

در این شماره کالسکه سبز می‌خوانید:

- تحویل ۱۲ دستگاه اتوبوس شهری آرین به شهرداری اسلامشهر
- نصب بیش از ۴ هزار دستگاه دوربین ثبت تخلفات در جاده‌ها
- مسافر «ولی نعمت» ماست
- آشنایی با فرایند تهویه مطبوع و سرمایش در صنعت خودرو
- ما نمای داخل اتوبوس‌ها را شیک می‌کنیم!

رانندگان عزیز
لطفا مراقب جان و مال خود و مردم باشید

آغاز فصل داغ مسافرت‌های تابستانی



انتخاب درست را از کودکی آموزش دهیم.

آلاینده‌های کمتر، هوای پاک‌تر

اتوبوس شهری عقاب - اسکانیا (مدل آرین)

استاندارد آلاینده‌گی EURO4

مجهز به سیستم SCR

فیلتر DPF

سیستم سوخت‌رسانی common rail



abc



شرکت تولیدی و صنعتی عقاب افشان
تولید کننده انواع اتوبوس عقاب - اسکانیا در ایران

www.oghabafshan.com

فهرست

ماهنامه داخلی شرکت
تولیدی و صنعتی عقاب افشان
سر دبیر: حسن گوهرپور
دبیر تحریریه: حسین ابوالفتحی
مدیر هنری و صفحه آرا: محمد گودرزی، فاطمه رنجبر
دبیر عکس: محمد فتحی
طراح جلد: مریم منصوبی
تحریریه: انسیه جنتی، فاطمه رضائیان،
ابوذر مارکولایی، حامد امینی، وحیده جلال کمالی،
حسین صفدری، شیماسکوه، ناعمه پرهین، معصومه
بهرامیان، عمید رویبانی
گروه ترجمه و ویرایش: کامبیز ربانی
مهرناز نظاری، قدرت ستارنژاد

نصب بیش از ۴ هزار دستگاه دوربین ثبت تخلفات در
جاده‌ها/۴
تحويل ۱۲ دستگاه اتوبوس شهری آریسن به شهرداری
اسلامشهر/۵
مسافر «ولی نعمت» ماست/۶
ادامه اجرای سپهتن در حمل و نقل جاده‌ای روی میز کارگروه
تخصصی/۹
مانمای داخل اتوبوس‌ها را شیک می‌کنیم/۱۰
«هارال» ماندگارترین محصول ناوگان مسافری ایران/۱۲
آداب و اخلاق رانندگی از نگاه اسلام/۱۴
آشنایی با فرایند تهیه مطبوع و سرمایه‌ش در صنعت
خودرو/۱۸
کدام خودرو برای شما مناسب‌تر است؟/۲۲
جهانی نو به نو با تکنولوژی روز/۲۶
۱۴ سال نگاه به ساعت برای اثبات نظریه نسبیت اینشتین/۲۸
وزیر ارتباطات: تاکنون یک میلیون نفر تلگرام را حذف
کرده‌اند/۲۹
سرما قاتل تلفن همراه شما می‌شود؟/۳۰
چرا موتور خلایق ایل/۳۱

هرگز خاموش نشد؟/۳۱
آغاز فصل داغ مسافرت‌های تابستانی/۳۴
آرامگاه عاشقانی که به معشوقه نرسیدند/۳۶
چشم‌ها به سوی الوند و بوعلی سینا/۳۸
نکته‌هایی در سفر سر به بازارهای شبانه/۴۰
چرا ایرانی‌ها نام فرزندان‌شان را اسکندر می‌گذارند؟/۴۴
ایرانی‌ها خیلی به «وقت سعد و نحس» اعتقاد داشتند/۴۴
طبقه گمشده کلاه مخملی‌ها/۴۶
کتاب‌ها «همچو ما با همان و تنها یان»/۴۹
لذت خرید «برند فیک» و فقر فروشی با مصرف‌گرایی/۵۰
عزت نفس خود را همواره حفظ کنید/۵۴
تند تند تند/۵۷
کلیدهای پرورش یک کودک موفق/۶۰
آیا خداوند دعا‌های ما را می‌شنود؟/۶۲
وقتی جام جهانی ۱۴ میلیارد دلار برای روس‌ها آب
می‌خورد/۶۴
با حجاب هم به اهداف بزرگ‌مان می‌رسیم/۶۷
کاپیتان سوباسا، الهام‌بخش بزرگان فوتبال/۷۰



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

«کالکسک 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 kaleskesab@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 وَاَهْلِیْ وِمَالِیْ وَوُلْدِیْ وَ مَنْ کَانَ مِنِّیْ بِسَبِیْلِ الشَّاهِدِ مِنْهُمْ وَالْغَائِبِ
خودم و خاندانم و مال و فرزندانم و هر که را با من راهی دارد حاضرشان و غائبشان را
اَللّٰهُمَّ احْفَظْنَا بِحِفْظِ الْاِیْمَانِ وَاَحْفَظْ عَلَيْنَا

خدایا حفظ کن ما را به حفظ ایمان و نگهبان بر ما باش
اَللّٰهُمَّ اجْعَلْنَا فِی رَحْمَتِکَ وَلَا تَسْلُبْنَا فَضْلَکَ اِنَّا اِلَیْکَ 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 بِکَ مِنْ وَعَثَاءِ السَّفَرِ وَ کَاِبَةِ الْمُنْقَلَبِ وَ سَوْءِ الْمُنْظَرِ فِی الْاَهْلِ وَالْمَالِ وَالْوَلَدِ فِی الدُّنْیَا وَالْاٰخِرَةِ.
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 اِلَیْکَ هَذَا التَّوْجِّهَ طَلْبًا لِّمَرْضَاتِکَ وَ تَقَرُّبًا اِلَیْکَ.

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

هستم

اَللّٰهُمَّ اَقْبَلْغَنِّیْ مَا اَوْمَلْتَهُ وَاَرْجُوْهُ فِیْکَ وَفِیْ اَوْلِیَائِکَ

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 خَلَّفْتُ اَهْلِيْ وَ مَالِيْ وَ مَا خَوَّلْتَنِيْ وَ قَدْ وَثَقْتُ بِكَ فَلَا
و به امید تو بجای گذاردم خانواده و مال و آنچه را به من مرحت فرمودی
و به تو اطمینان کردم پس
تُخَيِّبْنِيْ يٰ اَمَّنْ لَا يُخَيِّبُ مَنْ اَرَادَهُ وَلَا يُضَيِّعُ مَنْ حَفِظَهُ اَللّٰهُمَّ صَلِّ عَلٰی مُحَمَّدٍ وَ اِلِه
ناامیدم مکن ای که ناامید نکند، هر که را به او توجه کند، و ضایع نکند
هر که را و محافظتش کند خدایا درود فرست بر محمد و آتش،
وَ احْفَظْنِيْ فِيمَا غِبْتُ عَنْهُ وَلَا تَكِلْنِيْ اِلٰی نَفْسِيْ
و محافظت کن آنچه را مربوط به من است و من از آنها دورم و مرا به خودم وامگذار
يَا اَرْحَمَ الرَّاحِمِيْنَ الدُّعَاءُ
ای مهربانترین مهربانان.

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

منبع: مفاتیح الجنان

رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای خبر داد:

نصب بیش از ۴ هزار دستگاه دوربین ثبت تخلفات در جاده‌ها

در دستور کار و اقدام مقتضی ارجاع شد.» وی با اشاره به نقش و تاثیر هوشمندسازی جاده‌های کشور در مدیریت سرعت و کاهش چشمگیر تخلفات رانندگی و تصادفات جاده‌ای، خاطرنشان کرد: «با توجه به برآورد اولیه برای پوشش ۴۴ هزار و ۸۶۵ کیلومتر راه‌های شریانی و پرتدد شامل آزادراه، بزرگراه و راه‌های اصلی در سال ۱۴۰۰ مجموعاً ۶ هزار و ۳۴۲ سامانه ثبت تخلفات عبور و مرور نیاز است.

با توجه به اینکه متوسط پوشش این دوربین‌ها در آزادراه‌ها و بزرگراه‌ها ۱۰ کیلومتر و در راه‌های اصلی ۲۰ کیلومتر خواهد بود، در حال حاضر تعداد سامانه‌های ثبت تخلفات عبور و مرور که فعال بوده و تا پایان سال جاری نصب خواهد شد ۲۰۵۰ دستگاه است و برای سال ۱۴۰۰ تعداد ۴ هزار و ۲۹۲ سامانه دیگر جهت پوشش مورد نیاز می‌باشد.

برآورد هزینه‌های لازم در این خصوص انجام شده است که در این راستا اعتبار مورد نیاز برای تکمیل این سامانه‌ها و دوربین‌های ثبت تخلفات عبور و مرور طی ۳ سال آینده ۱۰۷۴۸ میلیارد ریال برآورد شده است که امید است مراحل قانونی تصویب این اعتبار انجام و جهت اجرا ابلاغ شود.

رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای همچنین گفت: «هزینه پشتیبانی و نگهداری سالانه این سامانه‌ها ۱۵۰۰ میلیارد ریال است که از اعتبارات سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای تامین خواهد شد و براساس برنامه تعیین شده، نصب و اجرای این سامانه‌ها در ظرف سه سال و نگهداری و خدمات پس از نصب از طریق پیمانکار مربوطه تا پایان سال هشتم انجام خواهد شد. گفتنی است، سیر مراحل قانونی این درخواست و پیشنهاد در دستور کار پیگیری سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای قرار داشته، ضمن آنکه به جهت ارتقای کیفیت انجام کار مطابق با فناوری‌های روز دنیا، این سازمان مطالعات و بررسی‌های لازم از فرآیند اجرا را از مدت‌ها قبل آغاز کرده است.»



افزود: «بر اساس مطالعات و پژوهش‌های انجام یافته و پیش‌بینی‌های صورت گرفته از توسعه و ارتقای راه‌های کشور، افزایش خودرو و سفرهای بین شهری هموطنان در سال‌های آتی، ضرورت توسعه و گسترش هوشمندسازی جاده‌ها از سوی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای پروژه نصب این تعداد دوربین به ریاست محترم مجلس شورای اسلامی پیشنهاد و درخواست شد، که مورد موافقت ایشان قرار گرفت و به کمیسیون عمران مجلس جهت قرار گرفتن

به منظور افزایش ایمنی سفرهای جاده‌ای و کاهش تصادفات و تلفات ناشی از آن با حمایت مجلس شورای اسلامی، پروژه نصب ۴ هزار و ۲۹۲ دستگاه سامانه ثبت تخلفات عبور و مرور در راه‌های شریانی و پرتدد کشور به ارزش ۱۰۷۴۸ میلیارد ریال در دستور کار سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای قرار خواهد گرفت.

عبدالهادی حسن‌نیا معاون وزیر راه و شهرسازی و رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای با اعلام این مطلب



تحويل ۱۲ دستگاه اتوبوس شهری آرين به شهرداری اسلامشهر

دستگاه اتوبوس آرين خريداري شده رونمايي شد. گفتني است، شوراي اسلامي شهر و شهرداري اسلامشهر به منظور تقويت ناوگان حمل و نقل عمومي شهر و به جهت ارائه خدمات مطلوب به شهروندان، در آغاز سال جاري نسبت به انعقاد قرارداد خريد ۵۰ دستگاه اتوبوس شهري با شرکت توليدي و صنعتي عقاب افشان اقدام کرد که در فاز اول آن تعداد ۱۲ دستگاه به اين ناوگان افزوده شد و الباقی آن نیز تا چند ماه آینده به صورت کامل به ناوگان حمل و نقل عمومي شهرداری وارد شده و در خطوط حمل و نقل شهري شهرستان فعاليت خواهند کرد.

اسلامشهر شود. به گزارش روابط عمومي شهرداری اسلامشهر، در همين رابطه طی مراسمي از ۱۲ دستگاه اتوبوس خريداري شده توسط شوراي اسلامي شهر و شهرداری اسلامشهر برای مردم اين شهر رونمايي شد. در اين مراسم که با حضور دکتر تواهرن معاون هماهنگي امور عمراني استانداري تهران، خراساني مديرکل دفتر فني و امورعمراني استانداری تهران، ائمه جماعات اسلامشهر و واوان، معاونين فرماندار و رييس و اعضاي شوراي اسلامي شهر، شهردار و برخي روساي ادارات شهرستان و مسئولين و پرسنل شهرداری برگزار شد، از اين ۱۲

شرکت توليدي و صنعتي عقاب افشان تعداد ۱۲ دستگاه اتوبوس شهري آرين را به شهرداری اسلامشهر تحويل داد تا رسماً به ناوگان حمل و نقل شهري اسلامشهر بپيوندند.

بر اساس اعلام حسين طلا شهردار اسلامشهر، اين ۱۲ دستگاه اتوبوس بخشي از قرارداد تحويل ۵۰ دستگاه اتوبوس شهري توليدي شرکت عقاب افشان است که به مرور زمان طی ماههاي آتي تحويل شهرداری اسلامشهر خواهد شد. طلا ابراز اميدواري کرد که تا پيش از آغاز سال تحصيلي جديد تعداد ۱۲ دستگاه ديگر از اتوبوس آرين شرکت عقاب افشان تحويل شهرداری



گفتگو با امیر الله یاری، مدیرعامل شرکت مسافربری ایران پیمای اصفهان

مسافر «ولی نعمت» ماست



امروزه با توسعه صنعت حمل و نقل، شرکت‌های مسافربری نقش بسیار مهمی در جابه‌جایی مسافران دارند. این شرکت‌ها با خرید اتوبوس و یا جذب اتوبوس‌های بخش خصوصی، مجموعه‌ای از اتوبوس‌ها را در قالب یک شرکت مسافربری در کنار هم قرار می‌دهند و معمولاً به طور روزانه از یک مبدأ مشخص به یک مقصد مشخص اتوبوس اعزام می‌کنند و از این رو نقش ویژه‌ای در تسهیل مسافرت برای مسافران خطوط مختلف دارند. شرکت مسافربری ایران پیمای اصفهان یکی از همین شرکت‌هاست؛ مجموعه‌ای که به گفته امیر الله یاری، مدیرعامل این شرکت، هم‌اکنون ۲۰۲ اتوبوس دارد و روزانه به بیش از ۷۰ نقطه کشور اتوبوس اعزام می‌کند. این شرکت مسافربری، گسترده‌ترین شبکه حمل و نقل مسافری را در استان اصفهان دارد و ماهیانه بین ۴۵ تا ۹۰ هزار مسافر را جابه‌جا می‌کند. نکته جالب اینکه امیر الله یاری مدیرعامل این شرکت، هم گواهی‌نامه پایه یک رانندگی دارد و هم کارت هوشمند و دفترچه ثبت ساعت، خودش می‌گوید انگیزه‌اش از اینکه همه مدارک رانندگی با اتوبوس را گرفته، این است که گاهی پشت فرمان اتوبوس بنشیند و اگر راننده‌ای مشکلی داشت جایگزینش شود. گفتگوی کالسه سبز با او را در ادامه بخوانید.

چه شد که به فعالیت در بخش حمل و نقل جاده‌ای و شرکت مسافربری رو آوردید؟

شاید اصلی‌ترین دلیل آن پیشینه خانوادگی‌ام بود. پدر و عمه‌های من از قدیم اتوبوس‌دار و از سهام‌داران شرکت ایران پیمای اصفهان بودند و بنده نیز به پیروی از آنها این راه را انتخاب کردم؛ راهی که فراز و نشیب بسیاری برایم داشته است. شاید جالب باشد بدانید که من سال ۸۱ کارم در این بخش را با بلیط‌فروشی و سوار کردن مسافران به اتوبوس شروع کردم و تا یک سال و نیم این کار را ادامه دادم. بعد به یک شرکت مسافربری دیگر رفتم و در جایگاهی بهتر فعالیت کردم. سال ۸۶ که از سربازی برگشتم از این جهت که در دانشگاه حسابداری خوانده بودم به عنوان مدیر امور مالی شرکت ایران پیمای اصفهان مشغول به کار شدم و از سال ۹۱ هم با رأی هیأت مدیره رسماً به عنوان مدیرعامل این شرکت فعالیت را ادامه دادم.

یعنی شرکت ایران پیمای اصفهان هم‌اکنون متعلق به خاندان شماست؟

خیر. تا سال ۹۴ بیشتر سهام ایران پیمای اصفهان متعلق به رانندگان بود که تقریباً ۱۰۰ نفر را شامل می‌شد اما در سال ۹۴ ما بخش زیادی از سهام‌ها را خریداری کردیم و هم‌اکنون ۴ و نیم دانگ شرکت، متعلق به ما و ۱ و نیم

دانگ دیگر متعلق به سایر سهام‌داران است.

شرایط ناوگان ایران پیمای اصفهان چگونه است؟

خوشبختانه یکی از مهمترین اولویت‌های ما در این شرکت، نوسازی ناوگان است. ما از سال قبل نوسازی مجموعه را با جایگزینی ۳۶ دستگاه اتوبوس صفر کیلومتر از محصولات شرکت عقاب‌افشان شروع کردیم. ما برنامه کاملاً مدونی برای این کار داریم و بر اساس آن پیش خواهیم رفت. شرکت ایران پیمای اصفهان هم‌اکنون با بهره‌گیری از ۲۰۲ دستگاه اتوبوس، روزانه تقریباً بین ۷۰ تا ۷۶ سرویس برای اغلب شهرهای ایران دارد.

با توجه به عمر بالای ناوگان حمل و نقل عمومی کشور که شرایط چندان خوبی ندارد، چه انگیزه‌ای باعث شده است طرح نوسازی ناوگان خود را با این جدیت پیگیری کنید؟

ما در شرکت ایران پیمای اصفهان یک شعار مهم داریم و معتقدیم که مسافر ولی نعمت ماست. اگر مسافر نباشد وجود ما هم اصلاً معنا و مفهومی ندارد. خوشبختانه امروز شرایط حمل و نقل مسافری با گذشته تفاوت‌های زیادی دارد و برای مسافر بسیار مهم است که سوار بر چه اتوبوسی می‌شود و این اتوبوس چه امکاناتی دارد. از همین رو ما تصمیم

کالسه

[۶]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۴۹ - خرداد ماه ۱۳۹۷

شرکت ایران پیمای اصفهان بسیار کم است. ضمن این که این تعداد اتوبوس بسته به ماه‌های پرمسافر یا کم‌مسافر بین ۴۵ هزار تا ۹۰ هزار مسافر را جابه‌جا می‌کنند.

شاید برای خیلی‌ها سؤال باشد که چرا تا این حد به اتوبوس‌های اسکانیا علاقه‌مندید؟

این علاقه‌مندی فقط برای من نیست. اغلب کسانی که اتوبوس دارند، خوب می‌دانند که اسکانیا چه برتری‌هایی نسبت به دیگر برندها دارد. اول اینکه اتوبوس‌های اسکانیا (مارال و درسا) هزینه نگهداری بسیار پایینی دارند که این ویژگی بسیار مهمی برای مالکان آنها به شمار می‌رود. دلیل دوم، خدمات پس از فروش شرکت عقاب افشان است که انصافاً قابل مقایسه با دیگران نیست؛ برای مثال، اصفهان هم‌اکنون دو نمایندگی بزرگ و فعال دارد. دلیل سوم که اتفاقاً خیلی مهم است، برمی‌گردد به علاقه مردم. اغلب مسافران ما هنگام تهیه بلیط سؤال می‌کنند که اتوبوس متعلق به چه برندی است و آیا صندلی‌های



ما اسکانیا و از نوع درسا و مارال هستند و تنها ۲۰ درصد را اتوبوس‌هایی غیر از محصولات عقاب افشان تشکیل می‌دهند. نکته مهم این که همه اتوبوس‌های اسکانیای مجموعه ما بین سال‌های ۹۲ تا ۹۷ تولید شده‌اند و این نشان می‌دهد که سن ناوگان مورد استفاده

گرفتیم تا جایی که امکان دارد به خواسته مسافران خود احترام بگذاریم و غیر از طرح نوسازی ناوگان خود، تصمیم داریم به زودی صندلی تعداد زیادی از اتوبوس‌های مارال خود را با همکاری و هماهنگی شرکت عقاب افشان مانیتوردار کنیم.

این کار برای شما چه اهمیتی دارد؟

مسافران، صندلی‌های مانیتوردار را بسیار می‌پسندند و فکر می‌کنم این کار تعداد زیادی از آنها را به سوی شرکت ما جذب می‌کند. خوشبختانه همه مذاکرات موردنیاز را با شرکت عقاب افشان انجام داده‌ایم و قرار است این شرکت صندلی‌های فابریک مانیتوردار را روی اتوبوس‌های ما نصب کند.

از ۲۰۲ اتوبوسی که هم‌اکنون در مجموعه شرکت ایران پیمای اصفهان فعالیت دارند، چه سهمی متعلق به محصولات شرکت عقاب افشان است؟

فکر می‌کنم حداقل ۸۰ درصد اتوبوس‌های





مالکان این اتوبوس‌ها قرار داده است.

اگر اتوبوسی بخواهد مسافتی طولانی طی کند، تکلیفش چیست؟

اتفاقاً مشکل همین جاست. شما حساب کنید اتوبوسی که می‌خواهد مسیر اصفهان-زاهدان را برود و بیايد، وقتی غیر از اصفهان در هیچ‌یک از شهرهای پیش‌رویش گازوئیل یورو ۴ وجود ندارد، چطور باید سوخت یورو ۴ خود را برای رفت و برگشتش فراهم کند؟ این راننده مجبور است با تعداد زیادی ظرف ۲۰ لیتری، سوخت موردنیازش را همراه خود در صندوق بغلش ببرد که قطعاً کار پرخطری است. ضمن اینکه اگر در محل ایست و بازرسی هم صندوق آن را بررسی کنند، مطمئناً موضوع قاچاق سوخت مطرح می‌شود که راننده و مسافران را گرفتار می‌کند. مسؤولان به مالکان این اتوبوس‌ها بگویند باید چه کار کنند؟

و در پایان اگر پیشنهاد یا صحبتی دارید، بفرمایید

من پیشنهادی به مدیران ارشد شرکت عقاب‌افشان دارم و آن‌هم اینکه اگر امکان دارد قدری به تزئینات داخلی اتوبوس‌های مارال و درسا بیشتر توجه داشته باشند. زیبایی برای مسافران بسیار اهمیت دارد و روی انتخاب‌شان تأثیر می‌گذارد. همچنین اگر بشود شرایط رفاهی اتوبوس‌ها برای مسافران را قدری افزایش دهند بسیار خوب است.



برای‌شان پدید آورده بود، مطرح کرده بودند. به عنوان مدیرعامل یک شرکت مسافربری بزرگ فکر می‌کنید که دولت چه رویکردی را باید برای حل آن در پیش گیرد؟

متأسفانه این یک مشکل بزرگ است که فقط دولت می‌تواند آن را حل کند. در همه جای دنیا وقتی دولت یا یک نهاد دولتی، خودروساز را مکلف به تولید خودرو با یک استاندارد خاص می‌کند قبل‌تر زیرساخت مورد نیاز آن را هم فراهم می‌آورد. در کشور ما دولت، شرکت‌های اتوبوس‌ساز را مکلف کرده که از فلان تاریخ باید اتوبوس‌ها را با استاندارد یورو ۴ تولید و توزیع کنند اما حالا که این اتفاق افتاده در خیلی از مسیرهای کشور سوخت یورو ۴ توزیع نمی‌شود و این مشکلات زیادی را پیش پای رانندگان و

آن مانیتور دارد یا خیر. طبیعتاً وقتی متوجه می‌شوند که اتوبوس درسا یا مارال است با اشتیاق بیشتری بلیط می‌خرند.

در شرکت ایران پیمای اصفهان چقدر مهم است که یک مسافر از لحظه تهیه بلیط تا وقتی که به مقصد می‌رسد، حال خوبی داشته باشد؟

پیش‌تر گفتم که مسافر برای ما مهم‌تر از هر چیز دیگری است. بر همین اساس، ما همه برنامه‌های مان را بر مبنای رفاه حال مسافران تدوین می‌کنیم. برای مثال، سایت اینترنتی ایران پیمای اصفهان که آن را از سال ۹۱ طراحی و بارگذاری کردیم، هم‌اکنون به لحاظ فروش بلیط اینترنتی بیشترین فروش را در بین همه شرکت‌های مسافربری دارد. حتی در برهه‌ای هم ما یک دستگاه خودرو را به قید قرعه به یکی از مسافرینی که از سایت ما بلیط اینترنتی خریداری کرده بود، اهدا کردیم. غیر از این، ما در مورد پوشش پرسنل مان هم بسیار حساس بوده‌ایم و مسافر وقتی وارد پایانه می‌شود از روی پوشش همکاران ما به خوبی می‌داند که چه کسی بلیط‌فروش، چه کسی راننده و چه کسی کمک‌راننده است و دچار سردرگمی نمی‌شود، ضمن اینکه احساس خوبی هم پیدا می‌کند.

اخیراً مالکان اتوبوس‌های یورو ۴ دغدغه‌هایی درباره کمبود جایگاه‌های سوخت یورو ۴ در کشور و مشکلاتی که این معضل

معاون برنامه‌ریزی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور اعلام کرد:

ادامه اجرای سپهتن در حمل و نقل جاده‌ای روی میز کار گروه تخصصی



معاون برنامه‌ریزی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور تأکید کرد که استفاده از تکنولوژی‌های روز دنیا در حوزه IT و ITS در حمل و نقل جاده‌ای کشور با مطالعات، تحقیق و پژوهش‌های علمی و اجرایی و با استفاده از ظرفیت بخش خصوصی دانش‌بنیان و تجربیات گذشته در کشور انجام می‌شود.

فرامرز مداح در همین ارتباط با اشاره به راهاندازی سامانه سپهتن اظهار داشت: «یکی از موضوعات مهم در بخش حمل و نقل جاده‌ای سامانه پیمایش هوشمند تردد ناوگان (سپهتن) است که پیش از این در حوزه ناوگان حمل و نقل مسافری با درخواست و مطالعات لازم از سوی نهادها و سازمان‌های مسئول طراحی و اجرایی شده است.»

وی در خصوص تصمیم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای برای ادامه فعالیت سامانه پایش هوشمند تردد ناوگان، گفت: «برخی از رانندگان معترض به نصب سپهتن در درون وسائل نقلیه خود هستند اما از آنجایی که این سامانه نهایتاً منجر به کاهش تخلفات و حوادث شده است و اثرات بسیار مثبتی در بالا رفتن ضریب ایمنی

پیشرفته را در حمل و نقل جاده‌ای در بسیاری از کشورهای دنیا امری ضروری دانست و ادامه داد: «در سال‌های اخیر با انجام طرح‌های مختلف هوشمندسازی جاده‌ها مدیریت بر سفرها و جابجایی‌ها در کشور ارتقای مناسبی داشته است، ضمن آنکه داده‌های این سیستم‌ها نه تنها برای مدیریت بر بخش حمل و نقل جاده‌ای و طراحی‌های جدید در جهت افزایش بهره‌وری موثر بوده است، بلکه برای دسترسی آزاد به اطلاعات هموطنان برای سفری ایمن و مطمئن کاربرد دارد.»

معاون برنامه‌ریزی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای خاطرنشان کرد: «طرح سامانه سپهتن از ابتدا با هدف ارتقای ایمنی و نظارت دقیق بر عملکرد این ناوگان از سوی مراجع و مسئولین ذی‌ربط، افزایش بهره‌وری در بخش حمل و نقل جاده‌ای و همچنین حذف توقف‌ها در ایستگاه‌های کنترل طرح‌ریزی شده است.

ضمن آنکه از آنجا که خطای انسانی در رانندگی حدود نصف تلفات جاده‌ای را شامل می‌شود، خوشبختانه نصب این سامانه توانست تا حدود زیادی جلوی تخلفات انسانی را بگیرد و راننده را به دقت نظر بیشتری هدایت کند.»

سفرهای هموطنان عزیز با ناوگان حمل و نقل عمومی مسافر داشته است، لذا به احترام درخواست این گروه از رانندگان، نصب سامانه سپهتن و ادامه اجرای این طرح در بخش و یا حذف دوربین آن مقرر است موضوع در کارگروهی متشکل از نهادها و سازمان‌های ذیربط و مرتبط و صاحب‌نظران بررسی و تصمیم‌گیری شود.»

مداح استفاده از سیستم‌های نوین و



اسکانیا

علم و فناوری

گردشگری

فرهنگ و هنر

سلامت

ورزش

News



گفتگو با «مهدی عالی» طراح و نصاب کف پوش اتوبوس

مانمای داخل اتوبوس‌ها را شیک می‌کنیم!

صنعت حمل و نقل مسافری در دنیای مدرن امروز با پیشرفت تکنولوژی هر روز شرایط جدیدی به خود می‌بیند و طبیعی است که هر تولیدکننده‌ای که نتواند خود را با سرعت پیشرفت این صنعت همراه کند، از بازار عقب می‌ماند و محکوم به شکست است. از این رو، بسیاری از شرکت‌های تولیدکننده صنعت حمل و نقل مسافری سعی می‌کنند با به‌کارگیری تکنولوژی‌های روز از رقبای خود عقب نمانند و سهم‌شان از بازار را حفظ کنند و حتی توسعه دهند. اما در کنار این صنعت بزرگ، سال‌هاست مشاغل کوچکی شکل گرفته است که اگر چه شاید کارشان زیاد به چشم نیاید اما به عنوان یک مکمل، نقش مهمی در رفاه و حال خوب مسافران دارند. یکی از این مشاغل، طراحی و نصب کف‌پوش در اتوبوس‌های مسافربری بین‌شهری است؛ شغلی که هم نیازمند ظرافت است و هم کیفیت. با «مهدی عالی» یکی از چهره‌های شاخص این شغل در این شماره کالسه سبز به گفتگو نشستیم. او معتقد است کاری که می‌کند، نقش ویژه‌ای در زیبایی سالن اتوبوس‌ها دارد. این گفتگو را در ادامه بخوانید.

از کف‌پوش اتوبوس، نظافت است. ما باید آنقدر دقیق و حساب‌شده کف‌پوش‌ها را اندازه‌گیری کنیم که ذره‌ای خاک و حتی آب به زیر آن نفوذ نکند. ضمن اینکه کف‌پوشی که در اتوبوس‌ها مورد استفاده قرار می‌گیرد، نمی‌گذارد در زمان حرکت اتوبوس گرد و خاک در فضای داخل سالن پخش شود و مسافران را آذیت کند.

به لحاظ زیبایی چطور؟

حتماً می‌دانید که زیبایی فضای سالن اتوبوس چقدر برای مسافران مهم است و

نظافت، مرتب جلوه‌دادن و حتی زیبایی سالن کمک می‌کند تقریباً شامل می‌شود. ماکف سالن را با ظرافت خاصی کف‌پوش می‌زنیم، سلفون روی صندلی‌های تخت‌شو را انجام می‌دهیم و در عین حال پرده اتوبوس‌ها را نیز طراحی و نصب می‌کنیم. البته ریزه‌کاری‌های دیگری مثل کف‌پوش کف صندوق بار، زیرسری‌های قابل شستشوی صندلی‌ها و کفی‌های قطور ورودی اتوبوس‌ها را هم انجام می‌دهیم.

ظرافت در کار شما چه اهمیتی دارد؟

اصلی‌ترین دلیل مالکان برای استفاده

از چه زمانی و چطور حرفه‌تان را در زمینه کف‌پوش خودرو شروع کردید؟

من از سال ۸۱ کارم را با کف‌پوش کامیون‌های آن زمان شروع کردم و چند سالی در این حوزه کار کردم. اما از سال ۸۴ به خاطر علاقه‌ای که به اتوبوس و زیبایی‌هایش داشتم، فعالیتیم را در این بخش دنبال کردم.

وقتی می‌گویید خدمات کف‌پوش اتوبوس را انجام می‌دهید، دقیقاً چه کارهایی را شامل می‌شود؟

هر چیزی را که در داخل سالن اتوبوس به

کالسه

[۱۰]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۴۹ - خرداد ماه ۱۳۹۷

بازار کارتان چطور است؟

خدا را شکر، بد نیست. البته ما همکاران زیادی در این حوزه داریم اما به واسطه کیفیت کار مجموعه ما، می‌توانم ادعا کنم که تقریباً ۸۰ درصد اتوبوس‌های درسا و مارال تولید شرکت عقاب‌افشان برای خدمات کف‌پوش و تزئینات به ما مراجعه می‌کنند.

به عنوان کسی که سالن اتوبوس‌های مختلف را دیده، نظرتان از دیدگاه تخصصی درباره سالن اتوبوس‌های مارال و درسا چیست؟

بخشی از کار ما اتوبوس‌های اسکانیاست و بعضاً اتوبوس‌های دیگری هم برای دریافت خدمات به مجموعه ما مراجعه می‌کنند. بدون اغراق عرض می‌کنم که با وجود همه زیبایی‌هایی که سالن اتوبوس‌های موجود در بازار ایران دارد، سالن اتوبوس‌های مارال و درسای اسکانیا به لحاظ جذابیت چیز دیگریست. سالن این اتوبوس‌ها باز است و تردد در آن به سهولت انجام می‌گیرد، ضمن آنکه بعد از نصب کف‌پوش و تزئینات دیگر، درسا و مارال نسبت به دیگر اتوبوس‌ها زیباتر می‌شوند.

معمولاً کار شما بر روی هر اتوبوس چقدر زمان می‌برد؟

این بستگی به میزان کارهای مورد نیاز مالک دارد اما طراحی، برش و نصب کف‌پوش‌ها معمولاً بین ۷ تا ۸ ساعت زمان می‌برد.

سؤال مهم اینکه در زمان اندازه‌گیری و نصب کف‌پوش‌ها، صندلی‌های اتوبوس را باز می‌کنید؟

خیر، نیازی به انجام این کار نیست و صندلی‌ها به هیچ‌وجه باز یا دستکاری نمی‌شوند. کف‌پوش‌های ما کاملاً متحرک هستند و بعد از طراحی و برش، با دقت کامل در جای خود نصب می‌شوند و کوچکترین درزی در آن مشاهده نمی‌شود.

بفرمایید که در روز چند اتوبوس به شما مراجعه و خدمات دریافت می‌کنند؟

معمولاً ۴ اتوبوس مراجعه می‌کنند و پرسنل ما خدمات درخواستی را به بهترین نحو ارائه می‌دهند.

می‌کنند، اما بعد از این مدت به واسطه اینکه دائماً زیر پا هستند و ممکن است به دلایل مختلف آسیب ببینند، مالکان اتوبوس‌ها به این نتیجه می‌رسند که از کف‌پوش جدید استفاده کنند.



در انتخاب آنها تأثیر می‌گذارد. کف‌پوش اتوبوس‌ها غیر از نقشی که در تمیز جلوه دادن سالن اتوبوس‌ها دارد، نقش بسیار مهمی هم در زیبایی سالن ایفا می‌کند. برای مثال، خیلی از مالکان دوست دارند به لحاظ رنگ‌بندی داخل سالن اتوبوس‌شان اصطلاحاً «همه‌رنگ» باشد. ما بنا به سلیقه این مالکان رنگ کف‌پوش را همه‌رنگ با رنگ بدنه و سقف سالن انتخاب و با همان ظرافتی که گفتم طراحی و نصب می‌کنیم. این کار در کنار رنگ پرده‌ها، صندلی‌ها و حتی زیرسری صندلی‌ها جلوه بسیار زیبایی به نمای داخلی اتوبوس می‌دهد و آن را از دید مسافر اصطلاحاً شیک می‌کند. همین هزینه کمتر از ۲ میلیون تومانی موجب می‌گردد وقتی مسافر وارد می‌شود احساس خیلی خوبی داشته باشد.

خاطرمان هست که در گذشته نه چندان دور از فرش به عنوان کف‌پوش اتوبوس‌ها استفاده می‌شد اما امروزه همه چیز فرق کرده است. در این باره توضیح می‌دهید؟

بله درست است. در گذشته از یک فرش بلند یک‌تکه روی کف راهرو سالن اتوبوس‌ها استفاده می‌شد که شاید فقط همان روزهای اول زیبایی کمی به فضا می‌داد اما بعدها وقتی کهنه و کثیف می‌شد تقریباً کارایی خودش را از دست می‌داد اما امروزه ما از یک جنس مرغوب پلاستیکی استفاده می‌کنیم که ضمن دوام بسیار بالا، قابلیت «همه‌رنگ‌شدن» با فضا را نیز دارد و در عین حال به نظافت هم بسیار کمک می‌کند.

این کف‌پوش‌ها کجا تولید می‌شوند و چگونه به دست شما می‌رسند؟

خوشبختانه کف‌پوش‌ها برخلاف خیلی از وسایل موجود در بازار که چینی هستند، در ایران تولید می‌شوند و ما هر میزان که بخواهیم سفارش می‌دهیم و برای مان ارسال می‌شود.

عمر مفید کف‌پوشی که استفاده می‌کنید معمولاً چقدر است؟

اگر شرایط عادی باشد و نگهداری درستی از این کف‌پوش‌ها شود معمولاً تا سه سال هم دوام می‌آورند و کارایی خود را حفظ



نگاهی به ۱۰ سال تولید اتوبوس مارال در شرکت عقاب افشان

«مارال» ماندگارترین محصول ناوگان مسافری ایران

احسان قائمی‌نژاد؛ فعال صنعت اتوبوس‌سازی در یادداشتی برای ماهنامه «کالسکه سبز» به روند تولید و تحول اتوبوس مارال، مهم‌ترین محصول یک دهه گذشته و حال حاضر ناوگان مسافری ایران که در شرکت عقاب افشان تولید می‌شود، پرداخته است که آن را در ادامه می‌خوانید.

می‌رسد. دیزاین آیرودینامیکی مارال با افزودن باربند از بالای شیشه جلو مصطلح به ابرویی و امتداد طولی آن تا بعد از یونیت کولر نصب شده روی سقف، حس ایستایی بیشتری را به بیننده القا می‌کند. بدیهی است اجرای خوش فرم و منحنی سرستون‌های جلو و عقب با نیت کلاف شدن، تقویت و استحکام اسکلت، این امکان را جهت نصب شیشه‌های جانبی به صورت موزون و زیباتر می‌پایا ساخته است. نکته مهم اینکه تقسیم و مهندسی بی‌عیب و نقص طراحی جعبه و محفظه بار و توشه مسافر در هر دو تیپ تولیدی دوماحور و سه محور و افزودن جعبه‌های فوقانی کوچک روی گلگیرها به صورت اختصاصی جهت حمل اقلام و ابزار یدکی امکان استفاده کاربردی و مفیدتری را به رانندگان و مالکان ارائه می‌کند. مارال از ابتدای قرار گرفتن در خط تولید با بهره‌گیری از طرح گرافیکی منحصر بفرد سر عقاب به نماد انحصاری‌ترین اتوبوس مسافری تبدیل

شماره ۱۰ سال تولید اتوبوس مارال در شرکت عقاب افشان به اثبات می‌رساند و در نگاه اول تغییر محسوسی را به نظر نمی‌آورد اما به سرعت وجه تمایز و تفاوت‌های آن نسبت به محصول قبلی و فراگیر اتوبوس کلاسیک اسکانیا در ذهن بیننده به تثبیت



تولید پرتیراژترین محصول برون‌شهری صنعت اتوبوس‌سازی ایران در نیمه اول سال هشتاد و هفت



با اتکاء به طراحی نوین و اجرایی متفاوت در دستور کار واحد مهندسی کارخانه عقاب افشان قرار گرفت. اولویت‌بندی در تأمین خواسته‌های مصرف‌کنندگان با عنایت به نیازهای بومی یک اتوبوس برون‌شهری زمینه‌ساز تولید محصولی شد که حالا در پایان یک دهه حضور درخشان می‌توان به مواردی که بیشتر تداعی رمز و راز موفقیت و اقبال عمومی آن هست، اشاره نمود.

حفظ شکل ظاهری محدب پوسته جلو با انحنا کمتر و البته با چراغ‌هایی خطی و چیدمان نیمه پلکانی و در عین حال، اختصاص قاب شبرنگ عمودی چراغ‌های دایره‌ای شکل پوسته عقب، هر چند وفاداری خود را به طراحی پایه اتوبوس‌های تولیدی

تمامی خریداران و سرمایه‌گذاران جهت ایجاد یک بازار رقابتی و مصرفی مهیا کرد. دیری نپائید که این تدبیر، مسافران ناوگان جاده‌ای کشور را بسته به توان و بضاعت اقتصادی در تمامی مسیرهای مواصلاتی کشور با گزینه‌های کیفی و متنوع مواجه ساخت و تحولی در ارائه خدمات و سرویس‌دهی مدرن و امروزی به وجود آورد.

مجموعه این تغییرات و نوآوری‌ها موجبات غافلگیری عموم علاقه‌مندان و بازدیدکنندگان از نمایشگاه حمل و نقل آذر ماه سال هشتادوهفت را فراهم ساخت. تلفیقی از ظاهر، پوشش چند لایه رنگ بدنه، تزئینات داخلی متفاوت، ظرفیت‌های گوناگون و ترکیب مواد مصرفی موزون در همسان‌سازی رنگ و طرح مخمل صندلی، سقف، پرده و نورپردازی کابین مسافری در همان ابتدای راه نویدبخش ورود و حضور رقابتی‌ترین محصول ناوگان مسافری کشور شد.

بی‌شک مهمترین وجه امتیاز و برتری مارال، حفظ اصالت آن در بین مسافران و مجموعه‌های حمل و نقل بزرگ و مطرح کشور بوده، آن هم در شرایطی که همگام با تکنولوژی و به روز شدن شاسی‌های شرکت نامدار و با سابقه اسکانیا در انواع پیشرفته‌های متنوع با توان ۱۲ و ۱۳ لیتری با مجموعه‌ای از تغییرات ریز و درشت فنی در نسل‌های یورو سه، چهار و نسل پنجم پیش رو مجموعه عقاب‌افشان را به سمت استفاده از انواع شاسی‌های فوق در دو تیپ دو و سه محور مارال در ده سال گذشته سوق داده است. ضمن اینکه پشتیبانی و گستردگی شبکه خدمات فنی پس از فروش در سراسر ایران و در دسترس بودن اقلام بدنه و یدکی با توجه به تنوع شاسی‌های مصرفی برگ برنده شرکت تولیدی و صنعتی عقاب‌افشان به عنوان رکورددار تولید پرتیراژترین اتوبوس برون شهری ایران است. دوستداران تولیدات شرکت عقاب افشان حالا چشم انتظار اتخاذ سیاست‌گذاری‌های آتی مدیران و طراحان این مجموعه جهت معرفی یا رونمایی از نسل دوم اتوبوس محبوب و پرتیراژ مارال در آغاز دهه دوم فعالیت این محصول ماندگار هستند، موضوعی که باید دید آیا شاهد تحقق این تحول در قلب تولید اتوبوس‌های عقاب اسکانیا در شهر سمنان خواهیم بود؟

و یکنواختی را برای سفرهای شبانه با اتوبوس مارال فراهم ساخته است.

به همه این ویژگی‌ها قابلیت فنی و مهندسی طراحان اتاق مارال در بخش اسکلت و پایه‌گذاری‌های متنوع ریل جهت نصب و چیدمان سه تیپ صندلی را به عنوان یکی از مهمترین مزیت‌های این محصول در بین مصرف‌کنندگان اضافه کنید. ظرفیت‌سازی اتوبوس سه محور مارال به دو تیپ جفت صندلی ۵۴ نفره و تک صندلی ۲۹ نفره تخت شو و نصب صندلی در ظرفیت‌های جفت ۴۴ نفره، تک صندلی ۳۰ و ۳۲ نفره و البته ۲۵ نفره تخت‌شو در مدل دو محور مارال که تمام نمونه‌های تخت‌شو قابلیت نصب مانی‌تور را هم دارا هستند، برای نخستین بار در صنعت اتوبوس‌سازی ایران عرصه‌ای بی‌بدیل برای



شد. این طرح به استناد فرم سرستون‌های جانبی با حالت سربه زیر به لحاظ القای بصری حس فروتنی به این محصول سنگین بخشیده است. پوشش سه رنگ با تلفیق طیف وسیعی از رنگ‌های مکمل و متضاد روغنی و متالیک، ظاهری متنوع در قالب کلاسیک، مدرن و بعضاً اسپورت به بدنه مارال داد. ضمن آنکه کارخانه عقاب در واحد نقاشی گامی فراتر از امکانات و سطح توقع بازار و انتظار مصرف‌کنندگان برداشت و این رنگ‌آمیزی‌ها در تولیدات نیمه اول یک دهه گذشته این محصول، امکان انتخاب رنگ را از لحاظ تنوع و کیفیت به سخت‌ترین کار ممکن برای عموم خریداران مارال تبدیل ساخت.

طراحی‌های جامع صورت پذیرفته در بدنه بیرونی و اجزای داخلی این محصول همگی تحت سیاست‌های خودباوری و مهندسی داخلی و با مدنظر داشتن کسر هزینه‌های سرسام‌آور تعمیر و نگهداری آن‌ها در طول عمر این اتوبوس در مقایسه با اقلام مشابه خارجی به سرانجام رسیده‌اند. از بارزترین نمونه‌های طراحی شده مارال می‌توان به اجرای کم‌نظیر و کاربردی داشبورد در سه تیپ تولیدی فایبرگلاس، فوم تزریقی و چرم دوردوخت اشاره کرد که مورد آخر با اقبال فراوانی بین مخاطبانش مواجه شد. تبدیل شیشه جانبی راننده از حالت کشویی و دستی در نمونه‌های تولیدی قبل به شکل شیشه بالابر برقی با اتکاء به موتور و مکانیزم کم استهلاک داخلی از دیگر مزیت‌های اقلام تزئیناتی این محصول به شمار می‌رود. تربیم و پوشش یکسان تمام ستون‌های داخلی از ابتدا تا انتها با فن‌آوری ساخت و تزریق قاب‌های ABS که فارغ از زیبایی چشمگیرش می‌توان به جرأت ادعا کرد که در اجرای آن مجموعه مهندسی کارخانه عقاب‌افشان قدمی به بلندی گذر از یک جهش ده ساله را برای ثبت در کارنامه دست‌آوردهای فنی خودشان برداشتند. ضمن آنکه تغییر از حالت لخت و یکنواخت پارچه و پلیسه شدن پرده‌های جانبی به شبکه سالن مسافری مارال می‌افزاید و البته در عین حال باید توجه داشت که بهره بردن از قاب‌های عمودی سرکانال کولر و سید بار داخل سالن اتوبوس برای نصب چراغ‌های مدرن و امروزی LED امکان نورپردازی دلنواز

با شروع موج مسافرت‌های تابستانی به قوانین بیشتر احترام بگذاریم

آداب و اخلاق رانندگی از نگاه اسلام



محمدجواد معموری
یژوشگر

بیشتر کمتر از ۲۰۰ سال قبل و پیش از ظهور وسایل نقلیه موتوری، برای حمل و نقل، سوار بر چهارپایانی از قبیل اسب، الاغ و شتر می‌شد. انسان‌ها به طور مستمر، مشغول به طراحی و تولید طیف وسیع و متنوعی از وسایل نقلیه موتوری - به صورت اتومبیل و موتور سیکلت - بودند که بهتر، قوی‌تر، سریع‌تر و بسیار کارآمدتر از چهارپایان باشند. جهان مدرن همواره شاهد سرعت فزاینده توسعه و تحول است، و این از نعمت‌ها و الطاف خداوند به بنی‌آدم است که می‌تواند همیشه از پیشرفت‌های علمی و تکنولوژیک برخوردار و بهره‌مند شود. خداوند در قرآن می‌فرماید: «و نیز اسب‌ها و استرها و الاغ‌ها را آفرید تا بر آنها سوار شوید و هم مایه زینت شما باشد و چیزها (وسایل نقلیه دیگری) می‌آفریند که شما نمی‌دانید» (۱)

بزرگ‌تر شدن جوامع و سریع‌تر شدن وسایل نقلیه، مشکلاتی را نیز در پی داشته است که در گذشته نیز کم یا بیش مطرح بود. خشم و عصبانیت در هنگام رانندگی، عدم رسیدگی به وسیله نقلیه، تجاوز به حقوق دیگر استفاده‌کنندگان از راه‌ها، عدم رعایت قوانین و... همه از موارد ناسپاسی و قدرشناسی نسبت به نعمت وسایل نقلیه است. مسؤولیت‌پذیری و نمایش بهترین رفتار در اعمال خود، از جمله صفات ستودنی انسانی است. پیامبر خدا (ص) می‌فرماید: «بهترین شما، کسانی هستند که بهترین رفتار و شخصیت را دارند» (۲)

است: «بسم الله والحمد لله، سبحان الذی سخر لنا هذا وما كنا له مقرنین، وإنا إلی ربنا لمنقلبون، الحمد لله، الحمد لله، الحمد لله، الله اکبر، الله اکبر، الله اکبر، سبحانک اللهم إنی ظلمت نفسی فاغفر لی، فإنه لا یغفر الذنوب إلا أنت.» (بسم الله والحمد لله، پاک و منزّه است کسی که این را برای ما رام و مسخر کرد، و گر نه ما توانایی آن را نداشتیم، و ما به سوی پروردگارمان بازخواهیم گشت. الحمد لله، الحمد لله، الحمد لله، الله اکبر، الله اکبر، الله اکبر، خدا یا پاک و منزّه هستی و من بر خویشتن ستم کردم، پس مرا ببخش که هیچ کسی غیر تو گناهان را نمی‌بخشد.)

۲- قوانین ترافیکی را هنگام رانندگی نقض نکنید!

اطاعت از کارشناسان و مسؤولان امر (اولی الامر)، وظیفه دینی ما است، و این شامل کسانی می‌شود که مسؤول امور دولتی مانند امور بهداشت و سلامت، آموزش، حمل و نقل و... هستند. سازمان‌های دولتی، قوانین و مقرراتی را برای ایجاد محیطی مناسب و امن برای افراد وضع کردند، و شهروندان با احترام گذاشتن به این قوانین، بیشترین منفعت را می‌برند. هدف اصلی مسؤولان حمل و نقل، حفظ جان و تضمین ایمنی در جاده‌ها از طریق الزام افراد به رانندگی مسؤولانه است؛ برای نمونه، داشتن گواهینامه، برای نشان دادن صلاحیت فرد برای رانندگی ضرورت دارد.

کسانی از ما که رانندگی می‌کنند و یا هر نوع وسیله نقلیه‌ای را می‌رانند، باید این سخن جامع از پیامبر (ص) در مورد اخلاق و آداب رانندگی را به خاطر داشته باشند. در ادامه به نکات مهم و ضروری پرداخته می‌شود که ما نیاز داریم در حین رانندگی بدانیم و انجام دهیم:

۱- هنگام ورود به خودرو، دعا کنید!

پیروی از سنت نبوی در تمام امور جزئی و آن چه پیامبر به ما آموخته است، اهمیت دارد. زمانی که ما وارد خودرو می‌شویم (یا بر روی موتور می‌نشینیم) باید بسم‌الله و سپس بقیه اذکار وارد شده را بگوییم. علی بن ربیعہ نقل می‌کند: من دیدم چهارپایی برای علی بن ابی‌طالب آوردند، و زمانی که او پایش را بر روی آن گذاشت، بسم‌الله گفت و زمانی که بر روی پشت حیوان قرار گرفت، الحمد لله گفت. سپس چنین دعا کرد: «سُبْحَانَ الَّذِی سَخَّرَ لَنَا هَذَا وَمَا كُنَّا لَهُ مُقَرَّنِینَ» (پاک است کسی که این را برای ما رام کرد و گر نه ما را یارای رام‌ساختن آن‌ها نبود). سپس سه بار الحمد لله، و سه بار الله اکبر گفت و از خدا خواست: «سبحانک إنی ظلمت نفسی فاغفر لی فإنه لا یغفر الذنوب إلا أنت» (تو پاک و منزّه هستی و من به خود ستم کردم؛ پس مرا ببخش که هیچ کسی غیر تو گناهان را نمی‌بخشد) (۳)

زمانی که به سفر یا سیاحتی طولانی، به خارج از منطقه یا شهر می‌روید، دعای زیر توصیه شده

هر یک از این تخلفات، از بی‌مبالاتی در رانندگی و تصمیم‌های عجولانه ناشی می‌شود. این تخلفات می‌توانند به ایجاد مزاحمت تا بروز تلفات جانی بینجامند. سرعت بیش از حد و استفاده از تلفن همراه در حین رانندگی، به خاطر عجله و بی‌حوصلگی است. پیامبر اعظم (ص) می‌فرمایند: «درنگ و حوصله کردن از خداوند و عجله کردن از صفات شیطان است.» (۱۰)

بسیار مهم است که مسلمانان حوصله کنند و صبور باشند، و از خطرهای غیر ضروری که موجب آسیب رساندن به جان و مال مردم می‌شود، اجتناب کنند. انس بن مالک نقل می‌کند که پیامبر خدا (ص) در مسافرت بود، و غلامی به نام انجشه داشت که شتری را در حالی که زنان بر آن سوار بودند، با سرعت می‌رانند. پیامبر او را سرزنش کرد و فرمود: «وای بر تو انجشه! مراقب جام‌های شیشه (زنان) باش!» (۱۱)

نووی در شرح این حدیث می‌گوید که پیشتر به انجشه هشدار داده شده بود که از سرعت خود بکاهد؛ چرا که حرکت سریع موجب تکان خوردن و کوفتگی مسافران می‌شود. پیامبر او را از آواز خواندن برای شتر (جهت تسریع در حرکت) و محکم گرفتن افسار شتر منع کرده بود. زیرا شدت حرکت باعث ضعف و سستی مسافران زن می‌شود و برای سلامتی آنان خطر دارد. (۱۲)

۴- خشم جاده‌ای!

خشم جاده‌ای که اشاره به رفتار پرخاشگرانه و یا همراه با عصبانیت راننده یک خودرو و یا سایر وسایل حمل و نقل جاده‌ای است، ناشی از عصبانیت و عدم کنترل بر رفتار و گفتار است که به صورت پرخاشگری نمود می‌یابد. چنین رفتاری در رانندگی می‌تواند شامل حرکات بی‌ادبانه، توهین‌های کلامی، رانندگی به شیوه‌ای نامن و یا تهدیدآمیز باشد. خشم جاده‌ای می‌تواند به مجادلات، ضرب و جرح و برخورد و حتی مرگ منجر شود. خشم جاده‌ای، حالت افراطی از پرخاشگری در رانندگی است و موارد زیر از میان نمونه‌های

۳- در جاده بی‌پروا و بی‌ملاحظه نباشید!

بی‌مبالاتی به طور معمول، نتیجه بی‌دقتی است، و این امر، به طور قطع براننده یک مسلمان نیست. در حدیثی از پیامبر (ص) در کتاب سنن ترمذی آمده است: «مشتاق چیزی باشید که برای شما مفید است و از خدا کمک بطلبید و بی‌مبالات نباشید.» پیامبر (ص) در حدیثی صریح و گویا می‌فرماید: «لا ضرر ولا ضرار فی الاسلام» (هیچ گونه ضرر رساندن و تضییع حقی در اسلام پذیرفته نیست). بنابراین، توجه به امنیت به خود و دیگران در هنگام رانندگی، اهداف شریعت را باز می‌تابد که حرمت و قداست جان، دین، ناموس، مال و خرد را تضمین می‌کند. بی‌توجهی و بی‌مبالاتی در هر چیزی، برخلاف روح این اهداف است و می‌تواند مضر باشد. در واقع، ما مجاز به خطر کردن در مواردی که می‌تواند منجر به جراحت جدی یا مرگ کسی شود، نیستیم. پیامبر اکرم در خطبه آخر خود، به طور صریحی هشدار می‌دهد: «همانا خداوند متعال، بر جان و مال شما را حرمت بخشید، همان گونه که این روز از این ماه و این سرزمین، حرمت دارد.» (۸)

این امور، محترم هستند و باید بدترین لحن از هتک حرمت آنها نهی شده است. افزون بر این، ترساندن دیگران با خطر کردن‌های عامدانه و غیرمسئولانه، مجاز نیست؛ چرا که باعث ارباب و ترساندن سرنشینان خودرو و دیگر استفاده‌کنندگان از راه و پیاده‌روها می‌شود. پیامبر اکرم (ص) می‌فرماید: «بر هیچ مسلمانی جایز نیست که مسلمان دیگری را بترساند.» (۹)

از این قاعده کلی درمی‌یابیم که هر کاری که موجب ترس، وحشت، رعب، دلهره و اضطراب شود، مجاز نیست، و این حالت‌ها به طور معمول ناشی از بی‌پروایی است. معمول‌ترین تخلفات رانندگی که ناشی از بی‌احتیاطی و رفتارهای عجولانه و مواردی از این دست می‌شود، به شرح زیر است: ۱- سرعت؛ ۲- پارک غیر مجاز؛ ۳- استفاده از تلفن همراه.

همچنین همراه داشتن اسناد مالکیت خودرو برای احراز مالکیت راننده و شایستگی خودرو برای حرکت، لازم است. بستن کمربند ایمنی و استفاده از کلاه ایمنی و... موارد دیگری از این دست است. برای راه‌ها نیز قوانینی وجود دارد که مقررات ترافیکی را مشخص می‌کنند؛ مانند توجه به علائم رانندگی، عدم تجاوز از سرعت مجاز، ایستادن پیش از خطوط عابر پیاده و... وظیفه ما به عنوان راننده خودرو یا موتورسوار، پیروی از تمام این مقررات در راستای اطاعت از اولی‌الامر (مسئولان امر) است.

خداوند متعال در قرآن کریم می‌فرماید: «ای کسانی که ایمان آورده‌اید! اطاعت کنید خدا را و اطاعت کنید پیامبر خدا را و صاحبان امر از میان خود.» (۴)

پیامبر خدا (ص) نیز می‌فرماید: «به امر حاکم گوش بده و اطاعت کن، چه آن را بیسنندی و چه ناخوش داری، تا جایی که به معصیتی امر نکرده باشد. پس اگر به معصیت امر کرد، دیگر شنوایی و اطاعت جایز نیست.» (۵) همچنین می‌فرماید: «در معصیت خداوند، بندگی و طاعتی نیست.» (۶) نیز می‌فرماید: «در معصیت خالق، از مخلوق اطاعت نکن.» (۷)

مبارکپوری در تحفه الأحوذی، شرحی بر اولین حدیث دارد و می‌گوید استدلالی در حدیث وجود دارد که نشان می‌دهد اطاعت از دستور مقام‌های حاکم در صورتی که خلاف شرع نباشد، بر مسلمانان واجب است. گوش دادن به امر حاکم و پیروی از او بر هر مسلمانی ضروری است، چه دستور حاکم مطابق با خواسته فرد باشد و چه نباشد. اما اگر حکم و دستور، مستلزم فساد (معصیت و گناه) باشد، در این صورت، اطاعت و تمکینی بر آن لازم نیست.

بنابراین، اگر مقام‌های مسئول به بستن کمربند و استفاده از کلاه ایمنی و احترام به دیگر قوانین ترافیکی دستور دهند، بر هر مسلمانی اطاعت از این گونه قوانین عام‌المنفعه واجب است. این قوانین برای تضمین جاده‌ای امن و محافظت از جان و مال مردم وضع شده‌اند.



بسیار از این دست، انتخاب شده‌اند:

- ✱ به طور کلی رانندگی پرسرعت و پرخاشگرانه، از جمله افزایش ناگهانی سرعت، ترمز کردن و نزدیک شدن بیش از اندازه به ماشین جلویی؛
- ✱ تجاوز به خطوط حرکت دیگران و یا جلوگیری عمدی از ورود دیگران به خطوط رانندگی؛
- ✱ تعقیب رانندگان دیگر، چراغ زدن و بوق زدن بیش از حد؛
- ✱ فریاد زدن یا نشان دادن حرکت‌های زشت فیزیکی به عابران پیاده یا دیگر حاضران کنار جاده.

توانایی انتقام را داشت، خداوند در روز قیامت در مقابل همه، او را صدا می‌زند و به او حق انتخاب حوریه بهشتی می‌دهد. طبرانی و بیهقی نیز در روایتی به نقل از انس بن مالک آورده‌اند که پیامبر (ص) فرمود: هر کس خشم خود را مهار کند، خداوند از مجازات او در روز قیامت چشم می‌پوشد.

ج) سکوت و نمایش فرزانیگی

پیامبر (ص) می‌فرماید: اگر کسی از شما خشمگین شود، سکوت اختیار کند. (۱۸) بنا به این سفارش پیامبر، هر گاه رفتارهای ناگهانی و بدون فکر از انسانی در هنگام عصبانیت بروز باید، می‌تواند با سکوت، خود را مهار کند.

د) اجتناب از حساسیت بیش از حد

ابو سعید خدری در روایتی از پیامبر (ص) آورده است: «همانا برخی از شما به سرعت خشمگین می‌شوید و به سرعت آرام می‌گردید که این ویژگی، قبلی را پوشش می‌دهد. برخی دیگر به کندی خشمگین می‌شوید و به کندی آرام می‌گردید که این ویژگی، قبلی را پوشش می‌دهد. اما بهترین شما کسانی هستند که به کندی خشمگین می‌شوند و به سرعت آرام می‌گردند، و بدترین شما کسانی هستند که به سرعت خشمگین می‌شوند و به کندی آرام می‌گیرند.» پیامبر (ص) سپس ادامه می‌دهد: «از خشم بپرهیزید که همچون ذغال برافروخته‌ای در قلب بنی آدم است. آیا سرخی چشمان فرد خشمگین و ورم رگ‌های گردنش را ندیده‌اید؟ پس هرگاه حالتی از این را تجربه کردید، دراز بکشید و به زمین بچسبید.» (۱۹)

و این گونه، خشم با برگشتن به رفتار و منش مناسب، کنترل می‌شود.

ب) شناخت فواید و محاسن کنترل خشم در قرآن و سنت، پادشاه‌های بی‌شماری برای افرادی برشمرده شده است که خشم خود را کنترل می‌کنند که به تعداد اندکی از آنها در این مجال، اشاره می‌شود. خداوند در قرآن می‌فرماید: «بهشت برای پرهیزگاران آماده شده است» که خشم خود را فرو می‌برند و از خطای مردم می‌گذرند، و خدا نیکوکاران را دوست دارد. (۱۵) همچنین در آیه دیگری آمده است: «با آنها مدارا کن و عذرشان را بپذیر و به نیکی‌ها دعوت نما و از جاهلان روی بگردان (با آنها ستیزه نکن).» (۱۶)

ابن کثیر در ذیل این آیه در تفسیر خود نقل می‌کند: هاشم بن عروه از پدرش نقل کرد که خداوند به پیامبرش فرمان داد تا با افراد به خاطر رفتارشان مدارا کند. در صحیح بخاری، از هشام، از پدرش، عروه و او از برادرش، عبدالله بن زبیر نقل می‌کند: امر به مدارا کردن تنها درباره اخلاق (بد) مردم است... پیامبر خدا از جبرئیل درباره منظور این آیه پرسید، و جبرئیل پاسخ داد: خدا به تو فرمان داد تا از کسانی که به تو ستم کرده‌اند، در گذری و آنان که تو را محروم کرده‌اند، ببخشایی. (۱۷) طبرانی در معجم خود به نقل از پیامبر (ص) می‌آورد: هر کس، خشم خود را کنترل کند، خدا آتش را از او دور می‌کند، و هر کس زبان خویش را نگه دارد، خدا گناهانش را می‌پوشاند. در سنن ترمذی و ابوداود نیز، در حدیث دیگری از پیامبر (ص) آمده است: هر کس خشم خود را در حالتی کنترل کند که

خشم، احساسی هیجانی است که به عملی ترغیب می‌کند، و این عمل به طور معمول، منجر به آسیب رسیدن به دیگری یا بی‌عدالتی در حق او می‌شود. خشم، احساس قدرتمندی است که در فرد شدت می‌گیرد، و میل به انتقام ایجاد می‌کند، و ضرورت وارد عمل شدن علیه سوژه خشم را تشدید می‌کند. به سبب همین ماهیت ویرانگر خشم و عصبانیت کنترل نشده است که پیامبر از آن نهی کرد، و هنگامی که فردی از ایشان پند و اندرز طلب کرد، فرمود که خشمگین نشو، و همین سفارش را در هر سه باری که آن فرد از پیامبر نصیحتی خواست، تکرار کرد. (۱۳) در ادامه به چهار راهکار برگرفته از متون اسلامی جهت کمک به رانندگان مسلمان و دیگران برای غلبه بر خشم خود در شرایط مختلف اشاره می‌شود:

الف) پناه بردن به خدا از شر شیطان

پناه بردن به خدا از شر شیطان و از شر خود و اعمال اشتباه، اولین و بهترین توصیه است. سلیمان بن صرد روایت می‌کند که در نزد پیامبر بودیم که دو مرد یکدیگر را ناسزا می‌دادند و صورت یکی از آنها قرمز شده و رگ‌های گردنش متورم شده بود. پیامبر (ص) فرمودند که من کلامی را می‌دانم که اگر بگوید، خشم او فروکش خواهد کرد: اعوذ بالله من الشیطان الرجیم (پناه می‌برم به خدا از شر شیطان رانده شده) (۱۴) نیآوردی در کتاب «دب الدنیا والدین» می‌گوید که هر کس در زمان عصبانیت باید خدا را به یاد بیاورد؛ چون این امر موجب ترس از خدا و تسلیم شدن در برابر امر او می‌شود

۵- مراقبت از وسیله نقلیه و عدم تجاوز از ظرفیت و توانایی آن!

وسایل نقلیه موهبتی از سوی خدا هستند. بنابراین، بایستی مراقب آنها، همانند تمام دیگر نعمت‌هایش باشیم، و نباید به وضعیت آنها بی‌توجه باشیم. به عبارتی دیگر، باید اطمینان بیابیم که از وسایل نقلیه مناسب و سالم به لحاظ مکانیکی استفاده می‌کنیم و آنها را تمیز نگه می‌داریم. عبدالله بن جعفر نقل می‌کند که پیامبر اسلام (ص) در باغ مردی از انصار بود و شستری نیز در آن باغ وجود داشت. شتر با دیدن پیامبر، ناله کرد و اشک ریخت. پیامبر اشک‌های حیوان را پاک کرد و شتر آرام شد. سپس ایشان سراغ مالک شتر را گرفت و هنگامی که مالک شتر آمد، پیش از آن که حرفی بزند، پیامبر فرمود: «آیا از خدا نمی‌ترسی این حیوان که تو را بر آن مالک ساخته، آزار می‌دهی! او نزد من از تو شکایت کرد که خسته‌اش می‌کنی و گرسنه‌اش می‌گذاری.» (۲۰)

همچنین از پیامبر نقل شده است که فرمودند: «در رفتار با این حیوانات بی‌زبان، از خدا بترسید. هنگامی که سالم هستند، سوار آنها شوید و هنگامی که سالم هستند، آنها را بخورید.» (۲۱) از مقایسه بین وسایل نقلیه موتوری و شتر، در می‌یابیم که بدون غذا و مراقبت، شتر تسلیم بیماری می‌شود و مطمئناً می‌میرد؛ در حالی که غفلت از نگهداری و تعمیر وسایل نقلیه، منجر به از کارافتادگی آنها می‌شود و دردسر و مشکلات فراوانی را ایجاد می‌کند.

اما در مورد ظرفیت وسایل نقلیه، لازم به ذکر است که وسایل نقلیه با ظرفیت‌های مختلف مسافر طراحی شده‌اند. استفاده از این وسایل بیش از ظرفیت مجاز آنها، اثر سوء بر عملکرد خودرو داشته و غیر قابل اطمینان است. بنابراین، خطری برای زندگی افراد به شمار می‌رود. ابن حبان در شرح این جمله پیامبر (هنگامی که سالم هستند، سوار آنها شوید) می‌گوید: این سخن، دلیلی بر این است که افراد باید از راندن حیوانات ضعیف و فاقد صلاحیت اجتناب کنند تا زمانی که آنها سلامتی خود را باز یابند.

ابن سعد در کتاب «الطبقات»، به نقل از ابن دارم آورده است که عمر بن خطاب را می‌بیند در حالی که شتر خود را تازیانه می‌زند و بیش

از توانایی‌اش بر آن بار نهاده است، و به او می‌گوید: چرا باری بیش از توانایی شترت بر پشتش گذاشته‌ای؟ مواردی از این دست در سنت اسلامی فراوان یافت می‌شود. بنابراین، راننده مسلمان باید مطمئن باشد که وسیله نقلیه‌اش، مناسب استفاده‌ای است که از آن می‌کند، و همچنین با اضافه کردن تعداد مسافران و کارهای غیر مجاز دیگری، خطر نکند.

۶- مراعات حقوق راه‌ها!

جاده‌ها و خیابان‌ها و کوچه‌ها نیز حقی دارند که احترام به آن ضروری است. پیامبر به یاران خود فرمود: مبادا در راه‌ها بنشینید! آنها گفتند: ای پیامبر خدا، ما با هم جمع می‌شویم و در مسیر صحبت می‌کنیم. پیامبر فرمود: حق راه‌ها را محترم دارید. یاران پرسیدند: حق آنها چیست؟ و ایشان پاسخ داد: «چشم فروگذارید (چشم‌چرانی نکنید) و از آزار دست بردارید و سلام را پاسخ دهید و به نیکی امر کنید و از زشتی نهی کنید.» (۲۲)

بر هر راننده‌ای ضروری است که در مناطق مسکونی و محل‌هایی که در آنها عابر پیاده است، با احتیاط براند. این ضرورت برای موتورسواران نیز وجود دارد. از حدیث بالا می‌توانیم دریابیم که ما در راه‌ها وظیفه داریم که مزاحم افراد نشویم، به سلام به آنها پاسخ دهیم، مسیر را با زباله‌ها خود آلوده نکنیم و از هرگونه آزار و اذیت دیگر رانندگان و عابران بهره‌زیم.

همچنین از چشم‌چرانی به زنان نامحرم و خیره شدن به بلبوردهای تبلیغاتی غیر اخلاقی بهره‌زیم. فرمان کلی امر به معروف و نهی از منکر باید بر تمام اعمال راننده و غیر راننده، چه در داخل خودرو و چه خارج آن، حاکم باشد.

این امر می‌تواند شامل نگه داشتن افراد از مسابقه دادن‌های غیر قانونی در راه‌های عمومی برای تبریک گفتن به ماشین عروس در مراسم عروس‌کشان نیز شود.

خداوند با نعمت‌هایی که در اختیار انسان‌ها قرار داده است، به آنها اعتماد کرده است و انسان‌ها باید حداقل با استفاده از موهبت‌های الهی در بهترین شکل، قدر دان او باشند. خداوند همه ما را بر این امر موفق و توانا بسازد.

منابع:

۱. «وَالْخَيْلَ وَالْبِغَالَ وَالْحَمِيرَ لِتَرْكَبُوهَا وَزِينَةً وَيَخْلُقُ مَا لَا تَعْلَمُونَ» نحل/۱۶: ۸.
۲. صحیح بخاری، ۷۵۹/۴.
۳. نگاه کنید: سنن ابی داود، ۲۶۰۲؛ سنن ترمذی، ۳۴۴۶؛ سنن نسائی، ۸۷۹۹ و ۱۰۳۳۶. البانی در کتاب مختصر الشمائل المحمدیه، ص ۱۹۸ این حدیث را صحیح دانست.
۴. «يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا أَطِيعُوا اللَّهَ وَأَطِيعُوا الرَّسُولَ وَأُولِي الْأَمْرِ مِنْكُمْ» نساء/۴: ۵۹.
۵. «السمع والطاعة على المرء المسلم فيما أحب وكره ما لم يؤمر بمعصية فإن أمر بمعصية فلا سمع عليه ولا طاعة» صحاح بخاری، ۶۷۲۵؛ صحیح مسلم، ۱۸۳۹؛ سنن ترمذی، ۱۷۰۷.
۶. «لا طاعة في معصية الله» فتح الباری، ۱۳: ۱۳۲ دسته‌بندی شده به عنوان صحیح توسط احمد شاکر در عمدة التفاسیر، ۱: ۵۳۱.
۷. «لا طاعة لمخلوق في معصية الخالق» الصحیح الجامع، ۷۵۲۰.
۸. «إن دماؤکم وأموالکم حرام علیکم کحرمة یومکم هذا فی شهرکم هذا فی بلدکم» صحیح مسلم، ۱۲۱۸.
۹. «لا یحل لمسلم أن یروع مسلماً» سنن ابو داود، ۵۰۰۴؛ همچنین نک: سنن ترمذی، ۴: ۴۶۲؛ معجم الاوسط، ۱۶۷۳ و احادیث دیگری که البانی آنها را صحیح دسته‌بندی کرده است.
۱۰. «التأني من الله والعجلة من الشيطان» سنن بیهقی، ۱۰: ۱۰۴؛ شعب الایمان، ۴: ۸۹؛ مسند ابی یعلی، ۳: ۱۰۵۴؛ این حدیث توسط ابن حجر و البانی به عنوان حسن دسته‌بندی شده است. نک: سلسله الصحابه، ۴: ۴۰۴.
۱۱. «ویحک یا أنجشہ رویدک سوقک بالقواریر» صحیح بخاری، ۶۱۴۹؛ صحیح مسلم، ۲۳۲۳.
۱۲. نک: شرح صحیح مسلم، ۱۵: ۸۱.
۱۳. صحیح بخاری، ۶۱۱۶؛ همچنین نک: فتح الباری، ۱۰: ۴۵۶.
۱۴. صحیح بخاری، ۳۰۶۰، ۵۶۷۹، ۵۶۷۹.
۱۵. «وَالْكَاطِمِينَ الْغَيْظَ وَالْعَافِينَ عَنِ النَّاسِ وَاللَّهُ يُحِبُّ الْمُحْسِنِينَ» آل عمران/۳: ۱۳۴.
۱۶. «خَذِ الْعَفْوَ وَأْمُرْ بِالْعُرْفِ وَأَعْرِضْ عَنِ الْجَاهِلِينَ» اعراف/۷: ۱۹۹.
۱۷. نک: تفسیر القرآن العظیم، ذیل آیه.
۱۸. مسند احمد، ۱: ۳۲۹.
۱۹. سنن ترمذی، ۲۲۸۶.
۲۰. «أفلا تتقوا الله في هذه البهيمة التي ملك الله إياها فإنه شكي إلى أنك تجعیه وتدثیه» سنن ابو داود، ۲۱۹۰.
۲۱. سنن ابو داود، ۲۵۴۸.
۲۲. «غض البص وكف الأذى ورد السلام والأمر بالمعروف والنهي عن المنكر» صحیح مسلم، ۲۱۲۱.

اتاق خودرو شما در گرمای تابستان چگونه خنک می شود؟

آشنایی با فرایند تهویه مطبوع و سرمایش در صنعت خودرو

امروزه دیگر وجود سیستم تهویه مطبوع در خودروها به عنوان یک وسیله تزئینی و لوکس تلقی نمی شود بلکه به عنوان ضرورتی در طراحی اولیه مطرح می گردد که شرایط آسایش و راحتی محیطی برای مسافران در طول سفر را فراهم می کند. تهویه مطبوع در تجهیزات نوین خودرو، عضو جدایی ناپذیر و مهم طراحی اولیه شده است. سرنشینان خودرویی که از سیستم تهویه مطبوع پیشرفته و مجهز برخوردار است، احساس آرامش بیشتری می کنند و چه بسا در شرایط سخت رانندگی و جاده های طولانی، سختی چندانی را متحمل نمی شوند و سفر را با خاطره های خوش به پایان می رسانند. تهویه مطبوع به سیستمی گفته می شود که بتواند سه فاکتور رطوبت، دما و سرعت جریان هوا را کنترل کند [۱]. به صورت کلی، تمام سیستم های تهویه مطبوع بر یک اصل استوارند. سیستم های تهویه مطبوع در اتومبیل ها از نظر کارکرد و طرح به هم شبیهند، ولی کارخانجات سازنده خودروها از اجزای متفاوتی در محدوده مشخصات خود استفاده می کنند تا گرما و سرما را به محل مورد نظر منتقل کنند. در این مقاله سعی بر آن است که نحوه عملکرد سیستم تهویه مطبوع - تبرید برای خودروها تشریح گردد.

مقدمه

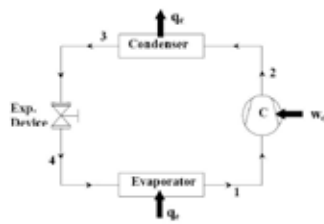
چرخه تهویه مطبوع - تبرید بر اساس فشار مبرد به دو بخش تقسیم می گردد؛ بخش کم فشار که شامل شیر انبساط حرارتی، اواپراتور و لوله مکش است و فشار آن با فشار تبخیر مبرد در اواپراتور برابری می کند، و قسمت پرفشار که شامل کمپرسور، کندانسور و مخزن ذخیره مایع است و فشار آن با فشار تقطیر مبرد در کندانسور برابری می کند.



تصویر ۲- سیستم تهویه مطبوع بر روی کادیلاک، ۱۹۳۹

تصویر ۱- اولین خودرو با سیستم تهویه مطبوع، طراحی و نصب توسط جان هامن از هوستون، تگزاس ۱۹۳۰

نقاط جداکننده قسمت های پرفشار و کم فشار سیستم، شیر انبساط حرارتی (که در آن فشار مبرد از فشار تقطیر به فشار تبخیر کاهش می یابد) و سوپاپ های خروجی کمپرسور (که بخار پرفشار پس از تراکم از طریق آنها تخلیه می گردد) هستند. چرخه تبرید دارای چهار بخش اصلی اواپراتور^۲، کمپرسور^۳، کندانسور^۴ و شیر انبساط^۵ است (تصویر ۳) [۲].



تصویر ۳- نحوه قرارگیری اجزای سیستم تبرید

اصول علمی سیستم تبرید بر اساس برخی از خواص فیزیکی مواد پایه ریزی شده است. برخی از مواد در طبیعت دارای سه فاز جامد، مایع و گاز هستند که در این ۳ فاز خواصی را نیز در ساختار فیزیکی خود برای هر ماده دربر می گیرند

برای مثال، آب دارای سه فاز جامد، مایع و گاز است؛ هر کدام از این فازها خواصی مختص به خود دارد و تبدیل شدن آن از هر فاز به فاز دیگر مستلزم دریافت یا از دست دادن انرژی و گرما است.

از سال ۱۸۸۴ میلادی که ویلیام وایتلی^۱ از قالب های یخ و نصب یک پروانه بهره برد تا هوای خنک را به درون کالسکه هدایت کند تا به امروز، تغییرات بسیاری در صنعت تهویه مطبوع با ایجاد شرایط بهبود مستمر و آسایش مسافران خودرو صورت پذیرفته است. در سال های اولیه تولید خودرو، اتومبیل ها چندان برای سرنشینان خود جای راحتی نبودند. در این خودروها کابین خودرو باز و با محیط اطراف در ارتباط بود و همین عامل، سرنشینان خودروها را در معرض تغییرات جوی قرار می داد. این مشکل در سال ۱۹۰۸ و با معرفی خودروهایی با کابین بسته مرتفع گردید. تنها روش خنک نگه داشتن و تهویه این خودروهای کابین بسته، باز کردن شیشه های کشویی این نوع خودروها به مقدار ۱۳ میلی متر بود که موجب جابه جایی هوای ناشی از حرکت خودرو و داخل شدن جریان هوای بیرون به فضای داخل کابین می گردید.

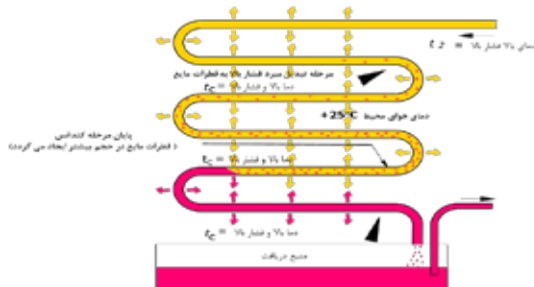
جان هامن^۲ در سال ۱۹۳۰ میلادی برای اولین بار تهویه مطبوع را در تگزاس بر روی خودرو طراحی و نصب کرد (تصویر ۱). شرکت پاکارد موتور^۳ با توسعه اولین خودروهای مجهز به سیستم تبرید در سال ۱۹۳۹ اقدام به تولید ۱۵۰۰ دستگاه کادیلاک از این نوع در سالهای ۱۹۴۰ تا ۱۹۴۲ کرد (تصویر ۲). در این خودروها یک اواپراتور بسیار بزرگ در صندوق عقب قرار داده شده بود.

پس از آن شرکت نش^۴ نمونه ای را بر روی خودرو تولیدی خود در سال ۱۹۵۴ نصب کرد؛ کلیه تجهیزات سرمایشی و گرمایشی این سیستم در کاپوت جلو و داشبورد قرار داده شده بود و این در واقع اولین سیستم گرمایش و سرمایش یکپارچه (تهویه مطبوع) بر روی خودرو سدان بود که امکان گرمایش در فصول سرد و سرمایش در فصول گرم را فراهم می کرد [۱].

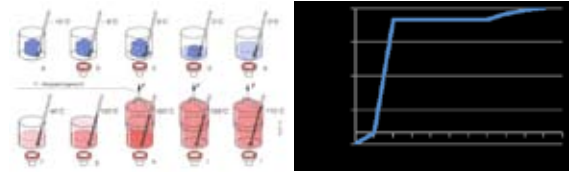
جنرال موتور^۵ اولین شرکتی بود که از سیستم تهویه مطبوع خودرویی با کنترل خودکار بر روی لیموزین کادیلاک مدل ۱۹۶۴ میلادی بهره گرفت. در سال ۱۹۷۷ میلادی، جنرال موتور و ایسوزو موتور از سیستم تهویه مطبوع خودرویی با کنترل کامپیوتری که توسط دو شرکت توسعه یافته بود بر روی خودروهای شان استفاده کردند [۱]. هر ساله انواع مختلفی از محصولات با قابلیت های متفاوت به صنعت تهویه اضافه می شوند. همواره سعی بر آن بوده که شرایط آسایش و راحتی با صرف کمترین انرژی برای سرنشینان خودرو فراهم گردد. شرایط آسایش و راحتی دمایی با معیارهای اشاره شده در استاندارد ANSI/ASHRAE 55 مطابقت دارد که با ارزیابی ذهنی مورد سنجش قرار گرفته است [۴].

در تصویر ۶ مدار شماتیک سیستم تهویه مطبوع - تبرید بر روی خودروها نشان داده شده است. چرخه تبرید زمانی آغاز می شود که مبرد (گاز خنک کننده) در حالت گازی با فشار و دمای پایین وارد کمپرسور می شود. مبرد توسط کمپرسور به حالت گازی با فشار و دمای بالا و متراکم تبدیل می گردد. کمپرسور یکی از اجزای اصلی چرخه تبرید است که قسمت فشار بالا و فشار پایین سیستم تبرید را از یکدیگر تفکیک می کند. در واقع نقطه شروع قسمت فشار بالا به حساب می آید [۳]. کمپرسور پمپی است که برای افزایش فشار مایع مبرد طراحی شده است. کمپرسورها می توان به سه نوع کمپرسور رفت و برگشتی (خطی)، کمپرسور دورانی و کمپرسور صفحه مورب تقسیم بندی کرد. در مسیر خروجی کمپرسور همواره شیرری اتوماتیک برای تثبیت فشار در مدار با دمای بالا تعبیه می شود تا فشار ورودی جهت ورود مبرد به درون کندانسور ثابت باشد؛ به آن اصطلاحاً شیر فشار بالا می گویند. در مسیر ورودی به کندانسور یک شیر قطع کن دستی برای انجام تعمیرات و خدمات پس از تولید نیز تعبیه می شود.

مبرد با فشار و دمای بالا وارد کندانسور می شود و در آنجا با توجه به شکل و افزایش سطح مقطع پره ها به یک سیال با دمای کمتر که عموماً هوای محیط است انتقال حرارت می دهد و بدین ترتیب دمای مبرد کاهش می یابد. کندانسور برای سرد کردن و گرفتن گرما از گاز مبرد به کار می رود. در کمپرسور، مبرد تبدیل به گازی با دما و فشار بالا می شود و کندانسور آن را به مایع مبرد تبدیل می کند. گرمای گرفته شده از مبرد گازی شکل، شامل گرمای جذب شده در اواپراتور و گرمای ناشی از کار کمپرسور در هنگام تراکم مبرد است. این انتقال حرارت می تواند تحت هدایت طبیعی و یا اجباری فن ها و ... اعمال گردد. به تازگی کندانسورهای جدیدی ساخته شده اند که مانند مدل های قدیمی از فن رادیاتور استفاده نمی کنند و دارای فن مستقلی هستند. عموماً جهت بهره برداری از بیشترین کندانس از هدایت اجباری استفاده می گردد و فن های انتخابی از نوع محوری هستند. با توجه به عبور جریان هوای خنک، مبرد گازی با دما و فشار بالا به یک مایع با دما و فشار بالا تبدیل می شود که در مجاورت با محیط و شرایط محیطی مقداری از گرمای خود را از دست داده و تبدیل به مایع شده است. مبرد به شکل گاز با دما و فشار بالا وارد کندانسور می شود و تحت مجاورت با دمای محیط به دمای بخار اشباع نزدیک شده قطرات مایع مبرد در آن تشکیل می گردد. این شرایط در یک فشار و دمای ثابت تا تبدیل کامل گاز مبرد به مایع مبرد و عبور از دمای مایع اشباع در یک دما و فشار ثابت ادامه خواهد داشت. نهایتاً پس از تبدیل کامل گاز مبرد به مایع، مقداری کاهش دما رخ می دهد اما فشار همچنان ثابت باقی می ماند (تصویر ۷).



تصویر ۷- عملکرد کندانسور



تصویر ۴- تغییر ساختار آب با تغییرات دما و دریافت انرژی

نمودار نشان داده شده در تصویر ۴ این مطلب را بیان می دارد که برای تغییر فاز ماده باید انرژی صرف گردد؛ برای افزایش دمای ماده باید به آن گرما داده و برای کاهش دمای ماده باید گرما از آن گرفته شود. به همین دلیل در یک روز گرم تابستان، پس از بیرون آمدن از استخر احساس خنکی می کنید، چراکه بدن شما برای تبخیر رطوبت از روی پوست بدنتان مقداری گرما از دست می دهد. تأثیر مستقیم فشار بر روی دما نیز یکی دیگر از مؤلفه هاست؛ با افزایش فشار، دما افزایش و با کاهش فشار، دما کاهش می یابد البته مقدار مصرف انرژی متفاوت خواهد بود (تصویر ۵).



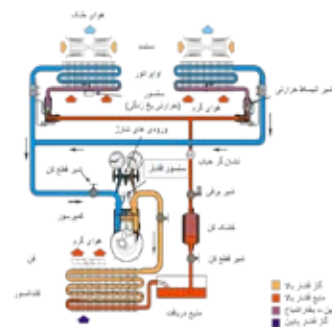
تصویر ۵- تغییرات دما با تغییر فشار

در سیستم های مکانیکی، ایجاد سرمایش تنها از طریق برودت تبخیری امکان پذیر است؛ بدین معنا که هرچه سرعت تبخیر یک ماده بیشتر باشد، برودت ایجاد شده نیز بیشتر خواهد بود، بنابراین به منظور بیشترین بهره وری انرژی، مبرد انتخاب شده باید گستره تقطیر و تبخیر کمی داشته باشد.

از سال ۱۹۷۸ به علت تأثیرات گاز فریون و آمونیاک بر روی اتمسفر زمین، استفاده از مبرد R134-a در صنعت تبرید و خودروسازی الزامی شد و به عنوان جایگزین مناسب مبرد R-12 معرفی گردید [۱].

سیستم تهویه مطبوع در خودروها

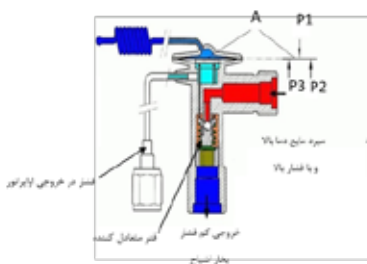
به هر تحولی که در آن حرارت گرفته می شود، تبرید می گویند. به بیان دیگر، در تحول تبرید، حرارت از جسم سردشوندهای گرفته شده به جسم دیگری که دمای کمتری دارد منتقل می گردد، بنابراین در تحول تبرید هم گرمایش و هم سرمایش وجود دارد و فقط نحوه استفاده، آنها را از یکدیگر متمایز می سازد.



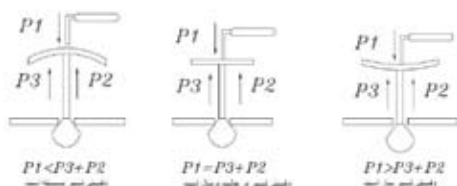
تصویر ۶- مدار شماتیک سیستم تهویه مطبوع بر روی خودروها

انبساط حرارتی مورد استفاده قرار می‌گیرند. از دیگر وظایف این شیرها تنظیم میزان جریان مایع مبرد از کندانسور به اواپراتور، با توجه به بار سرمایی و میزان پمپاژ کمپرسور است که به منظور حفظ اختلاف فشار لازم میان بخش‌های فشار پایین و فشار بالای سیستم صورت می‌گیرد. شیر انبساط مقدار جریان مبرد از کندانسور به تبخیرکننده را به گونه‌ای تنظیم می‌کند که گاز مکیده شده توسط کمپرسور حتماً مافوق گرم باشد و مبرد تبخیر نشده وارد کمپرسور نگردد. بنابراین می‌توان شیر انبساط حرارتی را نقطه عطف و جداکننده تبرید نام نهاد، چراکه با کاهش فشار عامل تغییر فیزیکی مبرد مایع داغ به مبرد گاز خنک می‌گردد.

به منظور درک اصول کارکرد شیر انبساط حرارتی، بررسی اجزای آن ضروری است. در شیر انبساط حرارتی دیافراگمی وجود دارد که موجب می‌گردد سه نیروی اعمالی فشار مبرد درون حباب حرارتی از بالای دیافراگم، فشار اشباع مبرد خروجی از شیر انبساط و ورودی به اواپراتور از پایین دیافراگم و نیروی اعمالی از سمت فنر از پایین دیافراگم با یکدیگر بالانس شوند (تصویر ۱۰). حرکت دیافراگم باعث حرکت پیستون حاوی سوزن می‌شود و حرکت سوزن نیز موجب تغییر دبی مبرد ورودی به اواپراتور می‌گردد. اگر نیروی اعمال شده از سوی حباب حرارتی را P_1 و فشار خروجی از شیر انبساط و ورودی به اواپراتور را P_2 و فشار حاصل از نیروی فنر را P_3 در نظر بگیریم، در نتیجه $P_1 = P_2 + P_3$ حالت تعادل شیر انبساط حرارتی را نشان می‌دهد. میزان فشار فنر متعادل کننده به عنوان نیروی فنر در سطح مؤثر دیافراگم تعریف شده است. سطح مؤثر دیافراگم قسمتی از سطح دیافراگم است که به صورت مؤثر در تأمین فشار باز و یا بسته بودن شیر توسط کپسول و فشار متعادل کننده دخالت دارد. با توجه به موارد ذکر شده می‌توان سه حالت را برای شیر انبساط حرارتی از نظر تأثیر نیروها بر روی دیافراگم و جابه‌جایی آن در نظر گرفت (تصویر ۱۱) [۲].



تصویر ۱۰- عملکرد شیر انبساط حرارتی



تصویر ۱۱- حالات عملکرد شیر انبساط حرارتی

با توجه به مطالب اشاره شده، شیر انبساط حرارتی اجازه ورود بخشی از مبرد به اواپراتور را می‌دهد و در آنجا با توجه به نحوه کاربرد در طراحی

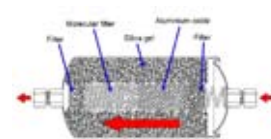
مایع مبرد به درون یک منبع دریافت هدایت و در آن ذخیره می‌شود، و در ادامه، از یک فیلتر خشک‌کن عبور می‌کند که وجود آن در سیستم ضروری است و به جداسازی براده‌ها، اجزای جامد و رطوبت در سیستم تبرید و همچنین کارکرد صحیح چرخه کمک می‌کند (تصویر ۸). فیلتر خشک‌کن دارای یک ورودی و یک خروجی است. اگر رطوبت گرفته نشود می‌تواند در شیر انبساط یا لوله موئی ایجاد یخ‌زدگی و عملکرد سیستم را مختل کند. اجزای داخلی این فیلتر، ژلاتین سیلیکا، اکسید آلومینیوم و گرانول‌های غربال هستند. عموماً یک شیر قطع‌کن پیش از ورود مایع مبرد به فیلتر خشک‌کن برای انجام تعمیرات و خدمات پس از تولید قرار داده می‌شود.

پس از عبور مبرد از فیلتر خشک‌کن، یک شیر اتوماتیک در مسیر آن قرار داده می‌شود که مستقیماً با شیر انبساط تعبیه شده در مسیر خروجی اواپراتور در ارتباط است و مقادیر مافوق گرم شدن را در لوله خروجی از اواپراتور تشخیص می‌دهد و فرمان باز یا بسته شدن مدار را از این شیر حرارتی مکانیکی دریافت می‌کند. زمانی که اواپراتور به مبرد نیاز نداشته باشد، مایع مبرد از مخزن ارسال نمی‌شود. مایع مبرد قبل از ورود به شیر انبساط حرارتی از نمایشگر حباب عبور می‌کند که به وسیله آن می‌توان میزان مایع مبرد را ارزیابی کرد. می‌توان گفت اگر نمایشگر، در مسیر خود حباب نشان دهد حاکی از کمبود مایع مبرد در سیستم است (تصویر ۹).

چشمی شیشه‌ای قابل ذوبی که در بالای مخزن ذخیره و خشک‌کن نصب شده است، نقش سوپاپ اطمینان را هم دارد. این چشمی شیشه‌ای که پیچ ذوب نیز نامیده می‌شود، از پرکننده‌ی لچیمی مخصوصی تشکیل شده است که در مرکز پیچ قرار دارد. اگر کارکرد کندانسور مختل شود یا سرمایش به طور مفرط افزایش یابد، فشار در کندانسور و مخزن ذخیره خشک‌کن بالا می‌رود و خطر ترکیدن سیستم لوله‌کشی پیش می‌آید. برای جلوگیری از این حالت، در فشارهای بالا (حدود 30 kg/cm^2 و دمای 100°C درجه سانتی‌گراد) فلز لچیمی مخصوص داخل درپوش زودگداز، ذوب می‌شود و به مبرد برای تخلیه به اتمسفر اجازه خروج می‌دهد و به این ترتیب از رسیدن هرگونه خسارت به سیستم تبرید جلوگیری می‌شود [۲].



تصویر ۹- نشانگر حباب



تصویر ۸- فیلتر خشک‌کن

اولین وظیفه شیر انبساط، کاهش فشار مبرد خروجی از کندانسور است که به اواپراتور می‌رود. فشار مبرد در کندانسور بسیار بالاست و هنگام عبور از روزنه موجود بر روی شیر انبساط به شدت گسترش می‌یابد و جریان دچار افت فشار می‌شود که همین عامل کاهش شدید دما را سبب می‌گردد. این تغییر دما موجب عبور جریان خنک و به تبع آن سرد شدن اواپراتور می‌شود.

شیرهای انبساط در مدار تبرید به دو گونه شیر انبساط فشار ثابت و شیر

مبرد در ادامه مسیر به سمت کمپرسور با فشار ثابت هدایت می شود. عموماً در مدار برگشت به کمپرسور نیز یک شیر قطع کن برای انجام تعمیرات و خدمات پس از تولید در نظر گرفته می شود.

سیستم تهویه مطبوع- تبرید در اتوبوس عقاب افشان

شرکت عقاب افشان با توجه به سیاست گذاری و خطمشی کیفی خود و با بهره گیری از تکنولوژی های روز در صنعت تبرید و همکاری با شرکت های خوش نام و صاحب دانش در زمینه تولید این محصولات و همچنین سال ها تجربه در استفاده صحیح و مناسب از این تکنولوژی ها، شرکتی پیشگام در زمینه تهویه مطبوع محسوب می شود. ایجاد محیطی آرام و مطبوع برای سرنشینان اتوبوس های تولیدی شرکت عقاب افشان همواره برای مدیران این شرکت اهمیت بالایی داشته است. در اتوبوس های تولیدی عقاب افشان با توجه به ابعاد خودرو از سه واحد سرمایشی مجزا با یک مدار مشترک استفاده می شود که عبارتند از کولر سقفی برای فضای مسافر، کولر داشبورد برای فضای راننده و کولر خواب برای فضای استراحت رانندگان (تصویر ۱۳).

منبع

1. www.hvacmation.com.au- havac-2008
2. Proceedings of the 3rd BSME-ASME International . Conference on Thermal Engineering, 20-22 December
3. Technical article/ thermostatic expansion valves-Danfoss
4. www.mechanism.ir/hvac-sedign/52

End Note:

1. William Whiteley
2. John Hamman Jr. of Houston, Texas in 1930
3. Packard motors
4. Nash-Kelvinator
5. General Motors
6. Evaporator
7. Compressor
8. Condenser
9. Expansion valve



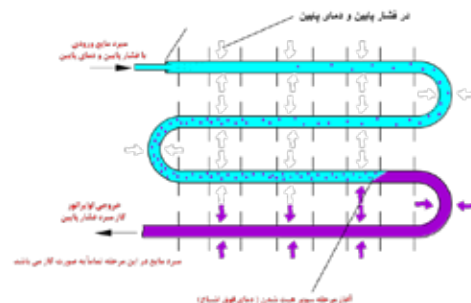
تصویر ۱۴- جانمایی کولر سقفی به عنوان جزئی از مدار تبرید بر روی اتوبوس درسا

اولیه توسط هدایت طبیعی و اجباری به محیط خنک کاری هدایت می شود.

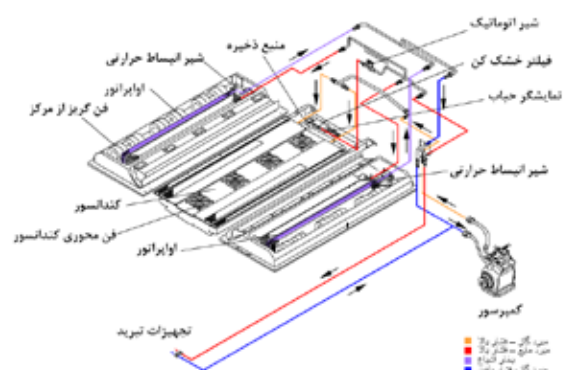
عملکرد اواپراتور برعکس کندانسور است. مبرد پیش از رسیدن به شیر انبساط، ۱۰۰ درصد مایع است. به محض اینکه فشار مبرد افت می کند، مایع به جوش می آید. در اواپراتور این کار با جذب حرارت و گرما از هوای عبوری روی فین های سرمایش انجام می پذیرد که در نتیجه آن هوای محیط سرد می شود. عموماً جنس اواپراتورها از آلومینیوم است و بر اساس نوع پره، سه نوع دارای فین لوله ای، دارای فین مارپیچ و دارای فین صفحه ای در بازار موجود است.

ساختار اواپراتور نیز مثل کندانسور بسیار ساده است. اواپراتور از اجزای مهم سیستم تبرید است که براساس قانون انتقال حرارت کار می کند و اثر زیادی بر بازده سیستم سرمایش دارد.

عملکرد اواپراتور بدین نحو است که مبرد مایع با فشار پایین وارد اواپراتور می گردد و تحت هدایت اجباری و یا طبیعی گرما را از محیط جذب می کند و بدین ترتیب، تبخیر مبرد مایع آغاز می شود. برای سرد کردن مایع با دمای بالاتر، جریان به اواپراتور باید محدود نگه داشته شود تا فشار پایین بماند و امکان تبدیل مایع به گاز فراهم شود. این مقدار توسط کپسول تعبیه شده بر روی خروجی اواپراتور تعیین می گردد که مقادیر گاز مافوق گرم و یا فرایند سوپر هیت شدن را تشخیص می دهد. کپسول های شیر انبساط حرارتی عموماً برای مبرد مورد استفاده در مدار و یا مبردی با دمای تبخیر و تقطیر پایین مورد استفاده قرار می گیرد (تصویر ۱۲) [۲].



تصویر ۱۲- عملکرد اواپراتور



تصویر ۱۳- مدار تبرید اتوبوس - کولر سقفی

سیستم چهار چرخ متحرک یا سیستم تمام چرخ متحرک

کدام خودرو برای شما مناسب تر است؟



از همان ابتدا که مدل اصلی جیپ به عنوان وسیله نقلیه‌ای با کاربرد عمومی در جنگ جهانی دوم نقش ایفا می‌کرد، این خودرو و مدل‌های دیگری که از آن نشأت گرفته و به سیستم چهار چرخ متحرک مجهز بودند، در دهه‌های ۵۰ و ۶۰ میلادی به عنوان پلتفرمی شناخته می‌شدند که می‌توانستند از هر نوع مسیری عبور کنند و برای افرادی که علاقه داشتند پشت فرمان احساس قدرت داشته باشند و برای خانواده‌های ماجراجو مناسب بودند. امروزه تقریباً یک سوم کل وسایل نقلیه‌ای که در ایالات متحده به فروش می‌رسند، نیرویی که تولید می‌کنند را از طریق هر چهار چرخ به زمین منتقل می‌کنند. قابلیت چهار چرخ متحرک به منظور افزایش و بهبود چسبندگی خودرو با سطح مسیر استفاده می‌شود و در دو نوع مختلف است که عبارتند از:

- سیستم چهار چرخ متحرک یا 4WD (four-wheel drive)
- سیستم تمام چرخ متحرک یا AWD (all-wheel drive)

به خودروهایی چهار در چهار گفته می‌شد که با مجهز بودن به سیستم چهار چرخ متحرک، می‌توانستند هر نوع مسیری را پیموده و به طور غیرقابل باوری قابلیت‌های آفرودی داشتند. اما در آن زمان، شما باید از خودرو پیاده شده و به صورت دستی قفل پلوس را درگیر می‌کردید تا نیرو به هر چهار چرخ انتقال داده شود. اما امروزه سیستم‌های چهار چرخ متحرک بسیار پیچیده‌تر بوده و انواع مختلفی دارند که برخی از آنها بیشتر برای مسیرهای عادی و برخی بیشتر برای شرایط آفرود مناسب است.

ساده‌ترین و کم‌هزینه‌ترین نوع از سیستم چهار چرخ متحرک، با نام سیستم چهار چرخ متحرک موقت (part-time 4WD) شناخته می‌شود. در این نوع سیستم، در حالت عادی نیروی موتور به محور عقب منتقل می‌شود، اما راننده می‌تواند با فشردن یک کلید و یا از طریق اهرمی که شبیه به دسته دنده است، قابلیت انتقال نیرو به چرخ‌های جلو را نیز فعال کند. در حال حاضر، بیشتر وانت‌ها و خودروهای شاسی بلندی که بر پایه وانت ساخته می‌شوند به سیستم چهار چرخ متحرک تمام وقت (full-time 4WD) مجهز هستند. در این نوع سیستم، راننده سه انتخاب دارد:

- انتقال نیرو به چرخ‌های عقب
- انتقال نیرو به هر چهار چرخ
- حالت اتوماتیک که از طریق سنسور،

به طور کلی می‌توان گفت بیشتر وانت‌ها یا خودروهای شاسی بلندی که بر پایه وانت ساخته شده‌اند، به طور استاندارد با سفارشی به سیستم چهار چرخ متحرک (4WD) مجهز هستند. همچنین تمامی کراس‌اوورهای دیفرانسیل جلو که بر پایه خودروی سواری ساخته شده‌اند و تعداد زیادی از خودروهای سواری دیفرانسیل جلو و دیفرانسیل عقب هم قابلیت مجهز شدن به سیستم تمام چرخ متحرک (AWD) را دارند. حال این سؤال پیش می‌آید که اگر شما به قابلیت چهار چرخ متحرک نیاز داشته باشید، کدام یک از این دو سیستم برای شما مناسب‌تر است؟ جواب این سؤال به عوامل مختلفی بستگی دارد که برخی از آنها عبارتند از:

- نوع وسیله نقلیه مورد نظر
- وسیله نقلیه مورد نظر برای چه کاربردی مورد استفاده قرار خواهد گرفت
- میزان بارش برف و باران در منطقه‌ای که زندگی می‌کنید، چقدر است

سیستم چهار چرخ متحرک (4WD)

تا پیش از اواخر دهه ۸۰ میلادی که همه خودروهای شاسی بلند بر پایه وانت ساخته می‌شدند و بیشتر توسط افراد طبیعت‌گرد مورد استفاده قرار می‌گرفتند، این نوع خودروها را با نام چهار در چهار (4x4) می‌شناختند. در واقع

اصطکاک در آنها وجود ندارد نیز اتفاق بیفتد.

مشکل تورک استیر (Torque steer):

این مشکل سبب می‌شود خودرو هنگام شتاب‌گیری سریع، به یک سمت کشیده شود. تورک استیر بیشتر در خودروهای دیفرانسیل جلو اتفاق می‌افتد و علت آن، توزیع نامتعادل نیرو بین چرخ‌های جلو است. تورک استیر می‌تواند خطرناک باشد، چرا که وقوع آن قابل پیش‌بینی نیست (مخصوصاً برای راننده‌های مبتدی).

در برخی از سیستم‌های تمام چرخ متحرک، در شرایط معمولی تمام نیروی تولیدی موتور به چرخ‌های جلو فرستاده می‌شود، در حالیکه در برخی دیگر این نیرو بین چرخ‌های جلو و عقب با نسبت مساوی تقسیم می‌شود. در بسیاری از خودروهای اسپرت و لوکس که به سیستم تمام چرخ متحرک مجهز هستند، بیشتر نیروی تولیدی موتور به چرخ‌های عقب فرستاده می‌شود تا خودرو ماهیت اسپرت‌تری پیدا کند. برخلاف سیستم چهار چرخ متحرک، سیستم تمام چرخ متحرک به حالت دنده سنگین (low range) مجهز نیست، بنابراین سیستم تمام چرخ متحرک برای شرایط آفرود سنگین طراحی نشده است.

علاوه بر این، در برخی از خودروهای شاسی بلندی که بر پایه وانت ساخته شده‌اند و یا کراس‌اوورهایی که بر پایه خودروی سواری ساخته شده‌اند، سیستمی وجود دارد که به راننده امکان تنظیم میزان نیروی وارده به چهار چرخ را جهت افزایش چسبندگی در انواع مسیرهای مختلف می‌دهد.

این سیستم که به راننده امکان انتخاب از میان چندین حالت مختلف را می‌دهد، اصطلاحاً با نام «سیستم مدیریت نوع سطح مسیر» یا همان terrain management system شناخته می‌شود. این سیستم در مدل‌های مختلف فورد وجود دارد. معمولاً حالت‌های مختلف این سیستم توسط کلیدی چرخشی که در قسمت کنسول میانی قرار دارد فعال می‌شود و اغلب شامل حالت‌های زیر است:

شباهت دارد، چرا که در آن در صورت نیاز نیروی اضافی به چرخ‌های جلو یا عقب انتقال داده می‌شود تا چسبندگی خودرو به سطح مسیر در جاده‌های لغزنده یا برفی حفظ شود. اگر در منطقه‌ای زندگی می‌کنید که بارش برف در آنجا زیاد است و یا در منطقه‌ای خارج از شهر زندگی می‌کنید، بهتر است بین خودرویی با سیستم تمام چرخ متحرک و یک خودروی دیفرانسیل عقب، مدلی که به سیستم تمام چرخ متحرک مجهز است را انتخاب کنید، چرا که خودروهای دیفرانسیل عقب در جاده‌های لغزنده چسبندگی مناسبی ندارند.



همچنین برخی از سیستم‌های تمام چرخ متحرک طوری مهندسی شده‌اند تا در جاده‌های خشک هندلینگ خودرو را بهبود دهند که در برخی از آنها، این قابلیت وجود دارد تا در صورت نیاز نیروی اضافی به چرخ‌های خارجی فرستاده شود تا خودرو پیچ را سریع‌تر بپیماید. سیستم تمام چرخ متحرک می‌تواند مشکلات اصلی خودروهای دیفرانسیل جلو و دیفرانسیل عقب را برطرف کند. این مشکلات عبارتند از:

مشکل اثر دم ماهی (fishtailing effect):

هنگامی که چرخ‌های عقب خودرو چسبندگی خود را از دست می‌دهند، خودرو دچار بیش فرمانی (oversteer) می‌شود که به این مشکل اثر دم‌ماهی گفته می‌شود. اثر دم‌ماهی می‌تواند در جاده‌هایی که اصطکاک کافی وجود ندارد اتفاق بیفتد (بطور مثال در ماسه، باران، برف یا یخ). این مشکل در خودروهای دیفرانسیل عقب با قدرت کافی می‌تواند در مسیرهای معمولی که کمبود

لیز خوردن چرخ را تشخیص داده و در صورت لزوم بطور خودکار نیرو را به چرخ‌های جلو نیز انتقال می‌دهد.

نوع دیگری نیز وجود دارد که سیستم چهار چرخ متحرک دائمی (permanent 4WD) نامیده می‌شود. در این نوع سیستم حالت اتوماتیک ذکر شده وجود دارد، اما امکان انتخاب حالتی که در آن نیرو به یک محور منتقل شود توسط راننده وجود ندارد. می‌توان گفت در این نوع سیستم، تقریباً همیشه همه چرخ‌ها در حال دریافت نیرو هستند.

به طور کلی، در سیستم‌های چهار چرخ متحرک حالتی به نام دنده سنگین (low range) وجود دارد. این حالت برای شرایطی کاربرد دارد که حداکثر گشتاور مورد نیاز باشد، بطور مثال زمانی که خودرو در برف و یا چاله‌های گلی گیر کرده باشد. بنابراین، اگر در منطقه خارج شهری با مسیرهای ناهموار زندگی می‌کنید و یا در منطقه‌ای زندگی می‌کنید که میزان بارش برف زیاد است، حالت دنده سنگین برای شما ایده‌آل خواهد بود. همچنین این حالت برای افرادی مناسب است که از تپه‌هایی با شیب زیاد عبور می‌کنند و یا افراد ماجراجویی که علاقه دارند با شرایط آفرود بسیار سنگین دست و پنجه نرم کنند. برای فعال کردن حالت دنده سنگین، راننده باید کلیدی مخصوص (به صورت دکمه‌ای یا چرخشی) و یا اهرمی را درگیر کند. البته در نظر داشته باشید که حالت دنده سنگین برای استفاده موقت در سرعت‌های پایین طراحی شده است.

سیستم تمام چرخ متحرک (AWD)

در بسیاری از خودروهای سواری، تقریباً تمام کراس‌اوورهایی که بر پایه خودروی سواری ساخته شده‌اند، تعداد اندکی از شاسی بلندهایی که بر پایه وانت ساخته شده‌اند و یک خودروی مینی‌ون یعنی تویوتا سیه‌نا (Toyota Sienna) از سیستم تمام چرخ متحرک استفاده شده است. سیستم تمام چرخ متحرک به سیستم چهار چرخ متحرک دائمی (permanent four-wheel drive)



که با بهره‌مندی از آج‌های بلوکی بزرگ و عمیق، بهترین چسبندگی را روی یخ و مسیرهای لغزنده فراهم می‌کنند. در واقع طبق تست‌های به عمل آمده در زمستان بسیار شدید، بین دو خودروی معادل که یکی دیفرانسیل جلو بوده و به لاستیک‌های مخصوص زمستان مجهز است و دیگری به سیستم تمام چرخ متحرک و لاستیک‌های تمام فصل مجهز است، خودروی دیفرانسیل جلو عملکرد بهتری داشته است.

در خاتمه باید بگویم بدون در نظر گرفتن اینکه خودروی سواری با شاسی بلند شما دیفرانسیل جلو یا عقب است و قابلیت چهار چرخ متحرک را دارد یا خیر، نباید فراموش کنید که نمی توانید قوانین فیزیک را نقض کنید. ممکن است قابلیت انتقال نیرو به هر چهار چرخ باعث شود تا خودروی مورد نظر بتواند در مسیرهای لغزنده و برفی با سرعت بیشتری حرکت کند و شاید روی یخ که تقریباً چسبندگی وجود ندارد کمی شرایط را بهتر کند، اما فقط تأثیری جزئی روی قابلیت پیچیدن در خودرو داشته و می توان گفت هیچ اثری روی قدرت ترمز نخواهد داشت. بنابراین توصیه می شود همیشه جانب احتیاط را رعایت کنید، چرا که حتی اگر پشت فرمان قدرتمندترین شاسی بلندها با سیستم چهار چرخ متحرک نیز بدون در نظر گرفتن شرایط رانندگی کنید، ممکن است روی یخ یا در پیچ های لغزنده کنترل خودرو را از دست بدهد.

که هزینه اضافی برای هر کدام از سیستم‌های چهار چرخ متحرک یا تمام چرخ متحرک بپردازید، در مجموع می‌توان گفت برای خودروهای سواری یا شاسی بلندهایی که در حالت پایه دیفرانسیل عقب هستند، یک سیستم چهار چرخ متحرک خوب می‌تواند باعث افزایش چسبندگی آنها در مسیرهای لغزنده شود، چرا که خودروهای دیفرانسیل عقب در چنین شرایطی تمایل به لیز خوردن از خود نشان می‌دهند. اما در مورد خودروهای سواری یا کراس‌اوورهایی که بصورت پایه دیفرانسیل جلو هستند و مالکین آنها در مناطق شهری یا خارج شهری زندگی می‌کنند که زمستان‌های شدیدی ندارد، عموماً نیازی به قابلیت چهار چرخ متحرک نیست.

بد نیست بدانید بدون در نظر گرفتن اینکه نیروی موتور به کدام محور وارد می‌شود، همیشه با تعویض تایرهای خودرو با نمونه‌ای مناسب می‌توان عملکرد خودرو را در آب و هوای نامساعد بهتر کرد. در برخی خودروهای اسپرت از لاستیک‌های فاق کوتاه تابستانی با عملکرد بالا استفاده می‌شود که در جاده‌های خشک چسبندگی فوق‌العاده‌ای برای خودرو فراهم می‌کنند، اما بهتر است مالکین این نوع خودروها در فصل زمستان از لاستیک‌های رادیال تمام فصل استفاده کنند.

اگر در منطقه‌ای زندگی می‌کنید که میزان بارش برف زیاد است، بهتر است از لاستیک‌های مخصوص برف استفاده کنید

- * حالت معمولی
- * حالت برف
- * حالت ماسه
- * حالت گل

نکات منفی و محدودیت‌های خودروهای محرز به قابلیت چهار چرخ متحرک

اگر سیستم چهار چرخ متحرک یا تمام چرخ متحرک را برای یک خودروی شاسی بلند یا یک وانت به عنوان یک آپشن سفارش دهید، معمولاً چیزی در حدود ۲,۰۰۰ دلار به قیمت آن افزوده می‌شود. علاوه بر این، بسته به این که در کجای دنیا زندگی می‌کنید، مجبزی بودن یک خودرو به قابلیت چهار چرخ متحرک می‌تواند ارزش آن را هنگام معاوضه افزایش داده و یا فروش آن را آسان‌تر کند. مجبزی بودن یک خودرو به هر کدام از انواع سیستم‌های WD4 یا AWD باعث پیچیده شدن خودرو از نظر فنی می‌شود که نتیجه آن افزایش هزینه نگهداری و تعمیر در آینده خواهد بود. علاوه بر این، قابلیت چهار چرخ متحرک باعث افزایش وزن خودرو می‌شود که نتیجه آن افزایش مصرف سوخت خواهد بود. اگر برای مدت زمانی طولانی نیروی موتور به هر چهار چرخ انتقال داده شود، لاستیک‌های خودرو زودتر از زمانی که انتظار می‌رود فرسوده خواهند شد.

اگر در منطقه‌ای زندگی می‌کنید که
زمستان‌های شدیدی ندارد، شاید نیاز نباشد

علم و فناوری

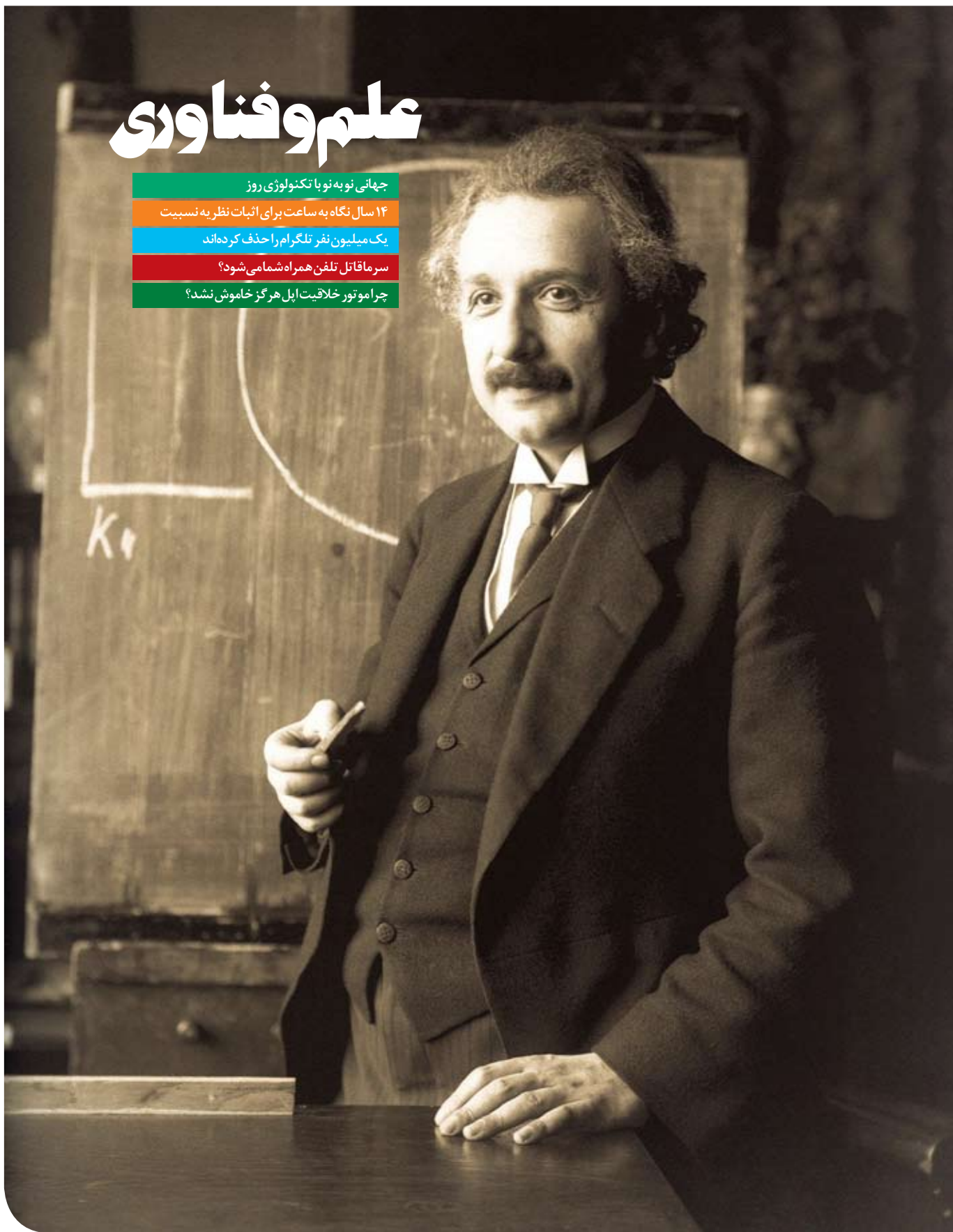
جهانی نوبه نوبه با تکنولوژی روز

۱۴ سال نگاه به ساعت برای اثبات نظریه نسبیت

یک میلیون نفر تلگرام را حذف کرده اند

سرمقاتل تلفن همراه شما می شود؟

چرا موتور خلاقیات اپل هرگز خاموش نشد؟



جهانی نوبه نوبه با تکنولوژی روز

در دنیای فناوری نمی‌توان ادعا داشت که هر روز اتفاقات تازه‌ای رخ می‌دهد! شاید این تعبیر برای دنیای فناوری بهتر باشد که بگوییم در هر لحظه، رخداد تازه‌ای در این دنیا به وقوع پیوسته که می‌تواند تمام معادلات پیش از خود را دستخوش تردید کند. امروز فناوری اطلاعات یکی از مهمترین مولفه‌های قدرتهای اقتصادی، سیاسی، اجتماعی و علمی است. کشوری که توانایی فناوریانه دارد می‌تواند در لیست قدرت‌های بزرگ باشد. با این مقدمه به برخی از اخبار این حوزه که قطره‌ای از دریاست اشاره می‌کنیم.

کارشناسان مسابقه و تیم «مهندسی پیشرفته ویلیامز» ساخته شده است. البته هنوز نوع باتری، موتور یا شیوه کنترل آن اعلام نشده است؛ اما به نظر می‌رسد قایق دارای قطعات و فناوری‌های مشابهی است که در خودروهای الکتریکی جاگوار دیده می‌شود. هر چند جاگوار در حوزه خودروسازی نامی شناخته شده است؛ اما این رکورد نشان می‌دهد در حال ورود به صنعت قایق‌سازی نیز است. همچنین حاکی از آن است که شرکت سعی دارد کمتر از موتورهای احتراقی استفاده کند.



هوش مصنوعی حرکات را پیش بینی می‌کند
محققان یک سیستم هوش مصنوعی ساخته‌اند که قادر است حرکات را قبل از اتفاق افتادن پیش‌بینی کند. یک ماشین هوشمند با قابلیت پیش‌بینی حرکت فرد در چند دقیقه بعد ساخته شده است. محققان به یک سیستم هوش مصنوعی الگوهای رفتاری افراد را آموزش داده‌اند. به این ترتیب این ماشین می‌تواند به درستی حرکت بعدی فرد را از چند دقیقه قبل پیش‌بینی کند. محققان دانشگاه بن در آلمان این سیستم را ساخته‌اند. جالب آنکه هوش مصنوعی مذکور با مشاهده ساعت‌ها ویدئوهای آشپزی می‌تواند حرکات را پیش‌بینی کند.

ترافیک است که خطراتی نیز به همراه دارد.



کارمندان فوردر در انگلستان برای کاهش خطرات دوچرخه‌سواری، یک ژاکت هوشمند ابداع کرده‌اند که به دوچرخه‌سواران کمک می‌کند با اتصال به یک اپلیکیشن، راه خود را راحت‌تر پیدا کنند و حضور خود را به صورت شفاف‌تری نشان دهند.



قایق تمام الکتریکی جاگوار رکورد زد

جاگوار قایق تمام الکتریکی ساخته که رکورد جدیدی ثبت کرده است. این قایق مسیر یک کیلومتری را با سرعت ۱۴۲ کیلومتر بر ساعت طی کرد. این قایق با باتری کار می‌کند. رکورد قبلی سریع‌ترین قایق الکتریکی پیشین حدود ۱۲۳ کیلومتر بر ساعت (۷۶۸ مایل بر ساعت) بود که در سال ۲۰۰۸ ثبت شد. این قایق کوچک اما قدرتمند توسط



ارسال صدای «استیون هاو کینگ» به فضا

خانواده «استیون هاو کینگ» اعلام کردند که صدای این فیزیکدان فقید، طی یک قطعه موسیقایی به فضا ارسال شد. طی مراسمی در انگلیس، به پاس زحمات «استیون هاو کینگ» صدایش از طریق یک قطعه موسیقی به فضا ارسال شد. مدت زمان این قطعه موسیقی ۶ و نیم دقیقه است. آهنگساز این قطعه «وانجلیس» است. «لوسی» دختر «هاو کینگ» گفت: این فایل صوتی به یک سیاهچاله فضایی ارسال شده است. این سیاهچاله ۳ هزار و سیصد سال نوری از صورت فلکی فاصله دارد و از معروف‌ترین سیاهچاله‌های شناخته شده در کیهان است. همچنین ۳۵۰۰ سال نوری از ما فاصله دارد.

ژاکت هوشمند «فوردر» برای دوچرخه‌سواران

شرکت آمریکایی «فوردر» تصمیم دارد برای دوچرخه‌سوارانی که در استفاده از اپلیکیشن‌های جهت‌یابی در خیابان‌های شلوغ دچار مشکل هستند، فناوری جدیدی ارائه دهد. دوچرخه‌سواری در شهرهای شلوغ، یکی از بهترین و کم‌هزینه‌ترین راه‌های کاهش

آمریکایی بود. ۱۴ نمونه تجاری چینی وارد لیست صد عنوان تجاری برتر جهان شده‌اند. ارزش مجموع ده عنوان تجاری برتر چینی ۴۷ درصد رشد داشت که در مقایسه با ده عنوان تجاری برتر آمریکایی دو برابر بود.

ربات‌ها جایگزین کارمندان «سیتی‌بانک» می‌شوند

«سیتی‌بانک» اعلام کرد تا پنج سال آینده، بسیاری از مشاغل انسانی خود را به ربات‌ها محول خواهد کرد. بانک سرمایه‌گذاری شرکت «سیتی‌گروپ» اعلام کرده است که تا پنج سال آینده، حدود ۱۰ هزار شغل را به صورت خودکار در خواهد آورد. «سیتی‌بانک» یک بانک آمریکایی و بازوی ارائه خدمات بانکداری شرکت خدمات مالی سیتی‌گروپ است که در سال ۱۸۱۲ تأسیس شد. سیتی‌گروپ در حال حاضر، سومین شرکت خدمات مالی و بانکداری در ایالات متحده آمریکا محسوب می‌شود.



«جیمی فورس» مدیر اجرایی این بانک گفت: کارهای فناوری و اجرایی، پربارترین کارها در زمینه پردازش ماشینی هستند.

وی ادعا کرد که ممکن است این شرکت، نزدیک به نیمی از ۲۰ هزار کار اجرایی خود را به صورت ماشینی درآورد و به این ترتیب، ماشین‌ها با سرعت بیشتری جای انسان را خواهند گرفت. این بانک در نظر دارد از نیروهای انسانی، در کارهای دیگری مانند فروش و پژوهش استفاده کند. فورس افزود: با ماشینی شدن کارها، نوع کاری که انسانها انجام می‌دهند تغییر خواهد کرد. از سال ۲۰۰۷ تا ۲۰۱۷، نزدیک به ۶۰ هزار شغل از هشت بانک برتر جهان حذف شده‌اند.

می‌شود. به گزارش دلی میل، یاهو مسنجر پس از حدود ۲۰ سال برای همیشه خاموش می‌شود. به عبارت دیگر کاربران آن فقط تا ۲۶ تیرماه (۱۷ جولای) می‌توانند از این خدمت استفاده کنند. هنوز جایگزینی برای یاهو مسنجر اعلام نشده اما Oath یکی از واحدهای شرکت وریزون که اپراتور یاهو است به کاربران اعلام کرده به زودی یک پیام‌رسان به نام Squirrel عرضه می‌کند که کاربران فقط با دعوت بقیه اعضا می‌توانند عضو آن شوند.

گوگل پیشتاز دنیای کسب‌وکار

سرانجام پس از چند سال رقابت میان اپل و گوگل، غول موتور جستجوی دنیا توانست رقیب خود را شکست دهد و به بارزترین برند جهان تبدیل شود. در نتیجه این رقابت یک موتور جستجو موفق شد یک برند تولید سخت‌افزار را شکست دهد و لقب ارزشمندترین عنوان تجاری جهان را به دست آورد.

آمارهای ارائه‌شده شرکت تحقیقات برند برنرز (BrandZ) نشان می‌دهد شرکت گوگل که زیرمجموعه هلدینگ آلفابت است با ارزشی معادل ۳۰۲ میلیارد دلار، بالاتر از اپل با ارزش ۳۰۱ میلیارد دلار قرار گرفت. این در حالی است که سایر عناوین تجاری فاصله نسبتاً زیادی با این دو رقیب دارند.



رتبه‌های سوم و چهارم در بین صد عنوان تجاری برتر به ترتیب به آمازون با ارزش ۲۰۸ میلیارد دلار و مایکروسافت با ارزش ۲۰۱ میلیارد دلار اختصاص دارد. در رتبه پنجم نیز عنوان تجاری چینی Tencent با ارزش ۱۷۹ میلیارد دلار قرار گرفت. این شرکت تحقیقاتی با اشاره به رشد عالی شرکت‌های چینی، اعلام کرد: امسال نخستین سالی بود که رشد عناوین تجاری غیرآمریکایی، سریع‌تر از عناوین تجاری

دکتر یورگن گال معتقد است نرم‌افزار هوشمند به تدریج می‌تواند حرکات انسان را ساعت‌ها قبل از انجام پیش‌بینی کند.

استفاده از صدای «باب راس» برای ترغیب مردم به خوابیدن!

سازندگان یک اپلیکیشن در زمینه سلامت ذهن، از صدای «باب راس» برای آرامش بخشیدن به مردم و ترغیب آنها به خوابیدن استفاده می‌کنند.

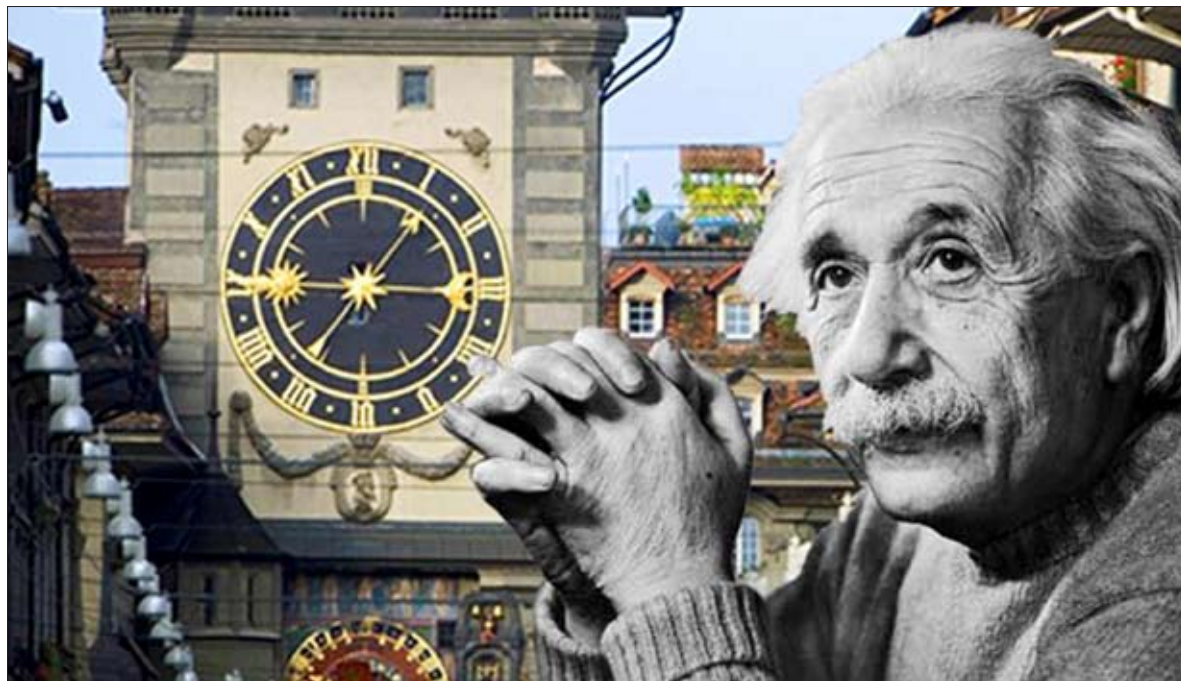


سازندگان این اپلیکیشن قصد دارند برای ترغیب مردم به خواب با کلمات آرامش‌بخش، از صدای «باب راس» استفاده کنند. «باب راس» نقاش مشهور آمریکایی، سازنده و مجری برنامه «لذت نقاشی» بود که برای بیش از ۱۰ سال از شبکه‌های تلویزیونی آمریکا و کانادا پخش می‌شد. این هنرمند، با بیان شیوا و جذاب خود سعی داشت به همه ثابت کند می‌توانند مانند او نقاشی کنند. راس، در چهار ژوئیه سال ۱۹۹۵، در سن ۵۳ سالگی بر اثر ابتلا به سرطان از دنیا رفت. اکنون، اپلیکیشنی موسوم به «نقاشی با باب راس» برای تلفن همراه طراحی شده است که در آن، ویدئوهای برنامه لذت نقاشی مورد استفاده قرار گرفته‌اند. هدف از ساخت این اپلیکیشن، کمک به مردم در خوابیدن با استفاده از کلمات آرامش‌بخش است.



خاموشی ابدی یاهو مسنجر

شرکت یاهو اعلام کرده پیام‌رسان یاهو مسنجر ۲۶ تیرماه سال جاری برای همیشه خاموش



۱۴ سال نگاه به ساعت برای اثبات نظریه نسبیت اینشتین!

و ۸ ساعت اتمی دقیق مخزن سزیمی توسط آزمایشگاه‌های مقدارسنجی در ایالات متحده، انگلستان، فرانسه، آلمان و ایتالیا بررسی کردند. بررسی آنها منجر به اختلاف عددی شد که آنقدر کوچک است که با پیش‌بینی اینشتین که صفر بود، هماهنگ است. این بدین معنی است که نسبت هیدروژن به فرکانس‌های سزیم با حرکت هستی، ثابت باقی می‌ماند. این نتایج همچنین دقیق‌تر از اندازه‌گیری‌های قبلی هستند. این بهبود به طور عمده از دقیق‌ترین ساعت اتمی سزیمی و فرآیندهای بهتر زمان انتقال به دست می‌آید.

«پاتلا» گفت: اما دلیل اصلی کار ما این بود که تأکید کنیم که چگونه ساعت‌های اتمی برای آزمایش قوانین فیزیک پایه، به ویژه پایه‌های نسبیت عام، مورد استفاده قرار می‌گیرند. این کار برای ثبات و دقت بهتر در ساخت ساعت‌ها انجام می‌شود. ما تست نسبیت عام را با ساعت‌های اتمی پیوند می‌دهیم، محدودیت‌های نسل فعلی ساعت‌ها را ذکر می‌کنیم و چشم انداز آینده را برای چگونگی ساخت نسل بعدی ساعت‌ها، روشن می‌کنیم.

اینکه آنها در میدان گرانشی یکسانی هستند. اینشتین همچنین پیش‌بینی کرد که خواص این اشیا نسبت به یکدیگر در طول سقوط یکسان باقی می‌ماند. این همان چیزی بود که محققان به آزمایش آن پرداختند. مطالعه NIST امکان بهبود مستمر در ساعت‌های اتمی را با استفاده از بهترین ساعت‌های اتمی فراهم آورد. محققان داده‌های ثانیه‌ها را از دو سبک متفاوت ساعت‌های اتمی در سراسر جهان مقایسه کردند تا نشان دهند که آنها در طول ۱۴ سال با هم همگام مانده‌اند. به رغم کشش گرانشی از جانب «آسانسور هستی» که با چرخش و مدار زمین تغییر کرده است.

این تیم در یک بیانیه توضیح داد: ما در آزمایش خود، زمین را به عنوان یک آسانسور در حال سقوط از میدان گرانشی خورشید در نظر گرفتیم. ما داده‌های ثبت شده از دو نوع ساعت اتمی در سراسر جهان را مقایسه کردیم تا نشان دهیم که آنها در طول ۱۴ سال با وجود تغییر در کشش گرانشی خورشید، همگام باقی مانده‌اند. محققان اطلاعات جمع‌آوری شده ۱۲ عدد ساعت اتمی شامل ۴ چهار ساعت لیزر هیدروژنی

تیم تحقیقاتی با بررسی ۱۴ ساله یک ساعت اتمی، نتایج بسیار نزدیکی از آنچه آلبرت اینشتین برای معروف‌ترین نظریه خود پیش‌بینی کرده بود، یافت. در سال ۱۹۹۹، برخی از درخشان‌ترین ذهن‌ها در فیزیک تصمیم گرفتند که نظریه نسبیت معروف آلبرت اینشتین را آزمایش کنند. اما آنها تصمیم گرفتند آن را از یکی از راه‌های خسته‌کننده و کسل‌کننده امتحان کنند. محققان موسسه ملی استاندارد و فناوری (NIST) در بولدر کلرادو، ۱۲ عدد از دقیق‌ترین ساعت‌های دنیا را به مدت ۱۴ سال تماشا کردند. در کل، تیم بیش از ۴۵۰ میلیون ثانیه ثبت کرده است و به نظر می‌رسد که ارزشش را داشته است. «بیجوناس پاتلا» سرپرست تیم و سایر محققان، موفق به انجام دقیق‌ترین آزمون جهان از یک اصل کلیدی نظریه معروف اینشتین شده‌اند. محققان در یک بیانیه مطبوعاتی توضیح دادند که اینشتین زمین را به عنوان یک آسانسور معلق و آزاد می‌دید. این فیزیکدان معروف، ثابت کرد که اشیاء موجود در چنین آسانسوری که به آهستگی حرکت می‌کند، با همان نسبت شتاب می‌گیرند. تقریباً مانند

وزیر ارتباطات: تاکنون یک میلیون نفر تلگرام را حذف کرده‌اند

کاربران فضای مجازی شده که گاه‌ا در صفحات اجتماعی خود این موضوع را به استحضار نیز گرفته‌اند.

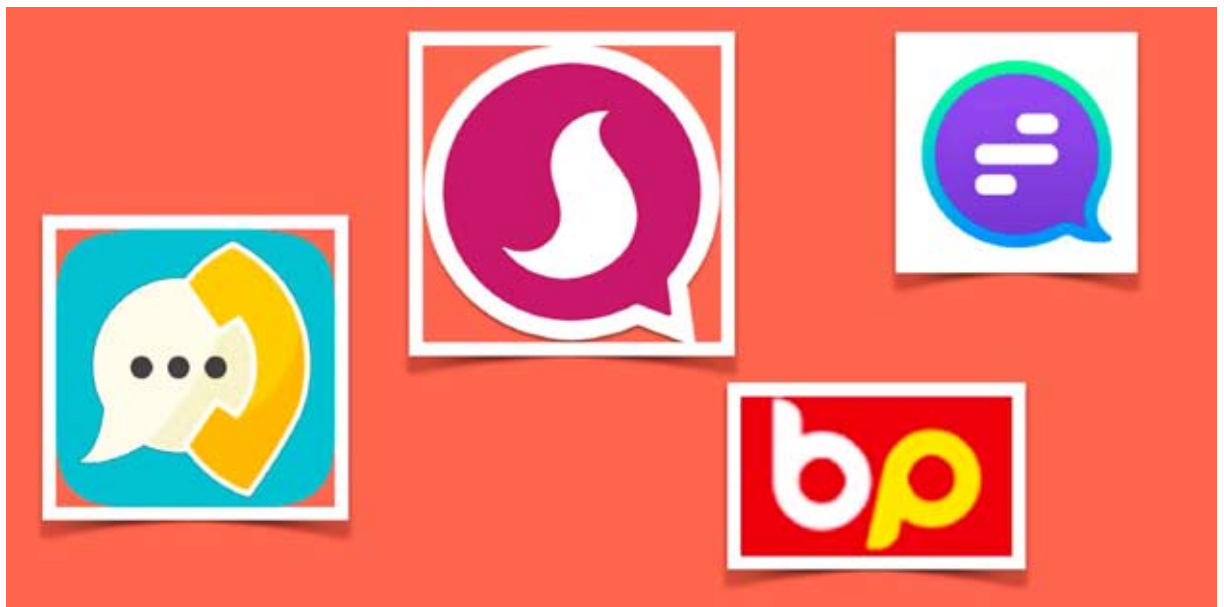
در حالیکه شورای عالی فضای مجازی نهادی بالادستی و حاکمیتی است و تمامی بخش‌ها حتی در حوزه آماری باید با این شورا و مرکز ملی فضای مجازی در تطابق باشند اما ظاهراً رویه آمادگی و ارزیابی‌های جزیره‌ای همچنان در حوزه فناوری اطلاعات و ارتباطات ادامه دارد و نهایتاً دود این نارسایی در چشم تولیدکنندگان داخلی پلتفرم‌های ارتباطی و صنعت ICT می‌رود به نظر می‌رسد در شرایطی که شاید برخی کاربران در برابر موضوع مهم مهاجرت به سمت بسترهای داخلی مقاومت دارند، ارائه آمارهای متناقض، نه تنها منجر به تسهیل رویه مذکور نمی‌شود بلکه سبب حرکت کندتر شدن آن نیز می‌شود. انتظار می‌رود مسئولان به جای صرفاً گزارش‌دهی و ارائه آمار که نهایتاً با این تناقضات مواجه می‌شود، به رفع تنگنای پیش‌روی پیام‌رسان‌های بومی که بخشی از آن در برابر جمع منتخبی از نمایندگان ملت قرائت شد، بپردازند.

فعالیت کرده‌اند حرکت بسیار خوبی داشتند و در این مدت حدود ۲۵ میلیون کاربر در این پیام‌رسان‌ها ثبت‌نام کرده و بیش از ۹ میلیون و ۲۰۰ هزار کاربر نیز فعال هستند. ماجرا زمانی جالبتر می‌شود که سیده حمیده زربادی؛ عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی در گفت‌وگو با خانه ملت به نقل از وزیر ارتباطات آماری دیگر ارائه می‌دهد. این نماینده مجلس با اشاره به نشست مشترک کمیسیون‌ها با وزیر ارتباطات و مدیران پیام‌رسان‌های داخلی، گفته: بنا به گفته‌های آقای آذری جهرمی تعداد زیادی از کاربران تلگرام هنوز از این پیام‌رسان خارج نشده‌اند همچنین کاربران فعال در پیام‌رسان‌های داخلی حدود هفت میلیون نفر با ترافیک ۴۲ گیگ است این در حالی است که ترافیکی که در تلگرام استفاده می‌شده ۳۰۰ گیگ بوده است. تناقض در ارائه آمارهای مهاجرت به پیام‌رسان‌های داخلی از سوی مسئولان اجرایی و نظارتی کشور همچنین اعداد و ارقام مختلفی که مدیران پیام‌رسان‌ها مطرح می‌کنند، باعث ایجاد نوعی بدبینی در بین

مسئولان اجرایی و نظارتی کشور طی چند هفته گذشته اقدام به انتشار آماری از میزان مهاجرت کاربران به سمت پیام‌رسان‌های بومی کرده‌اند که با نگاهی اجمالی به آنها متوجه عدم همخوانی این آمارها با یکدیگر می‌شویم.

در حاشیه نشست مشترک کمیسیون‌های امنیت ملی، صنایع و سیاست خارجی مجلس شورای اسلامی، وزیر ارتباطات و فناوری اطلاعات آماری از میزان استفاده پیام‌رسان‌های داخلی ارائه داد و اظهار کرد: در مجموع ۱۰ و نیم میلیون مشترک نصب فعال پیام‌رسان‌های داخلی را به انجام رسانده‌اند و ۴۲ گیگابایت بر ثانیه ترافیک کاربران موجود در پیام‌رسان‌های داخلی است. وزیر ارتباطات همچنین افزود: تاکنون یک میلیون نفر تلگرام را حذف کرده‌اند.

این آمار از سمت عالی‌ترین مقام وزارت ارتباطات در حالی مطرح شد که مدتی پیش عباس آسوشه؛ معاون فناوری مرکز ملی فضای مجازی با تأکید بر شکسته شدن انحصار تلگرام گفته بود که در مدت زمان کوتاهی که پیام‌رسان‌های داخلی شروع به



سرما قاتل تلفن همراه شما می‌شود؟

باید از شارژ کردن باتری‌های لیتیوم-یونی بپرهیزید.
• در دمای بیشتر از ۶۰ درجه سانتی‌گراد، باتری لیتیوم-یونی شروع به تخلیه شارژ می‌کند.

چطور عملکرد باتری گوشی‌های هوشمند را حفظ کنیم؟

دمای مناسب برای شارژ باتری‌های لیتیوم-یونی بین ۱۰ درجه و ۳۰ درجه سانتی‌گراد است. در حالی که میزان شارژ مناسب که باید در باتری ذخیره شده باشد، بین ۴۰ تا ۸۰ درصد است. اگر این توصیه‌ها را جدی بگیرید، می‌توانید اطمینان حاصل کنید عمر باتری شما افزایش می‌یابد.

همچنین باید توجه داشته باشید که باتری‌های لیتیوم-یونی گاهی به طور خودکار شروع به تخلیه شارژ می‌کنند که این موضوع البته بین تولیدکنندگان مختلف متفاوت است، اما معمولاً هر ماه بین ۱،۵ تا ۲ درصد رخ می‌دهد که همچنین به دما نیز بستگی دارد.

بالاخره، متوسط طول عمر یک باتری، بین ۵۰۰ تا ۱۰۰۰ چرخه است و هر چرخه زمانی است که باتری شما به اتمام رسیده و دومر تبه شارژ شده است.

اما بیشتر باتری‌های گوشی‌های هوشمند، در اندازه‌های کوچک و فرم مستطیل هستند. در برخی از گوشی‌های هوشمند نیز از باتری‌های لیتیوم-پلیمری استفاده می‌شود.

باتری‌های لیتیوم-یونی چطور کار می‌کنند؟

اگر به دانشی که موجب فعالیت باتری‌های می‌شود علاقمند هستید، به طور خلاصه می‌توان گفت باتری‌های لیتیوم-یونی با جابه‌جا کردن یون‌ها بین قطب منفی و مثبت برای شارژ یا تخلیه شارژ کار می‌کنند. هوا یا به طور دقیق‌تر دما، می‌تواند در چگونگی جابه‌جایی یون‌ها بین الکترودها موثر باشد. اگر هوا بسیار سرد شود، یون‌ها حرکت نمی‌کنند و باتری کار نخواهد کرد، البته نکته کلیدی برای چنین شرایطی این است که هوا باید واقعاً خیلی سرد باشد. حقیقت از این قرار است:

- در دمای کمتر از ۴۰ درجه سانتی‌گراد زیر صفر، فعالیت باتری متوقف می‌شود
- در دمای کمتر از ۲۰ درجه سانتی‌گراد زیر صفر، درصدی از شارژ باتری‌های لیتیوم-یونی تخلیه می‌شود.
- در دمای بیشتر از صفر درجه سانتی‌گراد، باتری لیتیوم-یونی بدون مشکل شارژ خواهد شد.
- در دمای بیشتر از ۴۵ درجه سانتی‌گراد،

گاهی گفته می‌شود که هوای سرد باتری تلفن همراه شما را از کار می‌اندازد اما هوا باید چقدر سرد باشد که روی ابزار تکنولوژی شما تاثیر منفی بگذارد و مشکل ایجاد کند؟ در حالی که برخی نگرانند تلفن همراهشان در نتیجه هوای سرد دچار مشکل شود، اما آیا هوای سرد قاتل تلفن همراه شماست؟ اغلب دیده می‌شود که باتری‌های ماشین از کار می‌افتند و نیاز دارند که با استفاده از دستگاه‌های دیگر به کار انداخته شوند. آیا این قاعده برای گوشی‌های هوشمند شما هم صدق می‌کند؟ آیا دستگاه شوکی وجود دارد که با استفاده از آن بتوان گوشی هوشمند شما را به کار انداخت؟

چه نوع باتری‌ای دارید؟

اول از همه، باید بدانید که چه نوع باتری در گوشی شما وجود دارد و این را باید در سایت سازنده گوشی خود پیدا کنید، یا ممکن است اطلاعات لازم روی جعبه گوشی نوشته شده و یا اگر بتوانید به باتری دسترسی داشته باشید روی خود باتری موجود باشد. در حال حاضر بسیاری از سازنده‌ها، از باتری‌های لیتیوم-یونی استفاده می‌کنند (که با نام‌های باتری Li-ion و یا LIB شناخته می‌شود). این باتری‌ها اندازه‌های متنوعی دارند





چرا موتور خلاقیت اپل هرگز خاموش نشد؟

صنف دژ آلود

منترجم

درباره جابز:

استیون پل جابز مدیر ارشد اجرایی شرکت رایانه‌ای شرکت اپل و یکی از چهره‌های پیشرو در صنعت رایانه است. او به همراه استیو ورنیاک با بنیان گذاشتن شرکت اپل در سال ۱۹۷۶ و ارایه رایانه اپل II، به مورد پسند عام قرار گرفتن مفهوم رایانه خانگی کمک بسیار کرده است.

بعدها، او یکی از اولین افرادی بود که به ارزش تجاری بالقوه واسطه گرافیکی کاربر و موشواره‌ای که در مرکز تحقیقات شرکت زیراکس در پالو آلتو ساخته شده بود، آگاه شد و برافزوده شدن این فناوری‌های نوین به رایانه اپل مکینتاش نظارت کرد.

امروزه، به عنوان مدیر ارشد عملیاتی شرکت اپل، جابز به نجات‌دهنده اصلی این شرکت معروف شده است.

خصوصاً پس از به نتیجه رسیدن ایده‌ای که وی اصرار و علاقه‌ای شخصی به آن داشته است؛ آی‌پاد! همچنین او نایب‌رئیس و مدیر عامل استودیوی پویانمایی پیکسار نیز بوده است.

این شرکت یکی از شرکت‌های پیشرو در زمینه تولید محصولات سینمایی‌ای است که از پویانمایی رایانه‌ای استفاده می‌کنند.

در ۲۴ ژانویه ۲۰۰۶، شرکت والت دیزنی تمامی سهام شرکت پیکسار را به مبلغ ۷.۴ میلیارد دلار (به شکل سهام در دیزنی) خریداری کرد و تمامی مدیریت این شرکت عظیم را از زیر انگشتان آقای جابز برداشت.

چرا کار می‌لنگد؟

رؤسا از این سوال نیز بیزارند؛ زیرا نمی‌خواهند بحث به درازا بکشد و همه به جای راه حل فقط دنبال مقصر بگردند. اما جابز معتقد بود این چراها درمورد مسائل مختلف مانند طراحی محصول، روند تولید و محدودیت‌های توزیع دقیقاً همان چیزی است که باعث نوآوری‌های مداوم می‌شود. گفته شده است طرح این سوال در تصمیم‌گیری درمورد عرضه آیفون‌های بدون کیبورد فیزیکی خیلی کمک کرد.

آیا این بهترین کاری است که از شما برمی‌آید؟

این از آن سوالاتی است که نه تنها به گره‌گشایی از مشکل کمک می‌کند، بلکه باعث ترغیب کارمندان نیز می‌شود. هر وقت جابز این سوال را مطرح می‌کرد، در واقع به طور ضمنی به دو نکته اشاره می‌کرد: یکی این که می‌داند کارمندش کارش را خوب انجام می‌دهد و دیگری این که به طرف مقابل نشان می‌داد تا هر کسی بهترین توانش را مایه نگذارد، او راضی نخواهد شد!

جابز با طرح این سوال باعث می‌شد کارمند خودش کیفیت کارش را قضاوت کند و اگر دید کارش از کیفیت مورد انتظار برخوردار نیست، خودش ترغیب شود از نو شروع کند و این بار استانداردهای لازم را بیشتر مدنظر داشته باشد.

استیو جابز برای این که برندی همیشه خلاق را به دنیا معرفی کند، کارمندانش را با طرح ۳ پرسش ساده اما اساسی به عیب‌یابی و نوآوری ترغیب می‌کرد. اگر از طرفداران دنیای فناوری باشید، حتماً ماجرای تأسیس شرکت اپل را شنیده‌اید. مسیر پرفرازونشیبی که استیو جابز طی کرد تا شرکتش به یکی از برترین برندهای دنیا تبدیل شود، همواره الهام‌بخش بسیاری از کارآفرینان جوان بوده است. علت موفقیت اپل را می‌توانیم در سوالات ساده‌ای که او به طور مرتب از کارمندانش می‌پرسید، جست‌وجو کنیم.

اشکال کار ما کجاست؟

خیلی کم‌پیش می‌آید که کسی رئیس باشد و این سوال را از کارمندانش بپرسد. چرا؟ شاید چون رؤسا می‌ترسند مشکلات شرکت‌شان انگشت‌نما شود و همه به جای تلاش برای حل مشکلات فقط در همان مرحله عیب‌یابی درجا بزنند. اما اگر از این پرسش ساده گریزان باشید، مشکلات کوچک و قابل حل به تدریج بزرگ‌تر و دیرحل‌تر خواهند شد. کار جالبی که جابز می‌کرد این بود که از عده‌ای سوال «اشکال کار ما کجاست؟» و از عده‌ای دیگر سوال «کجاهای کار خوب پیش می‌رود؟» را می‌پرسید. او این سوالات را آن قدر از نفرات مختلف می‌پرسید تا این که احساس می‌کرد جرقه‌ای در ذهنش زده شده است و می‌تواند از یافته‌هایش به تصمیم درستی برسد.

پازل و کور

ساده

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

خیلی ساده

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

متوسط

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

سخت

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

کارگاه

[۳۲]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان
شماره ۴۹ - خرداد ماه ۱۳۹۷

گردشگری

آغاز فصل داغ مسافرت‌های تابستانی

آرامگاه عاشقانی که به معشوقه نرسیدند!

چشم‌ها به سوی الوند و بوعلی سینا

نکته‌هایی در سفر سربه بازارهای شبانه



اسکای

علم و فناوری

گردشگری

فرهنگ و هنر

سلامت

ورزش

News

رانندگان عزیز! لطفاً مراقب جان و مال خود و مردم باشید

آغاز فصل داغ مسافرت‌های تابستانی



ایران فقط شمال و سواحل دریایش نیست. اگر خبرها را پیگیری می‌کنید حتماً خوانده‌اید که استانداران استان‌های شمالی این موضوع را مطرح می‌کنند که امروز مشکل استان‌های شمالی «زیاله» است! فکرش را کرده‌اید که این همه زیاله‌ای که ما تولید می‌کنیم باید کجا از بین برود؟ آیاتا به حال از خودمان سوال کرده‌ایم که این زیاله‌ها چه می‌شوند؟ حتماً به این موضوعات آنگونه که شایسته است فکر نکردیم که باز از سواحل دریا تا جنگل‌های شمال همه پر از زیاله است.

یکی دیگر از مواردی که در سفرهای تابستانی خودمان باید رعایت کنیم این است که با چه وسیله‌ای بهتر می‌توانیم سفر کنیم و لذت ببریم. اگرچه سفر با وسیله نقلیه شخصی بسیار لذتبخش است اما اگر مشکلات و هزینه‌های سفر با وسیله نقلیه شخصی را محاسبه کنیم، می‌بینیم که اتفاقاً در برخی مواقع مقرون به صرفه نیست. اما سفر با اتوبوس از جمله سفرهایی است که در تورها بسیار از آن استقبال می‌شود. چند گروه مختلف هستند که سفر با اتوبوس را ترجیح می‌دهند.

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 بجا آوردن نماز توقف کنند. فراموش نکنید رعایت اصول بهداشتی اتوبوس تحت نظارت مسوولان شرکت مسافری است و شما می‌توانید اگر شکایتی در این زمینه داشته باشید این شکایت را با این مسوولان در میان بگذارید.

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 بیمه شده‌اند و اگر خدای نکرده حادثه‌ای در طول سفر رخ دهد شرکت بیمه‌گر در حد تعهدات خسارات وارده به مسافران را جبران می‌کند.

بار مجاز: 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.

● اول توریست‌ها هستند؛ آن‌ها ترجیح می‌دهند هم به خاطر کم کردن هزینه‌ها و هم به خاطر گردش دسته‌جمعی از اتوبوس‌های ویژه استفاده کنند.

● خانم‌ها و آقایان مسن؛ گروه دوم این بخش از جامعه هستند. آن‌ها برای‌شان رانندگی خطرناک است؛ به علاوه اینکه در اتوبوس هم می‌توانند با هم بدون دغدغه صحبت کنند و هم می‌توانند از امکانات رفاهی اتوبوس از صندلی خوب تا امکانات تصویری بهره ببرند.

● گروه سوم؛ تیم‌های گل‌گشت و ورزشی هستند. آن‌ها از اتوبوس برای سفرهای تفریحی استفاده می‌کنند.

گروه‌های دیگری هم هستند که می‌توان آن‌ها را با گرایش‌های مختلف تقسیم‌بندی و طبقه‌بندی کرد. بر همین اساس اتوبوس همیشه مشتریان ثابتی دارد که سلیقه‌شان را تغییر نخواهند داد.

حقوق شما در اتوبوس

مسیر راه: این حق شماست که بدانید در یک سفر با 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.

کارگاه

[۳۴]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۴۹ - خرداد ماه ۱۳۹۷

وی با بیان اینکه بیشترین ساعات تصادف بین ساعت ۱۶ تا ۲۴ اتفاق افتاده است، گفته: «در تابستان سال گذشته ۴۷ درصد تصادفات برون‌شهری در این ساعات اتفاق افتاده و هموطنان باید به این ساعات دقت کرده و با برنامه‌ریزی مناسب و استراحت کافی وقوع تصادفات در این ساعات از شبانه‌روز را کاهش دهند.»

سردار مهری خاطرنشان کرده است: «در سال گذشته ماهانه ۱۳۵۰ نفر جان خود را از دست داده‌اند که در تابستان به ۱۶۴۶ نفر رسیده است که علت افزایش این جانباختگان به دلیل افزایش تردد و مسافرت‌های برون‌شهری بوده است. همچنین در سال گذشته روزانه بیش از ۴۴ نفر جان خود را از دست داده‌اند که در تابستان به ۵۳ نفر رسیده است و بیشترین آمار جانباختگان متعلق به شهریورماه بوده و ۱۷۴۶ نفر در این ماه جان خود را از دست داده‌اند.»

وی با بیان اینکه افزایش تردد و افزایش خودرو از دلایل بروز تصادفات است، گفته: «دو عامل مهم تردد و مسافت طی شده نقش مهمی را در تصادفات دارد که در برنامه ششم توسعه ارزیابی شده است که به ازای هر ۱۰ هزار وسیله نقلیه، شاخص جانباختگان را تعیین کنیم و با توجه به برنامه ششم باید حدود ۳۱ درصد کاهش جانباختگان را داشته باشیم.»

پزشکی قانونی چهار هزار و ۹۳۹ نفر جان خود را از دست دادند که بیش از ۷۳ درصد این افراد در جاده‌های برون‌شهری جان باختند. بنابراین باید تمرکز در تصادفات برون‌شهری داشته و همچنین تسهیل تردد در شهرهایی که مسافرپذیر هستند را فراهم



کنیم؛ چراکه براساس آمار سال گذشته ۶۶ درصد تصادفات در ۳۰ کیلومتری شهرها بوده و از همین رو باید برنامه‌ریزی مناسبی برای این محدوده داشته باشیم.»

به گفته سردار مهری، بیشترین علت تصادفات سرعت غیرمجاز، سبقت غیرمجاز، عدم توجه به جلو و خواب‌آلودگی بوده که ۷۸ درصد علل وقوع تصادفات را به خود اختصاص داده است بنابراین باید در تصادفات حادثه‌ساز تمرکز کرده تا شاهد کاهش تصادفات باشیم.



دقت در انتخاب شرکت مسافری

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.

توجه به هشدارهای پلیس راهور

طرح تابستانی پلیس راهور در جاده‌های کشور از ۲۴ خرداد ماه آغاز شده و تا پایان شهریورماه ادامه خواهد داشت.

سردار تقی مهری درباره سفرهای تابستانی و آغاز آن گفته: «این طرح همزمان با تعطیلات عید سعید فطر و با هماهنگی همه دستگاه‌های امدادی و خدماتی اعم از هلال احمر، اورژانس، امداد خودرو و ... آغاز شده و تا پایان شهریور ادامه خواهد داشت.» این یعنی اینکه فصل سفرهای تابستانی با پایان یافتن مدارس و البته فراغت بیشتر والدین آغاز شده و جاده‌های کشور از این پس بار بیشتر ترافیکی را شاهد خواهند بود؛ پس رانندگان عزیز با دقت برانید.

در همین ارتباط رییس پلیس راهور با بیان اینکه این طرح همزمان با تعطیلات عید سعید فطر آغاز شده گفته است: «در اجرای این طرح نیز پلیس همچون سال‌های گذشته خط قرمزهایی همچون سرعت و سبقت غیرمجاز و همچنین صحبت با تلفن همراه را در نظر گرفته است و مأموران ما بدون اغماض با این تخلفات برخورد خواهند کرد؛ چرا که چنین تخلفاتی هم جان راننده و سرنشینان را به خطر می‌اندازد و هم سلامت و ایمنی دیگران را با مخاطره روبرو می‌کند.» سردار مهری اضافه کرده که: «همچنین ارتکاب دو تخلف حادثه‌ساز همزمان نیز از جمله مواردی است که علاوه بر اعمال قانون و جریمه سبب توقیف خودروها نیز خواهد شد و مرتکبان چنین تخلفاتی از ادامه سفر باز خواهند ماند.»

رئیس پلیس راهور ناجا تأکید کرده است: «در تابستان سال ۹۶ براساس آمار



زهرا آذرینوش
روزنامه‌نگار

آرامستانی ویژه در ایران

آرامگاه عاشقانی که به معشوقه نرسیدند!

با شنیدن نام قبرستان عاشقان، ذهن به دنبال رمان یا داستانی است که بخواند و بداند که چگونه ممکن است یک قبرستان این نام را به خود بگیرد یا به دنبال یک ماجرای اساطیری و داستانی ادبی با شخصیت‌های عاشقانه آن می‌گردد. اما بآیدین یک قبرستان واقعی ذهن به دنبال دلیلی برای نامیدن این قبرستان و رمز و رازش می‌گردد. بنابر این خیلی ساده نمی‌شود از کنار این مکان و نامش گذشت. بر استی قبرستان عاشقان کجاست؟ وقتی در مورد شهر توس به تحقیق و جستجو بر آمدم، متوجه شدم که قبرستان عاشقان مکانی است واقعی که در روستایی به همین نام در شهر توس در مشهد قرار گرفته است. در جاده قدیم قوچان از مشهد به توس، نرسیده به روستای سیدآباد، محله کال زرکش، روستایی قرار گرفته است که نام آن را «روستای عاشقان» گذاشته‌اند. این روستاییین کشف و دو آرامگاه فردوسی قرار دارد. روستای عاشقان شبیه به قلعه‌ای بزرگ است که ورودی هم دارد. دیوار قلعه روستای عاشقان در برخی نقاط آن به حدود ۶ متر می‌رسد. امروزه بقایایی از این باروی بزرگ باقی مانده که دارای ۴ برج در اطراف خود است. روستای عاشقان در حال حاضر جمعیت کمی دارد. در گذشته جمعیت روستا بیشتر بوده، اما چون زمین‌های این روستا موقوفه آستان قدس است، مردم از آنجا مهاجرت کرده‌اند.

این روستا همان شهر توس است که در شاهنامه آمده؟!

در مورد وجه تسمیه روستا نظرات مختلفی وجود دارد. برخی براین عقیده‌اند که این روستا همان شهر بزرگ حماسه خیز توس است که فردوسی در شاهنامه آن را به تصویر کشیده است. به عقیده برخی سابقه این روستا به احتمال زیاد به عهد اشکانیان می‌رسد. برخی واژه عشق در نام روستا و قبرستان را معرب شده «شق» با ریشه اوستایی «یش» به معنای جستن و خواستن دانسته‌اند. برخی نیز نام این روستا را برگرفته از داستان‌های رمانتیک و عاشقانه‌ای می‌دانند که مردم روستا در این مورد

در قبرستان عاشقان، ۴ سنگ قبر صندوقی با حجاری‌های مذهبی، تراش‌های منحصر به فرد و آیات قرآنی و سنگ مزار محرابی وجود دارد. در دیگر سنگ قبرهای قبرستان عاشقان که به صورت شکل محرابی و تزیینات حجاری هستند، تصاویری مربوط به گلاب‌پاش، آیین، شانه و... دیده می‌شود. این قبرستان همچنین قبرهایی به حالت سرپایی نیز دارد. این اثر در تاریخ ۲۷ اسفند ۱۳۸۶ با شماره ثبت ۲۲۲۶۷ به عنوان یکی از آثار ملی ایران به ثبت رسید. در این قبرستان همچنین اشیایی از جمله سفال‌هایی کشف شده که مربوط به دوره تیموری و عصر صفوی است.

به صورت شفاهی و سینه به سینه نقل کرده‌اند. روستای عاشقان با تمام اوصافی که گفته شد، در فهرست آثار ملی ثبت نشده و اطلاعاتی دقیق از قلعه آن به دست نیامده که مشخص باشد مربوط به کدام دوره تاریخی است. در روستای عاشقان قبرستانی به همین نام وجود دارد که سابقه آن را به اواخر دوره تیموریان نسبت داده‌اند. این قبرستان در فاصله ۱۵۰ کیلومتری روستا قرار دارد. زمین این قبرستان حدود ۲ متر بالاتر از سطح زمین اطراف خود است. خاک این قبرستان سفید است و رنگ آن با خاک بیرون و اطراف قبرستان کاملاً فرق دارد. تپه این قبرستان در حدود ۲۸ در ۶۰ متر است.

قبرستانی از عهد اشکانی

در وجه تسمیه نام قبرستان و روستای عاشقان روایات مختلفی ذکر شده است. برخی بر این عقیده‌اند که نام عاشقان بر این قبرستان و روستا ارتباطی با داستان‌های عاشقانه ندارد و این روستا و قبرستان را به عهد اشکانیان نسبت می‌دهند، اما این تنها برگرفته از روایات شفاهی است و سندی در این مورد به دست نیامده است. بدین شکل این که آیا روستا و قبرستان آن، مربوط به دوره اشکانیان است یا نه طبیعی است که نیاز به بررسی بیشتری دارد. وجود قلعه قدیمی در این منطقه و قرار گرفتن مشهد در قلمرو حاکمیت اشکانیان این موضوع را به ذهن نزدیک می‌کند، اما بدون سندی قوی که چنین چیزی را اثبات کند، نمی‌توان به طور قطع در این مورد اظهار نظر کرد.

برخلاف این نظر که نام قبرستان ارتباطی به داستان‌های عاشقانه ندارد، اهالی روستای عاشقان چنین فکر نمی‌کنند. آن‌ها گویا روایاتی مختلف دارند که به صورت شفاهی و سینه به سینه از گذشتگان‌شان به آن‌ها به ارث رسیده است. دقت در این داستان‌ها نشان می‌دهد که روایت‌ها خاستگاه‌های اساطیری دارند و با گذشت زمان بر آن‌ها افزوده یا کم شده است. از چندین روایتی که در این مورد وجود دارد، می‌شود پی برد که اصل همه روایت‌ها بر یک داستان عاشقانه اشتراک دارد. اینکه دختر و پسری در روستای عاشقان بوده‌اند که از دو طبقه اجتماعی متفاوت، یکی دختر صاحب قلعه که به طور حتم صاحب اختیار روستا بوده و دیگری پسر کارگر قلعه که دل در گرو هم داشته‌اند، اما آن‌ها را از هم جدا کرده‌اند. صاحب قلعه پسر کارگر را مجازات کرده و در چاه انداخته‌است و دیگری نیز به خاطر از بین رفتن معشوقش خود را در چاه انداخته و به وصال او رسانده است. وجود طبقات اجتماعی در دوره‌های تاریخی جامعه ایران اثبات شده است و این تضادهای اجتماعی در تاریخ ایران سابقه‌ای دیرینه دارند. به گفته اهالی روستا، چاه مورد نظر در محل امروزی قبرستان بوده است.

روستای عاشقان مربوط به توس پهلوان شاهنامه است

برخی دیگر از اهالی این روستا بر این اعتقاد

هستند که روستای عاشقان مربوط به توس پهلوان شاهنامه است که دل در گروی دختری از این روستا دارد. چون پدر دختر با وصال این دو مخالفت کرده است، دختر از توس خواسته که پدرش را به قتل برساند و توس با این حرف دریافته که اگر دختر چنین با پدرش سنگدل باشد، پس با توس چگونه خواهد بود؟ از این رو گیسوان دختر را به اسب می‌بندد و می‌کشد تا اینکه دختر جانش را در منطقه‌ای که امروزه قبرستان عاشقان نام گرفته از دست می‌دهد. چنین داستانی را نمی‌توان به عینه در مورد توس در شاهنامه فردوسی دید، اما عاقبت توس در شاهنامه نیز مشخص نشده است. یعنی در داستان‌های شاهنامه توس به جایی رفته و دیگر بازنگشته و کسی هرگز از وی خبردار نشده که به چه عاقبتی مبتلا شده است. در داستان‌های اساطیری ایران، توس یکی از یاوران سوشیانت است که یک روز به همراه وی بازمی‌گردد.

قبرهای صندوقی مربوط به مسیحیان یا دیگر اقلیت‌های ایرانی

قبرهای صندوقی این قبرستان که مربوط به دوره تیموریان است، به احتمال زیاد مربوط به مسیحیان یا دیگر اقلیت‌های ایرانی بوده است. آنچه در اینجا ذکر شد، تنها خلاصه‌ای از روایت‌هایی است که اهالی این روستا و در موارد بسیار انگشت‌شماری اهالی توس آن را با جزئیات و با بردن نام شخصیت‌ها و مکان‌های اطراف، با شرح کامل و صحنه‌سازی‌های رمانتیک بیان می‌کنند. شاید روایات دیگری هم اهالی روستا داشته باشند، اما تفاوت این دو روایت ذکر شده در این است که در روایت اول پدر دختر مانع وی می‌شود و برای درس گرفتن دیگران معشوق دخترش را به چاه می‌اندازد و در داستان دیگر معشوق دختر، وی را از بین می‌برد.

قبرستان آدم‌هایی که صاحب داستان‌های رمانتیک بدون سرانجام بوده‌اند

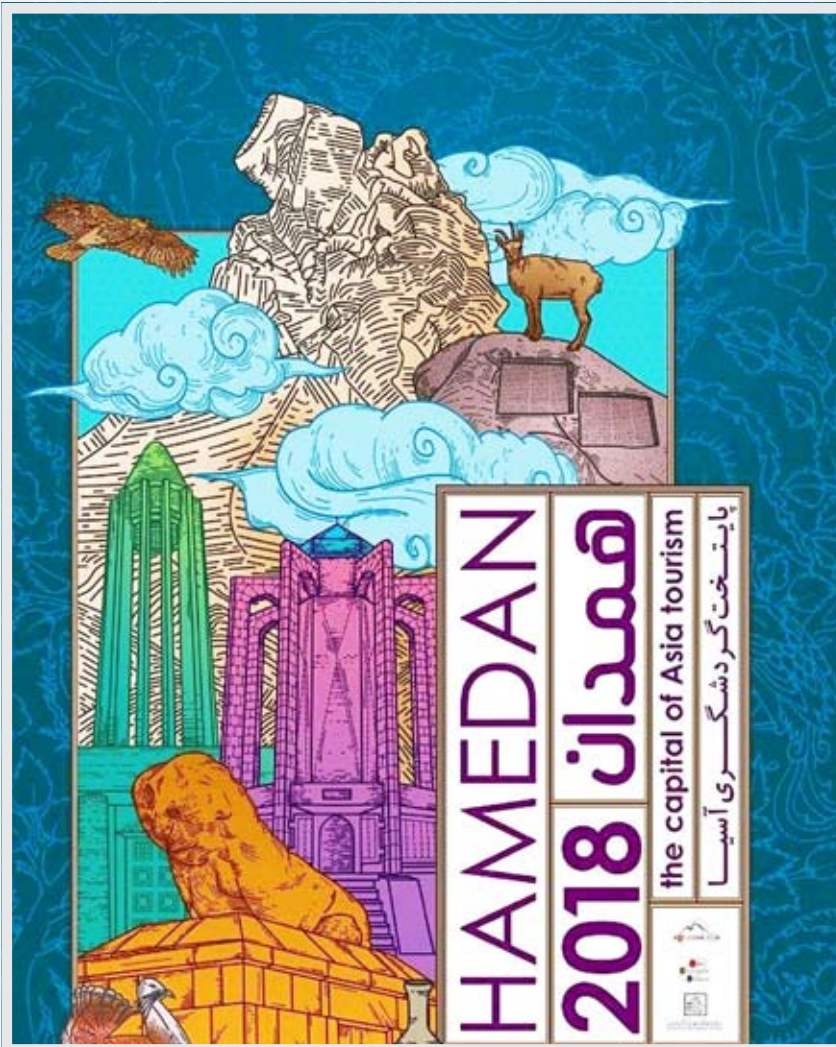
بدون در نظر گرفتن آنچه اهالی روستا در مورد روستا و قبرستان روایت می‌کنند، وجود برخی از حجاری‌های روی سنگ قبرهای موجود در این قبرستان، مثل شانه، قیچی و گلاب و... برای برخی این تصور را ایجاد می‌کند که قبرهای دوران معاصر آن نیز

مربوط به جوانان و برخی ماجراهای عاشقانه بوده است. برخی وجود حجاری‌هایی با تصویر دایره بر روی سنگ قبرها را تشخیص نداده‌اند، وجود شانه و گلاب‌پاش و قیچی نشان می‌دهد که تصویر دایره‌ای شکل به احتمال بسیار، آئینه است. نظر به اینکه در بسیاری از نمایشنامه‌های قدیمی حماسی و گاهی رمانتیک ایرانی یا حتی تعزیه‌ها که درونمایه‌های ایرانی دارند، برای نشان دادن جوان بودن یا دلدا بودن یک فرد و رفتن او به سفر یا جایی مثل میدان جنگ که امید بازگشت ندارد، در نمایش از وسایلی سمبلیک مثل شانه، قیچی، آینه و گلاب‌پاش که نمادهایی برای زینت و آرایش و جشن برای فرد در جوانی است، استفاده می‌شد. بنابراین برخی، وجود چنین تصاویری بر سنگ قبرهای این قبرستان را قرینه‌ای بر این امر تلقی می‌کنند که در این قبرستان افرادی خوابیده‌اند که صاحب داستان‌های رمانتیک بدون سرانجام بوده‌اند.

در مورد تصاویر حجاری شده روی قبرها نظرات دیگری نیز موجود است. از این نوع حجاری قبرها که در قبرستان عاشقان است، در جاهای دیگر ایران نیز دیده شده است که برخی آن‌ها را نشان از جنسیت یا طبقات اجتماعی و مشاغل دانسته‌اند. اغلب این قبرها مربوط به دوره‌های معاصر است. برخی حجاری شانه یکطرفه و آئینه را نشان مرد بودن متوفی و شانه دوطرفه و آئینه را نشانه زن بودن آن‌ها دانسته‌اند. نقش قیچی بر قبرها را نیز نشانی از جنگجو بودن یا خیاط بودن فرد متوفی می‌دانند. اینکه این روایات شفاهی در جاهای مختلف ایران تا چه حد محل اطمینان هستند، باید با باستان‌شناسی این مکان‌ها تطبیق داده شود. بنابراین به آنچه که در دست داریم در این زمینه از روایات شفاهی و گاهی اساطیری از اهالی این روستا و دیگران باید بسنده کنیم به امید اینکه روزی، باستان‌شناسی این مناطق بتواند عمر روستا و تاریخ آن را شناسایی کند و اطلاعات بیشتری در دست قرار دهد. برای دیدن این قبرستان راه سختی را باید طی کرد، چرا که این مکان هنوز هم حتی برای بسیاری از اهالی توس ناشناخته است. اما اگر سری به شهر توس زدید، می‌توانید از این مکان با داستان‌های رمزآلود و اساطیری‌اش دیدن کنید.

همدان؛ پایتخت گردشگری کشورهای اسلامی در سال ۲۰۱۸

چشم‌ها به سوی الوند و بوعلی سینا



در خبرها آمده بود که در راستای برنامه همدان ۲۰۱۸ برای نخستین بار سفرای کشورهای خارجی در جمهوری اسلامی به جز کشورهای آسیایی به اتفاق رایزن‌های فرهنگی و بارزگانی کشورها در همدان نشست خواهند داشت؛ رایزن‌های آن توسط دکتر ظریف، وزیر امور خارجه صورت گرفته است. حضور این ۲۴ سفیر در همدان با رایزن‌های خود کار بزرگ و سنگینی برای استان خواهد بود؛ بنابراین تلاش شده همزمان با این رویداد رایزن‌های ایران در سایر کشورها را نیز به همدان دعوت شوند. نشست کل سفرای خارجی از ۲۱ تا ۲۲ تیرماه در همدان برگزار خواهد شد البته حضور سفرای ایرانی هنوز تأیید و مشخص نشده است.»

این البته تمام ماجرا برای پایتخت تاریخ و تمدن ایران نیست؛ بلکه «نمایشگاه بین‌المللی تخصصی شهر جهانی صنایع دستی، سفال، سرامیک، مبل و منبت نیز از ۳۰ مرداد تا ۵ شهریورماه در همدان برگزار خواهد شد؛ از ۱۴ کشور برای حضور در این نمایشگاه دعوت به عمل آمده که از این میان ۱۵ تا ۱۸ نفر میهمان و سخنران ویژه این برنامه خواهند بود، همچنین رئیس سازمان جهانی صنایع دستی که در این حوزه بسیار فعال و پویاست، در این برنامه حضور پیدا می‌کند.»

همدان شهر بوعلی سیناست؛ بر همین اساس؛ نمایشگاه طب سنتی و گیاهان دارویی با عنوان «طب سینوی» در روز یکم شهریورماه برپا می‌شود که از ویژه‌برنامه‌های این نمایشگاه حضور ۴۰ تا ۵۰ نفر از دانشمندان این حوزه از سراسر جهان به جز کشورهای آسیایی خواهد بود.

استاندار همدان: میزبان ۲ رویداد بزرگ بین‌المللی هستیم
اما محمدناصر نیکبخت استاندار همدان هم در این باره می‌گوید: همدان در سال جاری میلادی ۲ رویداد بزرگ بین‌المللی شامل میزبانی از ۵۰۰ عضو از ۱۵۰ کشور وابسته به سازمان جهانی گردشگری و میزبانی از وزرای خارجی ۳۴ کشور آسیایی را برگزار می‌کند و باید هر چه سریعتر برای جذب اعتبارات این رویدادهای فراملی اقدام شود.

وی تأکید کرده که این ۲ رویداد بین‌المللی می‌تواند زمینه‌ساز رونق گردشگری خارجی و نقطه عطفی در معرفی ظرفیت‌های گردشگری

یکی از مهم‌ترین نشست‌ها با محوریت همدان ۲۰۱۸، برگزاری نشستی با شهرداران راه «جاده ابریشم» در ۲۵ تا ۲۷ آبان‌ماه است که با توجه به این که حدود ۲۰۰ تا ۳۰۰ شهر در این مسیر قرار داشته و همدان در کریدور آن قرار دارد، این نشست فرصت خوبی برای معرفی و توسعه اقتصادی استان خواهد بود.

استان و مسئولان آن باید این فرصت را مغتنم بشمارند و نهایت استفاده را از آن ببرند، چون این رویدادها حداقل ۳۰ تا ۵۰ سال آینده دوباره به ایران خواهد رسید به همین علت نباید بگذاریم فرصت‌های آن از دست برود، همدان لیاقت این فرصت را دارد.

کارگاه

[۳۸]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان
شماره ۴۹ - خرداد ماه ۱۳۹۷

جهانی باید تغییر کند و زمینه را برای جذب گردشگر فراهم کند. در هماهنگی با صنایع و ارگانهای مربوطه کاری کنید که لالچین هم سفال داشته باشد و هم سفال عرضه کند و سفال خارجی در شهر نباشد.

گفتنی است ایران برای میزبانی اجلاس جهانی گردشگری ۲۰۱۸ انتخاب شد و این اجلاس آبان سال ۹۷ به میزبانی همدان برگزار می شود. سازمان جهانی گردشگری با عضویت ۵۰۰ شرکت خصوصی وابسته از ۱۳۰ کشور در حوزه گردشگری بین المللی فعالیت می کند و ۹ شرکت خصوصی ایرانی عضو این سازمان هستند.

از سال گذشته مکاتبات برای میزبانی اجلاس ۲۰۱۸ آغاز شد و با توجه به ظرفیت های ویژه همدان در حوزه گردشگری و جاذبه های تاریخی و طبیعی متعدد این استان از جمله تپه هگمتانه، آرامگاه بوعلی سینا و غار علیصدر این میزبانی به ایران اختصاص یافت.

این برای اولین بار است که اجلاس جهانی گردشگری در ایران برگزار می شود و میزبانی همدان در این دوره از برگزاری اجلاس، افتخاری برای این استان محسوب می شود.

استان همدان به عنوان پایتخت تاریخ و تمدن ایران زمین دارای بیش از یک هزار و ۸۰۰ اثر تاریخی و توریستی شناسایی شده است که یک هزار اثر استان همدان ثبت ملی شده اند.

این استان به واسطه وجود شمار زیادی آثار تاریخی، تفریحی و توریستی به عنوان پایتخت تاریخ و تمدن ایران زمین معرفی شده است. آرامگاه بوعلی سینا، آرامگاه باباطاهر، تپه هگمتانه و گنبد علویان، حمام حاج آقا تراب نهاوند، خانه لطفعلیان ملایر، خانه مسعودی، آرامگاه میررضی الدین آرتیمانی و بقعه حقیق نبی (ع) از مهمترین آثار تاریخی و باستانی این استان است که همه ساله مورد بازدید گردشگران قرار می گیرد.

سنگ نوشته های گنج نامه، کلیساهای آنجلی و گریگوری، حمام قلعه، کاروانسرای صفوی، آب انبارها، خانه های قدیمی و باغ نظری در همدان از دیگر آثار تاریخی مورد توجه گردشگران استان همدان است.



استان همدان در عرصه جهانی و ارتقای صنعت گردشگری این استان باشد.

استاندار تصریح کرده که پیگیری و تعیین همدان به عنوان پایتخت گردشگری آسیا در سال ۲۰۱۸ از سوی مجمع گفت و گوی آسیایی و تصویب میزبانی این استان برای نشست اعضای سازمان جهانی گردشگری، مهمترین ره آورد دولت تدبیر و امید در همدان است. او گفته این ۲ اجلاس فرصت بسیار خوبی برای معرفی استان همدان و جذب گردشگر است و باید برای استفاده از این فرصت ها آماده شد.

لالچین دیگر یک شهر معمولی نیست

استاندار همدان در راستای همین مراسم درباره پایتخت سفال ایران گفته لالچین دیگر یک شهر معمولی نیست، جایگاه آن خیلی بالا رفته و شهری جهانی است؛ هزینه لازم باید برای زیباسازی و موارد ضروری جهت برگزاری اجلاس های گردشگری تامین شده است.

نیکبخت همچنین با تأکید بر اینکه تا آبان ماه سال ۹۷ لالچین باید بهترین شرایط گردشگری را داشته باشد اظهار کرده که نماینده بهار و کبودرآهنگ ۲ سرمایه گذار برای لالچین معرفی کرد و باید از فرصت تعامل با نمایندگان و همه مسؤولان برای کار و خدمت استفاده کرد.

وی ادامه داده که برای خدمت به مردم باید از همه فرصت ها و ظرفیت ها استفاده کرد و همراهی نمایندگان در پیگیری ها بسیار موثر و لازم است که در استان به خوبی این همراهی وجود دارد. استاندار همدان با بیان اینکه با اختلاف و حاشیه سازی توسعه ایجاد نمی شود هم گفته: برای توسعه شهرها همه باید کمک و همکاری کرده و اختلافات را دور بریزند.

نیکبخت با بیان اینکه توسعه شهر جهانی لالچین نیاز به حمایت همه جانبه دارد تأکید کرده که اعضای شورای این شهر باید یک دل و یک زبان برای خدمت به مردم لالچین تلاش کنند. وی ادامه داده که سفال لالچین در دنیا حرف برای گفتن دارد و این شهر

یکی از مهم ترین نشست ها با محوریت همدان ۲۰۱۸، برگزاری نشست با شهرداران راه «جاده ابریشم» در ۲۵ تا ۲۷ آبان ماه است که با توجه به این که حدود ۲۰۰ تا ۳۰۰ شهر در این مسیر قرار داشته و همدان در کریدور آن قرار دارد، این نشست فرصت خوبی برای معرفی و توسعه اقتصادی استان خواهد بود.





مردم تایوان مثل ایرانی‌ها هستند

نکته‌هایی در سفر به سرزمین بازارهای شبانه

کشور تایوان که در ایران با نام «چین تایپه» شناخته می‌شود، جزیره‌ای زیبا در شرق آسیاست که از جزایر تایوان، پنگو، کینمن، ماتسو و تعدادی جزیره کوچک دیگر تشکیل می‌شود که همگی در سواحل شرقی سرزمین اصلی چین واقع شدند. این کشور از راه دریا از غرب با جمهوری خلق چین، از شمال شرقی با ژاپن و از جنوب با فیلیپین همسایه است. تایوان به دلیل مهارت‌های فناوری در سراسر دنیا به عنوان برچسب اطمینانی برای محصولات الکترونیکی با عنوان «ساخت تایوان» شناخته می‌شود و به همین دلیل تاکنون به زیبایی‌های خیره‌کننده این کشور و ترکیب کوهستان، جنگل، دریا و همچنین همزیستی مسالمت‌آمیز فرهنگ و ادیان مختلف کمتر پرداخته شده است. تایوان از معدود کشورهای جهان است که در آن می‌توان دریاچه‌های متعدد، چشمه‌های آب گرم، کوه‌های مرتفع، اقیانوس‌های شنی و صخره‌ای و جنگل‌های دست‌نخورده و بکر را به فاصله کمتر از چند ساعت کنار یکدیگر یافت.

مهمان‌نوازی قابل رقابت با ایرانیان!

یکی از چالش‌های سفر به مقاصد توریستی محبوب دنیا مانند فرانسه، اسپانیا و تایلند برخورد با ساکنانی است که از تعداد زیاد توریست و مسافر خارجی به‌سویه آمده و معمولاً بابتی حوصلگی با شما برخورد می‌کنند؛ در حالی که مردم تایوان در مهمان‌نوازی و کمک به توریست‌ها رفتاری بی‌رقیب میان کشورهای توریستی دارند.

خدا حافظی با تعظیم

آنها از مراوده و صحبت کردن با خارجی‌ها لذت می‌برند و کافی است مقصدی را روی نقشه به آنها نشان دهید تا با هیجان حتی

است؛ البته حتی اگر تمایلی به امتحان کردن طعم‌های جدید ندارید، مرغ‌هایی که به‌خوبی سرخ شدند و غذاهای دریایی می‌تواند گزینه مناسبی برای شما باشد.

در نایت مارکت‌های تایوان می‌توان به‌معنای واقعی اصطلاح «از شیر مرغ تا جان آدمیزاد» را مشاهده کرد. اگر نخستین شهر شما نیز مانند بسیاری از توریست‌هایی که از فرودگاه بین‌المللی تایوان وارد این کشور می‌شوند، تایپه بود می‌توانید از میان بالغ بر ۲۰ بازار بزرگ شبانه شهر، عصرهای خاطره‌انگیزی با طعم غذای آسیایی و کالاهای باکیفیت و ارزان برای خود رقم بزنید.

بازارهای شبانه متعدد و غذای ارزان در دل

تایپه

در تایپه، پایتخت تایوان می‌توانید ترکیب عجیب سنت و مدرنیته را کنار هم مشاهده کنید. در لابه‌لای ساختمان‌های سربه‌فلک کشیده مرکز شهر که در آن اکثر کارمندان با لباس‌های رسمی در حال رفت‌وآمد هستند، می‌توان به‌فاصله یک کوچه به بازارهای محلی (نایت مارکت‌ها) که شباهت زیادی به فیلم‌های چند دهه قبل چینی دارند، پا گذاشت.

اگر ماجراجو هستید، این نایت مارکت‌ها بهترین مکان برای امتحان کردن طعم‌های جدید و غذاهای متفاوت با طعم و ذائقه ایرانی

توجه به تعداد ایستگاه‌های مترو و اتوبوس، به‌نظر می‌رسد وسایل حمل‌ونقل عمومی که همیشه در آنها جای نشستن هم پیدا می‌شود، شما را از استفاده از تاکسی بی‌نیاز می‌کند.

تایوان پرچمدار اینترنت رایگان

تایوان یکی از نخستین کشورهایی است که از طرح اینترنت رایگان برای همه استقبال کرد (حتی توریست‌ها). در صورتی که تصمیم گرفتید با هدف صرفه‌جویی در بدو ورود به کشور سیم‌کارت نخرید در اکثر نقاط شهر، در تمامی ایستگاه‌های مترو و در بسیاری از جاذبه‌های توریستی می‌توانید بدون داشتن سیم‌کارت روشن به اینترنت رایگان متصل شوید.

همچنین دولت تایوان برای بسیاری از کارمندان هم طرح iTaiwan را راه‌اندازی

«درمانگر» و «جوان‌کننده» معروف هستند و خواص درمانی متعددی دارند. این آب‌ها که از لایه‌های زیرین زمین می‌جوشند سرشار از مواد معدنی بوده و اکثراً در زیباترین مکان‌های طبیعی جاری هستند و بهترین محل برای فاصله گرفتن از زندگی شلوغ و مدرن و پناه بردن به دامن طبیعت برای تمدد اعصاب محسوب می‌شوند.

حمل‌ونقل ارزان و تفریحات به‌صرفه و اقتصادی

اگر گذارتان به اروپا افتاده باشد حتماً باخبر هستید که در اکثر کشورهای اروپایی از تمامی جاذبه‌های گردشگری کسب درآمد شده و حتی برای ورود به معابد و کلیساها هم از توریست‌ها پول دریافت می‌شود. از جذاب‌ترین نکات سفر به تایوان این است که ورود به اکثر جاذبه‌های دیدنی تایوان رایگان

بدون دانستن زبان انگلیسی راهنمایی‌تان کنند. آنها در بسیاری از مواقع بخشی از راه را همراه شما پیاده‌روی می‌کنند تا از نشان دادن راه درست به شما اطمینان حاصل کنند و در نهایت با یک تعظیم از شما خداحافظی می‌کنند.

توانایی عجیب اکثر مردم در صحبت کردن

به‌زبان انگلیسی

از دیگر نکات جالب تایوان توانایی اکثریت مردم در صحبت کردن به‌زبان انگلیسی است؛ در زمان خرید یا زمانی که در جست‌وجوی آدرسی هستید، اگر فرد مقابل در فهم خواسته شما به مشکل برخورد، بی‌درنگ یکی از اطرافیان با حوصله خواسته شما را برای فروشنده ترجمه می‌کند. در زمان خرید غذا هم تایوانی‌ها چون از تفاوت طبع‌شان با کشورهای دیگر به‌خوبی آگاه هستند، با تأمل مواد غذایی و شیوه پخت را به شما نشان می‌دهند تا از انتخاب غذایی مناسب طبع خود اطمینان حاصل کنید. تجربه این رفتارها طی چند ماه زندگی در تایوان به‌خوبی ثابت کرد که مردم این جزیره زیبا در شرق آسیا می‌توانند رقبای خوبی در مهمانداری برای ایرانیان باشند.

چرا حدس‌زدن سن واقعی ساکنان تایوان

مشکل است

تایوان از معدود کشورهای آسیایی است که چشمه‌های آب گرم بی‌شماری دارد و نه‌تنها توریست‌ها، بلکه مردم محلی هم به این چشمه‌ها علاقه بسیار زیادی دارند و گاهی در روستاها، حتی ساکنان چندین بار در هفته در این چشمه‌های آب گرم به دامن طبیعت پناه می‌برند. جالب است بدانید که حدس‌زدن سن واقعی ساکنان تایوان کار بسیار مشکلی است، زیرا به‌دلیل زندگی در دامن طبیعت، مصرف غذاهای سالم و کم‌روغن و استفاده مداوم از چشمه‌های آب گرم که به‌وفور در کشور یافت می‌شود، عمده‌ت مردم کشور دارای پوست‌های سالم بوده و چندین سال جوانتر از سن واقعی‌شان به‌چشم می‌آیند.

چشمه‌های «جوان‌کننده»

این چشمه‌های آب گرم به چشمه‌های



کرده است که در بسیاری از ادارات و شرکت‌ها در صورت داشتن شماره همراه این کشور، می‌توانید به‌سادگی ثبت‌نام کرده و به اینترنت رایگان نامحدود دسترسی پیدا کنید. طرح iTaiwan در بیش از پنج هزار نقطه توریستی، فرهنگی و ... نیز نصب شده است و علاوه بر داخل ادارات، توریست‌ها هم می‌توانند از آن بهره ببرند.

تجربه سریع‌ترین آسانسور جهان

یکی از زیباترین و مدرن‌ترین جاذبه‌های گردشگری تایوان که به نماد پایتخت تبدیل

بوده و در صورت اخذ هزینه هم رقمی کمتر از ۱۰ هزار تومان دریافت می‌شود. در این کشور ورود به تمامی معابد، کلیساها و مناطق زیبا و معماری‌های مذهبی از جمله بازدید از مقبره چیان کای شک پایه‌گذار کشور تایوان رایگان است و برای ورود به موزه‌های اطراف نیز پنج هزار تومان ورودی دریافت می‌شود. علاوه بر این در تمامی نقاط شهر با کمی پیاده‌روی می‌توان به ایستگاه مترو رسید و با ارقامی شبیه به ایران در تایپه رفت‌وآمد کرد. البته تاکسی به‌دلیل گران بودن بنزین گزینه چندان مناسبی برای رفت‌وآمد نیست ولی با



فرد برای عکاسی و یادگیری تاریخ تایوان را رقم زده است.

سراسر دهکده توسط سربازان بازنشسته تایوانی رنگ آمیزی شده است. سربازی که برای نخستین بار در این دهکده رنگ آمیزی را آغاز کرد «هوانگ» نام دارد. وی یکی از ملی گرایان تایوان است که در سال ۱۹۴۶ در چین با کمونیست ها در حمایت از چیانگ کای شک به جنگ برخاست. زمانی که چیانگ کای شک به تایوان گریخت و جزیره فرمز را کشور تایوان نامید، به این سربازان شجاع به صورت موقت در تایچونگ خانه هایی برای زندگی اهدا کرد.

طی سال ها اکثر خانه ها به انبوه سازان سپرده شد و بافت این دهکده تاریخی که نماد شجاعت سربازان تایوانی بود رو به تخریب و نابودی کامل رفت. در نهایت هوانگ آخرین خانه های این دهکده را شجاعانه حفظ کرد و سرتاسر دهکده را با کمک خانواده و دوستانش با شکل های متعدد رنگین کمان، انسان و حیوانات رنگ آمیزی کرد. به تدریج این منطقه مورد توجه توریست ها قرار گرفت و دولت دستور توقف تخریب بناهای باقی مانده را داد و این منطقه تحت عنوان دهکده رنگین کمان به عنوان نماد وفاداری و شجاعت سربازان تایوانی در قلب تایچونگ به عنوان یکی از آثار منحصر به فرد تاریخی در آسیا باقی ماند.

شبیه سازی شده است نگهداری می شوند تا بازدید کنندگان بتوانند تصویر بهتری از حیوانات مختلف در زیستگاه هایشان به دست آورند. پرتعدادترین حیوان این باغ وحش که بازدید از تمامی حیوانات آن در یک روز نمی گنجد خرس پانداست که برای ورود به زیستگاه این خرس در روزهای تعطیل و آخر هفته باید بلیت جداگانه (بدون پرداخت هزینه اضافه) تهیه شود. جالب است بدانید که برای دیدن حیوانات خاص مانند کانگورو و کوالا هم لازم نیست تا به استرالیا سفر کنید، بلکه اکثر گونه های کمیاب کشورهای مختلف دنیا در این باغ وحش یافت می شود. بلیت ورودی این باغ وحش فقط هشت هزار تومان است. در حالی که برای بازدید از حیوانات در محیطی مشابه در کشورهای اروپایی و استرالیا باید بیش از پنجاه هزار تومان پرداخت شود.

سفر به دل تاریخ در دهکده رنگین کمان

در شهری به فاصله دو ساعت تایپه در غرب تایوان، دهکده ای عجیب به عنوان نماد احترام به سربازان تایوانی شناخته شده و از جذاب ترین جاذبه های شهر تایچونگ در غرب تایوان محسوب می شود. این دهکده که به نام «رنگین کمان» معروف است خانه هایی است که سرتاسر آنها با رنگ های شاد و سرزنده پوشانده شده و منطقه ای منحصر به

شده است ساختمان تایپه ۱۰۱ است. تایپه ۱۰۱ که در گذشته عنوان بلندترین ساختمان جهان را در اختیار داشت در حال حاضر چهارمین برج بلند دنیاست و برای کسانی که علاقمند به بازدید از بناهای بلند و مدرن جهان هستند مقصدی ایده آل محسوب می شود. این برج که صد و یک طبقه دارد مجهز به سریع ترین آسانسور دنیاست که با سرعت ۳۷ متر در ثانیه حرکت کرده و در یک چشم به هم زدن شما را به طبقه ۸۷ می رساند تا بتوانید از نمای شهر در زاویه ۳۶۰ درجه لذت ببرید. این ساختمان در سال ۲۰۰۴ افتتاح شد و نمای مسحور کننده طبقه ۸۷ این برج همواره از ۹ صبح تا ۱۰ شب پذیرای عموم بوده و بهترین زمان برای بازدید از این برج حداقل ساعت چهار تا ۶ عصر است تا بتوانید در این ساعات از هر سه نمای روز، غروب و شب تایپه لذت ببرید.

بزرگترین باغ وحش آسیا که حیوانات در قفس نگهداری نمی شوند

آیا می دانستید که به خلاف تبلیغات متعدد کشورهایی مانند چین و تایلند، بزرگترین باغ وحش آسیا در تایوان قرار دارد؟ از بهترین نکات باغ وحش در تایوان این است که حیوانات در قفس نگهداری نمی شوند و اکثر حیوانات در مساحت های بزرگ و زیبا در محیطی که به زیستگاهشان

فرهنگ و هنر

چرا ایرانی‌ها نام فرزندان‌شان را اسکندر می‌گذارند؟

طبقه گمشده کلاه مخملی‌ها

کتاب‌ها «همچو ما با همان و تنه‌ایان»

لذت خرید «برندفیک» و فخر فروشی با مصرف‌گرایی



سید محمد بهشتی:

چرا ایرانی‌ها نام فرزندان‌شان را اسکندر می‌گذارند؟

ایرانی‌ها خیلی به «وقت سعد و نحس» اعتقاد داشتند

بهشتی رئیس پژوهشگاه میراث فرهنگی و گردشگری با بیان اینکه اسکندر فردی متجاوز به سرزمین ایران بود، ولی چرا ایرانی‌ها نام فرزندان‌شان را اسکندر می‌گذارند؟ به وجود ۳۳ بقعه متعلق به انتیابنی اسراییل در ایران پرداخت و گفت: در شهرهای ایتالیا تقریباً محال است که بتوان یک مسجد پیدا کرد. سید محمد بهشتی یکی از آثار تعامل جهانی را ایجاد یک‌هاضمه قوی در ایرانی‌ها دانست و اظهار داشت: در داد و ستد باید چیزها بعد از عبور از هاضمه به محصول جدیدی متعلق به این سرزمین تبدیل شود.

طبیعت بی‌جان اروپا، در ایران گل و مرغی کشیده شد که نوعی جان طبیعت است و همه موجودات این نقاشی اعم از گل و گیاه زنده هستند.

حضور ماشین چاپ در ایران

وی از چاپ به عنوان یک نمونه دیگر نام برد و گفت: ماشین چاپ با کمی فاصله از زمان گوتنبرگ وارد ایران شد و قدیمی‌ترین ماشین چاپ موجود در کشور در «کلیسای وانگ» اصفهان نگهداری می‌شود که از وقتی به ایران آمد فقط چند کتاب مقدس و ادعیه مسیحی با آن چاپ شد. اگرچه گاه علت استقبال نشدن از این ماشین چاپ را مقاومت شاه عباس در برابر باسواد شدن مردم عنوان می‌کنند؛ اما در همان زمان نسخ خطی فراوانی وجود داشت و اگر مقاومتی بود باید در برابر این نسخ نیز وجود داشت.

وی در توضیح علت استقبال نکردن ایرانی‌ها از ماشین چاپ نوع سربی گفت: ایرانی‌ها نتوانستند این ماشین را از هاضمه خود عبور داده و ایرانی کنند به همین دلیل در برابر آن مقاومت وجود داشت در حالیکه وقتی چاپ سنگی وارد ایران شد راحت‌تر از هاضمه ایرانی عبور کرد و به ما اجازه ابتکار عمل داد.

رئیس پژوهشگاه میراث فرهنگی و گردشگری با بیان این نکته که اسکندر تاریخی فردی متجاوز به سرزمین ایران بوده است، این پرسش را مطرح کرد که چرا ایرانی‌ها نام فرزندان خود را اسکندر می‌گذارند؟



ورود سیب زمینی و گوجه فرنگی در دوره ناصری

وی در ادامه به ورود سیب زمینی و گوجه‌فرنگی در دوره ناصری اشاره کرد و گفت: ایرانی‌ها از سیب‌زمینی و گوجه‌فرنگی با روشی متفاوت استفاده کردند و اگرچه امروز در بسیاری از غذاهای ایرانی از این دو استفاده می‌شود؛ اما روزگاری ما بدون آنها قیمة هم می‌پختیم با این حال آنچنان این دو ماده غذایی را از هاضمه خودمان عبور دادیم که آنها را مال خودمان کردیم.

نقاشی گل و مرغ از دل چینی

رئیس پژوهشگاه میراث فرهنگی و گردشگری افزود: ایرانی‌ها در تماس با نقاشی سایر ملت‌ها نقاشی‌های جدیدی خلق کردند به طور مثال از دل نقاشی چینی، گل و مرغ در ایران کشیده شد. به گفته بهشتی، در اثر تماس با نقاشی

ابداع آیین کاری

وی در توضیح این مطلب گفت: در دوره شاه سلیمان صفوی حجم زیادی آیین مرغوب صنعتی وارد کشور می‌شود و ایرانی‌ها گویی به کمک این آیین‌ها توانستند آرزویی دیرین را تحقق ببخشند و آیین کاری را ابداع می‌کنند. بهشتی با اشاره به اینکه هر چقدر آیین‌ها در آیین‌کاری ریزتر باشد، مرغوب‌تر است، گفت: در اینجا آیین‌ها به مثابه یک ماده با عبور از هاضمه ایرانی تبدیل به محصول جدیدی شده است و به این ترتیب شواهد آیین‌کاری از کاخ چهلستون آغاز و به کاخ گلستان و غیره می‌رسد.

بهشتی درخشان‌ترین آیین‌کاری‌ها را متعلق به دوره قاجار دانست و گفت: این آیین‌کاری‌ها، گویی در نور تراش هندسی متنظمی ایجاد کرده‌اند و دیگر قرار نیست این چیزی را در خود منعکس کنند.

کارخانه

[۴۴]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۴۹ - خرداد ماه ۱۳۹۷

می‌شوند که افراد را باید در چه فاصله و پرده‌ای از اندرونی و بیرونی خود قرار دهند تا بتوانند ملاقات شیرینی با آنها داشته باشند؛ چرا که ایرانی‌ها نمی‌خواهند از ملاقات صرف‌نظر کنند. بهشتی با تأکید بر میانه جهان بودن ایران گفت: اگر ایرانی‌ها از ملاقات با جهان امتناع کنند در واقع گویی از مهمترین مزیت خود یعنی «میانه جهان بودن» صرف‌نظر کرده‌اند.

ایرانی‌ها خیلی به «وقت» اعتقاد داشتند

بهشتی با اشاره به تنوع قومی و مذهبی در ایران، گفت: یکی از کارهای موبدان زرتشتی وقت سعد و نحس دیدن بوده است. ایرانی‌ها خیلی به وقت اعتقاد داشتند با این حال حتی با سعد و نحس نیز به تسامح برخورد می‌کردند.

بهشتی در ادامه به گتوهای (محل‌های) یهودی‌ها اشاره کرد و گفت: محله یهودی‌ها در شهرهای اروپایی حالت قلعه مانند و دروازه داشته و به نوعی از بقیه شهر مجزا هستند. او افزود: نه تنها در گتوهای باقیمانده از گذشته می‌توان این موارد را مشاهده کرد بلکه حتی در ساحت روایی اروپایی‌ها هم می‌توان شاهد تفکیک یهودی‌ها بود.

وی به نمایشنامه معروف تاجر ونیزی شکسپیر اشاره کرد و گفت: با نگاهی جامعه یهودی‌های ایران مثل تهران می‌بینیم که قلعه‌ای وجود ندارد. در محله‌های یهودی‌نشین، مسلمان هم وجود داشته و در کنار هم زندگی می‌کنند و بچه‌های هر دو در خیابان با هم بازی می‌کنند.

کوروش در بابل به هر کسی از جمله یهودی‌ها اجازه داد آیین خودش را حفظ کند و یهودی‌هایی که تابع آیین شریعت یهود بودند به سرزمین موعود خود بازگشتند و افراد اهل تجارت و کاسبی، در بابل که مرکز کاسبی دنیا بود باقی ماندند و افراد اهل طریقه‌های باطنی یهودی، همراه کوروش به ایران آمده و در این سرزمین پراکنده شدند.

رئیس پژوهشگاه میراث فرهنگی و گردشگری به وجود ۳۳ بقعه متعلق به انبیا بنی اسراییل در ایران اشاره کرد و گفت: امروز یهودی‌ها و مسلمانان هر دو این بقعه‌ها را زیارت می‌کنند.

بیرونی باید یک اندرونی هم وجود داشته و برای استقبال و تعامل با بیگانگان در کنار حفظ موجودیت خود آمادگی داشت که به آن رندی و پرده پوشی گفته می‌شود. رئیس پژوهشگاه میراث فرهنگی و گردشگری رندی و پرده‌پوشی را ضامن بقای ایرانی‌ها در طول تاریخ و حفظ موجودیت‌شان دانست.

تعارف در فرهنگ ایرانی

بهشتی با اشاره به اصطلاحاتی مانند آبروداری و تعارف گفت: ما به دلیل سرزنش دوره جدید گاه از این صفات خجالت می‌کشیم این در حالی است که تعارف از ریشه عرغه و شناخت است به عبارت دیگر وقتی با کسی تعارف می‌کنیم در واقع به او پیام می‌دهیم که او را به جا آورده‌ایم و از او می‌خواهیم او هم ما را به جا بیاورد.

وی افزود: تعارف باعث می‌شود دو نفر در موقعیت و نسبت مناسبی با هم قرار بگیرند و بتوانند حشر و نشر داشته باشند.

بهشتی به واژه «you» در زبان انگلیسی به عنوان تنها معادل برای «تو» اشاره کرد و گفت: در زبان فارسی واژه‌های زیادی برای «تو» وجود دارد که از جمله آنها می‌توان به شما، حضرت‌عالی، جنابعالی و ... اشاره کرد که از یک جایی به بعد تعارف هستند.

رئیس پژوهشگاه میراث فرهنگی و گردشگری افزود: ایرانی‌ها در مواجهه با افراد صمیمی از واژه «تو» استفاده می‌کنند و استفاده از این واژه به معنی محرم دانستن این فرد و ملاقات با او در اندرونی است؛ اما استفاده از واژه «شما» یعنی قرار دادن این فرد در بیرونی و خارج از اندرونی و استفاده از واژه «حضرت‌عالی» به معنی قرار دادن این فرد در عمق بیشتر است.

وی با تأکید بر وجود عمق و پرده پرده بودن اندرونی و بیرونی ایرانی‌ها گفت: اگر فردی را که با او غرابتی نداریم و جایی در اندرونی ما ندارد «تو» خطاب قرار دهیم به او برخورد و فکر می‌کند مورد توهین قرار گرفته است و برعکس استفاده از واژه «شما» برای برادرمان هم سوال برانگیز خواهد بود.

بهشتی با تأکید بر رندانه بودن زبان فارسی گفت: ایرانی‌ها با تعارف متوجه

اسکندر به عنوان نام ایرانی‌ها ربطی به اسکندر تاریخی متجاوز ندارد

بهشتی در پاسخ به این پرسش گفت: اسکندر به عنوان نام ایرانی‌ها ربطی به اسکندر تاریخی متجاوز ندارد و اسکندری است که ازهاضمه ایرانی عبور کرده و تبدیل فردی شده که دنبال آب حیات است و پهلوی به پیامبری می‌زند و به همین دلیل اسکندرنامه‌های زیادی در ادبیات ایران وجود دارد.

رئیس پژوهشگاه میراث فرهنگی و گردشگری افزود: ایرانی‌ها در مواجهه با امویان، عباسیان را بیرون می‌کشند عباسیانی که در واقع امویان عبور کرده ازهاضمه ایرانی هستند.

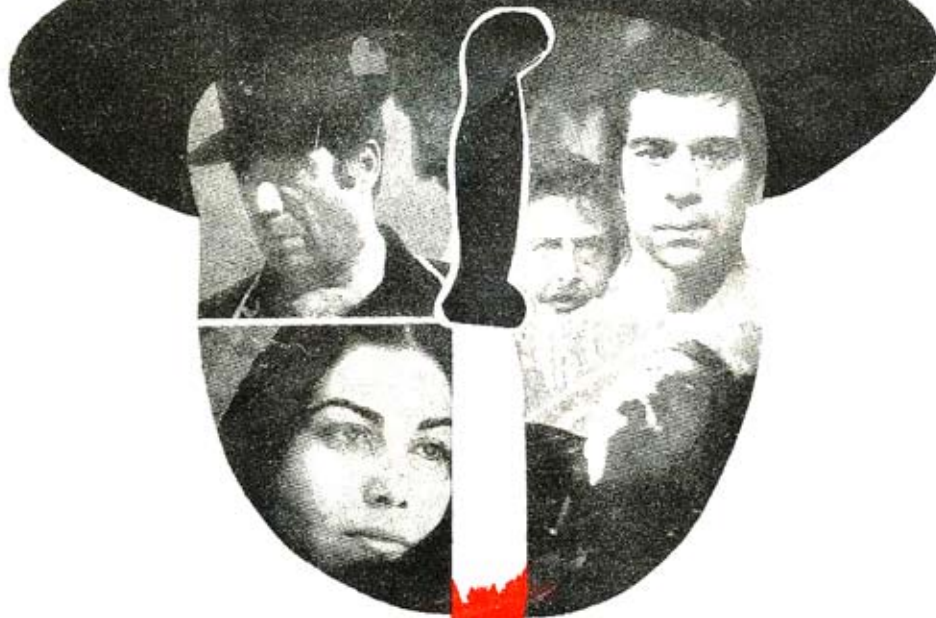
ایرانی در برابر رنج تاریخ

به گفته وی، از دل هلاکوی مغول، سلطان محمد خداپسند، سازنده گنبد سلطانیه بیرون می‌آید، گنبدی که در زیر آن یک هکتار تزیینات ریز بدون هیچ نشانه‌ای از مغول وجود دارد. از دل تیموریان، بایسنقر میرزا بیرون می‌آید، فردی که از نظر علمی و هنری جایگاه ویژه‌ای داشته و گویی یک ایرانی کامل است.

وی با اشاره به سفرنامه‌های خارجی گفت: «اورسل» در سفرنامه خود در دوره قاجار نوشته است که «تقریباً هیچ عنصر خارجی نیست که ایرانی‌ها آن را همسان خود نکرده باشند». بهشتی با بیان این نکته که منشاء بسیاری از سلسله‌های حاکم در ایران خارج از کشور بوده است، گفت: این افراد اگرچه در ابتدا مهاجم و بیگانه بودند؛ اما بعد از مدتی چنان تغییر کردند که گویی ایرانی شدند تا جایی که ایرانی‌ها هم اسم کودکان خود را از این اقوام انتخاب می‌کنند مثل چنگیز، آتیا.

رندی و پرده پوشی ایرانی‌ها

بهشتی با اشاره به انتقادهای موجود در دوره معاصر نسبت به رندی و پرده‌پوشی و معادل دانستن آن با ریاکاری، رندی و پرده‌پوشی را اقتضای جهانی بودن دانست و گفت: وقتی بیگانگان زیاد به خانه‌ای رفت و آمد دارند نمی‌توان همه چیز را در پیشانی خانه قرار داد و علاوه بر فضای



سازگار قنبری
روزنامه نگار

بررسی جایگاه فیلمفارسی در سینمای ایران به بهانه درگذشت ناصر ملک مطیعی

طبقه گمشده کلاه مخملی ها

در سال های بعد از شهریور ۱۳۲۰ بود که شرایط اجتماعی خاص آن دوران تیپ های مخصوصی را به وجود آورد معروف به داش مشدی ها، کلاه مخملی ها، بزن بهادر ها و... این داش مشدی ها آدم هایی در محله ها بودند که بعضی از آنها جوانمرد و دستگیر بودند و بعضی دیگر ناخوانمرد و گردن بگير. آنها سر گذر خیابان ها می ایستادند، کلاه سرشان می گذاشتند، یقه باز می کردند، با مردم حال و احوال می کردند و بی دلیل و بادلایل در هر کاری دخالت می کردند. در کنار اینها شخصیت هایی موسوم به «لوطی» هم بودند که ظاهر آقرار بود باز مانده جوانمردان و نیک سیرتان باشند. کسانی که اصل کار و زندگی شان بر پایه احترام به مردم و یاد بزرگان بود و این را به عنوان سر لوحه زندگی شان هم عنوان می کردند.

به عنوان جریان مقابل سینمای فیلمفارسی آینه خوبی برای ترسیم بخشی از واقعیات تاریخی و اجتماعی دوران خود بود، اما هیچ گاه نمی توان نقش پررنگ ستارگان فیلمفارسی را که عامه مردم به عشق تماشای آنها جلو سینماها صف می کشیدند نادیده گرفت. ستاره هایی که در سال های اخیر خیلی از آنها آرام آرام از دنیا رفتند اما کمتر سینمادوست و علاقه مند به تاریخ سینماست که از آنها به نیکی یاد نکند. جام جم در گفت و گو با دو نفر از منتقدان پیشکسوت سینما از جایگاه فیلمفارسی در سینمای ایران و این که آیا فیلمفارسی هنوز هم در سینمای ما وجود دارد یا خیر، گزارش می دهد.

حتی کیفیت نه چندان بالای فیلم هایشان هم نتوانست از علاقه مردم به این قهرمانان کم کند. سینمای عامه پسند و اصطلاحاً فیلمفارسی آن دوران با محوریت داستان های سراسرست و استفاده از موضوعاتی تکراری و حتی کلیشه ای و بعضاً به دور از واقعیت فیلم های را تولید می کرد که گرچه محتوای خاص آنچنانی نداشت و سطحی بود، اما در نهایت مردم را به سالن های سوت و کور سینما می کشاند. این روند البته طی سال های بعد از فرط تکرار به بی محتوایی کامل کشیده شد و در سال ۱۳۴۸ با ظهور فیلم هایی مانند «گاو» و «قیصر» جریان تازه ای شکل گرفت که موج نوی سینمای ایران نامیده شد. شاید بتوان گفت که سینمای موج نو

قصه فیلم های سینمایی آن دوران هم از زندگی همین مردم گرفته می شد و شخصیت های اجتماعی تاثیر گذاری مثل همین لوطی ها که در جامعه نقش پررنگی هم داشتند، کم کم در فیلم ها سرو کله شان پیدا شد. داستان قهرمانی ها و مردانگی های این لوطی ها بر پرده نقره ای سینما خیلی ها را به سینما و بازیگری علاقه مند کرد و توانست خیل عظیمی از تماشاگران و علاقه مندان را به سالن های سینما بکشاند. ناصر ملک مطیعی، محمدعلی فردین، بهروز وثوقی و... عمدتاً نماینده قهرمانان تهیدست و حاشیه نشینان شهری بودند که با جذابیت فوق العاده در رفتار و منش بر دل تمامی مردم اعم از خاص و عام نشستند و

«فیلم فارسی» یک سبک است

تهماسب صلح‌جو، رئیس اسبق شورای مرکزی انجمن منتقدان سینما با تأکید بر لفظ درست «فیلم فارسی» به تمجید از این سبک فیلم‌سازی می‌پردازد. او که انگار از حرف زدن درباره این موضوع لذت می‌برد در گفت‌وگو با جام‌جم به تصحیح یک غلط مصطلح می‌پردازد و می‌گوید: عبارت درست این‌واژه «فیلمفارسی»، آن هم به شکل سرهم نیست بلکه «فیلم فارسی» است. ریشه این واژه از زمانی وارد ادبیات فارسی ما شد که کسانی مانند عبدالحسین سپنتا و دیگران در کمپانی هند شرقی به زبان فارسی فیلم ساختند و این واژه «فیلم فارسی» در تبلیغات اولین فیلم ناطقی («دختر لر») که به زبان فارسی ساخته شد، آمد.

این منتقد سینمایی با بیان این‌که این‌گونه سینمایی برای مخاطبان عام محبوبیت زیادی داشت می‌گوید: فیلم‌های فارسی برای عامه تماشاگران محبوبیت داشت و مردم آنها را می‌دیدند. البته قبل از این‌که فیلم فارسی در ایران ساخته شود سالن سینما در ایران وجود داشت و مردم فیلم‌های خارجی را در سینماها می‌دیدند، اما وقتی فیلم فارسی در ایران ساخته شد و مردم از آنها استقبال کردند، خود به خود روی آمار فروش فیلم‌های خارجی تأثیر گذاشت. بنابراین جریان‌ی شکل گرفت که فیلم فارسی را بی ارزش جلوه دهد و نخبگان و روشنفکران آن موقع جوی را به وجود آوردند که فیلم فارسی ارزشی ندارد. چرا؟ چون مردم از آنها استقبال می‌کردند.

فیلمفارسی را چماق کردند!

صلح‌جو عقیده دارد که از همین جا بود که کسی مانند دکتر هوشنگ کاوسی به جای «فیلم فارسی»، عبارت «فیلمفارسی» را به شکل سرهم باب کرد. به گفته صلح‌جو، قصد کاووسی از این کار، مسخره و هجو کردن این‌گونه فیلم‌ها بود: «فیلم فارسی» از دید منتقدان نخبه‌گرا به «فیلمفارسی» تبدیل شد. یعنی شد تحقیر و چماقی که از آن برای بی‌هویتی استفاده می‌کردند.

او در بخش‌های دیگری از صحبت‌های خود می‌گوید: فیلمی که برای مردم ساخته می‌شود نه برای جشنواره خارجی یا برای خوشایند مسئولان خواهناخواه از الگوهای

فیلم‌های فارسی بهره‌برداری می‌کنند و نشان می‌دهد الگوهای فیلم فارسی هنوز هم محبوبیت دارند و می‌توانند تماشاگر را به سالن‌های سوت و کور سینما بکشانند. علاقه‌ای که مردم این دوره هنوز به ستارگان فیلم‌های فارسی دارند این را نشان می‌دهد. الگوهای فیلم فارسی هنوز منسوخ نشده‌اند. صلح‌جو البته این را هم اضافه می‌کند که از نگاه و دید او، فیلمفارسی یک سبک سینمایی در ایران است و بازیگرانش هم بازیگرانی توانا و محترم هستند. او در پایان با انتقاد از نگاه جامعه روشنفکری به عوامل سینماگران فیلمفارسی می‌گوید: ملک‌مطیعی از سال‌ها پیش به‌جز یک فیلم در پرده سینما ظاهر نشد، اما هیچگاه از محبوبیت‌اش کاسته نشد. فردین سال‌هاست که فوت کرده، اما هر وقت که به بهشت زهرا می‌روید روی مزارش گل است. اینها ارزش هستند که متأسفانه جامعه روشنفکری ما خوب بلد است ارزش‌ها را بی ارزش جلوه دهد. من دوستدار سینمای «فیلم فارسی» بودم و هستم و معتقدم «فیلم فارسی» ریشه سینمای ماست و الگویی است که نشان می‌دهد چطور می‌توان تماشاگر را روی صندلی سینما نشانند.

با فیلمفارسی مخالفم اما...

احمد طالبی‌نژاد، منتقد برجسته سینما؛ گونه یا ژانر فیلم فارسی را نیاز سینما می‌داند و درباره این موضوع به جام‌جم می‌گوید: در شرایط کنونی فیلم فارسی همچنان به حیات خود ادامه می‌دهد. چون نیاز جامعه است. در بسیاری از جوامع مردم و مخاطبان برای

سرگرمی و قهرمان‌پروری به سینما می‌روند. چرا که قهرمان‌پروری از مؤلفه‌های اصلی فیلمفارسی است و اساساً به نظر من نباید حذف شود. این را نباید از یاد ببریم که صنعت سینما به فیلم‌های تجاری و سرگرم‌کننده نیاز دارد. ما نباید توقع داشته باشیم که تمام مردم برای یادگیری و نیل به اهداف والا به سینما بیایند! طالبی‌نژاد در ادامه با اشاره به یکی از کارکردهای مهم سینما می‌گوید: این واقعیت است که اکثر مردم برای تفریح به سینما می‌آیند و در این بین اگر نکته مثبتی هم وجود داشته باشد از آن بهره‌مند می‌شوند. به‌شخصه از مخالفان سفت و سخت فیلم فارسی هستم، اما معتقدم نباید کارکردهای اخلاقی و اجتماعی‌اش را نادیده گرفت. به قول یکی از دوستان پژوهشگر سینما بعد از کودتای ۲۸ مرداد دو چیز خیلی به کمک من آمد، موسیقی ایرانی و فیلم‌های موسوم به فیلمفارسی. این فیلم‌ها که آن زمان به آنها می‌گفتند فیلم ایرانی موضوعاتی اخلاقی داشتند و مملو از آواز و سرگرمی بودند و از آنجا که بعد از کودتای ۲۸ مرداد روحیه مردم خیلی بد بود این دو عامل باعث تقویت روحیه مردم شد.

«لاتاری» و «آئینه‌بغل» هم فیلمفارسی‌اند

او در ادامه با اشاره به تاریخ ابداع عبارت فیلمفارسی ادامه می‌دهد: زنده‌یاد دکتر کاوسی تعبیر «فیلمفارسی» (به شکل سرهم) را از آن جهت به کار برد که این فیلم‌ها از ایرانی بودن فقط زبان‌شان فارسی است و بقیه آن هیچ ربطی به واقعیت‌های جامعه ندارد. به‌عنوان مثال من چند وقت پیش فیلم «آئینه بغل» را می‌دیدم که هیچ فرقی با فیلمفارسی‌های قدیمی نداشت. یعنی به همان اندازه در بیان واقعیت‌ها اغراق داشت و از داستان‌های جعلی و عنصر تصادف یا بزن‌گاه هم به‌شدت در داستان‌پردازی استفاده می‌کرد و همین باعث می‌شد فیلم بیشتر به سمت قصه برود تا داستان. چون داستان در واقع هویتی جغرافیایی فرهنگی دارد. در حال حاضر سینمای ایران مملو از فیلمفارسی است از «مصادره» گرفته تا خیلی فیلم‌های دیگر حتی «لاتاری» هم نمونه‌ای از فیلمفارسی است. چون به لحاظ فرم و داستان شباهت بسیاری به فیلم‌های قدیمی دارد.





۲۰٪
تخفیف

قابل توجه مالکان و رانندگان محترم اتوبوس های عقاب - اسکانیا

۲۰ درصد تخفیف خدمات پس از فروش مخصوص اتوبوس های عقاب - اسکانیا مدل های ۸۱-۹۰

مهلت مراجعه: امهر ماه ۹۶ تا ۱ مهر ماه ۹۷

برای کسب اطلاعات بیشتر با شماره های ۰۲۱-۳۳۸۶۹۰۹۰ و یا ۰۲۱-۳۳۸۷۹۰۹۱ تماس حاصل فرمایید.

قابل توجه مالکان و رانندگان محترم اتوبوس های عقاب - اسکانیا

همان طور که مستحضریں، شرکت عقاب افشان در راستای ارتقای ایمنی سفرهای جاده ای، تأمین آسایش و آرامش هر چه بیشتر مسافران و همراهی با مالکان و رانندگان، مرحله اول و دوم طرح تشویقی شامل خدمات تعمیرگاهی مانند تعمیرات کلی موتور، گیرکس، ترمز، سیستم تعلیق و ... را با ۲۰ درصد تخفیف به متقاضیان ارائه داد. با توجه به استقبال گسترده رانندگان از مرحله اول و دوم اجرای این طرح، شرکت عقاب افشان در نظر دارد در مرحله سوم، اتوبوس های مدل ۱۳۸۱ تا ۱۳۹۰ را پذیرش کند. رانندگان محترم می توانند با مراجعه به مراکز خدمات پس از فروش شرکت در سراسر کشور از تاریخ اول مهر ماه ۱۳۹۶ لغایت اول مهر ماه ۱۳۹۷ از مزایای این طرح بهره مند شوند.

بدیهی است در مراحل بعدی طرح، برای سایر مدل های تولیدی، اطلاع رسانی لازم صورت خواهد پذیرفت. برای کسب اطلاعات بیشتر با شماره های ۰۲۱-۳۳۸۶۹۰۹۰ و یا ۰۲۱-۳۳۸۷۹۰۹۱ تماس حاصل فرمایید.



خدمات پس از فروش عقاب افشان
www.oghabafshan.com

اگر می‌خواهید کتاب چاپ کنید حتماً این متن را تا انتها بخوانید!

کتاب‌ها «همچو ما با همان و تنه‌ایان»

اگر بخواهیم در یک صورتبندی کلی، نظام نشر در ایران را تقسیم‌بندی کنیم، شاید ساده‌ترین حالت این باشد که ناشران را به ۲ گروه دولتی و خصوصی تقسیم کنیم؛ این تقسیم‌بندی اساساً به این معنا نیست که برخی از مراکز نشر به طور مستقیم توسط دولت و نهادهای زیرمجموعه فرهنگی او اداره می‌شود؛ و برخی دیگر توسط بخش خصوصی؛ بلکه به این معناست که بخشی از بازار نشر در ایران از امکانات برآمده از پول نفت و بودجه عمومی کشور و نهادهای فرهنگی وابسته به بودجه جاری کشور اداره می‌شود و برخی دیگر بر اساس تلاش‌های بخش خصوصی و کمتر (شاید هم بدون وابستگی کامل) به بودجه‌های دولتی - نفتی.

حسن گوهرپور
سرمدیور



موضوع اصلی گره‌های معنادار در این حلقه‌هاست که بازار نشر ایران را تحت‌الشعاع مشکلات قرار داده است؛ و این را علاوه کنید به سیاست‌های فرهنگی در ۴ دهه پیشین ایران. آخرین و مهمترین بخش صنعت نشر؛ بالابردن طراز فرهنگی و فکری مخاطبان است؛ مردم ایران متأسفانه و به سبب مشکلات ویژه اقتصادی و گاه سیاسی؛ وابستگی عاطفی به کتاب‌هایی ندارند که به بالابردن «معرفت» آن‌ها از پیرامون کمک می‌کند؛ عموم مردم با گسترش شبکه‌های اجتماعی به اطلاعاتی علاقمند شده‌اند که اغلب به صورت کنسروی در اختیار آن‌ها قرار داده می‌شود. با صدق و کذب موضوع هم کاری ندارند؛ فقط کوتاه؛ تلگرافی، مختصر و زودیباب باشد؛ متأسفانه در ایران بازار کتابخوانی و دانایی به همین صورت است؛ کتابخوان کردن مردم عزم ملی می‌خواهد. کار با مدیر و معاون و مدیرکل فلان نهاد متولی هم حل‌شدنی نیست؛ تأثیر دارد اما حل نمی‌شود؛ موضوع کتاب باید سراسری حل شود تا مردم به خرید کتاب علاقمند شوند؛ دانایی را ارزش بدانند؛ آگاهی را بلند مرتبه بشمارند و انسان را موجودی بدانند که آمده تا «بیاموزد» و «بیاموزاند»؛ آن‌وقت شرایط تغییر خواهد کرد.

نشر دور باشد؛ اما وظیفه، تکلیف و علاقمندی به نشر، آن‌ها را به این میدان کشانده است؛ آن‌ها بیشتر تلاش می‌کنند بر اساس تعهد عمل کنند. ممکن است موفق نشوند؛ اما به همان میزان که حضور دارند تأثیر هم می‌گذارند. تا اینجا مواردی که ذکر شد اغلب بررسی نشر از منظر ناشران بود؛ اما نشر بخش‌های دیگری هم دارد، در واقع صنعت نشر از مولف آغاز می‌شود و به خریدار کتاب ختم. مولف که می‌نویسد، کتاب به ناشر سپرده می‌شود؛ ناشر پس از آماده‌سازی مقدماتی و نهایی، کتاب را به چاپخانه می‌برد، پس از طی شدن مراحل چاپ، کتاب به بخش‌کننده تحویل می‌شود که در کتابفروشی‌ها توزیع شود و کتابفروش‌ها آن را به خواننده می‌رسانند در واقع آخرین نقطه از این چرخه اقتصادی کتابفروش‌ها هستند و به یک اعتبار؛ بالاترین اهمیت در این چرخه را پس از مولف، خریدار کتاب دارد. حالا هر کدام از مراکز نشر که بتوانند (غیر از مولف) بیشترین امکان را در این مسیر داشته باشند موفق‌تر خواهند بود. در واقع ناشری که چاپخانه دارد؛ شرکت پخش کتاب دارد؛ کتابفروشی دارد بهتر می‌تواند در این عرصه بماند و فعالیت کند.

نشر، فقط مسأله گرفتن بودجه و انتشار به هر شکل و محتوایی باشد؛ اما اصل این تقسیم‌بندی بر این اعتبار است که بودجه اصلی این ناشران از بدنه نفت تغذیه می‌شود. اما گروه دوم؛ ناشرانی هستند که مشخصاً و لزوماً باید بر اساس خواست بازار عمل کنند. اگر بازار آرایشی، بهداشتی، پوست، مو، زیبایی بخواهد، آنسو می‌روند؛ اگر روانشناسی و فالبینی و طالع‌بینی بخواهد، آن طرف کشیده می‌شوند و اگر رمان، شعر، کنکور و کمک آموزشی بطلبد خواست بازار را جامع عمل می‌پوشاند؛ بنابراین برای این گروه؛ صنعت نشر، باید همراه با درآمد و سود باشد؛ در غیر این صورت توجیح منطقی برای ادامه راه وجود ندارد. گروه سوم اما؛ گروهی هستند که با آرمان‌هایی از جنس تعهدات اجتماعی به میدان آمده‌اند؛ گاهی ممکن است شغل اصلی آن‌ها هم از صنعت

بر همین اساس ۳ گونه از ناشران هم پدید آمده‌اند و هر کدام از این گروه‌ها بخشی از بازار نشر ایران را تغذیه می‌کنند. گروه نخست که دولتی هستند؛ ناشران وابسته به بودجه نفت به حساب می‌آیند؛ این‌ها تلاش دارند بر اساس نقشه راه فرهنگی کشور، بازتاب دهنده آراء و افکار مولفانی باشند که در مسیر این نقشه فرهنگی قرار دارند. البته منظور از نقشه فرهنگی، این نیست که مولفان آن چیزی را می‌نویسند که دولت‌ها و برنامه‌ریزان فرهنگی می‌خواهند؛ اما می‌شود گفت به این معناست که چیزی را هم نمی‌نویسند که در مسیر آن نقشه فرهنگی نباشد؛ بنابراین ناشران دولتی، یک سنت فکری را ترویج می‌دهند که در راستای نظام فرهنگی حاکم در کشور باشد؛ حالا این تولیدات و تألیفات حتماً و لزوماً ضریب کیفی مطلوبی هم ندارند، بلکه ممکن است در برخی از مراکز



«ریاکاری» مدرن در خیابان‌های تهران

لذت خرید «برندفیک» و فخر فروشی با مصرف‌گرایی

تاریخ فرایند مدرن شدن مادر دل جامعه، نشان می‌دهد که هویت اجتماعی و شخصی مان به سمت نوعی گسست از شالوده‌های ساختاری و تبدیل شدن به فرایندهای نمایشی (پازتابی) پیش رفته است. البته کسب منزلت از طریق نمایش دادن در دوران‌های سختی هم انجام می‌شده، اما فقط گروه نخبه کوچکی قادر به تشخیص و به‌کارگیری علایم و نمادهای آن بوده‌اند.

در حالی که، در پارادایم امروزی، فخر فروشی مبتنی بر نمایش مصرف و ساخت تصویری پر منزلت از خویش به واسطه آن، امکانی است که تقریباً به روی همه گشوده شده است و همگان برای تحقق آن منزلت مذکور از این طریق تلاش می‌کنند. امروزه بسیاری از افراد می‌توانند بدون آن که به ساختار یا طبقه‌ای اصیل و پر منزلت تعلق داشته باشند، با کنترل ظاهر یا مصرف کالای نادر، برای خود هویتی همسان با کسانی بسازند که از نظر اجتماعی و منزلت طبقاتی فراتر از دیگرانند.

در پیشروی فزاینده خود در دوران معاصر با بسیاری از عناصر فرهنگی دیگر هم درگیر شده و به معنا بخشی یا معنا دایی به مؤلفه‌های بسیاری از زندگی کنونی می‌انجامد؛ تا جایی که بسیاری از حوزه‌هایی که عاری از هرگونه وجه بدنی و مادی و تظاهر جسمانی بوده‌اند، به طور گسترده آلوده به چنین تظاهراتی می‌شوند و معنای واقعی خود را از دست می‌دهند و معنایی بدن مند پیدا می‌کنند.

مثال‌های عدیده‌ای برای این موضع در جامعه ما وجود دارد، از تمایل حاد به ورزش‌های مبتنی بر تظاهر بدن‌مندانه

پیام این نمایش مصرفی راحت‌تر، صریح‌تر و ملموس‌تر به دیگران منتقل خواهد شد و هدف نهایی زودتر محقق خواهد شد. بنابراین آن دستکاری و کنترل شکل‌های هویت و منزلت‌یابی، پیش از هر چیز شامل حال «بدن» و متعلقات جسمانی فرد، به منزلت حامل تعیین‌بخش به «خود» (اگو) و اصلی‌ترین نماد آزادی فردی‌اش خواهد بود و از این طریق عینی‌ترین و ملموس‌ترین پیام‌های تظاهری منزلت‌محور و هویت‌بخش را انتقال خواهد داد.

این فرایند بازآفرینی هویت از طریق پرداختن به بدن و عناصر همبسته با آن،

بدین ترتیب، شکل‌های هویت و منزلت‌یابی در دوران ما، اموری قابل دستکاری و کنترل شده‌اند؛ این دستکاری و کنترل با مصرف بسیاری از ابزارها و عوامل عینی و مادی صورت می‌گیرد تا بتواند آن وجه «مصرف تظاهری» را که «تورستین وبلن» تنویریه کرده بود، تحقق بخشد و از این طریق آن منزلتی را که مصرف‌کنندگان کالاهای عموماً نادر، لوکس و اصطلاحاً لاکچری در پی‌اش هستند، به ارمغان آورد. در این راستا، هر چه فضای این تظاهر عینی‌تر و مادی‌تر و ملموس‌تر باشد، به نسبت میزان ارائه وجه تظاهری مصرف هم بیشتر خواهد شد و

کارخانه

[۵۰]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان
شماره ۴۹ - خرداد ماه ۱۳۹۷

دوست داریم چطور به نظر بیاییم؟ تا چه حد بین خود ما یا «ما»ی واقعی - که معمولاً معلوم نیست چیست؛ و به نظر می‌رسد چیزی نباشد جز «بازنمایی خودمان برای خودمان» - و «ما»ی بازنمایی شده فاصله وجود دارد؟ تکلیف ما با این فاصله چیست؟ و دهها مسأله و دغدغه دیگر از جمله نسبت من با دیگری و نگاه او ... می‌تواند زمینه‌هایی باشند که مفهوم بازنمایی در سطح اجتماعی بر آنها سایه می‌افکند و ما را ناگزیر می‌کند در بررسی مسائل فرهنگی و اجتماعی به آن متوسل شویم. «مصرف» و «بازنمایی» در همین زمینه از اهمیت قابل توجهی برخوردار است و عموم کسانی که با مصرف و جامعه مصرفی و متعلقات آن‌ها همچون مد، مارک، برند، کالای لوکس مصرفی و ... درگیرند، به طور ناخودآگاه و از پیش، وارد مناسبات بازنمایی شده‌اند و مصرف را به عنوان ابزار بازنمایی پذیرفته‌اند.

«بازنمایی»؛ کلیدواژه و مفهومی فراگیر به اندازه تاریخ عصر مدرن که دامنه‌های خود را بر حوزه‌های بسیار زیاد و متنوعی گسترانده است؛ از انتزاعی‌ترین حوزه‌ها مانند فلسفه و روانکاوی، تا انضمامی‌ترین آنها از جمله هنر و جامعه و فرهنگ عمومی. از قضا این مفهوم می‌تواند بسیاری از کیفیات و عوارض جهان کنونی را برایمان روشن کند و در اینجا که بحث از مصرف‌زدگی و فرهنگ مصرفی است، اتفاقاً کاملاً راهگشاست.

مال‌های بزرگ، یکی پس از دیگری در تهران و شهرستان‌های بزرگ احداث

و در دسترس‌ترین قرارگاهی که می‌تواند حامل و نمایشگر تفاوت‌های شیوه زندگی و بدین ترتیب، شکل‌های هویت‌بخشی باشد، اهمیت اساسی می‌یابد و لذا «جسم» یا «بدن» به یک اصل هویتی بدل می‌شود! این مسأله به رویکرد کلان «بدن‌مندی» در تبیین دیگر رفتارهای فرهنگی و اجتماعی هم وجاهت می‌دهد و قادر خواهد بود به عموم رفتارهای فرهنگی و اجتماعی و هنری آدمی در چنین جامعه‌ای تعیین و تشخص ببخشد؛ رفتارهایی که هرروزه در دل زندگی روزمره به طور گسترده و در فضاها فرهنگی و هنری به طور خاص و ویژه‌ای با آن‌ها مواجه‌ایم!

دوست داریم چطور به نظر بیاییم/متظاهران!

ما چطور به نظر می‌آییم؟

یک جامعه و فرهنگ مصرفی، عموم ارتباطات اجتماعی و برساختن معناها و هویت‌های مراوده‌ای در میان انسانی‌ها، چطور از طریق امور مصرفی و کالایی تعیین می‌یابند و کم‌کم ارتباط انسانی - معنوی را به ارتباطی کالایی - مصرفی تقلیل می‌دهند.

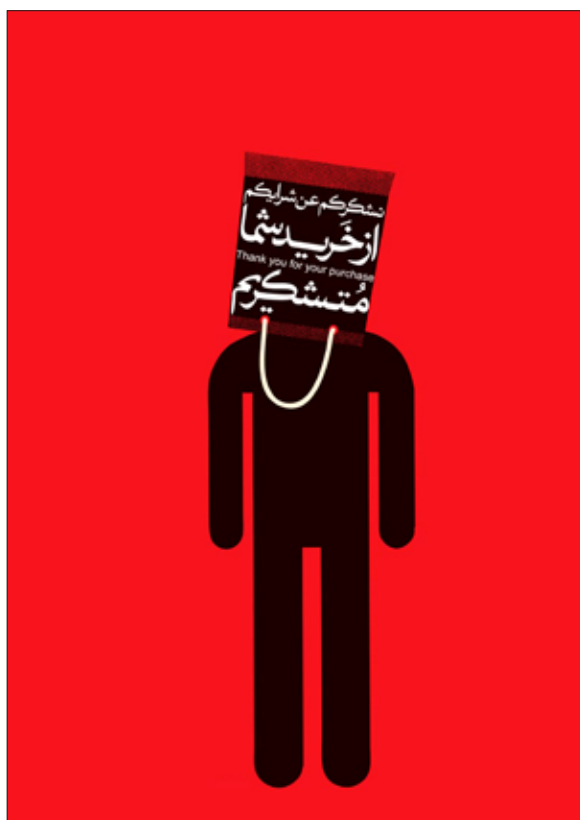
ظواهری مانند محل زندگی، مبلمان منزل، اتومبیل، پوشاک، آرایش ظاهری ...

اصولاً در چنین جوامعی، اعضا که نسبت به اهمیت ظواهر و قوف یافته‌اند، اهمیت بسیار زیادی به نظارت و مراقبت از ظواهری خواهند داد که تحت کنترل و در حوزه قدرت آن‌هاست؛ ظواهری مانند محل زندگی، مبلمان منزل، اتومبیل، پوشاک، آرایش ظاهری و ... از میان این ظواهر، «بدن» به منزله مستقیم‌ترین

و اهمیت یافتن و مصرف فزاینده داروهای تناسب اندام و تن دادن به رژیم‌های دشوار غذایی و عمل‌های زیبایی و دستکاری‌های بدن و ... بگیرد تا حضور شدیداً تظاهری و بدن‌مند دانشجوین و اهالی فرهنگ در عرصه‌های مختلف آموزشی و هنری و ... و حتی استحاله بسیاری از برنامه‌های معنوی و شعائر مذهبی مانند عزاداری‌های خیابانی ماه محرم که در سالهای اخیر وجهی شدیداً بدن‌مند یافته است.

نگاه کلان مصرف‌گرایانه

باری، باید پذیرفت که در پس این بدن‌مندی فزاینده، نوعی نگاه کلان مصرف‌گرایانه وجود دارد که نمایش دادن و مصرف تظاهری را ایجاب می‌کند و از آنجا که این نمایش و تظاهر نیازمند نوعی مکان و قالب جسمانی ظاهرشونده و نمودیابنده است، بدن به عنوان دم‌دست‌ترین قالب مورد استفاده و مصرف به شیوه مذکور قرار می‌گیرد. به عبارت دیگر فرهنگ مبادله‌ای - کالایی دوره اخیر، شدیداً واجد وجهی نمایشی و بصری است و بصری و نمایشی شدن هم معنایی ندارد، جز ظاهری شدن، جسمانی شدن و بدن‌مند شدن! اگر به مسائل و آسیب‌های متعدد اجتماعی‌مان که حول محور بدن و جسمانیت شکل می‌گیرند و بحران جنسی عمیقی را در جامعه ایجاد کرده است، از این منظر و با تأمل بیشتری نگاه کنیم، به خوبی می‌توانیم ارتباطات غریب و اسفناکی را که میان «مصرف»، «جنسیت» و «بدن» وجود دارد، به خوبی تشخیص دهیم. کاملاً و به آسانی قابل درک است که در





از نظر وبلن هرگونه مصرف در جوامع و طبقات غیرتولیدی، نوعی مصرف تظاهری و تمایزجویانه است تا با بازنمایی خود به عنوان قشر، گروه یا فرد مرفه و تن‌آسا موجبات نوعی برتری و تسلط فرهنگی اجتماعی را ایجاد کند. بدین معنا از مهمترین کارکردهای مصرف در چنین جوامع یا طبقاتی، ارائه نوع خاصی از بازنمایی مطلوب است. این مصرف تظاهری را نباید در پارادایم ریاکاری فهم کرد و منظور از آن، این نیست که مصرف‌گرایی یعنی دورویی، ریاکاری و فریب!



از آن، این نیست که مصرف‌گرایی یعنی دورویی، ریاکاری و فریب! از همین جاست که موضوع واجد پیچیدگی‌های جذابی می‌شود؛ اتفاقاً کار باید به حدی دقیق پیش می‌رفت که مصرف هم بتواند ابزار بازنمایی ریاکاران باشد، هم اصیل‌ترین و واقعی‌ترین انواع بازنمایی‌ها هم ناگزیر از تن دادن به فرایند مصرف باشند. به همین دلیل است که در بین کالاهای مصرفی هم با جنس اصل مواجه‌ایم، هم با جنس فیک و بنجل و قلابی و همان برند فیک هم برای فرد لذت ایجاد می‌کند. مسأله در حقیقت این است که امروزه هر نوعی از بازنمایی چه اصیل و واقعی و چه قلابی و فیک، ناگزیر از تن دادن به فرایندی فراگیر به عنوان «مصرف» است و به همین دلیل به نظر می‌رسد مصرف بخش مهمی از حیات همه ما شده است و ریاکار و غیرریاکار هم ندارد!

در این زمینه مصرف کالاهای تظاهری از جمله لباس‌ها و زیورآلات و لوازم آرایشی و غیره شاید بیش از دیگر کالاهای مصرفی ارتباط عینی «مصرف» و «بازنمایی» را روشن می‌کند. مصرف این کالاها بهتر از هر نوع دیگری از کالاها می‌توانند روشن کنند که انواع بازنمایی‌های مبتنی بر مصرف چگونه و با چه کیفیت‌های ذهنی و عینی‌ای صورت می‌گیرد.

«طبقه تن‌آسا» و «مصرف متظاهران» سخن می‌گفت، همین ماجرای بازنمایی را مد نظر داشت، هرچند به دلیل دوره‌ای که در آن می‌زیست، کمتر می‌توانست به نشانه‌شناسی مد و برند و مصرف نمادین کالا که سهم بسیاری در بازنمایی‌های قرن بیست و یکمی دارد، توجه نشان دهد. از نظر وبلن هرگونه مصرف در جوامع و طبقات غیرتولیدی، نوعی مصرف تظاهری و تمایزجویانه است تا با بازنمایی خود به عنوان قشر، گروه یا فرد مرفه و تن‌آسا موجبات نوعی برتری و تسلط فرهنگی اجتماعی را ایجاد کند. بدین معنا از مهمترین کارکردهای مصرف در چنین جوامع یا طبقاتی، ارائه نوع خاصی از بازنمایی مطلوب است. این مصرف تظاهری را نباید در پارادایم ریاکاری فهم کرد و منظور

می‌شوند و سیل مشتری به سمت آنها روانه می‌شود. در چهارگوشه شهر، پاساژهایی بزرگ و چند طبقه احداث شده‌اند که شعار رسمی‌شان «تأمین نیازهای برندبازان» است. تیرازه، پالادیوم، میلاد نور، هایلند، لاله، تندیس، میرداماد، کوروش، زعفرانیه، پلازا، دنیای نور، سام سنتر، گلستان، روشا، پرواز، ارگ و... تنها بخشی از پاساژهایی بزرگ و برندپوش تهرانی هستند که از نظام‌آباد تا تجریش را پوشش می‌دهند.

برندپوشی چند زمانی است که از رسم و سنت شمال‌شهرنشینی به سنتی برای طبقه متوسط تبدیل شده است که بار وظیفه سنگین بازنمایی تهرانی‌ها در عصر جدید را بر عهده گرفته است.

وقتی «تورستین وبلن» در اواخر قرن ۱۹ از

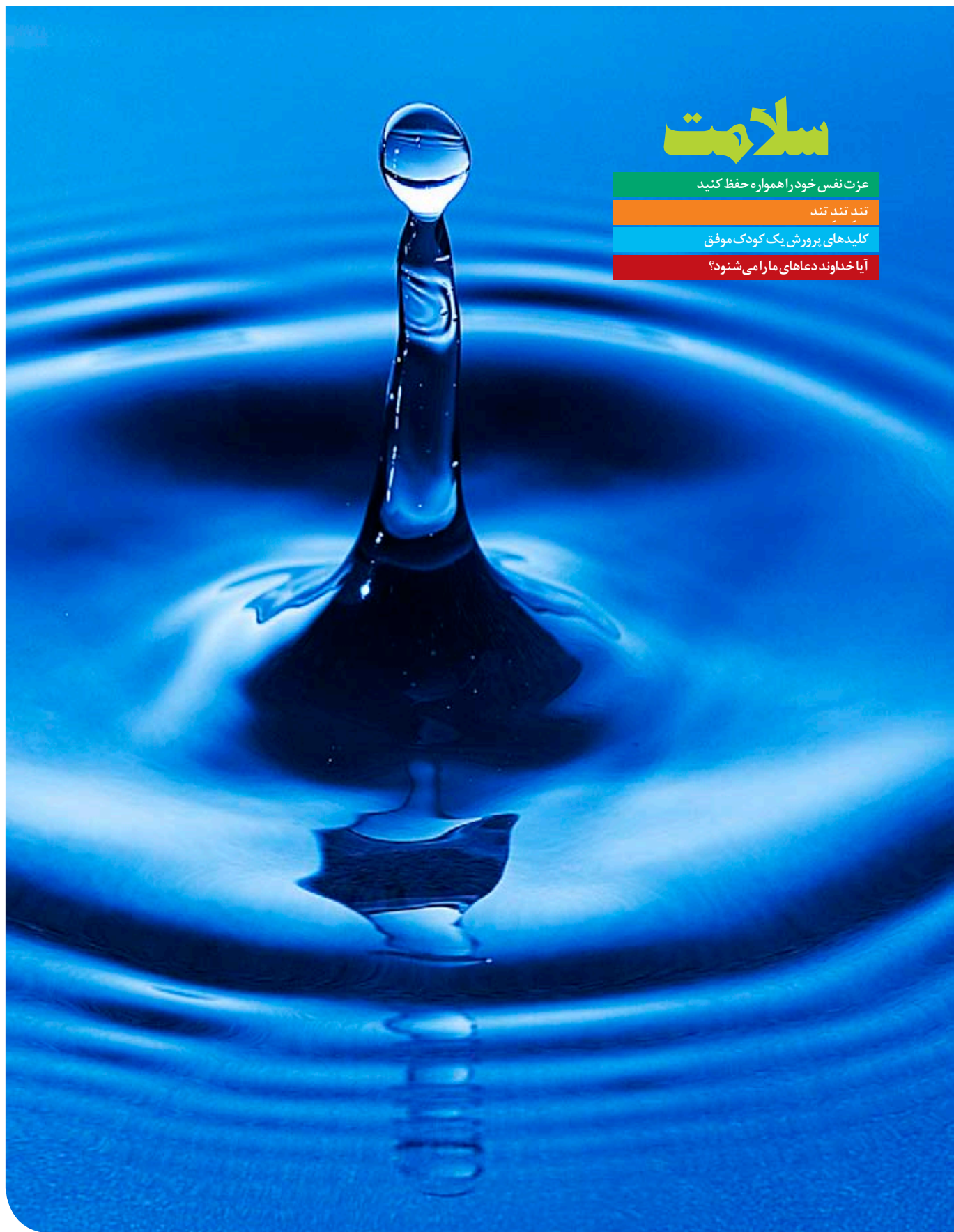
سلامت

عزت نفس خود را همواره حفظ کنید

تند تند تند

کلیدهای پرورش یک کودک موفق

آیا خداوند دعاها را می شنود؟



اسکاتیا

فناوری اطلاعات

گردشگری

فرهنگ و هنر

سلامت

ورزش

News



رازهایی برای بیشتر موفق شدن

عزت نفس خود را همواره حفظ کنید

اگر ثروتمند نیستی مهم نیست، بسیاری از مردم ثروتمند نیستند. اگر سالم نیستی مهم نیست، هستند افرادی که با معلولیت و بیماری زندگی می کنند. اما اگر عزت نفس نداری، هیچ نداری. «گوته»

اگر زیبا نیستی، با زشتی هم می توان برخورد درست کرد.

عزت نفس را نمی توان تقلید کرد. عزت نفس همان احساس ارزشمندی فردی است که با توجه به قضاوت فرد نسبت به ارزش های وجودی خود او تعریف می شود. در این راستا و در مورد معنای عزت نفس بین اندیشمندان اختلاف نظرهای بسیاری وجود دارد، ولی نظریه های پیشرو در تعریف عزت نفس بر تلفیق دو عامل زیر تأکید دارد:

- شایستگی
- ارزش

علیرغم تشابهی که بین عزت نفس و اعتماد به نفس وجود دارد، اعتماد به نفس به باور فرد نسبت به توانایی ها و استعدادهایش مربوط

تأثیر به سزایی دارد. فردی که عزت نفس ندارد، احساس می کند از شایستگی و ارزشمندی لازم برای تحقق رویاهای خود برخوردار نیست و حتی خود را لایق نمی داند که رویایی داشته باشد. در واقع، عزت نفس پایین، به نوعی پایه اختلالاتی مانند اضطراب و افسردگی یا احساسات منفی مثل غم، شر، خصومت، تنهایی و ... است.

عزت نفس چیست؟

در اغلب اوقات عزت نفس با اعتماد به نفس اشتباه گرفته می شود. اما عزت نفس حسی فراتر از اعتماد به نفس است و مفهومی عمیق تر دارد. واقعیت این است که

انسان از آن جهت که فرزند آدم و اشرف مخلوقات است، عزت و ارزشمندی ذاتی دارد، ولی در جریان زندگی عوامل محیطی و خارجی می توانند عزت و ارزشمندی را از او بگیرند و او را به موجودی ذلیل تبدیل کنند. پذیرفته شدن از سوی پدر و مادر و محبت بدون قید و شرط والدین و تحسین فرزند به خصوص در سال های ابتدایی، سنگ بنای عزت نفس سالم هر فردی است. عزت نفس نیرویی است درونی که شجاعت و شهامت لازم را به شما می دهد تا همانی باشید که دوست دارید باشید. عزت نفس بر نحوه مواجهه شما با مشکلات زندگی، چالش ها، شکست ها، موفقیت ها و کیفیت روابط عاطفی

«نه» شنیدن را ندارند، و به دلیل خودکم‌بینی و ضعف، به سختی می‌توانند به خواسته‌های دیگران «نه» بگویند و گاهی حتی به دیگران باج می‌دهند.

❖ ۴- دائماً در حال انتقاد و سرزنش خود هستند: چنانچه اشتباهی رخ دهد، به جای آنکه از آن اشتباه تجربه کسب کنند، فقط خود را سرزنش می‌کنند.

❖ ۵- به ظاهر و سلامت خود توجه کافی ندارند: به دلیل احساس عدم ارزشمندی، وضعیت ظاهر و سلامت جسمانی، چندان برای آنها اهمیت ندارد. البته گاهی به شدت به دنبال تغییر در صورت و اندام خود هستند تا دیگران نظر مثبتی نسبت به آنها داشته باشند ولی در نهایت باز هم احساس ارزشمندی نمی‌کنند.

❖ ۶- احساس مسئولیت در آنها کم است: این افراد عموماً مسئولیت کارهای خود را بر عهده نمی‌گیرند و دائم نقش قربانی را بازی می‌کنند و هنگام رویارویی با چالش‌ها و مشکلات از عباراتی مانند «من بدبخت» و «من بیچاره» استفاده می‌کنند.

❖ ۷- بی‌هدف و بی‌برنامه هستند: افراد با عزت نفس پایین برای زندگی خود نقشه و هدفی ندارند، زیرا آنها به توانمندی‌های خود باور ندارند؛ در نتیجه، از بهبود شرایط ناامیدند و هیچ اقدام مؤثری انجام نمی‌دهند.

اگر با خواندن ویژگی‌های گفته شده متوجه شده‌اید که شما نیز از کمبود عزت نفس رنج می‌برید، بهتر است هر چه سریع‌تر برای کمک به خود اقدام کنید. البته در این متن نیز به راهکارهایی برای بهبود وضعیت شما اشاره می‌کنیم. به یاد داشته باشید راهکارهای گفته شده به صورت نسبی و سطحی به شما کمک خواهند کرد. مراجعه به روانشناس و مشاور و تمرین و پشتکار شما رمز موفقیت برای رسیدن به عزت نفس سالم خواهد بود.

بهبود عزت نفس

❖ در مورد خود مثبت فکر کنید: عزت نفس از طریق مثبت‌اندیشی و تفکر

توجه داشته باشید ارزشمند پنداشتن بیش از حد خود ممکن است به غرور کاذب منجر شود. این تصور که من از دیگران برتر هستم می‌تواند منجر به خودبزرگ‌بینی و گستاخی یا احساسات مخرب دیگر شود و اگر میزان عزت نفس با قابلیت‌های شخص فاصله زیادی داشته باشد، در نهایت می‌تواند در فرد احساس شکست، حقارت، سرخوردگی و خشم ایجاد کند.

ویژگی‌های افراد دارای عزت نفس پایین

افراد با عزت نفس پایین با توجه به رفتار و حرف‌های‌شان قابل تشخیص هستند. در ادامه به چند مورد از ویژگی‌های این افراد اشاره می‌کنیم:

❖ ۱- این افراد عموماً استرس و اضطراب زیادی دارند: به دلیل ترس از قضاوت و ارزیابی دیگران دائماً دچار نگرانی و استرس هستند و از آنجایی که در انجام امور محوله بسیار رقابتی عمل می‌کنند، به موفقیت و برنده شدن حساس هستند و ترس از عدم موفقیت، استرس آنها را بالا می‌برد و این استرس در آنها تبعات خاص خودش را به دنبال خواهد داشت.

❖ ۲- انتقاد آنها را عصبانی و ناراحت می‌کند: افرادی که عزت نفس پایینی دارند، احتمال بیشتری دارد که نقص در کارها را به نقص خودشان نسبت دهند. به علت احساس ناخوشایند نسبت به خویش، همیشه خود را مقصر اصلی تمام اتفاقات می‌دانند و دائماً در حال سرزنش خود هستند و نمی‌توانند خود را ببخشند. بنابراین در مقابل انتقاد دیگران حساسند و عکس‌العمل‌های تندی نشان می‌دهند و آزرده و خشمگین می‌شوند.

❖ ۳- قدرت «نه» گفتن و «نه» شنیدن را ندارند: این افراد پیوسته از خواسته‌های خود می‌گذرند تا دیگران را راضی نگه دارند و عموماً به دنبال توجه دیگران هستند. خواسته‌های دیگران را علیرغم میل باطنی خود برآورده می‌کنند. شاید بتوان گفت یکی از ریشه‌های مهرطلبی، کمبود احساس ارزشمندی است. این افراد به علت خدمات بسیاری که ارائه می‌دهند، بسیار پرتوقعند و انتظار بی‌مهری یا

است، درحالی‌که عزت نفس به معنی داشتن احساس ارزشمندی و کارایی در خود است. ناتانیل براندون روانشناسی بود که عزت نفس را از دو جنبه مرتبط به هم بررسی کرد و اعتقاد داشت که عزت نفس شامل احساس کارآمدی توأم با ارزش‌گذاری شخصی است و در واقع تلفیقی از اعتماد به نفس و احترام به خود محسوب می‌شود. به عبارت دیگر، فردی که عزت نفس دارد نه تنها خود را شایسته زندگی خوب می‌داند، بلکه برای خود و دیگران احترام قائل است و خودش را صرف نظر از توانمندی‌ها و کاستی‌ها، ارزشمند می‌داند.

شایستگی در عزت نفس بدین معنی است که شما در ارزیابی خویش تا چه حد خود را شایسته و قابل برای رسیدن به موفقیت می‌دانید. منظور از موفقیت، دستیابی به چیزی خاص در زندگی است که برای شما اهمیت ویژه‌ای دارد و احساس رضایت و خشنودی در شما ایجاد می‌کند. به همین دلیل، اگر حتی به عالی‌ترین درجه موفقیت در کسب و کار خود دست یابید ولی این مسئله برای شما ارزش نباشد و نتوانید به آن افتخار کنید، هرگز عزت نفس شما افزایش نخواهد یافت.

از دیدگاه این روانشناس ارزش که عنصر دیگر عزت نفس است، شامل ارزیابی شما از شرایط و دستاوردهای‌تان بر اساس معیارهای ارزشی خود شماست. شما معمولاً رفتار‌تان را براساس ارزش‌های خود تنظیم می‌کنید. در نتیجه این ارزش‌ها تعیین خواهد کرد که آیا به اندازه کافی خود را خوب و ارزشمند می‌دانید و برای خود احترام قائل هستید یا خیر. بنابراین یکی از عوامل مهم در حس ارزشمندی، پذیرش ضعف و خطاست. با توجه به این توضیحات می‌توان نتیجه گرفت که عزت نفس فقط احساس خوب داشتن نسبت به خود نیست، بلکه توانایی ارزیابی درست خود نیز عاملی بسیار ضروری در عزت نفس است.

در واقع عزت نفس نوعی ارزیابی درباره ارزشمندی فرد است. ناگفته نماند که بازخوردی که از دیگران در مورد خود دریافت می‌کنیم و انعکاس ارزیابی دیگران، در تصورات و نگرش‌های ما نسبت به خودمان بی‌تأثیر نیستند.



- ۱- حتی اگر گاهی مرتکب خطا و اشتباه شوم، ارزشمند هستم.
- ۲- برای اینکه احساس ارزشمندی کنم، نیازی به تأیید اطرافیانم ندارم.
- ۳- لازم نیست همیشه شاد باشم تا احساس ارزشمندی کنم.
- ۴- برای اینکه احساس ارزشمندی داشته باشم، نیاز ندارم با همه روابط صمیمانه داشته باشم.
- ۵- اگر موفق نشوم به همه خواسته‌هایم برسم، باز هم وجود من ارزشمند است.

✱ باورهای منفی خود را به چالش بکشید:

باورهای منفی خود را شناسایی کنید و ببینید چگونه آنها را کسب کرده‌اید و چرا به آنها اعتقاد دارید. می‌توانید افکار منفی درباره خودتان را روی کاغذ بنویسید؛ مثلاً «هیچ‌کس به من اهمیت نمی‌دهد» یا «من خیلی احمقم». این افکار را به چالش بکشید. البته کمک گرفتن از روانشناس در این امر می‌تواند بسیار تأثیرگذار باشد. هیچ‌کس نمی‌تواند به عقب برگردد و دوباره شروع کند، اما همه می‌توانند از همین امروز آغاز کنند و پایان تازه‌ای را رقم بزنند (ماریا رابینسون). پس می‌توانیم با ایجاد تغییراتی در نگرش و ذهنیات خود، به گونه‌ای عمل کنیم که آثار منفی ناشی از عزت نفس پایین را تا حد امکان کاهش دهیم.

منبع:

هنر اوج‌گیری، مؤلف: دکتر سعید سعادت

✱ **پذیرید که هیچ‌کس کامل نیست و خودتان را همانطور که هستید قبول کنید:**
درباره خود زیاد سختگیر نباشید. همه انسان‌ها می‌توانند اشتباه کنند و تا زمانی که از اشتباهات‌مان درس می‌گیریم، اشتباه کردن مسأله بدی نیست. از اینکه مردم درباره شما چه فکر می‌کنند، نگران نشوید و بر انتقادات احتمالی متمرکز نباشید. همه افراد نقاط قوت و ضعفی دارند. با احترام به تفاوت‌هاست که اعتماد به نفس درونی شما می‌درخشد و قادر خواهید بود نقاط ضعف و کاستی‌های خود را مدیریت کنید. خودباوری برآمده از عزت نفس و خودآگاهی است.

✱ **به سلامت خود بیشتر توجه کنید:**
توجه به سلامت بدن در بهبود عزت نفس نقش بسزایی دارد. خود را لایق جسمی سالم بدانید. تغذیه خوبی داشته باشید. ورزش را در برنامه خود بگنجانید. وضعیت سلامت باعث احساس رضایت‌تان می‌شود و به مرور متوجه می‌شوید که وجودی ارزشمند دارید.

✱ **با توجه بر جملات مثبت کلام خود را مدیریت کنید:**
تکرار جملات اثربخش می‌تواند ضمیر ناخودآگاهتان را مدیریت کند. در واقع، با تلقین و تکرار، جملات به واقعیت تبدیل می‌شوند. به مرور، ضمیر نیمه‌آگاه شما این جملات را خواهد پذیرفت؛ جملاتی نظیر:

مثبت در زندگی ایجاد خواهد شد و تنها کسی که قادر است شما را تغییر دهد خود شما هستید. باید واقع‌بینانه و با شناخت نقاط قوت و توانمندی‌های خود و پذیرش نقاط ضعف خود، به بهبود و کمرنگ ساختن نقاط ضعف خود کمک کنید.

شناخت خود را به یک عادت در زندگی تبدیل کنید و یاد بگیرید که چگونه باید الگوهای خودتخریبی را در وجودتان کشف و با آنها مقابله کنید. بهترین پشتیبان و مشوق خود باشید.

✱ **به موفقیت‌های خود افتخار کنید:**
وقتی کاری را خوب انجام می‌دهید و موفقیتی هر چند کوچک به دست می‌آورید، شکرگزار باشید و برای خود جشن بگیرید. منتظر نباشید که دیگران به شما آفرین و احسنت بگویند.

✱ **هدف داشته باشید:**
هدف‌گذاری، به زندگی شما جهت می‌دهد و سبب می‌شود که در مسیر تحقق اهداف اصلی‌تان به موفقیت‌های کوچک دست پیدا کنید و اعتماد به نفس خود را افزایش دهید و وقتی به زندگی خود می‌نگرید احساس ارزشمندی را در خود پرورش دهید. یکی از اهدافی که می‌توانید برای خود بگذارید، یادگیری جرأت داشتن و «نه» گفتن است. همچنین مهربان بودن با خود را می‌توانید سرلوحه زندگی‌تان قرار دهید.

همه خواص درمانی و فواید غذایی فلفل را بخوانید

تند تند

انواع فلفل از پرطرفدارترین چاشنی‌ها هستند. فلفل برای نخستین بار توسط فیزیكدانی که کریستف کلمب را به هند غربی همراهی می‌کرد، در اواسط ۱۴۰۰ میلادی معرفی شد. نام این گیاه از کلمه لاتین کاپا به معنای قوطی گرفته شده است که اشاره به میوه قوطی‌شکل و نسبتاً توخالی آن دارد. فلفل یک چاشنی بسیار مطلوب است و انواع آن تقریباً در همه جا کشت می‌شود. فلفل، یکی از پرمصرف‌ترین چاشنی‌ها، با متوسط سرانه حدود ۵ گرم (فلفل قرمز) در روز (معادل ۵/۰ میلی‌گرم از کاپسایسین) در برخی نواحی آسیای جنوب شرقی است. فرآورده‌های حاصل از فلفل، به عنوان معرق موضعی به کار می‌رود و عصاره آن نیز به عنوان مقوی معده، ضدنفخ و محرک روده و معده مصرف خوراکی دارد.



دکتر محمدحسین صالحی سورقی
استاداروسازی دانشگاه تهران

گیاه‌شناسی فلفل

فلفل گیاهی است علفی و یکساله، به ارتفاع تا ۶۰ سانتی‌متر. برگ‌های این گیاه بیضی‌شکل، نوک‌تیز و به صورت منفرد، روی ساقه قرار دارند. گل‌های فلفل به رنگ سفید یا مایل به زرد و میوه آن که اکثراً مخروطی شکل است، دارای اندازه‌های مختلف و به رنگ سبز یا قرمز می‌باشد که پس از رسیدن، مزه بسیار تندی پیدا می‌کند. میوه فلفل، دارای تعداد زیادی دانه‌های سفیدرنگ در داخل خود می‌باشد. قسمت مورد استفاده فلفل، میوه‌های آن است که در صنایع غذایی و دارویی، مصرف بالایی دارد. فلفل همچنین شامل ترکیبات تند و سوزاننده به نام اولئورزین است. مهم‌ترین ترکیب اولئورزین، به نام کاپسایسین است که

هرچه هوای محل کشت آن گرم‌تر باشد، این ماده بیشتر تولید شده و فلفل تندتر می‌شود. ترکیبات مهم دیگر فلفل، شامل کاروتنوئیدها، ویتامین‌های A و C و مقدار کمی اسانس است.

انواع فلفل

فلفل دلمه‌ای (فلفل شیرین)

فلفل دلمه‌ای نوعی فلفل از خانواده سیب‌زمینیان است که به رنگ‌های قرمز، زرد، سبز و نارنجی یافت می‌شود. این فلفل به تندی دیگر گونه‌های فلفل نیست. به همین دلیل در انگلستان و ایرلند «فلفل شیرین» نیز نامیده می‌شود. این گیاه بومی مکزیک، آمریکای مرکزی و شمال آمریکای جنوبی

است. دانه این گیاه از اسپانیا به سراسر اروپا، آسیا و آفریقا گسترش یافت. امروزه چین و پس از آن مکزیک و اندونزی بزرگ‌ترین تولیدکننده فلفل در جهان هستند. نام همراه‌کننده فلفل به اشتباه توسط کریستف کلمب هنگام برگشت به اروپا به این گیاه داده شد. چرا که در آن زمان به هر ادویه‌ای که طعم تندی داشت فلفل اطلاق می‌شد. یک فنانج فلفل دلمه‌ای خرد شده (۱۵۰ گرم) حاوی ۹ گرم کربوهیدرات است. کربوهیدرات‌های فلفل دلمه‌ای غالباً قندهایی از نوع گلوکز و فروکتوز هستند که مسؤول طعم شیرین در فلفل دلمه‌ای تازه است.

فلفل دلمه‌ای حاوی ویتامین‌ها و مواد معدنی مختلف، بخصوص غنی از ویتامین C است.



غذاها در بسیاری از کشورهای جهان استفاده می‌شود. همچنین به صورت تازه برای کسانی که تحمل این میزان تند را داشته باشند همراه با غذا و به صورت ترشی قابل استفاده است. با توجه به طعم خاصی که این نوع فلفل دارد از آن در سس‌های مختلف نیز استفاده می‌شود.

فواید سلامتی فلفل

مانند بسیاری از مواد غذایی گیاهی، فلفل دلمه‌ای نیز یک ماده غذایی سالم در نظر گرفته شده است. مصرف زیاد میوه‌ها و سبزیجات با کاهش خطر ابتلا به بسیاری از بیماری‌های مزمن مانند سرطان و قلبی مرتبط است. علاوه بر این، فلفل خواص درمانی دیگری هم دارد.

فلفل و سلامت چشم

شایع‌ترین نوع اختلالات بینایی شامل

می‌شود. به این ترتیب، میوه‌ها آب خود را از دست داده و پوست آنها چروکیده می‌شود. این میوه‌ها پس از خشک شدن به صورت کروی و قطر حدود ۵ میلی‌متر با سطحی ناصاف و چروکیده و قهوه‌ای مایل به سیاه یا خاکستری تیره درمی‌آیند. در صورتی که این میوه پودر شود، پودر فلفل سیاه موجود در بازار به دست می‌آید.

فلفل تند

فلفل تند میوه گیاهی از سرده فلفل دلمه‌ای است که عضوی از خانواده بادنجانیان می‌باشد. فلفل قرمز از قاره آمریکا می‌آید. بعد از کشف آمریکا توسط کریستف کلمب و مبادله همه جانبه بین قاره‌ها، تیپ‌های گوناگونی از فلفل تند در سراسر دنیا برای استفاده خوراکی و پزشکی پرورش پیدا کرد. فلفل قرمز و فلفل‌ها با نرو از انواع این فلفل هستند. فلفل تند به صورت خشک شده برای چاشنی

به‌طوری که یک فلفل دلمه‌ای قرمز متوسط، حاوی ۱۶۹٪ از RDA (میزان مصرف توصیه شده) ویتامین C است. همچنین فلفل منبع بسیار خوبی از فیبر است.

فلفل سیاه

پودر میوه‌های نرسیده و خشک‌شده درختی با نام علمی Piper nigrum است. این گیاه با ریشه‌های نابجایی که تولید می‌کند با اتصال به درختان دیگر به عنوان انگل و تکیه‌گاه بالا می‌رود. برگ‌های این گیاه منفرد، بیضی‌شکل و نوک‌تیز هستند. گل‌ها به صورت مجتمع سنبله بوده که به میوه‌هایی کروی و کوچک تبدیل می‌شوند. موطن این گیاه هندوستان است، ولی در نواحی دیگر از جمله چین، کامبوج و نقاط دیگری از آسیا کشت می‌شود. برای تهیه فلفل سیاه، میوه‌ها را قبل از رسیدن کامل می‌چینند و در آفتاب خشک می‌کنند (گاهی هم از دستگاه‌های خشک‌کن استفاده

در جدول زیر ترکیبات موجود در ۱۰۰ گرم فلفل قرمز، سفید و سیاه را آورده‌ایم

ماده مغذی	فلفل قرمز	فلفل سفید	فلفل سیاه
انرژی	۳۱۸	---	---
کربوهیدرات (g)	۳۱/۷	---	---
پروتئین (g)	۱۲	۱۰/۴	۱۰/۹
ویتامین A (g)	۶۱۳۵	۰	۱۹/۲
سدیم (mg)	۳۰	۵	۴۴
پتاسیم (mg)	۲۰۱۱	۷۳	۱۲۵۹
کلسیم (mg)	۱۵۰	۲۷۰	۴۳۰
فسفر (mg)	۲۹۰	۱۸۰	۱۷۰
آهن (mg)	۲۴/۱	۱۴/۳	۱۱/۲
منیزیم (mg)	۱۵۰	۹۰	۱۹۰

ویتامین همانطور که شناخته شده است نقش کلیدی را در جوان نگهداشتن پوست و مو بازی می‌کند.

اثرات داروشناسی فلفل

از قدیم، فلفل را به عنوان ضدآسم، ضدتب، درمان عفونت‌های دستگاه تنفسی، مشکل هضم غذا، مرهم و ضدسرطان می‌شناخته‌اند. ماده اصلی فلفل، کاپسایسین، دارای خاصیت محرک، ضددردهای عصبی موضعی، ضدورم، ضدآرتريت و ضدروماتیسم است. مصرف خوراکی فلفل، دارای خواص محرک گردش خون، ضداکسیدان، کاهش‌دهنده کلسترول و چربی خون است (که با این اثر می‌تواند باعث جلوگیری از تنگی و گرفتگی عروق شود).

همچنین این گیاه دارای خاصیت کاهش چسبندگی پلاکت است که با این عمل، از لخته شدن خون و ایجاد سکنه، جلوگیری می‌کند.

پژوهش‌های کلینیکی جدید نشان داده است که مصرف کرم‌های حاوی کاپسایسین به صورت موضعی تا چهار بار در روز می‌تواند در کاهش دردهای آرتريت، روماتیسم و کاهش آثار پسوریازیس، مؤثر باشد. این آثار نیز با خوردن فلفل و گنجاندن آن در رژیم روزانه، می‌تواند بر بدن اعمال شود.

خواص سلامتی متعددی است. مطالعات نشان می‌دهد که کپسایسین سبب کاهش کلسترول بد، دیابت و تسکین درد و التهاب می‌شود.

فلفل و حفاظت در برابر سرطان

گوگرد موجود در فلفل باعث می‌شود که یک نقش محافظتی را در انواع خاصی از سرطان‌ها بازی کنند. اگر فلفل دلمه‌ای را برای مدت کوتاه با حرارت کم بپزید، طعم شیرینی خود را بیشتر حفظ می‌کند. این میوه حاوی فلاونوئید است که یک آنتی‌اکسیدان است.

Violaxanthin رایج‌ترین آنتی‌اکسیدان کاروتنوئیدی در فلفل زرد به شمار می‌رود. کورستین نیز یک آنتی‌اکسیدان پلی‌فنلی است که در طیف گسترده‌ای از گیاهان موجود است.

مطالعات نشان می‌دهد که کورستین می‌تواند در پیشگیری از بیماری‌های مزمن از قبیل بیماری‌های قلبی و سرطان، سودمند باشد. لوتولین نیز همانند کورستین یک آنتی‌اکسیدان پلی‌فنلی دیگر است که اثرات سلامت بخش سودمندی دارد.

فلفل و کمک به سلامت پوست و مو

فلفل منبع خوبی از ویتامین E است. این

دژنراسیون ماکولا (تباهی لکه زرد) و آب مروارید است که علل اصلی آن سن و عفونت چشم در افراد است. با این حال تغذیه نیز می‌تواند نقش مهمی در توسعه این بیماری‌ها داشته باشد. لوتئین و زیگزانتین، دو کاروتنوئیدی هستند که در مقادیر نسبتاً بالایی در فلفل پیدا شده‌اند. در صورت مصرف مقادیر کافی از آن می‌توانند به‌طور قابل توجهی باعث بهبود سلامت چشم شوند. در واقع کاروتنوئیدها از شبکه چشم انسان (دیواره داخلی چشم که حساس به نور خورشید است) در برابر آسیب‌های ناشی از اکسیداتیو محافظت می‌کنند.

تعدادی از مطالعات نشان می‌دهد که مصرف منظم غذاهای غنی از این کاروتنوئیدها ممکن است خطر ابتلا به آب مروارید و دژنراسیون ماکولا را در افراد کاهش دهد. به عبارت ساده، اضافه کردن فلفل دلمه‌ای به رژیم غذایی، به‌طور منظم ممکن است یک راه عالی برای کاهش خطر ابتلا به اختلالات بینایی باشد. لوتئین به مقدار زیادی در فلفل دلمه‌ای سبز و فلفل پاپریکای سیاه موجود است اما در فلفل دلمه‌ای قرمز و رسیده موجود نیست.

فلفل و پیشگیری از کم‌خونی

کم‌خونی بیماری شایعی است که با کاهش توانایی خون برای حمل اکسیژن همراه است. یکی از شایع‌ترین علل کم‌خونی، فقر آهن است که علائم اصلی آن شامل ضعف و خستگی بدن است. فلفل دلمه‌ای قرمز نه تنها منبع مناسبی برای آهن است بلکه بسیار غنی از ویتامین C بوده و جذب آهن از روده را افزایش می‌دهد. به همین دلیل، خوردن فلفل خام با غذاهای غنی از آهن مانند گوشت و اسفناج، سبب افزایش ذخایر آهن بدن می‌شود و بنابراین باعث کاهش خطر کم‌خونی در بدن می‌گردد.

فلفل و تقویت سیستم ایمنی

فلفل حاوی مقدار زیادی ویتامین C است که باعث تقویت سیستم ایمنی بدن و جوان‌تر شدن پوست بدن می‌شود. بالاترین میزان ویتامین C در فلفل دلمه‌ای قرمز است.

فلفل و کاهش کلسترول

کپسایسین در فلفل دلمه‌ای قرمز دارای



قابل توجه پدران و مادرها

کلیدهای پرورش یک کودک موفق



اعظم محمودوند
مترجم

کلید رشد و پرورش کودک سالم، برقراری یک نظام حمایتی استوار در خانه است؛ زیرا با احساس رضایت از موفقیت‌ها و اهدا شدن رشد می‌یابد. به عنوان یک پدر و مادر، هدف شما ایجاد احساس رضایت و اعتماد به نفس در کودک و ایجاد حس علاقه‌مندی و هدف‌مندی در خود است. این آموزش و پرورشی است که قبل از ورود به مدرسه صورت می‌پذیرد و برای رشد و پرورش کودک بسیار مهم و ضروری است.

چنانچه خواهان ارتقای توانایی‌های یادگیری کودک و افزایش عملکرد تحصیلی وی هستید، باید پایدار، فداکار و صبور باشید. کودکان‌تان را با عشق، شادی، تشویق و دلگرمی بزرگ کنید تا برای رسیدن به اهدافشان اعتماد به نفس داشته باشند. اگر انتظار دارید کودکی تربیت کنید که سالم و تندرست و از عملکردهایش راضی و خرسند باشد به تکنیک‌های ذیل توجه کنید.

ترغیب مهارت‌های ویژه

هر کودک دارای ذوق و استعدادهاى منحصر به فرد است. این ویژگی‌های خاص می‌توانند در ساعات معمول مدرسه بروز کنند، اما کودکان بسیاری نیز وجود دارند که خارج از کلاس‌های درسی می‌درخشند. به رغم اینکه فعالیت‌هایی نظیر کلاس‌های موسیقی مادر و کودک و درس‌های کاراته می‌تواند ذهن آنها را باز کند، اما نیازی نیست که حتماً هزینه‌ای صرف شود. قدرت بازی‌های بدون ساختار را دست کم نگیرید. بازی پرتاب و دریافت توپ در حیاط، انجام حرکات موزون در اتاق نشیمن، دنبال کردن کرم‌های شب تاب و... فرصت‌های مناسبی را برای پرورش ذهنی، فیزیکی و شخصی فراهم می‌کنند.

تمجید و تحسین تلاش‌ها

بر اساس پژوهش‌های انجام شده طرز فکر یک فرد می‌تواند رفتار او را تحت تأثیر قرار دهد. به جای اینکه کودکان‌تان را «باهوش» یا «با استعداد» خطاب کنید، تلاش سخت او را تحسین نمایید. معمولاً افراد دارای نگرش «مقدر شده و ثابت» مایل به رویارویی با چالش‌های نیستند، زیرا معتقدند

موفقیت‌هایشان ناشی از توانایی‌های ذاتی‌شان است. حال آنکه افراد دارای نگرش «رشد» بیشتر با چالش‌ها و کارهای سخت روبه‌رو می‌شوند، زیرا همواره به فراگیری مهارت‌های جدید اعتقاد دارند. بالاتر از همه به یاد داشته باشید که نمره چیزی نیست که یک دانش‌آموز ممتاز را برای موفقیت برانگیزد، بلکه علت آن محرک ذاتی و درونی‌اش برای یادگیری است. اگر شما هنگام تایپ یک ایمیل یا تراز دسته چک به سکوت کامل نیاز دارید، به این معنا نیست که فرزندتان نیز هنگام انجام تکالیف مدرسه‌اش به محیطی بی‌سرو صدا نیاز دارد. پژوهشگران هشت نوع اطلاعات یا روش را که کودکان بهتر می‌آموزند، ابداع کردند برخی از آنها دارای ویژگی‌های آهنگین، منطقی، ریاضی، کلامی و بین فردی هستند. نکته اصلی این است که چگونه فرزندتان بهتر می‌آموزد. بنابراین شما می‌توانید شیوه خاص یادگیری وی را شناسایی کنید. برای مثال، چنانچه فرزند مدرسه‌ای شما به صورت بصری بهتر می‌آموزد. برای کمک به حفظ جدول ضرب از فلش کارت استفاده کنید. در صورتی که فرزندتان در طبقه‌بندی اطلاعات میان‌فردی قرار دارد (یعنی، هوشمندی‌های

کارگاه

[۶۰]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۴۹ - خرداد ماه ۱۳۹۷

صرف شام با یکدیگر

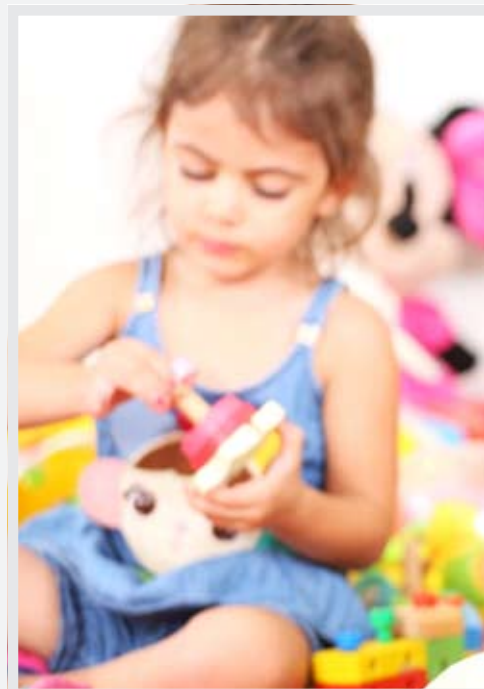
نگران نباشید که آشپزی بالاترین مهارت شما محسوب نمی‌شود؛ فرزندتان از گفت‌وشنود و صحبت کردن با شما پادشاه‌های آموزشی و احساسی دریافت خواهد کرد، نه از خوراک جوجه! بحث‌های غیر رسمی مثل «روزت چطور بود؟» «در چه زمینه علمی بحث می‌کنی؟» «چطوری برای آن امتحان درس می‌خوانی؟» و... امکان یادگیری ارزش‌های خانواده را برای کودک فراهم می‌کند. مطالعه پژوهشگران نشان داد، فرزندانی که دست کم پنج وعده غذایی را در هفته با خانواده‌هایشان صرف می‌کنند، احتمالاً نمرات بالاتری در مدرسه کسب کرده و کمتر دچار اختلال خوردن می‌شوند. در صورتی که برنامه کاری همه افراد منزل با یکدیگر تفاوت دارد و نمی‌توانید هم‌زمان با یکدیگر شام میل کنید، یک وعده غذایی دیگر، مانند صبحانه یا عصرانه را انتخاب کنید؛ به‌طوری که خانواده‌تان بتوانند در کنار یکدیگر بنشینند و اتفاقات روز را مرور کنند.

زمان خواب معین

معین کردن یک زمان خواب و پایبند بودن به آن، می‌تواند بسیار موثر واقع شود، با این حال پیشنهاد می‌شود که ۳۰ دقیقه قبل از فرا رسیدن ساعت خواب، کامپیوتر و تلویزیون را خاموش کنید. چنانچه فرزندتان به تلفن همراه دسترسی دارد، قبل از ساعت خواب آن را از او بگیرید، زیرا ۶۲ درصد از کودکان اعتراف می‌کنند که پس از خاموش شدن لامپ‌ها از تلفن همراه استفاده می‌کنند و والدین‌شان نمی‌دانند! پژوهشگران دریافته‌اند که تنها یک ساعت کاهش خواب می‌تواند برای کاهش توانایی تشخیصی فرزند تقریباً تادو سال آتی کافی باشد. یک دانش‌آموز پایه پنجم ابتدایی که خواب ارزشمند شب قبل از یک امتحان مهم را از دست می‌دهد، ممکن است در سطح یک دانش‌آموز سوم ابتدایی ظاهر شود.

در آغوش گرفتن بی‌نهایت کودک

در آغوش گرفتن فرزند در طول روز موجب تسکین هر تنش و اضطرابی می‌شود که ممکن است او احساس کند هیچ چیز مانند تماس به فرزند احساس امنیت نمی‌بخشد. مطالعات نشان داده است، کودکانی که از محبت و عاطفه بهره‌مند نیستند، ممکن است به استرس مزمن دچار شوند که می‌تواند بخش‌های مربوط به تمرکز، یادگیری و حافظه مغز را مختل کند. براساس مطالعه مجله آمریکایی سلامت عمومی، چاپ ۲۰۰۵، لمس ملایم و آرام کودک می‌تواند علائم احساسی، رفتاری و جسمی استرس را کاهش دهد و در آغوش گرفتن کودک نه تنها موجب بهبود توانایی او در تمرکز می‌شود، بلکه برای پدر و مادر نیز مفید است و احساس فوق‌العاده‌ای در آنها به وجود می‌آورد.



معین کردن یک زمان خواب و پایبند بودن به آن، می‌تواند بسیار موثر واقع شود، با این حال پیشنهاد می‌شود که ۳۰ دقیقه قبل از فرا رسیدن ساعت خواب، کامپیوتر و تلویزیون را خاموش کنید. چنانچه فرزندتان به تلفن همراه دسترسی دارد، قبل از ساعت خواب آن را از او بگیرید، زیرا ۶۲ درصد از کودکان اعتراف می‌کنند که پس از خاموش شدن لامپ‌ها از تلفن همراه استفاده می‌کنند و والدین‌شان نمی‌دانند!



افراد را پیش رو دارد) با اضافه کردن کلمات توصیفی به افرادی مانند دوستان، خویشان و شخصیت‌های تاریخی، به او در بهبود فرهنگ لغاتش کمک کنید.

کتاب‌خوانی

انتخاب یک کتاب و خواندن داستان برای کودک تنها مقوله‌ای است که باید بسیار زود شروع شود. خواندن کتاب برای پیش دبستانی‌ها و نگهداری کتاب در خانه، موجب توسعه مهارت‌های زبانی، مهارت‌های خواندن، و موقیت‌های آتی کودک در مدرسه می‌شود. حتی اگر فرزندتان هنوز آنقدر کوچک است که قادر به درک هیچ‌یک از گفته‌های‌تان نیست، باز هم به ضرب آهنگ‌های زبان توجه خواهد کرد و این به واژه‌های شنیداری کمک می‌کند. در حقیقت، ثابت شده است که خواندن کتاب برای کودک، از نظر احساسی به او کمک می‌کند. مطالعات نشان داده است، کودکان پنج ساله‌ای که پدر و مادر روزانه برایشان کتاب خوانده بودند؛ در مدرسه کمتر مشکلات رفتاری داشتند.

آیا خداوند دعا‌های ما را می‌شنود؟

هم می‌شنود و هم ترتیب اثر می‌دهد.
خود خداوند متعال در سوره بقره آیه ۱۸۶ به رسولش می‌فرماید:
وَإِذَا سَأَلَكَ عِبَادِي عَنِّي
یا محمد! زمانی که بندگانم درباره من از تو سؤال کردند، {آیا خداوند تعالی به ما نزدیک است یا دور؟}
فَأِنِّي قَرِيبٌ
پس بگو من به آنها نزدیکم.
أَجِيبْ دَعْوَةَ الدَّاعِ إِذَا دَعَا فَلَنَسْتَجِيبَهُ لِي
دعای کسی را که دعا می‌کند قبول می‌کنم؛
وَلْيُؤْمِنُوا بِي لَعَلَّهُمْ يَرْشُدُونَ
پس باید دعوت‌م را بپذیرند و به من ایمان آورند، تا {به حق و حقیقت} راه یابند و رشد کنند

اگر دعا نباشد انسان هیچ ارزشی نزد خداوند ندارد. چرا که خداوند در سوره فرقان آیه ۷۷ به رسولش می‌فرماید:
قُلْ مَا يَعْبَأُ بِكُمْ رَبِّي لَوْلَا دُعَاؤُكُمْ
بگو! اگر دعاهايتان نباشد پروردگارم برای شما ارزشی قائل نیست.

با وجود دعا‌هایی که در قرآن می‌باشد چه نیازی به دعا‌های غیر قرآنی است؟
دعا‌هایی را که از زبان مبارک حضرت محمد صلی الله علیه و آله و اهل بیت او علیهم السلام به ما رسیده است مشاهده کنید، تا ببینید که چه زیباست که با آیات هماهنگ است مثل جوشن کبیر و یا دعا‌های صحیفه سجاده‌یه. مثلاً:

اللهم أعوذُ بِكَ مِنَ الشَّرِّ وَ الرِّيَا
خدایا به تو پناه می‌برم از شرک و ورزیدن و ریا کردن
اللَّهُمَّ أَعُوذُ بِكَ مِنْ سُوءِ الظَّنِّ
خدایا به تو پناه می‌برم از گمان بد
اللَّهُمَّ أَعُوذُ بِكَ مِنْ سُوءِ الْخَلْقِ
خدایا به تو پناه می‌برم از اخلاق بد

بعضی‌ها می‌گویند خداوند هر چه بخواهد همان می‌شود و دعا‌های ما تأثیری ندارد !!!
وَقَالَ رَبُّكُمْ

بگو پروردگار شما گفته است:

ادْعُونِي أَسْتَجِبْ لَكُمْ

مرا بخوانید تا دعای شما را بپذیرم،

(غافر/۶۰)

يَسْأَلُهُ مَنْ فِي السَّمَاوَاتِ وَالْأَرْضِ

هر که در آسمان‌ها و زمین است، دست نیاز به سمت او دراز می‌کند.

كُلُّ يَوْمٍ هُوَ فِي شَأْنٍ

زیرا او هر روز در کاری است.

(الرحمن/۲۹)

برگرفته از کتاب راز عشق

نوشته عبدالکریم شمشیری (محمد دوست)



ورزش

هزینه ۱۴ میلیارد دلار جام جهانی برای روس‌ها

با حجاب هم به اهداف بزرگ‌مان می‌رسیم

کاپیتان سوباسا، الهام‌بخش بزرگان فوتبال





نگاه پزشکی
مرجم

خواندنی از فستیوال فوتبال ۲۰۱۸

وقتی جام جهانی ۱۴ میلیارد دلار برای روس‌ها آب می‌خورد!

تب جام جهانی در دنیا همچنان بالاست اما این رقابت‌ها، واقعیت‌هایی هم در خارج از مستطیل سبز و در طول زمان رقابت تیم‌ها داشت که جالب توجه و خواندنی است. در ادامه، نکته‌هایی خواندنی درباره جام جهانی ۲۰۱۸ روسیه را مرور می‌کنیم:

مسکو تا میز توسط مقامات روسی اعلام شده است، معادل یک درصد از تولید ناخالص داخلی روسیه طی ۵ سال گذشته است. این در حالی است که پنج ماه پیش، تاتینا گولیکووا رئیس اتاق بازرگانی دولت روسیه هزینه برگزاری جام جهانی را تنها ۶/۷ میلیارد دلار برآورد کرده بود.

۴ در سوی دیگر این محاسبه، وزیر توسعه اقتصادی روسیه فقط درآمد حاصل از حضور توریست در طول جام جهانی را رقمی بیش از ۱۶ میلیارد دلار تخمین زده

۲ با در نظر گرفتن این فاصله‌ها عجیب نیست که دولت روسیه ۴۳ میلیون دلار را صرف آماده‌شدن قطارهای مجانی بین شهرهای مختلف میزبان بازی‌ها کرده باشد. هواداران تیم‌ها با نشان دادن کارت هواداری خود استفاده گسترده‌ای از این قطارها داشته‌اند.

۳ در مجموع، جام جهانی روسیه با هزینه‌ای بالغ بر ۱۴ میلیارد دلار رکورد پرهزینه‌ترین جام جهانی را شکسته است. این رقم که به نقل از پایگاه اینترنتی

۱ امسال روسیه اولین میزبانی خود برای بازی‌های جام جهانی فوتبال را تجربه کرد. این کشور با ۱۷/۱ میلیون کیلومتر مربع مساحت، بزرگ‌ترین کشور میزبان در طول تاریخ برگزاری رقابت‌های جام جهانی است. فاصله بین شرقی‌ترین شهر روسیه یعنی اکاترینبرگ و غربی‌ترین شهر آن یعنی کالنینگراد، بیش از ۱۵۰۰ مایل است؛ چیزی نزدیک به فاصله مسکو با لندن! ۱۱ شهر مختلف این کشور میزبان این جام بودند و مسکو نیز شاهد بازی فینال خواهد بود.

کارگاه

[۶۴]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان
شماره ۴۹ - خرداد ماه ۱۳۹۷

تشخیص موقعیت‌های حساسی مانند آفساید چندان قابل اعتماد نیست.

۱۰ از میان تیم‌هایی که قهرمانی در جام جهانی را در کارنامه دارند، ایتالیا تنها تیمی است که این مسابقات را از خانه تماشا کرد. پس از ۱۹۵۸ این نخستین باری است که لاجوردی‌پوشان از حضور در جام جهانی بازماندند. این تیم پیش از این شش بار در فینال جام جهانی بازی کرده و چهار جام را از آن خود کرده است. در این میان آندره آ پیرلو، ستاره سابق تیم ملی ایتالیا که خود سابقه قهرمانی با ایتالیا در جام جهانی ۲۰۰۶ را دارد در پاسخ به درخواستی یکی از مدیران ایرانی شرکت اوبر، در پیامی تویتری آرزو کرد که ایران در جام جهانی روسیه موفق باشد.

۱۱ پرو که توانسته است رکورد طولانی‌ترین غیبت در جام جهانی را از آن خود کند، امسال بعد از سی و شش سال به میدان این بازی‌ها آمد. این تیم یکی از ۱۳ تیمی بوده است که در اولین جام جهانی در سال ۱۹۳۰ شرکت کرده‌اند. پرو در جام ۱۹۷۰ مکزیک با کسب مقام هفتم بهترین مقام خود در جام جهانی را به ثبت رسانده است اما در آخرین حضور خود پیش از امسال در جام ۸۲ اسپانیا در دور گروهی حذف شد.

رنگ آخرین نفری را که به آن ضربه زده است، تشخیص دهد. این توانایی که برای اولین بار در یک توپ فوتبال قرار داده شده است، به داور در تشخیص موقعیت اوت و کرنر بسیار کمک خواهد کرد.

۸ مقابله با نژادپرستی در این جام با روش‌های جدیدی دنبال شده است. داوران برای اولین بار در جام جهانی ۲۰۱۸ این حق را از فیفا گرفتند که در صورت شنیدن شعارهای نژادپرستانه بازی را متوقف کنند. در جام جهانی پیشین، شعارهای نژادپرستانه بسیاری به خصوص در بازی‌های مکزیک با روسیه و کروواسی یا بازی آلمان با غنا داده شد و رئیس کمیته مقابله با نژادپرستی فیفا، این سازمان را به سهل‌انگاری در برخورد با این مشکل متهم کرد. این کمیته اعلام کرد که عدم موفقیت فیفا در تربیت افرادی برای ثبت و کنترل این رفتارها، ناامیدکننده بوده است.

۹ همچنین برای اولین بار در تاریخ جام‌های جهانی، در مسابقات امسال از فناوری کمک‌داور ویدئویی استفاده شده است. هرچند این فناوری برای کاهش خطاهای داور طراحی شد و بارها در مسابقات به یاری داوران آمد اما پیشتر گفته می‌شد فناوری کمک‌داور ویدئویی در

است. به گزارش خبرگزاری راشا تودی، این مقام روسی ضمن اعلام این رقم گفته است که اطمینان دارد تحریم‌های غرب نتوانسته این رویداد جهانی را تحت تاثیر خود قرار دهد.

۵ «یک رویا و اکتشاف در فضای بی‌نهایت کهکشان» این توصیف فیفا از موضوع اصلی جام جهانی امسال است. لوگوی این رقابت‌ها نیز به شکل جامی زیبا طراحی شده است که بدنه آن را ریزنمادهای قومی از جمله پرنده‌های آتشین تشکیل می‌دهند.

۶ «زاییواکا» گرگی ست که این افتخار را یافته تا نماد جام جهانی ۲۰۱۸ باشد. این گرگ را دانش‌آموزی به نام «کاترینا پوشارووا» طراحی کرده و در نظرسنجی اینترنتی توسط مردم انتخاب شده است.

۷ «تل استار ۱۸ شرکت آدیداس» نیز تویی است که در این جام حضوری پررنگ داشته است. این توپ منحصر به فرد در پاکستان تولید می‌شود و تراشه‌ای الکترونیکی در آن طراحی شده که علاوه بر ذخیره کردن اطلاعاتی از جمله شدت ضربه به توپ و مسیر حرکت آن می‌تواند





FIFA WORLD CUP RUSSIA 2018

اول تا ششم خریداران جای دارند. این در حالی است که به گزارش «اسپورتنیک»، شبکه تلویزیونی «بی‌بی‌سی» فیلمی درباره هواداران فوتبال روسیه به نام «ارتش قلدرهای روسیه» ساخته است که در آن هواداران فوتبال روسیه را بسیار خشن و متهاجم نشان داده است. اسپورتنیک ادعا کرده است که سازندگان این فیلم تلاش دارند به بینندگان خود این حس را القاء کنند که در روسیه، عشق به خشونت در هواداران فوتبال پرورش داده می‌شود و از این‌رو هواداران فوتبال دیگر کشورها بهتر است از رفتن به روسیه برای تماشای مسابقات جام جهانی خودداری کنند؛ تلاشی که به نظر می‌رسد با توجه به آمار بالای فروش بلیت در خارج از روسیه، به نتیجه نرسید.

پیش از این جمعی از هواداران فوتبال در ایران از ماریا کوماندنایا مجری روسی مراسم قرعه‌کشی این جام خواسته بودند لباس مناسب و پوشیده بپوشد تا تلویزیون ایران این مراسم را کامل پخش کند. او این درخواست را پذیرفت و پس از مراسم و اطلاع از پخش شدن آن از تلویزیون ایران در توییتر خود از هواداران ایرانی پرسید: «ایران، خوشحال هستید؟» پرسشی که با واکنش‌های مثبت هواداران ایرانی روبه‌رو شد.

کلوزه ۱۶ گله یورش ببرد. باقی رکوردداران این عرصه که بالاتر از مولر قرار دارند در این جام حضور ندارند.

اسام الحدادی دروازه‌بان مصر با بازی خود در این جام، رکورد مسن‌ترین بازیکن در جام جهانی را شکست. او ۴۵ سال سن دارد. پیش از او، فرید موندراگون ۴۳ ساله دروازه‌بان سابق کلمبیا با حضور در جام ۲۰۱۴ این رکورد را از آن خود کرده بود.

قهرمان جام جهانی ۲۰۱۸ جایزه‌ای ۳۵ میلیون دلاری دریافت خواهد کرد. هم‌چنین برای مرهم نهادن بر زخم تیم دوم، جایزه‌ای ۲۵ میلیون دلاری برای این تیم اختصاص داده شده است. اما نکته جالب این است که همه تیم‌های شرکت‌کننده در این جام با خود حداقل چکی چند میلیون دلاری به خانه خواهند برد و حتی تیم‌هایی که تنها در مرحله گروهی حضور دارند نیز جایزه‌ای ۸ میلیون دلاری دریافت خواهند کرد.

۵۴ درصد بلیت‌های این جام را خارجی‌ها خریداری کردند و فوتبال‌دوستان کشورهای آمریکا، برزیل، کلمبیا، آلمان، مکزیک و آرژانتین در رده‌های

پاناما و ایسلند در این جام برای اولین بار طعم حضور در جام جهانی را چشیدند. پاناما در سال ۲۰۱۴ نیز تا یک‌قدمی جام جهانی آمده بود اما با باخت خود به آمریکا و واگذار کردن بازی پلی‌آف به نیوزلند این فرصت را از دست داد. پاناما انتقام خود از آمریکا را چهار سال بعد و در مسابقات مقدماتی جام جهانی گرفت. این تیم با پیروزی در برابر کاستاریکا، آمریکا را که به این تیم باخته بود، برای اولین بار پس از ۳۲ سال از حضور در جام جهانی محروم کرد. ایسلند نیز با حضور در این جام رکورد کم‌جمعیت‌ترین کشور شرکت‌کننده در جام جهانی را از آن خود کرد.

مجموع ارزش بازیکنان تیم برزیل در این جام بالغ بر ۶۷۱/۵ میلیون یورو است؛ رقمی که برزیل را گران‌ترین تیم این رقابت‌ها کرد. همچنین تیم‌های اسپانیا، آلمان و فرانسه در رده‌های بعدی قرار دارند. پاناما با ۵/۵ میلیون یورو ارزان‌ترین تیم این جام ارزیابی شده است.

پیش از این مسابقات از میان کل بازیکنان حاضر در جام جهانی، توماس مولر آلمانی با ده گل، تنها کسی بود که می‌توانست امید داشته باشد به سمت رکورد هم‌وطن و هم‌بازی سابقش، میریوسلاو



محمد همتی
خبرنگار

گفتگو با سارا شیربیگی خانم گل، فوتسال آسیا

با حجاب هم به اهداف بزرگمان می‌رسیم

سارا شیربیگی یکی از بهترین فوتسالیست‌های ایران و آسیاست که در جام ملت‌های آسیا که چندی پیش برگزار شد و با قهرمانی بانوان ایران همراه بود، موفق شد خانم گل مسابقات شود. با او مصاحبه‌ای انجام شده و راجع به مسائل مختلف از جمله عدم پخش مسابقات، پوشش اسلامی در میادین، زندگی شخصی او و... پرسیدیم که حاصل آن را در ادامه می‌توانید بخوانید.

درباره شرایط مسابقات و قهرمانی تان صحبت کنید.

امسال دومین دوره برگزاری جام ملت‌های بانوان بود. سال ۲۰۱۵ ما قهرمان شدیم و بعد از آن مدام اردو داشتیم و هیچ استراحتی نکردیم. المپیک داخل سالن داشتیم و بلافاصله جام ملت‌های آسیا. بازی‌های دوستانه خوبی با ایتالیا، روسیه، اوکراین و چین داشتیم و من فکر می‌کنم خیلی به ما کمک کرد که بتوانیم در این مسابقات خیلی خوب ظاهر شویم. در جام ملت‌ها تیم‌هایی که حضور داشتند نسبت به دوره قبل پیشرفت خیلی خوبی داشتند و

خیلی خوب دارد. یک تیم که یک دل است و قهرمان می‌شود قطعاً همه بازیکنان آن مستحق داشتن چنین کاپ‌هایی هستند. مطمئن باشید همه بازیکنان خوب بودند که نتیجه‌اش می‌شد اینکه من یا خانم اعتدالی گل بزنیم. به نظر من تیمی که قهرمان می‌شود قطعاً تمام خوب‌ها را در اختیار دارد.

واکنش مردم چطور بود؟

وقتی تایلند بودیم برای مسابقات پیام‌های بسیاری به ما می‌رسید و انگیزه ما را دو برابر می‌کرد، آنقدر که همه پیگیر بودند و لطف

تیم ما هم همانطور که گفتم ۲ سال در اردو بود و باتوجه به بازی‌هایی که داشتیم بازی در سطح آسیا بر ایمان راحت‌تر بود. البته کادرفنی و حضور آقای صانع‌ی نیز خیلی به ما کمک کردند تا بتوانیم آنجا خیلی راحت با حریفان بازی کنیم و نهایتاً به قهرمانی برسیم.

خودتان هم که خانم گل مسابقات شدید...

خانم گلی و بهترین بازیکن شاید فقط دو کاپ و نماد بود که به من و خانم فرشته کریمی اهدا شد. اما می‌خواهم این را بگویم؛ تیمی که قهرمان می‌شود حتماً ۱۴ بازیکن



▲ جشن قهرمانی تیم ملی فوتسال بانوان ایران پس از پیروزی بر ژاپن و قهرمانی آسیا

تدارک شما برای مسابقات خوب بود اما موجی از اعتراضات در فضای مجازی به تدارک تیم آقایان وجود داشت. نظر خود شما چیست؟

الان همه انتظار دارند رسیدگی به شرایط بانوان و آقایان برابر باشد. اما ما باید نگاه کنیم که قبلاً برای فوتسال و ورزش بانوان چه کار کردند و حالا چه می‌کنند. من نمی‌گویم یک امکانات فوق‌العاده داشتیم ولی ما همیشه انتظار داشتیم هر چیزی را که از مسؤولان می‌خواهیم نه بشنویم اما برای جام ملت‌ها انصافاً کم نگذاشتند و تا جایی که از دست‌شان بر می‌آمد تلاش کردند. همانطور که با قهرمانی در ۲۰۱۵ نگاه‌ها نسبت به فوتسال بانوان تغییر کرد، مطمئناً بعد از این قهرمانی برای آینده هم شرایط بهتر می‌شود. ما توقع زیادی نداریم اما باز هم تشکر می‌کنیم و امیدواریم امکانات بیشتر از این شود بتوانیم روزی روی سکوی جهانی هم برویم.

فکر می‌کنید چرا در ایران مردم هم خیلی به ورزش بانوان اهمیت نمی‌دهند و آیا در کشورهای دیگر هم این‌طور است؟
در دیگر کشورها شرایط با ایران فرق دارد.

بباید قطعاً فوتسال هم پیشرفت می‌کند و امیدوارم این مسائل حل شوند.

در مورد حجاب صحبت کردید، این شرایط پوشش برای تان مشکل‌ساز نمی‌شود؟

از منظر سخت بودن که خیلی سخت است. شما خودتان دو بار روی هم لباس بپوشید و مقنعه بپاندازید، قطعاً شرایط برای تان سخت می‌شود. آن هم در شرایط آب و هوایی تایلند و فصل‌های گرم سال که سخت‌تر هم می‌شود. اما به هر حال ما مسلمانیم و این حجاب را پذیرفته‌ایم و مشکلی هم با آن نداریم.

شاید اگر حجاب نداشتیم راحت‌تر می‌توانستیم بازی کنیم و عملکردمان بهتر می‌شد اما ما با همین حجاب هم می‌توانیم به اهدافمان برسیم، فقط لازمه آن حمایت است. وقتی ما حجاب داریم دلیلی ندارد رسانه ملی بازی‌ها را پخش نکند. قبلاً گل‌های ما پخش می‌شد اما الان آن را هم پخش نمی‌کنند و فقط عکس‌های تار نشان داده می‌شود. اتفاقاً بعد از همین مسابقات جام ملت‌ها در برنامه نود گل‌های ما پخش شد و چه بازتاب خوبی هم داشت.

داشتند. صفحات مجازی و روزنامه‌ها همه عکس از فوتسال بانوان بود و این خیلی حس خوبی به ما می‌داد.

این که توانستیم همه را شاد کنیم خیلی خوب بود. وقتی به استان‌هایمان هم رسیدیم استقبال عالی بود و خود من انتظارش را نداشتم. واقعاً دست همه درد نکند و ما هم خوشحالیم که دل مردم را شاد کردیم. امیدوارم این حمایت ادامه‌دار باشد که ما مسیرمان را ادامه دهیم و در مسابقات جهانی بدرخشیم.

تلویزیون هم که بازی‌ها را پخش نکرد.

به نظرم بازی‌های بانوان ارزش این را دارند که رسانه ملی با پخش آنها از بانوان حمایت کند. ما با حجاب کامل در مسابقات حاضر می‌شویم و فکر نمی‌کنم پخش بازی‌ها ایرادی داشته باشد. اگر بازی‌ها را پخش می‌کردند مردم و خانواده‌های ما می‌توانستند بازی‌ها را ببینند. در عین حال من دوست دارم برادر و پدرم به سالن بیایند و بازی من را ببینند. من ۱۵ ساله بودم بازی می‌کردم اما پدرم نمی‌دانست پستم در زمین چیست و فکر می‌کرد گلر هستم! اگر این شرایط پیش

ویژه‌های نداشتم و اگر هم بود آسیایی‌ها من را می‌خواستند. خودم بیشتر ترجیح می‌دهم در ایران بازی کنم.

از وضعیت قراردادهای فوتسال بانوان راضی هستید؟

همانطور که می‌دانید در فوتسال بانوان فقط ۳-۴ باشگاه هستند که می‌توانند قرارداد را پرداخت کنند و این اصلاً خوب نیست. هیجان چندانی در لیگ بانوان فوتسال وجود ندارد و امیدواریم تغییری در این روند ایجاد شود و اسپانسرها به فوتبال بانوان هم بیایند و شرایط بهتر شود. الان سقف قرارداد بانوان ۵۰ میلیون تومان است.

شما قبلاً گفتید پرسپولیس هستی و دوست دارید تیم محبوبتان در فوتسال بانوان تیم‌داری کند؟

باشگاه پرسپولیس چند سال پیش در فوتسال بانوان تیم‌داری کرد اما متأسفانه منحل شد. من خودم پرسپولیس هستم و دوست دارم برای این تیم بازی کنم. البته الان همه شهرها تیم می‌دهند اما معلوم نیست قراردادهای را پرداخت کنند یا نه. بعضی استان‌ها هم مجبورند فقط برای مسابقات بروند. دوست دارم جایی بروم که شرایطش خوب باشد و اگر پرسپولیس باشد که چه بهتر.

خودتان اهل کرمانشاه هستید، راجع به زلزله هم پستی در اینستاگرام منتشر کردید، فکر می‌کنید مسئولان چه کارهایی باید می‌کردند که نکردند؟

در مورد زلزله‌زده‌ها متأسفانه هنوز شرایط بدی وجود دارد و هنوز شرایط زندگی کامل نیست. باید یک زمانی بگذرد تا به شرایط عادی برگردند. حمایت مردم خیلی خوب بود و سنگ تمام گذاشتند. ما قدرشان هستیم. امیدوارم مسئولان هم یک کاری کنند و فقط منتظر کمک مردم نمانند.

حرف آخرتان اگر چیزی مانده بفرمایید.

تشکر می‌کنم از مردم به خاطر این حمایت‌ها و مسئولان که هر کاری توانستند انجام دادند. از خانواده و مربیان خودم هم تشکر می‌کنم که حمایت کردند.

نمی‌شوند اما در ایران اینطور نیست و ممکن است کسی دریبل بزند و کار انفرادی بکند.

باتوجه به تکرار قهرمانی در آسیا، فکر می‌کنید شما هم مثل آقایان روی سکوی جهانی قرار بگیرید؟

به نظر خودم سطح بازی بانوان و آقایان فوتسال از آسیا فراتر است. البته همه این‌ها بستگی به حمایت دارد. اگر قرار باشد تیمی بعد از مسابقات به استراحت برود و یک ماه مانده به مسابقات بیاید، اتفاق خاصی رخ نمی‌دهد. مدیران باید همچنان حمایت کنند و مطمئن باشند تیم‌های ما شایستگی رفتن روی سکوی جهانی را دارند. ما هم اکنون پنجم - ششم جهانی و می‌توانیم به آن جایگاه برسیم.

خانم گلی آسیا شمارا الزیونر می‌کند؟

فعلاً که بعد از این برنامه ملی نداریم و بر می‌گردیم به بازیهای باشگاهی. سال قبل من نفت آبادان بودم و قرارداد تمام شده و نمی‌دانم کجا بروم. من پیشنهاد خارجی



بعد از جام ملت‌های ۲۰۱۵ خیلی شرایط بهتر شد و من مطمئنم از این به بعد بهتر هم می‌شود. در گذشته مردم اصلاً نمی‌دانستند همچنین رشته‌ای وجود دارد و می‌پرسیدند مگر دخترها هم بازی می‌کنند؟ اما الان حتی اگر تلویزیون هم پخش نکند، رسانه‌های مختلف، شبکه‌های اجتماعی و تلویزیون‌های اینترنتی آن را پخش می‌کنند و هر جا می‌رویم عکسی از بانوان هست.

یک مشکل دیگر برای بانوان، محدودیت‌هایی است که از طرف خانواده اعمال می‌شود. شما خودتان همچنین مشکلاتی داشتید و این که چه صحبتی با خانواده ورزشکاران بانوان نوجوان دارید.

البته ما در خانواده‌مان ورزشکار حرفه‌ای نداریم و اغلب به صورت معمولی ورزش می‌کنند. من از بچگی عاشق ورزش بودم و هر رشته‌ای که می‌رفتم بهترین می‌شدم، چون مدام در حال دویدن و تلاش بودم. خب خانواده من هم مثل خیلی‌های دیگر دائماً می‌گفتند، نمی‌شود و دختر که به باشگاه نمی‌رود. اما بعداً خانواده‌ام وقتی دیدند چقدر علاقه و استعداد دارم مانع نشدند و رو به حمایت آوردند. خاطرم هست آن روزها وقتی مصدوم می‌شدم همه اذیت می‌شدند مراقبم بودند. الان هر وقت بر می‌گردم مادرم می‌گوید سارا دیگر نمی‌روی؟ منتظر است که من بگویم دیگر نمی‌روم. به نظر خانواده‌ها باید به تصمیمات دختران‌شان در بحث ورزش احترام بگذارند آن‌ها را حمایت کنند.

بعضی کارشناسان می‌گویند فوتسال بانوان ایران شباهت زیادی به فوتسال آقایان دارد. قبول دارید؟

خب ایرانی‌ها چون تکنیک خاص خود را دارند، می‌شود گفت که شبیه هم هستیم. از لحاظ تاکتیکی هم شاید چون آقای صانعی در کنار ما هستند شبیه باشیم. اما این که فکر کنیم سطح کیفی مان هم شبیه است، درست نیست چون آقایان سطح بالاتری دارند. در تیم ما هر کسی یک جور بازی می‌کند اما در دیگر تیم‌ها اینطور نیست و معمولاً طبق تاکتیکی خاص پیش می‌روند. مثلاً آنها هیچ وقت سر توپ نمی‌زنند و خودشان از بازیکن روبه‌رو رد



کارتونی که فوتبال را در سرزمین «آفتاب تابان» متحول کرد

کاپیتان سوباسا، الهام بخش بزرگان فوتبال

ژاپنی‌ها به مدت ۷۰ سال رنگ جام جهانی را ندیدند و امسال با ورود به روسیه ۲۰۱۸ ششمین حضور متوالی خود در این تورنمنت را جشن گرفتند. بخش بزرگی از انقلاب آنها در زمین فوتبال به ساخت اولین لیگ حرفه‌ای در کشورشان در اوایل دهه ۱۹۹۰ برمی‌گردد. اما یک بازیکن در تاریخ ژاپن وجود دارد که الهام‌بخش نسل آنها برای عشق به فوتبال بوده است: سوباسا اوزارا، دانش‌آموز ۱۱ ساله کارتونی.

دید می‌شود و یکی از محبوب‌ترین مانگا و انیمه‌های ژاپنی بود و هست و قطعاً خواهد بود.

در اولین بخش داستان این سؤال مطرح می‌شود که: «ژاپن کی در جام جهانی حاضر می‌شود؟» شخصیت اصلی کارتونی یعنی سوباسا با اعتماد به نفس زیاد پاسخ می‌دهد: «به زودی، من این رو را به واقعیت تبدیل می‌کنم!» شاید این حرف سوباسا در دنیای تخیلی گفته شد اما غیر واقعی نبود. در مقابل چشمان جهانیان سوباسا به ژاپن کمک کرد که نه فقط یک جام جهانی بلکه در تمام جام‌های جهانی از آن زمان تاکنون حضور داشته باشد.

در سال ۲۰۱۱ و در مصاحبه‌ای که با تاکاهاشی انجام شد از او پرسیدند که فکرش

در مورد پرستیژ جهانی این ورزش یاد گرفت و یک دل نه صد دل عاشق فوتبال شد. فوتبال شاید ورزش محبوب ژاپنی‌ها نبود اما ورزش محبوب جهان که بود.

شخصیت سوباسا اوزارا را ساخت و کاری که اول از همه باید می‌کردند این بود که به هواداران یاد بدهند که اصلاً جام جهانی چیست؟ داستان از اینجا شروع می‌شود که سوباسای یک ساله فقط به خاطر جذب شدن به توپ فوتبال از تصادف با اتوبوس نجات پیدا می‌کند و فوتبال راه موفقیت و شکوه او در آینده می‌شود. در عرض چهاردهه و حتی امروز هم سوباسا شخصیت ماندگار ژاپنی شد و در ۱۵ سریال، ۶ سریال انیمه، ۴ فیلم بلند، ۱۴ بازی ویدئویی و همچنین اسباب‌بازی‌های بی‌شمار، لباس‌ها و انواع مختلف یادگاری‌ها

ایده شخصیت سوباسا وقتی به ذهن هنرمند و کارتون‌بست ژاپنی یوئیتچی تاکاهاشی رسید که خودش دوران دبیرستان را سپری می‌کرد. تصمیم تاکاهاشی برای قرار دادن نقش اول داستان‌هایش در مرکز یک ورزش خارجی همه را شگفت‌زده کرده بود. چون در اواخر دهه ۱۹۷۰ و اوایل ۱۹۸۰ ورزش محبوب ژاپنی‌ها «سومو» یا همان کشتی سنگین‌وزن بود و بعد از آن ورزش بیسبال. اما در زمان شروع مانگا، جام جهانی ۱۹۷۸ آرژانتین به صورت زنده از تلویزیون‌های ژاپن پخش می‌شد و این ورزش عمیقاً روی تاکاهاشی تأثیر گذاشت و او را از ورزش سنتی کشورش دور کرد. تاکاهاشی در ابتدا مشتاق ساخت داستان بر اساس ورزش بیسبال بود اما هرچه بیشتر در مورد فوتبال تحقیق می‌کرد بیشتر

کارگاه

[۷۰]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۴۹ - خرداد ماه ۱۳۹۷

در طول سال‌ها خیلی از فوتبالیست‌ها اعتراف کردند که این کارتون الهام‌بخش آنها بوده است. از قهرمان جام جهانی ایتالیا الساندرو دل پیرو که این کارتون را با نام اصلاح شده‌اش «هولی و بنجی» می‌شناسد و مدت‌های طولانی تصویر نقاشی شده خودش در کنار شخصیت اصلی داستان را که با داستان خود تاکاهاشی طراحی شده بود را به عنوان عکس پروفایلش در صفحات مجازی می‌گذاشت، و قهرمان اسپانیایی آندرس اینیستا که لباس‌هایی را می‌پوشید که عکس‌هایی از این انیمه داشت و به تازگی هم تاکاهاشی را ملاقات کرد تا طراحی‌های جدیدش را بگیرد، که اینیستا را در مسیر انتقالش به باشگاه ژاپنی ویسل کوب نقاشی کرده که آنجا به لوکاس پودولسکی می‌پیوندد، پودولسکی که سومین قهرمان جهان و از طرفداران متعصب سوباسا است. بزرگان فوتبال مثل زین‌الدین زیدان، تیری آنری و جنارو گتوزو هم همیشه از عشقشان به این انیمه که در کودکی تماشا می‌کردند صحبت می‌کنند. این سه نفر هم مثل بقیه بازیکنانی که پیش‌تر اسمشان آورده شده جام جهانی را بالای سر بردند، انگار رابطه‌ای جادویی بین تماشای این کارتون الهام‌بخش و قهرمانی وجود دارد.

امروزه در ناحیه شلوغ کاتسوشیکا در همسایگی توکیو، جایی که یوئیتی تاکاهاشی در آن بزرگ شده، مجسمه برنزی سوباسا قرار داده شده است؛ یکی از مجموعه مجسمه‌های این شخصیت در سراسر شهر و به افتخار الهام‌بخش‌ترین پسر شهر. شاید تواضع و فروتنی زیاد تاکاهاشی مانع از این می‌شود که تأثیر بسزای شخصیت کارتون‌اش را جدی بگیرد، اما بی‌شک و به طرز انکارناپذیری تاکاهاشی به رویای خود مبنی بر ایجاد عشق به فوتبال در مردم کشورش دست یافته و نه تنها در کشور خود بلکه در سراسر جهان تأثیر خیلی زیادی روی نوجوانان گذاشت و بازی فوتبال را بیش از پیش زیبا کرده است.

به خاطر زیباتر کردن بازی فوتبال، به خاطر گسترش محبوبیت ورزش فوتبال و باز کردن چشمان خیلی از ستاره‌های آینده این ورزش، جهان فوتبال قدردانی بسیار زیادی به سوباسا و سازنده‌اش تاکاهاشی بدهکار است. خیلی خیلی از تو ممنونیم تاکاهاشی.

نوجوانان تمام نقاط دنیا تأثیر گذاشت، خصوصاً اسپانیا. انیمیشن به زبان اسپانیایی دوبله شد و متعاقباً نامش به «الیور بنجی» تغییر پیدا کرد و بر نسل نوجوانان اسپانیایی هم تأثیر گذاشت. برخی از ستاره‌های دنیای فوتبال هم به صورت شخصیت کارتون‌ی در این انیمه حضور پیدا کردند مثل لیونل مسی.

گزارشگران محلی از فرناندو تورس اسپانیایی وقتی برای جام باشگاه‌های جهان در ژاپن بود پرسیدند کتاب یا کارتون محبوب کودکی‌اش چه بود و تورس پاسخ داد: «وقتی بچه بودم نمی‌توانستم سیگنال خوبی از شبکه‌های



یوئیتی تاکاهاشی



الساندرو دل پیرو

تلویزیونی دریافت کنیم، اما همه در مدرسه در مورد کارتون‌ی ژاپنی که در مورد فوتبال بود صحبت می‌کردند. سریالی با نام الیور بنجی در اسپانیا که دو بازیکن کارشان را از تیم جوانان شروع می‌کنند به تیم ملی می‌روند، جام جهانی را برنده می‌شوند، به بارسلونا و بایرن مونیخ می‌روند، به یورو می‌رسند، همه اینها مثل رویا بود. من بخاطر این کارتون به فوتبال روی آوردم. می‌خواستم الیور بشوم.»

یکی دیگر از طرفداران مشهور این کارتون الکسیس سانچس است. نیکولاس اولئا که زندگی‌نامه سانچس را می‌نویسد می‌گوید: «وقتی الکسیس در بارسلونا بود کلکسیون این انیمیشن را داشت، تمام قسمت‌هایش را. فکر می‌کردم الکسیس تمام مهارت فوتبالی خود را بر پایه این کارتون و دنیای افسانه‌ای آن قرار داده، خودش را یکی از شخصیت‌های این کارتون می‌بیند و در زمین بدون مرز برای ساعت‌ها می‌دود و در هر شرایطی گل می‌زند.»

را می‌کردی کاپیتان سوباسا در شکوفایی ورزش فوتبال در ژاپن تا این حد مؤثر باشد؟ تاکاهاشی با فروتنی زیاد این ادعا را رد کرد و پاسخ داد: «نه فقط به خاطر سوباسا بلکه خود ورزش فوتبال آنقدر در جهان محبوب است و آنقدر راحت جای خود را در دل مردم باز می‌کند که همه آن را به عنوان محبوب‌ترین ورزش قبول کردند و ژاپن هم از این قاعده مستثنی نیست. اما خیلی خوشحالم که مردم این گونه تصور می‌کنند و واقعاً از اینکه شاید من باعث شده باشم که ژاپنی‌ها عاشق ورزش فوتبال شدند احساس رضایت می‌کنم.»

در مجموع کاپیتان سوباسا الهام‌بخش خیلی از نوجوانان در سراسر جهان شد خصوصاً هافبک افسانه‌ای ژاپنی «هیدتوشی ناکاتا». ناکاتا که به عنوان برترین فوتبالیست تاریخ ژاپن شناخته می‌شود، می‌گوید: «۲۰ یا ۳۰ سال پیش ورزش بیسبال در ژاپن خیلی محبوب بود و فوتبال تقریباً ناشناخته بود و کم‌کم راه خود را بین ژاپنی‌ها باز می‌کرد. به همین دلیل من نه اسطوره‌ای داشتم و نه تیم محبوبی. ولی یک داستان و شخصیت اصلیش کاپیتان سوباسا باعث شد تا بین بیسبال و فوتبال، فوتبال را انتخاب کنم.»

با تمام شدن دهه ۱۹۹۰ و شروع دهه ۲۰۰۰ و با قهرمان داستانی کاپیتان سوباسا و قهرمان دنیای واقعی یعنی ناکاتا، نسل کودکان و نوجوانان آن دوران بیشتر و بیشتر به ورزش فوتبال علاقمند شدند. مهارت‌های خارق‌العاده سوباسا و شخصیت‌های دیگری که در این داستان حضور داشتند با اسم‌های مختلف معرفی می‌شدند مثل «شلیک رعدآسا»، «ضربه دوچرخه‌ای دوقلوها»، «شوت چرخشی». سوباسا که اول در شهر نانکاتسو زندگی می‌کرد، عضو تیم مدرسه شد و بعد با سفر به کشورهای دیگر به افتخار آفرینی ادامه می‌داد. در برزیل با ساوت‌پائولو قهرمان شد، بعد از اینکه به بارسلونا پیوست مقابل رئال مادرید هت‌تریک کرد و قهرمان ال کلاسیکو شد، در سطح بین‌المللی هم ژاپن را به قهرمانی جام جهانی رساند. در تمام این مدت هم دوستانش هر کدام افتخارات خود را می‌آفریدند و در تیم‌های یوونتوس و هامبورگ و سایر باشگاه‌ها مشغول بودند.

این سریال مرزها را درنوردید و کاپیتان سوباسا نه فقط بر نوجوانان ژاپنی بلکه بر

Interview with Managing Director of a Passenger Transportation Co.

Mr. Amir Allahyari is the managing director of Isfahan Iranpeyma Passenger Transportation Company. He followed the career path of his family members who owned coaches and were shareholders of the above-mentioned company before he started his occupation. In 2002, he began his job as a bus conductor. Then, he was employed by another company in a better position. In 2007 when he completed his mandatory public military service, he was appointed, due to his graduation from university in the field of accounting, as the financial manager of Isfahan Iranpeyma Passenger Transportation Company. Finally, in 2012, he was appointed as the managing director of the forenamed company by a unanimous vote of the board of directors. "Until 2015, most of the shares of Isfahan Iranpeyma Passenger Transportation

Company were held by 100 drivers, but in the year mentioned, we purchased a large number of shares. We currently own 4.5 portions out of the entire 6 portions and the remaining 1.5 portions are owned by the other shareholders. We started renovation of our fleet by replacing 36 coaches with Oghab – Scania products. It should be mentioned that 202 coaches are operated as our entire fleet. At least 80 percent of our entire fleet consists of Scania coaches (Maral and Dorsa) manufactured between 2013 and 2018. Therefore, we avail ourselves of a newly-operated fleet. The cost of maintenance of Maral and Dorsa is so low. Oghab – Scania coaches are supported by efficient after sales services, for example, there are 2 active and large workshops in Isfahan. Moreover, these coaches are especially appealing to the passengers and drivers."





Oghab Afshan
Industrial and Manufacturing Company
www.oghabafshan.com



Delivery of 137 Buses to Municipality of Isfahan

A special ceremony attended by the officials of Semnan and Isfahan provinces, 137 city buses which are in full compliance with Euro 4 standards and equipped with DPF (Diesel Particulate Filter) were handed over to the Municipality of Isfahan. This is the first time that the Municipality of Isfahan has concluded a contract with the Semnan-based factory of Oghab Afshan Industrial and Manufacturing Company for purchase of city buses," said Mr. Jamalinejad, the Mayor of Isfahan.



Interview with



Mr. Mohsen Mojtabayea, known as "Flyer" among his peers and working as a coach driver and in Isfahan Tehran for 23 years. In 1990s, he used to work less than 4 hours

INNOVATION
GRANDEUR
HARMONY
ATTRACTION
RELIABILITY
CREATIVITY
EFFICIENCY
SAFETY
PHENOMENAL
QUALITY
PIONEER

OGHAB AFSHAN
INDUSTRIAL AND MANUFACTURING CO.



with Euro 4 standards, and has a negligible effect on environment."



شماره یک ایران پیما

www.iranpeymaesfahan.com



شرکت ایران پیما اصفهان

قطب صنعت حمل و نقل مسافری نصف جهان

بهره گیری از مجرب ترین همکاران و زبده ترین
کارمندان حمل و نقل مسافری اصفهان اتکا و قوت
قلب ما در نوسازی ناوگان و ارائه خدمات نوین
به شما عزیزان می باشد
امیر الله یاری

www.iranpeymaesfahan.com

همراهی شما با سایت ما زمینه ساز سفری توام با امنیت و آرامش خاطر خواهد بود



[iranpeyma_esfahan](https://www.instagram.com/iranpeyma_esfahan)

صفحه ما در اینستاگرام را دنبال نمایید

تلفن رزرو بلیط پایانه کاوه: ۰۳۱-۳۴۳۵۹۰۰۱-۱۰

تلفن رزرو بلیط دفتر بهارستان: ۰۳۱-۳۶۸۲۴۸۰۰-۵

تلفن رزرو بلیط پایانه صفه: ۰۳۱-۳۶۷۳۲۷۶۵-۸