامل نام و

اقدام خواهد کرد. بنابراین ادعای شما مبنی بر وجود اشیاء گران قیمت در بار مسموع نخواهد بود، مگر اینکه قبل از تحویل بار وجود چنین اشیائی ابراز و توسط گمرک تایید شده باشد.

### بار در سفرهای زمینی

در سفرهای زمینی اغلب جابه جایی بار و چمدان های مسافرین بر عهده خودشان است. بنابر این بهتر است در این نوع سفرها بار و چمدان ها، مقتصدانه و با کمترین حجم ممکن جمع آوری شوند. با این همه ذکر نکاتی برای حمل چمدان ها در سفرهای زمینی خالی از فایده نیست.

★ در هنگام سفر با اتوبوس در هنگام تحویل بار به کمک راننده شماره یا پلاک مربوط به بار خود را دریافت کنید. از گذاشتن پول، اشیای قیمتی و مدارک و لوازم شکننده در بار خودداری نموده و آن ها را حتی الامکان در کیف های دستی یا جیب لباس های خود قرار دهید.

★ با توجه به محدودیت فضای بار اتوبوس ها، از بردن بار اضافی خودداری کنید. در غیر این صورت می توانید بار خود را تحویل باربری مربوطه بدهید تا در چند نوبت برای شما ارسال شود.

★ حمل و نقل حیوانات با وسایل نقلیه عمومی به هر شکلی ممنوع می باشد. لذا برای انتقال حیوانات مجاز، فقط باید از طریق باربری ها اقدام کنید

### قوانین و مقررات گمرکی کالای همراه مسافر

#### الف- مسافران خروجی

مسافران خروجی اعم از اینکه ایرانی باشند یا خارجی می توانند علاوه بر وسایل سفر و لوازم شخصی، کالاهای ایرانی به هر میزان و کالاهی غیر ایرانی در آئین نامه مسافران ورودی را همراه ببرند مشروط بر اینکه هر دو گروه کالا جنبه



• در صورت داشتن اضافه بار این حق برای شما محفوظ است که بخشی از بار خود را به مسافر دیگری انتقال دهید. در این صورت دقت کنید که نسبت به دریافت رسید بار انتقال یافته از مسافر مورد اشاره اقدام کنید. رسیدهای تحویل بار را تا رسیدن به مقصد با دقت نگهداری کنید. هنگام رسیدن به فرودگاه مقصد بلافاصله پس از عبور از بخش کنترل گذرنامه به بخش تحویل بار مراجعه و منتظر رسیدن بار خود باشید.

• در هنگام سفر با اتوبوس در هنگام تحویل بار به کمک راننده شماره یا پلاک مربوط به بار خود را دریافت کنید. از گذاشتن پول، اشیای قیمتی و مدارک و لوازم شکننده در بار خودداری نموده و آن ها را حتی الامکان در کیف های دستی یا جیب لباس های خود قرار دهید.

منتظر رسیدن بار خود باشید.

در صورت دریافت بار بلافاصله به بخش گمرک مراجعه و پس از طی مراحل گمرکی از فرودگاه خارج شوید اما در صورت نرسیدن بار نه تنها نباید به هیچ وجه محوطه تحویل بار را ترک کنید بلکه می باید با مراجعه به بخش اشیاء گمشده (Lost & found) نسبت به تکمیل فرم مربوطه اقدام نموده و رسید دریافت دارید. پس از انجام این مراحل شما می توانید به ترک فرودگاه و مراجعت به منزل اقدام کنید. توجه داشته باشید که اگر بدون انجام مراحل فوق از محل تحویل بار خارج شوید هیچ مرجعی پاسخگوی شما نخواهد بود. بدیهی است در صورت انجام درست موارد فوق، شرکت هواپیمایی (ایرلاین) مربوطه موظف خواهد بود ظرف مهلت قانونی مقرر نسبت به یافتن و تحویل بار و یا پرداخت غرامت طبق مقررات اقدام نماید.

در صورتیکه بار شما پیدا نشود شرکت هواپیمایی (ایرلاین) مربوطه طبق قانون براساس وزن بار نسبت به پرداخت غرامت





# حقوق مسافر در سفرهای جاده‌ای و هوایی

برخی موضوعات را مسافران نمی‌دانند؛ همین امر باعث می‌شود در برخی مواقع سفر برایشان سخت شود. مسافر در تمام دنیا حقوقی دارد که باید با آن‌ها آشنا باشد. این متن هم برخی از این حقوق را به شما معرفی می‌کند و هم نکاتی را که مسافر باید در سفر رعایت کند به او گوشزد می‌کند.



## حقوقتان را بدانید

این حق شماست که بدانید در یک سفر، اتوبوس چه مسیری را برای رسیدن به مقصد طی و از چه جاده‌ها و شهرهایی گذر می‌کند. معمولاً شرکت‌های حمل و نقل، هنگام صدور بلیت، مسیر سفر را به شما اطلاع می‌دهند. شرکت‌های مسافربری باید در صورت درخواست شما بدون دریافت وجه اضافی، بلیت صادره را تمدید کنند. برای کودکان زیر ۵ سال که صندلی جداگانه‌ای به آن‌ها اختصاص نمی‌یابد، خدمات حمل و نقل رایگان است. 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 مسافراست.

اگر شما تا یک ساعت قبل از آغاز سفر از آن منصرف شوید شرکت‌های مسافربری با کسر ۱۰ درصد کل مبلغ بلیت، پول بلیت را به شما باز می‌گردانند. فراموش نکنید اگر اتوبوس شما در طول سفر دچار نقص فنی شد و از ادامه سفر بازماند، شرکت حمل و نقل موظف است بدون ایجاد هزینه اضافی و در اسرع وقت، وسیله مناسب را برای انتقال مسافران فراهم کند.

## سلامت در اتوبوس

رانندگان اتوبوس‌ها را شرکت‌های حمل و نقل از میان افرادی که صلاحیت اخلاقی و حرفه‌ای دارند و آزمون‌های لازم را گذرانده‌اند، برمی‌گزینند. کارکنان اتوبوس در طول سفر موظفند اصول اخلاقی و شئونات اسلامی را رعایت کنند. همچنین در زمان و مکان مناسب برای به‌جا آوردن نماز توقف کنند. فراموش نکنید رعایت اصول بهداشتی اتوبوس تحت نظارت مسئولان شرکت مسافربری است و شما



می‌توانید اگر شکایتی در این زمینه داشته باشید آن را با این مسئولان در میان بگذارید. پذیرایی از مسافران در داخل اتوبوس و ارائه آب آشامیدنی باید با استفاده از ظروف یک‌بار مصرف استاندارد باشد.

## ایمنی در اتوبوس

اگر طول سفر شما بیش از هشت ساعت است باید حتماً یک راننده کمکی در اتوبوس شما حضور داشته باشد تا در هنگام خستگی و خواب‌آلودگی راننده اول جایش را با او عوض کند. هیچ راننده‌ای حق ندارد با سرعت غیرمجاز براند. فراموش نکنید سرنشینان اتوبوس برای حوادث احتمالی نزد شرکتی خاص بیمه شده‌اند و اگر خدای نکرده حادثه‌ای در طول سفر رخ دهد شرکت بیمه‌گر در حد تعهدات خسارات وارده به مسافران را جبران می‌کند.

## چند کیلو بار مجاز است

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.



• این حق شماست که بدانید در یک سفر، اتوبوس چه مسیری را برای رسیدن به مقصد طی و از چه جاده‌ها و شهرهایی گذر می‌کند. معمولاً شرکت‌های حمل و نقل، هنگام صدور بلیت، مسیر سفر را به شما اطلاع می‌دهند. شرکت‌های مسافربری باید در صورت درخواست شما بدون دریافت وجه اضافی، بلیت صادره را تمدید کنند.

• اگر شما تا یک ساعت قبل از آغاز سفر از آن منصرف شوید شرکت‌های مسافربری با کسر ۱۰ درصد کل مبلغ بلیت، پول بلیت را به شما باز می‌گردانند.



## برای بد خواب‌ها

اگر شما در طول سفر با اتوبوس خوابتان نمی‌برد و چندین ساعت کلافه می‌شوید می‌توانید قبل از سفر یک عدد قرص خواب‌آور ضعیف با تجویز پزشکتان مصرف کنید.

## هدفون برای شما

اگر سر و صدای مسافران، گریه کودکان و حتی رفت و آمد ماشین‌ها در جاده شما را ناراحت می‌کند می‌توانید یک هدفون همراه ببرید و در طول سفر با اتوبوس به‌خصوص در طول شب گوش‌هایتان را با آن بپوشانید.

## شرکت مسافری را با دقت انتخاب کنید

ممکن است شما بلیت گران‌تری بخرید ولی در عوض سفرتان را در اتوبوسی سپری می‌کنید که ایمن‌تر است. خدمات بیشتری به شما ارائه می‌شود و صندلی‌های بهتری دارد بنابراین شرکت‌های مسافری برتر را انتخاب کنید.

## در رستوران‌های بین‌راهی غذا نخورید

باید گفت در رستوران بین‌راهی استانداردی 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.

## حقوق مسافر در سفرهای هوایی

ممکن است تصمیم گرفته باشید به یکی از شهرهای زیارتی یا توریستی بروید یا از میان آگهی‌های روزنامه‌ها یکی از کشورهای دیدنی دنیا را برای مسافرت انتخاب کرده باشید. اگر برای مسافرت هواپیما را انتخاب کرده‌اید بدون شک راحت‌تر و در زمان کمتری به مقصد خواهید رسید. ولی پیش از پرواز بهتر است با ایمنی پروازهای هوایی در هواپیما آشنا شوید تا این سفر هوایی بیشتر به شما و خانواده‌تان خوش بگذرد.

## پروازهای یکسره را انتخاب کنید

گاهی شما مجبورید برای پرواز به نقطه‌ای دور، پروازهای خود را عوض کنید. جالب است بدانید

بیشتر حوادث هوایی در هنگام بلند شدن هواپیما از زمین یا هنگام نشستن آن روی زمین رخ می‌دهند بنابراین در صورتی که پروازهای یکسره را انتخاب کنید، ایمنی بیشتری خواهید داشت.

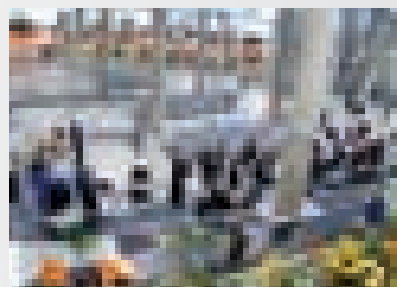
## یک هواپیمای بزرگ

سعی کنید هواپیماهایی را برای پرواز انتخاب کنید که بزرگ باشند و حداقل بیش از ۳۰ مسافر صندلی داشته باشند. در حوادث هوایی شانس زنده ماندن مسافران در هواپیماهای بزرگ بیشتر است.

## به توصیه‌های پیش از پرواز گوش دهید

شاید به نظر شما صحبت‌های مهماندار و حرکات تکراری او پیش از پرواز، خسته‌کننده باشد ولی به آن توجه کنید چون ممکن در خروج اضطراری در هواپیماهای گوناگون متفاوت باشد. کارت ایمنی پرواز را هم دقیقاً مطالعه کنید.

## تا هنگامی که روی صندلی نشست‌اید، کمربندهای پرواز را بسته نگه دارید



تلاش کنید هنگامی که روی صندلی هواپیما نشست‌اید و پرواز ادامه دارد کمربندهای پرواز را بسته نگه دارید. در این صورت اگر هواپیما در یک تور بولانس (جریان هوا) اتفاقی افتاد و دچار تکان‌های شدید شد شما پرتاب نخواهید شد و ایمنی بیشتری خواهید داشت.

## مواد خطرناک را از چمدانتان خارج کنید

یک لیست طولانی از مواد خطرناک وجود دارد که و شما نباید آن را در کیف دستی یا چمدان خودتان قرار دهید. بنزین و سایر مواد قابل اشتعال، اسید، الکل، مواد خورنده و گازهای سمی را هرگز همراه خود وارد هواپیما نکنید.

## مراقب نوشیدنی‌های داغ باشید

شاید میل داشته باشید در طول پرواز جای یا قهوه داغ نوش جان کنید ولی ممکن است این نوشیدنی‌ها به دلیل حرکت هواپیما روی لباس یا تن شما بریزند. بنابراین اجازه دهید مهمانداران این کار را برایتان انجام دهند آن‌ها در این زمینه آموزش دیده‌اند و می‌توانند نوشیدنی‌ها را در راهروهای هواپیما حمل کنند و به دست شما برسانند.

## چمدان‌های چرخ‌دار را انتخاب کنید

این روزها چمدان‌هایی در رنگ‌های زیبا به بازار آمده‌اند که شما می‌توانید به راحتی آن‌ها را روی چرخ‌هایشان روی زمین بکشید و به راحتی آن‌ها را حمل کنید. اگر لازم باشد چمدان‌های



آگاه کنید تا آن‌ها آمادگی لازم را برای کمک به شما در شرایط اضطراری داشته باشند.

### مراقب کودک شیطانان باشید

فراموش نکنید این خود شما هستید که مسئولیت مراقبت و نظارت بر فرزندان را برعهده دارید، نه خدمه هواپیما. بنابراین تلاش کنید او را سرگرم نگه دارید و کنترل کنید. در پروازهای هوایی طولانی جست‌وخیز کودک روی صندلی و یا راهروهای هواپیما می‌تواند موجب ریختن نوشیدنی‌های داغ روی مسافران شود و یا حتی موجب آسیب دیدن خود کودک شود. بنابراین برای ایمنی فرزندان و سایرین او را کنترل کنید. راه دیگر آن است که اجازه ندهید در صندلی مجاور راهرو راهرو بنشیند.

### اسباب‌بازی‌های ایمن

اگر کودک شما تمایل دارد اسباب‌بازی‌هایش را همراه بیاورد، اجازه ندهید اسباب‌بازی‌های تیز، سنگین و یا حتی قابل شکستن را با خود به درون کابین هواپیما بیاورد. اسباب‌بازی‌های الکترونیکی هم می‌توانند با کارکرد سیستم‌های الکترونیکی هواپیما تداخل کنند و خطر آفرین شوند. حتی اگر هم اسباب‌بازی همراه خودتان نبرید، در طول پرواز می‌توانید از مهمانداران خواهش کنید یک اسباب‌بازی برای سرگرم کردن کودکشان در اختیارشان بگذارند.

### ترس از پرواز

شما هم از پرواز می‌ترسید؟ خواندن خبرهای سقوط هواپیما در روزنامه‌ها شما را حساسی وحشت‌زده می‌کند و در هنگام پرواز هر لحظه می‌ترسید که هواپیمای شما هم سقوط کند؟ ترس از پرواز یک پدیده پیچیده روانی است که با شنیدن خبرهای ناخوشایند در این زمینه بیشتر تحریک می‌شود. توربولانس یا جریان‌های شدید هوا که گاه هواپیما در آن گرفتار می‌شود می‌تواند موجب بروز تکان‌های شدید در هواپیما شود که ترس و اضطراب شما را از پرواز دامن می‌زند. فراموش نکنید این جریان‌های هوامعمولاً نمی‌توانند مشکلی در پرواز هواپیما ایجاد کنند و پس از لحظاتی برطرف می‌شوند. در هنگام پرواز آرامش خودتان را حفظ کنید و به جای فکر کردن به صحنه‌های بد به آرامش فکر کنید. سرگرم کردن خودتان به مطالعه نیز می‌تواند حواس شما را از ترس منحرف کند. اگر هیچ یک از این روش‌ها کارساز نیست با مشورت پزشک یک عدد قرص آرام‌بخش پیش از پرواز میل کنید.

وسایل مهم را در چمدانتان قرار دهید و به هر دلیلی چمدانتان گم شود، دچار مشکلات جدی خواهید شد.

### ایمنی در توربولانس هوا (جریان هوا)

توربولانس هوا در حین پرواز معمولاً غیرقابل پیش‌بینی است و ممکن است هواپیما را دچار تکان‌های ناگهانی کند. بنابراین برای اینکه خودتان و یا فرزندان پرتاب نشده و دچار آسیب‌های فیزیکی نشوید، باید نکات ایمنی را رعایت کنید. کمر بند ایمنیتان را همواره بسته نگاه دارید، فقط در کشور آمریکا سالانه ۳۸ مسافر در اثر نیستن کمر بند ایمنی پرواز و افتادن هواپیما در توربولانس دچار صدمه فیزیکی می‌شوند.

### لباس‌های نخی بپوشید

تلاش کنید هنگامی که قصد یک مسافرت هوایی دارید، لباس‌های نخی به تن کنید. این لباس‌ها علاوه بر اینکه شما را خنک نگه می‌دارند، در صورتی که هواپیما دچار آتش‌سوزی شد، از شما حفاظت بیشتری می‌کند، در حالی که لباس‌های نایلونی، پلی‌استر، هنگامی که در برابر حرارت قرار گیرند، ذوب می‌شوند.

### بیماری خود را اطلاع دهید

اگر شما و یا فرزندان مبتلا به یک بیماری هستید، مثل صرع، بیماری قلبی و... که ممکن است طی پرواز دچار حملاتی شوید، حتماً پیش از پرواز، مهمانداران را از وضعیت سلامت خودتان

سنگین را بلند کنید (حمل کنید) فشار زیادی بر اسکلت و ستون فقرات خودتان وارد می‌کنید که می‌تواند باعث دردهای عضلانی-اسکلتی پس از مسافرت هوایی شود. معمولاً حمل چمدان‌های سنگین‌تر از ۱۸ کیلوگرم دشوار است و می‌تواند فشار زیادی بر بدن‌تان وارد کند.

### اسم و آدرس‌تان را روی چمدان‌ها بنویسید

برای اینکه خیالتان از بابت گم‌شدن چمدان‌ها راحت باشد، یک برگه کاغذ کوچک بردارید و اسم، نشانی و تلفن خود را روی آن یادداشت کنید. این برگه را روی چمدانتان نصب کنید. برای اطمینان بیشتر، یک عدد از این نوشته‌ها را نیز درون چمدانتان قرار دهید.

### چمدانی مخصوص خودتان

بیشتر چمدان‌ها شکل‌ها و رنگ‌های مشابهی دارند. همین مورد موجب می‌شود شما نتوانید به راحتی چمدانتان را از میان چمدان‌های دیگر پیدا کنید و یا شاید مسافری دیگر، چمدان شما را اشتباهی بردارد. بنابراین در هنگام خرید چمدان تلاش کنید نوعی را انتخاب کنید که رنگ و شکل متمایزی داشته باشد.

### مدارکتان را در چمدان نگذارید

مدارک و وسایلی که گران و یا بااهمیت هستند را درون چمدان نگذارید. پول نقد، لپ‌تاپ و مدارک را در کیف دستیتان جای دهید و با خود درون هواپیما ببرید. در صورتی که این

یک اتفاق نادر در ایران صورت می گیرد

## منشاء انسان های مدرن در کوه های ایران



هیات باستان شناسی را اعضای از دانشگاه ها و موسسات مختلف اروپایی چون پروفیسور اودالد کربونل، رییس موسسه دیرین بوم شناسی و تکامل اجتماعی بشر تاراگونا اسپانیا، پروفیسور جان ون درماد عضو موزه ملی علوم طبیعی مادرید، پروفیسور مارسل اوت از دانشگاه لیژ بلژیک، دکتر آندریا پیسین از دانشگاه ینا آلمان تشکیل می دهند. برخی دیگر از اعضای موسسه انسان شناسی تکاملی مکس پلنک تیپیزیک آلمان، دانشگاه بلونیا ایتالیا و مرکز تحقیقاتی تکامل بشر بورگوس اسپانیا سال آینده به این کاوش خواهند پیوست. عملیات کاوش باستان شناختی غار کلدر بر اساس تفاهم نامه امضا شده بین سید محمد بهشتی رییس پژوهشگاه میراث فرهنگی و گردشگری و اودالد کربونل رییس موسسه دیرین بوم شناسی و تکامل اجتماعی بشر اسپانیا صورت می گیرد و ۵ سال طول خواهد کشید.

لازم به ذکر است انسان نئاندرتال (Homo neanderthalensis) گونه ای از سرده انسان بود که در اروپا و قسمت هایی از غرب آسیا، آسیای مرکزی و شمال چین (آلتای) سکونت داشتند. اولین نشانه ها از نئاندرتال های اولیه به حدود ۳۵۰ هزار سال پیش در اروپا برمی گردد. ۱۳۰ هزار سال پیش، مشخصه های کامل نئاندرتال ها ظاهر شدند و در ۵۰ هزار سال قبل نئاندرتال ها دیگر در آسیا دیده نشدند، با این وجود نسل آن ها در اروپا تا ۳۳ الی ۲۴ هزار سال پیش منقرض نشده بود و شاید ۱۵ هزار سال پیش یعنی بعد از مهاجرت انسان امروزی به اروپا نسل این انسان های اولیه منقرض شده باشد. برخی ژن ها میان نئاندرتال ها و انسان امروزی مشترک است. این به آن دلیل است که نئاندرتال ها و اجداد انسان مدرن زمانیکه ابتدا شروع به مهاجرت از آفریقا به نقاط دیگر جهان کردند، با یکدیگر آمیزش داشتند. بدن نئاندرتال ها برای زندگی در آب و هوای سرد سازگاری یافته

مستند نگاری ظهور نخستین انسان های مدرن در ایران توسط یک هیات بین المللی آغاز شد.

کاوش باستان شناختی غار کلدر واقع در دره خرم آباد با هدف مستند نگاری ظهور نخستین انسان های مدرن در ایران و درک انقراض آخرین نئاندرتال ها توسط یک هیات بین المللی شروع شد.

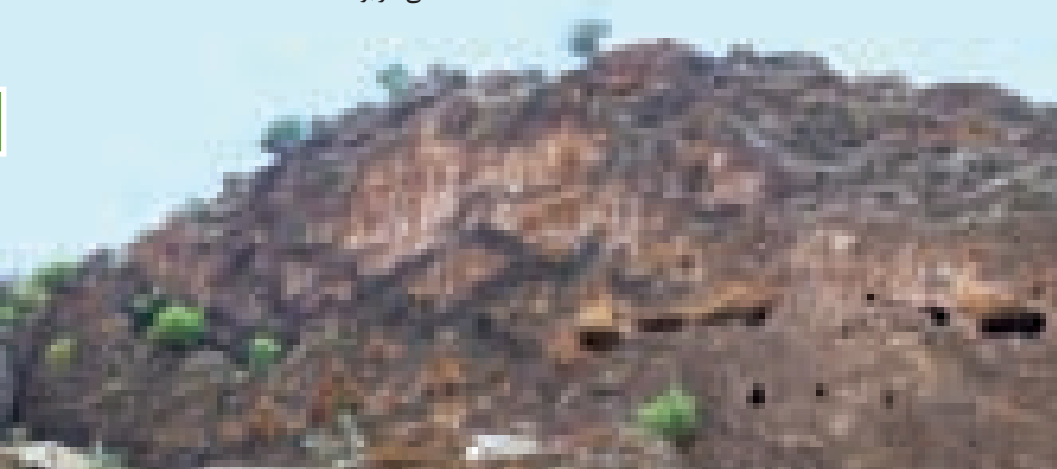
«بهروز بازگیر» سرپرست هیات باستان شناسی با اعلام این خبر افزود: فرضیه های متعددی برای منشاء اریگناسی انسان های مدرن در اروپا مطرح است که یکی از آن ها این منشاء را در ایران می داند.

به گفته این باستان شناس کاوش حاضر تحقیقی چند رشته ای و دربرگیرنده تجزیه و تحلیل های پیشرفته بر روی ابزارهای سنگی و بقایای گیاهی و جانوری است.

بازگیر با اشاره بر اینکه این کاوش تشکیل دهنده بخشی از یک پروژه بزرگ تر تحقیقاتی است، افزود: در پروژه مورد نظر بیشتر محوطه های باستانی مستعد ایران برای افزایش آگاهی در زمینه عصر سنگ (دوران پارینه سنگی) مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

این باستان شناس تاکید کرد: هدف بالاتر این پروژه بزرگ پی بردن به جایگاه جهانی این منطقه در مطالعات پارینه سنگی است. او افزود: در چند دهه گذشته نظاره گر کشفیات چشمگیر و جذابی درمورد نخستین شواهد سيطرة در غرب آسیا بوده ایم که با افزایش شواهد پیدایش و ظهور عصر سنگ در کشورهای همسایه، ایران به عنوان یک چهارراه و پل ارتباطی بین آسیا - آفریقا و اروپا برجسته تر شده است.

بود، به طور مثال آن ها کاسه سر بزرگ داشتند، کوتاه قامت اما بسیار قوی بودند و دارای بینی بزرگی بودند، ویژگی هایی که مطلوب آب و هوای سرد هستند. طبق تخمین ها اندازه کاسه سر آن ها و مغزشان بزرگ تر از انسان های مدرن بوده است، با این وجود در این بررسی ها بدن قوی تر آن ها در مقایسه با انسان های امروزی در نظر گرفته نشده است. به طور میانگین، نئاندرتال های مذکر دارای قد ۱۶۵ سانتی متر، از نظر وزنی سنگین و به دلیل فعالیت بدنی زیاد دارای استخوان بندی قوی بوده اند. بلندی زن های نئاندرتال بین ۱۵۳ تا ۱۵۷ سانتی متر بوده است.



# فرهنگ و هنر

- ◀ سفر با اتوبوس را ترجیح می‌دهم
- ◀ «پرده نشین» حرفی میان عشق و طلب
- ◀ مشکل سریال تازه مهران مدیری چیست؟
- ◀ پدر قصه‌های طهران روی، شانه‌های شهر



# کارگاه

گرایشگری

گرایشگری

فرهنگ و هنر

ساخت

ورزش

News

گفتگوی اختصاصی با کالسکه سبز با استاد امین الله رشیدی خواننده و آهنگ ساز:

## سفر با اتوبوس را ترجیح می‌دهم

### بهترین کار سفر است

اما بخشی از نیم دیگر آن آثار، از سال ۱۳۷۸ تا این زمان در ۵ کاست و سی دی به نام‌های (عطر گیسو)، (من عشقم)، (افسونگر)، (دلم تنگ است، چاوشی)، از قطعه (چاووشی) سروده مهدی اخوان ثالث و چشم شب محتوی ۵۰ آهنگ - ترانه و آواز - در ایران منتشر شده است - و دو آلبوم به نام‌های (شهر افسانه‌ها) و (زمستان) در سال آینده انتشار خواهد یافت. اشعار ترانه‌های یاد شده را شاعران و ترانه سرایان مشهور ارجمند ایران، آقایان ابوالقاسم حالت، رهی معیری، فریدون مشیری، مهرداد اوستا، تورج نگهبان، بیژن ترقی، دکتر مهدی حمیدی شیرازی، عبدالله الفت، پرویز و کیلی و ... سروده‌اند. رشیدی آهنگ‌های بسیاری نیز روی اشعار شاعران نوپرداز، آقایان مهدی اخوان ثالث، نادر نادیور، فریدون مشیری، نیما یوشیج، منوچهر آتشی، نصرت رحمانی و دیگران ساخته که فقط یکی از آن‌ها - زمستان - سروده مهدی اخوان ثالث برای اولین بار در سال ۱۳۴۸ بوسیله ارکستر بزرگ رادیو ایران بخوانندگی خاتم پروین و تنظیم سیروس شهردار اجرا و پخش شده و امید است در آینده بقیه آن آهنگ‌ها بوسیله خود رشیدی یا دیگر خوانندگان اجرا شود. شغل اصلی رشیدی سردفتری اسناد رسمی بوده است. او دارای دو فرزند دختر و پسر به نام‌های «افسانه» و «صباح» است که دارای ذوق موسیقی هستند.

رشیدی در نویسندگی و شاعری نیز دستی دارد. اشعار بعضی از ترانه‌هایش را منجمله (دریا) خود ساخته است. سفرنامه‌ای از او به نام (از کاشان تا کاناری، جزائر قناری) محتوی گزارش سفرهای متعدد او به کشورهای اروپا تا جزائر قناری با چاشنی طنز و انتقاد و شعر و موسیقی در سال ۱۳۷۲ توسط انتشارات سنائی تهران و دومین کتابش به نام (خاطر‌ها و نغمه‌ها - عطر گیسو) محتوی بخشی از نیم قرن خاطرات رادیویی هنری و یادداشت‌های ادبی، اجتماعی و سیاسی و مطالبی نو و ناگفته در ارتباط با هنرمندان موسیقی و نویسندگان و شاعران معروف ایران با چاپی نفیس در ۶۵۰ صفحه و ۲۶۰ تصویر از آنان بوسیله انتشارات عطایی تهران در معرض نظر و مطالعه علاقمندان به هنر و ادبیات قرار گرفته است. گفتگوی زیر را با امین اله رشیدی بخوانید:

آهنگ سازی و خوانندگی رشیدی در رادیو تهران - ایران - از سال ۱۳۲۷ شمسی آغاز و تا پایان سال ۱۳۴۴ بطور مداوم و مستمر ادامه داشته و در ظرف این مدت بیش از ۱۲۰ آهنگ ساخته و با همکاری نوازندگان هنرمند، آقایان حبیب الله بدیعی، پرویز یاحقی، همایون خرم، عباس شاپوری، انوشیروان روحانی، رضا یوری در رادیو اجرا نموده است. او غیر از آهنگ‌هایی که خود ساخته است، تعدادی آهنگ (ترانه) از دیگر اساتید موسیقی ایران همچون آقایان موسی معروفی، حسین یا حقی، علی تجویدی، همایون خرم، شاپور نیاکان، عباس زندی و دیگران را نیز به طور زنده و مستقیم در رادیو خوانده است. در حدود نیمی از آهنگ‌های یاد شده در سال‌های قبل از ۱۳۳۴، یعنی پیش از رسیدن ضبط صوت به ایران در رادیو اجرا شده و بدین جهت اثری از آن‌ها بر جای نمانده است.

کاتلم سبزی

امین الله رشیدی متولد شهرستان کاشان، نخستین خواننده ایرانی آشنا با خط بین المللی موسیقی (نت)، هنر آموخته در کلاس‌های رایگان شبانه هنرستان موسیقی ایران، ساختمان قبلی تالار رودکی در سال‌های ۱۳۲۶ تا ۱۳۲۸ شمسی نزد استادان موسی خوان معروفی و دکتر مهدی فروغ است پیش از این تاریخ مقدمات تار نوازی را نزد آقایان حسن نقشپور و مسعود معارفی و نیز آموزش خط و نقاشی را در مدت تحصیل در دبستان شاهپور و دبیرستان پهلوی کاشان از استاد علی اکبر صنعتی و بعد از تحصیلات ادامه آموزش نقاشی را در کاشان نزد آقایان محمود دبیر الصنایع و نقشپور تا رسیدن به مرحله طراحی فراگرفت.

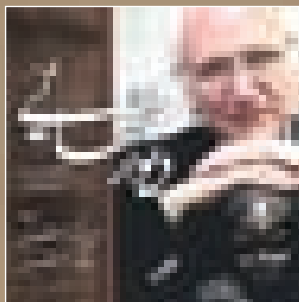
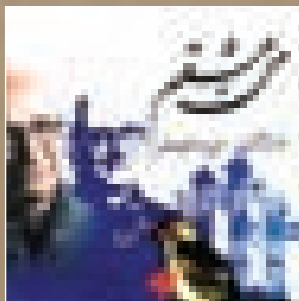
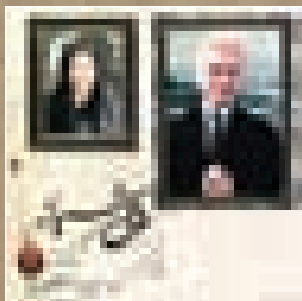


کالسکه

[۳۴]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۷ - آذر ماه ۱۳۹۲

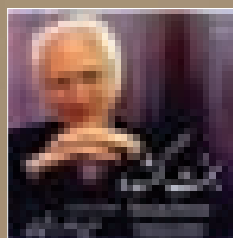


## جناب رشیدی به طور کلی دیدگاه شما نسبت به سفر چیست؟

اگر بخواهم کلی بگویم همه نگاهم را درباره سفر در این بیت از بوستان گنجانده می بینم: «اگر پارسایی سیاحت نکرد/سفر کردگانش نخوانند مرد» از قدیم بزرگان ما به ما آموخته اند که سفر آزموده کند مرد را و یا پخته کند خام را. با این آموزه های هزارساله معلوم است که سفر نزد ایرانیان از قدیم مورد توجه بوده است و من هم در طول زندگیم به تجربه اهمیت این امر را دریافته ام و به همان اندازه نیز از سفرهای مختلف بهره ها برده ام. در کل سفر را از مهم ترین مشغله های بشر می دانم.

## شرایط فعلی را برای سفر چگونه می بینید؟

خب نسبت به گذشته از جهتی سفر ساده شده است و از جهتی سخت. از نظر سیستم های حمل و نقلی با ایمنی بالا و زمان کم ساده شده است و از نظر بالا رفتن هزینه های سفر، سخت شده است و هر کسی نمی تواند دست به سفرهای بین المللی بزند. امروز اگر امکانات باشد من عاشق سفر هستم و دیدن مملکت های گوناگون را یک تفریح خوب می پندارم. دیدن فرودگاه های بزرگ و آشنایی با آن هفتاد و دو ملت که در ادبیاتمان زیاد از آن اسم رفته است، هم به حکمت ما می افزاید و هم افق دید ما را نسبت به جهان عمیق می کند. به نظرم بهترین کار سفر است و همیشه بهترین کارها بر بقیه اولویت دارند. متأسفانه هزینه ها خیلی بالا رفته است و چوب لای چرخ انجام این فریضه گذاشته است. حتی مسافرت های داخلی هم از سبب رفاهی خیلی از خانواده ها حذف شده است.



• همه نگاهم را درباره سفر در این بیت از بوستان گنجانده می بینم: «اگر پارسایی سیاحت نکرد/سفر کردگانش نخوانند مرد» از قدیم بزرگان ما به ما آموخته اند که سفر آزموده کند مرد را و یا پخته کند خام را. با این آموزه های هزارساله معلوم است که سفر نزد ایرانیان از قدیم مورد توجه بوده است و من هم در طول زندگیم به تجربه اهمیت این امر را دریافته ام و به همان اندازه نیز از سفرهای مختلف بهره ها برده ام. در کل سفر را از مهم ترین مشغله های بشر می دانم.

## به نظر شما مسافرت با تورهای گردشگری چگونه است؟ چون تا حدی هزینه ها را کاهش می دهد.

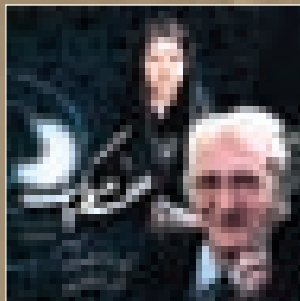
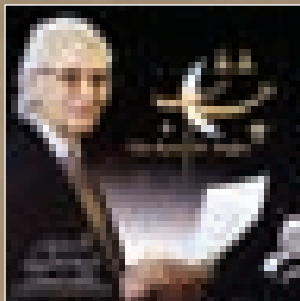
مسافرت با تور تنها یک مزیت ندارد، هزینه پایین اولین گزینه ی مثبت آن است. تورها برنامه های مختلفی می گذارند و برای هر نوع سلیقه ای برنامه ای را پیشنهاد می کنند، جنگل گردی، کویرنوردی، دریانوردی و... در تور آدم با دوستان جدیدی آشنا می شود که همه با سلیقه های خوب دنبال برنامه ای خوب هستند و این امکان را به هم می دهند تا بهترین استفاده را از مسافرت خود ببرند. من هنوز تمام ایران را ندیده ام و دلم می خواست یک تور باشد که همه جا ما را ببرد و ایران را به ما نشان دهد.

## از تالیفات خود در باره سفر بگویید

یک سفرنامه دارم به نام «از تهران تا آبادان» که در کتاب سوم من چاپ شده است. کتاب اول من هم با عنوان: «از کاشان تا کاناری» در اصل به موضوع سفر پرداخته شده است. در کتاب «عطر گیسو» هم به مباحث هنری و شعری پرداخته ام. کتاب سوم هم با عنوان «ایران در گذر تاریخ» ادامه دو کتاب قبلی است که در طی سال های ۱۳۸۴ تا ۱۳۹۲ اجازه چاپ پیدا نکرد. در این کتاب بیشتر به تاریخ اجتماعی و فرهنگی صدسال اخیر ایران پرداخته ام و با رایزنی هایی که انجام داده ام امید می رود بزودی امکان چاپ پیدا کند.

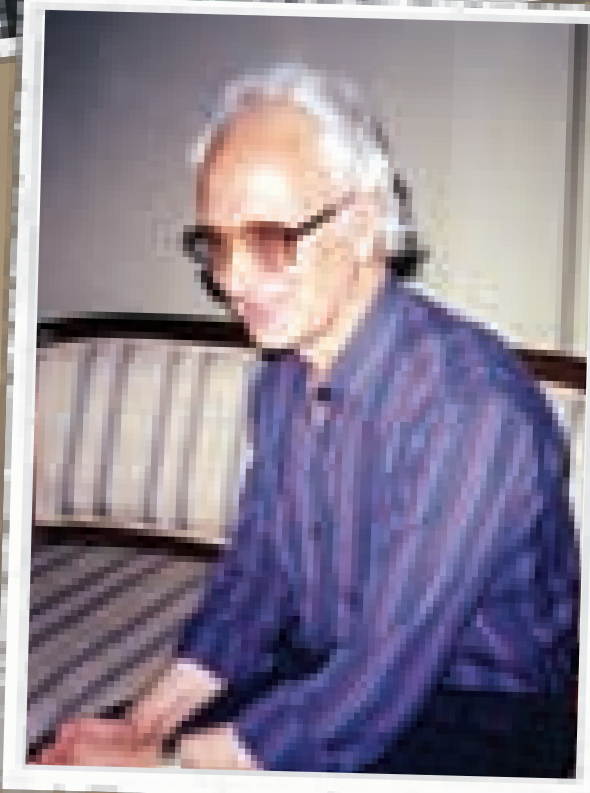
## از تمام انواع سفر با وسیله های مختلف کدام را ترجیح می دهید؟ و چرا؟

بی تردید سفر با اتوبوس را ترجیح می دهم. مخصوصاً دسته جمعی. چون آدم با اتوبوس در دل ماجراهای طبیعت قرار می گیرد و از منظره های رویایی جنگل ها و کوه ها و کویرها از نزدیک دیدن می کند و می تواند پیاده شود و



• یک سفرنامه دارم به نام «از تهران تا آبادان» که در کتاب سوم من چاپ شده است. کتاب اول من هم با عنوان: «از کاشان تا کاناری» در اصل با موضوع سفر پرداخته شده است. در کتاب «عطر گیسو» هم به مباحث هنری و شعری پرداخته‌ام. کتاب سوم هم با عنوان «ایران در گذر تاریخ» ادامه دو کتاب قبلی است که در طی سال‌های ۱۳۸۴ تا ۱۳۹۲ اجازه چاپ پیدا نکرد. در این کتاب بیشتر به تاریخ اجتماعی و فرهنگی صدسال اخیر ایران پرداخته‌ام و با ریزنی‌هایی که انجام داده‌ام امید می‌رود بزودی امکان چاپ پیدا کند.

فضاهای مختلف را تجربه کند. با مردمان بومی ارتباط بگیرد و تجربه‌های خود را بیشتر کند. این شیوه در قدیم البته با اسب و الاغ و شتر مرسوم بوده و حتی بی مرکب و با پای پیاده هم سفر می‌کردند و همین موضوع باعث می‌شده تا بار تجربی کلانی بدست بیاورند و به اصطلاح پخته شوند. اینها همه از مزیت‌های سفر با اتوبوس است نسبت به هواپیما. در مسافرت با هواپیما لذتی از مسیر نمی‌بریم. در فرودگاهی سوار می‌شویم و در فرودگاه دیگری پیاده. البته سریع است و به درد سفرهایی می‌خورد که در آن طول مسیر منظور نظر مسافر نباشد. در این میان قطار هم خوب است که از دیدگاه بنده و با معیارهای بالا مابین اتوبوس و هواپیما قرار می‌گیرد. از راه‌های صعب‌العبور ما را گذر می‌دهد بی آن که بتوانیم پیاده شویم.





کرده است. در همین راستا باید مسافر هنگام سفرهای خارجی چهره‌ی خوبی از فرهنگ و آداب و رسوم خود نشان بدهد. چون به همان میزان که یک گردشگر از فرهنگ و جغرافیای میزبان بهره می‌برد، مردمان آن‌جاها نیز مشتاق کنکاش در فرهنگ و آداب مردمان میهمان هستند. یک گردشگر علاوه بر این که سیاح است پیامبر فرهنگی نیز هست و همین وظیفه باعث می‌شود که در حین سفر مواظب تمام کردار و گفتار خود در ارتباط گیری با ساکنان محلی باشد، و نباید خطایی بکند که یک ملت و یک قوم زیر سوال ببرند. من اولین سفر خارجی خود را در سال ۱۳۴۸ توسط موسسه توریستی آپادانا داشتم. ما در آن سفر از ده کشور بازدید کردیم و کل هزینه ما شد ۵۴۰۰ تومان. و جابجایی ما بین کشورها تماما با هواپیما بود.

#### علاوه بر آن تا کنون از چه کشورهایی بازدید داشته‌اید، یا بهتر بگویم به کدام کشورها سفر کرده‌اید؟

در مقاطع مختلف کشورهای یونان، اسپانیا، فرانسه، انگلیس، آلمان، هلند، اسکاتلند، سوئد، نروژ، فنلاند، جزیره مایورکا و جزایر قناری که از سواحل شرقی آفریقا است. در این سفرها من جاهایی را دیده‌ام که امکان وصف آن وجود ندارد و توصیه می‌کنم همه در دستور کار زندگی خود سفرهای خارجی را بگنجانند. خصوصا که بسیاری از این سفرها زمینی بوده و با اتوبوس انجام شده و به دلایلی که پیشتر گفتم اثر بخشی بیشتری داشته است.

#### و سخن آخر

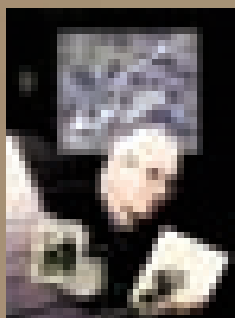
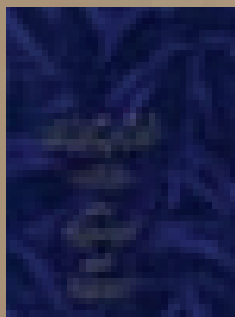
در پایان برای همه‌ی ایرانیان و هموطن‌های عزیزم آرزوی توفیق و سلامتی دارم و امیدوارم همانطور که اگر مهیا بشود باز هم سفر خواهیم کرد، این امکان برای همه بوجود آید. کلام را با این بیت از واعظ قزوینی به پایان می‌رسانم: «بود رنج سفر درمان هر درد بود گرد سفر آب رخ مرد»

#### اگر بخواهید مقایسه‌ای بین سفر با اتوبوس در گذشته و حال بکنید، نکات بارز آن چه‌ها هستند؟

بله، خب سفر با اتوبوس‌های قدیمی مکافات بود. از قم تا کاشان آن قدر آزار دهنده بود که امروز از تبریز تا زاهدان آن قدر آزار ندارد. از کاشان تا مشهد سه شبانه روز در راه بودیم. یادم هست که یک بار با اتوبوس‌هایی که صندلی نداشت راهی سفر مشهد شدیم. مصیبت عظمایی بود آن طرز سفر. اتوبوس باری بود و دورش را با سیم بسته بودند و در کف اتوبوس پتویی می‌انداختیم و راهی می‌شدیم. از سال ۱۳۲۰ بود که کم‌کم اتوبوس‌هایی با صندلی وارد کشور شد و اندکی از سختی سفر کاست. ولی جاده‌ها و سیستم کند ماشین‌ها مشکلاتی بود که همچنان وجود داشت. سفرهای امروزی با اتوبوس کلا با آن دوران‌ها قابل مقایسه نیست، سیستم تهویه، بخاری و کولر، تلویزیون، جاده‌های امن و فراخ، صندلی‌های راحت و... اینها همه آن موقع نبود و مسافر می‌خواست زود برسد و از شر ماشین خلاص شود. اما امروز مسافر از جریانات بین راه نیز استفاده می‌کند و لذت می‌برد. دوست دارد مدت‌ها از پنجره بیرون را نگاه کند و این روند را جزئی از سیاحت خود بشمار می‌آورد. یادم هست که وقتی از گردنه شوراب (در مسیر قدیم کاشان و قم) عبور می‌کردیم مسافرها دائما صلوات می‌فرستادند و به اصطلاح با سلام و صلوات از آنجا می‌گذشتیم. ولی امروز از گردنه‌هایی به مراتب سخت‌تر از آن به راحتی و بی آن که متوجه سختی مسیر شویم عبور می‌کنیم. اینها همه تاثیر فن‌آوری بر سفر است که هر چه زمان رو به جلو می‌رود از سختی‌های آن کاسته می‌شود و گاهی شکل آن نیز تغییر پیدا می‌کند. قدیم با اشتری و الاغی راهی سفر می‌شدند و اوقات خود را در مسافرخانه‌های بین راه سپری می‌کردند و زمستان و تابستان از نابسامانی هوا رنج می‌بردند. البته این سفرها دستاورد هم داشته است. مثلا سعدی سی سال از عمر خود را در سفر گذراند و حاصل تمام تجربیاتش که بی‌گمان سفرها در آن نقشی اساسی داشتند، شد بوستان و گلستان و تا امروز ما از این دو باغ معانی او گل می‌چینیم. سفرنامه ابن بطوطه هم از همین گونه دستاورد است و همچنین سفرنامه ناصر خسرو.

#### سفرهای خارجی چگونه است؟

این هم از فرق‌های سفر امروز با دیروز است. در روزگاران گذشته با مرکب خود می‌توانستی به هر مملکتی بروی و مرز و محدودیت نبود و به همین قیاس سفر داخلی و خارجی از هم منفک نبود، کافی بود بخواهی و در راهی بیفتی. ولی امروز به واسطه قوانین بین‌المللی عبور از مرزها تابع قوانین خاصی است و همین قضیه پای سفر خارجی را به معادله باز



• سفر با اتوبوس‌های قدیمی مکافات بود. از قم تا کاشان آن قدر آزار دهنده بود که امروز از تبریز تا زاهدان آن قدر آزار ندارد. از کاشان تا مشهد سه شبانه روز در راه بودیم. یادم هست که یک بار با اتوبوس‌هایی که صندلی نداشت راهی سفر مشهد شدیم. مصیبت عظمایی بود آن طرز سفر. اتوبوس باری بود و دورش را با سیم بسته بودند و در کف اتوبوس پتویی می‌انداختیم و راهی می‌شدیم.

## «پرده نشین» حرفی میان عشق و طلب



«پرده نشین» تازه‌ترین تجربه کارگردانی بهروز شعبی است؛ کارگردانی که در سال‌های اخیر با ایفای نقش یک روحانی در «طلا و مس» در کانون توجهات قرار گرفت و با ساخت درام به شدت تأثیرگذار «دهلیز» توانایی‌های سینمایی خود را به رخ کشید. همین دو تجربه باعث شد بسیاری از مخاطبان کنجکاوی بیشتری در کارنامه این هنرمند داشته باشند و البته وقتی فهمیدند او همان پسر نوجوانی است که در «آژانس شیشه‌ای» نقش سلمان پسر حاج کاظم را ایفا کرده بود کلی ذوق زده شدند.

شعبی در اوایل دهه هشتاد دستکاری کارگردانی چهره‌هایی چون فریدون جیرانی، محمدحسین لطیفی و فرزاد موتمن را انجام داد و همین باعث شد که وقتی اولین فیلم سینمایی خود را ساخت هم از وجه تکنیکی خلق درام آگاهی و هم به واسطه تجربیات بازیگری اشراف کاملی بر چگونگی هدایت بازیگر در برابر دوربین داشته باشد. دقیقاً در همین راستا بود که «دهلیز» در دکوپاژ اشتباه یا خلأ روایت نداشت و از آن سو رضا عطاران بازیگری که سال‌ها بود کمدی بازی می‌کرد را در دل نقشی به شدت تراژیک تصویر کرد.

عروس خانواده اول بعد از سال‌ها اقامت در خارج از کشور به ایران باز می‌گردد و پسر خانواده دوم برای جواب مثبت گرفتن از خانواده دختر موردعلاقه‌اش در تردید این قرار می‌گیرد که ملبس به لباس روحانیت بشود یا نه!

شعبی سعی فراوانی کرده که تصویری دقیق، واقع‌گرایانه و البته تر و تازه از مختصات حوزه‌های علمیه و مراوداتی که در این حوزه‌ها میان اساتید و طلبگان وجود دارد را به مخاطب ارائه کند. او برخلاف بسیاری از هم‌تایان خود نه سعی دارد که با اغراق‌های بی‌پهلو تصویر دگرگون شده از روحانیون ارائه کند و نه سعی دارد از این بگوید که انسان‌هایی که وارد مدرسه طلبگی می‌شوند انسان‌هایی متمایز از اجتماعند. اتفاقاً شعبی می‌کوشد بگوید حتی در میان طلبگان نیز به

شعبی به این منظور سراغ کارگردانی «پرده نشین» آمد که بخشی از دغدغه‌های همیشگی خود در راستای اشاعه تصویری درست از سبک زندگی ایرانی-اسلامی را پیش روی مخاطبان قرار دهد. او پیش‌تر در «دهلیز» نیز تصویری از خانواده‌ای را نشان داده بود که با اتکا به اخلاقیات اسلامی همه تلاش خود را می‌کنند تا بحرانی که ناخواسته گریبانشان را گرفته پشت سر بگذارند. در «پرده نشین» اما به جای یک خانواده، دو خانواده هستند که در کانون توجه قرار گرفته‌اند. یکی خانواده‌ای که چند نسلشان روحانی بوده‌اند و حالا بزرگ خانواده نیز روحانی یک مدرسه علمیه است. دیگری خانواده‌ای که پدر خانواده کارهای خدماتی این مدرسه را انجام می‌دهد و پسر خانواده طلبه این مدرسه است. تعارض وقتی شکل می‌گیرد که مادر

روحانیت گفت: از اینکه برای بیننده پیش زمینه‌هایی از قبل ایجاد کنیم پرهیز می‌کنم. شاید ما تصورمان این باشد که یک جنس کاری ساختیم اما بیننده با دید خودش طور دیگری به آن نگاه کند. قطعا دیدگاه بیننده‌ها درست است و باید ببینیم بیننده چطور برخورد می‌کند و نقاط قوت و ضعف ما را در کجایمی‌بیند.

وی تأکید کرد: در ساخت سریال ما باید تلاش می‌کردیم تجربه جدید و به نحوی قصه‌پردازی داشته باشیم که در مدت ۳۰ قسمت بیننده با سریال همراه شود. این موضوع قطعا با تلاش من به تنهایی به وجود نمی‌آمد و گروه حرفه‌ای که من به عنوان یکی از اعضای آن بودم، همگی تلاش کردند تا به این نتیجه برسیم.

#### نیک پور: با علاقه و اشتیاق پذیرفتم

سعید نیک‌پور علت بازی در نقشی کوتاه در «پرده نشین» را درگیر بودن در پروژه «معمای شاه» ذکر کرد و از همکاری با بهروز شعبی و پرداخت به موضوع حساس روحانیت در این سریال سخن گفت. سعید نیک‌پور بازیگر نقش حاج حبیب در سریال «پرده‌نشین» درباره همکاری با این پروژه اظهار کرد: از آنجایی که من از قبل با کارگردان و گروه بازیگران مجموعه آشنایی داشتم، وقتی از من برای بازی در سریال دعوت شد با علاقه و اشتیاق پذیرفتم و فیلمنامه را هم که خواندم قصه برایم جذابیت زیادی داشت.

به ادامه تحصیل در مدرسه طلبگی ندارد او را به مسیری فرامی‌خواند که بدان علاقه دارد. «پرده نشین» را سید محمود رضوی تهیه کرده است؛ همان تهیه‌کننده‌ای که «دهلیز» را تهیه کرده بود و چندی قبل «معراجی‌ها» را روی آنتن داشت. رضوی البته تهیه «درباره‌الی» اصغر فرهادی و «خیابان‌های آرام» کمال تبریزی را هم در کارنامه دارد. پیش از شروع تولید «پرده نشین» شنیده‌هایی مبنی بر خداحافظی رضوی از دنیای تصویر شنیده می‌شد اما این اتفاق نیفتاد.

#### محمود رضوی: در «پرده نشین» به صورت اجتماعی به دین نگاه شده است.

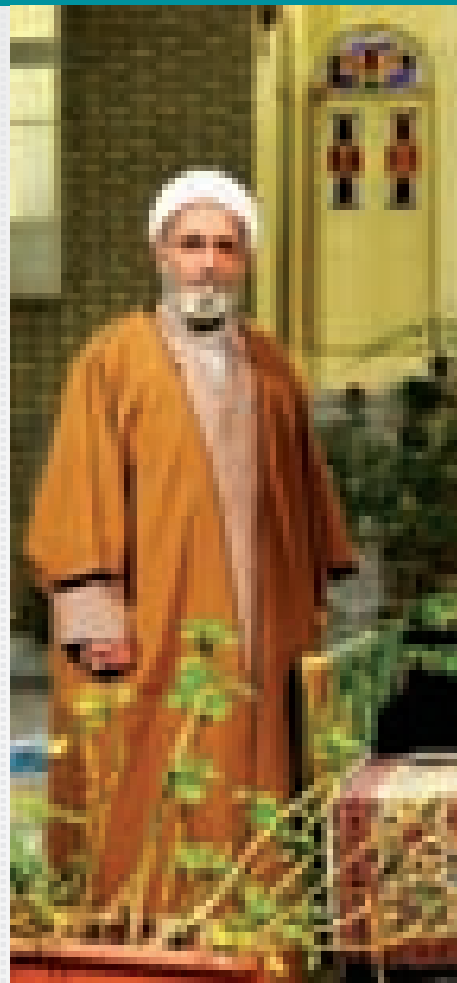
در همین راستا محمود رضوی تهیه‌کننده سریال «پرده نشین» با اشاره به مضمون اجتماعی و دینی این سریال بیان کرد که این اثر از شعار و کلیشه به دور است و در آن سبک زندگی ایرانی و اسلامی به تصویر کشیده می‌شود.

تهیه‌کننده «معراجی‌ها» با بیان اینکه در «پرده نشین» به صورت اجتماعی به دین نگاه شده است، بیان کرد: این سریال اساساً یک کار اجتماعی است و به شکل اختصاصی به یک موضوع مثل روحانیت نمی‌پردازد بلکه مشخصاً سبک زندگی ایرانی اسلامی را ارایه می‌دهد و آنچه که از آن به عنوان زیست مومنان یاد می‌شود، این دیدگاه فارغ از نگاه حکومتی است و همان نگاهی است که من نوعی و یا شما به دین داریم.

تهیه‌کننده سینمایی «دهلیز» با بیان اینکه سریال «پرده نشین» نگاه شعاری ندارد، در واکنش به وجود بعضی از خط‌قرمزها در ارائه یک اثر دینی بیان کرد: دین خط‌قرمز ندارد، دین باید‌ها و نبایدهایی دارد که نویسنده و کارگردان باید آن‌ها را در نظر بگیرد و می‌توان اسم آن‌ها را روش کار گذاشت غیر از این باید‌ها و نبایدها هیچ خط‌قرمزی وجود ندارد و این تنها زاویه دوربین و نگاه ما است که باید نسبت به مسایل دینی تغییر کند.

#### تجربه جدید در قصه‌پردازی

کارگردان پرده‌نشین هم نظریاتی دارد که قابل توجه است؛ بهروز شعبی درباره حساسیت‌های ساخت این سریال با توجه به پرداختنش به موضوع



مانند تمامی آدم‌های عادی تردیدهای فراوانی پیرامون درستی مسیری که پای بدان نهاده‌اند وجود دارد.

اینکه یک طلبه نیز به مانند انسان‌های عادی در دو راهی وصال به محبوب زمینی یا آسمانی قرار می‌گیرد مساله‌ای است که پیش‌تر چنان که باید در رسانه ملی پرداخت نشده بود.

درام «پرده نشین» این شانس را هم به مخاطب می‌دهد که با سبک زندگی پالوده و بی‌تظاهرات استاد یک مدرسه علمیه هم بی‌کم و کاست آشنا شود. استادی که آن قدر متواضع و با بصیرت است که حتی برای پسرش هم تعیین تکلیف نمی‌کند و وقتی می‌بیند پسر جوانش علاقه‌ای



«دودکش» افزود: من تمام شش فیلم سینمایی و همچنین سریال‌های تلویزیونی «زمانه» و «در مسیر زاینده رود» نقشی جدی بازی کردم و امیدوارم بازی من در سریال پرده نشین مورد توجه مخاطبان قرار بگیرد. هومن برق نورد ادامه داد: خودم هم خیلی دوست داشتم در نقش یک روحانی ظاهر شوم و وقتی آقای شعبی این نقش را به من پیشنهاد داد خیلی خوشحال شدم و بلافاصله پذیرفتم.

او که در این سریال نقشی متفاوت را در مقایسه با سایر کارهایش دارد تصریح می‌کند: بازیگر یعنی توانایی بازی کردن در تمام نقش‌ها و این تعریفی مشترکی است برای همه بازیگران. یعنی به محض اینکه بازی تو در یک سریال یا فیلم به اتمام می‌رسد، پیشنهاد بعدی که به تو می‌شود ممکن است با نقش قبلی‌ات کاملاً متفاوت و حتی متضاد باشد.

بازیگر فیلم «آرایش غلیظ» درباره کار کردن با بهروز شعبی تصریح کرد: بهروز شعبی کارگردانی جوان، با انرژی و محترم است که کار کردن با او لذت بخش بود. بهروز با روحیه روحانی که در وجودش هست، کار را به نحوی پیش برد که شما این آرامش را در سریال می‌بینید به گونه‌ای که حال و هوایی که در پرده نشین وجود دارد در سریال‌های دیگر نمی‌بینید و همه این اتفاقات از روحیات لطیف کارگردان نشأت گرفته است. بازیگر دودکش در پاسخ به این سوال که برای بازی در نقش حاج رحیم مهدوی دوره‌های آموزشی هم طی کردید یا خیر افزود: در پی جلسات متعددی که تهیه کننده سریال آقای رضوی برای نزدیکی بازیگران با روحانیون در قم و نقاط دیگر فراهم کردند، توانستم با اخلاق و رفتار این قشر از جامعه بیشتر آشنا شوم و امیدوارم این نقش برای مخاطبان باور پذیر باشد.

### شیرخانلو: آقای شعبی دوست داشت من بازی کنم

بازیگران پرده نشین هم در مورد بازی در این سریال اظهار نظرهایی کرده‌اند؛ محمدرضا شیرخانلو درباره بازی در سریال «پرده نشین» گفت: زمانی که آقای شعبی از من برای بازی در این سریال دعوت کرد من در پروژه سینمایی «شانس، عشق، تصادف» به کارگردانی آرش معیریان مشغول بودم اما از آنجایی که آقای شعبی دوست داشت من در این سریال بازی کنم، با برنامه ریزی‌هایی که کرد توانستم همزمان در پروژه «پرده نشین» هم بازی کنم. محمدرضا در پاسخ به اینکه آیا حضورش در فیلم و سریال‌های تلویزیونی تداخلی در برنامه‌های درس و مدرسه‌اش ندارد، توضیح داد: حالا در کلاس سوم دبستان مشغول به تحصیل هستم و در کنار بازی، درسم را هم می‌خوانم.

کارهای طنزی که انجام داده بودم دلم می‌خواست در یک نقش جدی بازی کنم. در این مسیر باید اذعان کنم که آقای رضوی و آقای شعبی خیلی پای من ایستادند تا مدیران را راضی کنند تا من بتوانم در این سریال در نقش حاج آقا مهدوی بازی کنم. این را هم بگویم که تعداد کارهای جدی که بازی کردم خیلی بیشتر از نقش‌های کمدی من بوده ولی بدلیل اثرگذارتر بودن زبان طنز، نقش‌های کمدی من بیشتر در ذهن مردم ماندگار شده است چرا که اصولاً بازی‌های طنز من مناسبی بوده که در ایام نوروز و ماه مبارک رمضان پخش شده به همین علت بیشتر دیده شده‌اند. بازیگر سریال



• برق‌نورد: علت پذیرش من برای بازی در این نقش این است که واقعا نقش روحانی یک نقش خیلی خاصی بود چرا که من بعد از کارهای طنزی که انجام داده بودم دلم می‌خواست در یک نقش جدی بازی کنم. در این مسیر باید اذعان کنم که آقای رضوی و آقای شعبی خیلی پای من ایستادند تا مدیران را راضی کنند تا من بتوانم در این سریال در نقش حاج آقا مهدوی بازی کنم.

نیک‌پور تصریح کرد: به نظر من شعبی از جمله کارگردانان جوان و خاص کشورمان است که در ضمن کار به من ثابت شد او با شناخت و آگاهی کامل کار می‌کند، قصه را بسیار خوب می‌شناسد و خیلی قشنگ آن را دکوپاژ می‌کند و به تصویر می‌کشد. او آن چیزی را که در ذهنش هست به خوبی پیاده می‌کند. تیم پشت دوربین جوان، اما واقعا کار بلد بودند.

وی با بیان اینکه این نخستین مجموعه تلویزیونی است که به موضوع روحانیت پرداخته است، یادآور شد: این اثر از جمله سریال‌های حساسی است که فیلمنامه خیلی خوبی داشت، دقیق به آن فکر شده بود و خیلی خوب تصویرسازی شد. به این موارد باید بازیگران خوب و قوی و لوکیشن‌های بدیع که به خوبی معماری ایرانی اسلامی را به مخاطب نشان می‌دهد، اضافه کرد.

### برق‌نورد: دلم می‌خواست نقشی جدی بازی کنم

بازیگر نقش «حاج رحیم مهدوی» هم در مورد روحانی سریال «پرده نشین» گفت: برای ایفای این نقش با روحانیون نشست و برخاست داشتم و البته این را هم بگویم که تهیه‌کننده و کارگردان این سریال برای ایفای این نقش توسط من مدیران تلویزیون را مجاب کردند.

«هومن برق‌نورد» درباره حضورش به عنوان یک روحانی در سریال «پرده نشین»، گفت: من در این سریال نقش «حاج رحیم مهدوی» را بازی می‌کنم، فردی روحانی که به علت حضورش در سلسله برنامه‌های آفتاب شرقی در تلویزیون به فردی شناخته شده در جامعه مبدل شده است.

برق‌نورد در پاسخ به اینکه چه شد که در نقش یک روحانی ظاهر شد، اظهار داشت: البته پاسخ این سوال را باید از آقایان محمود رضوی تهیه‌کننده و بهروز شعبی کارگردان مجموعه ببرسید که بنده را برای بازی در نقش رحیم مهدوی انتخاب کردند اما علت پذیرش من برای بازی در این نقش این است که واقعا نقش روحانی یک نقش خیلی خاصی بود چرا که من بعد از

## کیایی: نگاه شعاری و کلیشه‌ای در کار وجود نداشت

محسن کیایی هم در مورد سریال پرده نشین گفت: تمام تلاش عوامل سریال «پرده نشین» روی این مسئله معطوف است که نگاه شعاری و کلیشه‌ای در کار وجود نداشته باشد و تلاش شده که حرف‌های عرفانی عمیق مطرح شود.

محسن کیایی درباره حضورش در این مجموعه و ویژگی‌های نقش عنوان کرد: در این مجموعه در نقش «برائعی» ظاهر شده‌ام؛ طلبه جوانی که شهرستانی است و در حوزه علمیه شهر محل زندگیش مشغول تدریس است اما با پیش شرطی که پدر نامزدش برای تحقق ازدواج با دخترش قرار می‌دهد وارد چالش جدیدی می‌شود و مجبور می‌شود در روند زندگیش تصمیمات جدیدی بگیرد.

بازیگر «خط ویژه» با تأکید بر دوری سازندگان مجموعه «پرده نشین» از شعارگویی گفت: تمام تلاش عوامل سریال «پرده نشین» روی این مسئله معطوف است که نگاه شعاری و کلیشه‌ای در کار وجود نداشته باشد و تلاش شده که حرف‌های عرفانی عمیق مطرح شود.

وی ادامه داد: بجای اندرزگویی، سریال یک قصه خانوادگی سالم و اخلاقی را روایت می‌کند و در این قصه تمرکز ویژه‌ای هم شده است بر زندگی چند روحانی و البته زندگی یک روحانی جوان که من نقش‌اش را ایفا کرده‌ام کیایی با اشاره به رضایت‌مندیش از ایفای نقش

روحانی تأکید کرد: فیلمبرداری در محیط درست و خوبی انجام شد و بهروز شعبانی هم نشان داد کارش را بلد است و از اینکه به من اعتماد کرد و این نقش را به من محول کرد هم به هر حال رضایت دارم چون حتما توانایی‌هایم مورد تأیید بوده که از من استفاده کرده است.

این بازیگر افزود: اصلی‌ترین نگاهی که نقشم در این سریال دارد آن است که شک و تردیدی را نشان می‌دهد که در زندگی یک طلبه جوان ایجاد می‌شود و البته که آغاز مسیری است برای اینکه طلبه جوان به درکی واقعی از زندگی برسد. این بازیگر جوان در پایان خاطرنشان ساخت: سریال‌هایی مانند «پرده نشین» تصویری واقعی و درست از زندگی روحانیون و طلبه‌ها را پیش روی مخاطبان می‌گذارند و به مخاطبان این آگاهی را می‌دهند که با دیدی بهتر به جایگاه این طبقه در اجتماع فکر کنند.

### نگاه نو

در پایان نکته‌هایی در مورد پرده نشین وجود دارد که می‌توان در مورد آن‌ها تامل کرد. محسن سلیمانی فاخر در یک یادداشت می‌نویسد: دو نوع تصویر از روحانی در سینما و تلویزیون وجود داشته است؛ یکی تصویر تیپیک که کاری به چیزی جز درسش نداشته و اوج حضور اجتماعی‌اش کمک به دیگران و هم نوعان است و دیگری تصویری مبتنی بر شخصیت. در این بین به جز موارد معدود مثل «طلا و مس» بیشتر تصویر تیپیک عرضه

شده است اما در «پرده نشین» شخصیت‌پردازی کاراکترهای روحانی در خور و بعضاً جدا از کلیشه محوری است. شخصیت‌پردازی روحانی بزرگی به نام «شهیدی» که مراد مردم شهر است و حتی مردم کلاهبرداری پسرش را پای او به حساب نمی‌آورند و از سویی دیگر روحانی جوانی که در میانه طلب و عشق است و با تلنگر پدرهمسر شیرینی خورده‌اش می‌فهمد که زندگی فقط درس خواندن نیست، متقاعد می‌شود که علامه طباطبایی نیز به کار کشاورزی پرداخته است و تصمیم می‌گیرد که در انتخابش برای معمم شدن با آگاهی قدم بردارد. گفتمان مجموعه در مفاهیمی مانند عبادت، اخلاق، تعلیم، خدمت، مردم‌داری، عشق و تحصیل مطرح می‌شود و این پرسش را پیش روی مخاطب می‌گذارد که آیا روحانیون می‌توانند در جامعه‌ای در حال گذار رابطه خود را با مردم تنظیم کرده و همراه با تحولات پیش ببرند.

فیلم براساس تعامل‌ها و کنشگری‌های زندگی روزمره آدمیان روایت می‌شود، زندگی‌های جامعه ایرانی را می‌بینیم که اخلاق در کانون توجه قرار دارد و در تقابل با افت‌های بی‌اخلاقی و اخلاق‌گریزی است و مذهب با گفتمان سنتی و مذهب با گفتمان مدرن همسازی دارد. از منظر دیگر در رسانه‌های جمعی مخاطب هم روحانیان اندازی را دیده و هم روحانی تبشیری، اما غلبه بیشتر بار روحانی تبشیری بوده است چون مخاطب هم بیشتر دوست دارد روحانی آگاه دهنده او بوده و انتخاب را به او واگذارد، به جای اینکه مستقیم به انذار بپردازد.

فیلمسازانی سعی می‌کنند تصویری دقیق از روحانی ارائه کنند، گروهی هم هستند که می‌کوشند با داستانهای کلیشه‌ای سراغ روحانیون بروند مثلاً روحانی را در دوراهی یک گناه کبیره قرار داده و شرایطی برای قصه به وجود می‌آورند که روحانی از امتحان سربلند بیرون بیاید. این نگاه چون کلیشه است کارکرد نگاه آرمانی را ندارد. اما «پرده نشین» از این وادی مبرا است. از سویی دیگر ورود هر شخصیت اجتماعی در رسانه باعث می‌شود در ورطه توجه قرار گیرد لذا با نمایش روحانیت در مدیومی همچون تلویزیون، روحانیت را در معرض نقد قرار می‌دهد. وقتی فرد روحانی در قاب تصویر یک اثر تلویزیونی قرار می‌گیرد، باید بداند چه چیزی از روحانیت را نشان می‌دهد. بنابراین مهم است که بدانیم در سریالی که در آن فضای طلبگی وجه قالب است، به چه سمت سویی و با چه هدفی در حرکت است، مخصوصاً فضایی که طلبه به دنبال سیر کمالات است و این مسیر با موانع و ابتلائات باید ترسیم شود.

کارگاه

[۴۱]

ماهیانه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۷ - آذر ماه ۱۳۹۳

گزارشگر

گزارشگر

فرهنگ و هنر

ساخت

ورزش

News

موضوع زیرمیزی گرفتن برخی دکترها روی میز تلویزیون

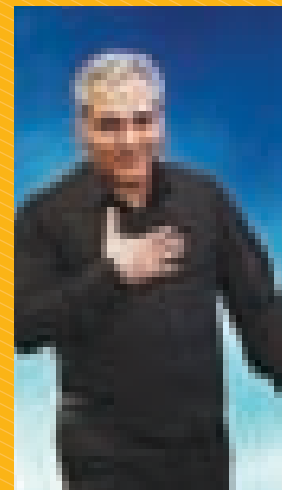
## مشکل سریال تازه مهرا ن مدیری چیست؟!



«اتفاق عمل شاید یکی از بهترین ساخته‌هایم شود! شاید... فکر می‌کنم بشود» این را مهرا ن مدیری نوشته بود اما باید امروز دید که آیا این سریال پخش خواهد شد! به نظر می‌رسد سریال «اتفاق عمل» ساخته «مهرا ن مدیری» نخستین چالش مدیران تازه صداوسیما خواهد بود.

ماجرای از مدتی پیش آغاز شد. جایی که «مهرا ن مدیری» طی یک غافلگیری بزرگ، در برنامه تحویل سال نوروز ۹۳ شبکه سه با مجری گری «احسان علیخانی» حاضر شد و از بازگشتش به سیما پس از پنج سال و ساخت یک مجموعه طنز تلویزیونی جدید در نیمه نخست سال ۹۳ خبر داد.

با این وجود، نیمه نخست سال ۹۳ گذشت و از سریال «مدیری» خبری نشد. تا اینکه در ۱۲ مهر ماه سال ۹۳، بالاخره سریال جدید او با نام «اتفاق عمل» با بازی مهرا ن غفوریا ن در لوکیشنی در منطقه فرمانیه مقابل دوربین رفت و همان جا اعلام شد که این سریال ۹۰ قسمتی، در دی ماه و بعد از اتمام ماه صفر، روی آنتن شبکه تهران خواهد رفت.



شنیده‌ها حاکی از آن است که مضمون تند و تیز سریال «اتفاق عمل» و انتقادات آن از عملکرد برخی پزشکان که از قضا با داغ شدن مبحث زیرمیزی گرفتن پزشکان و منازعات رسانه‌ای وزیر بهداشت با برخی از اعضای جامعه پزشکی نیز همزمان شده، به شایعات پیرامون توقف این سریال و تردید مسئولان سیما برای پخش آن بیش از پیش دامن زده است.

از طرفی، تداوم حواشی و اعتراضات برخی از اعضای جامعه پزشکی به برنامه چند هفته پیش «ثریا» با موضوع بحث بهداشت و درمان که رویکرد انتقادی داشت، نگرانی مدیران تازه منصوب شده سیما برای پخش این سریال را دو چندان کرده است. به ویژه آنکه حافظه تاریخی سینما و تلویزیون ایران نشان می‌دهد که جامعه پزشکی کشور نسبت به انتقادات رسانه‌ای، چندان گشاده‌روی نیست که نمونه آن را می‌توان در ماجرای اکران فیلم «خانه‌ای روی آب» مشاهده کرد. به نظر می‌رسد کلید این مشکل، در کشوی میز «صغر پورمحمدی» است که این روزها با یک انتخاب سخت روبه‌روست. حال باید صبر کرد و دید که تصمیم مدیران تازه سیما در قبال تازه‌ترین کار «مدیری» چه خواهد بود؟ آیا قدرت جامعه پزشکی بر اشتیاق مردم برای تماشای تازه‌ترین اثر «مدیری» روی جعبه جادویی خواهد چربید؟

خیلی زود، لیست کامل بازیگران این سریال پربازیرگر نیز رسانه‌ای شد. سیامک انصاری، جواد رضویان، بیژن بنفشه‌خواه، بهنوش بختیاری، فلامک جنیدی، سحر زکریا، نصرالله رادش، نادر سلیمانی، ماندانا سوری، یوسف صیادی، الیکا عبدالرزاقی، مهرا ن غفوریا ن، رضا فیض نوروزی، نیما فلاح، هادی کاظمی، عارف لرستانی، رضا نیکخواه، رامین ناصر نصیر، آرش نوذری، سحر ولد بیگی، محمدرضا هدایتی، فاطمه هاشمی، ساعد هدایتی، سپند امیر سلیمانی، کمندامیر سلیمانی، لیلا ایرانی، بهناز توسلی، سام نوری، شهرزاد فرهادیه، شادان شهیدی، گلناز عباسی، علی اوجی، سوزان عزیزی، تینا اسدی، فرزانه تفرشی و خود مهرا ن مدیری، از جمله بازیگران این سریال معرفی شدند. همچنین اعلام شد که مهدی ژوله، خشایار الوند الهه زارع‌نژاد و... تیم نویسندگی این سریال را تشکیل می‌دهند که این گروه زیر نظر مهرا ن مدیری کارگردان این مجموعه به عنوان سرپرست نویسندگان، فعالیت می‌کنند. بدین ترتیب ساخت «اتفاق عمل» که ظاهراً به مشکلات حوزه بهداشت و درمان و بحث‌های پزشکی می‌پردازد و داستان آن در یک بیمارستان رخ می‌دهد، در سکوت خبری پیش رفت. اما این روزها به نظر می‌رسد که این سریال دچار حاشیه‌هایی شده و حتی زمزمه‌هایی مبنی بر توقف تولید سریال به گوش می‌رسد.

### جوابیه روابط عمومی

روابط عمومی این پروژه نیز با تأیید اخبار فوق متن کوتاهی به این مضمون منتشر کرده است: «به دلیل تغییراتی در متن و محتوای سریال اتفاق عمل، ضبط این سریال به مدت ۲۰ روز متوقف شد که با بازنویسی و تغییراتی در متن و اجرا، ادامه تولید این سریال از هفته آینده شروع خواهد شد.»

مرتضی احمدی همسفر خاک شد

## پدر قصه‌های طهران روی، شانه‌های شهر

مرتضی احمدی روز چهارشنبه ۳ دی، روی شانه‌های مردم به سوی خانه ابدی رفت در حالی که دوستان او از طیف‌های مختلف برای آخرین دیدار به مراسم تشییعش آمده بودند. در محوطه تالار وحدت بنرهای مختلفی جلب توجه می‌کرد. پررنگ‌ترین آنها بنری بود که باشگاه پرسپولیس نصب کرده بود: «آهای پرسپولیسی‌ها عمو مرتضی رفت». اما پرچم پرسپولیس فقط روی آن بنر به چشم نمی‌خورد، بلکه روی تابوت مرتضی احمدی هم جا خوش کرده بود. لابد به خاطر عشق بی‌شائبه او به تیم محبوبش.



از کجاست؟ ما تلخ زندگی می‌کنیم. او از وزیر ارشاد هم گله کرد و گفت: «من از وزیر ارشاد گله‌مندم چون یکسال است که در بخش بیمه؛ با وجود آنکه بودجه آن در زمان احمدی‌نژاد تامین شده بود؛ بی‌سرو سامان مانده است. آنهم در کشوری که فساد مالی در آن به ۱۲ هزار میلیارد رسیده است.»

فراوانی افزود: «مسئولان اجازه دهند هنرمندان خودشان کارهای خودشان را و با ابزارهای هنری خود انجام دهند. اما من خوشحالم از اینکه هرگز نمی‌توانم صدای مرتضی احمدی و احمدی‌ها را از خاطره مردم بزدایم.»

فراوانی همچنین مرحوم مرتضی احمدی را بزرگ‌ترین مرد پیش‌پرده کشور خواند و گفت: «هرگاه با هیبت و صدای زیبایش در صحنه‌های آزاد آن زمان می‌ایستاد؛ مردم را به شغف وامی‌داشت و من از دخترش که هستی‌اش را پای پدر گذاشت و بهرنگ؛ نوه‌اش تشکر می‌کنم که آخرین پس‌اندازش را خرج آخرین روزهای احمدی کردند.»

فراوانی با بیان این مطلب که متأسفم برای آن کشوری که مرتضی احمدی و احمدی‌ها با حسرت و تلخ‌کامی دنیا را ترک می‌کنند؛ ادامه داد: ما در پاییز امسال هنرمندان زیادی از جمله مهدی کاشانی، مسعود تاج‌بخش، انوشیروان و حال مرتضی احمدی را از دست دادیم اما دولتی‌ها از خود نمی‌پرسند این غصه هنرمندان

صابر ابر (بازیگر) که اجرای این مراسم را بر عهده داشت به وجوه مختلف شخصیت احمدی اشاره کرد. به مردی که همیشه لبخند به لب داشت و به دیگران از جمله خود ابر توصیه می‌کرد که لبخند را از یاد نبرند: «پیشنهادی که مرتضی احمدی همیشه به من می‌داد این بود که لبخند را از یاد نبرم. برای این مراسم هر چقدر دنبال عکس بدون لبخند او گشتند، چیزی نیافتند.»

بهزاد فراوانی اما زندگی مرتضی احمدی را خلاصه در سه چیز دانست: هنر، ورزش و مردم: «او با صبری وصف‌ناشدنی پای درد و دل مردم کوچه و بازار می‌نشست و کوله‌باری از خرد جمعی را می‌انباشت و در نهایت همه آن‌ها را به مردم هدیه می‌داد. عشق او لبخند مردم بود و همیشه شادکامی را برای مردم آرزو می‌کرد.»

این بازیگر به رفاقت‌های زنده یاد احمدی هم اشاره کرد: «او در عرصه هنر جمع‌گرا و عاشق رفاقت بود و دوستی‌های احمدی در جامعه هنری پاک، ناب و باشکوه بود. او همان کاری را که احمد شاملو می‌کرد؛ انجام می‌داد.



گزارشگر

گزارشگر

فرهنگ و هنر

ساخت

ورزش

News

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



مرضیه برومند، دیگر سخنرانی بود که درباره مرتضی احمدی حرف زد: «برای او حسرتی نیست چون با عزت و آبرو زندگی کرد و با لبخند از دنیا رفت اما امروز تنها پیکر مرتضی احمدی را دفن نمی کنیم بلکه یک فرهنگ را با او به خاک می سپاریم. فرهنگی که هر روزه در حال رنگ باختن است و اگر نخواهم بگویم نایاب اما کمیاب شده است.»

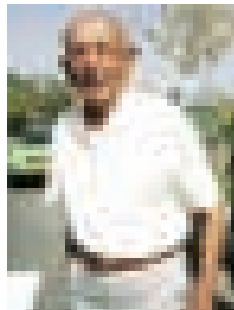
او ادامه داد: «ما فرهنگ اصالت، معرفت، شرافت، ادب، احساس مسئولیت، انسانیت، عشق به انسان، اعتقاد به فرهنگ، هنر و تعصب، پایداری، احترام به دیگران و احترام به مردم را از یادبرده ایم و من حسرت می خورم و امیدوارم بخش ناچیزی از آنچه را که با احمدی ها دفن می کنیم؛ به عنوان میراث نصیبمان شود.»

برومند با بیان این مطلب که احمدی همیشه بر اعتقادات پایدار بود؛ گفت: «او هیچ وقت خودفروشی نکرد. ساده و بی نیاز بود و هیچ زمان از کسی مقام یا چیزی را طلب نکرد. احمدی تا آخرین لحظات عمرش محتاج کسی نشد. هنرمند باید طوری زندگی کند که هیچ زمان دستش جلوی کسی دراز نشود.»

برومند با بیان افتخار از همکاری که با احمدی داشت؛ گفت: «او همسرش را خیلی زود از دست داد اما ایستاد و به تنهایی دو فرزندش را بزرگ کرد و در کانون گرم خانواده زیست. او با سلامت کامل، سلامت نفس، روح و جسم و مانند یک سرو بلند زندگی کرد. بازیگری که هر کارگردانی از همکاری با او لذت می برد.»

او در پایان با تاکید بر اینکه من برای احمدی ناراحت نیستم و برای خودمان اندوهناکم؛ گفت: «ما باید فرهنگ را از خود فرهنگی ها مطالبه کنیم نه از مسئولان و من خوشحالم که احمدی پیروزی پرسپولیس را دید.»

افشین پیروانی بازیکن سابق تیم پرسپولیس هم پشت تربون رفت تا در رثای احمدی بگوید باشگاه پرسپولیس برگی از شناسنامه تاریخ باشگاه را از دست داده است: «یک بار احمدی به من گفت وقتی همسر مرا از دست دادم دیگر ازدواج نکردم. پرسیدم چرا؟ گفت چون می خواهم وقتی از دنیا رفتم و همسر مرا دیدم پیش



• مرضیه برومند: برای او حسرتی نیست چون با عزت و آبرو زندگی کرد و با لبخند از دنیا رفت اما امروز تنها پیکر مرتضی احمدی را دفن نمی کنیم بلکه یک فرهنگ را با او به خاک می سپاریم. فرهنگی که هر روزه در حال رنگ باختن است و اگر نخواهم بگویم نایاب اما کمیاب شده است.

• مرتضی احمدی از خاطراتی می گفت و جوهری از تهران را در حرف هایش نشان می داد که کمتر کسی آن را می دانست یا بیان کرده بود.

او سر بلند باشم و بگویم که پای عشقش ایستادم. من درس بزرگی از این حرف او گرفتم.»

بهرنگ بقایی نوه مرتضی احمدی دیگر کسی بود که روی سن رفت تا از همه کسانی که به مراسم تشییع این هنرمند آمده بودند تشکر کند. او گفت: «بابا جون غیر از تمام وجوه هنری که داشت برای ما پدر بزرگواری بود. او طوری زندگی کرد که ما نیاز به هیچ کمکی پیدا نکردیم.»

بقایی از روزهای آخر بیمارستان مرتضی احمدی هم حرف زد: «بابا جون یک بار به من گفت سر من بلند است و عزت خودم را حفظ کردم. اگر هم دوستان کمکی کردند از روی لطف خودشان بوده و بابا جون هیچ وقت از کسی درخواست کمک نداشت.»

ایوبی رییس سازمان سینمایی هم با تاکید بر اینکه امروز یک الگورابه خاک می سپاریم اظهار داشت: «مرتضی احمدی نام نیکی است که همواره در ایران عزیز می ماند. امسال پاییز دردناک و خزان غم آوری داشتیم. امیدوارم ادب و بزرگ منشی این مرد الگوی همه ما باشد.»

علی مرادخانی معاون هنری وزیر ارشاد هم درباره شخصیت مرتضی احمدی گفت: «هر وقت کسی به دیدار ایشان می رفت تا یک هفته با انرژی بود چون زنده یاد مرتضی احمدی از خاطراتی می گفت و جوهری از تهران را در حرف هایش نشان می داد که کمتر کسی آن را می دانست یا بیان کرده بود.» مرادخانی یادآور شد: او در حوزه تهران شناسی و موسیقی فعالیت هایی داشت و ما حتی فعالیت هایی را در حوزه تهران شناسی و موزه موسیقی برای او در نظر گرفته بودیم تا در بخش فرهنگ و تاریخ دوره معاصر از تجربیات او بهره مند شویم. سرانجام با اقامه نماز میت توسط حجت الاسلام دعایی بر پیکر مرتضی احمدی، پیکر او به سمت بهشت زهرا تشییع شد آن هم در حالی که پشت سرش یکی از بنرهای این مراسم به چشم می آمد. بنری که روی آن نوشته شده بود: «گله از چرخ ستمگر بکنم یا نکنم؟»

ایرج نوذری، بهمن مفید، سهیل محمودی، سعید پورصمیمی، حمید شاه آبادی، حسین طاهری مدیر کل هنرهای نمایشی، ایرج راد مدیر عامل خانه تئاتر، اسماعیل خلج، شهره سلطانی، داریوش فرهنگ، داریوش اسدزاده، افشین پیروانی، مهدی فقیه، بهزاد فراهانی، فرزاد حسنی، سعید داخ، محمود مقامی، فرهاد بشارتی، علیرضا جاویدنیا، مرضیه برومند، عباس محبوب، محمود بصیری، گیتی معینی، یغما گلرویی، امیر مولایی و مریم یوبانی از جمله حاضران در این مراسم بودند.

# سلامت

- ◀ دانستنی‌های رانندگی در سرمای زمستان
- ◀ آماده‌باش راهداران سراسر کشور برای زمستان
- ◀ با بیماری سینوزیت در فصول سرد چه کنیم؟
- ◀ سفر در زمستان؛ خوب یا بد؟
- ◀ شلغم معجزه عجیب فصل سرما
- ◀ سفر به شهری که ندیده‌ام
- ◀ درمان افسردگی با تغذیه



برف و یخبندان در کمین جاده‌هاست

## دانستنی‌های رانندگی در سرمای زمستان



رانندگی در فصل سرما دارای شرایط و ویژگی‌های خاص خود است. برای رانندگی در پاییز و زمستان باید قبل از نزول برف، سرما و گرفتار شدن در یخبندان- به خصوص در جاده‌ها- پیش بینی‌های لازم را اتخاذ کرد تا ضمن جلوگیری از بروز سوانح دلخراش از ماندن در سرما و یخبندان، مصون بود. راننده خوب پیوسته به عوامل و عناصر مؤثر در رانندگی مانند وضعیت خودرو و راه، شرایط محیط مثل هوا و نور لازم، تعداد وسایل نقلیه در حرکت و وضعیت روحی و جسمانی خود توجه می‌کند و مهم‌تر آنکه پیشگیری‌های منطقی و مناسبی را برای جلوگیری از بروز تصادف انجام می‌دهد و با سرعت مطمئن رانندگی می‌کند. برای جلوگیری از تصادفات، خطرات و مشکلات ناشی از سفرهای زمستانی و یخ و برف باید به نکات زیر توجه داشت:

- ۱- با سرعت کمتر از روزهای معمولی که جاده خشک است حرکت کرده و خودرو را در حرکت ثابت نگه دارید.
- ۲- در پیچ‌ها با دقت و به آرامی گردش کنید.
- ۳- از گردش و انحراف ناگهانی خودداری کرده و از ترمز کردن ناگهانی بپرهیزید.
- ۴- از فشار دادن بر روی پدال گاز یا برداشتن فشار از روی آن به طور ناگهانی خودداری کنید.
- ۵- از سرعت زیاد در راه‌های با دست انداز بپرهیزید.
- ۶- از رانندگی در لبه راه‌ها و یا شانه‌های راه خودداری کنید.
- ۷- در یک سطح لغزنده وقتی که سرعت دارید از تغییر وضعیت به دنده سنگین خودداری کنید.

### نحوه انتخاب لاستیک در زمستان

یکی از مهم‌ترین موارد در سفرهای زمستانی انتخاب لاستیک مناسب است. چون یخ و برف باعث سر خوردن و موجب بروز مشکلاتی در رانندگی می‌شود، لذا برای ایجاد اصطکاک بیشتر باید از لاستیک‌های یخ شکن و آج درشت استفاده کرد. با اینکه لاستیک‌های برفی به صورت‌های مختلفی عرضه شده اما همین که به زمین‌های یخبندان برسند مانند لاستیک‌های معمولی

عمل می‌کنند لذا باید از لاستیک‌های میخ دار یا زنجیر چرخ استفاده کرد. لاستیک‌ها انواع بسیار دارند اما لاستیک‌های رادیال بهترین نوع لاستیک در تمام چهار فصل می‌باشند و می‌توان آن‌ها را در برف کم نیز مورد استفاده قرار داد. هرگز لاستیک‌های معمولی و لاستیک‌های رادیال را با هم مورد استفاده قرار ندهید، چون واکنش هر کدام با دیگری متفاوت بوده و سبب می‌شود، در لحظات بحرانی کنترل فرمان به راحتی از دست راننده خارج شده و حادثه آفرین شوند.

### ترمز در برف

ترمز زدن در یخ و برف کاملاً باید به صورت سبک انجام گیرد و راننده باید آنچنان ترمز کند که چرخ‌ها قفل نشوند چون قفل شدن چرخ‌ها نه تنها مسیر توقف را طولانی بلکه فرمان را نیز از کنترل خارج می‌کند. راننده خوب و محتاط معمولاً سه الی چهار برابر مسیری را که در مواقع عادی لازم است، برای توقف در برف و یخ پیش بینی می‌کند. همچنین باید مقداری از توجه خود را به راننده‌های مقابل و پشت سر معطوف کند زیرا امکان دارد که رانندگان دیگر، رعایت شرایط خاص را نکرده و وی را به مخاطره افکنند.

وقتی خودرو در جهت نادرست حرکت می‌کند، عکس العمل طبیعی شما باید این باشد که با استفاده از فرمان آن را به مسیر صحیح برگردانید. سرخوردن چرخ‌های جلو نیز وقتی اتفاق می‌افتد که چسبندگی آن‌ها کم شده باشد. در این حالت کنترل مستقیم خودرو از دست راننده خارج می‌شود. توصیه می‌شود فرمان را در جهت حرکت خودرو هدایت و سعی کنید که با تشخیص و با از بین بردن علت به مرور چرخ‌های خودرو را به صورت مستقیم برگردانید و یا فشار روی پدال گاز و ترمز را کاهش دهید.

### توقف در هنگام سر خوردن خودرو

حال این سؤال پیش می‌آید که در هنگام سر خوردن، چگونه خودرو را متوقف کنیم.

- ۱- اعتماد به نفس داشته و به خود مسلط باشید. در غیر این صورت نمی‌توانید تصمیم درستی بگیرید.
- ۲- از ترمز کردن بپرهیزید. ضربه زدن به ترمز در روی یخ چرخ‌ها را قفل می‌کند و باعث لغزش و سر خوردن بیشتر می‌شود.
- ۳- در جهتی حرکت کنید که قسمت عقب خودرو سر می‌خورد (فرمان را به همان طرف بچرخانید) و هر زمان خودرو به حالت مستقیم درآمد در جهت دلخواه خود حرکت کنید. خیلی آهسته بر روی ترمز فشار دهید تا از سرعت خودرو کاسته شود و یا آرام بر روی گاز فشار دهید تا خودرو به حرکت خود ادامه دهد.
- ۴- از سبقت گرفتن بپرهیزید. چرخاندن فرمان به مقدار زیاد، ضربه‌ای به عقب خودرو می‌زند که موجب سر خوردن آن می‌شود و خودرو در جهت عکس حرکت برمی‌گردد.
- ۵- خودرو را در دنده نگه دارید و از خلاص کردن آن بپرهیزید، زیرا در این حالت به کم شدن سرعت کمک می‌کند و حداکثر کنترل را به راننده می‌دهد.

اگر در اثر بی‌مبالاتی و اصطکاک کم جاده، در شرایط اقلیمی خاص کنترل خودرو از دست شما خارج شد سعی کنید خونسردی خود را کاملاً حفظ کرده و بلافاصله پدال گاز را رها کنید و فرمان را در جهت مسیر سرخوردن نگاه داشته که کمک بیشتری به چرخ‌های جلو بدهید تا به زمین بچسبند و به هیچ وجه ترمز نکنید، زیرا اتومبیل بیش از حد از کنترل خارج می‌شود.

### سرخوردن خودرو

گرچه وضعیت خودرو و جاده در لغزیدن آن سهیم است ولی بدون تردید، عامل اصلی آن راننده است. در رانندگی سه نوع سر خوردن وجود دارد که به دلایل زیر اتفاق می‌افتد:

- ۱- سرعت بیش از حد خودرو و نامناسب بودن آن با وضعیت جاده و ترافیک.
  - ۲- شتاب زیاد (گاز دادن بیش از حد)، ترمز گرفتن و نیرویی که در پیچ‌های جاده به لاستیک تحمیل می‌شود.
  - ۳- ترکیبی از دو حالت فوق.
- سر خوردن چرخ‌های عقب در اثر کاهش چسبندگی آن‌ها اتفاق می‌افتد. این حالت معمولاً در نتیجه سرعت بیش از اندازه و نیروی سر پیچ‌ها رخ می‌دهد. ممکن است شتاب خودرو و نیروی بیش از معمول ترمز نیز به این حالت کمک کند. این نوع لغزیدن به آسانی تشخیص داده می‌شود. با کمی بی‌دقتی ممکن است خودرو هنگام پیچیدن کاملاً دور خود بچرخد. برای از بین بردن عوامل لغزش خودرو باید باید پا را از روی پدال گاز و ترمز بردارید و حرکت خود را با فرمان هماهنگ کنید.

• سر خوردن چرخ‌های عقب در اثر کاهش چسبندگی آن‌ها اتفاق می‌افتد. این حالت معمولاً در نتیجه سرعت بیش از اندازه و نیروی سر پیچ‌ها اتفاق می‌افتد. ممکن است شتاب خودرو و نیروی بیش از معمول ترمز نیز به این حالت کمک کند. این نوع لغزیدن به آسانی تشخیص داده می‌شود. با کمی بی‌دقتی ممکن است خودرو هنگام پیچیدن کاملاً دور خود بچرخد. برای از بین بردن عوامل لغزش خودرو باید پا را از روی پدال گاز و ترمز بردارید و حرکت خود را با فرمان هماهنگ کنید.



۶- از برداشتن پای خود از روی گاز به طور ناگهانی خودداری کنید. گاز را به طور متعادل نگه داشته تا از سر خوردن خودرو در این وضعیت جلوگیری کنید.

### بستن زنجیر چرخ در شرایط معمولی

وضع ظاهری زنجیر چرخ را کنترل کرده، پیچ خوردگی‌های آن را باز می‌کنیم. سپس آن را روی تایر قرار می‌دهیم به طوری که سر قلاب‌های زنجیرهای عرضی به طرف خارج تایر بوده و چفت‌ها به سمت عقب لاستیک بیفتند. سپس اولین زنجیر عرضی را به زیر قسمت جلو تایر قرار داده، خودرو را به طرف جلو حرکت می‌دهیم تا موقعی که از طرف عقب سر چفت و بست‌ها به ارتفاع تویی چرخ برسند. سپس زنجیرهای عرضی را روی تایر مرتب کرده دو سر انتهای رشته زنجیرهای طولی را بلند کرده، نزدیک چفت می‌آوریم و دقت می‌کنیم که کدام یک از حلقه‌ها باید چفت شود. پس از آن اول رشته خارجی را انداخته و بعد داخلی را محکم می‌بندیم و پس از محکم کردن رشته داخلی زنجیر خارجی را دوباره می‌کشیم و با حلقه مناسب محکم می‌کنیم.

توجه شود که بعد از بستن زنجیر به هیچ وجه نباید حلقه‌های اضافی روی لاستیک بماند و باید آن‌ها را طوری محکم کرد که به لاستیک صدمه نزنند.

### بستن زنجیر چرخ در برف و گل

- ۱- وقتی که خودرو «بکسواد» کرد از گاز دادن بی‌مورد و چرخاندن سریع چرخ‌ها خودداری کنید. زیرا این عمل علاوه بر اینکه ثمری نمی‌دهد خودرو را عمیق‌تر و کامل‌تر در گل و برف یا شن فرو می‌برد.
- ۲- زنجیر را روی چرخ بیندازید به طوری که قلاب‌های زنجیرهای عرضی به طرف خارج لاستیک باشند و اولین رشته عرضی نزدیک خط برف یا گل قرار گیرد.
- ۳- حالا همین سر زنجیر را یعنی همان رشته زنجیر عرضی که نزدیک خط برف و گل می‌باشد با یک رشته محکم از سیم، طناب و یا زنجیر از حفره‌های کاسه چرخ محکم به لاستیک ببندید سپس زنجیرهای افقی را روی تایر مرتب کرده و زنجیر را به سمت عقب بکشید تا شلی آن گرفته شده و روی تایر مرتب قرار گیرد.
- ۴- پس از قرار دادن زنجیر روی هر دو تایر متحرک، طبق دستور بالا موتور را روشن کرده چرخ‌ها را خیلی آهسته بچرخانید تا زنجیر دور تایر کشیده شود. وقتی که زنجیر کاملاً دور لاستیک‌ها افتاد چفت و بست‌ها را ببندید و پس از محکم کردن آن‌ها حرکت کنید و به محض اینکه خودرو از گل و برف و شن خارج شد و به زمین سفت رسید آن سیم و طناب و یا زنجیر اضافی را که به کاسه چرخ بسته بودید باز کنید و زنجیر را از نو بازديد کنید.



• لاستیک‌ها انواع بسیار دارند اما لاستیک‌های رادیال بهترین نوع لاستیک در تمام چهار فصل می‌باشند و می‌توان آن‌ها را در برف کم نیز مورد استفاده قرار داد. هرگز لاستیک‌های معمولی و لاستیک‌های رادیال را با هم مورد استفاده قرار ندهید، چون واکنش هر کدام با دیگری متفاوت بوده و سبب می‌شود، در لحظات بحرانی کنترل فرمان به راحتی از دست راننده خارج شده و حادثه آفرین شوند.

# توصیه‌های امدادی به هنگام سفرهای برفی

با فرا رسیدن فصل زمستان معمولاً مخاطرات طبیعی بیش از پیش نمود یافته و شرایط اجتماعی، اقتصادی و... را تحت تأثیر خود قرار می‌دهد. در همین راستا لازم است به اختلال کارکردهای اجتماعی نیز اشاره داشت که درگیر کردن نیروهای امدادی و انتظامی از جمله این خدمات خواهند بود. با توجه به موارد اشاره شده باید به این نکته نیز اشاره داشت که علیرغم اینکه حداکثر توان نیروهای امدادی به خدمت گرفته می‌شود چنانچه همکاری مردم در این راستا صورت نگیرد فرآیند اقدامات کمک‌رسانی می‌تواند با چالش یا زمان زیادی مواجه شود. برای رسیدن به یک روال مناسب و بدون دغدغه می‌توان با رعایت چند توصیه موارد مربوط به تردد، فصل زمستان را به خوبی پشت سر گذاشت.

مجله رضا اعتمام  
کارشناس و مدرس امداد و نجات جمعیت هلال احمر

گرم کردن خودرو استفاده نکنید و در صورت استفاده حتماً قسمت‌هایی از پنجره را باز بگذارید چرا که خطر خفگی با گاز را به همراه دارد.

همراه داشتن یک سوت ورزشی برای برقراری ارتباطات اضطراری پیشنهاد کارشناسان امدادی است.

همچنین همراه داشتن یک بیلچه می‌تواند در هنگام بارش برف و کولاک بسیار سودمند باشد.

لباس زمستانی، دستکش، کلاه، عینک ضد کولاک، کفش مناسب و پتو از ملزومات سفرهای زمستانی است.

کیف کمک‌های اولیه به همراه لوازم و داروهای مورد نیاز ارزش یک سفر را بالا می‌برد.

همراه داشتن تلفن مراکز امدادی حداقل بیش از یک شماره ضروری است و همچنین به خاطر سپردن شاخصه‌های میسر مانند درخت، کارخانه، پل و... می‌تواند در نجات افراد گرفتار و محبوس در برف و کولاک ارزشمند باشد.

نکته قابل توجه و بسیار مهم فراگیری نحوه بستن زنجیر چرخ می‌باشد که راننده خودرو موظف است حداقل چندین بار قبل از آغاز سفر نسبت به بازو بسته کردن زنجیر دور چرخ اقدام نموده تا ایرادات احتمالی، نقص‌ها و موارد مربوط به عدم توانایی در بستن این وسیله را اصلاح نماید. پیشنهاد می‌گردد برای بار اول لاستیک زاپاس خود را در منزل انتخاب کرده و سپس نحوه بستن زنجیر بر روی آن را فرا بگیرید.

توصیه اکید می‌گردد به هیچ عنوان از کپسول‌های پیک‌نیک یا هر شعله دیگری برای

در توصیه اول پیشنهاد می‌گردد هنگام تردد در جاده‌های برون شهری حتماً از وضعیت راه‌ها اطلاعات کامل هواشناسی کسب گردد و چنانچه ضرورتی در تردد وجود ندارد سفرهای خارج از شهر را به فرصتی مناسب موکول کرد.

همچنین شارژ کردن کامل تلفن همراه و بخراندن تر اینکه همراه داشتن یک باتری یدک می‌تواند در شرایط اضطراری نقش مؤثری را ایفا کند.

توجه به تابلوهای راهنمایی و علائم رانندگی بالاخص در شب و هنگام کولاک در جاده که خطرات انحرافات و خروج از میسر را به حداقل می‌رساند.

به گونه‌ای برنامه ریزی گردد که تردد در قسمت‌های برف‌گیر و خطرناک در روز صورت گیرد، کما اینکه همراه داشتن چراغ قوه به همراه باتری اضافی از الزامات سفرهای زمستانی است.

شاید همراه داشتن مواد غذایی، آب و موادی چون بیسکویت خالی از فایده نباشد، چرا که به دلیل وجود برودت هوا نیاز بدن به انرژی و کالری بیشتر احساس می‌شود.

قبل از سفر می‌توان از امکانات رفاهی طول مسیر اطلاعات کافی را بدست آورد چه بسا لازم باشد که استراحت و بیتوته شبانه را در این اماکن تجربه کنید.

قطعاً توجه به باک بنزین از اهمیت خاصی برخوردار است چه بسا در انسداد میسر لازم باشد خودرو چند ساعتی به صورت در جا روشن بماند پس با باک پر نسبت به تردد در میسرهای زمستانی اقدام کنید.



# آماده باش راهداران سراسر کشور برای زمستان ۹۳



رانندگی در فصل سرما دارای شرایط و ویژگی‌های خاص خود است. برای رانندگی در پاییز و زمستان باید قبل از نزول برف، سرما و گرفتار شدن در یخبندان - به خصوص در جاده‌ها - پیش بینی‌های لازم را اتخاذ کرد تا ضمن جلوگیری از بروز سوانح دلخراش از ماندن در سرما و یخبندان، مصون بود. راننده خوب پیوسته به عوامل و عناصر موثر در رانندگی مانند وضعیت خودرو و راه، شرایط محیط مثل هوا و نور لازم، تعداد وسایل نقلیه در حرکت و وضعیت روحی و جسمانی خود توجه می‌کند و مهم‌تر آنکه پیشگیری‌های منطقی و مناسبی را برای جلوگیری از بروز تصادف انجام می‌دهد و با سرعت مطمئن رانندگی می‌کند. برای جلوگیری از تصادفات، خطرات و مشکلات ناشی از سفرهای زمستانی و یخ و برف باید به نکات زیر توجه داشت:

در آغاز فصل زمستان رزمایش ترافیکی طرح زمستانی ۹۳ با حضور مسئولین و نیروهای سازمان‌های دست‌اندر کار در حمل و نقل جاده‌ای در محل راهدارخانه آبعلی برگزار شد. مهندس داوود کشاورزیان معاون وزیر راه و شهرسازی و رئیس این سازمان در این رزمایش با بیان اینکه امسال با وجود محدودیت‌های اعتباری در بخش‌های عمرانی، میزان اعتبارات راهداری تخصیص یافته به سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای رقم قابل توجهی بود، اظهار داشت: این امر نشان از توجه ویژه اعضای محترم هیأت دولت و نمایندگان محترم مجلس شورای اسلامی به امر راهداری و نگهداری از راه‌ها دارد.

رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای با اشاره به اینکه در چند ماهی که از سال ۹۳ می‌گذرد فعالیت‌های راهداری نسبت به سال گذشته به نحو مطلوب‌تری انجام شد، تصریح کرد: تصویب و ابلاغ به موقع بودجه و همچنین تخصیص به موقع اعتبارات به استان‌ها سبب شد از ابتدای امسال، عملیات راهداری با سرعت بیشتری انجام شود. ضمن اینکه امسال ۲۰۰۰ میلیارد تومان از محل اعتبارات سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای برای انجام عملیات راهداری در اختیار استان‌ها قرار گرفت.

مهندس کشاورزیان در ادامه، ارتقای ایمنی راه‌های کشور را اولویت اول برنامه‌های سازمان و هزینه کردن اعتبارات ذکر کرد و افزود: در صورتی که بعد از فعالیت ایمنی راه‌ها اعتباری باقی ماند به امور دیگر اختصاص خواهد یافت،

چرا که اعتبارات ایمنی در مقایسه با کل اعتبارات مورد نیاز، چندان قابل توجه نیست، اما تلاش می‌گردد برای این بخش اهمیت بیشتری قائل شویم. همچنین تلاش می‌شود بخش ایمنی جاده‌ای در سال ۹۴ نیز تقویت شود و اعتبارات بیشتری به این حوزه اختصاص یابد. معاون وزیر راه و شهرسازی در ادامه، از همکاری مطلوب بین سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای و پلیس راهور خبر داد و گفت: در همین راستا سال گذشته و سال جاری دو تفاهم‌نامه با پلیس راه کشور و یک تفاهم‌نامه با سازمان امداد و نجات هلال احمر منعقد شد همچنین در راستای برنامه‌های هوشمندسازی جاده‌ها بسیاری از دوربین‌های ثبت تخلفات سرعت که در سراسر کشور فعال نبودند فعال گردید که تأثیر زیادی در رفتار رانندگان داشت.

وی با بیان اینکه در حال حاضر ۴۰۰ دستگاه انواع دوربین ثبت سرعت در جاده‌های کشور فعال است، خاطرنشان کرد: از چند ماه آینده پوشش راه‌های شریانی کشور توسط این دوربین‌ها بیشتر خواهد شد. ضمن اینکه ۵۰۰ میلیارد تومان صرف هزینه نصب دوربین راه‌های شریانی کشور می‌شود که البته هزینه نگهداری آنها هم رقم قابل توجهی است که تلاش خواهد شد اعتبار در نظر گرفته شده برای این بخش افزایش یابد.

مهندس کشاورزیان در بخش دیگری از سخنان خود، از ساخت پاسگاه‌های جدید پلیس راه خبر داد و گفت: در این راستا پس از اخذ مجوز از شورای اقتصاد، پاسگاه زیرساختی



در عین حال هزاران انسان کمتر مصدوم شدند و هزاران خانواده کمتر داغ دیدند که این بزرگترین توفیق و افتخار برای ما محسوب می‌شود، چرا که اگر حتی یک انسان احیا شود گویی یک جامعه احیا شده و بی‌تردید همه عواملی که این موفقیت را رقم زدند، خدمتگزاران جامعه هستند. سردار مؤمنی تصریح کرد: طرح راهداری زمستانی در ۲۸ استان کشور و ۱۱۰ نقطه و گردنه برف‌گیر آغاز شده است که طی آن ۳۹ تیم ثابت و سیار با ۲۳۶ هزار نفر از همراهان در راهداری، اورژانس، هلال احمر و پلیس به مسافران خدمات‌رسانی می‌کنند. وی افزود: تفاوت طرح زمستانی و تابستانی در این است که در طرح تابستانی حجم سفر بسیار بالاست و افزایش قابل توجهی نسبت به ایام دیگر دارد، اما در طرح زمستانی حجم سفر کم اما مخاطرات بیشتر است و شرایط ناپایدار جوی و انسداد معابر در صورت عدم آمادگی باعث بروز بحران می‌شود. بنابراین ما به عنوان متولیان تأمین امنیت مردم باید از آمادگی کامل برخوردار باشیم و با در اختیار داشتن تجهیزات و حضور به‌موقع و مؤثر در صحنه نسبت به بازگشایی معابر، امداد رسانی و اسکان مسافران اقدام کنیم. رئیس پلیس راهور ناجا همچنین به مردم توصیه کرد در سفرهای زمستانی تجهیزات ایمنی مورد نیاز را به همراه داشته باشند و ضمن اطمینان از سالم بودن خودروی خود، پیش از سفر نسبت به اخذ معاینه فنی اقدام کنند.

در این رزمایش رئیس مرکز مدیریت حوادث و فوریت‌های پزشکی و قائم مقام جمعیت سازمان امداد و نجات هلال احمر نیز از آمادگی کامل سازمان خود در طرح راهداری زمستانی خبر دادند و در پایان با رژه ماشین‌آلات دستگاه‌های دست‌اندر کار در امر ایمنی، طرح راهداری زمستانی در آستانه آغاز فصل سرما در سراسر کشور آغاز شد.



● رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای با اشاره به فعالیت ۱۵ هزار نیروی رسمی و قراردادی و ۹۸۵ راهدارخانه در طرح راهداری زمستانی اظهار داشت: در این طرح که تا ابتدای سفرهای نوروزی ادامه دارد، ۱۴۰۰ اکیپ راهداری و ۱۴۰۰ گشت راهداری فعال هستند که امیدواریم با امکانات موجود مردم سفر ایمنی را در این مدت تجربه کنند.

بتنی پلیس‌راه که از امکانات مطلوبی برخوردار بوده و از نظر پدافند غیرعامل نیز مناسب است، در راه‌ها نصب خواهد شد. وی افزود: اقدامات لازم برای نصب GPS بر روی ناوگان حمل و نقل عمومی نیز با مشارکت پلیس راهور انجام شده است، که به زودی نصب و بهره‌برداری از اطلاعات آنها آغاز خواهد شد. رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای همچنین با اشاره به فعالیت ۱۵ هزار نیروی رسمی و قراردادی و ۹۸۵ راهدارخانه در طرح راهداری زمستانی اظهار داشت: در این طرح که از ۱۹ آذر آغاز می‌شود و تا ابتدای سفرهای نوروزی ادامه دارد، ۱۴۰۰ اکیپ راهداری و ۱۴۰۰ گشت راهداری فعال هستند که امیدواریم با امکانات موجود مردم سفر ایمنی را در این مدت تجربه کنند.

## اجرای طرح زمستانی در ۲۸ استان و ۱۱۰ نقطه برف‌گیر

سردار اسکندر مؤمنی رئیس پلیس راهور ناجا نیز در رزمایش ترافیکی طرح زمستانی با اشاره به اینکه سال گذشته با همت و تلاش همه دستگاه‌ها خوشبختانه حدود هزار انسان کمتر در سوانح رانندگی کشته شدند، اظهار داشت:

تفاوت‌های سرماخوردگی با عفونت‌های سینوسی

## بایماری سینوزیت در فصول سرد چه کنیم؟



فصل سرما در پیش است و طبیعتاً بروز بیماری‌های مرتبط با این فصل نیز در این روزها فراوان شده است. سرفه، سردرد، تب، عطسه‌های مکرر، آبریزش بینی، گلودرد و خلاصه علائم سرماخوردگی را این روزها دوروبرمان فراوان می‌بینیم. شاید هم یکی از ما گرفتار همین علائم باشیم، اما آیا واقعا به همین سادگی می‌توان آن را سرماخوردگی نامید؟ بهتر است کمی محتاط باشیم و در تشخیص یک بیماری با چنین علائمی، عجولانه قضاوت نکنیم. دلیلش هم واضح است؛ علائم سرماخوردگی و سینوزیت در موارد بسیاری مشابه‌اند. درست است که یک سرماخوردگی ساده ممکن است به التهاب و عفونت سینوس‌ها یا همان سینوزیت منجر شود، اما این دو بیماری کاملاً متمایز هستند و هر یک شیوه‌های درمانی مختص به خود را دارد.

سرماخوردگی معمولی یک عفونت ویروسی در ناحیه تنفسی فوقانی است. علائم این بیماری معمولاً بتدریج طی یک یا دو روز خود را نشان می‌دهد، در روزهای سوم و چهارم به شدیدترین حالت خود می‌رسد و پس از آن تقریباً در روز پنجم یا هفتم آرام آرام مرتفع می‌شود. این بیماری با مجموعه‌ای از علائم همراه است که به طور کلی عبارتند از: گرفتگی بینی، احساس ناخوشی، آبریزش مکرر بینی، عطسه، گلودرد، ریختن اخلاط بینی به حلق و تب که در سرماخوردگی بزرگسالان رایج نیست، اما کودکان ممکن است هنگام سرماخوردگی تب کنند. سرماخوردگی ممکن است با سرفه و سردرد نیز همراه باشد. چه سرماخوردگی را درمان کنید چه آن را به حال خود رها کنید، در افراد مختلف حدود ۳ روز تا یک هفته طول می‌کشد و پس از طی این دوره رفع خواهد شد.

### درمان سرماخوردگی

دکتر جردن جوزفسون، نویسنده کتاب «همین حالا از شر سینوزیت خلاص شوید» و مدیر مرکز سینوس و بینی نیویورک می‌گوید: «برای درمان سرماخوردگی باید از خودتان مراقبت کنید و مایعات فراوان بنوشید تا آب بدن‌تان افزایش یابد. این کار کمک قابل توجهی به خروج عفونت از بدن شما می‌کند، زیرا سبب مرطوب شدن مخاط و روان شدن ترشحات مخاطی در ناحیه عفونت خواهد شد. سوپ مرغ را هم حتماً در برنامه غذایی خود بگنجانید.» در کنار این موارد، اگر به پزشک مراجعه کنید، ممکن است برایتان داروهایی تجویز کند تا طی این مدت عوارض آزاردهنده بیماری مانند آب ریزش مکرر بینی، سردرد، سرفه و... را تا حدی کاهش دهد و تحمل آن‌ها راحت‌تر شود. گاهی سرما ممکن است وارد سینوس‌ها شود و آن‌ها را ملتهب کند که در این حالت از به جریان افتادن ترشحات مخاطی جلوگیری خواهد کرد. این سرماخوردگی درواقع

ممکن است به عفونت سینوس تبدیل شود. اما چگونه باید بفهمیم سرماخوردگی به عفونت سینوس‌ها تبدیل شده است؟ دکتر جوزفسون می‌گوید: «اگر پس از گذشت دو یا سه روز از بروز سرماخوردگی، حالتان بدتر شد یا رنگ ترشحات بینیتان به سبز یا زرد گرایید، باید به پزشک متخصص مراجعه کنید تا علائم بیماری را بررسی کند. به احتمال بسیار زیاد باید سینوس‌هایتان چرک کرده باشد.»

### علائم عفونت سینوس‌ها (سینوزیت)

سینوزیت همان التهاب سینوس‌هاست که ممکن است علل گوناگونی داشته باشد؛ یک سرماخوردگی ساده، یک عفونت یا حتی حساسیت. با این حال تمام التهاب‌های سینوسی ممکن است چند علائم را بروز دهد:

- احساس فشار و درد پشت چشم‌ها یا گونه‌ها
- احساس درد در دندان‌های بالا

کارگاه

[۵۲]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۷- آذر ماه ۱۳۹۳

بار در سال سراغ شما خواهد آمد و بیشتر از چند روز هم مزاحمتان نخواهد بود و شما تا سال بعد از شرش در امان خواهید ماند.» پس اگر فکر می‌کنید سرما خورده‌اید و علائم آن را مدتی طولانی با خود یدک می‌کشید یا اگر به دفعات در طول سال احساس سرماخوردگی دارید، به احتمال بسیار زیاد به سینوزیت مبتلا هستید.

متخصصان، سینوزیت یا همان عفونت و التهاب سینوس‌ها را به سه نوع تقسیم می‌کنند:

- سینوزیت حاد که معمولاً کمتر از چهار هفته طول می‌کشد.
- سینوزیت مزمن که علائم طولانی مدتی دارد و ممکن است بیش از دوازده هفته یعنی حدود سه ماه، طول بکشد.
- نوع سوم سینوزیت در واقع از نوع التهاب‌هایی است که هر از گاهی برمی‌گردند و عود می‌کنند. به چنین التهاب‌هایی اصطلاحاً التهاب راجعه نیز می‌گویند. این نوع سینوزیت اغلب چهار بار در سال یا حتی بیشتر از آن به صورت سینوزیت حاد بروز می‌کند و معمولاً ناشی از ویروس یا باکتری است.

#### درمان عفونت سینوسی

اگر شما گمان می‌کنید سینوس‌هایتان چرک کرده و علائم بیماری‌تان طی مدت دو سه روز برطرف نشده است، باید سری به پزشک متخصص بزنید. پزشک ممکن است فقط به معاینه معمولی اکتفا کند، شاید هم لازم ببیند عکس اشعه X از سینوس‌هایتان بگیرد یا به شیوه‌های دیگری از آن‌ها تصویربرداری کنید. به هر حال همه این کارها برای تشخیص دقیق‌تر بیماری شما لازم است.

↙

• اگر گمان می‌کنید سینوس‌های‌تان چرک کرده و علائم بیماری‌تان طی مدت دو سه روز برطرف نشده است، باید سری به پزشک متخصص بزنید. پزشک ممکن است فقط به معاینه معمولی اکتفا کند، شاید هم لازم ببیند عکس اشعه X از سینوس‌هایتان بگیرد یا به شیوه‌های دیگری از آن‌ها تصویربرداری کنید. به هر حال همه این کارها برای تشخیص دقیق‌تر بیماری شما لازم است.

- جمع شدن خلط و احساس گرفتگی در مجاری سر و صورت و گاهی دشواری در تنفس

- آبریزش بینی که زرد یا سبز رنگ است

- سردرد

- ریختن ترشحات بینی به حلق  
مبتلایان همچنین ممکن است از خستگی، دشواری تنفس از طریق بینی، کاهش قدرت بویایی و بی‌قراری هنگام خواب و استراحت شکایت داشته باشند. به گفته دکتر جوزفسون: «شما فکر می‌کنید هر ماه یا طی ماه‌های متمادی مبتلا به سرماخوردگی هستید، باید بدانید که این سرماخوردگی نیست. به احتمال بسیار زیاد شما به سینوزیت مزمن مبتلا شده‌اید که گاهی عود می‌کند. اما پرسش این است که چگونه می‌توانیم میان این دو تفاوت قائل شویم؟ دکتر جوزفسون در پاسخ می‌گوید: «سرماخوردگی معمولاً یک



## مصرف دارو

عفونت سینوسی را با دارو می‌توان درمان کرد. پزشک متخصص نخست برای شما داروهایی تجویز می‌کند که وضع ترشحات ناهنجار سینوس‌ها و بینی را بهبود بخشد و تنفس شما را تسهیل کند. بیشتر افراد بدون نیاز به آنتی بیوتیک دوره درمان را پشت سر می‌گذارند و خوب می‌شوند، اما اگر علائم بیماری در مدت ۱۰ تا ۱۴ روز مرتفع نشود، پزشک اغلب آنتی بیوتیک تجویز می‌کند. توجه داشته باشید مصرف دارو، بویژه آنتی بیوتیک حتما باید با تجویز پزشک باشد.

## شست‌وشوی بینی

محلول شست و شوی بینی چه به صورت اسپری باشد و چه به صورت سرم‌های شست و شو، که هر دو در داروخانه‌ها در دسترس است، مشکلات ناحیه بینی را هنگام بروز سینوزیت بهبود می‌بخشد و دفعات عفونت سینوس‌ها را نیز کاهش می‌دهد. مطالعه‌ای که سال ۲۰۰۷ منتشر شده نشان می‌دهد بیماران که از محلول شست و شو یا همان سرم نمکی استفاده می‌کنند علائم بیماریشان سریع‌تر رفع می‌شود و نیز دفعات ابتلای مجدد به عفونت سینوس‌ها در این افراد کاهش می‌یابد.

## استنشاق استروئید

بیمارانی که به سینوزیت مزمن مبتلا هستند، می‌توانند از اسپری‌های استروئید بینی استفاده کنند. این اسپری‌ها درواقع حاوی مواد ضدالتهابی هستند که مستقیماً بر بافت سینوس‌ها تأثیر می‌گذارد. استفاده از این اسپری‌ها راه موثری برای پیشگیری از عفونت‌های سینوسی به شمار می‌رود. استنشاق استروئید به این طریق می‌تواند التهاب بافت‌های سینوس را کاهش دهد و از انسداد و بسته شدن مجاری سینوسی جلوگیری کند. در این مورد هم توصیه می‌شود حتماً با مشورت و مجوز پزشک معالج از اسپری استفاده کنید.

## جراحی

در برخی موارد که سینوزیت به حالت مزمن درمی‌آید و طول مدت هر بار عفونت آن بسیار زیاد می‌شود، به ناچار باید از طریق جراحی، فضای حفره‌های سینوسی را افزایش داد تا به این ترتیب بتوان عملکرد آن‌ها بهبود یابد. سرماخوردگی معمولی و عفونت‌های سینوسی، بسادگی درمان می‌شوند و پزشک عمومی هم می‌تواند اقدامات درمانی را پی بگیرد، اما اگر شما به عفونت‌های مزمن سینوسی یا سینوزیت راجعه مبتلا هستید، پزشک عمومی ممکن است شما را به متخصص گوش و حلق و بینی ارجاع دهد.



● عفونت سینوسی را با دارو می‌توان درمان کرد. پزشک متخصص نخست برای شما داروهایی تجویز می‌کند که وضع ترشحات ناهنجار سینوس‌ها و بینی را بهبود بخشد و تنفس شما را تسهیل کند. بیشتر افراد بدون نیاز به آنتی بیوتیک دوره درمان را پشت سر می‌گذارند و خوب می‌شوند.

● در برخی موارد که سینوزیت به حالت مزمن درمی‌آید و طول مدت هر بار عفونت آن بسیار زیاد می‌شود، به ناچار باید از طریق جراحی، فضای حفره‌های سینوسی را افزایش داد تا به این ترتیب بتوان عملکرد آن‌ها بهبود یابد.

# سفر در زمستان؛ خوب یا بد؟

## بارو بنه مناسب بردارید:

پیش از بستن وسایل سفر زمستانی خود، بهتر است مشخص کنید سفرتان از چه نوعی است. اگر به سفری ماجراجویانه خارج از محیط‌های شهری می‌روید یا به قصد ورزش‌های زمستانی

چون اسکی عازم ارتفاعات هستید، بهتر است ترکیبی از مناسب‌ترین لباس‌های زمستانی را با خود همراه کنید. فراموش نکنید یکی از مهم‌ترین این لباس‌ها یک پوشش کتانی است که باید جهت حفظ رطوبت بدن به عنوان نخستین پوشش تن کنید. بهتر است علاوه بر لباس‌های پشمی، از لباس‌هایی با جنس نایلونی روی تمامی پوشش خود استفاده کنید تا در طول بارش‌های احتمالی خیس نشوید. بهتر است در طول سفرهای زمستانی خود، از چند لایه لباس استفاده کنید تا با ورود به مکان‌های سرپوشیده و گرم بتوانید لایه‌های رویی را از تن درآورده و مانع سرما خوردگی شوید.

**به میزان کافی آب بنوشید:** نوشیدن آب کافی، فقط مختص به فصل تابستان و سفر به مناطق گرم نمی‌شود. اگر چه اقلیم‌های سرد به اندازه اقلیم‌های گرم به کم‌آب شدن بدن نمی‌انجامد، اما همین بی‌توجهی در نوشیدن آب کافی ممکن است سلامت شما را به خطر بیندازد، بویژه اگر شما در طول سفر زمستانی‌تان به فعالیت‌های شدیدی چون اسکی و اسنوبورد بپردازید،

خیلی زودتر آب بدنتان را از دست می‌دهید.

## زمستان بهترین فصل خرید بلیت هواپیما: با

توجه به این که در زمستان بسیاری از گردشگران به دلایل مختلف سفرهای خود را کنسل کرده یا به زمانی

گرم تر موکول می‌کنند، خریدن بلیت هواپیما کاری آسان‌تر است. علاوه بر این که در طول زمستان که به نوعی فصل رکود گردشگری است، پیدا کردن بلیت هواپیما راحت‌تر و سریع‌تر انجام می‌شود، شرکت‌های هواپیمایی جهت فروختن تعداد بلیت بیشتر، اقدام به پایین آوردن قیمت‌ها نیز می‌کنند. پس اگر جزو افرادی هستید که به دلیل هزینه‌های بالای حمل و نقل هوایی از آن استفاده نمی‌کنید، زمستان زمان مناسبی برای شماسست تا علاوه بر صرفه‌جویی در پول، زمان خود را نیز بهتر برنامه‌ریزی کنید.

**توصیه‌های سفرهای جاده‌ای:** اگر به هر دلیلی ترجیح می‌دهید با ماشین شخصی خود در زمستان سفر کنید، بهتر است پیش از عزیمت از وضع جاده‌های منتهی به مقصد مورد نظرتان آگاهی کافی پیدا کنید. علاوه بر مجهز کردن ماشین به تمامی تجهیزات زمستانی، بهتر است به همراه خود نقشه کاملی از تمامی راه‌های اصلی و فرعی داشته باشید. برداشتن کمی اغذیه خشک مانند خشکبار می‌تواند در صورت بروز مشکل به شما در تامین انرژی کمک کند.

هستی یزدان پناه



سفر در فصل سرما برای بیشتر افراد جامعه به درستی تعریف نشده است. بسیاری معتقدند فصل زمستان علاوه بر سختی‌هایی که در ترابری ایجاد می‌کند، همواره یادآور بیماری و مشکلات دیگر است، اما به راستی سفر در زمستان آنقدرها هم که به نظر می‌آید ناخوشایند نیست. با به کار بستن چند توصیه ساده می‌توان فصل زمستان را که همواره با رخوت و دلسردی همراه است، به روزگاری دلچسب و پرهیجان تبدیل کرد و با یک سفر شیرین، انرژی لازم را برای طی کردن سردترین اوقات سال به دست آورد. علاوه بر اینها، سفر کردن در طول فصل زمستان که فصل رکود گردشگری است، امتیازاتی برای بودجه سفر فراهم می‌آورد. در اینجا علاوه بر توصیه‌های سفرهای زمستانی به برخی منافع مالی سفر در فصل سرما پرداخته می‌شود.

کارگاه

[۵۵]

ماهنامه داخلی شرکت معقاب افشان

شماره ۷ - آذر ماه ۱۳۹۳

اسکانیا

گردشگری

فرهنگ و هنر

سلامت

ورزش

News

با بهترین آنتی بیوتیک گیاهی بیشتر آشنا شوید

## شلغم معجزه عجیب فصل سرما



متخصصان تغذیه توصیه می کنند در فصل سرما برای پیشگیری از سرماخوردگی و بیماری های تنفسی، حداقل چند نوبت در هفته شلغم بخورید. گیاه شلغم از خانواده کلم است. بر حسب سن، ریشه این گیاه می تواند کاملاً گرد و یا کمی کشیده و رنگ آن نیز از سفید تا سبز، زرد و یا ارغوانی متفاوت باشد. طعم انواع سفید و زرد آن شیرین و کمی تیز است. شلغم در هوای سرد بسیار خوب رشد می کند و شاید وجود همین علت است که موجب می شود این سبزی برای درمان بیماری هایی مفید باشد که در فصل سرما زیاد است. شلغم گیاهی بسیار مقوی و مغذی است که به دلیل دارا بودن قند گیاهی و املاح مفیدی مانند کلسیم و منیزیم، جزو مواد غذایی بسیار ارزش محسوب می شود. شلغم همچنین منبع غنی از فولیک اسید، اسید پانتوتنیک، ویتامین های ث، ب و آ و همچنین املاح معدنی ضروری شامل فسفر، کلسیم، گوگرد، منیزیم، ید و مس است. سایت تخصصی تغذیه تحت عنوان «آوری نوترینت» در مقاله جدیدی در این باره آورده است: شلغم یکی از پاک کننده ها و مواد خون ساز مفید است و کلسیم و منیزیم موجود در آن نقش به سزایی در جلوگیری از ابتلا به بیماری های خطرناک مانند سرطان دارد. اگر به ناراحتی معده مبتلا نیستید به یاد داشته باشید که خواص آب شلغم خام بیشتر از شلغم پخته است؛ به طور کلی آب شلغم، بدن را تمیز کرده و مواد سمی را از بدن خارج می سازد. شلغم در درمان آسم و سرفه های خلط دار مؤثر، میکروب کش و ضد باکتری قوی است. در واقع شلغم اثر مفید و موثری در درمان بیماری های تنفسی دارد. برای این منظور از سوپ یا آش آن استفاده می شود. شلغم سرشار از ویتامین C است و بهتر است که شلغم بخارپز شود به دلیل اینکه ویتامین C بر اثر اکسیداسیون خیلی سریع از بین

### مروری بر خواص شلغم

- ★ شلغم مهم ترین گیاه ضد سرطان محسوب می شود تا جایی که حتی گسترش سرطان را متوقف می کند.
  - ★ این ماده غذایی سودمند حاوی نشاسته، پروتئین و سلولز است و به همین سبب به عنوان یک ماده غذایی نیروزا شناخته می شود.
  - ★ یکی دیگر از مزایای نوشیدن آب شلغم درمان جوش صورت است.
  - ★ مصرف شلغم، برطرف کننده سرفه، نرم کننده سینه، معده و روده است.
  - ★ شلغم به علت داشتن ویتامین های A و C قدرت بینایی را افزایش می دهد.
  - ★ شلغم ادرار را زیاد می کند؛ از این رو موجب دفع سنگ های مجاری ادراری می شود و می تواند بلورهای اسیداوریک را حل کند و از دردهای مفاصل و نقرس جلوگیری کند. این خاصیت در برگ های نازک آن بسیار زیاد است ولی برگ شلغم دیر هضم می شود و تولید نفخ می نماید.
- سوپ شلغم**
- ★ شلغم در درمان آسم و سرفه های خلط دار مؤثر، میکروب کش و ضد باکتری قوی است. در واقع شلغم اثر

- مفید و موثری در درمان بیماری های تنفسی دارد. برای این منظور از سوپ یا آش آن استفاده می شود.
- ★ مصرف شلغم به دلیل داشتن ماده ای به نام تیوسیانات برای کسانی که مشکل تیروئید دارند ضرر دارد.
- ★ شلغم سرشار از پتاسیم و کلسیم است که برای فشارخونی ها می تواند بسیار مفید باشد.
- ★ شلغم دارای فسفر است و اعصاب را تسکین می دهد و تقویت می نماید و کبد را اصلاح کرده و بیماری آن را شفا می بخشد.
- ★ شلغم اشتهاآور است و نیروی شهوانی را تقویت کرده و منی را زیاد می نماید.
- ★ آن هایی که حافظه ضعیف دارند حتماً باید شلغم بخورند، زیرا ثابت شده است که شلغم حافظه را تقویت می کند.
- ★ شلغم شب کوری را درمان می کند.
- ★ یکی دیگر از ترکیبات قابل توجه در شلغم فیبر آن است. فیبر سبب حجیم شدن مدفوع و دفع راحت تر و سریع تر آن شده، بنابراین خطر تماس مواد سرطان زا با سلول های روده را کمتر می کند. علاوه بر اثرات فوق، فیبر سبب افزایش رشد و تکثیر باکتری های مفید و مانع رشد باکتری های مضر در روده می شود و در عین حال بر اثر تخمیر فیبر در روده اسید بوتیریک تولید می شود که



منشاء انرژی برای سلول‌های روده است و به حفظ سلامت سلول‌های روده کمک می‌کند.   
 ★ شलगم باعث درمان تشنج می‌شود اما برای کسانی که معده ضعیف دارند به علت دیر هضم شدن، ممکن است که باعث نفخ شود.   
 ★ این گیاه پرخاشیت همچنین برای رشد و نمو استخوان‌ها سودمند است و به همین خاطر مصرف آن به زنان باردار و شیرده توصیه می‌شود.   
 ★ همچنین مصرف آن برای مبتلایان به بیماری قند مفید و خام آن می‌تواند به عنوان انسولین گیاهی مصرف شود.   
 ★ برای درمان دمل، کورک و هر نوع کانون التهابی و تورمی یا چرکی، ضماد شलगم را روی موضع بگذارد.

### شलगم؛ آنتی بیوتیک گیاهی

هر سال با آمدن فصل سرما، سرماخوردگی به بیماری رایج و فراگیری تبدیل می‌شود که تعداد قابل توجهی از مردم را مبتلا می‌کند. در این بین بیماران به ۳ دسته تقسیم می‌شوند: گروهی که سرماخوردگی را بیماری محسوب نکرده و در منزل به درمان خودسرانه آن با انواع داروهای پردازند، گروهی که به پزشک مراجعه می‌کنند و گروهی که از درمان‌های گیاهی برای سرماخوردگی استفاده می‌کنند. این در حالی است که تقریباً هر ۳ گروه نمی‌توانند به فواید شलगم در درمان و پیشگیری از سرماخوردگی بی‌توجه باشند. شलगم گیاهی است که از دیرباز در درمان سرماخوردگی کارایی داشته است. علاوه بر اینکه می‌توان شکل پخته یا خام شलगم را در انواع سوپ‌ها و سالادها مصرف کرد یا اینکه آن را پخته و به طور جداگانه مصرف کرد، روش دیگری هم وجود دارد که در واقع با آن عصاره شलगم به دست می‌آید که در درمان سرفه و گلودرد و سرماخوردگی مؤثر است.

### عصاره شलगم

برای گرفتن عصاره شलगم می‌توان قسمت بالایی آن را برش داده و داخل آن را خالی کرد. سپس به داخل شलगم مقداری عسل یا

شکر بمالید و بگذارید برای ۱۲ ساعت در یخچال بماند. با این روش داخل شलगم از مایعی پر می‌شود که سرماخوردگی را درمان می‌کند و باید چند بار در طول روز مصرف شود.

### روش‌های دیگر تهیه عصاره و شربت شलगم

★ برای تهیه عصاره آن، شलगم را با وزن مساوی شکر سرخ در کمی آب ریخته و به ملایمت حرارت می‌دهند. طریقه دیگر آن است که وسط شलगم بزرگی را خالی کرده، شکر سرخ را در آن ریخته، پر می‌کنند و می‌پزند. شکل سوم، آن است که شलगم را به حلقه‌های گرد بریده و پیاز را نیز به همین شکل در بیاورند. سپس در ظرف گودی، طبقات شलगم و پیاز را بر روی حرارت بگذارند. وقتی گرم شد، به تدریج شربت آن جدا می‌شود. این عصاره برای درمان سرماخوردگی و گلودرد بسیار نافع است و از آن می‌توان به عنوان غرغره در هنگام گلودرد استفاده کرد. ★ اگر به خوردن شलगم خام تمایلی ندارید می‌توانید شलगم را به شکل شربت شलगم درست کنید. روش تهیه شربت شलगم به این ترتیب است که ابتدا وسط یک شलगم را خالی می‌کنند و در آن کمی شکر می‌ریزند. پس از مدتی آب در آن جمع می‌شود. آب آن را با قاشق برداشته و مصرف می‌نمایند.

### خرید شलगم

شलगم خوب، باید سفت و تازه باشد. بنابراین اگر وسط آن شل بوده و با فشار انگشت فرو برود، پلاسیده و مانده است و چنانچه پخته و مصرف شود، در روده‌ها تولید نفخ می‌کند. حتماً پوست خارجی آن باید براق و شفاف باشد. شलगم باید سنگین باشد و وقتی وسط آن را بریدید، درونش را روشن و شفاف ببینید.

• یکی دیگر از ترکیبات قابل توجه در شलगم فیبر آن است. فیبر سبب حجیم شدن مدفوع و دفع راحت‌تر و سریع‌تر آن شده، بنابراین خطر تماس مواد سرطان‌زا با سلول‌های روده را کمتر می‌کند. علاوه بر اثرات فوق، فیبر سبب افزایش رشد و تکثیر باکتری‌های مفید و مانع رشد باکتری‌های مضر در روده می‌شود و در عین حال بر اثر تخمیر فیبر در روده اسید بوتیریک تولید می‌شود که منشأ انرژی برای سلول‌های روده است و به حفظ سلامت سلول‌های روده کمک می‌کند.



این صندلی راحت من...

## سفر به شهری که ندیده‌ام

کاظم سبزی

دستی کنار صندلی را عقب می‌کشم و زیرپایی صندلی به طرف بالا دوران می‌کند، کمی پاهای خود را بالا می‌آورم و دستی را رها می‌کنم، دوست من هم که کنار پنجره اتوبوس نشسته همین کار را می‌کند. پشتی‌های صندلی خود را کمی می‌خواه‌ایم و سفر آغاز می‌شود. برای اولین بار است راهی شهری می‌شوم که دوستم طی پانزده سال گذشته بارها به آن سفر کرده است. بالاخره بعد از بارها و بارها توصیه او همسفرش شدم.

سفری که برای من سیاحت است و برای او ماموریت کاری. بهروز، قدیمی‌ترین دوست من است و با هم در بسیاری از جاده‌ها همسفر بوده‌ایم، شهرهای زیادی را دیده‌ایم و کلی خاطرات اتوبوسی با هم داریم. مامور مخصوص چک کردن بلیط مسافران از ابتدای اتوبوس شروع می‌کند به بررسی بلیط مسافران و به ردیف ما می‌رسد و پس از چک کردن بلیط تمام مسافران از اتوبوس پیاده می‌شود و اتوبوس به سمت در خروجی ترمینال حرکت می‌کند.

همینطور که از شهر خارج می‌شویم کمک راننده شروع به توزیع بسته‌های خوراکی در میان مسافران می‌کند. برخی از مغازه‌ها را می‌بینم که کسبه در آن‌ها مشغول کار روزانه خود شده‌اند. اکثر آن‌ها را می‌شناسم و تقریباً هر روز صبح به آن‌ها سلام می‌دهم و سر کار خودم می‌روم که جاییست در انتهای همین خیابان، خیابان انتهایی شهر. از اینکه آن‌ها را چند روزی نمی‌بینم و برنامه چند روز آینده‌ام به کسب و کار ربطی ندارد یک احساس آرامش خاص در من بوجود می‌آورد. آن‌ها مشغول کار خود هستند بی‌آنکه از این غیبت چند روزه من بویی ببرند، البته همانطور که من از غیبت‌های آن‌ها بی‌اطلاع می‌مانم. این روال طبیعی کار در این منطقه از شهر است. باشی جواب سلامت را می‌دهند و اگر نباشی کسی نمی‌فهمد که نیستی.

همین که در جاده بیرونی شهر افتادیم، بهروز در حالی که روزنامه جلوی دستش را ورق می‌زد و دنبال صفحه اخبار ورزشی می‌گشت، گفت: «بهتره کمر بند ایمنی رو ببندی، قبل از اینکه کمک راننده هشدار بده.» پیشنهاد خوبی بود، کمر بند ایمنی‌ام را بستم و در صندلی راحت خود فرو رفتم و با بهروز گرم صحبت درباره همه چیز و همه کس شدیم.

خاطره‌ها و حوادث گذشته را یک به یک با هم مرور می‌کردیم و از اینکه برخی از آن‌ها همچنان در ذهن هر دوی ما بیدار و زنده بودند گاهی شگفت‌زده می‌شدیم و گاهی با ناباوری در سکوتی فرو می‌رفتیم که معنای آن چیزی به جز افسوس زمان از دست رفته نبود. در شرایطی که داشتیم، این مرور خاطرات بهترین گزینه برای گذران وقت بود. تازه این فرصت با وجود مشغله‌های موجود برای ما دو تا کمتر دست می‌داد و خوب می‌دانستیم که بعد از این سفر هر کدام از ما در کوه‌بار مشغله‌های شخصی خود گم خواهیم شد و تا دیدار بعدی اصلاً معلوم نبود کی زنده باشد و کی مرده.

چند سال پیش با هم در فصل زمستان سفری به یکی از شهرهای سردسیری داشتیم، و در راه اتوبوس ما دچار نقص فنی شد و در حالی که برف می‌بارید از حرکت باز ایستاد و تلاش راننده و کمک راننده هم راه به جایی نبرد. ما هم مثل



کارگاه

[۵۸]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۷- آذر ماه ۱۳۹۳

در یک اتوبوس وامانده یعنی چه.

خلاصه اینکه از این دست خاطره‌های تلخ و شیرین اتوبوسی کم به ذهنمان نرسید و در طول مسیر همه را برای گذران زمان با هم مرور می‌کردیم. من به بهروز گفتم: «راستی بهروز یادته یه سال با هم رفتیم تبریز؟»

از تهران تا تبریز آن زمان با اتوبوس یازده ساعت طول می‌کشید و وقتی در پایانه اتوبوس‌های خارج شهری پیاده می‌شدی زانوهایت به همان حالت تا شده باقی می‌ماند و تا بخود بیایی چند ده دقیقه‌ای می‌گذشت. صندلی‌های اتوبوس کوچک بودند و غیر قابل انعطاف.

بهروز به شوخی گفت: «آره، من تا فردای اون روز که رسیدیم همینجوری به حالت نشسته بودم!»

-یادش بخیر با همه سختی‌هایی که داشت، شوق رسیدن به مقصد باعث می‌شد تا سختی رو تحمل کنیم. البته فراموش نکنیم که هر زمانی سختی‌های خودش رو داره.

- آره، فکر کنم تصور مسافرای دیروز و امروز از سفر با اتوبوس مثل هم نیست

- صدرصد، اون روزا با صندلی‌های قدیمی سفر یه چیز دیگه بود. چیزی شبیه مچاله شدن. اما امروز با این اتوبوسای جدید، انگار توی یه خونه سیاریم.

شروع به خوردن خوراکی‌های بسته بندی شده کردیم و کمک راننده لطف کرد و برای ما آب جوش آورد تا یک چایی داغ را با هم تجربه کنیم. در همین حال و هوا بودیم که در یکی از پیچ‌ها به سمت جنوب پیچیدیم و در راهی افتادیم که برای من تماما جدید بود. راه‌های جدید آدم را وامیدارد به باز کردن چشم و ثبت کردن تمام جزئیات. همه چیز یک راه جدید برای مسافر ناآشناست و هر چیزش برای او جذابیت خود را دارد. از رنگ و روی کوه‌ها بگیر تا پوشش گیاهی و خاک‌های بیابانش. همه جذاب و دیدنی‌ست. همه چیزی جدید است غیر از همان صندلی راحت که همیشه در راه‌ها با مسافر همراه است. البته این صندلی از همراهان مسافران جدید و مدرن است و در قدیم به جای این همراه، پاپوش خوب بود که بهترین همراه مسافر بود. صندلی‌هایی که با استانداردهای خاصی درست می‌شوند و از ایمنی بالایی در زمان بروز سانحه برخوردار هستند.

فیزیک بدن در استفاده از آن لحاظ شده است و هر روز هم به بهترین شکلی اصلاح می‌شود. امروز مسافرت‌ها به نشستن روی یک صندلی راحت و گپ زدن و رسیدن به مقصد خلاصه شده است. به این قضایا اضافه کنید هوای مطبوع را و دیدن یک فیلم و گوش کردن به موسیقی مورد علاقه را.

در راه جدید کم‌کم سرم سنگین می‌شود و چشم‌ها را روی هم می‌گذارم و بخواب فرو می‌روم. امیدوارم که وقتی بیدار می‌شوم اتوبوس به ترمینال مقصد رسیده باشد و من بتوانم بعد از خداحافظی با صندلی راحت، با انرژی از شهری که تاکنون ندیده‌ام بازدید کنم و از مواهب آن بهره ببرم.



دیگر مسافران امیدوار بودیم مشکل زود حل بشود. ماشین نمی‌آمد و جاده کم‌کم در سفیدی برف فرو می‌رفت. یک لحظه احساس تنهایی و فراموش شدگی در دل من ایجاد شد. شاید بقیه هم همین احساس را داشتند، شاید هم برای بعضی این درماندگی ابتدای چیز هیجان‌انگیزی بود که دوست داشتند، ولی وقتی سرما به داخل اتوبوس راه پیدا کرد و وضعیت از حالت عادی در آمد تقریباً می‌شد نگرانی را در چهره همه مسافران دید. البته مشکل حل شد، اما نه با راه افتادن اتوبوس، بلکه با جابجایی مسافران به اتوبوسی دیگر. آن روز همه مسافران سوار اتوبوس جدید شدند و از آن مهلکه برف آگین جان سالم بدر بردند، در حالی که راننده و کمک راننده همانجا کنار اتوبوس خود ماندند تا تعمیر کار برسد و ماشین را روبراه کند و ما نفهمیدیم ماندن در وسط راه آن هم در یک شب سرد زمستانی



● در یکی از پیچ‌ها به سمت جنوب پیچیدیم و در راهی افتادیم که برای من تماما جدید بود. راه‌های جدید آدم را وامیدارد به باز کردن چشم و ثبت کردن تمام جزئیات. همه چیز یک راه جدید برای مسافر ناآشناست و هر چیزش برای او جذابیت خود را دارد. از رنگ و روی کوه‌ها بگیر تا پوشش گیاهی و خاک‌های بیابانش. همه جذاب و دیدنی‌ست. همه چیزی جدید است غیر از همان صندلی راحت که همیشه در راه‌ها با مسافر همراه است.

# درمان افسردگی با تغذیه



افسردگی یکی از شایع‌ترین مشکلات بهداشت روان است. طبق گزارش سازمان جهانی بهداشت در سال ۲۰۰۲، افسردگی از نظر باری که به جامعه تحمیل می‌کند چهارمین رتبه را در بین بیماری‌ها داراست و شایع‌ترین علت ناتوانی محسوب می‌شود. در کشور ما نیز جزو هفت علت اول بار بیماری و ناتوانی در سنین مختلف به شمار می‌رود.

عوامل تغذیه‌ای نقش مهمی در بروز افسردگی دارند. از طرف دیگر، کسانی که دچار افسردگی هستند غالباً تغذیه نامناسب داشته و بنابراین از این جهت در معرض خطر قرار دارند. هنگامی که فردی دچار افسردگی باشد سطح انرژی در او کمتر از حد معمول بوده و اشتیاق و اشتها برای بسیاری از چیزها، از جمله غذا در او از بین می‌رود و در نتیجه تغذیه فرد دچار اختلال می‌شود. کاهش یا افزایش ناخواسته وزن و جذب ناکافی ویتامین‌ها و مواد معدنی غالباً با افسردگی ارتباط دارد. باید گفت افراد مسنی که تنها زندگی می‌کنند یا شخصی که کسی را که آن‌ها را تشویق به خوردن مواد غذایی مناسب و کافی کند ندارند، بیشتر در معرض این خطرات هستند.

## چه بخوریم که افسرده نشویم؟

مصرف بیشتر سبزی، میوه، مغزها، حبوبات و غلات کامل (سبوس دار)، روغن زیتون، دانه‌های خوراکی، ماهی و لبنیات کم چرب در مقایسه با مصرف گوشت قرمز پرچرب، لبنیات پرچرب، کره و روغن‌های حیوانی، الگوی غذایی مناسب‌تری برای پیشگیری و درمان افسردگی است.

**چای سبز:** شیوع افسردگی در افرادی که بطور مرتب چای سبز مصرف می‌کنند کمتر است.

**ماهی:** شیوع افسردگی در کشورهایی که مصرف سرانه ماهی در آن‌ها بالاست، کمتر است.

**روغن زیتون:** این روغن دارای ماده موثری است که اثرات ضد افسردگی دارد.

**چربی‌های ضروری:** یکی از روش‌های کمک به روحیه فرد، خوردن چربی به مقدار کافی و نه زیاد است. برای این منظور باید انواع درست و مناسبی از چربی‌ها را انتخاب کرد. وجود چربی‌های اشباع نشده (غیر جامد) در رژیم غذایی هر فرد ضرورت دارد.

## قهوه و مواد دیگر حاوی کافئین: افرادی که دچار

افسردگی هستند، معمولاً از کافئین برای بالا بردن انرژی خود استفاده می‌کنند. اما این اقدام می‌تواند کاملاً اشتباه باشد. کافئین، سیستم عصبی را تحریک می‌کند بنابراین مقدار زیاد آن می‌تواند مانع استراحت خوب شبانه شود. کافئین از خواب عمیق جلوگیری می‌کند. تحریک بیش از حد سیستم عصبی می‌تواند به طور بالقوه باعث افزایش سطح اضطراب گردد. اضطراب و افسردگی معمولاً دست در دست هم حرکت می‌کنند و این امر، بهبودی را دشوارتر می‌سازد.

## چاقی‌ها در معرض ابتلا به افسردگی

افراد چاق به علل مختلف بیشتر به افسردگی مبتلا می‌شوند. از سوی دیگر افسردگی نیز می‌تواند فرد را مستعد چاقی کند. بنابراین در افراد افسرده باید مراقب چاقی بود و افراد چاق را تشویق به داشتن فعالیت بدنی و کاهش مصرف مواد پرکالری کرد. پیروی از یک رژیم غذایی سالم، متنوع و متعادل، دریافت مواد مغذی به اندازه کافی و داشتن وزن مناسب در پیشگیری و درمان افسردگی موثر است. پیروی از هرم غذایی، راهنمای مناسبی برای انتخاب غذاهای سالم و متنوع است.



# ورزش

- ◀ برای هواداران پرشور پرسپولیس ناراحتیم
- ◀ یک میلیون دلار هزینه برای هیچ
- ◀ باید غرور جام جهانی را در جام ملت‌ها داشته باشیم
- ◀ خشونت برای رکوردزنی!

# خبرنامه

کارنامه

[۶۱]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۷ - آذر ماه ۱۳۹۳

اسکای

گردشگری

فرهنگ و هنر

سلامت

ورزش

News

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

گفت و گوی خواندنی «کالسه سبز» بارضا شاهرودی

## برای هواداران پرشور پرسپولیس ناراحتم



هم پرهیجان و هم دوست داشتنی. من با اسم رضا مالدینی خیلی خوشحال بودم.

### اهل شاهرودی؟

نه، من اصلیتی آذربایجانی دارم. اما تهران را خیلی می‌پسندم.

**اوضاع این روزهای پرسپولیس چرا اینقدر به هم ریخته است؟ درخشان هم که نتوانست برای تیم محبوبت کاری بکند.**

اتفاقا من دوست دارم در مورد حرف‌های درخشان صحبت کنم. او گفته پرسپولیس بازیکن ندارد و سؤال من این است که اگر درخشان چنین نظری دارد، پس چرا هدایت تیم را قبول کرد؟ او اگر نگاهش این بود، نباید به پرسپولیس می‌آمد چون همه چیز این تیم معلوم بود. متأسفانه پرسپولیس در این چند سال هویت اصلی‌اش را از دست داده و خدا می‌داند چه قرار است بر سرش بیاید.

**دلیل اصلی همین وضع نابسامان و نتیجه نگرفتن‌های متوالی؟**

همین موضوعی که گفتم دلیل نتیجه نگرفتن است. پرسپولیس مدام با تغییرات مدیریت و کادر فنی مواجه می‌شود. بعضی از بازیکنان تأثیرگذار این تیم هم جدا شدند ولی جایگزین‌های خوبی جذب نشدند. متأسفانه

### رضا شاهرودی این روزها چه می‌کند؟

اگر به لحاظ فوتبالی منظور تان است که این روزها سر نخواستن ما دعواست. اما اگر زندگی شخصی‌ام را می‌گویید که خدا را شکر داریم زندگی می‌کنیم و زنده‌ایم.

### یعنی کلا کاری ندارید؟

نه که ندارم. اصلاً مگر می‌شود آدم بیکار باشد. گفتم که در بحث فوتبال چون ما را نمی‌خواهند کاری نمی‌کنیم اما به هر حال ما هم زندگی داریم، خرج داریم، بچه داریم. باید فکر آن‌ها هم بود.

### خب پس بفرمایید چکار می‌کنید؟

دستی بر آتش ساخت و ساز دارم و خدا را هم شکر می‌کنم.

### اینکه بد نیست؟

مگر من گفتم بد است؟ به هر حال ما هم مثل همه باید کار کنیم و فکر زندگیمان باشیم.

### رضا شاهرودی کیست؟

یک فوتبالیست سابق و یک مربی تقریباً جوان. البته دفاع چپ سابق پرسپولیس و تیم ملی هم که هستم.

### همین؟ مفصل‌تر...

مشتی و با مرام هم هستم!

### دنیای فوتبالی رضا مالدینی چگونه گذشت؟



جلال بابایی

مهم‌ترین بارزه‌اش سانت‌های بی‌مثال و زهردارش بود. از سمت چپ زمین فوتبال که پا به توپ می‌شد هر قدمش بوی گل می‌داد و استاد یومی برایش نیم خیز می‌شد. مخصوصاً اگر یک مهاجم سرزن هم درون محوطه جریمه تیم حریف آماده گلزنی بود.

نمودهای کم نظیرش آنقدر چشم نواز بود که خیلی‌ها او را با اسطوره چپ پای فوتبال ایتالیا و باشگاه میلان، پائولو مالدینی مقایسه می‌کردند. رضا شاهرودی هنوز هم برای خیلی‌ها رضا مالدینی است. چپ پای خوش استیل و اسطوره‌ای دهه ۷۰ فوتبال ایران که فرصتی داد پای صحبت‌های شیرینش بنشینیم.

مرد خوش تیپ و جذاب آن سال‌های نه چندان دور فوتبال در روزهای سیبیل و شلوارهای گشاد چین‌دار، با آن موهای بور و لخت و لباس‌های شیک الگوی خیلی از ما دهه پنجاه و شصتی‌ها بود. فوتبالیست بازنشسته‌ای که هنوز هم همان قدر خوش تیپ است و جذاب. گفت و گوی «کالسه سبز» بارضا شاهرودی را در ادامه بخوانید و لذت ببرید.



**چقدر بالاتر؟ مثلاً اگر امروز بود چقدر دستمزد می گرفتید؟**  
فکر می کنم امثال من، دایی، عابدزاده و آقا کریم کم کم ۲ یا ۳ میلیارد می گرفتیم برای هر سال.

**دوست داری به پرسپولیس برگردی؟**  
صد در صد. اصلاً یکی از آرزوهایم این است روزی روی نیمکت این تیم بنشینم.

**به نظر تان چنین اتفاقی می افتد؟**  
واقعا نمی دانم اما قبلاً هم گفتم که فعلاً سر نخواستن ماها دعواست.

**جای مدیرعامل پرسپولیس بودید چه می کردید؟**  
خیلی کارها. اول از همه یک خانه تکانی اساسی راه می انداختم.

**برای بازیکنان؟**  
بله، خیلی ها را از تیم کنار می گذاشتم و بازیکنان با کیفیت تر را



جایگزینشان می کردم.

**مگر چند درصد کارایی ندارند؟**  
خیلی، حدود ۴۰ تا ۵۰ درصد.

**بهترین بک چپ تاریخ فوتبال ایران؟**  
رضا شاهرودی و البته جواد منافعی.

**بهترین زوج سمت چپ زمین فوتبال ایران؟**  
رضا شاهرودی و منافعی.

**بهترین جانشین رضا شاهرودی؟**  
فعلاً کسی نیامده است!

**سرسخت ترین رقیب؟**  
جواد زرینچه.

**بهترین رفیق دوره بازیگری؟**  
افشین پیروانی.

**دوست استقلالی؟**  
علی منصوریان و محمد نواری.  
**بهترین گلی که نزدی؟**



دیگران است. او باید برود و مثلاً در لیگ های معتبرتری توپ بزند!

**شما هم میلیارد در شدید از قبال فوتبال؟**

نه. ای کاش چند سال دیرتر ظهور می کردیم در این فوتبال.

**چند سال؟**  
مثلاً ۵ سال.

**آنوقت میلیارد در می شدید؟**  
شک نکنید. کیفیتی که آن روزها ما داشتیم خیلی بالاتر از فوتبالیست های امروزی است.

وضعیت پرسپولیس روز به روز بدتر می شود و دلم برای این هواداران پرشور می سوزد.

**انتخاب درخشان به عنوان جایگزین دایی درست بود؟ آیا فرد قوی تری نباید جایگزین دایی می شد؟**

اتفاقاً من هم چنین نظری دارم و می گویم بعد از دایی باید مربی قوی تری را می آوردند که کارنامه داشته باشد. من برای کادر فنی احترام قائل هستم ولی قبلاً هم گفتم که درخشان کارنامه ندارد. اتفاقاً کرانچار بعد از دایی گزینه خوبی بود ولی او را انتخاب نکردند.

**برگردیم به چند سوال در مورد خودتان. خیلی ها شمارا خوشتیپ ترین فوتبالیست ایرانی می دانند. موافقید؟**

این را از دیگران پرسید. می ترسم ریا شوم!

**یعنی چی؟**  
خب جواب کاملاً مشخص است. بلا استثنا می گویند رضا شاهرودی.

**در این حد مطمئنید؟**  
پرسید تا متوجه شوید!

**برنامه ۹۰ را چطور برنامه ای می بینید؟**  
با احترام به کارکردهای خوبش، خیلی ها را ناپود کرد.

**ناپود؟ چرا؟**  
خیلی ها وقتی رفتند در این برنامه بعدش تقریباً ناپود شدند.

**تیم ملی به زودی در جام ملت ها کارش را آغاز می کند. چه تصویری از عملکرد آن دارید؟**

قطعاً کی روش کار سختی دارد. جام ملت های آسیا، جام جهانی نیست که بیاییم دفاعی کار کنیم و باید به فکر بازی خوب و نتیجه گرفتن باشیم. تیم های آسیایی هزینه کردند. خیلی از آن ها بهتر از ما هستند و در گذشته خوب کار کردند. البته فوتبال را نمی شود پیش بینی کرد.

**در سال های سیل و موهای کوتاه، موی لخت و بور و بلند چه معنایی داشت؟**

این یک تفاوت عمده بود. می گفتند سطحش با بقیه فوتبالیست ها فرق دارد.

**یعنی چی؟**  
خب می گفتند فلانی سطحش بالاتر از

➔

● پرسپولیس مدام با تغییرات مدیریت و کادر فنی مواجه می شود. بعضی از بازیکنان تأثیرگذار این تیم هم جدا شدند ولی جایگزین های خوبی جذب نشدند. متأسفانه وضعیت پرسپولیس روز به روز بدتر می شود و دلم برای این هواداران پرشور می سوزد.

● یکی از آرزوهایم این است روزی روی نیمکت این تیم بنشینم.



● اصلاً مگر می‌شود آدم بیکار باشد، گفتم که در بحث فوتبال چون ما را نمی‌خواهند کاری نمی‌کنیم اما به هر حال ما هم زندگی داریم، خرج داریم، بچه داریم، باید فکر آن‌ها هم بود.

● قطعاً کی‌روش کار سختی دارد. جام ملت‌های آسیا، جام جهانی نیست که بیاایم دفاعی کار کنیم و باید به فکر بازی خوب و نتیجه گرفتن باشیم. تیم‌های آسیایی هزینه کردند. خیلی از آن‌ها بهتر از ما هستند و در گذشته خوب کار کردند.

بازی با عربستان در مقدماتی ۹۸.

#### چه اتفاقی افتاد؟

توپ توی موقعیت حساس روی پای راستم افتاد و نتوانستم خوب بزنم.

#### حتماً دروازه‌بان هم ادعایه بود؟

بله. گرگی بود برای خودش.

#### بدترین گلی که زدی؟

بازی با مالدیو بود.

#### چرا بد بود؟

آدمم با سر بزنم توپ به شانه‌ام خورد و گل شد.

#### امامزاده حسن؟

محلله‌ای که به آن افتخار می‌کنم.

#### مجتبی‌محرمی؟

به حقش نرسید.

#### مقصر چه کسی بود؟

هم خودش هم حاشیه‌هایی که وجود داشت.

#### دوست داشتی مثل مجتبی، تماشاگرها

#### در دعوای وسط زمین یاد تو بیفتند؟

نه. همان بحث خوشگلی را بیشتر دوست دارم.

#### امیرقلعه‌نوعی؟

یکی از ارکان استقلال که چند قهرمانی آورده است.

#### علی دایی؟

یکی از ستون‌های پرسپولیس.

#### پایان رفت؟

مهاجم خوبی بود.

#### مهر دادمیناوند؟

یک چپ‌پای خوب که وقتی مصدوم می‌شدم جایم

بازی می‌کرد.

#### دربی؟

حساس!

#### بهترین دربی؟

همان بازی ۳ بر صفر سال ۷۵.

#### بدترین دربی؟

یک بر صفر به استقلال باختم که دقیقه ۸۰ اکبرپور گل زد.

۲-۴ یا ۲-۵-۳

۲-۵-۳ را بیشتر دوست دارم.

#### یک کری برای استقلال‌ها؟

۶ تایی‌ها.

#### بهترین مربی فوتبال ایران؟

مایلی‌کهن.

#### بدترین مربی فوتبال ایران؟

نمی‌گویم!

#### مهم‌ترین بازیکن سوخته فوتبال ایران؟

کریم باوی و فنونی‌زاده.

#### اهل اینترنت هستی؟

نه خیلی.

#### اما در فیسبوک صفحه داری.

من دخالتی ندارم، شاید طرفداران ساخته‌اند.

#### آخرین باری که اسم خودت را در گوگل سرچ

#### کردی؟

من اهل این کار نیستم، معمولاً دوستان و فامیل‌ها می‌بینند.

#### یعنی مصاحبه‌ها بتان را نمی‌خوانید؟

زمانی که مصاحبه کنم، می‌خوانم.

#### آخرین باری که دنبال اسم خودت در روزنامه‌ها

#### گشتی؟

مصاحبه با یکی از خبرگزاری‌ها در مورد دربی بود.

#### اولین مصاحبه‌ای که ازت چاپ شد؟

سال ۶۹، نشریه پهلوان.

#### اولین بار که عکست روی جلد رفت؟

همان سال ۶۹.

#### هیچ وقت داور را نزدی؟

نه، برای چه همین کاری بکنم؟

#### بدترین لحظه عمر؟

گم شدن پدرم که تا این لحظه هم پیدا نشده است.

#### بهترین لحظه عمر؟

ازدواج و پدر دوقلوها شدن. شینا و دینا شش ساله.

#### کسی را عمداً مصدوم کرده‌ای؟

عمداً نه.

#### غیر عمدی چطور، بدترین مصدومیتی که وارد

#### کردی؟

سال ۷۳ بود، محمد تقوی را زدم.

#### کسی عمداً مصدومت کرده؟

نه.

#### بهترین بازیکنی که جلویت بازی کرد؟

جواد زرینچه.

#### خارجی چطور؟

سامی الجابر.

#### بهترین سانتر کننده فوتبال ایران؟

در حال حرکت: رضا شاهرودی.

#### ثابت چطور؟

محمد نوازی و خسرو حیدری.

#### آرزوی فوتبالی؟

یک روز روی نیمکت پرسپولیس بنشینم.

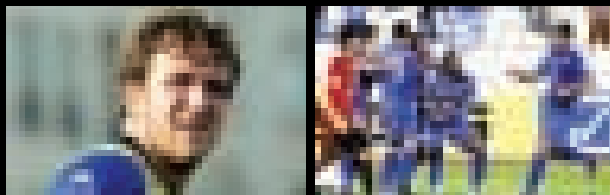


وقتی قلعه‌نویی بازیکنان بی کیفیت خارجی را به استقلال می‌آورد

## یک میلیون دلار هزینه برای هیچ

از بین بازیکنان خارجی که در زمان مربیگری قلعه‌نویی به استقلال آمده‌اند ویلیام ردی و داسیلوا در هیچ مسابقه‌ای در لیگ برتر برای این تیم به میدان نرفتند. ردی فقط یک بار مقابل ابومسلم به میدان رفت و داسیلوا هم در فینال جام شهدا مقابل تراکتورسازی قرار گرفت. این دروازه‌بان برزیلی به جز حضور در بازی‌های دوستانه در هیچ دیدار رسمی دیگری به میدان نرفت. برای ۷ بازیکن ذکر شده در جدول زیر یک میلیون و صد و نود هزار دلار هزینه شده است، بازیکنانی که روی هم رفته ۳۰ بازی در لیگ برتر برای استقلال بازی نکرده‌اند.

| نام بازیکن         | ملیت     | تعداد بازی | مبلغ قرارداد  |
|--------------------|----------|------------|---------------|
| ویسنته آرزو کاماچو | بولیوی   | ۷          | ۱۰۰ هزار دلار |
| رودریگو تیزی       | برزیل    | ۹          | ۲۰۰ هزار دلار |
| ریکاردو کاروالیو   | برزیل    | ۷          | ۲۵۰ هزار دلار |
| ویلیام ردی         | استرالیا | ۰          | ۱۲۰ هزار دلار |
| گوران لاوره        | صربستان  | ۲          | ۲۰۰ هزار دلار |
| بویکر کیه          | آفریقا   | ۳          | ۸۰ هزار دلار  |
| داسیلوا            | برزیل    | ۰          | ۲۴۰ هزار دلار |
| -                  | -        | ۲۸         | ۱۱۹۰۰۰۰ دلار  |



در فهرست بازیکنان خارجی که سابقه حضور در استقلال را دارند بازیکنانی هستند که یک دقیقه هم برای این تیم بازی نکرده‌اند. اگر جانواریو و جاسم کرار را فاکتور بگیریم باید گفت که خریدهای خارجی امیر قلعه‌نویی در طول فصل‌های مختلف برای استقلال چندان خریدهای خوبی نبوده است. به قول معروف چشم بازار را کور کرده‌اند! جالب اینجاست که بعضی از این خریدها اصلاً در ترکیب استقلال (در دیدارهای رسمی) بازی نکردند و فقط آمدند، پول گرفتند و رفتند.

بازیکنانی که رقم‌های متفاوتی گرفتند و باعث شدند تا بدهی‌های دیگری به بدهی‌های آبی پوشان اضافه شود. نگاهی به این گزارش و جدول زیر نشان می‌دهد که در بحث بازیکنان خارجی، هیچ جای دفاعی برای امیر قلعه‌نویی باقی نمی‌ماند و رفت و آمد این بازیکنان به تیم پرتلفدار پایتخت نقطه تاریکی است در کارنامه سرمربی استقلال.

گفت و گوی رضا قوچان نژاد درباره شرایط تیم ملی فوتبال ایران

# باید غرور جام جهانی را در جام ملت‌ها داشته باشیم

زیادی را هم باید شکست دهیم. باید همانگونه که راهی مسابقات جام جهانی شدیم، به جام ملت‌های آسیا برویم. همان غروری که در جام جهانی داشتیم را باید در جام ملت‌ها نیز داشته باشیم و با تفکر یکدل بودن و یک تیم بودن مسافر استرالیا شویم. در جام جهانی به فکر حضور در مرحله دوم نبودیم، بلکه به این فکر می‌کردیم که هر بازی برای ما یک فینال است و باید موفق شویم. بازی با نیجریه، آرژانتین و بوسنی هر کدام برای ما یک فینال بود که در همه این فینال‌ها فقط به موفقیت فکر می‌کردیم.

**اما جام جهانی و جام ملت‌ها تفاوت زیادی با هم دارند و انتظارات نیز از تیم ملی به گونه دیگری است.** درست است. ما هم فرق جام ملت‌ها و جام جهانی را می‌دانیم. می‌دانیم که مردم از ما انتظار نتیجه‌گیری دارند و می‌خواهند در این مسابقات خوب کار کنیم. باید به این نکته توجه کنیم که همه بازی‌های ما مهم است و در مرحله گروهی و حذفی کار سختی داریم. باید خوب بازی کنیم تا به نتیجه برسیم. برای رسیدن به موفقیت در جام ملت‌ها فقط باید سخت تلاش کنیم و به این شکل می‌توانیم بهترین نتیجه را بگیریم.

**تصور این را کرده‌ای که اگر تیم ملی به فینال جام ملت‌ها رسید و با گل تو قهرمان این مسابقات شد، چه اتفاقی رخ می‌دهد؟**

(می‌خندد) مهم این است که تیم ملی نتیجه خوبی بگیرد. انشالله اینگونه که می‌گویید بشود. اگر بتوانم اینگونه برای تیم ملی تاریخ‌ساز شوم، از هر اتفاق دیگری برایم شیرین‌تر خواهد بود. این رویایی است.

**قول گلزنی و در نهایت آقای گلی در جام ملت‌ها را می‌دهی؟**

فقط می‌توانم قول بدهم مانند همیشه سعی و تلاشم را انجام دهم. یک بازی گل می‌زنی و یک بازی دیگر موفق به گلزنی نمی‌شوی؛ ذات فوتبال همین

**تیم ملی در حالی اردوی آفریقای جنوبی را برپا کرد که تو در این اردو حضور نداشتی.**

از ابتدا هم حضورم در این اردو مشخص نبود، چون این اردو در روزهای فیفا برگزار نمی‌شود و به همین دلیل نتوانستم تیم ملی را همراهی کنم. کی‌روش هم ترجیح داد در این اردو از بازیکنان جوان بیشتری دعوت کند.

**فکر می‌کنی برگزاری این اردو چقدر به تیم ملی کمک کرد و شرایط تا آغاز رسمی جام ملت‌های آسیا چگونه پیش برود؟**

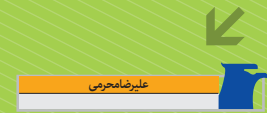
امیدوارم اتفاقاتی که رخ داده در نهایت به سود تیم ملی بوده باشد. تمام بازیکنان باید آمادگی خود را حفظ و بدن‌هایشان را برای یک تورنمنت سخت آماده کنند. جام ملت‌های آسیا کار اصلی ماست و باید خودمان را برای این مسابقات آماده کنیم.

**تیم ملی برای جام ملت‌های آسیا چقدر شانس دارد و فکر می‌کنی چه نتیجه‌ای در این مسابقات بگیریم؟**

برنامه ما مرحله به مرحله پیش می‌رود و هنوز به جام ملت‌های آسیا نرسیده‌ایم. باید قدم به قدم پیش رفت و طبق برنامه‌ریزی جلو برویم. باید سعی کنیم تا آغاز رسمی مسابقات جام ملت‌های آسیا روز به روز آمادگی‌مان را بالاتر ببریم و به تجربه‌مان اضافه کنیم.

**به این فکر کرده‌ای که تیم ملی در جام ملت‌ها به فینال برسد؟**

ما از ابتدای مسابقات در فینال حضور داریم. بازی با بحرین اولین فینال ما خواهد بود و اولین بازی ما مهمترین فینال ماست. تا بخواهیم به فینال اصلی برسیم، زمان زیادی را باید پشت سر بگذاریم و حریفان



**با لهجه مشهدی - اروپایی‌اش صحبت‌های جالبی انجام می‌دهد. از تک تک کلمات رضا قوچان‌نژاد می‌توان امید و آینده‌نگری را دید. اما آینده‌نگری‌های او بدون پیش‌بینی است.**

**گوچی فوتبال ایران معتقد است که نباید چیزی را پیش‌بینی کرد و باید قدم به قدم پیش رفت. مهاجم تیم ملی فوتبال کشورمان که خاطره‌ساز خوبی برای ایران است، بعد از به ثمر رساندن گل صعود تیم ملی به جام جهانی مقابله کره جنوبی و به ثمر رساندن تنها گل تیم ملی در جام جهانی ۲۰۱۴ برزیل مقابل بوسنی، امیدوار است در جام ملت‌های آسیا نیز برای تیم ملی گلزنی کند.**

**رضا قوچان‌نژاد در خصوص تیم ملی، عدم حضورش در اردوی آفریقای جنوبی، احتمال حضور ایران در فینال جام ملت‌های آسیا، بازی در لیگ کویت و... صحبت کرد. گفت‌وگوی او که اخیراً انجام شده را در ادامه بخوانید؛**



## دادند و این بار تصمیم گرفتیم به الکویت بیایم. فکر می‌کنی باز هم بتوانی به فوتبال اروپا برگردی؟

حضورم در الکویت قرضی است و من هنوز بازیکن چارلتون محسوب می‌شوم.

## پس تصمیم داری در پایان این فصل دوباره به انگلیس برگردی؟

من بازیکن چارلتون هستم، می‌توانم به این تیم برگردم اما اکنون تمرکز من روی الکویت است و می‌خواهم در این تیم موفق شوم. هر وقت اینجا کارم تمام شد به برنامه بعدی فکر می‌کنم و تا آن موقع خدا بزرگ است. باید روز به روز پیش برویم و هر وقت زمان بازگشتم به فوتبال اروپا رسید درباره آن صحبت می‌کنم.

## امکان حضورت در فوتبال ایران هم وجود دارد؟

هر چیزی امکان دارد. خدا بزرگ است، شاید هم این اتفاق رخ داد.

درباره کارلوس کی‌روش هم صحبت کن. تو جزو بازیکنانی بودی که خیلی دوست داشتی او در تیم ملی بماند و قراردادش تمدید شود. به نظرت حالا که او مانده چقدر می‌تواند به تیم ملی کمک کند؟

به نظرم کی‌روش خیلی به تیم ملی کمک می‌کند. خودتان او را می‌شناسید. او یک مربی خیلی خوب و از طرف دیگر مرد بزرگی است. کارش را هم خوب و حرفه‌ای انجام می‌دهد. همه تیم دوستش دارند و تک تک بازیکنان عاشق شخصیت کی‌روش هستند. همانطور که گفتم او جدا از اینکه یک مربی بزرگ محسوب می‌شود، یک مرد بزرگ است که روح بزرگی هم دارد.

فکر می‌کنی بتواند تیم ملی ایران را بعد از مدت‌ها در جام ملت‌ها قهرمان کند، چون این شرط قراردادش است.

انشاءالله که این اتفاق رخ دهد، اما همه چیز دست کی‌روش نیست. همه تیم باید دست به دست هم بدهند. کادرفنی دستورات تاکتیکی را به ما می‌دهد و بازیکنان باید سعی کنند که خواسته کادرفنی را در زمین اجرا کنند. همه باید دست به دست هم دهیم، چون برای موفقیت همه چیز به یکدیگر مرتبط است. فقط کی‌روش نیست. فقط نکونام و رضا گوجی نیستند و همه باید برای قهرمان شدن تلاش کنند. اگر همه چیز درست پیش برود، امکانات برای تیم ملی فراهم شود و فکرها مثبت باشد، چرا نتوانیم قهرمان شویم؟



## کویت راضی هستی؟

خدا را شکر شرایط خوبی دارم و از زمانی هم که به الکویت آمدم توانسته‌ام برای تیمم مفید باشم. همین که کادرفنی از من رضایت دارد برایم کافی است و رضایت من را در پی دارد.

## تیم‌تان هم تا به اینجا توانسته نتایج خوبی بگیرد، درست است؟

خوشبختانه همینطور است و پیروزی‌های خوبی هم به دست آوردیم. امیدوارم در بازی‌های پیش‌رو هم موفق به کسب پیروزی شویم و خودم هم بتوانم به تیم کمک کنم.

به نظر می‌رسد تا به اینجا هم توانسته‌ای به خوبی الکویت را کمک کنی و گل‌های مهمی برای تیمت به ثمر رسانده‌ای.

درست است و تا به اینجا در بازی‌های لیگ و حذفی فکر می‌کنم ۹ یا ۱۰ گل برای الکویت زده‌ام. این وظیفه‌ام است که برای تیمم گلزنی کنم و کاری به جز مفید بودن انجام نمی‌دهم.

## کاشته‌زن تیمت هم هستی؟

ضربه کاشته و پنالتی می‌زنم. پاس گل می‌دهم و گلزنی هم می‌کنم. هر کاری از دستم برآید انجام می‌دهم و برایم اهمیت دارد که برای تیمم مهم باشم. اگر بخواهند درون دروازه هم قرار بگیرم، قبول می‌کنم؟

نه؛ این یک مورد را نمی‌توانم قبول کنم. دروازه‌بانی بلد نیستم. با این همه سؤال می‌خواهید از من کتاب بنویسید؟

صحبت‌هایت جالب است و بیشتر هواداران هم دوست دارند بیشتر درباره تو بخوانند. می‌خواهیم بدانی دلیل اصلی حضورت در الکویت چه بود. چون کویته‌ها برای جذب تو تبلیغات زیادی هم کردند و هزینه زیادی هم برای آنها داشتی؟

الکویت تیمی بود که قبل از جام جهانی نیز من را می‌خواست. آن موقع نتوانستم به این تیم بروم اما کویته‌ها بعد از جام جهانی یک بار دیگر درخواست

است اما نمی‌توانی چیزی را پیش‌بینی کنی. من عاشق گل زدن هستم و تمام سعی‌ام را می‌کنم با تلاشی که انجام می‌دهم به تیم ملی کمک کنم. با گل زدن، پاس گل دادن یا بقیه مسائل فرقی ندارد، مهم این است که بتوانم به تیم ملی کمک کنم.

خیلی‌ها حسرت این را می‌خورند که چرا قوچان‌نژاد نتوانست پاسی که جهانبخش در بازی با آرژانتین داد را تبدیل به گل کند.

فوتبال همین است و شما نمی‌توانید همه موقعیت‌ها را تبدیل به گل کنید. آن موقع دقیقه ۸۵ یا ۸۶ بازی بود و در طول بازی خیلی دیده بودم. خسته شده بودم و اگر بدانید با آن خستگی از کجا و چگونه خودم را به محوطه جریمه آرژانتین رساندم تعجب می‌کنید.

## از کجا؟

از محوطه جریمه خودمان موقعیت ضد حمله را دیدم و شروع به دویدن کردم. وقتی به محوطه جریمه آرژانتین رسیدم دیگر نفس نداشتم که ضربه پر قدرت‌تر و دقیق‌تری به سمت دروازه حریف بزنم اما قول می‌دهم اگر یک بار دیگر این موقعیت را به دست آوردم تبدیل به گل کنم.

شاید اگر در بازی با آرژانتین آن توپ را گل می‌کردی یا پنالتی روی دژاگه گرفته می‌شد، ایران می‌توانست برنده باشد. با وجود باخت به آرژانتین مردم به خیابان‌ها ریختند، فکر می‌کنی اگر می‌بردیم چه اتفاقی رخ می‌داد؟

خدا می‌داند در این صورت چه می‌شد. خودتان مردم ایران را بهتر می‌شناسید و می‌دانید که چگونه عمل می‌کنند. من که فکر می‌کنم اگر نتوانسته بودم گل بزنم و موفق به شکست آرژانتین می‌شدیم، ایران منفجر می‌شد.

بگذریم. شرایطت در الکویت چگونه است و آیا از بازی در لیگ

چه کسانی در گرفتن کارت زرد یکه تازند؟

## خشونت برای رکورد زنی!



هیلدا حسینی خواه

لیگ قهرمانان اروپا از سال ۱۹۵۵ راه اندازی شد، اما از سال ۱۹۹۲ تغییراتی اساسی در نحوه برگزاری آن و تعداد تیم های شرکت کننده در آن به وجود آمد تا بسیاری این سال را میلد لیگ قهرمانان اروپا بدانند. به هر حال این رقابت ها پر از رکوردها و اتفاقات گوناگون است، از برترین گلزن و گل ساز گرفته تا رکورددار قهرمانی در این رقابت ها.

اما برخی از رکوردهای ثبت شده در این رقابت ها نه جنبه مثبت که حاوی جنبه منفی است؛ مانند تیمی که بیشترین میزان گل را در کل تاریخ این رقابت ها خورده یا تیمی که بیشترین آمار حذف در مرحله گروهی را دارد.

یکی دیگر از رکوردهای منفی لیگ قهرمانان اروپا به تعداد کارت های برمی گردد که یک بازیکن در خلال بازی ها و سال های مختلف گرفته است. بیشتر این کارت ها به دنبال تکل حاصل شده است، البته خطاهای دیگر هم جای خود را دارند.

با هم با خشن ترین بازیکنان تاریخ لیگ قهرمانان اروپا آشنا می شویم؛ بازیکنانی که در گرفتن کارت زرد و قرمز رکورددار هستند.

### اسطوره منچستر یونایتد، یکه تاز کارت گرفتن

اسطوره باشگاه منچستر یونایتد در میان تمام بازیکنانی که در تاریخ لیگ قهرمانان اروپا به میدان رفته اند از لحاظ خشونت و البته دریافت کارت یکه تاز است. پل اسکولز که البته چند سالی می شود از فوتبال خداحافظی کرده با تکل های خشن خود باعث شد گاهی اوقات جوک هایی درباره او ساخته شود. او در جریان رقابت های لیگ قهرمانان اروپا ۳۲ کارت زرد دریافت کرد و علاوه بر آن دو کارت قرمز گرفت تا در خشونت یکه تاز باشد. بیشتر کارت هایی که او گرفت نتیجه تکل های خشن او بود. هیچ کدام از این کارت ها باعث نشد تا اسکولز دست از بازی خشن خود بردارد و اتفاقا برعکس میزان تکل های او در سال های آخر بازی اش حتی شدیدتر و خشن تر هم شده بود.

### جایگاه دوم برای بداخلاق ایتالیایی

گنارو گتوزو بازیکن سابق تیم ملی فوتبال ایتالیا نیز در رتبه دوم خشن ترین بازیکنان تاریخ لیگ قهرمانان اروپا قرار دارد. این بازیکن سابق میلان با ۲۸ کارت زرد رکوردی منفی از خود بر جا گذاشته است. گتوزو نیز بازیکن خشنی بود که همیشه این خصیصه را با تکل های بی موقع و البته ضربات آرنجش به سر و صورت دیگر بازیکنان نشان می داد. گتوزو البته پس از پایان دوران فوتبالی اش روحیات نا آرام خود را به گونه ای دیگر نشان داد آن هم به صورت حمله کلامی به افراد مختلف در جریان کنفرانس های خبری.

### پشت آن چهره آرام

ژابی آلونسو که پیش از آغاز فصل از رئال مادرید به بایرن مونیخ پیوست بر خلاف چهره آرام خود گاهی اوقات در جریان یک مسابقه بسیار خطرناک بازی می کند. این بازیکن اسپانیایی با ۲۶ کارت زردی که در جریان رقابت های مختلف لیگ قهرمانان اروپا گرفت در مکان سوم خشن ترین های لیگ اروپا است. البته او در این فصل از رقابت های لیگ قهرمانان اروپا و در حالی که پیراهن بایرن مونیخ را بر تن دارد هنوز کارت زردی نگرفته است ولی نباید این نکته را از یاد برد که او در سیستم پپ گواردیولا سرمربی بایرن مونیخ گاهی اوقات در ترکیب اصلی جایی ندارد و گرنه حتما تعداد کارت های زرد او افزایش هم می یافت.

### پوپول، کاپیتان خشن

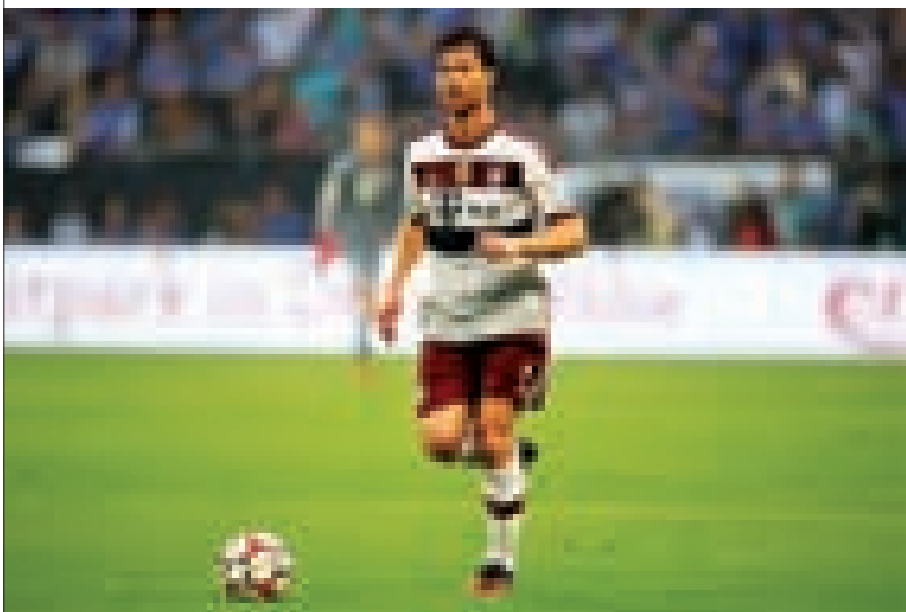
کارلوس پوپول کاپیتان پیشین بارسلونا که در پایان فصل گذشته برای همیشه کفش ها را آویخت نه فقط از پرافتخار ترین ها که از خشن ترین های لیگ قهرمانان اروپا هم به شمار می رود. پوپول بیش از صد بار در این رقابت ها به میدان رفت و سه بار موفق شد بر جام قهرمانی بوسه بزند. او ۲۵ مرتبه در جریان مسابقه های مختلف کارت زرد گرفت و البته از آن دست بازیکنانی بود که زیاد هم رویش خطا می شد و به همین دلیل آمار مصدومیت های او بالا بود.



رفته و فقط ایورا و آلوز با پیراهن تیم‌های یوونتوس و بارسلونا هنوز در لیگ قهرمانان بازی می‌کنند و این شانس را دارند که رکورد خود را بهبود ببخشند!

### راه طولانی کاپیتان تری

در نهایت به ۱۸ کارته‌های لیگ قهرمانان اروپا می‌رسیم که سه نفر هستند: ادگار داویدز ستاره سابق و هلندی یوونتوس، پاتریک ویرا هافبک فرانسوی و سابق تیم‌های میلان، آرسنال، یوونتوس، اینترمیلان و منچستر سیتی و البته جان تری کاپیتان کنونی چلسی. داویدز و ویرا که دیگر جایی در لیگ قهرمانان اروپا ندارند؛ زیرا از بازنشستگی آن‌ها مدت‌ها می‌گذرد، اما تری که همچنان با پیراهن چلسی در عرصه رقابت‌های فوتبال اروپا حضور دارد با بازی خشن خود احتمال دارد رکورد منفی خود را بالاتر ببرد. تری البته با بالا رفتن سن و باتجربه شدن کمتر خشن بازی می‌کند، اما باز هم احتمال زیادی وجود دارد تا این بازیکن تعداد کارتهای زرد خود را بالاتر ببرد. به هر حال تری راهی طولانی تا پایان کار خود در لیگ قهرمانان اروپا در پیش‌رو دارد.



### ۱۰۰ کارت برای پنج بازیکن

پنج بازیکن و صد کارت زرد! این آماری است که دیوید آلبدا، آندره اوچر، مارتین دمیکلیس، خورخه کاستا و ماسیمو امبروسینی با یکدیگر از خود بر جا گذاشته‌اند و سهم هر بازیکن ۲۰ کارت زرد بوده است. آلبدا در والنسیا چنین آماری را از خود بر جا گذاشت و بیشتر خطاهای او مربوط به کشیدن پیراهن بازیکنان می‌شود. از این جمع دمیکلیس که اکنون در منچستر سیتی بازی می‌کند با پیراهن سه باشگاه مختلف این تعداد کارت زرد را گرفته است. روجر هلندی این ۲۰ کارت زرد را با پیراهن آژاکس و آیندهوون گرفت. خورخه کاستا نیز پرتغالی است و با پورتو و استاندارد دلیژ بلژیک در لیگ قهرمانان اروپا بازی کرد. امبروسینی ایتالیایی هم ۲۰ کارت زرد را با پیراهن میلان و فیورنتینا گرفت.

### شانس بهبود رکورد منفی

پنج بازیکن نیز در تاریخ لیگ قهرمانان اروپا هر کدام ۱۹ کارت زرد گرفتند که میثائیل بالاک آلمانی سرآمد آنهاست. به غیر از بالاک، این بازیکنان ۱۹ کارته الساندرو نستا، پاتریک ایورا، روبرتو کارلوس و دنی آلوز نام دارند که هر کدام ستاره‌هایی برای خود بودند و هستند. از این میان روبرتو کارلوس و بالاک از فوتبال خداحافظی کرده‌اند، نستا به لیگ فوتبال هند

### ۴ بازیکن ۲۳ کارته

۲۳ کارته‌های لیگ قهرمانان اروپا چهار نفرند؛ سرخیو راموس، آلسیو تاکیناردی، والتر ساموئل و لوئیس فیگو. از میان این سه راموس از بقیه رکورد بدتری دارد زیرا علاوه بر این ۲۳ کارت زرد، سه کارت قرمز هم گرفته است. تاکیناردی بازیکن سابق یوونتوس هم با بازی خشن خود بارها مصدومیت دیگر بازیکنان را رقم زد، همان‌طور که ساموئل این ویژگی‌ها را داشت. لوئیس فیگو بازیکن سابق رئال مادرید و بارسلونا نیز هر چند دوران درخشانی در هر دو باشگاه داشت، اما او هم کارنامه خشونت باری در زمینه دریافت کارت از خود بر جا گذاشته است.



### پسر بد هلندی

مارکو فن بومل نیز در میان پسران بد لیگ قهرمانان اروپا برای خود حرف‌های زیادی برای گفتن دارد. این بازیکن هلندی با پیراهن ۴ باشگاه آیندهوون، بارسلونا، بایرن مونیخ و میلان به میدان رفت و در این مدت علاوه بر بازی‌های درخشان، آن روی خشن خود را هم نشان می‌داد. فن بومل ۲۲ کارت زرد گرفته و سه بار نیز با کارت قرمز دوران مواجه شد. فن بومل که اکنون ۳۷ سال دارد در پایان فصل ۲۰۱۳-۲۰۱۲ با پیراهن آیندهوون از فوتبال خداحافظی کرد.



# News



[۷۱]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

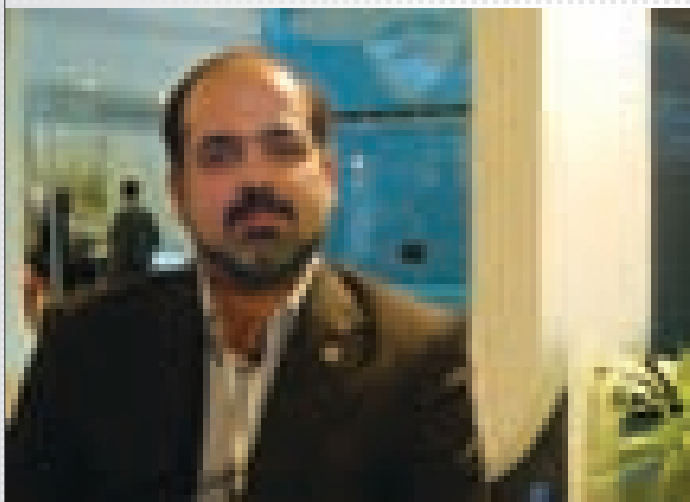
شماره ۷ - آذر ماه ۱۳۹۳

## *Interview with the Manager of a Passenger Transportation Company*

Amir Houshang Sayyari is the managing director of Peik Saba Derakhshesh Behbahan Passenger Transportation Company and one of the most experienced Scania coach drivers. He has worked in his own coach driving company for almost 3 decades. He owes most of his company's success to Scania coaches. "Our company is the exemplary passenger transportation company in Khuzestan province. I owe this to Oghab Afshan Co. and Scania coaches that have satisfied my drivers and customers. The Oghab Afshan after sales services have guaranteed the security and safety of my profession," he says.



## *Interview with the Planning Manager*



Seyyed Jalal Mousavi is Oghab Afshan's planning manager. He has 16 years of technical, engineering and automotive experience. He mentioned the advantages of Scania coaches and Oghab Afshan after sales services in his interview with Kaleskeh Sabz. "Oghab Afshan is technically superior to other domestic heavy-duty vehicle manufacturers in terms of production and strategic planning and after sales services. However, Oghab Afshan should compare itself with premier international companies for further improvement," he says.

## *ISQI Assessment Results*



Based on the Iran Standard & Quality Inspection Company's assessment, Oghab Afshan achieved the 2nd rank in 2013, one rank higher than 2012.



اسکایا

گرمشترک

فرهنگ‌جوهر

ساخت

ورزش

News

# News

## Appreciation Ceremony for the Drivers



Oghab Afshan appreciated the superior drivers and owners of Scania coaches on National Transportation Day, 17 December 2014.

The ceremony was held at the presence of Oghab Afshan managers and officials. First, Ms. Asadpour was appreciated as one of a few female Iranian coach drivers. She has driven Scania coaches for the past 4 years. At the end of the ceremony, she stressed that Oghab Afshan has been the only company appreciating her efforts and services during her time in the passenger transportation industry.

Three exemplary Scania coach owners, Mahmoud Jodeir, Seyyed Mahmoud Alizadeh and Massoud Shekari, were also appreciated.

## Driver Training in Ethiopia

One of the most important training courses in Oghab Afshan is the driver training which is held before delivery and operation of the buses and coaches in fleets. The theoretical and practical driver training courses are held by the Scania-approved instructors so that the drivers can learn how to drive correctly using all the bus equipment and to maintain the vehicle ideally. This will decrease the bus maintenance costs and increase the travel safety considerably. Therefore, a course of bus and coach driver and technician training was held in cooperation between the embassy of the Islamic Republic of Iran and the Scania dealer in Ethiopia after the Oghab Afshan products were exported to the aforementioned country. The training course was held by Mohsen Norouzi, the Oghab Afshan after sales service manager, for two days in Addis Ababa. At the end, the drivers present in the course were given the competence certificate for driving Oghab-Scania buses and coaches.

