

- از تمدید قرارداد بنز در ایران تا اخراج ۱۲۰۰ کارگر شرکت دایملر ۵
عقاب افشان به هیچ وجه در محصولات خود کبی برداری نمی کند ۷
نیمه پنهان و تاریک سوانج جاده ای ۹
نیمه پنهان و تاریک سوانج جاده ای ۱۰
نگاهی بر قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی (قسمت دوم) ۱۳
اتوبوس داری با اسکاتیا راحت است ۱۵
سیستم هوشمندسازی وسایل نقلیه چگونه کار می کند؟ ۱۷
این خودروهای لوکس و میلیاردری ۱۸
گردشگران خارجی چند ساله هستند؟ ۲۲
سفر به معابد زیبای جهان ۲۴
گشایش درهای ایران به روی گردشگران جهان ۲۶
تاریخ: قاب عمیق قرن ۲۸
مسافران ترکیه مراقب بمب گذاری باشند! ۳۲
دوربینی که زندگی «من» و «تو» را فیلمبرداری می کند ۳۶
- «ایستاده در غبار» شاهکاری در سینمای دفاع مقدس ۴۱
آدمهایی که روی حرفهای شان می مانند ۴۲
سراغم را نمی گیرند! ۴۵
روایت یک خانواده فقیر از طبقه فرو دست جامعه ۴۸
خوراکی های پهلوی آب کن! ۵۰
۱۰ راهکار برای مبارزه با خستگی بعد از ظهر ۵۲
کلیدهای طلایی برای استحکام بنیان خانواده ۵۴
از هوش هیجانی درون تان چه می دانید؟ ۵۶
چگونه حین سفر راحت تر بخوابیم؟ ۵۸
جلوه های نجات ۶۰
نجات یافته ها از مرگ! ۶۳
قهرمانانی از جنس «زندگی مشترک» ۶۵
چرا ناصر حجازی به پرسپولیس نرفت؟ ۶۷
گاف های ایرانی در لیگ قهرمانان آسیا ۶۸

ماهانامه داخلی شرکت
تولیدی و صنعتی عقاب افشان
سر دبیر: حسن گوهرپور
دبیر تحریریه: حسین ابوالفتحی
مدیر بازرگانی: کاظم سبزی
مدیر هنری و صفحه آر: محمد گودرزی، فاطمه رنجبر
دبیر عکس: محمد فتحی
عکس روی جلد: ابوالفضل ماهرخ
روابط عمومی: علی رحمانی
تحریریه: انسیه جنتی، فاطمه رمضانیان، ابودر
مارکولایی، حامد امینی، وحیده جلال کمالی،
علی اکبر دهبان، حسین صفدری، شیماشکوه، وحیده
جلال کمالی، ناعمه پرهین، معصومه بهرامیان
گروه ترجمه و ویرایش: کامبیز ربانی، مهرناز نظاری



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 اَسْتَوِدُّكَ الْیَوْمَ

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

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

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

اَللّٰهُمَّ احْفَظْنَا بِحِفْظِ الْاِیْمَانِ وَ احْفَظْ عَلَیْنَا

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

اَللّٰهُمَّ اجْعَلْنَا فِی رَحْمَتِکَ وَ لَا تَسْلُبْنَا فَضْلَکَ اِنَّا اِلَیْکَ رَاغِبُوْنَ.

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

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

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

اَللّٰهُمَّ اِنِّیْ اَتُوْجِّهُ اِلَیْکَ هَذَا التَّوْجِیْهَ طَلِبًا 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] قَبَّلْغْنِیْ مَا اُوْمَلُّهُ وَ اَرْجُوْهُ فِیْکَ وَ فِیْ اَوْلِیَائِکَ

خدایا پس مرا به آرزویم و آنچه از تو و اولیای 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:

اللَّهُمَّ إِلَيْكَ وَجَّهْتُ وَجْهِي

خدایا به سوی تو گرداندم رویم را

وَعَلَيْكَ خَلَّفْتُ أَهْلِي وَمَالِي وَمَا خَوَّلْتَنِي وَقَدْ وَثَّقْتَ بِكَ فَلَا

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

و به تو اطمینان کردم پس

تَخَيَّنِي يَا مَنْ لَا يُخَيَّبُ مَنْ أَرَادَهُ وَلَا يُضَيِّعُ مَنْ حَفِظَهُ اللَّهُمَّ صَلِّ عَلَى مُحَمَّدٍ وَآلِهِ

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

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

وَاحْفَظْنِي فِيمَا غَبْتُ عَنْهُ وَلَا تَكِلْنِي إِلَى نَفْسِي

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

يَا أَرْحَمَ الرَّاحِمِينَ الدَّعَاءُ

ای مهربانترین مهربانان.

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

منبع: مفاتیح الجنان

اخبار دنیای خودرو

از تمدید قرارداد بنز در ایران تا اخراج ۱۲۰۰ کارگر شرکت دایملر



مدیرعامل شرکت ستاره ایران از آغاز دوره جدید همکاری گروه صنعتی ایران خودرو با شرکت مرسدس بنز و تولید سواری‌های این شرکت در ایران در آینده خبر داد. علی‌نمکین در مراسم آغاز دور جدید همکاری ایران خودرو و مرسدس بنز اظهار کرد: قرارداد شرکت ستاره ایران به عنوان نماینده انحصاری فروش سواری بنز با شرکت مرسدس بنز مجدداً تمدید شد. با تمدید قرارداد و همکاری مستقیم با بنز دیگر شاهد بازار خاکستری محصولات این شرکت در ایران نخواهیم بود. وی با بیان اینکه در گذشته تجربه تولید و واردات محصولات بنز در ایران وجود داشته است، خاطر نشان کرد: در دوره جدید همکاری‌ها موضوع تولید سواری بنز در ایران در دستور کار است. مدیرعامل شرکت ستاره ایران ادامه داد: به عنوان مثال یکی از موارد در دست بررسی ورود خودروهای بنز تولیدی در ایران به شبکه تاکسیرانی است. ضمن اینکه با آغاز تولید موضوع داخلی‌سازی برخی قطعات نیز در دستور کار خواهد بود. وی خاطر نشان کرد: براساس بررسی‌های صورت گرفته در سال آینده بین ۱۵۰۰ تا ۲۰۰۰ دستگاه از سواری‌های مختلف بنز وارد ایران خواهد شد.

استفان باومن، مدیرفروش منطقه‌ای شرکت مرسدس بنز اظهار کرد: بعد از لغو تحریم‌ها مذاکرات لازم به انجام رسید و ارتباط بنز با شرکت ستاره ایران و گروه ایران خودرو مجدداً برقرار شد. وی با بیان اینکه توافقات کلی برای تولید خودروهای سواری بنز در ایران صورت گرفته است، خاطر نشان کرد: شروع دوباره تولید محصولات بنز در ایران نیازمند نهایی شدن مطالعات است و در زمان مقتضی تولید آغاز خواهد شد. وی ادامه داد: بازار ایران یکی از بازارهای خوب منطقه خاورمیانه در حوزه خودرو است ضمن آنکه در نظر داریم مدل‌های پیشرفته از جمله هیبریدی را وارد ایران کنیم.

تعیین تکلیف قیمت‌گذاری خودروهای داخلی

با مواضع اخیر وزیر صنعت، معدن و تجارت و مصوبات جلسه شورای رقابت، تکلیف قیمت‌گذاری خودروهای داخلی تا اطلاع ثانوی تعیین شد. در چند ماه گذشته موضوع چگونگی تعیین قیمت خودروهای داخلی دوباره به یکی از موضوعات روز این صنعت تبدیل شده بود. در این زمینه زمه‌هایی در زمینه احتمال آزادسازی قیمت‌گذاری خودرو و تعیین قیمت‌ها در حاشیه بازار شنیده می‌شد. این زمه‌ها در حالی بود که وزیر صنعت، معدن و تجارت نیز چندین بار از نامه‌نگاری خود با شورای اقتصاد برای خروج خودرو از لیست کالاهای انحصاری و در نتیجه آزادسازی قیمت‌گذاری این محصول خبر داده بود. با این حال محمد رضا نعمت‌زاده اخیراً از بی نتیجه بودن این نامه‌نگاری‌ها خبر داد. وی درباره تعیین تکلیف قیمت‌گذاری خودروهای داخلی، اظهار کرد: شورای اقتصاد هنوز نظر خود را درباره خروج خودرو از لیست کالاهای انحصاری اعلام نکرده است البته هنوز تصمیمی درباره قیمت‌گذاری براساس عرضه و تقاضا صورت نگرفته است. در کنار این مواضع، جلسه شورای رقابت نیز اخیراً برگزار و در آن بر ادامه حضور این

شورا در حوزه تعیین قیمت خودروهای داخلی تأکید شد. در این جلسه مصوب شد که شورای رقابت همچنان شرایط بازار خودرو را رصد کند و تعیین قیمت خودروها همچنان براساس فرمول قیمت‌گذاری این شورا صورت خواهد گرفت. در این شرایط با توجه به مواضع اخیر وزیر صنعت، معدن و تجارت و مصوبات جلسه شورای رقابت تکلیف قیمت‌گذاری خودروهای داخلی تا اطلاع ثانوی تعیین شد. این وضعیت در حالی است که تا چند سال پیش، قیمت‌گذاری خودروهای داخلی توسط کمیته قیمت‌گذاری مستقر در وزارت صنایع و معادن وقت و قیمت‌گذاری خودروهای وارداتی توسط سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان صورت می‌گرفت. با این حال پس از آن وظیفه قیمت‌گذاری به شورای رقابت محول شد.

اخراج ۱۲۰۰ نفر از کارخانه‌های کامیون‌سازی دایملر

دایملر بیش از ۱۲۰۰ نفر از کارگران کارخانه‌های کامیون‌سازی خود در کارولینای شمالی را به دلیل کاهش تقاضا برای این خودروها اخراج خواهد

احتمال همکاری های جدید ایران و آلمان در صنعت خودرو

رییس اتاق بازرگانی تهران از احتمال همکاری های جدیدی بین ایران و آلمان در صنعت خودرو خبر داد. در جریان سفر هیأت اقتصادی ایران به ایالت باواریای آلمان دیداری بین مسعود خوانساری، رییس اتاق بازرگانی تهران و اشمید، شهردار مونیخ برگزار شد. خوانساری در این دیدار عنوان کرد: در چند ماه گذشته چهار هیأت بزرگ اقتصادی از آلمان به ایران آمد و مذاکرات خوبی در تهران برای ارتقای سطح روابط صورت گرفت و با توجه به شناخت خوبی که بنگاه های ایران از آلمان دارند می توانیم حجم تجارت بین دو کشور را در کوتاه مدت افزایش دهیم. رییس اتاق بازرگانی تهران ادامه داد: به تازگی قراردادهای بزرگی در حوزه نفت و گاز با ایتالیا بسته شد و بیمه ساچه هم پشتیبان این قرارداد بود. آنچه در برنامه کشور پیش بینی شده است سالانه ۵۰ میلیارد دلار سرمایه گذاری

که از زمان اقرار به دستکاری موتورهای دیزلی و تقلب در تستهای آلاینده های آمریکا گرفتار آن شده است. در این بین رقیبانی مانند فیات کرایسلر که از موفقیت شاسی



خارجی است که امیدوار هستیم با قراردادهایی که بسته شده و همچنین قراردادهایی که در راه است به این میزان برسیم. خوانساری ادامه داد: ایرانی ها بسیار به ماشین های آلمانی علاقه مند هستند اما چرا نباید بامو و آئودی در ایران باشند؟ قرار است وزیر اقتصاد کشورمان به همراه یک هیأت بانکی ۱۱ اسفند سفری به آلمان داشته باشند و صحبت هایی هم در این خصوص صورت بگیرد. در این جلسه همچنین شهردار مونیخ به پیشینه و سابقه طولانی روابط تهران و مونیخ اشاره داشت و مباحث مطرح شده از سوی رییس اتاق بازرگانی تهران را در جهت گسترش روابط دو کشور مثبت عنوان کرد.

بلند رنژیدجیپ بهره مند شده، برند اوپل جنرال موتورز و فورد موتور خریداران اروپایی بیشتری را جلب می کنند. فولکس واگن با موافقت مقامات در ژانویه فراخوانها برای تعمیر خودروهای آلاینده در اروپا را آغاز کرد. اما عدم موافقت رگولاتورهای آمریکایی با پیشنهادهای تعمیر، نشست سالانه سهامداران این خودروساز را به تاخیر انداخت زیرا این شرکت قادر به برآورد دقیق هزینه های تعمیر در گزارش درآمدهای سالانه خود نبود. حدود ۱۱ میلیون خودروی فولکس واگن در سراسر جهان از جمله ۸ و نیم میلیون خودرو در اروپا آلاینده شناخته شده اند.

کرد. واحد کامیون آمریکای شمالی دایملر که کامیون های باری سنگین تولید می کند اعلام کرد قصد دارد ۵۵۰ کارگر در کارخانه مونتاژ کلیولند که یک چهارم از نیروی کار این واحد هستند را مرخص کند. همچنین بیش از یک سوم از نیروی کار کارخانه مونت هالی که ۷۰۰ نفر هستند، اخراج خواهند شد. کارخانه مونت هالی که کامیون های نیمه سنگین تولید می کند از سه شیفت به دو شیفت در روز می رسد و شغل ۱۴۵۰ کارگر دیگر حفظ می شود. کارخانه کلیولند در اوایل ژانویه بیش از ۹۰۰ کارگر را اخراج کرده بود. کارگرانی که هفته جاری کارشان را از دست می دهند طبق مقررات فدرال برای اخراج های بزرگ، تا پایان آوریل حقوق دریافت خواهند کرد. شرکت های باری در آمریکا پس از خرید بالای کامیون های سنگین در سال گذشته به دلیل کندی فعالیت اقتصادی و ضعیف شدن تقاضا برای خدمات حمل بار، خریدشان را کمتر کرده اند. سفارش ماه ژانویه برای کامیون های سنگین در آمریکای شمالی ۵۰ درصد در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته کاهش یافت و به حدود ۱۸۲۰۰ دستگاه رسید.

فولکس واگن در اروپا عقب افتاد

بحران تقلب در تست های آلاینده های برای پنجمین ماه متوالی بر سهم بازار اروپایی فولکس واگن اثر گذاشت و تحویل خودروهای این خودروساز آلمانی در آلمان و انگلیس با کاهش روبرو شد. انجمن تولیدکنندگان خودروی اروپا اعلام کرد ثبت خودروهای برند فولکس واگن در این منطقه ماه گذشته چهار درصد کاهش یافت و به کمتر از ۱۲۸۳۵۰ دستگاه رسید در حالیکه فروش کل صنعت خودرو ۶ و ۳ دهم درصد رشد کرد و به ۱ و ۹ صدم میلیون دستگاه رسید. گروه فولکس واگن که شامل برندهای لوکس آئودی و پورشه و همچنین اسکودا و سیت است، ۲۴ و ۳ دهم درصد از فروش خودروهای اروپایی در ژانویه امسال در مقایسه با ۲۵ و ۶ دهم درصد در ژانویه سال گذشته را تشکیل داد. بزرگترین خودروساز اروپا در تلاش است با بحرانی مقابله کند

گفت‌وگو با مهندس حسین قدس، رئیس مرکز تحقیق و توسعه شرکت عقاب افشان

عقاب افشان به هیچ وجه در محصولات خود کپی برداری نمی‌کند



«تحقیق و توسعه» در دنیای مدرن امروز یکی از مهمترین و اساسی‌ترین بخش‌های فعال در هر مجموعه صنعتی است. این بخش به عنوان منشأ تفکرات خلاق، نقشی اساسی در به‌روزرسانی محصولات تولیدی واحدهای صنعتی دارد. مهندس حسین قدس در شرکت تولیدی و صنعتی عقاب افشان رئیس مرکز تحقیق و توسعه است؛ مردی که مدرک مهندسی مکانیک و فوق لیسانس مدیریت صنعتی دارد و از ۱۴ سال پیش در این شرکت مشغول به کار بوده است.

او پیش از این در سمت‌های کارشناس مهندسی، سرپرست اسکلت‌سازی و رئیس مهندسی فعال بوده است. خودش می‌گوید آشنایی‌اش با شرکت عقاب افشان به ترم اول دانشگاه برمی‌گردد. گفت‌وگوی کالسه سبز با وی را در ادامه بخوانید.

افزایش می‌یابد، در نتیجه این گونه شرکت‌ها برای حفظ و ارتقای سهم خود در بازار و صادرات محصولات خود ملزم به ایجاد واحد تحقیق و توسعه پویا هستند. این نیازمندی در کشور ما با ورود خودروهای جدید و روز دنیا پررنگ‌تر از گذشته شده است.

برای طراحی اتوبوسی که قرار است در جاده‌های ایران تردد داشته باشد، چه مواردی را مدنظر قرار می‌دهید؟

از مهمترین مواردی که در طراحی خودرو باید مدنظر باشد، علاوه بر رعایت استانداردهای ملی و الزامات شرکت مادر، رعایت ایمنی همگام با رفع نیازهای مشتریان است. هر یک از این موارد، از اصلی‌ترین ورودی‌های طراحی خودرو به شمار می‌رود.

چقدر خلاقیت فردی در حرفه و تخصص شما تأثیر مثبت و مستقیم دارد؟

مسئله هر طراحی، خلاقیت و نوآوری را در دل خود جای می‌دهد. با توجه به اینکه شرکت عقاب افشان به هیچ عنوان در محصولات خود کپی برداری نمی‌کند و روند طراحی و ساخت محصول را به صورت کامل انجام می‌دهد، خلاقیت‌های فردی نقش بسزایی در خلق محصولاتش دارد که چنین نوآوری‌هایی به کمک تیمی متشکل از مهندسان جوان و استادکاران ماهر و باتجربه محقق می‌شود.

خیلی‌ها فکر می‌کنند اگر سازه یک خودرو طراحی

یکی از مهمترین بخش‌های هر مجموعه تولیدی، واحد «تحقیق و توسعه» است. لطفاً بفرمایید که این واحد در شرکت عقاب افشان چه وظایفی را بر عهده دارد و چه نتیجه‌ای از تلاش‌های صورت گرفته در واحد تحقیق و توسعه حاصل می‌شود؟

واحد تحقیق و توسعه در شرکت عقاب افشان مسئولیت طراحی و ساخت محصول جدید را مطابق با کلیه استانداردهای اجباری، الزامات شرکت اسکانیا و خواسته‌های مشتری و مدیران سازمان بر عهده دارد. محصولاتی که توسط این واحد طراحی و ساخته شده‌اند، اتوبوس‌های دُرسا، آرین، مارال تیپ ۲، پارسا، اتوبوس سه‌محور فرودگاهی، اتوبوس آمبولانس، اتوبوس انتقال خون و همچنین اتوبوس پارسین هستند. پارسین جدیدترین محصول طراحی شده توسط این بخش بوده که از آن رونمایی شده است.

چقدر در صنعت خودروسازی ایران به موضوع تحقیق و توسعه بها داده شده است و آیا ما در کشورمان واحدهای تحقیق و توسعه به‌روز و کارآمدی داریم؟

با توجه به اینکه صنعت خودرو ایران تا حدی وابسته به دولت است و بخش خصوصی فعالیت زیادی در این زمینه ندارد، موضوع تحقیق و توسعه خیلی به‌روز و همگام با صنعت خودروسازی جهان نیست. اما این مبحث در شرکت‌های خصوصی بسیار متفاوت است، چراکه با توجه به افزایش سطح آگاهی عمومی و دسترسی سریع مردم به اخبار صنعت خودرو، سطح توقع مشتری نیز

اسکانیا بدهم ولی به اعتقاد من مشتریان در کنار مهندسان و متخصصان بیرون از مجموعه باید نظر بدهند. عقیده دارم باید با تلاش بیشتر و بهره‌گیری از تفکرات نوین، بهترین بمانیم تا بتوانیم در عرصه جهانی حضور پررنگی داشته باشیم.

چقدر دانش فنی واحد تحقیق و توسعه شرکت عقاب افشان به‌روز است؟ فرایند به‌روزرسانی دانش فنی این واحد چگونه است؟

واحد تحقیق و توسعه شرکت عقاب افشان متشکل از دانش‌آموختگان ممتاز دانشگاهی کشور است که این امر خود موجب شده دانش سازمان به‌روز باشد. خوشبختانه از قسمت تحقیق این واحد، چندین مقاله در نشریات معتبر بین‌المللی چاپ شده و حتی چندین پروژه، ثبت اختراع شده یا در حال ثبت است. بی‌شک این پویایی، نتیجه همگام بودن با شرکت‌های بزرگ اتاق‌سازی جهان و ارتباط مستحکم صنعت و دانشگاه است.

سؤالی که همیشه برای بسیاری از خریداران خودروها مطرح می‌شود، این است که چه لزومی دارد اتوبوس‌های یک برند، طراحی‌های متفاوتی

در کشورهای مختلف داشته باشند؟
مثلاً چرا شرکت عقاب افشان عیناً از طراحی‌های همان شرکت اسکانیای سوئد استفاده نمی‌کند؟

سؤال خوبی پرسیدید. شرکت اسکانیا در هیچ نقطه‌ای از جهان به صورت مستقیم کار اتاق‌سازی انجام نمی‌دهد بلکه به کمک شرکت‌هایی از قبیل عقاب افشان در کشورهای مختلف اتوبوس‌های خود را تولید می‌کند. البته اسکانیا در این امر

نظارت و همکاری لازم را برای انتقال دانش و تجهیزات به شرکت‌های مورد نظر دارد. با توجه به الزامات و دستورالعمل‌های اسکانیا، برخی ویژگی‌ها در تمامی اتوبوس‌های این شرکت همسان است و بقیه موارد با توجه به فرهنگ، اقلیم، امکانات و ... آن کشور ایجاد می‌شود و تحت نظارت آن شرکت قرار می‌گیرد. به همین دلیل است که طراحی‌های متفاوتی از برند اسکانیا در دنیا وجود دارد.

چقدر برای شرکت عقاب افشان مهم است که اتوبوس‌های به‌روز با طراحی‌های نوین داشته باشد و روانه بازار کند؟

با توجه به اینکه عقاب افشان بزرگترین شرکت خصوصی تولیدکننده اتوبوس در ایران است و یکی از مهمترین شرکای تجاری اسکانیا محسوب می‌شود و سهم زیادی از بازار اتوبوس ایران را در اختیار دارد، وظیفه سنگینی را بر دوش خود احساس می‌کند. این موضوع ما را ملزم به رعایت استانداردهای روز دنیا و همچنین ارتقای سطح رضایتمندی مشتریان مان می‌کند که نمونه آن تولید اتوبوس پارسین، به عنوان پاک‌ترین خودرو دیزلی خاورمیانه است.

خارجی داشته باشد، محصولی با کیفیت‌تر است. آیا این حرف درست است و اساساً چرا چنین ذهنیتی در بین عموم مردم ما وجود دارد؟

متأسفانه عدم باور مردم مان به صنعت کشور خسارات زیادی را به پیکر صنعت داخلی وارد کرده است. این تفکر که هر کالا و طراحی خارج از ایران بهتر از طراحی و ساخت ایران است، تولیدکنندگان داخلی را به واردکننده و یا سازنده برندهای گاه‌آه تقلبی خارجی تبدیل کرده است که رفع این مشکل یک عزم دوطرفه را می‌طلبد. تولیدکننده باید به‌روزتر و باکیفیت‌تر تولید کند و در عین حال مصرف‌کننده نیز باید به تولید داخل اعتماد داشته باشد. در رابطه با سازه اتوبوس نیز به همین صورت است. صنعت اتاق‌سازی در کشور ما صنعت قدیمی و باسابقه‌ای به شمار می‌رود و استادکاران و صنعتگران بسیار ماهر و باتجربه‌ای در این حرفه فعالیت داشته‌اند. به اعتقاد بنده در صورتی که مهندسان با دانش در کنار استادکاران باتجربه و ماهر قرار گیرند و در واقع پیوند بین صنعت و دانشگاه را شکل دهند، امکان رقابت با هر گونه تولید خارجی فراهم می‌آید.

چقدر واحد شما در مجموعه عقاب افشان برای طراحی و توسعه محصولات این شرکت به سلیقه و نظر مشتری توجه دارد؟ آیا فکر می‌کنید

عموم مشتری‌ها از کیفیت طراحی اتوبوس‌ها رضایت دارند؟

همان گونه که اشاره شد، یکی از مهمترین ورودی‌های طراحی در شرکت عقاب افشان برطرف کردن نیازهای مشتریان و ارتقای سطح رضایتمندی مشتری است که این امر به روش‌های مختلف از جمله مصاحبه، پرسشنامه، تماس تلفنی و بازدیدهای میدانی تحقق می‌یابد و در نهایت با استفاده از روش‌های علمی از جمله روش QFD

نیازها شناسایی، رتبه‌بندی و به شاخص‌های فنی تبدیل و در طراحی محصول لحاظ می‌شود. اتفاقاً این توجه و دقت به نیاز مشتری موجب شده اتوبوس‌های اسکانیا در آخرین نظرسنجی صورت گرفته، از نگاه مالکان، رانندگان و مسافران در بین بهترین‌ها قرار گیرد.

نحوه همکاری واحد تحقیق و توسعه شرکت عقاب افشان با اسکانیای سوئد چگونه است؟

ارتباط واحد تحقیق و توسعه با شرکت اسکانیای سوئد تقریباً به صورت دائم و مستمر است؛ بدین صورت که روزانه کارشناسان این واحد با کارشناسان اسکانیا تبادل اطلاعات می‌کنند و در هر یک از مراحل طراحی، موارد و مشکلات را بررسی و لحاظ می‌کنند تا محصول تولید شده با تمامی الزامات شرکت اسکانیا مطابقت داشته باشد.

بدون تعصب چه نمره‌ای به اتوبوس‌های اسکانیای تولید شرکت عقاب افشان می‌دهید؟

شاید به دلیل احساس شخصی خود بهترین نمره طراحی را به اتوبوس‌های

چه عواملی جان سرنشینان خودروها را به مخاطره می‌اندازد؟

نیمه پنهان و تاریک سوانح جاده‌ای



رانندگی اگر چه در ظاهر جزو مشاغل سخت به نظر نمی‌رسد اما به سبب شرایط جانی و لطمه‌هایی که به همراه دارد، زبان‌آور و طاقت فرسا است. برخورداری و استفاده از حمل و نقل ایمن و استاندارد، از حقوق مسلم افراد جامعه است که در سال‌های گذشته به دلیل انباشت مشکلات در مؤلفه‌های تأثیرگذار در تصادفات جاده‌ای، مضل آمار تصادفات و تلفات رانندگی تهدیدی پرشتاب و تأسف بار برای سلامتی مردم شده است و به رغم مساعی انجام شده توسط دستگاه‌های ذی‌ربط به خصوص پلیس، آمار بالای تصادفات و تلفات حکایت از کاستی‌هایی انکارناپذیر دارد که بعضاً در بررسی‌ها و انعکاس آن‌ها مورد توجه جدی قرار نمی‌گیرد و به نظر می‌رسد در مواردی از چالش‌ها به دلیل جزیی‌نگری برخی از مسئولان و ایجاد حواشی مختلف از پرداختن به اصل قضیه و علل اصلی غفلت می‌شود. سودمند آن است که با معیارهای مشخصی منافع عام و ملی کشور منظور نظر و محور همه گفتارها و پیگیری‌ها و اقدامات قرار گیرد. اهتمام به میانیت از حقوق مسلم مردم در ایمنی حمل و نقل از وظایف همه ماست.

وظیفه داریم یافته‌های خویش را از جهت اعلان نظر مسئولان در این مقوله ارائه کنیم، چراکه شاهد هستیم در کنش‌گری‌های ماه‌های گذشته برخی بازی‌گردانان این جریان به گونه‌ای عمل کردند که بخش‌های عمده‌ای از مشکلات موجود در تاریکی برخی نگرانی‌های غیرواقعی قرار گرفت و از طرفی بزرگ‌نمایی‌هایی نیز به وجود آمد که خارج از اصول قواعد سودمندانه و خیر خواهانه بود.

وی معتقد است: «اگر قرار است انتقادی بشود صحیح آن است که تمام دستگاه‌های متولی مورد نقد سازنده و به دور از تخریب قرار گیرند تا با انجام اقدامات اصلاحی خطاهای احتمالی به حداقل برسد. صد البته باید این نقدها منصفانه، عاقلانه و دلسوزانه باشد.» بشیری می‌گوید: «یافته‌های پلیس، کارشناسان رسمی دادگستری، کارشناسان شرکت سازنده و سایر هیات‌های کارشناسی در سانحه جاده قم اصولاً باید منجر به تعاملات سازنده و اقدامات نظام‌مند و سنجیده در تمام ابعاد می‌شود. بر اساس پیگیری‌ها مشخص شد که اقدامات عدیده‌ای از طرف شرکت سازنده و یا سازمان ملی استاندارد با همکاری پلیس راهور ناجا، وزارت صنعت، معدن و تجارت و وزارت راه و شهرسازی انجام پذیرفته و یا در حال انجام است. اما پرسش این است که آیا این اقدامات در تمامی ابعاد سوانح جاده‌ای است و حساسیت‌ها با اندازه و قدرالسهم مؤلفه‌های تأثیرگذار در حوادث بوده است؟» لازم است در برنامه‌ریزی‌ها سایر ابعاد تاریک حوادث نیز دیده شود و بر اساس عقلانیت و نیاز به تناسب

واقعیت آن است که ایمنی ضرورت انکارناپذیری است که از اولین استارت یک خودرو شروع می‌شود و تا آخرین روز فعالیت و حیات خودرو وجود دارد و چنانچه قرار است در رویکرد اقدامات پیشگیرانه تمرکز بر خودرو باشد اصولاً باید این تمرکز در همه عمر فعالیت خودرو به صورت همه جانبه باشد. و این مهم در مورد وسایل نقلیه عمومی به خصوص اتوبوس‌ها اهمیت دوچندان پیدا می‌کند.

حادثه تصادف دو دستگاه اتوبوس جاده قم در سال ۹۲ که منجر به جان باختن ۴۴ نفر از هموطنان و مصدومیت تعدادی از هموطنان شد به لحاظ شدت فاجعه ارزش خبری خاصی پیدا کرد و با انعکاس در رسانه‌ها جریانی را به وجود آورد که توجه‌ها را به خود جلب کرد و چه بسا این جریان می‌توانست فرصت طلایی و بی‌بدیلی برای برنامه‌ریزان و دست‌اندرکاران کشور در جهت برون‌رفت از معضل تصادفات کشور باشد ولی متأسفانه آن حادثه تبدیل به جریانی جهت‌دار شد. هجمه‌های جهت‌دار غیرمسئولانه و گفتمان‌های عجولانه به دور از اخلاق حرفه‌ای توسط افراد منتسب به سازمان‌های متولی موجب غفلت از یافته‌های واقعی حادثه پیش آمده و خسارات عدیده شد.

صادق بشیری معاون کالا و خدمات انجمن ملی حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان می‌گوید: «وقوع سوانح مشابه مثل حوادث جاده آزادگان، جاده فیروزکوه و جاده چالوس... خود نشانه‌ای بر انحراف در ردیابی علل حوادث است. از همین روی بر اساس اخلاق اجتماعی و حساسیت ارزش آفرین





عامل انسانی

در فرهنگ ترافیک و تعاریف بین‌المللی «عامل انسان» راننده وسیله نقلیه و عابرین پیاده را شامل می‌شود و متأسفانه همواره این عامل بیشترین نقش را در حوادث به خود اختصاص داده است. از دلایل بروز حادثه توسط عامل انسانی می‌توان به این موارد اشاره کرد: خصوصیات فردی راننده، وضعیت روحی و روانی، خستگی، بی‌احتیاطی، عدم آشنایی با مسیر، خواب‌آلودگی، حواس‌پرتی، بی‌مبالایی، کم‌توجهی، بیماری، عادت‌های غلط رانندگی، رفتارهای پرخطر، عصبانیت و یا اختلالات روحی روانی، وضعیت معیشتی، تغذیه و استراحت، هیجانات، اثرات طول سفر، نارضایتی‌ها، ضعف در آموزش و مهارت‌های مرتبط فردی و کاری، عدم رعایت مقررات رانندگی از جمله سرعت، ضعف در تیز حسی و توانایی عکس‌العمل‌های سریع و مناسب و... اکنون پرسش این است که در خصوص پایش و کنترل دلایل فوق چه برنامه‌ریزی‌هایی انجام پذیرفته و چه کرده‌ایم؟ بشری در این ارتباط می‌گوید: «بر اساس آمار ارائه شده از طرف سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای در سالنامه آماری سال ۱۳۹۲ قریب به ۱۷۰ هزار نفر از رانندگان کشور اقدام به دریافت کارت هوشمند فعالیت راننده حرفه‌ای کرده‌اند که حدود ۲۳ درصد آنان بالای ۵۰ سال سن و ۲۰ درصد کمتر از ۲۹ سال سن دارند. از مجموع رانندگان دارای کارت هوشمند بیش از ۷۳ درصد با مدرک تحصیلی زیر دیپلم مشغول به فعالیت هستند.»

وی می‌افزاید: «کانون رانندگان بخش مسافری کشور برای پوشش برخی از نیازهای رانندگان ایجاد شده که در بررسی به عمل آمده و بنابر اظهار مسئولین کانون، تمایلی از طرف رانندگان برای پرداخت حق عضویت وجود ندارد و مدام از کاستی‌های موجود شغل خود ناراحت و ناراضی هستند و دلایل این نارضایتی هنوز در نیمه پنهان و تاریک شغل رانندگی قرار دارد و به نظر می‌رسد کانون رانندگان بخش مسافری تبدیل به دفتر صدور کارت هوشمند سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور شده و در ساماندهی اساسی معضلات این قشر زحمت‌کش ناکام مانده است. از طرفی برخی اقدامات و دوره‌های آموزشی برنامه‌ریزی شده برای رانندگان مثل آموزش مهار بار و یا مهمانداری

اعمال قانون و یا اقدامات اصلاحی به عمل آید. اصولاً باید قاعده انتقادهای خارج از رفتارهای مدنی باشد. منظور از رفتار مدنی رفتاری است به قصد کمک و همکاری و همیاری، چرا که عدالت اجتماعی، اقتصادی و سیاسی، در گرو رفتارهای مدنی است که در برخی از موارد شاهد بودیم. متأسفانه رفتارهای صورت پذیرفته در قالب احساسات با بی‌عدالتی همراه بود و این در حالی بود که هیأت کارشناسی بررسی کننده حادثه، هنوز به جمع‌بندی متقنی برای تعیین مقصرین واقعی حادثه جاده قم نرسیده بودند و چه‌بسا زمان‌بر شدن بررسی‌ها متأثر از فرضیات اشتباهی بود که جریان را از متن خارج کرد و به حاشیه کشاند.

مطالعه گزارشات حوادث به وجود آمده به خصوص در بخش حمل و نقل مسافری حکایت از معضلاتی دارد که متأسفانه در حداقل توجهات قرار گرفته و همچنان انگشت اتهام به سمت‌های دیگر است. بررسی نباید به گونه‌ای باشد که با تلاش‌های ۸۰ درصدی شاهد توفیقات ۲۰ درصدی باشیم. چنانچه در برنامه‌ریزی‌ها و اقدامات رویکرد انضباط ارزش‌آفرین پیشه‌گردد و نیازهای واقعی برون رفت معضل پیش‌رو شناسایی و اولویت‌بندی شود، برنامه‌ریزی نظام‌مند اجرایی خواهد شد. پر واضح است در خلاء اولویت‌بندی نیازها، خواسته‌های برخی از سازمان‌ها و یا افراد در دستور کار اقدامات قرار می‌گیرد.

بر اساس یافته‌های خبرگان سه عامل انسان، راه و محیط و وسیله نقلیه در زنجیره تصادف نقش دارند و تردیدی نیست که این عوامل نیازمند پشتیبانی نظام‌مند و هوشمندانه هستند. در تک‌تک حوادث به وجود آمده شاهد هستیم که ضعف در پشتیبانی‌های مؤثر از این عوامل موجب اختلال در این زنجیره و تبع آن حادثه می‌شود.



حادثه تصادف دو دستگاه اتوبوس جاده قم در سال ۹۲ که منجر به جان باختن ۴۴ نفر از هموطنان و مصدومیت تعدادی از هموطنان شد به لحاظ شدت فاجعه ارزش خبری خاصی پیدا کرد و با انعکاس در رسانه‌ها جریانی را به وجود آورد که توجه‌ها را به خود جلب کرد و چه بسا این جریان می‌توانست فرصت طلایی و بی‌بدیلی برای برنامه‌ریزان و دست‌اندرکاران کشور در جهت برون‌رفت از معضل تصادفات کشور باشد

راه و محیط

عامل راه و محیط اگرچه یکی از عوامل مؤثر در زنجیره وقوع تصادفات رانندگی محسوب می‌شود اما بهبود عوامل می‌تواند به میزان قابل توجهی تأثیر عوامل محیطی و راه را در تصادفات کم‌رنگ کند. نور، زوایای تابش آن، لغزندگی، سرما، عوامل طبیعی زمان و شرایط جوی مثل بارش باران و برف، مه گرفتگی، یخ‌زدگی، طرح هندسی مسیر، علائم و نشانه‌ها، حفاظ‌ها، حریم، دست‌انداز، خط‌کشی‌های طول و عرض جاده‌ها و... از جمله عوامل محیطی هستند که با شناسایی، پیش‌بینی و کنترل آنها می‌توان حوادث ناشی از آنها را به حداقل رساند. در سنوات گذشته بر اساس یافته‌های پلیس و مشاهدات کارشناسی، اقدامات گسترده‌ای در زمینه اصلاح مناطق حادثه‌خیز و موارد دیگر به عمل آمده ولی به نظر می‌رسد با توجه به گستره توسعه استفاده از وسائط نقلیه زمینی اقدامات و بودجه‌های تخصیص یافته برای ایجاد شرایط مطلوب کافی نیست و لازم است با تجدید نظر در منابع تأمین بودجه، امکانات و شرایط متناسب با نیازهای کشور در این زمینه فراهم شود. اصلاحات و اقدامات چاره‌ساز در این زمینه باید بر اساس اصول مهندسی تجربه شده در دنیا انجام پذیرد. اعمال سلاقی شخصی و حساسیت‌های فردی می‌تواند مصداق همان ۸۰ درصد تلاش و ۲۰ درصد نتیجه باشد.

آنچه همه مردم با آن سروکار دارند جابجایی درون شهری و برون شهری از طریق یک سیستم‌های کارآمد حمل و نقل براساس بسترهای مناسب است. از این رو پر واضح است مشخصات فنی راه‌ها باید با میزان ترافیک عبور تناسب داشته باشد. در کشور ما بنا به دلایل

از این شغل شده است. این یک حقیقت است که چنانچه نیروهای انسانی شاغل در حوزه رانندگی را توانمند نکنیم کیفیت در این زمینه محقق نخواهد شد. رانندگی شغل پراسترسی است و رابطه معناداری بین استرس و رانندگی وجود دارد. چنانچه استرس‌های وارده بر روح و روان و جسم رانندگان مدیریت نشود، نباید انتظاری از بهبود عملکرد در این زمینه داشته باشیم.

عدم امنیت شغلی، داشتن نقش کاری بیشتر از ظرفیت، حجم کار زیاد، شرایط نامساعد کاری، استراحت غیرمؤثر، مسائل ایمنی، عدم تعادل سبک زندگی کاری و خانوادگی، بی‌توجهی به نیازها و رفاه خانواده، عدم تناسب شغل و شاغل (فرد در جایگاهی قرار گرفته که اصلاً شایستگی آن شغل را ندارد)، تجربه و تحصیلات غیر مرتبط، همه و همه عوامل آفرینش ارزش، برجستگی و خشنودی در این شغل را از بین برده است. به مفهوم دیگر بیماری استرس در عامل انسانی وضعیت جسمی و روانی خاصی را در پی داشته است و در حقیقت مهم‌ترین عامل زنجیره تصادفات یعنی انسان در بی‌توجهی کامل برای ساماندهی و کاهش تصادفات جاده‌ای قرار دارد. بنابراین، ضرورت دارد که با واکاوی عامل انسانی، استرس‌ها و مدیریت و برنامه‌ریزی‌های لازم برای رفع شکاف‌های موجود و ایجاد خشنودی در این شغل به وجود آید. پشتیبانی از منابع انسانی فعال می‌تواند دریچه مطمئنی برای ترسیم آینده مطلوب در خصوص عامل انسانی حوادث رانندگی باشد. مگر می‌شود بدون مدیریت مهم‌ترین عامل تصادفات رانندگی موفق به کاهش تصادفات شد؟!

- پذیرایی و... به گونه‌ای است که انگار تمام مسئولیت به عهده رانندگان است.» معاون کالا و خدمات انجمن ملی حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان می‌گوید: «شغل رانندگی اگر چه در ظاهر از مشاغل سخت به نظر نمی‌رسد اما به سبب شرایط جانبی و لطمه‌هایی که به همراه دارد زیان آور و طاقت‌فرسا است. این شغل جزو مشاغل خدماتی است که مستقیم با مردم و سلامت و ایمنی مردم سر و کار دارد و باید مورد توجه قرار گیرد و سن و ضوابط بازنشستگی آن مورد تجدید نظر واقع شود.»

شغل رانندگی در خارج از کشور جزو شغل‌های مرگ‌آور محسوب می‌شود و این در حالی است که با توجه به شرایط موجود مشقت این شغل در کشور ما بیشتر بوده است. با این حال رانندگی جزو شغل‌های سخت پذیرفته نشده و رانندگان مظلوم واقع شده‌اند. این در شرایطی است که نرخ حقوق ثابتی برای رانندگان وجود ندارد و در فصول کم شدن کارشان درآمدشان کاهش می‌یابد. نکته دیگر قابل تأمل در این صنف این است که رانندگان بین شهری فاقد کارفرما هستند و حق بیمه‌شان را خودشان پرداخت می‌کنند که اصطلاحاً خویش فرما محسوب می‌شوند. البته نرخ بیمه آن‌ها ۲۷ درصد بوده و نیمی از آن از محل بودجه عمومی دولت و منابع حاصل از هدفمندی یارانه‌ها تأمین می‌شود و تمديد کارت هوشمند آنان منوط به پرداخت حق بیمه ماهیانه از طرف خودشان به انضمام سرویس‌های کاریشان است. توصیف این وضعیت و سایر مسائل مربوط به رانندگان بین شهری حکایت از کاستی‌های عدیده‌ای در این زمینه دارد و آمارها و مصداق‌ها دلیل بر ناکافی بودن حمایت‌ها و امکانات ایجاد شده برای این قشر زحمت‌کش است.

نداشتن کارفرما، کار پرهزمت، رنج‌های خویش فرما بودن، عدم وجود شاخص‌های پایش و کنترل، نبودن حمایت‌های بالنده، عدم وجود امکانات رفاهی و استراحتی لازم، پیوسته نبودن آموزش و عدم پایش آن، پر زحمت بودن حضور رانندگان در دوره‌های آموزشی یا ساز و کارهای اداری ایجاد شده و عدم هدایت نظام‌مند آنان، تفاوت و تناقض در رفتارها عملاً موانع جدی در راه رشد و شکوفایی این قشر زحمت‌کش به شمار می‌روند شأن و حرمت شغل شریف‌شان را مخدوش کرده و از طرفی ورود افراد غیر حرفه‌ای به این شغل مزید بر علت عدم امکان رضایتمندی

چهار عاملی جان سرنشینان خودروها را به مخاطره می‌اندازد؟ نیمه پنهان و تاریک سوانح جاده‌ای



کارگاه

[۱۰]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۲۱ - بهمن ماه ۱۳۹۴



و یا بنگاه خاص نیست و حاصل جمیع شرایط کشور است.

در کشورهای موفق در کنترل حوادث رانندگی به خصوص سوانح و سائط نقلیه عمومی سن ناوگان حمل و نقل مسافری کمتر از ۱۰ سال است، در حالی که در کشور ما با وجود تعیین سن فرسودگی اتوبوس‌های بین شهری به لحاظ محدودیت‌های سال‌های گذشته و شرایط تحریم ظالمانه امکان نوسازی ناوگان حمل و نقل بین شهری با موانع و مشکلات عده‌ای مواجه بوده و هست. ردیابی علل سوانح رانندگی بدون توجه به وضعیت فرسودگی ناوگان یعنی خارج شدن از متن و ایجاد حاشیه که بی‌تردید برای حصول نتیجه مطلوب کافی نخواهد بود و چه بسا موجب تحمیل هزینه‌های گزاف بر سازمان‌ها و بنگاه‌های صنعتی کشور می‌شود.

غفلت از واقعیات پنهان و تمرکز بر روی برخی مسائل سلیقه‌ای خاص روند کاهش حوادث رانندگی را کند می‌کند. صد البته اقدامات پیشگیرانه در تمام اجزای سیستم مورد نیاز است و توقف شماره گذاری محصولات یک شرکت مفهوم پشتیبانی را ندارد، در حالی که وسیله نقلیه هم به عنوان یکی از عوامل زنجیره تصادف نیاز به پشتیبانی دارد و پشتیبانی آن در تقویت بنگاه تولید کننده و حمایت از آن در قالب برآورده ساختن نیازهایش معنا پیدا می‌کند. ایجاد موانع برای تولیدات صنعتی کشور به مصلحت تولید و منافع اقتصادی کشور نیست و نباید به گونه‌ای باشد که علاوه بر قربانیان تصادفات جاده‌ای سرمایه‌های صنعتی کشور نیز قربانی نگرانی‌های غیر واقعی عده‌ای بشود، اگر چه بهبود کیفیت و توجه به ایمنی در صنعت خودرو سازی کشور مورد تاکید است.

سن دارد و این یعنی فرسودگی خطر آفرین ناوگان حمل و نقل مسافری اتوبوس کشور که هر لحظه این اتوبوس‌های در حال تردد می‌توانند فاجعه به وجود آورند. اکنون اگر کاستی‌های موجود در عامل انسانی و وضعیت کاستی‌های راه‌های کشور را به فرسودگی ناوگان اضافه کنیم عمق وضعیت اسفبار صنعت حمل و نقل جاده‌ای کشور مشخص می‌شود.

در سال‌های گذشته نظارت‌های مختلف بر صنعت خودرو روند سختگیرانه فزاینده و پرهزینه‌ای داشته است. برای مثال در سال‌های ۸۲-۸۷ شاخص نظارتی بر صنعت خودروسازی صرفاً به الزامات تأیید نوع محدود می‌شد ولی در سال‌های بعدی به تدریج علاوه بر سخت‌گیرانه شدن الزامات تأیید نوع، الزامات جدیدی همچون الزامات تطابق تولید (COP)، فرآیندهای فروش و کیفیت محصول، خدمات پس از فروش، رضایت‌مندی مشتریان از محصول و خدمات از طرف سازمان ملی استاندارد، شاخص‌های مربوط به سازمان محیط زیست، شاخص‌ها و الزامات نیروی انتظامی و شورای رقابت در خصوص قیمت و وزارت صنعت، معدن و تجارت در مقام پایش برخی از شاخص‌ها نظارت‌هایی را بر این صنعت اعمال کرده‌اند. تمام خودروهای عرضه شده در بازار مصرف موفق به کسب نمره قبولی و احراز شرایط در نظارت‌های سازمان‌های بالادستی شده‌اند، بنابراین کلیه وسائلی که موجود عرصه حمل و نقل با توجه به امکانات و شرایط حاکم تولید و وارد چرخه حمل و نقل گردیده‌اند و اساساً باید توقع و انتظار از شرکت‌های خودروساز بر اساس امکانات موجود باشد. چنانچه کم و کسری هم وجود داشته باشد صرفاً مربوط به یک سازمان

مختلف سرمایه گذاری در حمل و نقل ریلی و هوایی در سال‌های گذشته با موانعی مواجه بوده، به همین سبب بار فشار حمل و نقل جاده‌ای افزایش پیدا کرده، در حالی که راه‌های کشور فاقد زیرساخت لازم برای پوشش ایمنی حمل و نقل موجود است، به خصوص اینکه در سال‌های گذشته در طراحی هندسی راه‌ها توجه به ایمنی نسبتاً کم‌رنگ بوده است. نبودن نیروی متخصص، ۱۵ سال خشکسالی، حاشیه‌های غیر ایمن مسیرها، دسترسی‌های محلی، ضعف در وجود علائم و تجهیزات متناسب، به روز نبودن تابلوها و نشان‌ها و... از جمله دلایل غیر ایمن بودن راه‌هاست و صد البته ایجاد شرایط مطلوب در این زمینه به بودجه و توجه همه جانبه نیاز دارد. با توجه به نیاز کشور روند بهتر شدن شبکه راه‌های کشور به رغم مثبت بودن بسیار کند است. بی‌تردید تأمین بودجه مناسب و هزینه کرد بجا و اولویت بندی شده می‌تواند در هر چه بهتر شدن شبکه‌های راه‌های کشور مؤثر باشد که البته متأسفانه زمانبر است.

بخشندگی بودن راه‌ها الزاماتی دارد، یعنی اینکه راه باید به گونه‌ای مهندسی، طراحی و اجرا شود که در صورت بروز خطا از طرف راننده و یا وسیله نقلیه جاده با حادثه خطاکار را مجازات نکند. جاده‌های کشور باید خودمعرف باشند یعنی اینکه جاده و محیط پیش روی راننده باید آگاهی و اطلاعات مکفی را برای رانندگی ایمن در اختیار راننده قرار دهد و خطاهای احتمالی را به حداقل برساند.

وسيله نقلیه

وسيله نقلیه به عنوان پایه ایجاد حرکت در شبکه حمل و نقل نقش انکارناپذیری دارد و به همان نسبت در بروز حوادث رانندگی مؤثر است. نقص فنی وسیله نقلیه و یا استفاده نادرست از آن در ایجاد حوادث و یا تشدید آن‌ها مؤثر است. بر اساس آمارها بیش از یک سوم وسایل نقلیه در حال تردد کشور دارای حداقل استانداردهای ایمنی قابل قبول و دو سوم دیگر به خاطر اشکالات فنی، به نقص شدید در سیستم‌های مختلف خودرو دچار هستند. بر اساس آمار ارائه شده در سالنامه آماری سازمان راهداری در سال ۹۲ قریب به ۱۰۰ هزار وسیله نقلیه عمومی مسافری در کشور وجود دارد که حدوداً بیست هزار دستگاه آن اتوبوس است و نکته قابل تأمل در این زمینه این است که بیش از ۴۱ درصد ناوگان مسافری کشور بالای ۱۶ سال

رانندگان و مسافران بخوانند

نگاهی بر قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی (قسمت دوم)

متوقف کنند و در صورتی که یکی از مدارک فوق یا شناسنامه یا کارت شناسایی معتبر به همراه راننده باشد مأموران مذکور موظفند با اخذ مدرک مذکور و ارائه رسید بدون توقف وسیله نقلیه راننده را ملزم به ارائه سایر مدارک و استرداد مدرک اخذ شده کنند.

چنانچه اقامتگاه راننده شهر دیگری باشد بنا به تقاضای وی راهنمایی و رانندگی مکلف است پس از وصول مدارک لازم نسبت به ارسال مدرک اخذ شده به راهنمایی و رانندگی محل موردنظر وی توسط پست رسمی و ظرف مهلت چهل و هشت ساعت اقدام کند. تبصره ۱- رانندگان وسایل نقلیه مسافربری و باربری عمومی باید علاوه بر مدارک فوق سایر مدارک اختصاصی مربوطه را به همراه داشته باشند.

تبصره ۲- کلیه وسایل نقلیه باید به تجهیزاتی که در قوانین و مقررات معین می شود مجهز باشند. در صورت مجهز نبودن وسایل نقلیه به تجهیزات مذکور، راهنمایی و رانندگی از شماره گذاری و ارائه خدمات به آن ها خودداری می کند. راهنمایی و رانندگی موظف است شش ماه قبل از الزام رانندگان و خودرو سازان به نصب و همراه داشتن تجهیزات مورد نیاز اقدامی همه جانبه برای اطلاع رسانی به رانندگان از طریق رسانه های عمومی و تابلوهای تبلیغاتی جاده ای و شهری به عمل آورد.

ماده ۱۰- مأموران راهنمایی و رانندگی موضوع ماده (۲) این قانون موظفند در صورت مشاهده تخلفات زیر به شرح مقرر اقدام کنند:

ماده ۸- هرگاه ظرف مهلت چهار ماه از تاریخ ابلاغ قبض جریمه متخلف جریمه مربوطه را پرداخت نکند از سوی راهنمایی و رانندگی اخطاریه کتبی با مهلت یک ماهه مبنی بر پرداخت جریمه به وی ابلاغ می شود. در صورت پایان مهلت و عدم پرداخت، ضمن ضبط گواهینامه، پلاک وسیله نقلیه تا زمان پرداخت جریمه در سامانه راهنمایی و رانندگی توقیف خواهد شد. تبصره - در صورتی که مبلغ جریمه خودرویی به ده میلیون ریال برسد راهنمایی و رانندگی موظف است مراتب را به مالک خودرو اعلام کند و چنانچه ظرف مهلت یک ماه از تاریخ ابلاغ، مالک خودرو نسبت به پرداخت جریمه یا اعتراض به واحد مندرج در ماده (۵) این قانون اقدام نکند، راهنمایی و رانندگی مکلف به توقیف خودرو تا پرداخت جریمه است. در صورت اعتراض، واحد مزبور موظف است در خصوص این موارد ظرف یک هفته تعیین تکلیف کند.

ماده ۹- رانندگان موظفند هنگام رانندگی گواهینامه، کارت خودرو و بیمه نامه معتبر شخص ثالث و برای خودروهایی که بیش از پنج سال از تولید آنان می گذرد برگه معاینه فنی را به همراه داشته باشند و در صورت مطالبه مأموران راهنمایی و رانندگی آن را ارائه کنند. مأموران در صورتی مدارک رانندگان را مطالبه می کنند که شاهد تخلف از سوی راننده بوده یا تحت تعقیب قضائی یا انتظامی باشند. در صورتی که هیچ یک از مدارک فوق به همراه راننده نباشد مأموران راهنمایی و رانندگی می توانند تا زمان ارائه مدارک، خودرو را



واضح است که رانندگی بدون رعایت مقررات و قوانین راهنمایی و رانندگی، نظم و امنیت هر جامعه ای را تهدید می کند و باعث سلب آرامش و آسایش افراد جامعه می شود. در همین ارتباط طبیعی است جامعه ای که افراد تشکیل دهنده آن خود را ملزم به رعایت قانون در هر زمینه ای بکنند، شرایط مطلوب تری را برای زندگی خود و دیگران خواهند ساخت. موضوع رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی از گذشته یکی از چالش های بزرگ سیاست گذاران کشور های در حال توسعه بوده است. در این کشورها اگرچه مردم جوامع، در مسیر توسعه فرهنگی و اقتصادی هستند، اما همواره در برابر رعایت قانون مقاومت هایی از خود نشان می دهند که معمولاً با واکنش حاکمیت این کشورها مواجه می شوند. در کشور ما قانون گذاران برای الزام مردم به رعایت قوانین رانندگی، مجموعه قوانینی را برای رسیدگی به تخلفات رانندگان وضع کرده اند و همواره سعی دارند با نیت کاهش تصادفات، کاهش تلفات جاده ای، امنیت هرچه بیشتر روانی رانندگان و... مردم را به رعایت این قوانین ترغیب کنند. در این شماره کالسکه سبز بخشی از «قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» را با نیت شناخت بیشتر قوانین برای شما مخاطبان عزیز منتشر می کنیم.





تعرفه‌هایی است که به پیشنهاد وزارت کشور به تصویب هیأت وزیران خواهد رسید.

تبصره ۱- در صورتی که در اثر حمل یا نگهداری خسارتی به خودرو یا محموله آن وارد شود راهنمایی و رانندگی از خسارت دیده حمایت می‌کند. جبران خسارت مذکور بر عهده حمل کننده یا نگهدارنده است.

تبصره ۲- در کلیه موارد اگر قبل از حمل یا در حین حمل خودرو، مالک آن حاضر شود و تقاضای تحویل خودرو را کند مأموران مکلفند ضمن صدور قبض جریمه، خودرو را به وی تحویل دهند.

ماده ۱۴- در تصادفات رانندگی که فقط منجر به خسارات مالی می‌شود رانندگان مکلفند در صورت قابل انتقال بودن وسایل نقلیه، با امکانات موجود، محل استقرار چرخ‌ها را علامتگذاری نموده و بلافاصله وسایل نقلیه خود را به منظور رفع سد معبر به کنار راه منتقل و سپس عنداللزوم درخواست حضور کارشناس تصادفات کنند. در صورت امتناع از اقدام فوق مأموران راهنمایی و رانندگی به نحو مقتضی اقدام می‌کنند و چنانچه به علت وقوع تصادف منجر به جرح یا فوت، جسد یا اجسام دیگری مانع عبور وسایل نقلیه یا اخلاص در نظم شده باشد مأموران انتظامی مکلفند با علامتگذاری محل استقرار جسد و اجسام، آن‌ها را از مسیرهای حرکت خارج و تا انجام تشریفات قانونی توسط مقامات مسؤول صحنه تصادف را حفظ کنند.

تبصره ۱- مراکز فوریت‌های پزشکی و جمعیت هلال احمر و سایر دستگاه‌های ذی‌ربط موظفند طبق درخواست مأموران انتظامی و راهنمایی و رانندگی نسبت به انتقال مجروحان و جسد حسب مورد به مراکز درمانی و پزشکی قانونی اقدام کنند.

تبصره ۲- کارشناسان تصادفات راهنمایی و رانندگی رسیدگی کننده به تصادفات مکلفند پس از پایان رسیدگی و انجام تشریفات قانونی با بهره‌گیری از امکانات مانند عکسبرداری و وسایل دیگر در اختیار خود یا سایر سازمان‌ها و نهادهای نسبت به مدیریت، پاکسازی و برقراری ایمنی عبور و مرور در محل وقوع تصادف اقدام کنند.

تبصره ۳- در صورتی که براساس نظر کارشناسان تصادفات نقص راه یا وسیله نقلیه مؤثر در علت تصادفات باشد حسب مورد متصدیان ذی‌ربط، مسؤول جبران خسارات وارده بوده و با آنان برابر قانون رفتار خواهد شد... (ادامه در شماره ۲۲ کالسکه سبز)

محل‌هایی را که توقف وسایل نقلیه در آن‌ها به هر میزان موجب بروز خطر و کاهش ظرفیت و انسداد راه می‌شود با نصب علامت مخصوص مشخص کنند. در صورت توقف وسایل نقلیه در این قبیل محل‌ها و ترک آن یا امتناع راننده از حرکت و همچنین توقف خودرو در پیاده‌روها، مأموران موضوع ماده (۲) این قانون مکلفند ضمن صدور قبض جریمه نسبت به انتقال وسیله نقلیه مطابق ماده (۱۳) این قانون اقدام کنند.

تبصره - علامت مخصوص موضوع این ماده علامت توقف



ممنوع منضم به علامت حمل با جرقه‌ای است.

ماده ۱۳- در مواردی که طبق این قانون انتقال وسیله نقلیه ضرورت داشته باشد، وسیله نقلیه با استفاده از وسایل مطمئن که برای این کار معمول است حسب مورد به نزدیک‌ترین توقفگاه یا مقر انتظامی یا راهنمایی و رانندگی مربوط یا تعمیرگاه انتقال می‌یابد. هزینه‌های حمل و نقل و توقف وسیله نقلیه که توسط بخش خصوصی وصول می‌شود حسب مورد به عهده متخلف، مالک، متصرف یا قائم مقام قانونی آنان خواهد بود. هزینه‌های یادشده برابر

الف - چنانچه وسیله نقلیه دارای عیب و نقص فنی مؤثر بوده و احتمال ایجاد خطر یا وقوع تصادف وجود داشته باشد، وسیله نقلیه مذکور به تعمیرگاه اعزام می‌شود.

ب - در مواردی که قرائن و شواهد حاکی از حالت مستی یا استفاده راننده از مواد مخدر و روانگردان باشد مأموران موضوع ماده (۲) این قانون با استفاده از تجهیزات لازم نسبت به تشخیص این حالت اقدام می‌کنند و در صورت اثبات حالت مستی و بی‌ارادگی حاصل از مصرف مسکرات و مواد مخدر و روانگردان از رانندگی فرد موردنظر جلوگیری و ضمن صدور قبض جریمه به مبلغ دو میلیون ریال و ضبط گواهینامه به مدت شش ماه توسط نیروی انتظامی جهت اقدام قانونی به مرجع صالح قضائی معرفی می‌شود.

ج - در صورتی که راننده بدون داشتن گواهینامه مبادرت به رانندگی کند وسیله نقلیه متوقف و راننده به مرجع قضائی معرفی می‌شود.

د - هرگاه راننده به صورت همزمان مرتکب دو تخلف از این قانون گردد، وسیله نقلیه برای مدت حداکثر هفتاد و دو ساعت توقیف می‌شود. آئین‌نامه اجرایی بندهای «الف» و «ب» این ماده ظرف مدت شش ماه توسط وزارت کشور با همکاری وزارت دادگستری تهیه و به تصویب هیأت وزیران خواهد رسید.

ماده ۱۱- هرگاه وسیله نقلیه مطابق قانون به توقفگاه اعزام شود، ترخیص آن منوط به پرداخت کلیه جریمه‌ها و تسلیم مفاسد حساب و ارائه اصل رسید خودرو یا دستور مقام قضائی است و در صورت ظن قوی در عدم مالکیت، ارائه مدارک مثبته مالکیت ضروری است.

ماده ۱۲- وزارت راه و ترابری و شهرداری‌ها بنا به تشخیص و اعلام راهنمایی و رانندگی موظفند

گفت‌وگو با جمشید خسرویانی، مالک و راننده اتوبوس اسکانیا

اتوبوس داری با اسکانیا راحت است



دنیای اتوبوس‌داری دنیای پیچیده‌تری نسبت به دنیای سایر خودروهاست، در مورد اتوبوس، شما علاوه بر تلاش برای نگهداری از خودروی خویش باید همواره مراقب جان مسافران هم باشید؛ مسافرانی که شاید روی صندلی‌هایشان خواب باشند و بیش از هر چیزی دوست دارند به سلامت در مقصد سفر خود پیاده شوند. مطمئناً یک راننده خوب بیش از هر وظیفه‌ای باید به جان و سلامت مسافران خود فکر کند؛ اتفاقی که خوشبختانه در بیشتر مواقع رخ می‌دهد و گواه آن هم سلامت هزاران مسافری است که روزانه سوار بر اتوبوس‌ها سفر خود را آغاز می‌کنند و چند ساعت بعد در مقاصد خود پیاده می‌شوند. البته در این بین هم هستند برخی رانندگان و مالکان سودجویی که چنین دیدگاهی ندارند و از مسافر به عنوان یک پوشش برای کارهای خلاف خود استفاده می‌کنند. این‌ها همان افرادی هستند که به عنوان مثال باک‌های اضافی را در اتوبوس‌های خود نصب و با پوشش مسافران، روزانه هزاران لیتر گازوئیل را به خارج از کشور قاچاق می‌کنند؛ رفتار مخاطره‌آمیزی که متأسفانه بارهای بار برای جان مسافران بی‌گناه شده است. جمشید خسرویانی یکی از مالکان قانونمند اتوبوس‌های اسکانیا است؛ مردی که خود را جزو اولین اسکانیاداران می‌داند و هم‌اکنون صاحب ۸ دستگاه اتوبوس اسکانیا است. با او پیرامون مسائل مختلف به گفت‌وگو نشستیم که در ادامه می‌خوانید:

از چه زمانی مالک و راننده اتوبوس اسکانیا هستید؟

من از گذشته دور راننده تریلر و بعد جرثقیل سنگین بودم، اما از سال ۱۳۷۷ که اولین ولووها وارد ایران شدند، به اتوبوس‌داری روی آوردم و از اوایل دهه ۸۰ که شرکت عقاب افشان تولید اتوبوس‌های اسکانیا را شروع کرد، تصمیم گرفتم از اتوبوس‌های این برند جدید استفاده کنم. من از این انتخابم بسیار راضی‌ام و اکنون ۸ دستگاه اتوبوس اسکانیا دارم که در خط تهران - یزد فعال هستند و در آینده تعداد آنها بیشتر هم خواهد شد.

این رضایت چگونه حاصل شده است؟

عوامل زیادی در ایجاد این رضایت تأثیرگذار بوده است؛ کیفیت فنی، استحکام، کم هزینه بودن و ... شاید باور کردنش برای شما سخت باشد اما من موتور اتوبوس تولید سال ۸۵ اسکانیا را به تازگی آن هم برای اولین بار به دست تعمیرکار سپرده‌ام. انصافاً موتور کدام اتوبوس، ۹ سال با این کیفیت و بدون نیاز به تعمیر اساسی کار می‌کند. به نظرم امروزه با توجه به هزینه‌های تعمیر و قطعات یدکی خودروها، اتوبوسی برای مالکان جذاب‌تر است که خرج کم و کیفیت فنی مطلوبی داشته باشد.

مهمترین وظیفه یک اسکانیادار چیست؟

به نظرم، مراقبت هر چه بهتر و بیشتر از اتوبوس؛ با این کار از بروز بسیاری از مشکلات جلوگیری می‌شود. اما متأسفانه

در بعضی مواقع شاهد هستیم که برخی کارهای خودسرانه، موجب آسیب دیدگی جدی اتوبوس‌ها و حتی لطمه به برند اسکانیا می‌شود؛ به عنوان مثال، باک‌های اضافی که روی اتوبوس‌ها کار گذاشته می‌شود. من خودم شاهد بوده‌ام که برخی مالکان، زیر اتوبوس‌های صفر خود را از ابتدا تا انتها باک نصب می‌کنند و اصلاً توجهی هم به خطرات آن ندارند. مسافر چه گناهی دارد یا شرکت تولیدکننده اتوبوس چه خطایی کرده وقتی خود مالکان، این اتوبوس‌ها را به بمب‌های چند هزار کیلویی تبدیل می‌کنند.

باک‌های اضافه این اتوبوس‌ها چه فایده‌ای برای مالکان آنها دارد؟ آیا واقعاً ارزش چنین خطری را دارد؟

این باک‌ها فقط برای قاچاق گازوئیل کاربرد دارند. متأسفانه برخی آدم‌های منفعت‌طلب بدون توجه به اصل کاربری اتوبوس که خدمت به ناوگان حمل و نقل مسافران جاده‌ای است، از این اتوبوس‌ها در جهت کارهای خلاف بهره می‌برند که اصلاً کار درست و انسانی نیست. امیدوارم نیروی پلیس تدابیر ویژه‌ای برای متخلفان اتخاذ کند.

به نظر شما یک شبکه خدمات پس از فروش مطلوب چه ویژگی‌هایی باید داشته باشد؟

همین که ما دغدغه در راه ماندن را نداشته باشیم، نشان می‌دهد خدمات پس از فروش به شیوه‌ای مطلوب ارائه می‌شود. من در همه این سال‌ها با برندهای مختلفی

نگهداری صحیح دارد. متأسفانه برخی افراد فکر می کنند باید با یک خودرو تا جایی که روشن می شود و راه می رود، رانندگی کرد. در حالی که یک اشتباه کوچک ممکن است تبعات ناگواری داشته باشد. من فکر می کنم اتوبوس داری با اسکاتیا بسیار راحت است، به شرطی که از آن به خوبی مراقبت کنیم.

پیشنهادی برای بهتر شدن اتوبوس های اسکاتیا دارید؟

به نظرم اتوبوسی که محصول تجربه سالیان متمادی یک کشور مدرن اروپایی است، کیفیت بالایی دارد. فقط امیدوارم قیمت قطعات یدکی و حتی قیمت اتوبوس با شرایط مالی مشتریان متناسب باشد.

به عنوان یک راننده قدیمی، این شغل را شغل سختی می دانید؟

نه، اصلاً. اتفاقاً به نظرم شغل خیلی خوبی است. خود من امروز هرچه دارم از رانندگی است. مطمئناً اگر راه درست را در هر شغلی در پیش بگیریم، دیر یا زود به موفقیت می رسیم. من راضی هستم و امیدوارم همه افراد از شغل خود رضایت داشته باشند.

رابطه تان با مسافران چگونه است؟

سعی می کنم در هر شرایطی احترامشان را حفظ کنم. خوشبختانه آنها هم از اتوبوس های ما رضایت دارند که این موضوع مایه خرسندی ماست.

خاطره های از روزگار اسکاتیا داری تان تعریف کنید.

خاطر من هست یکی از اتوبوس هایم در یک فاصله طولانی باتاقان زده بود و مجبور شدم با همان وضعیت آن را تا تهران بیاورم. برایم خیلی جالب بود، وقتی به تهران رسیدم و در محفظه موتور را باز کردم، متوجه شدم که با وجود طی کردن مسافتی طولانی، هیچ آسیبی به بخش های دیگر موتور از جمله میل لنگ وارد نشده است. من آن روز به کیفیت موتور اتوبوس های اسکاتیا پی بردم و اکنون هم به قدری از اتوبوس هایم راضی ام که به همه مالکان اتوبوس ها پیشنهاد می کنم اسکاتیا بخرند.

باک های اضافه فقط برای قاچاق گازوئیل کاربرد دارند. متأسفانه برخی آدم های منفعت طلب بدون توجه به اصل کاربری اتوبوس که خدمت به ناوگان حمل و نقل مسافران جاده ای است، از این اتوبوس ها در جهت کارهای خلاف بهره می برند که اصلاً کار درست و انسانی نیست. امیدوارم نیروی پلیس تدابیر ویژه ای برای متخلفان اتخاذ کند.



از اتوبوس ها کار کرده ام و بارها شب را در راه مانده ام. خاطرم هست یک بار به خاطر بروز یک مشکل ۳ روز معطل ارائه خدمات پس از فروش یک برند آلمانی شدم. اما بدون عراق و بزرگنمایی عرض می کنم که شرایط خدمات پس از فروش عقاب افشان از زمین تا آسمان با آن مورد فرق دارد. سرعت عمل، نوع برخورد پرسنل و ۲۴ ساعته بودن نمایندگی ها از جمله ویژگی های خدمات پس از فروش این شرکت است. شرایط خدمات پس از فروش اسکاتیا با دیگر برندها واقعاً قابل قیاس نیست. امیدوارم این شرایط تداوم داشته باشد.

گاهی عملکرد برخی راننده ها موجب استهلاک زودهنگام اتوبوس های شان می شود. فکر می کنید دلیل این رفتار چیست؟

فکر می کنم مهمترین دلیل استهلاک خودروها کم توجهی مالکان آن هاست که به موقع سرویس اتوبوس های شان را انجام نمی دهند. به طور کلی، سلامت خودرو به مالک و راننده بستگی زیادی دارد. اتوبوس مثل هر وسیله دیگری نیاز به مراقبت و



دانشتنی‌های دنیای خودرو

سیستم هوشمندسازی وسایل نقلیه چگونه کار می‌کند؟

برای انجام بینایی ماشین، مهندسان نرم‌افزار یکی از محبوب‌ترین و همچنین پرسرعت‌ترین کتابخانه‌ها به نام اوپن‌سی‌وی را که اساس آن برگرفته از زبان برنامه‌نویسی C و C++ است، در اختیار ما قرار داده‌اند. اوپن‌سی‌وی امکانات و انعطاف‌پذیری بالایی را در اختیار برنامه‌نویسان

قرار می‌دهد و از این رو محبوبیت خاصی در بین مهندسان هوش مصنوعی پیدا کرده است. مهندسان، دوربین مورد نظر خود را بر روی انواع وسیله نقلیه نصب می‌کنند که این دوربین‌ها ورودی اطلاعات به سیستم محسوب می‌شوند. بعد از تحلیل و پردازش اطلاعات با این ابزار می‌توانند خروجی سیستم را برای کنترل خودکار وسیله نقلیه مورد استفاده قرار دهند. در این مقاله، ابتدا با اوپن‌سی‌وی آشنا می‌شویم و توانایی‌های آن را به صورت مختصر مورد بررسی قرار می‌دهیم. در قسمت بعد، مشخصات لینوکس که سیستم عاملی مناسب برای برنامه‌نویسی این کتابخانه متن باز است، مورد ارزیابی قرار می‌گیرد.

سهولت برنامه‌نویسی با آن، سرعت کار با ویدیو آن بسیار آزردهنده است.



شکل ۱. کاربرد پردازش تصویر در خودروهای سواری

همچنین نرم‌افزار متلب، متن باز نیست ولی اوپن‌سی‌وی یک کتابخانه متن باز برای بینایی کامپیوتر است. این کتابخانه تحت لینوکس، ویندوز و بسیاری پلتفرم‌های دیگر قابل اجرا و به زبان C و C++ است، بنابراین می‌تواند برای کاربردهای بی‌درنگ^۴ بسیار مطلوب باشد. امروزه در سراسر دنیا، گروه‌های کاربری بسیار بزرگی برای این کتابخانه فعال وجود دارند و هر روز کدهای بیشتری برای کاربران، روی اینترنت قرار می‌گیرند [۲].

لینوکس

لینوکس یک سیستم عامل^۵ همانند ویندوز، iOS، MAC و ... است که از هسته قدرتمند و انعطاف‌پذیر یونیکس^۶ بهره می‌برد و قابلیت نصب بر روی انواع سخت‌افزار از ساعت^۷، تلفن همراه، تبلت، مسیریاب و کنسول‌های بازی گرفته تا رایانه‌های رومیزی^۸، رایانه‌های بزرگ و ابررایانه‌ها را دارد. لینوکس دارای توزیع‌های فراوانی^۹ مانند فدورا^{۱۰}، مینت^{۱۱}، اوبونتو^{۱۲}، دبیان^{۱۳} و ... است. لینوکس اوبونتو یکی از محبوب‌ترین این توزیع‌ها به شمار می‌رود.



سید مهدی نبوی چاشمی
کارشناس برق واحد تحقیق و توسعه
شرکت عقاب افشان

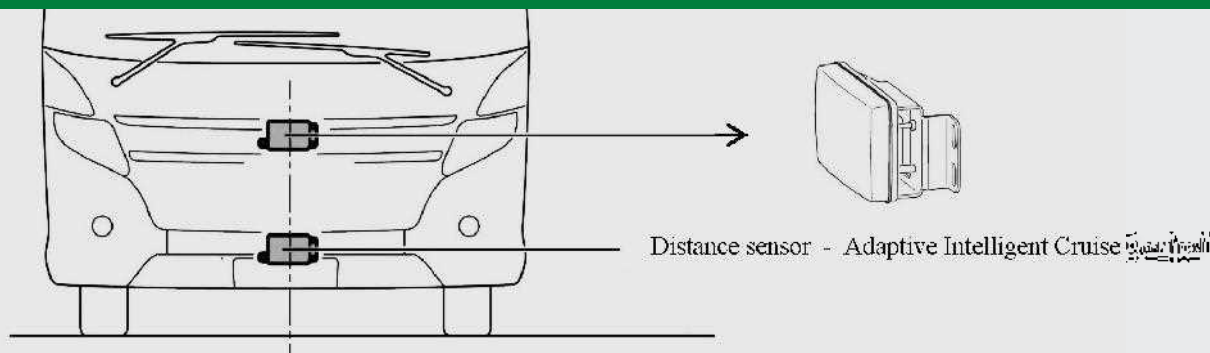
اوپن‌سی‌وی

بینایی ماشین به عنوان یکی از شاخه‌های هوش مصنوعی، به دنبال حل مسائلی است که انسان از طریق حس بینایی خود و تحلیل اطلاعات بصری به راحتی قادر به انجام آن نیست. در یک ماشین، داده‌های بصری توسط یک یا چند دوربین فراهم می‌شوند. استخراج اطلاعات مختلف از این داده‌ها و تحلیل آن‌ها توسط ماشین از وظایف علم بینایی ماشین است. بینایی ماشین می‌تواند در هر جایی که نیاز است تا ماشین به جای انسان ببیند، مورد استفاده قرار گیرد؛ به طور مثال، در سامانه‌های نظارتی و کنترلی، ابزارهای پزشکی، کنترل محصولات صنعتی و غیره (شکل ۱). استفاده از دوربین و واگذاری تصمیم‌گیری‌ها به ماشین می‌تواند بسیاری از موقعیت‌های طاقت‌فرسا و دشوار یا مواردی را که خطای انسانی می‌تواند مشکل‌ساز باشد، بهبود دهد. همچنین این گونه استفاده از ماشین می‌تواند به کاهش هزینه‌ها و خطاها و در نتیجه بهبود عملکرد سیستم بینجامد. بینایی ماشین را می‌توان یک شاخه میان‌رشته‌ای از علوم مختلف دانست، به طوری که می‌تواند در علوم مانند رایانه، برق و الکترونیک، صنایع و مکانیک و یا پزشکی مورد استفاده قرار گیرد [۱].

از طرفی، بینایی ماشین با مفاهیمی چون پردازش تصویر و یا پردازش ویدیو، ارتباطی تنگاتنگ دارد، به طوری که در بسیاری از موارد نمی‌توان خط قرمز مشخصی بین آن‌ها قائل شد. با این حال می‌توان روش‌های پردازش تصویر یا ویدیو را ابزارهای علم بینایی ماشین دانست. از سال‌ها پیش نرم‌افزارهای زیادی برای تسهیل کاربردهای پردازش تصویر توسعه یافته‌اند که شاید معروف‌ترین آن‌ها پردازش تصویر در نرم‌افزار متلب^۲ باشد. اما کسانی که تجربه کار با این نرم‌افزار را دارند، به خوبی می‌دانند با وجود

در تکنولوژی هوش مصنوعی، با به‌کارگیری ابزار بینایی ماشین این امکان ایجاد می‌شود که به سیستم هوشمندسازی وسیله نقلیه موتوری دست یابیم. برای دستیابی به این امر مهم به کار بردن کتابخانه متن باز مانند اوپن‌سی‌وی^۱ در یک سیستم عامل متن باز امکان‌پذیر است و با توجه به متن باز بودن این دو و رایگان بودن آن و همچنین قدرت در پردازش‌های پیچیده، انتخاب مناسبی برای مهندسان هوش مصنوعی به شمار می‌رود. هدف از به‌کارگیری این تکنولوژی، افزایش امنیت و کیفیت وسیله نقلیه و بهبود کنترل قسمت‌های مختلف آن، سهولت رانندگی و کاهش ضریب اشتباه انسانی است.

وسایل نقلیه موتوری یکی از الزامات مهم و کاربردی در جوامع امروزی به شمار می‌روند، اما گاهی موجب بروز حوادث جانی و مالی برای انسان شده‌اند که ناشی از اشتباهات انسانی، نقص فنی و ... هستند. ولی با افزایش روزافزون انواع وسیله نقلیه، متخصصان و دانشمندان همراه با پیشرفت تکنولوژی نرم‌افزاری و سخت‌افزاری، و با استفاده از تکنولوژی بینایی ماشین، موفق به پیاده‌سازی هوش مصنوعی در انواع وسیله نقلیه شده‌اند که برای جلوگیری از بروز حوادث در کنار انسان مورد استفاده قرار می‌گیرد.



شکل ۲. سیستم هوشمند کنترل سرعت و فاصله به کاررفته در تولیدات شرکت عقاب افشان

صنایع مختلف برای هوشمندسازی پروسه‌های صنعتی (هوش مصنوعی) استفاده کرد و در این بین می‌توان به صنعت وسایل نقلیه موتوری اشاره داشت که باعث افزایش سطح کیفیت رانندگی و کاهش اشتباهات فردی می‌شود. برای به کارگیری جامع‌تر، سریع‌تر و راحت‌تر این ابزار می‌توان از سیستم عامل لینوکس استفاده کرد که به علت پیچیدگی ساختاری، نیاز است برای کار با آن مهارت‌های لازم فراگرفته شود.

منابع:

- [1] www.opencv.ir/forum/viewforum.php
- [2] https://fa.wikipedia.org/wiki/پردازش_تصویر
- [3] <https://fa.wikipedia.org/wiki/لینوکس>

- 1 - Open source computer vision
- 2 - MATLAB
- 3 - Platform
- 4 - RTX: Real Time Operation System
- 5 - Linux operating system
- 6 - Unix
- 7 - Linux watch
- 8 - Desktop
- 9 - Linux distribution
- 10 - Fedora
- 11 - Mint
- 12 - Ubuntu
- 13 - Debian
- 14 - Linux kernel
- 15 - GUI
- 16 - Linux embedded
- 17 - GPS
- 18 - Advanced Driver Assistance Systems
- 19 - Adaptive Intelligent Cruise Control
- 20 - Forward Looking Camera
- 21 - Advanced Emergency Braking
- 22 - Lane Departure Warning

یکی از مزیت‌های لینوکس نسبت به سیستم عامل‌های دیگر، علاوه بر رایگان بودن، متن باز بودن آن است و کاربر می‌تواند از هسته لینوکس^{۱۴} تا سطح بالاتر نرم‌افزاری^{۱۵} را متناسب با کاربرد و یا حتی سلیقه خود شخصی‌سازی و بر روی سخت‌افزار مورد نظر (انواع پروسسور ARM، X86، FPGA و ...) نصب و بارگذاری کند. همچنین این توانایی را دارد که در نسخه‌های سبک‌تر و کاربردی‌تر لینوکس^{۱۶} استفاده شود. یکی دیگر از صدها مزیت این سیستم عامل، برقراری ارتباط درست، اصولی، قابل تغییر و مطمئن‌تر با سخت‌افزارها و درایورها مانند دوربین، انواع سنسور و ... است. یکی از کاربردهای لینوکس در وسیله نقلیه موتوری، هوشمندسازی آن است که امروزه در کشورهای پیشرفته جهان برای سهولت رانندگی و کاهش حوادث ناشی از نقص فنی و اشتباهات فردی مورد استفاده قرار می‌گیرد؛ به عنوان مثال، پردازش تصویر (بازدید و کنترل جاده‌ها با استفاده از دوربین‌های نصب شده بر روی خودروها)، کنترل موانع جاده‌ها و عابران پیاده (با استفاده از امواج رادار و ماورای بنفش)، بازدید و کنترل قسمت‌های حساس خودرو (سیستم ترمز، موتور و محور با استفاده از سنسورهای دقیق)، یادآوری به راننده برای بررسی موارد خاص و ضروری در طی مسافت و یا زمان خاص، و سیستم‌های ناوبری^{۱۷} که به رانندگان کمک می‌کنند بهترین مسیر ممکن با شرایط موجود را انتخاب کنند [۳].

موارد بالا را می‌توان به عنوان امکانات ضروری در وسیله نقلیه موتوری مورد استفاده قرار داد و تا حد ممکن از بروز حوادث جلوگیری کرد. با توجه به خصوصیات گفته شده، لینوکس انتخاب مناسبی است تا سازمان‌های بزرگ بعد از ساخت و توزیع مناسب با صنعت و نوع کاربرد خود، آن را مورد استفاده قرار دهند. شرکت تولیدی و صنعتی عقاب افشان نیز برای افزایش ضریب ایمنی محصولات خود و کاهش خطاهای انسانی رانندگان از این تکنولوژی‌ها استفاده کرده است. در حال حاضر این شرکت از تکنولوژی ADAS^{۱۸} استفاده می‌کند. یکی از متعلقات این سیستم، کنترل هوشمند سرعت و فاصله اتوبوس با وسیله نقلیه جلویی است که AICC^{۱۹} نام دارد (شکل ۲). در آینده نزدیک، نصب و بهره‌گیری از تکنولوژی‌های روز دنیا و به کارگیری سیستم‌های FLC^{۲۰}، AEB^{۲۱} و LDW^{۲۲} در شرکت عقاب افشان امکان‌پذیر خواهد بود تا این شرکت بتواند برای آسایش و امنیت هر چه بیشتر مصرف‌کنندگان، با استفاده از علم روز دنیا، ایمن‌ترین و به‌روزترین محصولات را تولید کند.

نتیجه‌گیری

با توجه به توضیحات گفته شده، از کتابخانه اوپن سی وی می‌توان در

با گران‌ترین اتومبیل‌های خارجی موجود در ایران آشنا شوید

این خودروهای لوکس و میلیاردی

در دوره چهار ساله گذشته هم خودروهای میلیاردی بسیاری وارد بازار فروش خودروی ایران شده که سروصداهای بسیاری را به پا کرده است، خودروهایی که قیمت آن‌ها تا بیش از ۹ میلیارد تومان هم عنوان شده و با یک حساب سر انگشتی می‌توان اعلام کرد با هزینه خرید یکی از این خودروها، حداقل می‌توان ۵۰۰ تجهیزیه برای خانواده‌های کم‌درآمد تهیه کرد. در این مدت همچنین اخبار بسیاری در مورد این خودروهای لوکس که در مواقعی ورودشان به ایران ممنوع بود نیز مطرح شده که برخی از آن‌ها شایعه بوده و بعضی دیگر واقعیت دارد؛ ماشین‌هایی که تعدادی از آن‌ها امروز با پلاک ایران در خیابان‌ها و جاده‌های شهرهای مختلف کشور در حرکت هستند.

برای این خودروهای لوکس می‌توان ضرب المثل «هرچقدر پول بدهید، آتش می‌خورید» را به کار برد. در این چند سال افراد سرمایه‌دار که علاقه‌مند به ماشین‌هایی از جمله فراری ۴۵۸، مرسدس اس ال اس، هامر، رولز رویس، لامبورگینی گالاردو، مورگان و... هستند، با پرداخت بخشی از قیمت این خودرو در مدت زمانی اندک، یکی از آن‌ها را تهیه می‌کنند و در خیابان‌ها به خودنمایی می‌پردازند.



داستان فروش خودروهای گران‌قیمت خارجی از صحبت‌های اخیر علی بعیدی مدیر کل فناوری اطلاعات گمرک دوره در صدر اخبار قرار گرفت؛ خبری که حکایت از ورود ۷۰۰ دستگاه سواری پورشه توسط یک زن روستایی مرزنشین با نام اختصاری (م. د) و با اجازه کارت بازرگانی به مبلغ ۱۰۰ هزار تومان داشت؛ اقدامی که با ۲۵۶ فقره اظهارنامه انجام شده است. حساب‌کردن قیمت این ۷۰۰ خودروی پورشه بسیار سخت است، زیرا این ماشین در نمایشگاه‌های فروش خودرو قیمت متفاوتی دارد. در برخی اخبار غیر رسمی قیمت یک مدل از این خودرو تا سقف ۸ و نیم میلیارد تومان اعلام شده بود اما در جدول رسمی که توسط رسانه‌های خبری داخلی ارائه می‌شود، قیمت گران‌ترین پورشه در بازار روز تهران، مدل پانامرا توربو یک میلیارد و هفتصد میلیون تومان است. حال با در نظر گرفتن میانگین قیمت یک میلیارد و هفتصد میلیون تومان، درآمد حاصله از ورود این ۷۰۰ خودرو، رقمی نجومی می‌شود.

گران‌ترین ماشین‌های لوکس در ایران

بنزی که رکورد شکست: گران‌قیمت‌ترین محصول مرسدس بنز یعنی مدل SLS AMG، اواخر سال ۹۳ در وب سایت‌های خودرویی و فضای مجازی برای فروش عرضه شد؛ آن هم با قیمتی در حدود ۹ و نیم میلیارد تومان. این خودروی لوکس (با حجم موتور بیش از ۲ و نیم لیتری) ابتدا اجازه شماره گذاری دریافت نکرد اما سرانجام طلسم عدم شماره گذاری این خودروها شکست و اولین نمونه از این خودرو وارد خیابان‌های تهران و ایران شد. البته پیش از ورود این خودروی لوکس، مرسدس بنز S500 با رقمی حدود ۳ میلیارد تومان گران‌ترین خودروی این کمپانی آلمانی در کشورمان محسوب می‌شد اما مدل SLS AMG رکورد قیمت در بازار ایران را شکست.

فراری ۸ میلیاردی: اواخر شهریورماه سال ۹۲، یک فراری مدل Italia ۴۵۸ به صورت رسمی با پلاک ملی و قیمت کهکشانی ۸ و نیم میلیارد تومان در سایت‌های اینترنتی برای فروش گذاشته شد. خبر ورود این فراری و حرکت آن در خیابان‌های تهران بازتاب گسترده‌ای در رسانه‌ها داشت، خودرویی که تا آن زمان تنها فراری پلاک شده در ایران بود. در نهایت مشخص شد این فراری با مجوز حمید سوریان کشتی گیر مطرح، وارد ایران شده است. خود او در گفت‌وویی در این خصوص گفت: «قیمت اعلام شده برای این خودرو اغراق آمیز است و مابه التفاوت قیمت آن با مازراتی و پورشه‌هایی که وارد شده‌اند، خیلی ناچیز است.» وی همچنین تاکید کرد این

نیز حساسیت ویژه‌ای دارند؛ در این بین برخی از این ماشین‌های میلیاردی پلاک‌هایی دارند که ۷ کاراکتر آن یکسان هستند و همین مساله شایعه خرید و فروش پلاک‌های رند را هم مطرح کرد. سرهنگ رضا رستمی رئیس مرکز شماره‌گذاری پلیس راهور ناجا هم این موضوع را شایعه دانسته و گفته است: «با توجه به اینکه در انتخاب شماره و کاراکترهای پلاک‌های ملی، هیچگونه دخالت عامل انسانی امکان‌پذیر نیست و انتخاب کاراکترهای پلاک‌های ملی و شماره این پلاک‌ها به صورت سیستماتیک انجام می‌شود، پلاک‌های رندی که هر ۷ کاراکتر آن دارای شماره‌های مشابه است به صورت اتفاقی و تصادفی در اختیار هموطنان قرار می‌گیرد.»

گران‌ترین‌ها در سایت‌های فروش خودرو

در آخرین آگهی اعلام شده در سایت‌های فروش خودرو BMW آی ۸ سفید رنگ با داخل مشکی، به قیمت ۲ میلیارد و ۴۵۰ میلیون تومان به فروش می‌رسد. این BMW صفر و پلاک شده، فعلاً گران‌ترین خودرو بازار آگهی‌های ایران است. همین مدل خودرو با رنگ نوک مدادی، ۵۰ میلیون تومان ارزان‌تر برای فروش آگهی شده تا در رتبه دوم قیمت‌ها قرار بگیرد و بنز S۵۰۰ که ۱۱ هزار کیلومتر کارکرد داشته، با قیمت ۲ میلیارد و دویست و هشتاد میلیون تومان در جایگاه سوم

سرهنگ رستمی رئیس مرکز شماره‌گذاری پلیس راهور اعلام کرد که چنین پلاکی برای خودروی بوگاتی ثبت نشده، راننده آن خودرو تخلف کرده و پلاک آن جعلی است. همچنین خیلی زود مشخص شد پلاک این خودرو توسط فتوشاپ دستکاری شده است، و اصل خبر که توسط سایت‌های غیر رسمی منتشر شده بود، صحت نداشت تا داستان این بوگاتی که سروصدای زیادی به پا کرده بود، مختومه شود.

آگهی بالای ۵ میلیارد: بیش از دو سال بعد از این اخبار، یک سایت فروش خودرو آگهی عجیبی را منتشر کرد که یکی از گران‌ترین معادلات بازار خودرو بود. در این آگهی «بوگاتی ویرون» با قیمت ۵ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان عرضه شد و فروشنده اعلام کرد در صورت پرداخت ۵ درصد از این مبلغ که باید به حسابی در کشور امارات واریز شود، در فاصله زمانی حداکثر ۱۰ روزه این خودرو با مالکیت صددرصدی و عبور موقت برای استفاده در سراسر ایران به دست خریدار می‌رسد. رنگ این خودرو سفید و نقره‌ای کروم با کیت گرند اسپرت اعلام شد که دارای ضمانت سرویس تأمین قطعات و تردد بدون وقفه به مدت یک سال بود.

پلاک‌های رند و بازار جدید: خریداران خودروهای لوکس، علاوه بر ماشین روی پلاک آن

ماشین با مجوز او به ایران آمده ولی متعلق به شخص دیگری است و نه تنها خودرو، بلکه واردکننده آن را هم ندیده است.

مک لارن ۷ میلیاردی: شش ماه پیش و باز هم یک آگهی فروش خودرو سروصدا به پا کرد. در این آگهی آمده بود فروش یک دستگاه مک لارن P۱ بدون محدودیت تردد در کشور (۶ماهه)، موتور ۳ و ۸ دهم لیتری، ۹۰۳ اسب بخار، سیستم ترمز akebono و فیبرکربن monocage. نحوه تحویل این خودرو با قیمت ۷ میلیارد تومان مقطوع، ۳۰ روزه با پیش پرداخت ۳۵ درصد عنوان شده بود که خریدار پس از پرداخت این بخش از مبلغ، در زمان مقرر خودروی خود را در محل مورد توافق تحویل خواهد گرفت.

بوگاتی با ۶ میلیارد هزینه: یکی از گرانقیمت‌ترین خودروهای جهان بوگاتی ویرون است که ارزشی حدود ۲ میلیون دلار دارد. این خودرو با موتور ۱۶ سیلندر، برای ۲ سال رکورددار سرعت جهان با ۴۰۸ کیلومتر بود و به دلیل تعداد سیلندر و سرعت بالایش، ورودش به ایران ممنوع بود اما اواخر سال ۹۲ در خبرها آمد که با وجود این ممنوعیت‌ها، چند مورد بوگاتی وارد ایران شده است. صاحب یکی از نمایشگاه‌های اتومبیل لوکس شهر واقع در خیابان مطهری اعلام کرد تماس‌های زیادی درباره تمایل افراد برای خرید این خودرو با قیمت ۶ میلیارد تومان و حتی بالاتر وجود دارد. حتی یکی از مشتری‌های این نمایشگاه تأکید داشته برای یک بوگاتی پلاک تهران حاضر است تا ۷ میلیارد تومان نیز هزینه کند.

ماشین کذایی با پلاک رند: اواسط دی‌ماه سال ۹۱ انتشار عکس یک خودروی بوگاتی با شماره پلاک رند ۶۶ د ۶۶۶ ایران ۶۶، قیمت ۶ میلیارد تومان و رانندگی یکی از آفاده‌ها در سطح تهران، بازتاب گسترده‌ای در رسانه‌های کشور داشت اما



و مازراتی گیلی سفید به قیمت یک میلیارد و هشتصد میلیون تومان، در رده‌های بعدی فهرست گران‌ترین خودروهای آگهی شده در روزهای اخیر ایران قرار دارند. در جدول زیر گران‌ترین خودروهای ۲۰ شرکت معروف خودروسازی را آگهی آن روی سایت‌های خبری وجود دارد، مشاهده می‌کنید:

گران‌ترین خودروهای آگهی شده قرار گرفته است. دو دستگاه BMW آی ۸ سفید و سفید صدفی که هر دو صفر هستند ۲ میلیارد و دویست و پنجاه میلیون تومان قیمت‌گذاری شده‌اند. BMW ام ۶ به ۲ میلیارد و صد میلیون تومان ارزش‌گذاری شده است. ۳ دستگاه BMW آی ۸ با رنگ‌های مشکی و خاکستری به قیمت ۲ میلیارد تومان

قیمت گران‌ترین مدل‌های خودرو در ایران

ردیف	نام خودرو	قیمت
۱	بنز S۵۰۰	۲,۶۰۰,۰۰۰,۰۰۰ تومان
۲	ب.ام.و i۸	۲,۴۵۰,۰۰۰,۰۰۰ تومان
۳	مازراتی گرن توریزمو S۲۰۱۴	۱,۹۸۰,۰۰۰,۰۰۰ تومان
۴	پورشه پانامرا توربو	۱,۷۰۰,۰۰۰,۰۰۰ تومان
۵	لکسوس LX۵۷۰	۱,۲۳۰,۰۰۰,۰۰۰ تومان
۶	آلفا رومئو ۴C	۷۰۰,۰۰۰,۰۰۰ تومان
۷	آئودی Q۵	۴۱۵,۰۰۰,۰۰۰ تومان
۸	هیوندای سنتنیل (۴ نفره)	۳۶۵,۰۰۰,۰۰۰ تومان
۹	لوتوس الیزه	۳۵۳,۰۰۰,۰۰۰ تومان
۱۰	ولوو XC۶۰	۲۵۵,۰۰۰,۰۰۰ تومان
۱۱	هوندا CRV	۲۵۰,۰۰۰,۰۰۰ تومان
۱۲	فولکس واگن پاسات	۲۴۲,۰۰۰,۰۰۰ تومان
۱۳	کیا کادنزا فول ۲۰۱۴	۲۳۵,۰۰۰,۰۰۰ تومان
۱۴	نيسان مورانو	۲۲۸,۰۰۰,۰۰۰ تومان
۱۵	میتسوبیشی اوتلندر ۲۰۱۶	۲۰۹,۰۰۰,۰۰۰ تومان
۱۶	رنو اسکالا کروکی	۱۸۶,۰۰۰,۰۰۰ تومان
۱۷	اوپل آسترا صندوقدار	۱۶۶,۰۰۰,۰۰۰ تومان
۱۸	ام جی GS	۱۵۶,۰۰۰,۰۰۰ تومان
۱۹	سانگ یانگ نیو اکتیون	۱۳۹,۰۰۰,۰۰۰ تومان
۲۰	سوزوکی گراند ویتارا ۸ اتوماتیک	۱۲۸,۰۰۰,۰۰۰ تومان



گردشگری

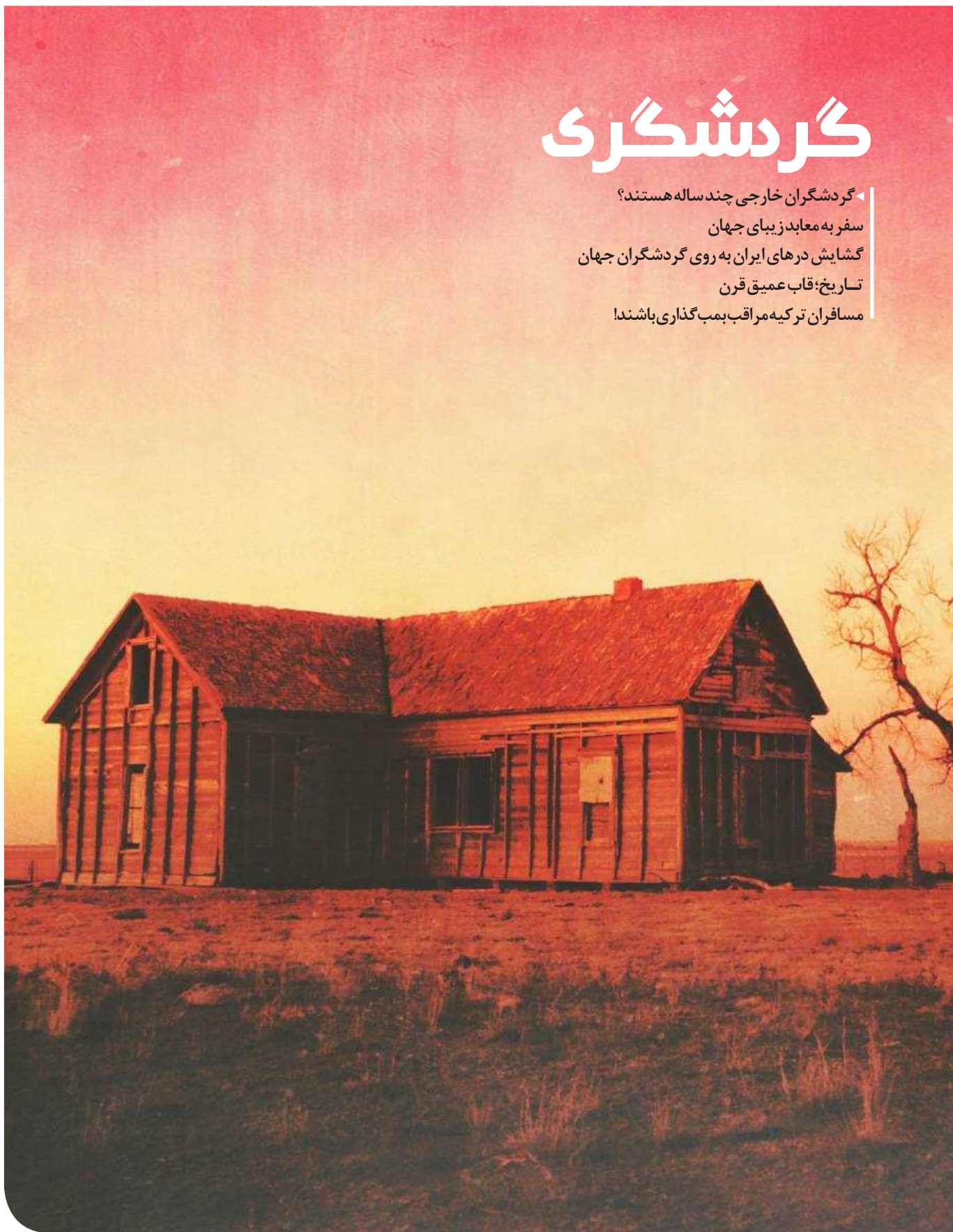
گردشگران خارجی چند ساله هستند؟

سفر به معابد زیبای جهان

گشایش درهای ایران به روی گردشگران جهان

تاریخ؛ قاب عمیق قرن

مسافران ترکیه مراقب بمب گذاری باشند!



گردشگران خارجی چندساله هستند؟



برای دیدن جاذبه‌های فرهنگی و گردشگری به ایران می‌آیند سالخورده هستند.

نیما اکبری‌راد، راهنمای بسیاری از تورهای گردشگران خارجی در تهران گفت: تورهای گردشگری ماجراجویانه نیز وجود دارد که گردشگران جوان خواهان شرکت در آن‌ها هستند. همانطور که اکنون نیز در کشور تورهای دوچرخه سواری، سفری و غارنوردی فعال است اما تعداد این تورها نسبت به تورهای فرهنگی تاریخی ایران بسیار کمتر است شاید چون زیرساخت‌ها و امکانات لازم برای اجرای تورهای ماجراجویانه و سخت در ایران نسبت به کشورهای دیگر وجود ندارد.

در این باره، ابراهیم پورفرج رئیس جامعه تورگردانان ایران که معمولاً در جریان بیشترین تورهای ورودی خارجی به ایران است میانگین سنی گردشگران ایران را ۵۰ سال دانست و گفت: ایران هم گردشگر ۲۰ ساله دارد و هم گردشگر ۹۰ ساله ولی میانگین سن آن‌ها حدود ۵۰ است این افراد بیشتر گردشگران فرهنگی هستند ولی در میان آن‌ها گردشگرانی که برای مسابقات سافاری، رالی و... به ایران می‌آیند نیز از قشر جوان هستند، چون شرکت در این تورها به آمادگی جسمانی زیادی نیاز دارد. برخی از افراد در قالب تورهای خاص به ایران می‌آیند مانند تور بررسی قنات‌های ایران یا کویرها. این تورگردان تعداد زنان گردشگر را بیشتر از مردان اعلام کرد و گفت که

این گردشگران دیگر مانند چند سال پیش فقط از کشورهای همسایه و نهایتاً از کشورهای خاورمیانه مهمان ایران نیستند. گردشگران اروپایی و آمریکایی نیز علاقه‌مند شده‌اند که سفر به ایران را تجربه کنند. آن‌ها از زمین و آسمان به ایران می‌آیند برخی با گران‌ترین قطار لوکس ۵ ستاره و برخی دیگر با بزرگ‌ترین کشتی تفریحی. اما یک بررسی اجمالی یا حتی مشاهدات عینی در میان آن‌ها نشان می‌دهد که گردشگران خارجی وارد شده به ایران راقشر سالمند و میانسال تشکیل می‌دهد. به خصوص گردشگرانی که با قطار لوکس دانوب به ایران آمدند و تا چند روز تصاویر آن‌ها سرتیتر رسانه‌های مهم بین‌المللی بود نشان می‌داد که معمولاً این گردشگران ثروتمند جزو اقشار جوان نبودند.

هر چند که نداشتن آمار معضل چندین ساله سازمان میراث فرهنگی است؛ اما دریافت آمار از اینکه گردشگران چطور، با چه هدف و در چه رده سنی به ایران می‌آیند نیز به نظر نمی‌رسد چندان غیرممکن باشد مگر آنکه معاونت گردشگری هیچ وقت نخواست به این آمار دسترسی پیدا کند؛ از سوی دیگر پلیس مهاجرت نیز شاید تاکنون نیازی به دادن این آمار احساس نکرده است. اما آنچه که فعالان گردشگری در جریان راهنمایی توریست‌های خارجی به ایران می‌بینند این است که بیشتر بازدیدکنندگان خارجی به خصوص افرادی که با تورهای گردشگری



نسبت حضور گردشگران زن به مرد در ایران ۶۰ به ۴۰ است.

تبلیغ درباره جاذبه‌های ایران تنها محدود به ظرفیت فرهنگی و جاذبه‌های تاریخی آن شده است جاذبه‌ای که مطلوب گردشگران خارجی پا به سن گذاشته و با تحصیلات آکادمیک است درحالی که این قشر از گردشگران به طور حتم نمی‌توانند مانند یک گردشگر جوان به تبلیغ آنچه که در ایران دیده‌اند، بپردازند.

محمود نجات ثابت از کارشناسان گردشگری معتقد است که وقتی این گردشگران به ایران وارد می‌شوند نگاه‌شان به ایران عوض می‌شود اما به دلیل سن بالا خیلی پتانسیل ندارند که جوی ایجاد کنند که این «ایران هراسی» دروغ محض است. البته می‌گویند اما، جو «ایران هراسی» تحت تاثیر رسانه‌های خارجی و تبلیغات آن‌ها واقعاً شدید است.

نجات ثابت ادامه داد: مشکلی که ما داریم این است که نمی‌توانیم ایران را تبلیغ کنیم از سوی دیگر گردشگر میان سال کمتر از گردشگر جوان می‌تواند برای ایران تبلیغ کند.

اما همین قشر گردشگران میان سال جزو ثروتمندترین گردشگران هستند به خصوص اگر مبدأ آن‌ها کشورهای اروپایی و آمریکایی باشد اما ایران، برای این قشر از گردشگران میانسال



نتیجه‌ای نگرفتند.

با این حال به نظر می‌رسد که هرچند برای داشتن رده گردشگران جوان در ایران برنامه‌ای وجود ندارد بلکه برای گردشگران میان سال نیز برنامه خاصی دیده نشده مگر اجرای تورهای گردشگری به مقاصد تکراری مانند سفر به استان‌های فارس، یزد، اصفهان، کرمان، مشهد، تهران و زنجان. به همین علت کمتر توانسته‌ایم توجهی به سیل عظیم گردشگران جوانی که می‌توانند از جاذبه‌های طبیعی و اکوتوریسم ایران نیز استفاده کنند و بهتر به تبلیغ آن به خصوص در فضاهای مجازی که بیشتر از سالخوردگان بدان توجه دارند، بپردازند.

هم فعلاً تدبیری جز بازدید آن‌ها از شهرهای مهم گردشگری برنامه دیگری ندارد. این درحالی است که کشورهای دیگر جاذبه‌های مختلفی با امکانات متفاوت تعریف می‌کنند تا گردشگران بتوانند بهتر خرج کنند به همین علت است که جایی مانند آمریکا از نظر میزان ورود گردشگر در رتبه دوم قرار می‌گیرد اما از نظر درآمد در رتبه اول می‌ایستد.

البته نداشتن زیرساخت برای استفاده گردشگران خارجی از کارتهای الکترونیکی نیز یکی دیگر از مشکلات آن‌ها برای هزینه کردن پول در طول سفرشان به ایران است. موضوعی که بارها و بارها جامعه تورگردانان ایران در محافل دولتی اعلام کردند ولی

سفر به معابد زیبای جهان

سفید است و بعضی از اشیای به کار رفته در آن نیز شیشه سفید هستند. رنگ سفید نزد بودایی‌ها نماد پاکی و خردمندی است.

معبد تاکتسانگ، بوتان

معبد یا صومعه تاکتسانگ که به آشیانه ببر نیز معروف است روی یک صخره با ارتفاع ۳۰۰ متر در کشور بوتان قرار دارد. این صومعه در سال ۱۶۹۲ میلادی ساخته شد. این معبد که یکی از عجیب‌ترین بناهای جهان از لحاظ محل ساخت است سالانه میزبان تعداد زیادی گردشگر است که برای بازدید این مکان به بوتان می‌روند.

معبد آکشاردام، هندوستان

معبد آکشاردام که در شهر دهلی قرار دارد در ۶ نوامبر سال ۲۰۰۵ به طور رسمی افتتاح شد. ساختمان این معبد یکی از بزرگ‌ترین معابدی است که تاکنون در جهان ساخته شده است. در ساخت این مجموعه از سبک‌های مختلفی استفاده شده است، یکی از جالب‌ترین نکات در ساخت این مجموعه این است که در ساختمان اصلی هیچ گونه فلزی به کار برده نشده و تنها از ماسه شنی و سنگ مرمر ساخته شده است.

معبد پورا اولون دانو براتان، اندونزی

پورا اولون دانو براتان یا پورا براتان یکی از معابدی است که در شهر بالی اندونزی در میان آب قرار دارد. مجموعه این معبد درون دریاچه براتان میان کوهستان بدوگول قرار دارد. این معبد در سال ۱۶۳۳ توسط راجا منگوی ساخته شده است.

معبد پارامیانان، اندونزی

معبد پارامیانان بزرگ‌ترین معبد هندوهاست که در جاوای مرکزی در اندونزی قرار دارد. این معبد در فهرست میراث جهانی یونسکو نیز ثبت شده است. این معبد در قرن دهم میلادی ساخته و به شیوا خدای تولید مثل هندوها تقدیم شد.

تاج محل، هندوستان

تاج‌محل آرامگاه زیبا و باشکوهی است که در نزدیکی شهر آگرا و در ۲۰۰ کیلومتری جنوب دهلی نو پایتخت هند واقع شده است. این بنا به دستور شاه جهان، پنجمین امپراتور گورکانی هند به منظور یادبود همسر ایرانی محبوبش ممتاز محل که در سال ۱۶۳۱ میلادی به هنگام وضع حمل فوت کرد بنا شده است. شاه بنا به وصیت همسرش تصمیم گرفت با ساخت بنایی زیبا، مجلل و عظیم، همسرش را جاودانه کند. از این رو آرامگاهی زیبا روی قبر او بنا نهاد. همانطور که مشخص است، نام این بنای زیبا ایرانی است. این ساختمان بر پایه مخلوطی از معماری ایرانی، هندی و اسلامی بنا شده است و در ساخت آن ۲۰ هزار هنرمند و معمار از نقاط مختلف آسیا به خصوص ایران، شبه قاره هند، آسیای میانه و آناتولی شرکت داشته‌اند. آغاز ساخت تاج‌محل سال ۱۶۳۲م (۱۰۴۲ ش) بوده و در سال ۱۶۴۷م (۱۰۵۷ ش) تکمیل شده است.

معبد وات رونغ خون، تایلند

معبد وات رونغ خون (Wat Rong Khun) که در چیانگ رای قرار دارد با هر معبد دیگری در تایلند فرق دارد به طوری که ساختمان اصلی به رنگ



در سراسر جهان پیروان هر دین مکانی را برای عبادت ساخته‌اند، این عبادتگاه‌ها متناسب با آیین، رسوم و فرهنگ منطقه ساخته می‌شوند و هر کدام از یک معماری منحصر به فرد برخوردار هستند. در لیست زیر ۹ معبد زیبای جهان را معرفی می‌کنیم:





معبد طلایی، هندوستان

هرمندیر صاحب یا معبد طلایی یکی از عبادتگاه‌های قوم سیکا در هندوستان است. این بنا در شهر آمریستار قرار دارد و توسط چهارمین رهبر سیک‌ها یعنی گورو رام‌داس جی ساخته شده است. ساخت این معبد زیبا از سال ۱۵۷۴ شروع شد و تا سال ۱۶۰۴ ادامه داشت.

معبد سری رانگاناساس وامی، هندوستان

معبد سری رانگاناساس وامی که در شهر سریرانگام هندوستان قرار دارد پرستشگاه یکی از خدایان هندوها به نام کریشناست. این معبد که در فضایی به وسعت ۶ هزار و ۳۱ متر مربع با محدوده‌ای به وسعت هزار و ۱۱۶ متر ساخته شده است به عنوان بزرگ‌ترین معبد در هندوستان و یکی از بزرگ‌ترین معابد در جهان شناخته می‌شود.

معبد بایس شری سوامینارایان مندیر، کانادا

معبد بایس شری سوامینارایان مندیر یک معبد متعلق به هندویان در تورنتوی کانادا است. این معبد در ۲۲ جولای ۲۰۰۷ توسط نخست وزیر کانادا استفن هارپر افتتاح شد. این معبد اولین معبد سنگی به سبک سنتی است که در کانادا و خارج از هندوستان ساخته شده است. هیچ گونه فلزی در ساخت این معبد به کار نرفته است.



اتباع ۱۸۰ کشور جهان در فرودگاه‌های کشورمان ویزای ۳۰ روزه دریافت می‌کنند

گشایش درهای ایران به روی گردشگران جهان

به آن کشورها سفر کنند، در نظر می‌گیرند؟ یکی از مشکلات عدیده ایرانیانی که قصد سفر به خارج از کشور را دارند، گرفتن ویزا برای سفر به آن کشور است، زیرا کشورهای که با ایران قرارداد لغو ویزا امضا کرده‌اند، محدود به چند کشور است که عموماً مقصد اصلی ایرانیان نیست. ایرانیان با گذرنامه جمهوری اسلامی ایران قادر هستند به ۵۴ کشور در سراسر دنیا بدون ویزا سفر کنند. در این فهرست، نوزده کشور از قاره آفریقا، هشت کشور از قاره آمریکا، شانزده کشور از قاره آسیا، پنج کشور از قاره اروپا و شش کشور از قاره اقیانوسیه قرار دارند. اما کشورهایی که مقصد اصلی ایرانیان برای سفر به آن کشورها هستند، برای اعطای ویزا به ایرانیان قوانین سخت و سختی قرار داده‌اند، به گونه‌ای که بسیاری از افراد ماه‌ها باید پشت درهای سفارت بمانند تا بتوانند بعد از گذراندن هفت‌خوان رستم، ویزای آن کشور را دریافت کنند؛ حتی گاهی مجبور می‌شوند به آژانس‌های مسافرت‌های خارجی مراجعه و هزینه‌های هنگفتی را به آن‌ها بپردازند تا بتوانند ویزای کشور مورد تمایل را تصاحب کنند. البته بر اساس گزارش‌های پیشین ایران برای همه کشورها غیر از یازده کشور کلمبیا، سومالی، انگلیس، کانادا، آمریکا، بنگلادش، اردن، عراق، افغانستان، پاکستان و هندوستان امکان صدور ویزا در فرودگاه را فراهم کرده بود که الان مشخص نیست کدام دو کشور از این لیست حذف شده‌اند.

لغو یا برقراری ویزا با یک کشور دائمی نیست، زیرا این توافق متناسب با سطح روابط سیاسی دو کشور و بنا بر یک اقدام متقابل صورت می‌گیرد؛ اما به هر حال، در صورتی که شما لغو ویزا را تصویب کنید، باید دست کم انتظار اقدام متقابلی از طرف مقابل نیز داشته باشید.

سخنگوی وزارت امور خارجه اضافه کرد: «ایران بر اساس منافع ملی خود و برای تسهیل حرکت توریست‌ها و جهانگردان به ایران به دلیل وجود زمینه‌های گسترده موضوع توریسم و جهانگردی در ایران تصمیم گرفته است تا به اتباع همه کشورهای جهان به استثنای ۹ کشور در مبادی ورودی فرودگاهی کشور ویزای ایران را اعطا کند.» این مقام وزارت امور خارجه افزود: «امیدواریم مورد استقبال واقع شود و در زمینه گسترش حرکت توریسم به سمت ایران تأثیرات خود و کمک خود را در احقاق منافع ملت ایران و دولت ایران فراهم کند.» جابری‌انصاری افزود: «اسامی ۹ کشور جداگانه در اطلاعیه‌ای اعلام خواهد شد، برخی از کشورها هستند که از این صدور ویزای فوری در فرودگاه‌ها استثنای هستند و ساز و کار بررسی و صدور ویزا بر اساس روال‌های مخصوص خود را دارند از جمله آمریکا و انگلستان که فهرست کامل آن به اطلاع خواهد رسید.» جابری‌انصاری در پاسخ به سوالی درباره انتخاب سوئیس به عنوان حافظ منافع ایران و عربستان ابراز داشت: «به دلایل مختلف هر دو کشور به جمع‌بندی رسیدند که مسائلی وجود دارد به‌ویژه در مساله حج و صدور ویزا برای تعداد زیادی از حجاج ایرانی که وجود حافظ منافع را در شرایط قطع روابط سیاسی و دیپلماتیک رسمی، ضروری می‌کند.»

احترام به گذرنامه ایرانی

جمهوری اسلامی ایران با حسن نیت برای تسهیل سفر به ایران و گسترش گردشگری، قصد دارد تسهیلات ویژه ویزایی به اتباع خارجی ارائه دهد؛ اما موضوع مهم اینجاست که آیا کشورهای دیگر هم خدمات مشابه متقابلی برای ایرانیانی که می‌خواهند



مدتی پیش به نقل از سید عباس عراقچی، معاون وزیر خارجه کشورمان در سفرش به اصفهان خبری منتشر شد مبنی بر اینکه در مرکز نمایندگی وزارت امور خارجه در استان‌ها به‌ویژه در فرودگاه‌ها، ویزای ۳۰ روزه برای ۱۸۰ کشور جهان صادر می‌شود. یک هفته پس از آن نیز حسین جابری انصاری، سخنگوی وزارت خارجه در نشست هفتگی خود با خبرنگاران به بیان جزئیات بیشتری در مورد این موضوع پرداخت و گفت که ایران در یک اقدام ملی تصمیم بر این گرفته که برای شهروندهای کشورهای مختلف جهان به جز ۹ کشور ویزای فرودگاهی اعطا کند و این اقدام در راستای گسترش توریسم و شناساندن هر چه بیشتر ظرفیت‌های توریستی ایران صورت گرفته است.





به ایران، گفت: «این اقدام بسیار خوب و کارشناسانه است زیرا توریست به دنبال آرامش است و این آرامش را در ایجاد تسهیلات مختلف برای خودش جستجو می‌کند؛ لذا تمایلی ندارد برای گرفتن ویزا، روزها و ساعتی از وقت خود را در سفارتخانه‌ها و انجام کارها و امور اداری بگذرانند. این نماینده افزود: جمهوری اسلامی ایران در راستای تبدیل شدن به یکی از مقاصد مهم گردشگری در دنیا این تصمیم را گرفته است و ما موظفیم برای توریست خود امکاناتی را مهیا کنیم که در کمترین زمان ممکن مشکلات او حل شود زیرا یکی از مسائل مهمی که گردشگران در سفرهای خارجی با آن دست به گریبان هستند، بحث ویزا است.»

وی ادامه داد: «صدور ویزای فرودگاهی که اکنون تصمیم به اجرای آن گرفته شده، اقدام خوب و امتیازی مثبت برای تمام کسانی است که می‌خواهند به ایران سفر کنند؛ لذا باید در کنار آن نیز برخی پژوهش‌ها و آسیب‌شناسی‌ها صورت گیرد تا متوجه شویم چرا توریست به اندازه معقول به کشور ما سفر نمی‌کند؛ در واقع لازم است بدانیم چه اقدامات مثبت و اتفاقات خوبی در سایر کشورها انجام می‌شود تا زمینه برای اجرای مشابه آن در ایران فراهم شود.» جعفرزاده ایمن آبادی با بیان اینکه صدور ویزا در فرودگاه‌ها یک گام از ده‌ها گامی است که تاکنون انجام نشده، تصریح کرد: «ایران دارای جاذبیت‌ها و پتانسیل‌های مطلوب تاریخی، فرهنگی و هنری برای گردشگران است لذا باید با اقداماتی مناسب برای توریست خارجی انگیزه‌های مثبتی ایجاد شود تا بیش از گذشته ایران را به عنوان یک مقصد گردشگری انتخاب کنند.» عضو فراکسیون گردشگری مجلس تاکید کرد: «هر آنچه بتواند برای گردشگران خارجی راحتی و آسایش فراهم کند، آرامش روانی برای اونسبت به سفر به ایران را نیز ایجاد می‌کند؛ ضمن آنکه صدور ویزا در فرودگاه‌ها در بسیاری از کشورها انجام می‌شود و ما تازه به این جرگه ورود کرده‌ایم.»



این در حالی است که در چند سال اخیر، عملکرد برخی کشورها نشان می‌دهد در مقابل اقدامات ایران مبتنی بر حسن نیت رویکرد متفاوتی را اتخاذ کرده‌اند. به عنوان مثال کشورهای گرجستان، عمان، اندونزی، مصر و مالزی روندی منفی در روابط گردشگری خود با ایران پیش گرفته‌اند. در ۱۲ تیرماه سال ۹۲ دولت گرجستان اعلام کرد، یکجانبه، اقدام به لغو قراردادی کرده که سه سال پیش برای سفر اتباع دو کشور بدون نیاز به ویزا، میان تهران و تفلیس به امضا رسیده بود. یک ماه بعد نیز عمانی‌ها هم صدور ویزای توریستی را برای اتباع کشورمان متوقف کردند. جالب اینکه در همین دوران ایران در اقدامی حیرت انگیز یک‌جانبه به اتباع هفت کشور سوریه، لبنان، ترکیه، جمهوری آذربایجان، بولیوی، مصر و گرجستان اجازه داده، بدون ویزا و تنها با داشتن گذرنامه معتبر، مهر ورود به ایران را دریافت کنند و برای مدت زمانی مشخص - طبق آنچه دولت ایران با توجه به توافقات دیپلماتیک و قوانین حاکمیتی تعیین کرده است - به کشورمان سفر کنند. هم اکنون که ایران تصمیم گرفته، یکجانبه چنین امتیاز بزرگی برای شهروندان ۱۸۰ کشور ایجاد کند، امیدواریم در آینده نزدیک نیز با چانه‌زنی از طریق سفارت خانه‌های ایران در خارج از کشور، درباره روند تسهیل دریافت ویزا برای ایرانیان نیز اقداماتی انجام گردد و موضوع احترام به گذرنامه ایرانی به فراموشی سپرده نشود.

ایران مقصد گردشگری دنیا

عضو فراکسیون گردشگری مجلس معتقد است ایران دارای جاذبیت‌ها و پتانسیل‌های مطلوب تاریخی، فرهنگی و هنری برای گردشگران است لذا باید با اقداماتی مناسب انگیزه‌های مثبتی به منظور سفر به ایران برای توریست خارجی ایجاد شود. غلامعلی جعفرزاده ایمن آبادی درخصوص اقدام جمهوری اسلامی به منظور صدور ویزای فرودگاهی برای ۱۸۰ کشور در جهت تسهیل حرکت توریستی و جهانگردی

موزه گردی در تهران

تاریخ؛ قاب عمیق قرن



پیش و در پی بمب گذاری گروهک منافقان تبدیل به یک بنای مخروبه شد. ساختمانی که امروز جای آن بنا را پر کرده، با آنکه شباهتی به شمایل ساختمان قدیمی حزب ندارد اما نام شهدای آن روز را زنده نگهداشته است.

پشت آجرهای قرمز رنگ و یکدست این بنای سه طبقه وزیر نام شهدای هفتم تیر، فعالیت های فرهنگی زیادی در حال انجام است. نام شهدایی که موزه با نام آن ها خوانده می شود، بر کاشی های لاجوردی و فیروزه های سردر مسجد هفتاد و دو تن، در بیرون از مجموعه فرهنگی شهدای انقلاب نقش بسته و برای هر شهید نیز محراب کوچکی در سایه گنبد آن مهیا شده است.

سالن اجتماعات و نمایش فیلم

مجموعه فرهنگی شهدای انقلاب وسعتی برابر با ۲۲ هزار متر دارد. به همین خاطر بازدید کنندگان از این مجموعه فرهنگی و موزه شهدای هفتم تیر می توانند از ورودی های مختلفی که در اطراف این مجموعه تعبیه شده برای تردد استفاده کنند. در اصلی این مجموعه در شرق آن واقع شده و از مسیر میدان بهارستان و کوچه شهید صیrfی پور قابل دسترسی است.

درهای دیگر این مجموعه فرهنگی در قسمت های شمالی و شرقی آن واقع شده اند. مزیت مجموعه فرهنگی شهدای انقلاب، در کنار موزه های که به نام شهدای هفتم تیر مزین شده برخوردار از یک

موزه شهدای انقلاب اسلامی؛ وقتی دفتر حزب جمهوری اسلامی موزه می شود

سال ۱۳۶۰ است و گرمای تیرماه بیداد می کند. از ساختمان حزب جمهوری اسلامی جز ویرانه و تیرهای خمیده چیزی باقی نمانده است. چنارهای جوان خیابان از خرابی پنجره ها توی ساختمان سرک می کشند و آدم ها در نور بی رمق غروب و لامپ ها، دنبال نفس های گرفته زیر خاک و غبار ساختمان می گردند.

سید محمد بهشتی؛ دبیر کل حزب جمهوری اسلامی به همراه ۲۲ تن از همراهانش در این ساختمان و هنگام برگزاری جلسه حزب، در پی یک بمب گذاری به شهادت رسیده اند. اینجا سرچشمه است. جایی حوالی میدان بهارستان. روزهای کشتار تابستان روی روز هفتم توقف کرده اند تا تقویم ها سالروز شهادت محمد بهشتی و یارانش را در برگ های شان ثبت کنند. بعد از وقوع انفجار، دفتر مرکزی حزب جمهوری اسلامی سال ها به صورت مخروبه باقی می ماند.

نام شهید بر سر در مسجد «هفتاد تن»

اما سال های ۸۸ و ۸۹ کلید تغییر این محل به یک مرکز فرهنگی زده می شود. حالا سه سال است که مجموعه فرهنگی شهدای انقلاب جا پای ساختمان حزب گذاشته و موزه آن نیز با نام شهدای هفتم تیر در عرض سه ماه گذشته فعال شده است. دفتر حزب جمهوری اسلامی ایران سی و چهار سال

لیلا به طلب

«زمستان می رود و روسیاهی به زغال می ماند.» هر چقدر هم روزها تبدیل به وقفه های کوتاه میان شکنجه، دستگیری، هجوم و جنگ شوند. هر چقدر هم پنجره ها با خست تمام نور آفتاب را پشت سیاهی هایی که آدم ها به تنشان نشانده اند، پنهان کنند. هر چقدر هم زخم ها روی تن آدم های ایستاده در مقابل ظلم، دهان باز کنند و هر چقدر غره انفجار توی گوش های این آدم ها بیچد، باز هم زمستان می رود و روسیاهی به زغال می ماند. این پیام و گفتار محلهایی است که در این شماره به آن ها سر زده ایم. مراکزی که زیر عنوان موزه از آن ها بازدید می کنیم اما بدون شک لحظاتی را بازسازی می کنند که به جان زندانی های سابق در این مکان ها زخم می زنند. موزه شهدای هفتم تیر، موزه عبرت ایران، زندان سیاسی باغ موزه قصر و البته باغ موزه دفاع مقدس که فضای فراخ آن به یاد آدم می آورد که راه پرواز همیشه باز است. پیشنهاد ما برای تعطیلات آخر هفته، بازدید از چند موزه نام آشنا است که همگی یک فیلمنامه مشترک دارند؛ «ایستادگی و مقاومت در برابر ظلم»

کارگاه

[۲۸]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۲۱ - بهمن ماه ۱۳۹۴



فضای مجموعه صحنه می‌گذارند.

پله‌هایی که از محل یادمان شهدای هفتم تیر به سالن اجتماعات متصل می‌شود بازدیدکننده را در محوطه بیرونی به یک آکواریم وسیع با انواع مختلفی از ماهی‌ها می‌رساند. کلینیک مشاوره، مهد کودک و پیش دبستانی، رستوران، فست فود، محلی برای قرارهای ملاقات و مرکز فروش وسایل فرهنگی نیز در فضای مجموعه شهدای انقلاب تعبیه شده‌اند تا با ارائه خدمات به بازدیدکنندگان لحظات خوبی برای آن‌ها رقم بزنند. به خصوص که مرکز فروش وسایل فرهنگی از وجود دو قفس بزرگ و دیدنی شامل انواع پرندگان نیز بهره‌مند است.

موزه عبرت ایران؛ شکنجه پست شیشه‌های تاریک

دیوارهای سیمانی قد کوتاه از یک طرف و دیوارهای طولی که با آجرهای بهمنی بالا آمده است از دیگر سو، در یک نقطه مشترک به هم می‌رسند. نقطه‌ای که رنجمه بسیاری از زندانیان سیاسی پیش از انقلاب از آن آغاز می‌شود؛ در ورودی موزه عبرت ایران در حوالی میدان امام خمینی و خیابان فردوسی. کادیلک‌های مشکی پارک شده در حیاط موزه، از نمای روبرو و با چراغ‌های خاموش آنقدر خوفناک هستند که تصویر پا به پا شدن ماموران ساواک زیر سایه درخت‌ها یا پشت دیوار را در خیابان‌های چهل سال پیش تهران بازسازی کنند.

در یک چشم به هم زدن می‌توان ساواکی‌های کت و شلوارپوشی را مجسم کرد که بی‌هیچ حرف و حدیثی، متهم را از نزدیکی خانه یا محل کار، کت بسته به این محل می‌آوردند تا به دست شکنجه‌گرهای کمیته مشترک ضد خرابکاری بپردازند. پشت آن درهای فلزی سبز که میله‌هایش تنها دو انگشت با هم فاصله دارند خبرهای ناخوشی بوده که سیاهی شیشه‌ها مأمور پنهان کردن آن‌ها می‌شدند.

آنسوی پرده‌های سیاه چشم‌بند

شاید هیچ کدام از کسانی که در کمیته مشترک ضد خرابکاری بازجویی و شکنجه شده‌اند، فضای اتاق‌های این شکنجه‌گاه را درست و حسابی به چشم ندیده بودند؛ چرا که چشم‌بند مجرمان سیاسی، اغلب اوقات، دنیای تاریک آن‌ها را در این محل سیاه‌تر می‌کرد؛ اتاق‌های سقف کوتاه و تاریک، وسایل شکنجه و درهایی که از پایین تا بالا با چند

سالن اجتماعات با ظرفیت ۵۰۰ نفر است. به خصوص که هر از گاه در این سالن، فیلم‌های اکران شده سینمایی نیز به نمایش در می‌آیند. علاوه بر آن، سالن حسینیة این مجموعه فرهنگی نیز ظرفیت پذیرش چهار تا پنج هزار نفر جمعیت را برای برگزاری برنامه‌های فرهنگی و متنوع داراست.

یادگار شهدای هفتم تیر

لباس - کتاب‌ها - دستنوشته‌ها و هر آنچه از شهدای هفتم تیر به یادگار مانده حکم وسایل موزه‌ای را در مجموعه شهدای انقلاب پیدا کرده‌اند. در میان دیوارهای کنگره دار و روشن این موزه سه سالن راهرو مانند طراحی شده است. دیوارهای شیری در هر دو سو تصاویر ۷۳ تن شهیدان هفتم تیر سال ۶۰ را در معرض دید بازدیدکنندگان می‌گذارند.

زیر سقفی که با دریچه‌هایش نگاه و نور آسمان را به میانه موزه می‌کشد، ویرین‌های شیشه‌ای ایستاده‌اند که یادگارهای شهدای هفتم تیر را مانند گنجینه‌ای بی‌مثال حفاظت می‌کنند. چند خطی از پیچ و خم‌های زندگی شهیدان هفتم تیر هم اینجا پیدا می‌شود. چون خلاصه زندگی هر شهید را به همراه تصویر نقاشی شده از چهره او، می‌توان در میان سالن‌های این موزه یافت. تهیه این مختصر زندگینامه در مورد مجروحان بمب‌گذاری هفتم تیر نیز انجام شده و فراز و نشیب زندگی ۱۹ تن مجروح این واقعه نیز در سالن ۳۰۰ متری این موزه به نمایش درآمده است.

بازخوانی تاریخ در کنار مکان‌های مفرح

گنبد را درست چند قدم آن طرف‌تر از موزه شهدای هفتم تیر بنا کرده‌اند. جایی که نامش را «یادمان شهدای هفتم تیر گذاشته‌اند» و نقطه‌ای را نشان می‌دهد که بمب کار گذاشته شده، در آن محل منفجر شده است. خاطره تمام افرادی که در دفتر حزب جمهوری اسلامی به شهادت رسیدند در همین نقطه ماندگار شده است. اما مزارهای حیاط مجموعه بر حضور دو تن از شهدای گمنام نیز در



قلب اراضی عباس آباد و همسایگی با مجموعه‌های فرهنگی پایتخت همچون کتابخانه ملی، باغ کتاب تهران، فرهنگستان زبان و ادب فارسی و باغ هنر، باغ موزه دفاع مقدس را به حلقه مراکز فرهنگی پایتخت اضافه می‌کند. درست مانند تصویری که نمای هوایی این باغ موزه برای بیننده خلق می‌کند. این تصویر به یک قلب تبند سبز می‌ماند با رگ‌هایی که در پهنه سبزرنگ آن جاری شده‌اند؛ مسیرهای باریکی که تصاویر روزهای دفاع از میهن را برای آدم‌ها زنده می‌کنند.





قفل و بست، چفت می شدند. حتی ضبط صوتی هم که با آن اعصاب زندانی را تا حد جنون تحریک می کردند سر جایش روی نشیمن صندلی فلزی این کمیته آرام گرفته است. بالای بعضی دیوارها، اما عکس شاه و فرح هست کنار قاب عکسی که خنده ولیعهد را قاب گرفته. دیوارهای اتاق افسر نگهبان یکی از آن دیوارهاست. جایی که زندانی به محض ورودش به کمیته، از آن سر در می آورده. وسایلش را می گرفتند و او را با لباس زندانی و چشم‌های بسته روانه سلول می کردند.

وقتی شقاوت به نهایت می رسد

شماره‌های روی قفسه‌های سبز رنگ می گویند تعداد زندانیان کمیته مشترک ضد خرابکاری در آن واحد، به صد تا دویست تن هم می رسید. لباس‌ها و وسایل زندانی‌ها را در این محفظه‌های فلزی نگه داشتند. زندانی با چشم بند و لباس‌های سرپایا خاکستری روانه سلول و بارها روانه اتاق «آپولو»، «قفس داغ»، صندلی داغ و اتاق «تمشیت» می شد و شاید از زیر دست شکنجه‌گرهای ساواک زنده بیرون نمی آمد. آنچه از اتاق‌های شکنجه آن روزها در موزه عبرت بازسازی شده، تخت‌ها و صندلی‌هایی هستند که گوشت و پوست زندانی‌ها را با بست‌های فلزی به آن‌ها ثابت می کردند.

کلاه فلزی بر سر آن‌ها می گذاشتند و با شلاق، پاهای برهنه‌شان را سیاه و کبود می کردند. گاهی وقت‌ها هم با ولتاژ غیر کشنده برق، به نقاط حساس بدن زندانی شوک الکتریکی می دادند تا از زبان آن‌ها حرف بکشند. مجرمان سیاسی در قفس‌های کوچک فلزی زندانی و داغ می شدند و روی صندلی‌های گر گرفته آهنین شکنجه می شدند. نمونه وسیله‌های شکنجه در چند قدمی غرفه وصیت نامه در موزه عبرت ایران نگهداری می شود. اینجا وصیت نامه‌هایی پیدا می شوند که چند دقیقه مانده به اعدام مجرمان توسط آنان نوشته می شد اما هیچوقت به دست اعضای خانواده اعدامی‌ها نمی رسید.

خاطره روزهای جنگ

باغ موزه دفاع مقدس

قلب اراضی عباس آباد و همسایگی با مجموعه‌های فرهنگی پایتخت همچون کتابخانه ملی، باغ کتاب تهران، فرهنگستان زبان و ادب فارسی و باغ هنر، باغ موزه دفاع مقدس را به حلقه مراکز فرهنگی پایتخت اضافه می کند. درست مانند تصویری که نمای هوایی این باغ موزه برای بیننده خلق می کند. این تصویر به یک قلب تپنده سبز می ماند با رگ‌هایی که در پهنه سبزرنگ آن جاری شده‌اند؛ مسیرهای باریکی که

تصاویر روزهای دفاع از میهن را برای آدم‌ها زنده می کنند. مطالعه برای ساخت این فضاها در باغ موزه دفاع مقدس، بیشتر از ده سال پیش آغاز شد و از میان گروه‌های طراح مجموعه ۴۲ اثر برگزیده شدند تا نتیجه طراحی برگزیدگان این فراخوان، شکل فعلی موزه را با مزار شهدای گمنام در مطلع مجموعه و هشت تالار در پهنه آن رقم بزنند. کیوسک‌های اطلاعاتی در گوشه و کنار این مجموعه سر بر آوردند و صفحات نمایش لمسی موجود در آن‌ها برای ارائه اطلاعات، به گفته‌های فرماندهان دوران دفاع مقدس و اسناد معتبر ملی و بین المللی استناد کردند.

از ایران باستان تا روزهای انقلاب

تالار آستانه موزه دفاع مقدس که رخ می نماید، نوای الله اکبر در فضای تالار طنین می اندازد. اینجا می توان تصاویر بناهای ایران را روی قوس دیوارهای سفید مشاهده کرد. طراحی بر دیوارهای تالار که به عهده ویدئو پروژکتورها گذاشته شده به نقشه ایران باستان و تصویر مینیاتوری از جنگ خیبر می رسد. گذر از تاریک-روشنای دالان مشاهیر یاد چند تن از مبارزان انقلاب مشروطه و استبداد و استعمار را طی صد سال گذشته زنده می کند.

کمی آن طرف تر اما ویرترین شیشه‌ای هست که تفنگ‌ها روی سکوی رفیع ایستاده‌اند و گل‌های میخک نشسته بر لوله‌های باریک آن‌ها روزهای نخستین پیروزی انقلاب را یادآور می شود. شعارنویسی‌ها پا به میدان می گذارند و میخک‌های سفید را در خاطره سازی انقلاب ۵۷ یاری می کنند. صدام تکریتی، مصوبه شورای امنیت را پاره می کند. جنگ تحمیلی علیه ایران کلید می خورد. این تصاویر در کنار لحظات آغازین جنگ قدم به قدم در تالار «حیرت و حقانیت» موزه دفاع مقدس پیش روی مخاطب بازسازی می شوند. مانیتور بزرگ تالار، آغاز جنگ را اعلام می کند. ۴۸۰ تجاوز زمینی و ۱۵۰ تجاوز هوایی به خاک ایران. گوشه‌ای از عواقب این تجاوزها را آجرهای فرو ریخته روی نیمکت‌های واژگون مدرسه نشان می دهد. پنکه سقفی از کار افتاده و دیگر، عرق دانش آموزان پشت نیمکت را خشک نمی کند. تخریب شهرها، تخریب صنعت و دیوار آوارگانی که نگاه نگران بانوان جنگ زده را نشانه رفته، این تالار را به پایان می برد.

تصویر مردانگی‌ها

هجوم سراسری نیروهای بعثی عراق، در سکوت خبری رسانه‌های دنیا گم می شد. با این حال مردانگی مردم ایران در اعزام به جبهه‌های جنگ انکارناپذیر می نمود. تالار «دفاع» از این سکوت ناحق، پرده برمی دارد و لبخندهای رزمندگان را به هنگام

زندان قصر نامش را از بنای دوره قجر وام گرفت. پایتخت فتحعلی شاه قاجار را روی تپه ماهورهای اطراف تهران گذاشتند. یک قصر با شمایل قلعه نظامی که محل تفریح و استراحت شاه به حساب می آمد. این قصر اتفاقات زیادی را از سر گذراند. از کاهلی در نگهداری بنا گرفته تا نخستین تیک آف تاریخی توسط خلبان کوزمینسکی روس در زمین‌های قصر.



تاریخ: قاب عمیق قرن

موزه گردی در تهران

کارگاه

[۳۰]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان
شماره ۲۱ - بهمن ماه ۱۳۹۴

درهای این محل به عنوان باغ موزه قصر به روی بازدیدکنندگان گشوده شد. حالا در کنار بندهای زندانی که موزه مارکوف از زندان‌های دوره پهلوی اول و دوم به نمایش می‌گذارد، زندان سیاسی قصر هم خاطرات مقاومت‌های قبل از انقلاب ۱۳۵۷ را برای بازدیدکنندگان این موزه تصویر می‌کند.

خواب خوابیدن را در سلول‌های قصر می‌دیدند

توی این یک وجب جا همیشه آفتاب غنیمت است. زندانی‌ها لابد دنبال جری می‌گشت‌اند که یک باریکه نور توی سلول‌هایشان بیندازد. اما دریغ که همان یک پلک نور هم در میان دیوارهای سیمانی و چرک‌مرد زندان‌های قصر پیدا نمی‌شدند. وضعیت فعلی سلول‌های نمور و چند وجبی زندان سیاسی که اینطور ماجرا را تعریف می‌کنند. روایت شفاهی زندانی‌های این سلول‌ها پرده از ماجرای دیگری هم بر می‌دارد؛ این‌که در همین یک- دو متر جا حداقل پنج- شش نفر زندانی را نگهداری می‌کردند. با افزایش زندانی‌ها کار بالا می‌گرفت و باقی زندانیان را هم روانه همین سلول‌های تنگ و تاریک می‌کردند.

بنابراین زندانی‌ها باید برای گذران وقت و جای خواب چاره‌ای می‌کردند. چون وقتی برای ایستادن آن‌ها در یک سلول چند وجبی جا نباشد دیگر باید خواب خوابیدن را در این سلول‌ها دید یا برای باز شدن جا به سرویس بهداشتی سلول پناه برد. حکایت سلول‌های شب آخر هم که در دل اعدامی‌های زندان مانده است؛ چون این سلول‌ها محل نگهداری زندانیانی بوده‌اند که شب آخر عمرشان را سپری می‌کردند و طلوع خورشید فردا را نمی‌دیدند.

حمام کردن زیر آسمان برفی زندان قصر

دیوارهای سیمانی هواخوری زندان، انگار آسمان را نشانه رفته‌اند. به گفته راهنمایان زندان سیاسی قصر این دیوارها چند متر بلندتر از حد فعلی ساخته شده بودند به طوری که هر گونه نقشه فرار را در نطفه خفه می‌کردند. در عوض در میانه هواخوری حوضی وجود داشته که قطر یخ زدگی‌اش در این وقت از سال به بیش از بیست سانتی متر می‌رسیده این حوض محل استحمام زندانی‌ها در نبود امکانات بهداشتی در زندان بوده است. فرقی هم نمی‌کرده ظل آفتاب باشد یا دانه‌های برف از آسمان ببارد.

که داستان زندگی شهید احمد متوسلیان را به تصویر می‌کشد بر روی صدای واقعی شهیدان همت و احمد متوسلیان ساخته شده است. به عبارت دیگر فضای فیلم با حضور بازیگران و به کارگردانی محمد حسین مهدویان بازسازی شده در حالی که دیالوگ‌های فیلم با صداهای واقعی شهیدان همت و احمد متوسلیان روی پرده می‌رود. از طرفی برای جلوه دهی طبیعی به صحنه‌های فیلم، کادربندی‌ها در جاهایی توسط فیلمبردار شکسته شده و در بعضی از سکانس‌ها لرزش دست نیز به کمک فیلمبردار آمده تا صحنه‌های طبیعی تری خلق کند.

باغ موزه قصر؛ قصری که زندان و زندانی که موزه شد

زندان قصر نامش را از بنای دوره قجر وام گرفت. پایتخت فتحعلی شاه قاجار را روی تپه ماهورهای اطراف تهران گذاشتند. یک قصر با شمایل قلعه نظامی که محل تفریح و استراحت شاه به حساب می‌آمد. این قصر اتفاقات زیادی را از سر گذراند. از کاهلی در نگهداری بنا گرفته تا نخستین تیک آف تاریخی توسط خلبان کوزمینسکی روس در زمین‌های قصر. اما بعد از روی کار آمدن رضاخان با طراحی و نقشه کشی مارکوف روسی، تبدیل به زندانی برای مجرمان حکومت پهلوی شد و تا قبل از پیروزی انقلاب اسلامی روی تعداد زیادی از مجرم‌های دوران پهلوی دوم را هم به خود دید.

از زمانی که زندان قصر برای تبدیل شدن به موزه در اختیار شهرداری تهران قرار گرفت ۱۵-۱۶ سال می‌گذرد. در روزهای بلند تابستان سال ۱۳۹۱ بعد از بازسازی و ترمیم زندان قصر،



حضور در سنگرها و نبرد در مقابل نیروهای بعث عراق تصویر می‌کند. اما این تمام نمونه‌های به جامانده از ایستادگی ایرانی‌ها نیست؛ ویتترین شیشه‌ای هدایای مردم برای کمک به رزمندگان در همین تالار نگهداری می‌شود. قوس آرام دیوار پیش می‌رود و دیوارهای که با اهتزاز پرچم سه رنگ ایران آغاز شده بود، بیننده را به تالار «آرامش و مقابله» وصل می‌کند.

جایی که نیروهای عراقی بر یک پرده مه گرفته، به سمت بیننده هجوم می‌آورند اما به سرعت فراری می‌شوند. شجاعت و قدرت رزمندگان با بازسازی شلیک به تانک و ضرورت کم کردن فاصله برای هدف گیری آن به تصویر در می‌آید. با این حال رزمندگان از عملیات آبی، خاکی، هوایی و نبرد نفت کش‌ها سربلند بیرون می‌آیند، به طوری که نه سیم‌های خاردار جلودارشان است و نه معابر مین و سلاح‌هایی که بدن آن‌ها را نشانه رفته است.

شهید شهادت، طعم پیروزی، نام ماندگار

فیلم زندگی آسرای ایرانی در اردوگاه عراقی‌ها در حال پخش شدن است. اینجا تالار «شهادت» باغ موزه دفاع مقدس است و رد پای جانبازی، شهادت و آزادی در نقطه نقطه تالار پیداست. پلاک‌های کوچه‌ها و خیابان‌های شهرها می‌گویند نام شهدا تا ابد زنده می‌مانند؛ افتخاری که در کنار حفظ مرز خاکی کشور در تالار «پیروزی» تکمیل می‌شود. حملات نیروهای بعث عراق دفع می‌شوند و روزنامه‌ها شادی مردم از این ایستادگی‌ها را تیتیر می‌کنند.

تصاویر این روزنامه‌ها به همراه مکاتبات مسئولان کشور با صدام برای پایان جنگ در این تالار به نمایش درآمده است. تصویر صدام روی تابلویی سیاه و قرمز کلاژ شده و قدیمی آن طرف‌تر طناب دار در عکس، انتظارش را می‌کشد. تالار «سرانجام» رحلت بنیانگذار جمهوری اسلامی را تصویر می‌کند با آیینیهایی که جای خالی امام در بالکن جماران را منعکس می‌کنند. خانواده امام در تصاویر این تالار با ایشان وداع می‌کنند و تشییع باشکوه امام با راهپیمایی‌های ۳۲ ساله روزهای پیروزی انقلاب در جوار هم قرار می‌گیرند.

فیلم با صدای واقعی شهیدا

«ایستاده در غبار»؛ نخستین فیلمی است که تصاویر جنگ را با صدای بازیگران صحنه‌های واقعی زندگی به نمایش در می‌آورد. این فیلم

آمار سفر ایرانی‌ها به ترکیه کم نشده است

مسافران ترکیه مراقب بمب‌گذاری باشند!

آلمان‌ها و روس‌ها بیشترین سهم گردشگران ترکیه را به خود اختصاص می‌دادند که با تیره شدن روابط روسیه و ترکیه - پس از انهدام یک فروند جت جنگی روس‌ها توسط ترکیه و همچنین انفجار یک ماه پیش استانبول و مرگ ۱۰ گردشگر عمدتاً آلمانی، با اعلام ممنوعیت و محدودیت سفر از سوی این کشورها، صنعت گردشگری ترکیه اکنون با بحرانی عمیق مواجه شده است.

گردشگران ایرانی از ترکیه فرار می‌کنند؟

این در حالیست که قیمت تورهای ترکیه اغواکننده است و از هشدارهای امنیتی هم خبری نیست. آخرین توصیه مسافرتی وزارت خارجه کشورمان درباره ترکیه به مردادماه برمی‌گردد، زمانی که قطار مسافرتی ایران در خاک ترکیه منفجر شد.

هفت ماه پیش، قطار مسافرتی آنکارا تهران در یک مین‌گذاری منفجر شد، هیچ مسافری آسیب ندید، اما وقتی قطار بعدی به ترکیه رفت تا مسافران وحشت‌زده را به ایران بازگرداند برای دومین بار و با فاصله یک روز، مورد حمله قرار گرفت.

در همان روزها، یک دستگاه اتوبوس حامل مسافران ایرانی که از پایانه مرزی بازرگان وارد خاک ترکیه شده بود، مورد حمله مسلحانه قرار گرفت که یک نفر کشته و سه زخمی به جای گذاشت.

در بخش توصیه‌های مسافرتی وزارت خارجه که ۱۷ مردادماه امسال منتشر شد، آمده است: «با توجه به برخی تحرکات و ناامنی‌های اخیر در منطقه شرق ترکیه، وزارت امور خارجه به شهروندان محترم کشورمان که قصد عزیمت به ترکیه را دارند توصیه می‌کند تا اطلاع ثانوی از مسیر زمینی اجتناب کرده

ترک‌ها حالا چشم‌امید به همسایه شرقی خود دارند و می‌خواهند کشتی نجاتشان را در رودخانه ایران رها کنند. ظاهراً ایرانی‌ها شجاع‌ترین گردشگران ترکیه هستند که قرار نیست از صحنه کارزار درگیری‌های تروریستی فرار کنند. راستی شجاعت یا کم‌تدبیری؟ وزارت گردشگری ترکیه در گزارشی اعلام کرده است، تعداد مسافران خارجی در ۱۱ ماه نخست ۲۰۱۵ در مقایسه با سال پیش از آن، یک و سه دهم درصد کاهش داشته، اما سفر ایرانی‌ها با افزایش همراه بوده است. بطوریکه در این بازه زمانی یک میلیون و ۶۰۰ هزار ایرانی از ترکیه دیدن کردند و این به معنای رشد شش و سه دهم درصدی این آمار نسبت به دوره مشابه در سال ۲۰۱۴ است.

انجمن سرمایه‌گذاران و هتل‌داران ترکیه (TUROB) نیز در بیانیه جدیدی که صادر کرده، از برنامه‌ریزی نمایندگان بخش گردشگری این کشور به منظور جذب حداکثری گردشگران ایرانی خبر داده است. آن‌ها پیش‌بینی می‌کنند، اثرات مثبت این برنامه‌ریزی را در نوزده شاهد باشند.



مدتی قبل بود که فردی مسلح به کافه‌ای در استانبول وارد شد و چهار نفر را زخمی کرد. دو روز قبل از آن، منطقه دیگری از استانبول شاهد حمله مسلحانه‌ای بود که جان چهار نفر را تهدید کرد. یک ماه پیش نیز قلب این شهر تروریستی لرزید و خون ۳۰ گردشگر در میدان «سلطان احمد» به زمین ریخته شد. به دنبال این اتفاقات، اروپا به اتباع خود برای سفر به ترکیه هشدار داد.

این کشور گردشگرپذیر در حالی درگیر این اتفاقات شد که نشریه بلومبرگ پس از حملات تروریستی استانبول در گزارشی قابل تامل، اعلام کرد تعداد گردشگران ترکیه در سال ۲۰۱۵ برای اولین بار از سال ۲۰۰۶، شاهد هیچ رشد مثبتی نبوده است.

سواحل جنوبی ترکیه نیز که جاذبه اصلی و وسوسه‌کننده توریست‌ها برای سفر به این کشور هستند، روزهای خوبی را پشت سر نمی‌گذارد. بطوریکه روزنامه ترکیه‌ای «تودی زمان» از ورشکسته شدن ۱۳۰۰ هتل ساحلی و به فروش گذاشته شدن آن‌ها خبر داده است.

کارگاه

[۳۲]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۲۱ - بهمن ماه ۱۳۹۴

مقصد صادر نکرده، نمی توان تصمیم جدیدی برای آن گرفت.

او اضافه می کند: وقتی شرایط یک مملکت ناامن شود، وزارت خارجه می تواند وارد عمل شده و هشدارهای لازم را بدهد. تا کنون که هیچ تصمیمی مبنی بر ممنوعیت سفر به ترکیه اعلام نشده است.

بایکوت روس ها، به نفع ایران شد

«صفری» سپس به قطع روابط گردشگری روسیه و ترکیه اشاره می کند و علت آن را کاملاً سیاسی می داند و ادامه می دهد: به هم خوردن این روابط به نفع ایرانی ها شد. بایکوت روس ها فشار زیادی به مراکز خدماتی و گردشگری ترکیه وارد کرد. قیمت ها در ترکیه شکسته شده و به نسبت سال گذشته با ۲۰ درصد کاهش همراه بوده است. هتلی در استانبول که سال گذشته شبی ۱۱۰ یورو فروخته می شد، حالا قیمت اش به ۷۰ یورو رسیده است. البته این کاهش نرخ شامل همه گردشگران می شود و فقط به ایرانی ها اختصاص ندارد.

این آژانس دار درباره میزان استقبال ایرانی ها از سفر به ترکیه با توجه به کاهش نرخ می گوید: از آن سخن گفته، به ایسنا می گوید: مسافر ایرانی معمولاً دقیقه ۹۰ برنامه ریزی می کند، برای همین از حالا نمی توان خیلی دقیق درباره میزان این استقبال نظر داد. خرید صندلی پروازهای ترکیه معمولاً از ۱۵ اسفند به بعد شروع می شود.

وی به عنوان فروشنده توره های ترکیه درباره جایگزین کردن مقصد دیگر اظهار می کند:

مقصد مشابه ترکیه که از نظر هزینه و دسترسی، برای ایرانی ها مقرون به صرفه باشد، نداریم. البته مقاصدی مثل گرجستان و قبرس اروپایی وجود دارد، اما خدماتی که هتل های ترکیه به مسافران می دهند، مراکز خدماتی آن کشورها نمی دهند. مسافر ایرانی دو میلیون تومان می دهد و به آنتالیا می رود و در هتل ۵ ستاره اقامت می کند، در حالی که هیچ خرج دیگری ندارد، برای همین رغبت برای انتخاب این مقصد زیاد است. کدام یک از مقاصد خارجی چنین خدماتی می دهند؟

او در پاسخ به این سوال که حافظه تاریخی حاکی از برخی برخوردهای نامناسب ترک ها با ایرانی ها است، در شرایطی که کشورهای اروپایی به خاطر احتمال به خطر افتادن جان اتباعشان سفر به ترکیه را محدود کرده اند، آیا زمان آن نرسیده ایران اگر قرار نیست محدودیتی را به خاطر ناامنی اعمال کند، دست کم به خاطر آن برخوردها، بازنگری نسبت به این مقصد داشته باشد؟ می گوید: مسافر ایرانی همیشه برای ترک ها مهم بوده است. در این چند سال از مسافری نشنیدم که در ترکیه با بی احترامی مواجه شده باشد، البته یکسری بی احترامی ها شده که بیشتر به نوع خدمات آژانس های ایرانی مربوط می شود. صفری معتقد است، بی احترامی هایی که در پرواز و یا فرودگاه می شود، به آژانس ارتباطی ندارد و این وزارت خارجه است که باید وارد عمل شود. رییس هیأت مدیره انجمن صنفی دفاتر خدمات مسافرتی ایران نیز تاکید می کند: اگر کشوری با بحران مواجه شد، این دولت ها هستند که

باید برای حفظ جان اتباعشان اجازه سفر به آن کشور بحران زده را ندهند. «محمدحسن کرمانی» با بیان این که ترکیه در حال حاضر کشوری ناامن محسوب نمی شود، می گوید: اگر سیاست کلان دولت بر این است که سفر به این کشور منع یا محدود شود، باید آن را رسماً اعلام کند، ما (آژانس های مسافرتی) تاکنون هیچ پیام هشدار دهنده ای دریافت نکرده ایم که در راستای آن اقدام کنیم.

او درباره نحوه برخورد سایر کشورها در مواقعی که یک مقصد گردشگری با خطر حملات تروریستی مواجه می شود، اظهار می کند: وقتی جان اتباع آلمانی در انفجار تروریستی استانبول به خطر افتاد، نظام و دولت این کشور بود که تصمیم گرفت سفر اتباع اش را به ترکیه محدود کند و یا هشدار امنیتی بدهد. ما هم باید از آن ها در مواقع مشابه یاد بگیریم. اگر واقعا صلاح نیست اتباع ایرانی به ترکیه سفری داشته باشند، دولت موظف است این هشدار را رسماً ابلاغ کند.

حدود یک ماه تا آغاز تعطیلات نوروز مانده، و هموطنانی که قصد دارند این تعطیلات را در خارج از کشور بگذرانند، از حالا در تکیاوی انتخاب بهترین مقصد هستند که علاوه بر ارزان بودن، امنیت کافی هم داشته باشد. در این میان ترکیه مطمئناً مقصدی ارزان است، اما مطمئن...؟ اینکه دولت ترکیه فرش قرمز پهن کرده و حاضر شده خدمات توریستی اش را تا ۲۰ درصد کمتر از قیمت سال گذشته به گردشگران ارائه کند، شاید تلاشی برای جبران ترس ایجاد شده در گردشگران به خاطر ناامنی این کشور باشد.

فرهنگ و هنر

- ◀ دوربینی که زندگی «من» و «تو» را فیلمبرداری می کند
- ◀ «اپستاده در غبار» شاهکاری در سینمای دفاع مقدس
- ◀ آدم هایی که روی حرف های شان می مانند
- ◀ سراغم را نمی گیرند!
- ◀ روایت یک خانواده فقیر از طبقه فرودست جامعه



نگاهی به سه گانه «نیاکان ما» اثر ایتالو کالوینو نویسنده شهیر ایتالیایی

دوربینی که زندگی «من» و «تو» را فیلمبرداری می کند

«بارون درخت نشین»: رمانی که حتما باید

خواند

توصیف می کند که در ناهار خوری خانه در حال آماده شدن برای صرف غذا بودیم «کوزیمو بشقاب حلزون را به کناری زد و گفت: پیش از این گفته بودم و باز هم می گویم که حلزون نمی خورم. حرکتی این چنین خیره سرانه در خانه ما سابقه نداشت.» در واقع این حرکت آن گونه هم که می پنداریم خیره سرانه نیست چرا که نخستین حرکت های رسیدن به اندیشه فردی و تشخیص بخشیدن به فکر از مراحل آغاز می شود که به خود و به علاقت می پردازی و البته اگر چه این علاقت در شکل های کلی ناهنجاری محسوب نمی شوند؛

«بارون درخت نشین» یکی از سه گانه های «ایتالو کالوینو» نویسنده ایتالیایی زبان است که به طغیان «کوزیمو لاورس دو روندو» شخصیت اصلی رمان نسبت به اطرافش و شرایط حاکم بر زندگی می پردازد. کالوینو ایستادن در برابر عرف را از همان ابتدای داستان به مخاطب نشان می دهد و «کوزیمو» را شخصیتی معرفی می کند یا نشان می دهد که حتی در برابر غذا خوردن هم جبهه گیری می کند. او در ابتدای داستان وقتی

چگونه می توان هم از مردم گریخت و هم از نزدیک با ایشان و برایشان زندگی کرد. چگونه می توان هم به زندگی آدمیان و قراردادهای دیرینه آن پشت پا زد و هم برای آنان، و به کمک خودشان، زندگی نو و نظم نوینی را جست و جو کرد. «کوزیمو» (شخصیت محوری بارون درخت نشین) به این پرسش ها پاسخ می گوید. پاسخی نه با نصیحت و نظریه پردازی که با خود زندگی اش، با شیوه زیستن اش می آموزد که برای آدم همه چیز شدنی است؛ تنها به این شرط که بخواهد و بهایش را بپردازد. «کوزیمو» از سنت های کهنه و قیده های بی چون و چرای اجتماعی می گریزد و شیوه ای از زیستن را برای خود بر میگزیند که دیگر کوچکترین همانندگی با زندگی مردمان ندارد. زمین سفت و زیر پا را رها می کند و به زندگی در راه پیچاپیچ و لرزان بالای درخت می رود، یعنی می توان گفت که دنیای دیگری را جایگاه می کند، اما نه اینکه در «برج عاج» بنشیند، فاصله گرفتن اش از زمین برای دوری جستن از مردم نیست. برعکس؛ پنداری در جست و جوی میدان دید گسترده تری به میان شاخ و برگ درختان می رود تا همه چیز را بهتر و بیشتر ببیند، تا بهتر بتواند به آنچه برایش «شورش» کرده است عمل کند.»



حسین کوهریو



دزدی پول زد و او را دستگیر کردند و به دار آویختند. «کوزیمو» لحظات پایانی مرگ «جووانی» در شب قبل از اعدام او، بالای سلولش می‌رفت و رمان «کلاریس» را برایش می‌خواند، رمانی که «جووانی» نتوانسته بود صفحات آخرش را بخواند و تمام دغدغه‌اش پیش از مرگ به اتمام رساندن رمان «کلاریس» بود. «کوزیمو» پس از مرگ «جووانی» خیلی عطش به خواندن پیدا کرد در رمان آمده: «کوزیمو هر نوع کتابی را با ولع می‌خواند، نیمی از وقت خود را به کتاب خواندن می‌گذراند و نیم دیگرش را به شکار کردن می‌پرداخت تا بدهی خود را به «اوریک» کتاب فروش بپردازد. هر بار که او را می‌دید چیز تازه‌ای فرا گرفته بود و بازگو می‌کرد: درباره ژان ژاک روسو که هنگام گردش در جنگل‌های سوئیس نمونه گیاهان را برای بررسی گرد می‌آورد و...» مسأله اصلی در این یکی دو بخش رمان ایجاد تحولی دیگر در ذهن «کوزیمو» ست، تحولی که او را به لحاظ دانایی و جهان بینی در طبقه بالاتر و فراتری جا می‌دهد.

در رمان آمده است: «همیشه به انسان‌ها و کارهایشان علاقه‌مند بود (کوزیمو) تا آن زمان (قبل از رابطه با جووانی و کتاب خواندن حرفه‌ای) زندگی درخت نشینی و گشت و گذار و شکار کردنش حالت بی‌هدف و منفعلی داشت. ولی از آن پس هر چه بیشتر دلش می‌خواست برای همنعانش کاری بکند. می‌توان گفت این گرایش‌اش نیز نتیجه همنشینی با آن راهزن بود و تحول داشت به شکلی محسوس خودش را نشان می‌داد. رمان به همین شکل پیش می‌رود «کوزیمو» تحولات دیگری را در خود و محل زندگی‌اش ایجاد می‌کند، مردم به حقوق خود آگاه می‌شوند و سپس دست به شورش می‌زنند و خود را نجات می‌دهند. در چنین شرایطی حتی، «کوزیمو» از درخت پائین نمی‌آید و همان جا می‌ماند. رمان «بارون درخت نشین» که توسط برادر «کوزیمو» روایت می‌شود به پایان می‌رسد و پایان‌بندی در رمان این گونه است که برادر می‌گوید: من زمانی متوجه حرف‌های کوزیمو شدم که او دیگر نبود یعنی برادر پنجره را باز می‌کند و می‌بیند «کوزیمو» روی درخت روبه رو نیست.

«پنجره را باز کردم و برادرم را بالای درختان ندیدم، اکنون که او نیست حس می‌کنم که باید به بسیاری چیزها بیندیشم، به فلسفه و سیاست و تاریخ. چند نشریه را مشترک شده‌ام، کتاب می‌خوانم به مغزم فشار می‌آورم. [...] خودم از نردبان بالا رفتم [روزهای پایانی عمر کوزیمو] گفتم: کوزیمو، الان دیگر شصت و پنج سال داری تاکی می‌خواهی این بالا بمانی؟ چیزی را که می‌خواستی بگویی، گفتنی، و ما هم فهمیدیم. اراده عظیمی از خود نشان دادی، پیروز شدی.

حالا دیگر می‌توانی پایین بیایی، کسانی که همه عمرشان را در دریاها می‌گذرانند بالاخره پا به خشکی می‌گذارند. گوشش بدهکار نبود، با حرکت دست گفت: نه!» در پایان اثر وقتی «کوزیمو» به نوک درخت می‌رود و مردم که می‌بینند این طور است تشکی بزرگ زیر درخت می‌گیرند تا وقتی او افتاد آسیب نبیند. یک دفعه یک بالن در هوا پدیدار می‌شود و لنگرش که به دلیل بدی هوا و وزیدن باد زیاد به این طرف و آن طرف می‌رود، نزدیک کوزیمو می‌شود، همه فکر می‌کنند الان لنگر با «کوزیمو» برخورد می‌کند، خلبانان بالن هم به دلیل اضطراب فکر هدایت بالن هستند و

اما در برخی جوامع یا خانواده‌ها آن را مورد نکوهش قرار می‌دهند.

پس نخستین حرکت مستقل در این داستان از سرمیز غذا شکل می‌گیرد و در صفحات اولیه کتاب راوی نقل می‌کند: «گفتنی است که همه کینه‌ها، اختلاف‌ها و خلی‌ها و دورویی‌های ما سر میز غذا خود می‌نمایند. شورش «کوزیمو» هم از سر میز غذا آغاز شد. بنابراین مرا می‌بخشید اگر در این باره پرگویی می‌کنم، شکی نیست که از این پس در زندگی برادرم میز جایی نخواهد داشت. جانداشتن «میز» در زندگی آدم‌ها اتفاق مهمی نیست، اما چون راوی، نقل می‌کند که بزرگ‌ترین اتفاق‌ها در زندگی ما سر میز غذا اتفاق می‌افتاد، پس وقتی میز در زندگی «کوزیمو» جایی ندارد یعنی اینکه او دیگر فرمان‌های خانواده‌اش را که منطقی نیستند نمی‌پذیرد. در «بارون درخت‌نشین» طی طریق اجتماعی یک انسان روایت می‌شود، انسانی که از زمین به یک طبقه بالاتر می‌رود، یعنی کمی از زمین و مسائل اتفاق افتاده در آن فاصله می‌گیرد و به تبع آن بهتر می‌تواند پیرامون مسائل انسانی را مشاهده کند، او دغدغه‌های مردم دهکده‌اش را می‌بیند، کم سوادی آن‌ها را می‌بیند و مشکلاتشان را با دقت بیشتری مورد تجزیه و تحلیل قرار می‌دهد. «کوزیمو» در جایی از رمان به کتاب خواندن گرایش پیدا می‌کند. او با ولع تمام کتاب می‌خواند، این اتفاق شورش او علیه نظام خانوادگی‌اش را به علم و دانایی مجهز می‌کند، او دیگر یک آدم معمولی نیست، پرسش‌هایی دارد و رفتارهایی که از افراد فرهیخته سر می‌زند و این البته ریشه دیگری هم دارد، او در جریان خواندن کتاب که تقریباً کار همیشگی او بود با «جووانی» راهزن بزرگی که دهکده را غارت می‌کرد، آشنا شد و به او هم عادت کتاب خواندن آموخت، سپس بر اثر اتفاقی بسیار دراماتیک «جووانی» به خاطر علاقه به کتاب دوباره دست به

کالوینو ایستادن در برابر عرف را از همان ابتدای داستان به مخاطب نشان می‌دهد و «کوزیمو» را شخصیتی معرفی می‌کند یا نشان می‌دهد که حتی در برابر غذا خوردن هم جبهه‌گیری می‌کند



به لنگر توجهی ندارند در این لحظه «کوزیمو» مثل دوره جوانی‌اش خیز بر می‌دارد و لنگر را می‌گیرد. بالن به سمت آب‌های خلیج می‌رود و به گل می‌نشیند، وقتی دنبال کوزیمو می‌گردند متوجه می‌شوند که احتمالاً او جایی در آب‌ها افتاده و... اما این نکته در رمان بسیار مهم که او دیگر هیچ وقت پایش را روی زمین نگذاشت تا لحظه آخر.

این رمان جدای از اینکه اراده انسان در تحول خویش و پیرامون خویش را نشان می‌دهد به این نکته تأکید می‌کند که اراده انسان قوی و قابل تکیه کردن است، یعنی در واقع در ادامه اراده بزرگتری است که روح او در انسان دمیده شده است. این انسان سعی می‌کند، تغییر می‌دهد، تحول می‌خواهد و... پیروز می‌شود، هم برخورد و هم بر محیط. «کوزیمو» به عنوان انسانی که کمی از خاک زمین فاصله می‌گیرد و با همین فاصله گرفتن به دریافت‌هایی از مناسبات انسانی دست می‌یابد که حتی یک دزد می‌تواند برای او دزد نباشد بلکه انسانی است که می‌تواند اصلاح شود و کتاب بخواند. با کشیشی که در رمان شخصیت پردازی شده در برخی مواقع دیگر نه تنها نمی‌تواند سؤال‌های «کوزیمو» را پاسخ دهد بلکه خودش از کوزیمو سؤال می‌پرسد. این‌ها در این رمان اتفاقات بزرگی است.

«ویکت دو شقه شده»: دو شخصیتی‌ها به این رمان توجه کنند

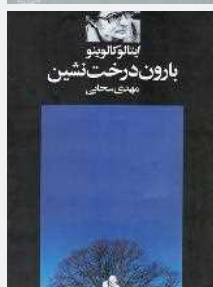
یکی دیگر از تریلژی «تیاکان ما» ویکنت دو شقه شده است. ویکنت شخصی است که نماینده دو گونه اخلاقی است و این دو گونه در پیکره او به شکلی متناقض به اجتماع رسیده‌اند. بخش خوب و «خیر» او که در کنار بخش بد و «شر» قرار می‌گیرد به شکلی تعارض و تضاد «خیر و شر» در تاریخ فرهنگ و هنر را به نمایش می‌گذارد. سمت خیر او فداکار است، از خودش برای دیگران می‌گذرد، و از طرف دیگر سمت شر او به آن‌ها ظلم می‌کند، محصولات کشاورزیشان را آتش می‌زند و...

به روایت راوی «در آن زمان دایم (ویکت) همیشه سوار بر اسب بود چوب زیر بغل و شمشیرش را هم به یک طرف زین بسته بود به این ترتیب بود که ویکنت در حالی که کلاه لبه پهنی سر داشت که بخشی از آن را بالا پوش دائماً در حال پروازش می‌پوشاند، اسب سواری می‌کرد.

مردم هر جا صدای سم اسبش را می‌شنیدند،

انگار از جلو جذامی دهکده فرار کنند به سرعت می‌گریختند. چون هیچ کس و هیچ چیز از شیطنت‌های ویکنت در امان نبود که هر لحظه ممکن بود بروز کند. او سرخود ناگهان دست به کارهایی می‌زد که پیش بینی شدنی و درک نکردنی بود».

پس از اتفاقاتی که در متن رمان حادث می‌شود، «مدار دودی ترالبا» (ویکت) موجودی می‌شود که مردم همه از رفتارهای ضدونقیض او خسته شده و به ستوه آمده‌اند. در رمان آمده: «از این طرف و آن طرف، حرف‌هایی در باره خلق و خوی دو گانه «مدار دو» به گوش می‌رسید. بچه‌هایی که توی جنگل گم شده بودند با ترس و لرز دیده بودند مردی که نصف بدن بیشتر نداشت و با چوب زیر بغل راه می‌رفت، آن‌ها را پیدا کرده و به خانه‌هایشان بازگردانده، طی راه هم انجیر و نان شیرینی به آن‌ها داده، به بیوه‌ای درمانده کمک کرده و دسته‌های چوب خشکی را که جمع‌آوری کرده بود به خانه‌های‌شان برده و از سگ‌هایی که مارگزیده بوده‌شان مراقبت و پرستاری کرده است؛ در عین حال و به رغم این رویدادها پیداشدن سر و کله ویکنت که خود را در بالا پوش سیاهش می‌پچاند، با حادثه‌های ناراحت کننده‌ای همراه بود. بچه‌های دزدیده شده و در غارهایی که دهانه آن‌ها سنگ‌چین شده بود، زندانی شده بودند، تکه‌های سنگ و تنه درخت‌هایی روی افراد سالخورده افتاده بود، کدو تنبل‌های رسیده‌ای که فقط برای لذت آزار رساندن به دیگران قطعه، قطعه شده بود». این فضاها و تصاویر نمایانگر رفتارهای ضد و نقیض «ویکت» بود و به قول روایت گر رمان «به این ترتیب بود که زندگی‌مان میان مهربانی و وحشت در نوسان بود». در پایان رمان فضایی پیش می‌آید که «خیر و شر» در نبرد قرار می‌گیرند، وقتی فضای نبرد توصیف می‌شود و حیوانات و پرندگان را در آن حال تصویرسازی کند می‌گویید، زاغ، افعی، زنبور، موش و... هر کدام به از بین بردن و آزار خودشان مشغول بودند، در رمان آمده: «هیچ کس نبود که علیه خودش قیام نکرده باشد». در این دایره که برای جنگ این دوسویه، ترسیم شده است جنگ درمی‌گیرد، بیرون دایره افرادی آمده‌اند تا نبرد «خیر و شر» را ببینند، خیر و شری که دو نیمه «ویکت» هستند. دکتر «تریلونی» هم آمده تا زخم آنکه زخمی می‌شود را مرهم بگذارد. سرانجام پس از درگیری قسمت «شر» زخمی شد، اما مثل همه قصه‌های قدیمی اتفاق به همین جا ختم نمی‌شود که در نبرد «خیر و شر» سرانجام «شر» از بین می‌رود و همه چیز به خوبی و خوشی تمام می‌شود بلکه پس از زخمی شدن «شر» دکتر «تریلونی» این دو پیکره را به هم بخیه می‌زند. در رمان آمده: «تیم ساعت بعد فقط یک زخمی داشتیم که با تخت روان به قلعه برده می‌شد. «خیر و شر» به وسیله نوارهای زخم بندی به هم چسبیده بودند، دکتر با دقت تمام سرخ‌ها و سیاهرگ‌ها و عضلات را به طور متقارن به هم دوخته بود، پس از آن به کمک یک کیلومتر نوار زخم بندی چنان آن دو نیمه را تنگاتنگ هم بسته بود که شده بودند یک بدن که دیگر حتی ظاهر یک زخمی را هم نداشت، [...] به این ترتیب بود که دایم [راوی در باره ویکنت حرف می‌زند] مدار دو مرد کاملی شد، نه بدجنس و نه پاک طینت، آمیخته‌ای از بدجنسی و خوش طینتی. به عبارت دیگر، آدمی که هیچ تفاوتی با موقعی که دو نیم نشده بود، نداشت. ولی تجربه دونیمه‌ای داشت که حالا به هم جوش خورده بودند به همین دلیل آدم معقولی شد». در «ویکت دونیم شده» اگر چه شخصیت محوری فراواقعی است؛ اما کنش‌های او واقعی‌اند، تضاد خیر و شر که در ادبیات تمامی ملل وجود داشته در این رمان هم قابل پیگیری است اما تفاوت در اینجاست که «شر» از بین نمی‌رود بلکه به عنوان عنصری که باعث ایجاد توازن و دیالکتیک در ساختار رفتار می‌شود و نوعی



تناسب ایجاد می‌کند که در شخصیت محوری باقی می‌ماند.

«شوالیه ناموجود»:

یکی دیگر از سه گانه نیاکان، «شوالیه ناموجود» است. شوالیه ناموجود آزیلوف (شخصیت محوری رمان) مانند دو شخصیت دیگر این سه گانه است و همانندی او نه به واسطه شکل، بلکه در نوع کنش آن در متن رمان به دو شخصیت دیگر (کوزیمو در بارون... و ویکنت در ویکنت دو نیم شده) شبیه است. آزیلوف شوالیه‌ای است که جسم ندارد، اما زره و کلاه خود و تمام ابزارهای یک جنگجو در هیأت انسانی او مشاهده می‌شود. در این شرایط او در کنار شوالیه‌های دیگر آدم به درد بخورتری است تا بقیه که تن پرور و بی‌مصرف هستند. در رمان شرایط آزیلوف نسبت به دیگران این گونه تصویر شده است: «آزیلوف عصبی، بی‌اعتنا و دقیق. با حالتی تحقیرآمیز از کنار آن‌ها

(شوالیه‌ها) می‌گذشت، بدن این کسانی که بدنی داشتند، آشفته‌گی‌ای که به غبطه شبیه بود و در عین حال تشنجی حاکی از نخوت و غروری خودپسندانه در او به وجود می‌آورد. آیا این‌ها بودند، این بزرگان صاحب اسم و رسم، این همراهان بلند آوازه؟ این همه زره‌شان که نشانه درجه، عنوان‌های اشرافی، اقدام‌های جسورانه، قدرت و شجاعت‌شان بود، همچون صدفی تو خالی یا تلی از آهن قراضه و در کنار آن‌ها، این بدن‌هایی که خروپف می‌کردند، سرشان توی متکا فرو رفته و رشته باریکی از آب دهان از کنار لب‌های نیمه بازشان سرازیر شده بود.» شوالیه ناموجود آزیلوف از این شرایط به درد آمده است. اگر او مانند «کوزیمو» در «بارون درخت نشین»

جهت اعتراض بالای درخت نمی‌رود، اما همان انسان عاصی را تصویر می‌کند، انسانی که از شرایط پیرامون به درد آمده است.

انسان‌های سه گانه «نیاکان»

«کوزیمو»، «ویکنت»، «آزیلوف» سه شخصیت محوری سه گانه‌های «نیاکان» هستند. هر سه عاصی اما هر یک به هیأتی و ویژگی‌هایی. «کوزیمو» در «بارون درخت نشین» از یک انسان زمینی فاصله می‌گیرد، چرا که نمی‌خواهد همانند دیگران زندگی کند، او در راه و مسیر دانایی افتاده و نمی‌پذیرد هر رفتاری را علیه او اعمال کنند. «کوزیمو» وقتی به روی درخت می‌رود یعنی از مناسبات ریاضیاتی و منفعت طلبی انسان‌ها فاصله می‌گیرد، او از آن بالا که البته چندان هم بالا نیست، درک می‌کند و بهتر می‌بیند که مردم آن پائین چه رفتاری می‌کنند. «کوزیمو» پایداری یک انسان در رسیدن به هدف و آزادی را هم نشان می‌دهد. او حتی چندان به خوراکی‌های معمول زندگی توجهی نمی‌کند و با میوه‌ها روزگار می‌گذراند. تا پایان زندگی شصت و پنج ساله‌اش هیچ وقت به زندگی زمینی و مناسبات آن باز نمی‌گردد اگرچه از برخی امکانات آن استفاده می‌کند و سرانجام به شکلی مبهم با یک بال که آن هم اتفاقاً حادثه‌ای آسمانی است

به سمت نامعلومی می‌رود و در رمان گمان می‌شود در آبهای خلیج غرق شده است.

«کوزیمو» انسانی نمادین است، انسانی فراواقعی که می‌خواهد برخی مناسبات انسان زمینی را با ریشخندی تلخ نشان دهد. «مدار دو دی ترالبا» (ویکنت) شخصیت محوری «ویکنت دو شقه شده» است و نمایانگر «کنتی» است که بر ولایتی حکم می‌راند مردم ابتدا متوجه نمی‌شوند که او دو بخش است اما در میانه رمان در می‌یابند. این شخصیت در واقع قرار است به این بیان از انسان برسد که توازی در وجود انسان‌ها رخنه کرده که این توازن تاریخی از بطن سرشت انسانی سرچشمه می‌گیرد و باید در هر انسان زمینی باشد، این توازن با «خیر و شر» در این رمان نمود پیدا کرده است و جالب اینجاست که در انتهای رمان «شر» از بین نمی‌رود بلکه به عنوان یک مفهوم که عینیت آن مصادیق بدی است، در ویکنت می‌ماند اما نه به اندازه‌ای وقتی که به شکلی مستقل زندگی می‌کند. یعنی مثل زمانی که «خیر» به شکل مستقل و «شر» نیز به همان شکل زندگی می‌کند.

«آزیلوف» شخصیت محوری «شوالیه ناموجود» در مقایسه با دو شخصیت دیگر وضعیتی مشابه دارد، آزیلوف در جاهایی با «کوزیمو» قابل مقایسه است. هر دو شخصیت معترض و عاصی هستند. آن‌ها به مناسبات انسانی جامعه‌ای که در آن زندگی می‌کردند اعتراض داشتند و هر دو انسانی «خیرخواه» بودند. «آزیلوف» نمی‌تواند نشان‌های قدرت و شرافت را آنگونه که شایسته شوالیه‌های تن پرور نیست بر سینه‌های آن‌ها ببیند، نه اینکه او نشان‌ها که نمادی از بزرگی و جاه و مقام است را

برای خود بخواهد، بلکه می‌خواهد به این شرایط خرده گیری کند. «ایتالو کالوینو» هر سه شخصیت سه گانه «نیاکان» را فراواقعی کرده است. این انسان‌های فراواقعی اگرچه در روایتی ساده، مستقیم و رئال زندگی می‌کنند اما خودشان حتی تن به این روایت نمی‌دهند. روال خطی رمان و انسان‌هایی که در آن ترسیم می‌کند، به تمامی انسان‌های محسوسی هستند، حتی رفتارهای این سه شخصیت هم بسیار طبیعی و ملموس‌اند اما موجودیت آن‌ها فراواقعی است. این موجودیت به نوعی تشخص این شخصیت هاست، «کالوینو» با ترسیم بخشی از جهان معاصر انسان‌ها و جغرافیای زندگی آن‌ها نشان می‌دهد که چگونه در برخی از جغرافیای انسانی که ما از آن گاه بی‌اطلاعیم چه مناسباتی حکمفرماست. «کالوینو» در این سه شخصیت که از سه طبقه اجتماعی انتخاب شده سه گروه را به طور تخصصی بررسی و رفتارشناسی می‌کند، شوالیه‌ها و نظامیان گروه اول، پادشاهان و کنت‌ها دسته دوم و «کوزیمو» مردم عادی دسته سوم. در این سه دسته، ویژگی‌هایی و توانمندی‌هایی وجود دارد که ایتالو کالوینو در این سه گانه به آن‌ها پرداخته است.

ایتالو کالوینو نویسنده ایتالیایی در سال ۱۹۸۵ «بارون درخت نشین شد» و به خلیج رفت.



سیمرغ بهترین فیلم جشنواره فجر به رشادت‌های حاج احمد متوسلیان رسید

«ایستاده در غبار» شاهکاری در سینمای دفاع مقدس



کیوان کثیریان

محمد حسین مهدویان از جوانان تاثیر گذار سینمای ایران محسوب می‌شود. او پیش از این، مستند «روزهای زمستان» را که به بخش‌هایی از زندگی شهید حسن باقری مربوط می‌شد کارگردانی کرد و امسال با فیلم «ایستاده در غبار» به فجر سی و چهارم آمده بود. فیلمی که روایتگر داستان زندگی یکی از سرداران صاحب‌نام دوره هشت سال دفاع مقدس است. «ایستاده در غبار» فیلمی است که داستان رشادت‌ها و دلاوری‌های حاج احمد متوسلیان در زمان جنگ را به تصویر می‌کشد و از فیلم‌های تاثیر گذار این دوره از جشنواره بود.

حاج احمد متوسلیان از جمله فرماندهان موثر در اجرای عملیات بیت‌المقدس و آزادسازی خرمشهر بود. وی با فرماندهی نفوذ به قلب مواضع دشمن، از نزدیک راهکارهای مناسب عملیات را شناسایی می‌کرد. مهدویان برای انتخاب بازیگر نقش اصلی این فیلم ماه‌ها به دنبال شخصیتی بود که چهره‌اش به این شهید بزرگوار شباهت داشته باشد و سرانجام طی فراخوانی بازیگر مورد نظر خود را انتخاب کرد.

هادی حجازی‌فر در نقش احمد متوسلیان ایفاگر نقش اصلی فیلم سینمایی «ایستاده در غبار» است و امیرحسین هاشمی، فرهاد فداکار و عماد محمدی از دیگر بازیگران اصلی این پروژه هستند.

چرا ایستاده در غبار فیلم مهمی است؟

«ایستاده در غبار» به یقین یک اتفاق تازه و خلاقانه در سینمای ایران است. فیلمی با موضوع سرگذشت یک قهرمان جنگ از یک جوان دهه شصتی است که طبعاً جنگ را ندیده و تصویر عینی از آن ندارد. فیلم درباره یک سردار دفاع مقدس است که سرنوشتی عجیب و پرابهام دارد؛ احمد متوسلیان. اهمیت «ایستاده در غبار» اما تنها در این نکته نیست.

مهدویان با مجموعه «آخرین روزهای زمستان» - که به گمان من یک شاهکار به حساب می‌آید - پای یک ایده بکر را به سینما باز کرد. وجود صدای واقعی سرداران جنگ و بهره‌گیری از آرشیی که ظاهراً در روایت فتح موجود بوده مهدویان را به صرافت انداخت که براساس صداها و واقعی، تصویر بسازد. این بازسازی آنچنان دقیق و با جزئیات انجام گرفته که حیرت‌انگیز است. مهدویان چه در

شبیه‌سازی آدم‌های واقعی جنگ و چه در بازسازی فضاهای خط مقدم، روابط آدم‌ها و صحنه‌های جنگی آنچنان با تسلط و تبحر عمل کرده است که گاه می‌شود فیلم را با تصاویر مستند موجود از آن دوران قیاس کرد.

طراحی صحنه و لباس این فیلم، یک دستاورد به حساب می‌آید و افق تازه‌ای در سینمای ایران باز کرده است. گرچه صحنه‌های جبهه به مراتب بهتر از فضاهای شهری از آب درآمده که شاید به این برگردد که منابع تصویری و پژوهش‌ها بیشتر معطوف به جبهه‌ها بوده است.

بازی‌ها هم فوق العاده است و احساس مستندگونه‌گی را به خوبی منتقل می‌کند، نزدیک کردن چهره بازیگران به چهره شخصیت‌های واقعی نیز به این فضا کمک کرده است.

مهدویان از ساختاری که در مستند مرسوم است بهره جسته و یک فیلم داستانی ساخته. صدای

کارگاه

[۴۰]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۲۱ - بهمن ماه ۱۳۹۴



دارد و تخت نیست. احمد متوسلیان در این فیلم با نقاط ضعف و قوتش دیده شده؛ دلاوری و سلحشوری در کنار غرور و منیت، رشادت و وطن دوستی در کنار عصبانیت و حتی اشتباهات فردی، چنان در شخصیت او هم تنیده شده که از متوسلیان یک شخصیت واقعی، دست یافتنی و قابل درک می‌سازد و نه یک اسطوره بی‌نقص، رویین تن و فرشته سیرت.

محمدحسین مهدویان پدیده تازه سینمای ایران است. او و گروه جوانش توانسته‌اند کار بزرگی انجام دهند. «ایستاده در غبار» به همه این دلایل، فیلم مهمی در سینمای ایران است، یک پیشنهاد تازه برای سینما و یک فیلم ماندگار و ارزشمند.

طراحی صحنه و لباس این فیلم، یک دستاورد به حساب می‌آید و افق تازه‌ای در سینمای ایران باز کرده است. گرچه صحنه‌های جبهه به مراتب بهتر از فضاهای شهری از آب درآمده که شاید به این برگردد که منابع تصویری و پژوهش‌ها بیشتر معطوف به جبهه‌ها بوده است.

خروجی این اتفاق است؛ با تلفیق هوشمندانه عناصر سینمای داستانی و مستند، یک فیلم اثرگذار و متفاوت ساخته شده است.



مصاحبه با شخصیت‌های واقعی روی تصاویر بازسازی شده قرار گرفته و بر اساس درباره اینکه «ایستاده در غبار» اساسا داستانی محسوب می‌شود یا مستند، می‌شود بحث مفصلی راه انداخت. مهدویان نام این شیوه را داکیوداما یا داکئیوفیکشن گذاشته، ولی آنچه بیشتر اهمیت دارد، خروجی این اتفاق است؛ با تلفیق هوشمندانه عناصر سینمای داستانی و مستند، یک فیلم اثرگذار و متفاوت ساخته شده است. نکته دیگری که «ایستاده در غبار» را متمایز می‌کند، خلق یک قهرمان و پرداخت بسیار متفاوت به اوست. جای قهرمان در سینمای ما به شدت خالی است و «ایستاده در غبار» به این نیاز پاسخ می‌دهد. قهرمان این فیلم بُعد



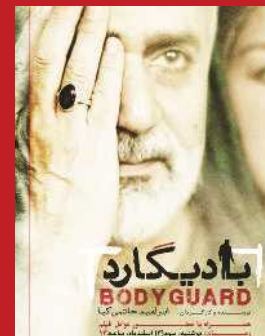
نگاهی به فیلم «بادیگارد» به کارگردانی ابراهیم حاتمی کیا

آدم‌هایی که روی حرف‌های شان می‌مانند



سعید کریمی

داستان درباره محافظ با به سن گذاشته‌ای به نام «حیدر ذبیحی» است که تلاش دارد همچنان از عقاید و آرمان‌های انقلابی خود محافظت کند. وی محافظ معاون رئیس جمهور ایران است که در بلوچستان، مورد حمله یک تروریست انتحاری قرار می‌گیرد و به شدت مجروح می‌شود. ذبیحی سپس به عنوان محافظ یک نابغه فیزیک هسته‌ای مشغول به فعالیت می‌شود، اما با مرگ معاون مجروح رئیس جمهور، او مقصر شناخته می‌شود...



می‌کند محافظت می‌کند. او خود را «محافظ» می‌داند نه «بادیگارد». از نظر او فرق بین محافظ و بادیگارد در این است که محافظ به خاطر آرمان و طبق عقیده‌اش کار می‌کند؛ اما بادیگارد عقیده و آرمان خاصی ندارد.

حیدر یکی از آخرین بازماندگان نسل رزمندگان جنگ تحمیلی است؛ نسل کسانی که خود را وقف دین و نظام کردند و این را در عمل نشان دادند. خود حاتمی کیا نیز از نسل حیدر است. حیدر و حاتمی کیا آخرین بازماندگان نسل خویش هستند؛ نسلی مقاوم و سرسخت؛ با اراده‌ای راسخ و ایمانی استوار.

همسران آن نسل نیز چنین بودند و هستند «راضیه» همسر حیدر (با بازی مریلا زارعی) نماینده تمام زنانی است که همسران شان را در جنگ حمایت کردند؛ کسانی که عشقشان را فدای دین و انقلاب کردند و در نبود همسران شان، یادگاران آن‌ها را با خون دل آبیاری کردند؛ زنانی که در استواری و شجاعت چیزی از مردانشان کم نداشتند.

راضیه نیز از آخرین بازماندگان نسل خویش است. پس وقتی به خانه حیدر وارد می‌شویم هم نمادهای دینی را می‌بینیم و هم نمادهای انقلابی را؛ هم روح ایمان در آن خانه هست و هم روحیه ایثار و مقاومت؛ صدای اذان فقط از روی بالکن خانه حیدر شنیده می‌شود؛ مسلمانی آن‌ها در عمل است نه مانند کسانی که مسلمانی‌شان به یک تابلوی «و ان یکاد» بر روی دیوار خلاصه می‌شود. حاتمی کیا با نشان دادن تابلوهای مذهبی در اتاق شخصیت‌های سیاسی و

با این مقدمه «ابراهیم حاتمی کیا» بعد از سه سال، بار دیگر به سینمای ایران بازگشت. این کارگردان پرسابقه و شناخته شده ایران، این بار با فیلم سینمایی «بادیگارد» پا به سی و چهارمین جشنواره فیلم فجر گذارد. حاتمی کیا طبق آنچه در این فیلم و فیلم‌های سابقش نشان داده است، سعی دارد دغدغه‌ها و حرف‌هایش را با رعایت جذابیت و قواعد قصه به تصویر بکشد. او در «بادیگارد» هم حرف‌هایی برای گفتن دارد؛ گاهی دلسوزانه، گاهی مقتدرانه، گاهی با امید و گاهی با فریاد. «بادیگارد» بیان اندیشه‌ها، تفکرات، دغدغه‌ها، حسرت‌ها و آرزوهای این کارگردان انقلابی به زبان تصویر است.

شخصیت‌های فیلم «بادیگارد» همچون فیلم قبلی حاتمی کیا «چ» هر کدام نماینده یک قشر و یا یک جریان فکری فعال در جامعه امروز هستند. بنابراین وقتی درباره شخصیت «حیدر ذبیحی» سخن گفته می‌شود، در حقیقت سخن از مردانی است که برای پیروزی انقلاب تا پای جان جنگیدند و امروز هم برای حفظ انقلاب هر کاری بتوانند می‌کنند. آن‌ها رزمندگان دیروز و امروز هستند؛ فداییانی که در راه عقیده از جان و مال و خانواده خویش گذشتند. حیدر نماد آن آدم‌هاست؛ با همه نشانه‌های یک مؤمن انقلابی: محاسن کامل، انگشت در دست راست، چغیه بر گردن، چند ترکش یادگاری از دوران جنگ، و البته با گرمی که او را شبیه «حاج قاسم سلیمانی» کرده است.

حیدر ذبیحی بر حسب وظیفه و عقیده، از شخصیت‌هایی که نبودشان پایه نظام را سست

کارگاه

[۴۲]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۲۱ - بهمن ماه ۱۳۹۴

طیف دیگر انقلابیون و بسیجیان هستند. به نظر حاتمی کیا تعداد انقلابیون بسیار کم شده است و آنهایی هم که مانده‌اند قدرت زیادی ندارند؛ هرچند که تنها آن‌ها هستند که ایمان را در عمل و عقیده دارند. در مقابل انقلابی‌ها، طیف قدرتمند سیاسیون هستند که معلوم نیست در دوران جنگ کجا بوده‌اند اما اکنون داعیه دار پشتیبانی از نظام‌اند. ایمان آن‌ها در قاب عکس و در چشم دوربین خلاصه می‌شود. به نظر کارگردان، به این قشر نیز — مانند روحانیت حاشیه نشین «بادیگارد» — نمی‌توان امیدوار بود! اما آخرین طیف، نخبگان علمی هستند. جوانانی که استعداد زیادی دارند و فقط باید به آن‌ها گوشزد کرد که چه مسئولیت بزرگی بر دوششان است. باید آن‌ها را بیدار کرد. آن‌ها کسانی هستند که می‌توانند این کشور را به جلو هدایت کنند و تنها امید نظام هستند. نسل امروز اگرچه ایمان، اراده و قدرت نسل دیروز را ندارد اما آن‌ها باید محافظ این انقلاب باشند. در این میان باید کسی فدا شود تا آن‌ها بیدار شوند، و این فداکاری باید «حیدروار» باشد.



«بادیگارد» حاتمی کیا سرشار از نماد و استعاره است و هر صحنه از آن پیام‌های زیادی در خود دارد. این فیلم، با تمام ضعف‌ها و قضاوت‌های شاید نادرستش، به آینده امیدوار است؛ زیرا عاقبت، شجاعت و ایثار از نسل دیروز به نسل امروز منتقل خواهد شد. بازی بازیگران نیز بسیار خوب است و پرویز پرستویی نیز یکی از بهترین بازی‌هایش را ارائه داده است. فیلمبرداری محمود کلاری به همراه موسیقی عالی کارن همایونفر لحظات نابي را روی پرده برای تماشاگر به ارمغان آوردند. آخرین نکته اینک: حاتمی کیا در فیلم‌هایش قصد دارد با برانگیختن احساسات مخاطبان، آن‌ها را با خود هم عقیده کند. اما به نظر می‌رسد این کار او در «بادیگارد»، تنها باعث همدری مخاطب با او می‌شود نه همراهی. برای همراه شدن با یک عقیده، احساس به تنهایی کافی نیست؛ بلکه «انگیزه‌ای برخاسته از اندیشه» نیاز است.

علمی، اعتقاد مذهبی آن‌ها را در حد قاب روی دیوار می‌داند. در مقابل نسل حیدر و راضیه، نسل جوانان امروز قرار دارد. در مقایسه این دو نسل به وضوح دیده می‌شود که نسل جدید از جهات زیادی ضعیف‌تر از نسل گذشته است. روحیه انقلابی در آن‌ها دیده نمی‌شود؛ عقیده‌شان سست است؛ آمادگی شهادت و ایثار در آن‌ها دیده نمی‌شود؛ پسرانش خوش گذران و کله‌شق هستند؛ و دخترانش ضعیف و سبک سر؛ جوانانی که به مواد مخدر روی آورده‌اند؛ و دخترانی که حاضر نیستند با کسانی که برای کمک به اسلام، جانشان به خطر می‌افتد زندگی کنند. حاتمی کیا از دختران امروز گلایه دارد. «مریم» دختر حیدر، با اینکه مذهبی است؛ اما بر خلاف مادرش نمی‌تواند اجازه دهد جان همسرش در راه دین و میهن به خطر افتد. در طرف دیگر «سحر» نامزد مهندس زرین (با بازی شیلا خداداد) قرار دارد که او هم وقتی می‌فهمد جان همسرش در خطر است وی را به فرار از کشور فرا می‌خواند. حاتمی کیا با این مقایسه، به برخی از فرزندان سرداران و رزمندگان اشاره می‌کند که علیرغم ظواهر دینی، پیرو راه پدران و مادرشان



نیستند و گویا رفتار آن‌ها را اشتباه می‌پندارند. مقایسه نسل امروز و دیروز این نکته را آشکار می‌کند که نسل امروز نیاز به مراقبت دارند. آن‌ها ضعیف‌تر از نسل پیشین هستند؛ اما آینده ایران و جمهوری اسلامی، به این نسل بستگی دارد. نسل قدیم نمی‌تواند برای همیشه راهنمای آن‌ها باشند. آن‌ها باید بیدار شوند؛ و حیدر ذبیحی با به خطر انداختن جان خود سعی می‌کند آن‌ها را بیدار کند. نکته دیگر «بادیگارد» حاتمی کیا، نکات زیادی است که از مقایسه شخصیت‌های فیلم به دست می‌آید. به نظر او، در اداره کشور چهار طیف اصلی وجود دارد: «افراد انقلابی و بسیجی»، «نخبگان جوان علمی»، «سیاستمداران» و «روحانیت». حاتمی کیا از همان ابتدای فیلم روحانیت را حذف می‌کند و در حاشیه قرار می‌دهد؛ و نخبگان را بالاتر از

سیاستمداران می‌نشانند. در یکی از صحنه‌ها مهندس زرین با دکتر صولتی ملاقات می‌کند و حاتمی کیا با بالاتر نشان دادن مهندس نسبت به دکتر که شخصیتی علمی — سیاسی است، آینده مملکت را در دستان امثال زرین می‌داند و نقش او را در آینده کشور مهم‌تر از دکتر سیاستمدار می‌داند. اما در پشت سر مهندس نیز یک روحانی نشسته است. به تصویر کشیدن عمامه آن روحانی در گوشه قابی چنین پرمعنا، بیانگر نقش حاشیه‌ای و غیر حساس روحانیت در سرنوشت آینده کشور است! گویی که حاتمی کیا آینده نظام را فقط در دست نخبگان علمی می‌داند و برای روحانیت تنها نقشی تشریفاتی قائل است. سکانس دیگری که یک سید روحانی به عبادت دکتر صولتی می‌آید گواه دیگری بر این پیام است. حاتمی کیا با چنین نگاه اشتباهی نسبت به روحانیت، نقش انکارناپذیر آنان در پیروزی و حفظ نظام را نادیده گرفته است.

کارگردان «روزی روزگاری»:

سراغمرانمی گیرند!



این کارگردان با اشاره به اینکه هر مدیری سلیقه‌هایی دارد که مورد نظرش است، یادآور شد: هر زمانی خط قرمزها و سلیقه‌هایی وجود دارد چرا که مدیران هر کدام ایده آل‌ها و دانش‌های مختلف خود را دارند و دستور العمل مشخصی نداریم و هر کسی هم که مدیر می‌شود دوست دارد اوضاع را آنطور که صلاح می‌بیند درست کند اما آنچه که لازم است حتما در سریال‌سازی در این روزها از آن پرهیز شود عجله در کارهاست. یکی از آسیب‌های سریال‌سازی‌ها این است که سازندگان همچون پیمانکار تصمیم می‌گیرند تا کاری را به طور مثال دو ماهه تحویل دهند.

امیرالله احمدجو از کارگردانان پیشکسوت می‌گوید مدت‌ها است کاری در تلویزیون نساخته و اگر قرار است کاری تولید کند مدیران باید سراغی از او بگیرند.

امیرالله احمدجو کارگردان سریال «روزی روزگاری» درباره مشکلاتی که هنگام ساخت سریال «روزی روزگاری» وجود داشت، خود و اینکه تا چه حد در آن زمان از حمایت‌ها برخوردار بوده است، توضیح داد: فیلمنامه «روزی روزگاری» در شرایطی که همه اعضای شورای تصویب فیلمنامه در گروه فیلم و سریال شبکه یک از دوستان من بودند حدود یک سال طول کشید تا تصویب شود.

وی ادامه داد: با اینکه من خودم هم عضو این شورا بودم؛ اما دوستانم در این شورا به من می‌گفتند فیلمنامه «روزی روزگاری» گیرایی لازم را ندارد و آبروی تو را می‌برد. آن‌ها یک سال تمام ایراد گرفتند و من هر بار تغییرات و بازنویسی‌هایی روی فیلمنامه انجام دادم. متأسفانه دوستان من با تکنیک‌های قصه آشنا نبودند بلکه استاد تحلیل‌های داستانی بودند و بالاخره دلشان سوخت و کار را تصویب کردند. البته باید از فرید حاج کریم‌خان از مدیران وقت شبکه یک تشکر کنم که ساخت «روزی روزگاری» به حمایت او وابسته است.

سریال‌های «روزگار قریب» و «مختارنامه» آثاری فاخر بودند

احمدجو با اشاره به سریال‌هایی که در بازه زمانی چند ساله ساخته شده‌اند، بیان کرد: سریال «روزگار قریب» به کارگردانی کیانوش عیاری و «مختارنامه» به کارگردانی داوود میرباقری به واقع آثار فاخری بودند که من با لذت تمام آن‌ها را نگاه می‌کردم.

فارغ از استعداد و ظرفیت ویژه‌ای که کارگردانان این آثار داشتند کارشان را با تعمق و زمانبندی کافی شکل دادند. اگر ما این دورا مدنظر قرار دهیم و مسابقه سریال‌سازی را کاهش دهیم می‌توانیم آثار خوبی را در تلویزیون شاهد باشیم.

کارگردان سریال «پشت کوه‌های بلند» درباره کارهای خود و اینکه چرا «روزی روزگاری» در میان آن‌ها شاخص شد، عنوان کرد: سریال «پشت کوه‌های بلند» ۵۰ و چند قسمت بود و در ۱۵ ماه شکل گرفت و فکر می‌کنم این زمان چندان مناسبی نبود.

سریال «روزی روزگاری» از این حیث با زمان‌بندی مناسب‌تری ساخته شد و البته یک تفاوت اساسی با دیگر سریال‌ها داشت اینکه من بعد از سختی‌هایی که برای تولید سریال داشتیم در حین ساخت توانستم آزادانه‌تر عمل کنم.

اعمال نظرها باعث می‌شود کارها خراب شود

وی تصریح کرد: من در زمان ساخت «روزی روزگاری» توانستم فکر خود را پیش ببرم، فکر می‌کنم هر کارگردانی اشراف و تسلطش بر کاری که انجام می‌دهد از هر کارفرما، منتقد و یا کارشناسی بیشتر است و گاهی عده‌ای اعمال نظرهایی می‌کنند و در کار شما دست می‌برند که باعث می‌شود کار را خراب کند. این کارگردان درباره اینکه چرا این روزها سریالی نمی‌سازد، با اشتیاق یادآور شد: وای که چقدر من خودم علاقمند هستم سریالی بسازم اما اطلاعی ندارم که کجا و چگونه باید پیگیر شوم. اشخاص جدیدی به صداوسیما آمده‌اند که مرا نمی‌شناسند و من هم بسیاری از آن‌ها را نمی‌شناسم و از طرف دیگر معمول این است که آن‌ها به سراغ ما بیایند و کاری را بخواهند. البته من علی اصغر پورمحمدی معاون سیمای رسانه ملی را می‌شناسم و فکر می‌کنم او هم مرا بشناسد زیرا در زمان ریاست آقای لاریجانی بعد از اینکه یکی از کارهای من روی آنتن رفت او تنها مدیری بود که به من تبریک گفت. من او را گذری در فرودگاه دیدم و احتمال می‌دهم که مرا بشناسد.

درباره روزی روزگاری

امیرالله احمدجو فعالیت هنری خود را با ساخت

دراماتیک در روایت مرگ قلی خان، به خوبی دید. قلی خان پس از سال‌ها راهزنی و تاراج هزار قافله توبه می‌کند و با خود عهد می‌کند تنها یک کاروان را سالم به مقصد برساند، اما گرفتار گروه راهزنان مراد بیک می‌شود: «حالا عُرَضْشو داری یه قافله رو سالم به مقصد برسونی؟... نتونست... نتونست و مشغول ضمه خودش شد... تقاص ازین بدتر؟»

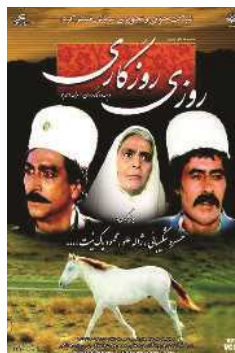
احمدجو برای حفظ ضربه‌هنگ اثرش گاه به سوررئالیسم نزدیک می‌شود و برای اثربخشی بیش‌تر تعلیق‌های داستان، از ژانر پلیسی و کارآگاهی هم بهره می‌گیرد. استفاده‌ای که او از ژانر در «روزی روزگاری» می‌کند بی‌اغراق بی‌بدیل است و به عنوان مثال، بومی‌سازی ژانر وسترن برای سکانس‌های پرکنش جدال مراد بیک (خسرو شکیبایی) و حسام بیک (محمود پاک‌نیت) مثال زدنی است؛ مساله‌ای که در کار بعدی او هیچ‌گاه به این کشش و قدرت تکرار نشد.

نقطه قوت کار او در «روزی روزگاری» در کیفیت شخصیت‌سازی است. احمدجو برای ترسیم شخصیت‌های اصلی و فرعی‌اش از تیپ‌سازی هم غافل نمی‌شود، که این مسئله می‌توانست اثرش را در ترسیم شخصیت‌ها و کنش‌هایشان با تمام طنزهای گفتاری و کلامی و واکنش‌ها و پیرنگ‌هایی که برای‌شان به وجود می‌آورد، به یک فاجعه تمام عیار بدل کند. تیپ/شخصیت‌هایی مانند مراد بیک و حسام بیک با تمام بزرگ‌نمایی‌ها و اغراقی که در آفرینش‌شان خرج شده، کماکان جنبه‌های باورپذیری و وجوه رئالیستی خود را از دست نداده‌اند.

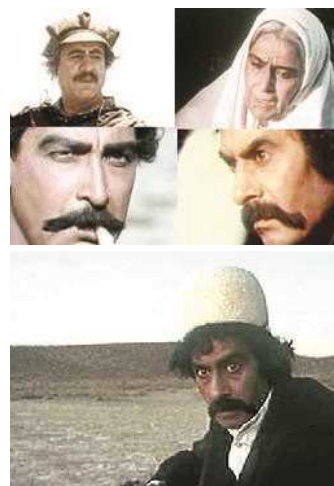
شاید مهم‌ترین مشکل «روزی روزگاری» ناهماهنگی و نبود یکپارچگی در پرداخت و لحن بصری آن است. در سکانس‌هایی لحن و بیان تصویر به کار ایماژبست‌ها نزدیک می‌شود؛ ساکن یا با کم‌ترین حرکت و خالی از کلام و همراه پلان‌سکانسی که آن را تکمیل می‌کند. اما این روندی نیست که ثابت بماند و مدام تغییر می‌کند و در جایی دیگر پر تحرک و سرشار از پلان‌های خرد و پرضرب و به کل ساختارشکن و فرم‌گرا می‌شود. بدعت‌هایی را که احمدجو در بخش نخست مجموعه می‌گذارد تا امروز هم خاص و دیدنی هستند؛ مانند ساکن و بی‌حرکت ماندن تمام راهزنان و حبس زمان در پلان‌سکانسی به یادماندنی که بعدها نمونه به روزتر و مدرن آن را در مجموعه فیلم‌های ماتریکس (برادران واپوفسکی) دیدیم، یا استفاده به جاز نشانه‌ها و افکت‌های صوتی در سکانس جنگ راهزنان بدون آنکه صحنه نبرد و کنش‌های آنها را نشان دهد با صدای شلیک و گرد و غباری که از تاخت سوارها بلند می‌شود و خاموش شدن کُپه آتش و نعش سوارانی که روی اسب‌ها افتاده‌اند، حس نبردی سخت و پر زد و خورد را به بیننده منتقل می‌کند. البته این سکانس‌ها را باید مقابل بخش‌هایی کم‌تحرک و خالی از خلاقیت قرار دانست که تنها با دیالوگ‌ها و پندهای گاه دم‌دستی تصویر می‌شوند.

«روزی روزگاری» ظاهراً تصویری از وقایع و اتفاق‌های سال‌های ابتدایی پهلوی اول است، اما احمدجو اصراری به اعلام قطعی و کامل تاریخ برای تعمیم وقایع داستانش به زمانی مشخص ندارد. او زمان زیادی را صرف به تصویر درآوردن آداب و رسوم جاری در امور روزمره مردم قصه‌اش می‌کند و این دقت‌نظر و تمرکز را در پرداخت مناسبات اخلاقی و انسانی داستان تا حدی پایین می‌آورد.

فیلم‌های کوتاه آغاز کرد و پس از ساخت فیلم سینمایی «شاخه‌های بید»، به تلویزیون رفت و حاصل آن مجموعه شخص «روزی روزگاری» شد. گذشت زمان باعث شده ارزش‌های این مجموعه و کار احمدجو در پرورش و خلق این اثر یگانه بهتر به چشم بیاید. «روزی روزگاری» تلفیقی از همنشینی بایسته و به‌جای انواع گونه‌های سینمایی است. گذشته از ساختمان کلی اثر که بر خرده‌روایت‌هایی تلفیقی از تاریخ و آداب و سنن مردم این سرزمین شکل گرفته، می‌توان گونه‌های مختلف سینمایی را هم به وضوح در آن دید و این استفاده از عناصر و نشانه‌های ژانری به خوبی در ساختار کلی اثر نشسته است.



شاید مهم‌ترین مشکل «روزی روزگاری» ناهماهنگی و نبود یکپارچگی در پرداخت و لحن بصری آن است. در سکانس‌هایی لحن و بیان تصویر به کار ایماژبست‌ها نزدیک می‌شود؛ ساکن یا با کم‌ترین حرکت و خالی از کلام و همراه پلان‌سکانسی که آن را تکمیل می‌کند. اما این روندی نیست که ثابت بماند و مدام تغییر می‌کند و در جایی دیگر پر تحرک و سرشار از پلان‌های خرد و پرضرب و به کل ساختارشکن و فرم‌گرا می‌شود.



خط اصلی داستان پرداختی رئالیستی دارد. مجموعه داستانی متشکل از خرده‌روایت‌ها و طرح‌واره‌ها و حکایت‌هایی به گوش آشنا که پندها و قصه‌های کهن مانند بوستان سعدی، هزار و یک شب، مثنوی معنوی و تذکرةالاولیا- شرح حال فضیل عیاض راهزن که توبه کار شد- را به یاد می‌آورند. به روز کردن و آشنایی‌زدایی از این قبیل حکایت‌ها و شخصیت‌ها کاری است که احمدجو از عهده آن برآمده و نمونه‌اش را می‌توان با توجه به استفاده درست او از عناصر

هم زمان با پخش «روزی روزگاری» مجموعه نقدهایی منفی در رابطه با استفاده احمدجو از گویش های مختلف نوشته شد که اشاره ای به تنوع های مختلف قومی در ترسیم مردم یک منطقه بود. به طور مثال بسیم و نسیم بیک دو برادر - که نقش هایی کلیدی را به عهده دارند - با دو لهجه مجزا و به کل متفاوت صحبت می کنند یا نمونه ای دیگر لهجه کاملاً تهرانی خاله لیلا (ژاله علو) در جایی است که اغلب اطرافیان با لهجه ای نزدیک به شیرازی صحبت می کنند. این شیوه احمدجو در تلفیق گویش ها و تکیه کلام ها نه تنها آزار نمی دهد بلکه به همذات پنداری مخاطب با شخصیت ها کمک می کند. این شیوه او در استفاده از لهجه ها در سریال بعدی اش «تفنگ سرپر» به مراتب کم رنگ تر شد و در مجموعه جدیدش «پشت کوه های بلند» کل اثر با لهجه اصفهانی ساخته شد. نقشی که گویش ها و تکیه کلام ها در تیپ سازی و باور پذیری شخصیت های فرعی بازی می کنند، به مراتب از دیالوگ های نوشته شده برای شخصیت های اصلی مهم تر است و به آن ها مجالی برای نمایش داشته های شان می دهد و می تواند به راحتی باعث ماندگاری شخصیت شود. تکیه کلام هایی مانند برزو خان با دوبله به یاد ماندنی ایرج دوستدار، که مدام با همه سر ساعتش شرط می بندد: «هر کی بُرد، ساعتو بهش میدم» یا «پولوم میدی، ها والله!» گفتن بسیم بیک (محمد فیلی) در کنار «سی ما التماس نکن، گوشت میبُرم میذارم کف دستت ها!» ی حسام بیک (محمود پاک نیت) این فرصت را برای ماندگاری شخصیت های فرعی فراهم می کند. احمدجو تنها به این مسئله در ارائه شخصیت ها اکتفا نمی کند و در سکانس سرقت کاروان عروس، به نوعی ساختار شکنی در چینش شخصیت هایش دست می زند، بدون آنکه بخواهد برای القای طنز به استفاده بیش از حد و اغراق در شکل گرایی بپردازد و باز بی آن که گرفتار لودگی شود، دامادی مبتلا به نانیسم را برای این سکانس برمیگزیند که بر خلاف این مشخصه اش پر از تکبر و تعصب است. زمانی که حسام بیک از او می پرسد «داماد تویی؟» بیننده این داماد غیر معمول را می پذیرد و او را باور دارد و این حس با کنش حسام بیک که دستور ادامه جشن و پایکوبی را می دهد، دو چندان می شود. حضور گاه به گاه نقاره زن و طبال هم از همین جنس موقعیت هاست که در مواقع حضورشان طنز دلنشینی را به متن تزریق می کنند، بدون آنکه کلامی بگویند یا بازی خاصی انجام دهند. بعید است بیننده ای که بار نخست این مجموعه را دیده نتواند این شخصیت های فرعی را به یاد نیاورد.

هشت سال طول کشید تا دومین مجموعه تلویزیونی امیر الله احمدجو با نام «تفنگ سرپر» ساخته شد. هشت سالی که به گواه او ناخواسته و از نامهربانی ها شکل گرفت. «تفنگ سرپر» بر خلاف ساخته پیشین احمدجو،

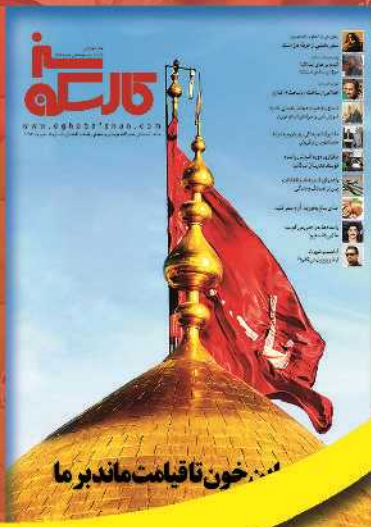
اثری است با ضرباهنگی کند و قصه ها و روایت هایی که حتی با وجود واقعی بودن نمی توانند یاد و خاطره شخصیت های «روزی روزگاری» را زنده کنند. «تفنگ سرپر» داستان مرد جوانی به نام غیبش است که در زمان جنگ جهانی اول زندگی می کند؛ دورانی که به دلیل خودکامگی خان ها، حکام محلی، رجال درباری، شاهزادگان قاجار و بیگانگان اشغال گر، روزگار مردم به سختی و تیرگی می گذرد.

از جمله مواردی که موجب عدم استقبال بینندگان از «تفنگ سرپر» شد، قصه های طولانی و صحنه های کشدار و خالی از ایجاز و کشش آن بود که با توجه به یک پارچه نبودن قصه ها و چند دستی روایت های بصری به لحنی مطول و گسسته تبدیل شد. با تمام کاستی های «تفنگ سرپر» اما نمی توان بر بدعت هایی که احمدجو در این اثر می گذارد و تیپ/شخصیت هایی که می آفریند چشم بست و این مجموعه را یک سر نادیده گرفت. یکی از بدعت ها در پایان بندی بعضی از قسمت های مجموعه بود که با آغاز قسمت بعد به کل تغییر می کرد. به طور مثال در یکی از قسمت ها خان به روستا می آید و پیرزنی از سمت راست به سمت او می رود و می گوید: «روس ها آبادی را گرفته اند»، و خان در جواب می گوید: «الان می رویم پدرشان را در می آوریم»، اما در نوبت بعد پیرزن از سمت چپ می آید و همان حرف را تکرار می کند و این بار خان در جواب می گوید: «بله، حالا صحبت می کنیم». کدخدای کولی بار (بهروز مسروری)، صفرعلی (فردوس کاویانی) و با کمی اغماض مמוש (محمد فیلی) در «تفنگ سرپر» تیپ/شخصیت هایی در ادامه همان شخصیت های دلنشین «روزی روزگاری» با همان طنازی ها و سادگی ها هستند که در اکثر مواقع شمایی سمبلیک برای القاء بهتر پیام و مضمون سریال به بیننده می شوند؛ مثل کدخدا یا خاله لیلائی که محفل و منش او مجالی می شود برای دگرگونی و تغییری اساسی در کنش و تفکر یک راهن در مجاورت او مدام صیقل می خورد تا در نهایت به نهضت جنگل بپیوندد. نوع پایان بندی هر دو مجموعه و خصوصاً «روزی روزگاری» ضربه اساسی به آن ها می زند. اوج و حضيض زندگی مراد بیک و دیگر شخصیت های داستان آنقدر جاذبه و کشش برای پیش برد داستان دارد که دیگر نیازی به سنجاق این گونه پایان و عاقبت بخیری آن ها و پیوستن مراد بیک به قیام جنگل نبود. این را هم البته شاید باید به حساب بخش نظارتی و مدیریت سازمان سفارش دهنده گذاشت.

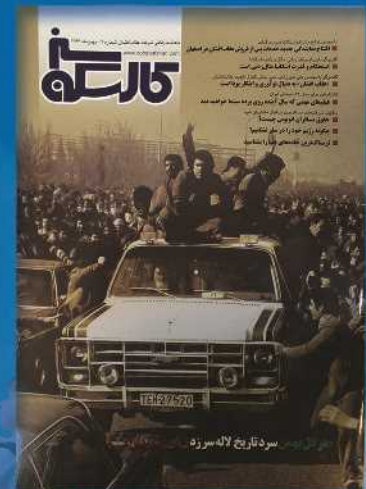
برخی بازیگران و نقش ها

خسرو شکیبایی (مراد بیک)، محمود پاک نیت (حسام بیک)، ژاله علو (خاله لیلا)، جمشید لایق (قلی خان)، محمد فیلی (نسیم بیک، بسیم بیک)، حسین پناهی (گل آقا در جوانی)، شهره سلطانی (معصومه)، محمود جعفری (شعبان پدر گل آقا)، گوهر خیراندیش (نرگس)، پرویز پورحسینی (قدرت)، جمشید اسماعیل خانی (نایب)، بهروز مسروری (صفر بیک)، منوچهر حامدی (بازرگان) و ...





با ما شماسر بکیرید
 ۰۹۱۲۹۳۳۲۳۶۰
 ۶۶۴۳۳۳۹۸
 ۶۶۴۲۳۲۷۷
 ۶۶۹۳۶۳۵۷
 فکس:
 ۶۶۹۱۱۳۹۴



✓ راه‌ها رسیدن به هدف را معرفی کنید
✓ خودنار را معرفی کنید
✓ راه‌ها موفقیتنار را معرفی کنید
✓ سپر به معرفت برندنار بپردازید
✓ وبعد کالاینار را تبلیغ کنید

نگاهی به فیلم «ابد و یک روز» که سیمرغ بهترین کارگردانی را از جشنواره فجر گرفت

روایت یک خانواده فقیر از طبقه فرودست جامعه



رضا حسینی

اولین فیلم بلند کارنامه سعید روستایی بی‌شک فیلمی درخور توجه و قابل قبول است و دستکم توانایی و مهارت او در خلق فضا، هدایت بازیگران و طراحی میز انسن‌ها در یک محیط بسته و کوچک با بهره‌گیری از شخصیت‌های متعدد را نشان می‌دهد.

روستایی؛ که پیش از این فیلم کوتاه‌ساز مطرحی هم بوده، در اولین فیلم بلند سینمایی‌اش به‌خوبی از عهده تصویرکردن زندگی یک خانواده فقیر از طبقه فرودست جامعه برآمده است که این موضوع شناخت خوب و دقیق او از مردمان این طبقه و آدم‌های مورد نظرش را تبیین می‌کند.

چگونگی ورود به دنیای این شخصیت‌ها و پیش‌داستانی هم که برای آن‌ها در نظر گرفته شده است و به‌تدریج در جریان پیشرفت داستان، اطلاعاتی از آن به تماشاگر ارائه می‌شود، دیگر ویژگی جالب توجه فیلم است. البته در این مورد هم اگر روستایی با دقت شیوه ارائه این مصالح داستانی را در ساختار فیلم‌نامه تعبیه نمی‌کرد، این جنبه از «ابد و یک روز» هم می‌توانست به دام خام‌دستی گرفتار شود و در زمره نقاط ضعف اثر قرار گیرد.

نگیرد. همین یک سکانس درخشان کلیدی‌ست بر درک فیلم و آنچه محتوای آن را شکل می‌دهد. فیلم پربازیگر است و همه بازیگران در آن حضوری پررنگ را تجربه می‌کنند با این وجود این تعدد کاراکترها، دکوپاژ و میز انسن‌ها دقیق‌اند.

فیلم، تا حدودی یادآور برخی از فیلم‌های کاهانی است و همچون برخی از آن‌ها شلوغ است؛ بازیگران با هم شروع به حرف زدن، جیغ زدن و دعوا کردن می‌کنند و گاهی همه‌مهمه موجود در برخی صحنه‌ها سرسام آور است که البته این هم همچون گریم‌های اغراق آمیز تمدا در فیلم تعبیه شده تا مولفه‌های مد نظر فیلمساز رعایت گردند و فیلم با یک سری مشخصه خاص دیده شود و احتمالاً به سبب رعایت همین المان‌ها از سوی فیلمساز است که آدم‌های فیلم شما را به درون خود می‌کشاند و در تمام طول فیلم علیرغم تفاوت‌های فرهنگی و موقعیت اجتماعی قادر خواهید بود با آن‌ها همراه شوید و می‌خکوب بر جای‌تان، به تماشای درد و رنج‌های آنان بنشینید.

از میان بازیگران فیلم، شیرین یزدان‌بخش هم‌چون تمام نقش‌آفرینی‌هایش در سال‌های اخیر «شیرین» و «جان‌آفرین» است. پیمان معادی و پریناز ایزدیار هم بازی‌های متفاوت و شاخصی را عرضه کرده‌اند؛ اما در نهایت این نوید محمدزاده است که همه را به‌نوعی تحت‌الشعاع بازی منحصربه‌فردش قرار می‌دهد و تصویری ماندگار از شخصیتش با تمام جزئیات خاص نقش یک آدم معتاد (از نوع باورپذیر امروزی‌اش بدون غلتیدن به دام کلیشه‌ها و اغراق‌های چنین نقشی) پیش روی تماشاگران قرار می‌دهد.

«ابد و یک روز» داستان زندگی خانواده‌ای از قشر فرودست جامعه را به تصویر می‌کشد که درگیری‌های روزمره‌شان با یکدیگر، فقر و مسائلی همچون اعتیاد یکی از برادرها زندگی آن‌ها را به فلاکت شدیدی رسانده است و این فلاکت به زیبایی در یکی از صحنه‌های فیلم به شکل سمبلیک به نمایش در می‌آید؛ همان جایی که دستشویی گرفته و سمیه (پریناز ایزدیار) و برادر نوجوانش سعی دارند با ریختن آب آن را باز کنند تا بوی بدش همه جا را



سلامت

◀ خوراکی های پهلوی آب کن!
 ▶ ۱۰ راهکار برای مبارزه با خستگی بعد از ظهر
 ▶ کلیدهای طلایی برای استحکام بنیان خانواده
 ▶ از هوش هیجانی درون تان چه می دانید؟
 ▶ چگونه حین سفر راحت تر بخوابیم؟
 ▶ جلوه های نجات

سلامت

ورزش

News

اگر چربی‌های اضافه دور شکم‌تان دارید، بخوانید

خوراکی‌های پهلوی آب‌کن!



می‌شود گفت کمر باریک شدن آرزوی همه خانم‌ها و البته آقایان است. اینکه دو طرف پهلوها پر از چربی اضافه باشد چندان زیبا نیست البته آب کردن این چربی‌ها غیرممکن نیست اما کار چندان ساده‌ای هم نیست. برای آب کردن چربی پهلوها باید اراده کنید و با گنجاندن مواد غذایی مناسب در برنامه غذایی به اضافه ورزش منظم به آب کردن چربی‌های این منطقه امیدوار باشید. بنابراین بهتر است از همین امروز دست به کار شوید و تا فرا رسیدن سال جدید بخشی از این چربی‌ها را از بین ببرید.

جوی دوسر

جوی دوسر سرشار از فیبرهای غذایی است که به کاهش میزان چربی‌ها کمک می‌کنند. علاوه بر این، فیبرها باعث ایجاد احساس سیری طولانی مدت شده و قند خون را کنترل می‌کنند. اگر قند خون تثبیت شود از تولید انسولین زیاد (هورمونی که باعث ذخیره چربی در بدن می‌شود) جلوگیری شده و میل به خوردن میان وعده‌های شیرین بعد از غذا یا پایان روز کاهش پیدا می‌کند. در نتیجه می‌توانید به سریع‌تر آب شدن چربی‌های پهلوها امیدوار باشید. البته به شرطی که ورزش را فراموش نکنید.

روغن نارگیل

محققان به این نتیجه رسیده‌اند که بین مصرف روغن نارگیل و سرعت گرفتن سوخت و ساز بدن ارتباطی وجود دارد. این روند نیز به سوزاندن چربی‌های بیشتر کمک زیادی می‌کند. علاوه بر این روغن نارگیل برای سلامت قلب مؤثر است و سلامتی را ارتقا می‌دهد.

میوه‌ریز

توت‌ها و میوه‌های کوچک و به اصطلاح پری‌ها آبدار و خوشمزه هستند. این میوه‌ها سرشار از آنتی اکسیدان‌ها بوده و انرژی را بیشتر می‌کنند. میوه‌های ریز حاوی میزان زیادی فیبر و تائین هستند که

التهاب دستگاه گوارشی را کاهش دهند و به کاهش کیلوهای اضافه و نفخ کمک می‌کنند.

سیب

سیب یک میان وعده فوق العاده است که سرشار از فیبرها و پکتین است. این دو عنصر مغذی معده را به مدت زمان طولانی تری پر می‌کنند و در نتیجه لازم نیست ریزه خوری یا پر خوری کنید. کنترل اشتها اولین گام رسیدن به تناسب اندام است. اگر به این اصل پایبند باشید و به طور مرتب ورزش کنید رسیدن به تناسب اندام و کمرباریک شدن کار چندان سختی نخواهد بود.

ماست یونانی

ماست و به ویژه اگر در دسترستان باشد، ماست یونانی سرشار از پروتئین‌ها و همچنین باکتری‌های گوارشی است که سیستم ایمنی بدن را تقویت کرده و به هضم غذا کمک می‌کنند. شما می‌توانید ماست یونانی را در وعده صبحانه، ناهار، شام و حتی میان وعده‌ها نیز میل کنید و از مشکلی به نام نفخ خلاص شوید. پروتئین‌های موجود در این ماده غذایی باعث ایجاد احساس سیری طولانی مدت می‌شوند. حتماً از این ماست در جهت رسیدن به تناسب اندام استفاده کنید.

کارگاه

[۵۰]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۲۱ - بهمن ماه ۱۳۹۴

خوردن میل کنید. اسفناج و رفقاییش حاوی ویتامین ها و مواد معدنی مانند بتاکاروتن، ویتامین C، کلسیم، فولاسین و منیزیم هستند. اسفناج یکی از آن سبزیجات سبزرنگ خوشمزه‌ای است که می‌توانید در تهیه سالادها، املت، سس، ساندویچ و حتی اسموتی‌ها استفاده کنید.

فلفل

فلفل‌هایی مانند فلفل چیلی باعث تحریک متابولیسم می‌شوند. در نتیجه به چربی سوزی و تناسب اندام کمک می‌کنند. این خاصیت فلفل ناشی از ترکیبی به نام کاپسایسین است که طعم تندى به این ماده غذایی می‌دهد.

تخم مرغ

روزگاری که تصور می‌شد تخم مرغ و به خصوص زرده آن برای قلب مضر است به پایان رسیده. بدون شک نباید هر روز تخم مرغ میل کنید اما بدانید که این ماده غذایی سرشار از پروتئین، اسیدهای آمینه و چربی‌های مفید برای قلب است که متابولیسم را تحریک کرده و انرژی زیادی به بدن می‌دهد. در عین حال یکی از همیاران تناسب اندام محسوب می‌شود. اگر می‌خواهید زودتر به هدف لاغری و خوش اندامی برسید حتماً تخم مرغ را وارد برنامه غذایی‌تان بکنید.

حرف آخر

این روزها خیلی از افراد به جای اینکه به دنبال کنترل خورد و خوراکشان باشند دنبال خوردنی‌هایی هستند که لاغر می‌کند. بدانید و آگاه باشید هیچ روش یا خوراکی معجزه‌گری برای یک شبه لاغر و خوش اندام شدن وجود ندارد. رسیدن به تناسب اندام اراده می‌خواهد و برنامه ریزی. قبل از هر چیزی باید از زیاده روی بپرهیزید. در عین حال باید به اندازه کافی و مورد نیاز بدنتان غذا بخورید. بهتر است مواد غذایی مفیدی مانند آنچه در این مطلب قید شدند را به برنامه غذایی‌تان اضافه کنید. یادتان باشد زیاده روی نکنید و بدانید که علاوه بر تغذیه سالم به تحرک بدنی نیز نیاز دارید. در نتیجه روزانه ورزشی سبک و مناسب مانند پیاده روی و شنا داشته باشید و از انجام حرکات موضعی که به آب شدن چربی‌های پهلوها کمک می‌کنند نیز غافل نشوید.



ماهی آزاد

فیله ماهی آزاد حاوی پروتئین و اسیدهای چرب ضروری است. این ماده غذایی با کاهش حالت مقاومت سلول‌ها به انسولین و کنترل قند خون باعث کاهش میل به مصرف قند شده و متابولیسم بدن را افزایش می‌دهد. در نتیجه کالری بیشتری می‌سوزانید و زودتر به تناسب اندام می‌رسید. بنابراین سعی کنید به جای مصرف گوشت‌های پرچرب ماهی آزاد را وارد برنامه غذایی‌تان کرده و آن را با سالاد فراوان میل کنید. البته دور سس‌های چرب را خط قرمز بکشید.

بادام

یک مشت آجیل و به خصوص بادام سرشار از پروتئین است. بنابراین یک میان وعده فوق‌العاده محسوب می‌شود که به خوبی شما را سیر و از ریزه‌خواری پیشگیری می‌کند. اگر این مواد غذایی به همراه میوه‌ها یا سبزیجات مصرف شوند و یا آن را به سالادها اضافه کنید تأثیر آن بیشتر خواهد شد. بادام حاوی پروتئین و تحریک کننده متابولیسم بدن است. بنابراین می‌توانید بدون اینکه دچار زیاده روی شوید روزانه به میزان یک مشت کوچک از این مواد غذایی مصرف کنید.

اسفناج و رفقا

برای خوش اندام شدن و آب کردن چربی‌های اضافه بدن باید چربی‌های موجود در مواد غذایی‌تان را کاهش دهید. به عقیده محققان برای این کار سبزیجات برگ سبزی مانند اسفناج را جایگزین سبزیجات نشاسته‌ای و چرب مانند سیب زمینی سرخ کرده کنید. برحسب مطالعات انجام شده مردم جهان بیشتر سیب زمینی و بعد از آن پیاز و گوجه فرنگی مصرف می‌کنند و تنها ۵ درصد به سبزیجاتی مانند هویج و کدوخلوایی علاقه نشان می‌دهند. این میزان برای سبزیجات برگ سبزی مانند اسفناج فقط ۳ درصد است.

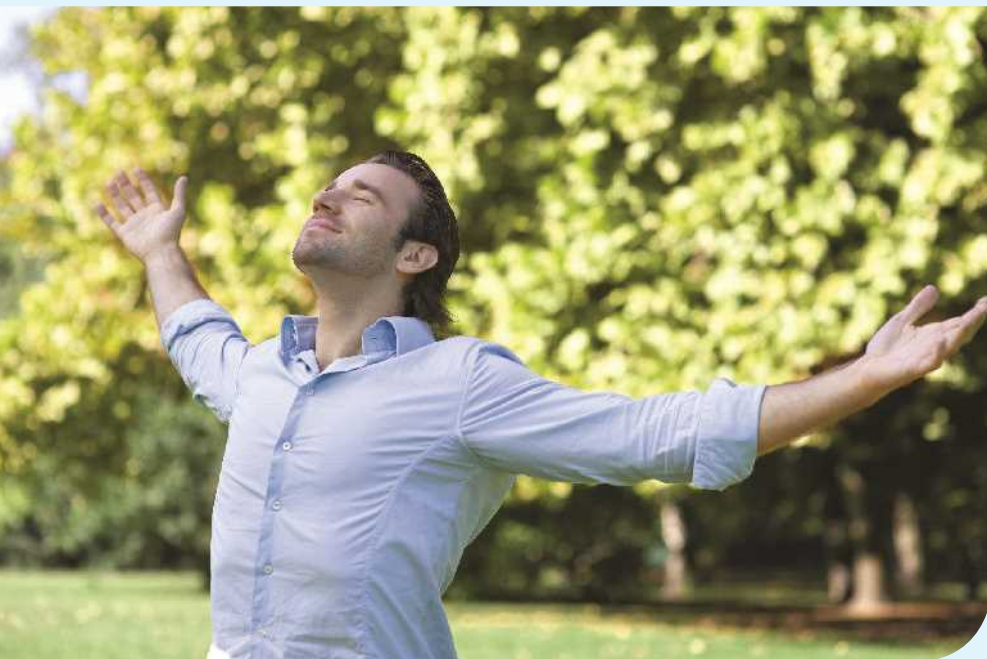
اما باید بدانید که سبزیجات برگ سبز جزو چربی سوزها هستند. بنابراین تا می‌توانید اسفناج، شاهی، بروکلی، کاهو و سبزی



سیب یک میان وعده فوق العاده است که سرشار از فیبرها و بکترین است. این دو عنصر مغذی معده را به مدت زمان طولانی تری پر می‌کنند و در نتیجه لازم نیست ریزه خواری یا پرخوری کنید. کنترل اشتها اولین گام رسیدن به تناسب اندام است. اگر به این اصل پایبند باشید و به طور مرتب ورزش کنید رسیدن به تناسب اندام و کمرباریک شدن کار چندان سختی نخواهد بود.



۱۰ راهکار برای مبارزه با خستگی بعد از ظهر



دشوارترین ساعات در روزهای کاری، بعد از ظهر است که خستگی کار به همراه بی‌حالی و تنبلی به سراغتان می‌آید و دوست دارید هر چه زودتر کار را رها کنید و به استراحت بپردازید! به ساعات ۳ تا ۴ بعد از ظهر که نزدیک می‌شویم، خستگی غلبه می‌کند و کار به جایی می‌رسد که تصمیم می‌گیرید چرت بزنید. اگر کارمند باشید نمی‌توانید این کار را انجام دهید و اگر شغل آزاد هم داشته باشید و چرت زدن دست خودتان باشد، حتما متوجه شده‌اید که خواب بعد از ظهر کسلی می‌آورد. پس بهتر است به دنبال راهکارهای دیگری باشید برای اینکه بعد از ظهرها سر حال و قیافه باشید. در این گزارش به بررسی روش‌های ساده و عملی می‌پردازیم که می‌تواند بعد از ظهرتان را شاداب کند.

۱. موسیقی گوش کنید

گاهی اوقات تنها چیزی که نیاز دارید، انگیزه‌ای است تا به شما انرژی بدهد و شاداب شوید. موسیقی می‌تواند این انگیزه را برای شما به وجود بیاورد. به موسیقی مورد علاقه‌تان گوش فرا دهید. البته اگر ریتم موسیقی تندتر باشد باعث می‌شود انرژی بیشتری پیدا کنید. اگر امکانش وجود دارد صدای موسیقی را بیشتر کنید یا اینکه از هدفون استفاده کنید تا اطرافیان‌تان نرنجند. اگر همراه با موسیقی، خود نیز آن را زمزمه کنید باعث می‌شود توانایی مغزتان در تمرکز افزایش یابد.

۲. عصرانه میل کنید

یک عصرانه سبک مثل اسنک می‌تواند بدنتان را از حالت کرختی بیرون بیاورد و کالری لازم را تامین کند. سعی کنید در این وعده مختصر، حداکثر پروتئین و کربوهیدرات ممکن را بگنجانید. پروتئین انرژی را افزایش می‌دهد و حالت رضایت به وجود می‌آورد. کربوهیدرات‌های پیچیده دارای فیبر زیادی هستند و از افزایش ناگهانی قند خون جلوگیری می‌کنند. به این ترتیب ترکیب این دو در مواد غذایی برای یک وعده عصرانه بسیار موثر است. استفاده از هویج، ماست کم‌چرب، میوه و ذره‌ای پنیر به شدت توصیه می‌شود. از وعده‌های شیرین همچون شکلات و نوشیدنی‌های شیرین

خودداری کنید زیرا قند خون را افزایش می‌دهند و خستگی بیشتری را به دنبال دارند. از غذاهای چرب نیز استفاده نکنید زیرا هضم آنها وقت می‌برد و باعث می‌شود بدن خسته شود.

۳. یک فنجان چای یا قهوه بنوشید

ذره‌ای کافئین هم می‌تواند در رفع خستگی بعد از ظهر شما موثر باشد. کافئین هوشیاری و تمرکز شما را افزایش می‌دهد. البته حواستان به شیرین کننده‌ای که از آن استفاده می‌کنید باشد زیرا شیرینی زیاد باعث می‌شود نتیجه عکس بگیرید. البته میزان چای یا قهوه هم باید معقول باشد زیرا استفاده بیش از حد آن، روال طبیعی بدن را به هم می‌زند. بر اساس بررسی‌ها، نوشیدن ۲ یا ۳ فنجان چای یا قهوه در طول روز مناسب است. البته اگر از آن دسته کسانی هستید که دائم یک فنجان نوشیدنی در دست دارند، برای رفع خستگی بهتر است نوشیدن بیش از حد را کنار بگذارید!

۴. شست‌وشوی صورت با آب سرد

با ریختن آب سرد روی صورت خود، استرس روزانه را از ذهنتان بشویید! تحقیقات نشان داده‌اند که آب سرد باعث می‌شود تمرکز شما بالا برود. هر وقت احساس کردید کرختی بعد از ظهر به سراغتان آمده، چندین بار آب سرد به صورتتان بزنید تا ببینید که

۸. نوشیدن آب

کمبود آب در بدن یکی از دلایل خستگی عصر است. سعی کنید در طول روز و به ویژه بعد از ظهرها آب زیاد بنوشید. در واقع آب باعث می شود که سطح انرژی بدن در حد بالایی حفظ شود. بین ۸ تا ۱۳ لیوان از مایعات در روز می تواند برای هر کسی مناسب باشد.



۹. هفت تا ۹ ساعت خواب شبانه

بدون تردید میزان خستگی در طول روز با میزان خواب شبانه رابطه مستقیم دارد اما کم خوابی بیشترین تاثیر خود را عصرها نشان می دهد. اکثر متخصصان سلامت و بهداشت بین ۷ تا ۹ ساعت خواب شبانه را برای بزرگسالان پیشنهاد می کنند. بهتر است زودتر بخوابید تا صبحها زودتر بیدار شوید.

۱۰. مدیریت استرس

بررسی ها نشان داده اند که استرس هم مثل خواب رابطه مستقیمی با خستگی دارد. پس بهتر است استرس را نیز همچون خواب و غذا مدیریت کنید. سعی کنید راجع به استرس های خود با دوستان و نزدیکان صحبت کنید زیرا این کار تنش های درونی را کاهش می دهد.

البته با استفاده از کارهایی همچون مدیتیشن، پیاده روی، گوش کردن به موسیقی و خواندن کتاب نیز می توان استرس را کاهش داد.

پس بسیاری از مواردی که در این گزارش ذکر شد علاوه بر کاهش خستگی، استرس را نیز کاهش می دهند که خود باز به افزایش انرژی ختم می شود.

چه تاثیری دارد. به علاوه، بررسی ها نشان داده است که دوش گرفتن صبح زود با آب سرد نیز می تواند از شما استرس زدایی و سرحالتان کند؛ هرچند که کار سختی است!

۵. کشش و تنفس عمیق

انجام چند حرکت کششی و کشیدن نفس عمیق حتی یک دقیقه هم طول نمی کشد اما تاثیر آن فوق العاده است. اگر کارمند هستید یا کارتان نشستن پشت میز و زل زدن به نمایشگر کامپیوتر است، انجام این حرکات کششی برای شما واجب است! حرکات کششی بسیار گسترده هستند و در این گزارش مجال توضیح در این باره نیست اما می توانید از هر حرکتی که راحت هستید، استفاده کنید.

۶. گپ و خنده با دوستان

لحظه ای از کار فاصله بگیرید و با دوستان، همکاران یا اطرافیان به صحبت و خنده بپردازید. روابط اجتماعی یکی از بهترین راههاست برای ارزیابی قوای روانی. صحبت با دیگران استرس شما را کاهش می دهد و خندیدن نیز احوالتان را عوض می کند. از اطرافیانتان بخواهید با شما یک چای بنوشند و به گپ و گفت بپردازید.

۷. پیاده روی کوتاه

تحقیقات نشان داده اند که یک راهپیمایی کوتاه، انرژی بسیار زیادی به شما منتقل می کند و باعث می شود که بعد از ظهرتان را بدون خستگی سپری کنید. ۱۰ دقیقه قدم زدن و تنفس هوای تازه (چیزی که به ندرت پیدا می شود!) علاوه بر تاثیرات روانی باعث می شود فعالیت قلب زیاد و حرکت خون در رگها سریع تر شود که دقیقاً نقطه مقابل خستگی است. اگر اهل ورزش هستید، ورزش صبحگاهی به ویژه در باشگاه را هدف اصلی خود قرار دهید. در واقع فعالیت ورزشی باعث می شود که انتقال دهنده های عصبی همچون سروتونین و دوپامین در بدن آزاد شوند و خستگی را از بین ببرند. البته برای اینکه هیچ گاه خستگی را در طول روز تجربه نکنید، بهترین کار انجام حداقل ۲ ساعت ایروبیک در روز است.



دره ای کافئین هم می تواند در رفع خستگی بعد از ظهر شما موثر باشد. کافئین هوشیاری و تمرکز شما را افزایش می دهد. البته حواستان به شیرین کننده ای که از آن استفاده می کنید باشد زیرا شیرینی زیاد باعث می شود نتیجه عکس بگیرد. البته میزان چای یا قهوه هم باید معقول باشد زیرا استفاده بیش از حد آن، روال طبیعی بدن را به هم می زند. بر اساس بررسی ها، نوشیدن ۲ یا ۳ فنجان چای یا قهوه در طول روز مناسب است

کلیدهای طلایی برای استحکام بنیان خانواده



سارا آفرغش
روزنامه نگار



عوامل استحکام خانواده

کدامند؟ چرا بعضی از زن و شوهرها می‌توانند با بد و خوب زندگی بسازند، آن را پیش ببرند، صاحب فرزند بشوند، فرزندانشان را بزرگ کنند و به ثمر برسانند و به دوران میانسالی پربار خود برسند. در حالی که بسیاری از زوجها همچنان اندر خم یک کوچه‌اند و حتی اگر بینشان علاقه‌ای قوی وجود داشته باشد باز هم زندگی‌شان دوام نخواهد آورد؟ این نوشتار به راه‌های استحکام خانواده و چشیدن طعم شیرین خوشبختی اشاره می‌کند.

ویژگی‌هایشان را به یکدیگر نشان دهند، اما پس از ازدواج ظاهرو باطن یکی می‌شود. ممکن است خانم از فوتبال نگاه کردن‌های گاه و بیگاه آقا خوشش نیاید یا آقا سلیقه موسیقایی همسرش را قبول نداشته باشد. درست است که در زندگی مشترک طرفین باید تا حدودی با همدیگر یکی شوند، اما همیشه ویژگی‌های شخصی جزو هویت آن فرد محسوب می‌شود و کسی که تمام ویژگی‌هایش را به نفع همسر خود کنار بگذارد کاملاً بی‌هویت می‌شود. مردی را در نظر بگیرید که پیش از ازدواج به اسکی و ماهیگیری به شدت علاقه داشته، اما همسرش پس از ازدواج حتی اجازه یک بار انجام این سرگرمی‌ها را هم به او نمی‌دهد.

شاید مرد قبول کند، اما به تدریج شخصیتش عوض می‌شود و به مردی بی‌شور و نشاط مبدل می‌شود. مطمئناً این شخصیت جدید با آن مردی که همان خانم پیش از ازدواج پسندیده بوده یک دنیا تفاوت خواهد داشت.

داشتن علاقه‌ها و اهداف مشترک: هر کس اهدافی شخصی دارد و همسر او باید یاد بگیرد به

صداقت: هیچ کس در این دنیا از دروغ شنیدن خوشش نمی‌آید. وقتی کسی متوجه می‌شود دوست، همکار، همسایه، فامیل یا هر کس دیگری به او دروغ گفته و در پس نقاب دوستانه‌اش چهره‌ای دیگر را پنهان کرده، برآشفته می‌شود و دیگر نمی‌تواند همان نظر قبلی را نسبت به او داشته باشد. دوست و همکار و همسایه قابل تعویض‌اند و شاید اگر از زندگی فرد حذف شوند در درازمدت هیچ مشکل خاصی پدیدار نشود، اما این موضوع در مورد شریک زندگی برعکس است.

زن یا مردی که متوجه می‌شود همسرش حقیقت را از او پنهان کرده و او را فریب داده دیگر نمی‌تواند او را به چشم کسی ببیند که روزی می‌توانسته اسرار زندگی‌اش را با او در میان بگذارد و خوشی و ناخوشی‌اش را با وی تقسیم کند، اما در عوض اگر زوجین صداقتشان را به دیگری ثابت کنند به ارزشمندترین مهره زندگی برای دیگری تبدیل می‌شوند.

پذیرفتن طرف مقابل: کسی که آگاهانه همسرش را انتخاب می‌کند باید به این نکته توجه داشته باشد. پیش از ازدواج هر دو طرف سعی می‌کنند بهترین

ناآگاهی‌ها غالب باشند تا ابد ادامه خواهد یافت، همین خانواده تو، خانواده من گفتن است. بدنیت هر کدام از ما نگاهی به خانواده خود بیندازیم تا راحت‌تر بتوانیم مشکل را حل کنیم. آیا همه افراد خانواده ما بی‌عیب و نقص هستند؟ مطمئناً این طور نیست، اما به دلیل وابستگی که بین ما وجود دارد ارتباط با آن‌ها را ادامه می‌دهیم و در غم و شادی با آن‌ها شریک خواهیم بود. واقعیت آن است که ما این وابستگی را با خانواده همسرمان نداریم، اما همسرمان به آن‌ها وابسته است و ما هم باید به این علاقه و وابستگی احترام بگذاریم. زن و مردی که با یکدیگر پیوند زناشویی می‌بندند، می‌دانند طرف مقابل از دل یک خانواده برآمده و آن‌ها تا ابد خانواده او باقی خواهند ماند. پس لازم است رابطه‌ای خط‌کشی شده توام با احترام و ارزشگذاری پیش گیرند. فراموش نکنیم مردی که برای خاطر همسرش دست از خانواده خود بکشد، خیلی راحت‌تر از همسرش دست می‌کشد؛ بنابراین برای استحکام خانواده خود تلاش نکنید بین همسران و خانواده‌اش جدایی بیندازید.

مسئولیت‌پذیری: بعضی کارها مخصوص آقای خانه است و بقیه امور هم باید با دستان توانمند کدبانو انجام گیرد؛ همچون ترازویی که هر یک از آن‌ها در یک کفهاش ایستاده‌اند. حال فرض کنید یکی از آن‌ها تا جایی که می‌تواند از زیر بار وظایف خود فرار کند و همه چیز را به عهده دیگری بگذارد. چه اتفاقی خواهد افتاد؟ طرف مقابل از پا درمی‌آید و دیگر علاقه‌ای به ادامه این زندگی مشترک نخواهد داشت. مسئولیت‌پذیری از لازمه‌های بی‌چون و چرای هر پیوند زناشویی است.

گذشت و فداکاری: تمام زن و شوهرهایی که هنر خوب زندگی کردن را می‌دانند به این نکته واقفند که صبورانه در مقابل سختی‌های زندگی گذشت کردن و مومنانه فداکاری کردن تا چه اندازه می‌تواند استحکامی پولادین به زندگی ببخشد. مردی که ورشکست می‌شود و همسرش تا چند سال با صبر و متانت در کنار او باقی می‌ماند تا اینکه بالاخره بتواند دوباره به وضع مادی قابل قبولی برسد یا مردی که با بیماری همسرش سر می‌کند و به او برای سلامتی یاری می‌رساند در قلب همسرش جایگاهی غیرقابل تغییر خواهد یافت. صبوری و فداکاری از آن نوع ویژگی‌های انسانی است که تنها با رشد شخصیت می‌توان به آن دست یافت.

زن یا مردی که متوجه می‌شود همسرش حقیقت را از او پنهان کرده و او را فریب داده دیگر نمی‌تواند او را به چشم کسی ببیند که روزی می‌توانسته اسرار زندگی‌اش را با او در میان بگذارد و خوشی و ناخوشی‌اش را با وی تقسیم کند، اما در عوض اگر زوجین صداقتشان را به دیگری ثابت کنند به ارزشمندترین مهره زندگی برای دیگری تبدیل می‌شوند.

این اهداف احترام بگذارد، اما هستند اهدافی که می‌تواند مشترک باشد. مثلاً خرید یک آپارتمان، قبولی یکی از زوجین در آزمونی مهم که می‌تواند در زندگیشان موثر باشد، مهاجرت به شهری دیگر، تربیت درست‌فرزند و حتی اهدافی ساده‌تر. دو نفر که هدفی مشترک را برای خود برمی‌گزینند، برای آن برنامه‌ریزی می‌کنند، سختی‌های راه را به جان می‌خورند، به یکدیگر امید می‌دهند، آرام جان یکدیگرند و آن‌قدر می‌روند که در نهایت به خواسته‌شان دست می‌یابند، لذت‌هایی را تجربه می‌کنند که در هیچ شرایط دیگری قابل حس کردن نیست. این کار ناخودآگاه بین زن و شوهر یک نوع وابستگی بنیادین ایجاد و نهال زندگیشان را به درختی تناور و ریشه‌دار تبدیل می‌کند که دیگر هیچ تبری به آن کارگر نخواهد بود.

خانواده همسر: مشکلی که از ابتدای شکل‌گیری جوامع بشری وجود داشته و اگر



از هوش هیجانی درون تان چه می دانید؟

مؤلفه های هوش هیجانی

محدودیت ها و توانمندی های خود، و در اصل قبول داشتن خود آن طور که هستیم.

۴) خودشناسی: توانمندی شناخت قابلیت های بالقوه خویش است؛ در واقع، فرایندی مستمر و پویا برای کسب بالاترین حد رشد توانایی ها، قابلیت ها و استعدادها به شمار می رود. این مؤلفه در راستای بهینه سازی خویشتن، مستلزم تلاش مصرا نه در جهت بهره مندی از بهترین عملکرد و تلاش فرد است.

۵) استقلال: عبارت است از توانمندی هدایت خود، کنترل خود در تفکر و عمل و عدم وابستگی عاطفی. افراد مستقل افرادی هستند که در برنامه ریزی و تصمیم گیری های مهم به خود اتکا دارند و البته قبل از تصمیم گیری با دیگران نیز مشورت می کنند.

۶) همدلی: شامل توانایی آگاهی، درک و تقدیر از احساسات دیگران و همچنین شناخت علت، نحوه، نوع و طرز تجربه احساسات آنهاست. همدل شدن یعنی کسب توانایی در شناخت هیجانات و عواطف دیگران. افراد همدل به نگرانی و علایق دیگران توجه نشان می دهند.

۱) خودآگاهی هیجانی: عبارت است از توانمندی تشخیص و درک احساسات خود. این مؤلفه شامل آگاهی از احساسات یک فرد و هیجانات وی است؛ همچنین توانایی پی بردن به اینکه شخص چه احساسی دارد و چرا این احساس در وی شکل گرفته است.

۲) ابراز وجود یا قاطعیت: شامل توانایی بیان احساسات، عقاید و افکار خود و دفاع از حقوق خود به روشی غیرمخرب است. جسارت یا ابراز وجود دارای سه بعد است:

الف) توانایی بیان احساسات

ب) توانایی بیان آشکار عقاید و افکار

ج) توانایی ایستادگی برای احقاق حقوق خود
افراد قاطع، کمرو نیستند و می توانند احساسات شان را اغلب به طور مستقیم و بدون پرخاشگری و فحاشی ابراز کنند.

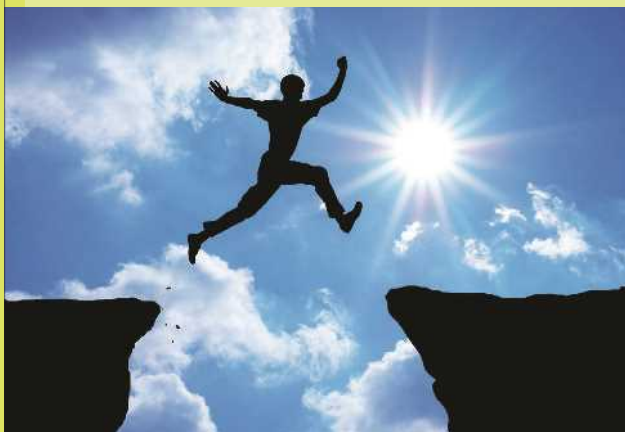
۳) احترام به خود: عبارت است از توانایی احترام گذاشتن به خود و پذیرش خویش به عنوان فردی که اساساً انسان خوبی محسوب می شود. پذیرفتن خود یعنی توانایی پذیرش ابعاد مثبت و منفی و



نازنین شادابی
روانشناس و کارشناس ارشد مشاوره خانواده

«چرا برخی از مردم نسبت به برخی دیگر در زندگی موفق ترند؟» این سؤال سال ها ذهن محققان را درگیر کرده بود. برای سال های متعددی تصور بر این بود که «ضریب هوشی یا IQ»، عامل موفقیت افراد در زندگی اجتماعی و شغلی است، اما در دهه های اخیر محققان دریافته اند که «هوش هیجانی یا EQ» عاملی به مراتب مهم تر در کسب موفقیت است. هوش هیجانی مجموعه ای است از توانایی ها، قابلیت ها و مهارت هایی که فرد را برای سازگاری با محیط و کسب موفقیت در زندگی تجهیز می کند. به بیانی دیگر، هوش هیجانی توانایی دریافت، فهم و تنظیم هیجانات و استفاده از آن در افکار و رفتار فرد است.





الف) احساس وجود مشکل و احساس برخورداری از کفایت و انگیزه کافی برای مقابله مؤثر با آن

ب) تعریف و تدوین مشکل تا حد امکان

ج) تصمیم‌گیری و انجام یکی از راه‌حل‌هایی که به روش بارش فکری به دست آمده است.

۱۰) واقعیت‌آزمایی: توانایی تطبیق بین آنچه تجربه می‌شود و آنچه به طور عینی وجود دارد؛ سنجش میزان انطباق بین آنچه فرد تجربه کرده و آنچه واقعاً وجود دارد.

۱۱) انعطاف‌پذیری: عبارت است از توانایی تطبیق دادن عواطف، افکار و رفتار با موقعیت‌هایی که مدام در حال تغییر هستند. این مؤلفه به توانایی کلی فرد در سازگاری با شرایط غیرقابل پیش‌بینی و پویا برمی‌گردد.

۱۲) تحمل استرس: عبارت است از توانایی استقامت بی‌وقفه در برابر رخدادها و موقعیت‌های استرس‌زا از طریق سازگاری فعال و مثبت در برابر استرس.

۱۳) کنترل تکانه: توانایی به تعویق انداختن تکانه، سایق یا وسوسه انجام دادن عملی است. این توانایی شامل پذیرفتن تکانه‌های پرخاشگرانه، خویشتن‌داری و کنترل خشم است. پایین بودن آستانه تحمل در برابر ناکامی، ناتوانی در کنترل مشکلات، آزارگری و رفتارهای خشن و غیرقابل پیش‌بینی از نشانه‌های کنترل ضعیف تکانه است.

۱۴) شادکامی: توانایی راضی بودن از زندگی خود و یا لذت بردن از خود و دیگران و شادبودن را شامل می‌شود. این مؤلفه با احساس کلی شادی و نشاط مرتبط است.

۱۵) خوش‌بینی: توانایی نگاه کردن به طرف روشن‌تر زندگی و حفظ دیدگاه مثبت، حتی در مواجهه با بدشانسی است. خوش‌بینی نشان‌دهنده امید به زندگی و رویکردی مثبت است.

با توجه به قابلیت افزایش و ارتقای هوش هیجانی می‌توان با یادگیری مهارت‌های زندگی که اولین قدم آن خودآگاهی است، به رشد و توسعه EQ و به دنبال آن غنای هرچه بیشتر زندگی دست یافت.

منبع:

کتاب هوش هیجانی، نوشته دانیل گلمن، ترجمه نسرین پارسا

همدلی: شامل توانایی آگاهی، درک و تقدیر از احساسات دیگران و همچنین شناخت علت، نحوه، نوع و طرز تجربه احساسات آنهاست. همدل شدن یعنی کسب توانایی در شناخت هیجانات و عواطف دیگران. افراد همدل به نگرانی و علایق دیگران توجه نشان می‌دهند.



۷) روابط بین فردی: شامل توانایی برقراری رابطه و حفظ ارتباطات متقابل است که صمیمیت متعادل از ویژگی‌های آن به شمار می‌رود. این مؤلفه از طرفی با ضرورت برقراری روابط دوستانه با دیگران و از طرف دیگر با توانایی احساس آرامش در این روابط و داشتن توقعات مثبت از چنین روابط مثبتی، ارتباط دارد.

۸) مسؤولیت‌پذیری اجتماعی: عبارت است از نشان دادن خود به عنوان یک عضو سازنده و همکاری‌کننده در یک گروه اجتماعی. این مؤلفه به توانایی انجام کار برای دیگران یا با دیگران، پذیرش افراد و عملکرد هم‌سو با وجدان مرتبط است. افرادی که از دیگران سوء استفاده می‌کنند و دیگران را آزار می‌دهند از این مؤلفه بی‌بهره‌اند.

۹) حل مسئله: توانایی حل مسئله شامل شناسایی و تعریف مشکل و ایجاد و انجام راه‌حل‌های بالقوه مؤثر است. مؤلفه حل مسئله، توانایی انجام مراحل زیر است:



چگونه حین سفر راحت‌تر بخوابیم؟



عرفان پارسا
روزنامه‌نگار



برای مسافرت در مسیرهای طولانی و افرادی که زیاد به سفر می‌روند، استراحت در حین سفر کاملاً ضروری است، خصوصاً در سفرهایی که طول زمانی آن زیاد است و استراحت نکردن در وسیله نقلیه می‌تواند خستگی روز بعد را به دنبال داشته باشد و عملاً یکی از روزهای ارزشمند سفرتان را با احساس خستگی و گیجی بسوزاند. از همین رو رعایت تکنیک‌هایی که به شما در قطار، هواپیما و اتوبوس کمک می‌کند راحت‌تر و بهتر بخوابید، بسیار مهم است. در ادامه چند تکنیک ساده، اما تأثیرگذار برای بهتر خوابیدن در طول سفر را مرور می‌کنیم.

دیگر ممکن است شما را مسخره یا از این اقدام شما تعجب کنند، به راحتی خودتان فکر کنید، ضمناً از رزرو بلیت در ردیف آخر اجتناب کنید، چراکه نمی‌توانید پشتی صندلی را خم کنید. تنظیم پشتی صندلی تا حد زیادی به شما کمک می‌کند راحت‌تر بخوابید. قبل از خوابیدن کمربند صندلی خود را هم ببندید، چراکه اگر در حین پرواز هواپیما تکان خورد از بیدار شدن ما جلوگیری می‌کند.

انتخاب صندلی معمولاً نقش مهمی در خوابیدن یا نخوابیدن افراد دارد. در اتوبوس از متصدی صدور بلیت بخواهید در جای مناسبی به شما جا بدهد. دو سه ردیف اول و دو سه ردیف آخر معمولاً مناسب نیست. ردیف‌های چهارم و پنجم هم برای اغلب افراد بهترین گزینه است. اینکه کنار شیشه بنشینید یا به سمت راهروی وسط اتوبوس کاملاً به عادات سفر شما بستگی دارد. بعضی‌ها کنار شیشه راحت‌ترند، بعضی کنار راهرو. با این حال اگر حساسیت گوارشی به سفر ندارید، معمولاً کنار شیشه انتخاب بهتری است. هم در زمان بیداری می‌توانید بیرون را ببینید و حوصله‌تان سر نمی‌رود، هم هنگام خوابیدن یک تکیه‌گاه بیشتر از صندلی بغلی‌تان برای تغییر موقعیت سرتان دارید. البته به شرطی که یک بالش کوچک نرم داشته باشید، وگرنه ممکن است با هر تکان اتوبوس از خواب بپرید. در کویچه‌های قطار هم

چشم‌های خود را بپوشانید. برای اغلب افراد، تابیدن نور عملاً خواب را غیرممکن می‌کند. در میان وسایل خود یک چشم‌بند بگذارید تا از این طریق از نور و حواس‌پرتی جلوگیری کنید. این چشم‌بندها در داروخانه‌ها به فروش می‌رسند و قیمت چندانی ندارند، اگر به نور حساسیت دارید و مثل اکثر آدم‌ها در روشنایی نمی‌توانید بخوابید، داشتن یکی از این چشم‌بندها نیاز حیاتی شماست. برای اغلب افراد، صدا هم حکم همان نور را دارد. حین خوابیدن سعی کنید از ورود صدا جلوگیری کنید. زمانی که شما در حال تلاش برای خواب هستید، صدا می‌تواند بسیار مزاحم باشد. یک بسته گوش‌بند فوم ارزان با خود داشته باشید تا موقع خواب بتوانید از آن استفاده کنید. این گوش‌بندها هم قیمت چندانی ندارد و در دسترس است.

برای یک سفر راحت، وسایل راحتی خود را حتماً باید همراه‌تان بیاورید. یک پتوی سبک برای پوشاندن و یک بالش سبک و راحت با خود داشته باشید. این وسایل شانس زیادی به شما می‌دهد که راحت‌تر بخوابید. یک کلاه سبک هم اگر همراه‌تان باشد بد نیست. ممکن است داخل هواپیما یا قطار احساس سرما کنید. برای همین کلاه گزینه مناسبی است. در ضمن می‌تواند از سر و صدا نیز جلوگیری کند. به این فکر نکنید مسافران

روی سمت چپ بدن تان ن خوابید!



براساس تحقیقات صورت گرفته افرادی که روی سمت چپ بدن شان می خوابند احتمال بیشتری دارد که کابوس ببینند! بر همین اساس اگر عادت دارید روی یک طرف بدنتان بخوابید، احتمال اینکه خواب بد ببینید بیشتر است. بر مبنای تحقیقی در سال ۲۰۰۴ که اخیراً دوباره مورد توجه قرار گرفته، افرادی که روی سمت چپ بدنشان می خوابند بیش از کسانی که روی پهلوی راستشان می خوابند، دچار کابوس می شوند. قبل از اینکه عادات خوابیدن تان را تغییر دهید، توجه داشته باشید که این تحقیق تنها با حضور جمعاً ۶۳ نفر انجام شده است.

۴۱ نفر از آنها روی پهلوی راستشان می خوابیدند و ۲۲ نفر روی پهلوی چپ. حدود ۴۱ درصد از کسانی که روی پهلوی چپ می خوابیدند گزارش کرده بودند که دچار کابوس شده اند، و در مقابل از میان کسانی که روی پهلوی راست می خوابیدند، تنها ۱۵ درصد چنین گزارشی داشتند. اگر زیاد دچار کابوس می شوید، اقداماتی هست که می توانید برای مقابله با این موضوع انجام دهید. از جمله اینکه پیش از خوابیدن به خود یادآوری کنید که کنترل رویای تان را در اختیار دارید و می توانید پایان آن را تغییر دهید. همچنین نوشتن از کابوسی که دیده اید و صحبت پیرامون آن با یک متخصص، می تواند به فهمیدن اینکه چرا مغزتان شبها چنین کابوس هایی تولید می کند کمک کند.

باز اگر از ارتفاع نترسید، بالاترین تخت معمولاً بهترین انتخاب برای راحت خوابیدن است. هم سر و صدا کمتر است و هم مزاحمت دیگران. حین سوار شدن به هواپیما هم اگر کمی زودتر خودتان را به فرودگاه برسانید، حین صدور کارت پرواز می توانید از متصدی مربوطه بخواهید صندلی مناسبی برایتان اختصاص دهد. اگر هواپیما کوچک باشد، بهتر است در ردیفی که دو صندلی کنار هم دارد بنشینید، اما اگر همه ردیف ها سه صندلی داشته باشد، سعی کنید یا کنار شیشه باشید یا به سمت راهرو. معمولاً افرادی که وسط می نشینند، شانس کمتری برای خوابیدن دارند.

تغذیه نیز مهم است. حداقل شش تا هشت ساعت قبل از پرواز از خوردن مواد کافئین دار، غذاهای بیش از حد شیرین و چرب و نوشیدنی اجتناب کنید. همچنین لازم است پنج تا شش ساعت قبل از پرواز مقدار زیادی آب بنوشید. علاوه بر این قبل از اینکه تصمیم بگیرید بخوابید دستشویی بروید و خوراکی بخورید. خوابیدن با معده خالی آسان نیست. اگر طبق سوابق قبلی به هیچ عنوان در قطار، هواپیما یا اتوبوس خوابتان نمی برد، با پزشکتان برای مصرف یک قرص خواب آور ضعیف مشورت کنید. فراموش نکنید استفاده بدون نسخه از این نوع داروها ممنوع است و می تواند برای سلامت شما خطرناک باشد. ۱۰ تا ۳۰ دقیقه قبل از خواب می توانید از iPad یا mp3 Player استفاده کنید. با این حال از آهنگ های پرانرژی و با صدای بلند اجتناب کنید. آهنگ های آرام بخش بدون شعر یا صدای طبیعت گوش دهید. شما می توانید صدای طبیعت را به صورت رایگان دانلود کنید.

زمانی که برای خوابیدن تلاش می کنید به یاد داشته باشید اگر نتوانید بخوابید دنیا به پایان نرسیده است. این تنها یک شب از زندگی شماست و شما می توانید از سفرتان لذت ببرید. استرس و فشار در مورد اینکه نمی توانید بخوابید ممکن است شما را خسته تر کند. بنابراین اگر با آرامش چشمانتان را ببندید و برای مدتی استراحت کنید. حتی اگر نتوانید بخوابید این کار احساس بهتری به شما می دهد.



جلوه‌های نجات

صورت‌هایی که مانند ماه شب چهارده می‌درخشند

نبی مکرم اسلام(ص) فرمودند: در روز قیامت لباس‌های بهشتی بسیار زیبایی به افراد خاص می‌پوشانند که یکی از آنها علی بن ابی طالب(ع) است که پیش روی من می‌ایستد و اتم پشت سرم قرار می‌گیرند. هر انسانی که بعد از نمازهای روزانه ده مرتبه بر من و آل من صلوات بفرستد:

۱- در نزد من جای دارد.

۲- مرا می‌بیند.

۳- من او را می‌بینم.

۴- صورتش همانند ماه شب چهارده می‌درخشد.

البته این فیض‌ها در کنار قبولی سایر اعمال است. پس بکوشیم در خودسازی و ذکر صلوات تا سخن دلپذیر رسول الله (صلی الله علیه و آله و سلم) شامل خالمان گردد، انشاءالله.



زنان بارداری که از به دنیا آمدن بچه وحشت دارند، می‌ترسند که فرزند عزیزشان ناقص به دنیا آید، یا دارای مشکلات دیگر باشد، به این داستان توجه کنند. زنی باردار از مکه به مدینه هجرت کرد که به نام مهاجره نامیده شد. او از طی کردن این فاصله دور بسیار وحشت داشت. نزد پیامبر بزرگوار شرف یاب شد. پیامبر عظیم‌الشان اسلام حضرت محمد (صلی الله علیه و آله و سلم) با ذکری مبارک به او آرامش خاصی دادند که بعد از آن ذکر، فرزندش صحیح و سالم به دنیا آمد. این است اثرات ذکر زیاد.

ذکر در انسان ایجاد آرامش می‌کند، به او روحیه می‌دهد، و او را از اضطراب و نگرانی نجات می‌دهد. آن ذکر مبارک که رسول الله (صلی الله علیه و آله و سلم) فرمودند این است:

اللَّهُمَّ صَلِّ عَلَى مُحَمَّدٍ وَآلِ مُحَمَّدٍ كَمَا صَلَّيْتَ عَلَى إِبْرَاهِيمَ وَآلِ إِبْرَاهِيمَ

خدایا بر محمد و خاندان محمد درود بفرست، همان گونه که بر ابراهیم و خاندان ابراهیم درود فرستادی.



روزی یکی از مسلمانان به نام عبدالرحمن بن عوف به سوی مسجد حرکت می‌کرد. مشاهده کرد که رسول اکرم (صلی الله علیه و آله و سلم) در حال خروج از مسجد است. او می‌گوید: به دنبال پیامبر راه افتادم که اتفاق عجیبی را دیدم. آن حضرت به درختی رسیدند و در آنجا رو به قبله قرار گرفتند و به سجده‌ای طولانی رفتند. من فکر کردم که حضرت از دنیا رفته‌اند. در حالی که بی‌تابی می‌کردم بالای سر آن حضرت آمدم. ایشان سر از سجده برداشته فرمودند: ای عبدالرحمن، هنگامی که زیر درخت رسیدم جبرئیل امین بر من نازل شد و گفت: ای رسول خدا، مژده و بشارت می‌دهم که خداوند فرموده: اگر کسی بر تو صلوات بفرستد، من بر او صلوات می‌فرستم و هر کس بر تو سلام گوید، من بر او سلام می‌دهم.



فردی از سرزمین قم به نام عبدالله برای زیارت خانه خدا عازم مکه شد و در سرزمین منا (جایی که قسمتی از اعمال حج در آن انجام می‌گردد)، تعدادی چادر نصب کرد. امام صادق (علیه السلام) با خانواده محترمشان در آنجا حاضر شدند و پرسیدند: این چادرها از آن کیست؟ گفتند: متعلق به عبدالله قمی می‌باشد این چادرها را به خاطر وجود مبارک شما نصب کرده است و به عنوان هدیه از ایشان قبول بفرمائید. امام بزرگوار بر ایشان دعا کرد و سپس هدیه‌ای از گنجینه‌های نور به او بخشیدند.

هدیه این بود که امام (علیه السلام) از خداوند سبحان خواست که توفیق فرستادن صلوات بر محمد و آل محمد را به عبدالله عنایت کند و اثر آن را تا روز قیامت پایدار بدارد.

برگرفته از کتاب جلوه‌های نجات

نوشته عبدالکریم شمشیری (محمد دوست)



ورزش

◀ نجات یافته‌ها از مرگ!

◀ قهرمانانی از جنس «زندگی مشترک»

◀ چرا ناصر حجازی به پرسپولیس نرفت؟

◀ گاف‌های ایرانی در لیگ قهرمانان آسیا



از ایست قلبی رونالدو تا زنده شدن موتومبا؛

نجات یافته‌ها از مرگ!

میشائیل شوماخر

پرفتخارترین راننده فرمول یک جهان با ۹۱ عنوان قهرمانی، روز یکشنبه ۲۹ دسامبر سال ۲۰۱۳ در حال اسکی با پسرش در کوه‌های آلپ بود که دچار سانحه شد، سرش به صخره اصابت کرد و به کما رفت. پس از مراقبت‌های ویژه‌ای که از این ورزشکار مشهور صورت گرفت، در ژوئن سال ۲۰۱۴ از کما خارج شد اما دوران توانبخشی طولانی خود را در خانه پیگیری می‌کند. شوماخر هرچند قادر به صحبت کردن است اما خانواده‌اش اعلام کردند ادامه درمانش دور از چشم عموم انجام می‌شود و با دنیای بیرونی ارتباطی نخواهد داشت.

ریچارد ویرنکوئه

در دهمین روز از ماه اگوست سال ۲۰۰۶ و در حاشیه‌های رقابت‌های دوچرخه‌سواری که در رشته کوه آلپ برگزار شد، این ورزشکار مراکشی با دوچرخه خود حرکات عجیبی انجام می‌دهد که باعث افتادن و برخورد شدید سرش به زمین می‌شود. ویرنکوئه به خاطر این برخورد دچار آسیب‌های جدی در جمجمه و صورتش شده و بعد از عمل طولانی و زدن ۳۲ بخیه به سرش، از مرگ نجات پیدا می‌کند. او در گفتگو با روزنامه «لو» پاریس می‌گوید «تقریباً زندگی‌ام را از دست داده بودم».

ایان تورپ

این شناگر استرالیایی یکی از چهره‌های مطرح ورزشی دنیاست که از حادثه انفجار برج‌های دوقلو نیویورک نجات

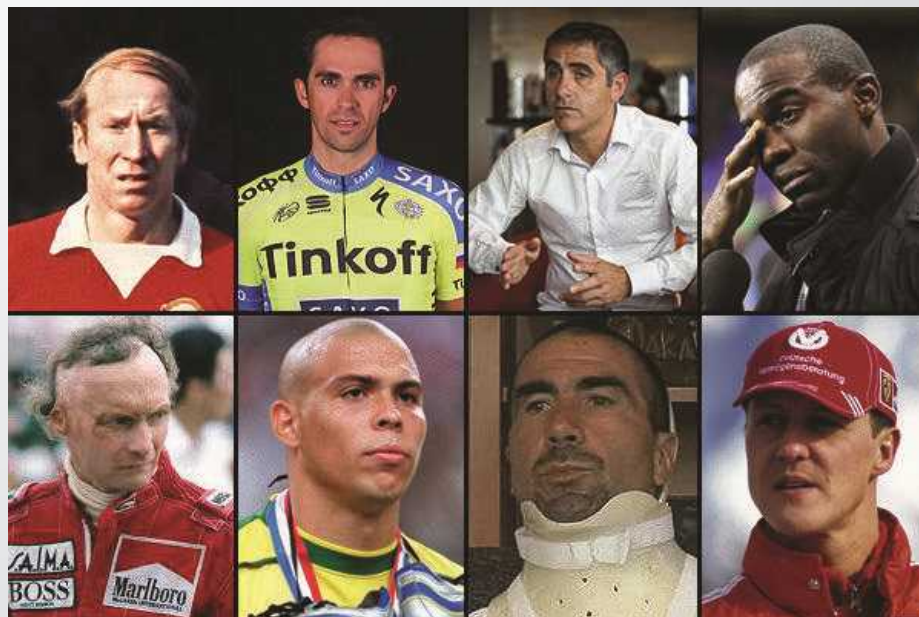
یافت. وی که در روز ۱۱ سپتامبر سال ۲۰۰۱ برای بازدید از برج‌های دوقلو دعوت شده بود، در نزدیک‌های این محل یادش می‌افتد که دوربینش را در هتل جا گذاشته است. «ایان» وقتی به محل اقامت خود در نیویورک باز می‌گردد، متوجه انفجار این دو برج از طریق تلویزیون می‌شود و خود را فردی خوش شانس می‌داند که در محل حادثه حضور نداشت.

لوک آلفند

اسکی‌باز بازنشسته فرانسوی به خاطر علاقمندی به سرعت و هیجان، در مسابقات پاریس - داکار شرکت کرد. در ۲۸ ژوئن ۲۰۰۹ با موتورسیکلت تصادف سختی می‌کند، روی گردنش به زمین افتاده آسیب جدی می‌بیند؛ هرچند سریعاً به بیمارستان منتقل شده و از مرگ نجات پیدا می‌کند. «لوک» این اتفاق را اینگونه تشریح کرد: «بعد از تصادف، هیچ احساسی در قسمت بالای بدنم نداشتم و به مرگ بسیار نزدیک بودم اما بعد از آن لحظات بسیار تلخ، به زندگی برگشتم».

رونالدو

بازی فینال جام جهانی ۱۹۹۸ بین دو تیم فرانسه و برزیل یک روز فراموش نشدنی در دنیای فوتبال است. در جریان برگزاری آن مسابقه گفته می‌شد رونالدو ستاره فوتبال جهان با کشیدگی عضله روبرو شده اما در سال ۲۰۱۲ پزشک وقت تیم برزیل، این مساله را به چالش کشید و اتفاق واقعی را افشا کرد. او گفت: «برای آن



«حادثه خبر نمی‌کند» این جمله را بارها و بارها شنیده‌ایم؛ شاید در مورد آن فکر کرده‌ایم و شاید به راحتی از کنار آن عبور کرده‌ایم اما هرکسی در زندگی خود اتفاق‌های غیرمنتظره کم یا زیادی را تجربه کرده است. در این بین ورزشکاران، در میان شادی‌های پیروزی و غم‌های شکست، با اتفاق‌هایی روبرو می‌شوند که در مدت زمانی مشخص و یا برای همیشه آنها را از دنیای حرفه‌ای و قهرمانی دور می‌کند. مصدومیت و یا حوادث غیرمنتظره، این اتفاق‌ها را شامل می‌شود. البته برخی از این حوادث ورزشکاران را تا پای مرگ می‌کشاند اما آنها به شکل معجزه‌آسایی به زندگی برمی‌گردند؛ هرچند برخی دیگر نمی‌توانند به دنیای حرفه‌ای باز گردند و برخی دیگر زودتر از نظر پزشکان در رقابت‌های ورزشی شرکت می‌کنند. در زیر به اتفاق‌های معروفی که برای چهره‌های مطرح ورزش دنیا رخ داده، اشاره می‌کنیم:



دوچرخه‌سوار بودند، بعد از ۳ هفته و به شکلی معجزه آسا از کما خارج شد و بعد از ۷ ماه دوباره به ورزش حرفه‌ای بازگشت.

نیکلاس اندرس لائودا

یکی دیگر از چهره‌های مشهور مسابقات فرمول یک جهان است که سه مرتبه قهرمانی جهان را در کارنامه دارد. در اواسط تابستان سال ۱۹۷۶ در جایزه بزرگ آلمان، خودروی فراری‌اش در پیست نوربرگرینگ، به دلیل نقص فنی از مسیر منحرف شده و به طرز وحشتناکی در شعله‌های آتش می‌سوزد. درحالی‌که همه نگران وضعیت این ورزشکار بودند، بر اثر این آتش سوزی تنها گوش چپ، مژه‌ها و موهایش سوخته و دچار مشکلات ریوی می‌شود. شش هفته پس از این حادثه اما لائودا در گرندپری ایتالیا حضور یافت و در کمال حیرت تماشاچیان و دیگر تیم‌ها، در مقام دوم قرار گرفت.

پاتریس مومبا

هافبک ۲۳ ساله تیم بولتون در جریان بازی با تاتنهام در جام حذفی انگلستان دچار ایست قلبی شد. این بازیکن ۷۸ دقیقه عملاً در حالت مرگ قرار داشت ولی در نهایت زنده ماند. او ۴۰ روز در بیمارستان بستری شد و بعد از پشت سر گذاشتن دوران نقاهت، برای مدتی کوتاه به میادین فوتبال برگشت اما سرانجام به توصیه پزشکان، با دنیای فوتبال خداحافظی کرد. او این واقعه را این چنین تشریح کرد: «چیزی شبیه رویا بود و احساس کردم در آسمان معلق هستم. می‌توانستم بازیکنان تاتنهام را ببینم که اطرافم می‌دوند اما دو ضربه محکم احساس کردم. هم‌هانش همین بود. سیاهی و دیگر هیچ. من مرده بودم.»

بازی مهم، قلب رونالدو برای دقایق از حرکت می‌ایستد اما تلاش پزشکان باعث بازگشتش به زندگی می‌شود. شاید به همین دلیل بود که این ستاره بزرگ فوتبال در فینال جام جهانی فرانسه نتوانست انتظارات را برآورده کند.

لوران یالبرت

این چهره معروف در ورزش فرانسه در سال ۲۰۱۳ و زمانی که بصورت تفریحی در حال دوچرخه‌سواری بود، با یک ماشین تصادف می‌کند که راننده پیر آن دچار حمله قلبی شده بود. او دقایقی زیر ماشین می‌ماند اما نجات پیدا می‌کند، هرچند از ناحیه دست و کمر دچار شکستگی می‌شود. البته فشار روحی که از این تصادف به لوران وارد می‌شود، از صدمات تصادف بیشتر بود. او یک مرتبه هم در جولای ۹۴ و در نخستین مرحله از تور دو فرانس دچار مصدومیتی شد که همه را نگران کرد.

بابی چارلتون

سیاه‌ترین روز تاریخ تیم فوتبال منچستر یونایتد در ششم فوریه سال ۱۹۸۵ رقم خورد. پس از بازی مقابل ستاره سرخ بلگراد، هواپیمای حامل بازیکنان این تیم انگلیسی دقایقی بعد از برخاستن، در شهر مونیخ آلمان سقوط کرد. ۲۰ نفر از ۴۴ سرنشین هواپیما، جان باختند اما بقیه سرنشینان که به شدت آسیب دیده و بیهوش شده بودند، به یکی از بیمارستان‌های شهر مونیخ منتقل شدند که سه نفر نیز در بیمارستان جان باختند. در این بین بابی چارلتون یکی از بازماندگان این حادثه بود که توانست با تلاش مدیران باشگاه، از انحلال منچستر یونایتد جلوگیری کند.



آلبرتو کونتادور

دوچرخه‌سوار مشهور اسپانیایی که در سال ۲۰۱۲ به خاطر استفاده از مواد نیروزا به مدت ۲ سال محروم شد، در جریان تور استوریاس سال ۲۰۰۴، تعادلش را از دست داد و به زمین افتاد، صحنه‌ای که همگان را نگران کرد. البته او پس از این مصدومیت تلخ، بلافاصله راهی بیمارستان شد و به کما رفت. درحالی‌که پزشکان و ورزش‌دوستان نگران وضعیت این

با زوج‌های ورزشی ایران بیشتر آشنا شوید

قهرمانانی از جنس «زندگی مشترک»

بر روی صفحه شطرنج با آن مهره‌های سیاه و سفیدش ادامه دارد و شایسته و احسان تا امروز برنده آن بوده‌اند.

۲- آتوسا و سعید؛ یک ازدواج تمام فوتبالی

آن روزها وقتی ناصر خان فهمید سعید رضانی قصد خواستگاری از دخترش را دارد سرمربی ذوب آهن بود. سعید خیلی دلهره داشت و موضوع را از طریق اصغر حاجیلو به گوش ناصر خان رسانده بود. حجازی در سال ۷۷ سرمربی ذوب آهن شد، یعنی تیمی که سعید رضانی هم در آن بازی می کرد. آتوسا می گوید وقتی پدر مرحومش فهمید سعید رضانی چه قصدی دارد در تمرینات بیش از هر بازیکن دیگری به او سخت می گرفت. اما همه این سختی ها برای سعید رضانی یک پایان شیرین داشت. عاقبت ناصر حجازی با خواستگاری سعید موافقت کرد و این بازیکن سابق ذوب آهن درست در روز تولدش به خواستگاری آتوسا رفت، اتوسایی که آن روزها تنها ۱۸ سال داشت. تنها دختر ناصر حجازی مدتی بعد پاسخ مثبت خود را داد تا یکی از ورزشی ترین پیوندهای ایران انجام

۱- شایسته و احسان؛ زندگی روی صفحه

شطرنج

یک زندگی با فیل و رخ و اسب. سربازها که جای خود دارند. شاه و وزیر که دیگر جایگاهشان از همه بالاتر است. شایسته قادرپور و احسان قائممقامی حالا در این صفحه شطرنج زندگی می کنند و با دیپلماسی مهره‌ها پیش می روند. این زوج تحصیلکرده و البته خوشنام تمام زندگی شان در شطرنج خلاصه شده. آن طور که خودشان می گویند روزانه هشت تا ۱۰ ساعت از وقتشان را به شطرنج و تمرینات مخصوص آن اختصاص می دهند. شایسته البته در تمام این سال ها بهترین مربی ایران را در کنار خود داشته است. این مربی همان کسی است که باعث شد شایسته به بهترین شکل ممکن در شطرنج پیشرفت کند و به مقام استاذبزرگی شطرنج برسد. چهار سال پیش از آن که این زوج شطرنج باز ازدواج کنند شایسته تمرینات خود را زیر نظر مربی ای آغاز کرد که بعدها همسر او شد. دو استاد بزرگ بین المللی شطرنج زیر یک سقف به خوبی با هم زندگی می کنند و هیچ مشکلی هم وجود ندارد. زندگی



هیلدا احسانی خواه
روزنامه نگار

یک زن و شوهر ممکن است از جهات مختلف شباهت های زیادی با یکدیگر داشته باشند. شباهت از لحاظ فرهنگی، اجتماعی، خانوادگی، تحصیلی، موقعیت مالی و ده ها مورد جالب و جذاب دیگر. اما یکی از هیجان انگیزترین شباهت های زن و شوهری، ورزشکار بودن هر دو نفر است. یک زندگی تمام ورزشی چگونه می تواند باشد؟ به خصوص اگر قرار باشد هر دو در سطح حرفه ای فعالیت کنند و ایا بنا به تیم ملی هم دعوت شده باشند. ورزش ایران پر از زوج های ورزشی است.

برخی از این زوجها در یک رشته ورزشی فعالیت می کنند. برخی دیگر رشته های ورزشی شان متفاوت است. عده ای دیگر از این زوجها ممکن است هر دو ملی پوش باشند و در برخی دیگر فقط یکی از زوجین در سطح ملی فعالیت می کند. به هر حال هر چه هست تعداد این زوج های ورزشی در ورزش ایران آمارش هر سال بالاتر می رود. با مطرح ترین زوج های ورزشی ایران در ادامه آشنای شویم:

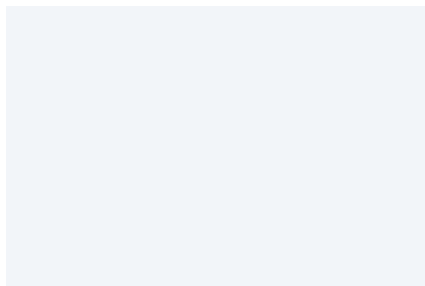


کارگاه

[۶۴]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۲۱ - بهمن ماه ۱۳۹۴



تیم شهرداری ارومیه بازی می کند یکی از پدیده های والیبال ایران در سال ۹۰ محسوب می شود. مهتا که زمانی که یکی از برترین بازیکنان والیبال بانوان محسوب می شد چند وقتی با افت فاحش در والیبال روبه رو شده بود و دلیلش چیزی نبود جز به دنیا آمدن دخترش جانان. جانان کوچولو فروردین سال ۹۲ به دنیا آمد و یک دنیا خوشبختی به پدر و مادرش بخشید. البته مهتا محمدی بعد از چند ماه دوباره تمرینات سخت را شروع کرد و اکنون دوباره به فرم آمادگی قبلی برگشته است.

۴- سپیده و هادی؛ یک مهمان کوچولو

در دنیایی که به فوتبال خلاصه شده است خیلی جالب می شود که پای یک عضو جدید و البته کوچک هم وسط بیاید. سپیده نزهتی و هادی تامینی از معدود زوج های فوتبالی ورزش کشور هستند که البته این اواخر با بچه دار شدن بیشتر مورد توجه قرار گرفته اند. جالب است بدانید سپیده نزهتی دخترعموی محمد نزهتی بازیکن تیم ملوان بندرانزلی است.

سپیده و هادی حالا یک دختر کوچک دارند که زندگی را برای آنها شیرین تر کرده است. در حالی که تولد یک فرزند مسئولیت ها را بیشتر می کند سپیده نزهتی تصمیم گرفته به زودی تمرینات خود را آغاز کند تا بتواند دوباره برای تیم ملوان بندرانزلی به میدان برود و البته شانس خود را برای حضور مجدد در تیم ملی فوتبال ایران امتحان کند و در این میان بازیکن سابق تیم های سپاهان و ملوان که هم اکنون در مس کرمان بازی می کند بزرگ ترین مشوق همسرش است.

۵- مهرور و حمیدرضا؛ یک زوج رزمی کار

به این می گویند یک زندگی تمام رزمی. مهرور خواهر هادی ساعی

شود. دختری که خود فوتسالیست بود و پدر و برادری فوتبالیست داشت با مردی که بازیکن ذوب آهن به شمار می رفت پای سفره عقد نشست. البته یکی از شروط آتوسا برای ازدواج ادامه فوتسال بود، اتفاقی که مدتی بعد با تولد فرزندش یعنی امیرارسلان مدتی به بایگانی سپرده شد.

۳- مهتا و پوریا؛ یک دنیا خوشبختی با جانان

چهار سال پیش در یکی از مناطق جنگلی چیتگر تهران غوغایی بر پا بود. دو ستاره والیبال تصمیم گرفته بودند با هم ازدواج کنند تا پای چهره های ورزشی متعددی به مراسم آنها باز شود. پوریا فیاضی آن روزها ستاره تیم ملی بود و مهتا محمدی یکی از برترین ستاره های والیبال بانوان. یک ازدواج تمام والیبالی که پوریا و مهتا برای آن لحظه شماری می کردند. پوریا که در

یک زندگی با فیل ورخ و اسب. سربازها که جای خود دارند. شاه و وزیر که دیگر جایگاهشان از همه بالاتر است. شایسته قادر پور و احسان قائم مقامی حالا در این صفحه شطرنج زندگی می کنند و با دیپلماسی مهره ها پیش می روند. این زوج تحصیل کرده و البته خوشنام تمام زندگی شان در شطرنج خلاصه شده.



دیگری برای خود انتخاب کرد. این مسیر به بزرگ‌ترین موفقیت‌ها ختم شد. وارد شدن به این مسیر زهرا را به طرف تیراندازی با کمان کشاند، استعدادهایش را نشان داد، به سرعت به تیم ملی رسید، حضور در رقابت‌های جهانی و پارالمپیک را تجربه کرد و در نهایت حماسه بزرگی را رقم زد و به عنوان یک ورزشکار معلول سهمیه رقابت‌های المپیک ۲۰۱۶ برزیل را به‌دست آورد. از المپیک ۲۰۱۲ تا المپیک ۲۰۱۶ راهی طولانی بود. زهرا در این راه کسی را در کنار خود داشت که در دهکده رقابت‌های المپیک ۲۰۱۲ با او ازدواج کرده بود؛ رهام شهبانی‌پور. رهامی که مثل زهرا در یک حادثه ویلچرنشین شد و رهامی که مثل زهرا ورزشکار رشته تیروکمان است. زهرا و رهام اشتراکات زیادی با یکدیگر دارند و می‌توان حدس زد این دو چه زندگی خوبی در کنار یکدیگر دارند.

۸- نیلوفر و مجتبی؛ پیوند بابلی - کرمانی

نیلوفر ابراهیمی در صدرنشین کنونی لیگ برتر والیبال بانوان یعنی گاز تهران بازی می‌کند. این سرعتی زن کرمانی عضو تیم ملی والیبال بانوان هم هست. از آن سو همسرش مجتبی میرزاجانیپور که اصلیتی بابلی دارد قدرتی زن پیکان و تیم ملی والیبال است. یک زوج تمام والیبالی. یک زوج حرفه‌ای و یک زوج ملی‌پوش. با این اوصاف و با توجه به برگزاری اردوهای تیم ملی و با توجه به بازی‌های فشرده لیگ برتر باید حساب کرد که نیلوفر و مجتبی در هفته چند بار همدیگر را می‌بینند؟! اولین اردوی ورزشی میرزاجانیپور بعد از متاهل شدن، چند روز بعد از مراسم ازدواج او با نیلوفر ابراهیمی بود. آن‌ها سوم فروردین مراسم ازدواج برگزار کردند و میرزاجانیپور هفتم فروردین، همراه تیم ملی به لیگ جهانی رفت. به هر حال یک ازدواج تمام ورزشی این دردسرها را دارد، دردسرهایی که نیلوفر و مجتبی تا امروز به خوبی با آن کنار آمده‌اند.

۹- مهسا و محسن؛ ۲ قهرمان زنجان

یکی دیگر از زوج‌های پرافتخار ورزشی ایران محسن محمد سیفی و مهسا جاور هستند. اولی قهرمان ووشوی دنیاست که در کارنامه‌اش دو مدال طلای بازی‌های آسیایی ۲۰۱۰ و ۲۰۱۴، یک طلای جام جهانی و یک نقره رقابت‌های جهانی دیده می‌شود و دومی قهرمان قایقرانی که در بازی‌های آسیایی اینچئون صاحب مدال برنز شد. مهسا یکی از بهترین‌های رویینگ ایران است که تا به حال شش نشان از مسابقات قهرمانی آسیا در کارنامه دارد. این دو تازه عروس و داماد ورزش ایران تنها یک سال است که زندگی مشترک را شروع کرده‌اند. محمدسیفی و مهسا جاور اما نه نسبتی داشتند نه هم رشت‌های بودند، آنها یک وجه مشترک دارند و آن این‌که هر دو زنجان‌ها هستند.



در دنیایی که به فوتبال خلاصه شده است خیلی جالب می‌شود که پای یک عضو جدید و البته کوچک هم وسط بیاید. سپیده نزهتی و هادی تامینی از معدود زوج‌های فوتبالی ورزش کشور هستند که البته این اواخر با پیچ‌دار شدن بیشتر مورد توجه قرار گرفته‌اند. جالب است بدانید سپیده نزهتی دخترعموی محمد نزهتی بازیکن تیم ملوان بندرانزلی است.

قهرمان تکواندوی ایران است که سابقه حضور در المپیک را هم دارد. همسرش حمیدرضا قلی‌پور نیز قهرمان ووشوی جهان است. این زوج مدت زمان زیادی نیست که ازدواج کرده‌اند. پیوند تمام رزمی آنها نیز فرمول پیچیده‌ای نداشت. یک نسبت دور فامیلی، یک زمینه تقریباً مشترک ورزشی، یک خواستگاری سنتی و در نهایت ازدواج. این زوج کاملاً شرایط دیگر را درک می‌کنند و به‌خصوص قلی‌پور از بابت این موضوع خوشحال است چراکه در حال حاضر بیشتر این حمیدرضاست که درگیر مسابقات و اردوهای تیم ملی است. حضور مهروز در تکواندو خیلی وقت است که کمرنگ شده، اما تکواندو را به‌طور کامل از زندگی خود محو نکرده است. او برنامه‌هایی دارد و می‌خواهد با کار مربیگری به تکواندو برگردد هر چند همین الان هم شاگردانی دارد.

۶- لیلا و پیمان؛ یک دنیا عشق با دوومیدانی

پرتاب وزنه برای لیلا رجبی خیلی بیشتر از یک رشته ورزشی مفهوم دارد. پرتاب وزنه دنیای لیلا را زیر و رو کرد. این رشته ورزشی لیلا را به ایران کشاند، باعث شد نام واقعی‌اش را تغییر بدهد، مسلمان شود و با یک ورزشکار ایرانی به نام پیمان رجبی ازدواج کند. پرتاب وزنه باعث شد تا این بانوی بلاروسی‌الصل چند سالی در بوشهر زندگی کند و به المپیک برود و نخستین مدال آسیایی را برای ایران بگیرد. نام اصلی او تاتسیانا ایلپوشچانکا است و در بلاروس متولد شده. تاتسیانا در زمان برپایی یکی از اردوهای تیم ملی ایران در بلاروس با پیمان رجبی، دوندۀ دوی سرعت ایرانی آشنا شد و در سال ۱۳۸۶ با او ازدواج کرد و پس از دریافت تابعیت ایرانی و گرایش به دین اسلام، با نام لیلا رجبی در ایران زندگی می‌کند. به هر حال لیلا و پیمان را می‌توان یکی از موفق‌ترین زوج‌های ورزشی ایران معرفی کرد، زوجی که شوهر بیشتر در نقش مشوق بود و زن در نقش یک ورزشکار مدال‌آور.

۷- زهرا و رهام؛ خوشبختی بر روی ویلچر

مسیر زندگی زهرا نعمتی در همان روزی که تصادف کرد عوض شد. همان روزی که کمرش شدیداً آسیب دید، همان روزی که او برای همیشه توانایی راه رفتن را از دست داد. تا پیش از آن زهرا تکواندوکار بود. ولی تصادف او را زمینگیر کرد، اما ناامید نکرد. زهرا ایستاد و مسیر

چرا ناصر حجازی به پرسپولیس نرفت؟!



حساسیت‌های مرحوم حجازی همواره او را شخصیتی مغرور در جامعه فوتبال معرفی کرده بود به طوری که هرگاه او حس می‌کرد حشش ضایع شده از همراهی تیمش جلوگیری می‌کرد و یکی از این حوادث در سال ۱۳۵۱ او را تا آستانه حضور در پرسپولیس کشاند. در سال ۱۳۵۱ هنوز حساسیت‌های زیادی روی انتقال از پرسپولیس به تاج و بالعکس وجود نداشت چنانچه در همان سال‌ها اکبر افتخاری، داریوش مصطفوی و منصور رشیدی بین دو باشگاه رد و بدل شده بودند؛ ناصر حجازی در سال ۱۳۵۱ چنان خوب کار کرده بود که در بازی ایران - کره شمالی سرمربی حریف با تحسین ناصر حجازی عنوان کرده بود: «حجازی یکی از خدایان شماس و شما با این خدایان توانستید با ما مساوی کنید.» حجازی در بهار ۱۳۵۱ چنان محبوب بود که وقتی در جام‌ملت‌های آسیا و در بازی ایران - کامبوج برای ایران پناhtی گرفته شد، بازیکنان تیم ملی از حجازی خواستند که او ضربه پناhtی را بزند و البته حجازی ضربه را به صورت نمایشی زد و توپ به بالای دروازه رفت و تماشاگران تیم میزبان یعنی تایلند که تصور می‌کردند ایران در حال تحقیر حریف هستند، تا پایان جام بازیکنان تیم ملی ما را هو می‌کردند.

عسگر خانی و بهرام مودت داشت که چند ماه قبل منصور رشیدی را مازاد اعلام کرده و این گلر جذب تیم تاج شده بود و حجازی می‌خواست به گونه‌ای متفاوتی یکی اعلام کند تیمی که ۴ گلر داشته و رشیدی را بیرون کرده مرا به عنوان گلر اول می‌خواسته که البته این ادعا نادرست هم نبود چرا که ناصر حجازی نه تنها از تمام گلرهای پرسپولیس بلکه از تمام دروازه‌بان‌های آسیایی در آن دوران بهتر بود. حجازی در سال ۵۳ و ۵۴ بار دیگر هم مورد درخواست باشگاه پرسپولیس واقع شد و این بار درگیری او با رایکوف که هنوز با حجازی مشکل داشت، باعث شد حجازی از تاج جدا شده اما به جای پرسپولیس به باشگاه دوباره بازگشایی شده شهباز برود. این انتقال هم البته جای حرف و حدیث داشت چرا که شهباز یا همان شاهین به گونه‌ای تاریخی برادر خوانده پرسپولیس محسوب می‌شد و نفراتی مثل ناظم گنجاپور، محراب شاه‌رخ و حسین کلانی به محض دریافت دوباره مجوز فعالیت باشگاه شاهین به این تیم برگشته بودند اما درگیری با تاج و کیسه سرشل شهبازی‌ها باعث شد که نه تنها حجازی بلکه دو ستاره دیگر خط حمله تاج یعنی غلامحسین مظلومی و محمدرضا عادلخانی هم به تیم فوتبال شهباز بروند. ناصر حجازی در ابتدای سال ۵۹ از شهباز خارج شد و مدتی کوتاه با پرسپولیس تمرین کرد و حتی در دیدار دوستانه پرسپولیس با زندان قزل‌حصار در سال ۵۹ برای سرخپوشان بازی کرد. اما در پاییز سال ۵۹ بنا به درخواست تاجی‌های قدیمی مثل حسن ترابپور و منصور پورحیدری به تاج که حالا استقلال نامیده می‌شد، بازگشت.

حجازی که به خاطر نقش بارزش در صعود به المپیک مونیخ و قهرمانی در جام‌ملت‌های ۱۹۷۲ آسیا انتظار داشت که در سطح ملی و باشگاه تاج بیشتر او را مورد تحسین قرار داده و پاداشی در خور به او بدهند، نه تنها با این رفتار مورد نظر مواجه نشد که ناگهان متوجه شد در تیم تاج رایکوف سرمربی بالکانی این تیم از وجود او و منصور رشیدی در تیم ملی به صورت تنابویی استفاده می‌کند. تصمیمی که حجازی اصلاً آن را بر نمی‌تابید و بخاطر آن شروع به رفتارهای پرخاشگرانه کرد. فراموش نکنید که در بهار سال ۵۱ ناصر حجازی تنها ۲۲ سال داشت؛ همان زمان که تیم ملی در آستانه سفر به المپیک مونیخ بود، با اعتراض بازیکنانی مثل ناصر حجازی، حسین کلانی و غلامحسین مظلومی مواجه شد که از فدراسیون فوتبال مطالبه پاداش می‌کردند. البته این ۳ و بخصوص کلانی بازیکنان پول دوستی نبودند و فقط انتظار داشتند که فدراسیون به بازیکنانی که در ۳، ۴ ماه به المپیک صعود کرده، قهرمان جام‌ملت‌ها شده و در جام جهانی کوچک بازی‌های آبرومندانه‌ای انجام داده بودند، بیشتر بها دهد. اما فدراسیون در مسیر اصولگرایی این ۳ را از فهرست مسافران المپیک خط زد. ناصر حجازی که از لحاظ روحی روزهای خوبی را نداشت، اعتراضات خود را ادامه داد و این بار در نشریات پرده از پیشنهاد پرسپولیس برداشت و اعلام کرد به خاطر تیمش حاضر به قبول پیشنهاد بسیار خوب تیم پرسپولیس نبوده است. یکی از دلایلی که حجازی درباره این انتقال به رشته سخن کشید این بود که پرسپولیس خود آنقدر دروازه‌بان خوب مثل هادی طاووسی، عزیز اصلی، مهدی

وقتی استقلال، سپاهان و ذوب آهن به شکلی عجیب حذف شدند

گاف‌های ایرانی در لیگ قهرمانان آسیا

شد. در سال ۲۰۱۰ هم ذوب آهن با حذف قهرمان و نایب قهرمان سال ۲۰۰۹ تا فینال پیش رفت اما در بازی نهایی با نتیجه ۳ بر یک برابر ایل‌هواچونما کره جنوبی شکست خورد تا از بالابردن جام قهرمانی محروم شود.

در این شرایط فوتبال دوستان ایران امیدوارند در جام چهاردهم که سپاهان اصفهان و تراکتورسازی تبریز قهرمان و نایب قهرمان لیگ و ذوب آهن اصفهان قهرمان جام حذفی بصورت مستقیم و نفت تهران با حضور در پلی آف، به مصاف رقبای آسیایی خود می‌روند، به ناکامی فوتبال باشگاهی کشورمان در کسب جام قهرمانی لیگ قهرمانان آسیا پایان داده شود.

افت امتیازها و کاهش سهمیه‌ها

بعد از پایان ششمین دوره لیگ قهرمانان در سال ۲۰۰۸، کمیته برگزاری این رقابت‌ها تصمیم گرفت با بررسی وضعیت کشورها و اعطای امتیازهای خاص، سهمیه کشورها در جام هفتم را مشخص کند. بر این اساس در سال ۲۰۰۹ فوتبال ایران با کسب ۳۴۰ امتیاز، ۴ سهمیه مستقیم گرفت تا تیم‌های اول تا سوم لیگ و قهرمان جام حذفی‌اش در این جام حضور یابند و برای دو فصل بعد این سهمیه‌ها تغییر نکرد. در سال ۲۰۱۲ اما با کاهش

از ۲۰ بهمن‌ماه و با تقابل نفت ایران با الجیش قطر در مرحله پلی آف چهاردهمین دوره لیگ قهرمانان آسیا بصورت رسمی برای فوتبال ایران آغاز شد؛ آن هم در شرایطی که در دوره‌های گذشته اتفاقات تلخی برای نمایندگان کشورمان در این جام رخ داده است که در زیر به برخی از آن‌ها اشاره می‌کنیم:

تنها دو نایب قهرمانی!

در سیزده دوره گذشته لیگ قهرمانان آسیا سپاهان ۹ مرتبه، استقلال ۷ مرتبه، پرسپولیس ۵ مرتبه، ذوب آهن ۴ مرتبه، صبا با دو نام صباپتری و صبا قم ۳ مرتبه، تراکتورسازی تبریز و فولادخوزستان هر کدام ۲ مرتبه و تیم‌های پاس تهران، سایپا کرج، مس کرمان و نفت تهران هر کدام یک مرتبه به عنوان نماینده ایران در این رقابت‌ها حضور داشته‌اند اما به غیر از کسب دو عنوان نایب قهرمانی در سال ۲۰۰۷ توسط سپاهان و ۲۰۱۰ توسط ذوب آهن، توفیق دیگری برای کشورمان به ارمغان نیاورده‌اند. در سال ۲۰۰۷ تیم سپاهان هرچند با برتری برابر الوحده امارات در مرحله نیمه نهایی، به عنوان نخستین و تنها تیم ایرانی جواز حضور در جام باشگاه‌های جهان را بدست آورد اما در فینال در دو بازی رفت و برگشت با نتیجه ۳ بر یک مغلوب اوراواردز ژاپن

فوتبال باشگاهی در آسیا از هفتم بهمن‌ماه ۹۹ ساله شد؛ آن هم با برگزاری مرحله نخست پلی آف چهاردهمین دوره لیگ قهرمانان آسیا، مسابقاتی که سال‌هاست حسرت قهرمانی در آن، بر دل تیم‌ها و هواداران ایرانی باقی مانده است. تیم پاس تهران آخرین قهرمان ایران در قاره کهن بود، تیمی که در سال ۱۹۹۳ با برتری یک بر صفر برابر الشباب عربستان قهرمان جام باشگاه‌های آسیا شد، رقابتی که از سال ۲۰۰۳ با جام در جام آسیا تلفیق شد تا لیگ قهرمانان آسیا بصورت رسمی شکل بگیرد.

البته در پایان رقابت‌های سال ۲۰۰۲-۰۳ و با الگوبرداری از فوتبال اروپا، به جای برگزاری جام باشگاه‌ها با حضور قهرمانان لیگ کشورها، جام در جام که با شرکت قهرمانان جام حذفی کشورها برگزار می‌شد و سوپر جام که قهرمان جام باشگاه‌ها و جام در جام برابر هم صف آرایی می‌کردند، لیگ قهرمانان آسیا راه‌اندازی شد. در ابتدا قهرمانان لیگ و جام حذفی کشورها در این جام شرکت می‌کردند اما از سال ۲۰۰۹ بر اساس امتیازهای کمیته برگزاری جام، کشورها حداکثر ۴ سهمیه برای حضور در این جام بدست می‌آوردند. البته از سال ۲۰۰۴ کنفدراسیون فوتبال آسیا برای حمایت از تیم‌های درجه دوم و سوم این قاره که فرصت حضور در لیگ قهرمانان آسیا را نداشتند، رقابت‌هایی تحت عنوان AFC Cup را برگزار می‌کند تا آن‌ها بتوانند با حضور در این جام، شانس جبران عقب افتادگی‌های خود را داشته باشند.





یک اشتباه عجیب باعث رقم خوردن آبروریزی بزرگ شد تا حتی نایب قهرمانی سپاهان در آسیا هم باعث فراموش شدن آن اتفاق تلخ نشود. ارسال دیر هنگام مدارک تیم استقلال به AFC باعث شد این تیم با تصمیم AFC از لیگ قهرمانان آسیا حذف شود، تیمی که مقدار نجف‌نژاد مدیرعاملش بود و امیر قلعه‌نویی به عنوان رئیس سازمان فوتبال و صمد مرفاوی با سمت سرمربی در آن تیم فعالیت می‌کردند. بعد از این اتفاق تلخ، قلعه‌نویی اعلام کرد مدارک استقلال روز ۲۱ بهمن‌ماه ارسال شده اما نجف‌نژاد روز ۲۲ بهمن‌ماه، آخرین روز تعیین شده از سوی AFC برای ارائه مدارک، را زمان ارسال مدارک این باشگاه عنوان کرد. اما عجیب‌ترین بخش این پرونده، ارسال مدارک با پست عادی (!) به جای پست DHL بود که باعث رقم خوردن این آبروریزی بزرگ شد. تذکر عباس ترابی‌ان مسئول ستاد لیگ قهرمانان در باشگاه استقلال و همچنین شاهین رحمانی عضو ایرانی دفتر ارتباطات کنفدراسیون فوتبال آسیا به مسئولان استقلال برای ارسال به موقع مدارک هم نتیجه بخش نبود تا آبی‌پوشان به خاطر اشتباه مسئولان، به راحتی از آن جام کنار گذاشته شوند. خیلی‌ها معتقد هستند قلعه‌نویی به خاطر جذب یک مهاجم خارجی اجازه نداد فهرست استقلالی‌ها به موقع ارسال شود، فردی که در آن روزها در پاسخ به خبرنگاران در مورد دلیل ارسال با تاخیر مدارک آبی‌ها جمله فراموش نشدنی «نگران نیستیم؛ فووش جریمه می‌دهیم!» را به کار برد.

کارت زردی که باعث حذف سپاهان شد!

رحمان احمدی در مرحله گروهی نهمین دوره لیگ قهرمانان آسیا عضو تیم پرسپولیس بود و در مرحله دوم به برای پوشش خلاء جدایی سیدمهدی رحمتی، به تیم سپاهان پیوست. احمدی به خاطر دریافت اخطار در آخرین بازی پرسپولیس در مرحله گروهی برابر الوحده

امتیازها، ۲ سهمیه مستقیم و ۲ سهمیه حضور در پلی‌آف به فوتبال باشگاهی ایران تعلق گرفت و تیم‌های دوم و سوم لیگ ایران به رقابت‌های پلی‌آف رفتند. این اتفاق در حالی رقم خورد که ابتدا کنفدراسیون فوتبال آسیا اعلام کرد فوتبال ایران ۳ سهمیه مستقیم و یک سهمیه غیر مستقیم دارد اما فردای همان روز کمیته اجرایی AFC تعداد سهمیه‌های ایران را به دو سهمیه قطعی و دو سهمیه غیر مستقیم کاهش داد؛ آنهم به علت بی‌توجهی به هشدارها در خصوص حل مشکلات سخت‌افزاری و مسائل دیگر در باشگاه‌های ایران. مسئولان ایران برای پوشش اشتباه خود به AFC اعتراض کردند اما در نهایت مشخص شد، مشکلات داخلی باعث کاهش سهمیه ایران از ۴ به ۲+۲ شده است. یک‌سال بعد فوتبال ایران با افزایش امتیازش به ۸۱۳/۵، توانست ۳ سهمیه مستقیم و یک سهمیه حضور در پلی‌آف را کسب کند اما در سال ۲۰۱۴ امتیاز کشورمان با ۹۰۸/۴۷، دوباره ۴ سهمیه کامل را بدست آورد. در سال ۲۰۱۵ دوباره نحوه امتیازدهی تغییر کرد و ایران با بدست آوردن ۹۷۴/۸۰ امتیاز دوباره ۳ سهمیه مستقیم و یک سهمیه حضور در پلی‌آف گرفت. البته به هیچ کشوری در شرق و غرب آسیا سهمیه کامل داده نشد و تیم‌های ایران، عربستان و ازبکستان در غرب و ژاپن و کره جنوبی در شرق آسیا این تعداد سهمیه را بدست آوردند. البته قرار است در سال آینده دوباره سهمیه‌ها تغییر کند که عملکرد تیم‌های ایران در جام چهاردهم، می‌تواند در افزایش، حفظ و یا کاهش این سهمیه‌ها موثر باشد.

حذف عجیب استقلال و جمله تاریخی قلعه‌نویی

تیم‌های استقلال به عنوان قهرمان لیگ و سپاهان اصفهان به عنوان قهرمان جام حذفی نمایندگان ایران در پنجمین دوره لیگ قهرمانان آسیا بودند. در آن سال اما

فوتبال‌دوستان ایران امیدوارند در جام چهاردهم که سپاهان اصفهان و تراکتورسازی تبریز قهرمان و نایب قهرمان لیگ و ذوب آهن اصفهان قهرمان جام حذفی بصورت مستقیم و نفت تهران با حضور در پلی‌آف، به مصاف رقبای آسیایی خود می‌روند. به ناکامی فوتبال باشگاهی کشورمان در کسب جام قهرمانی لیگ قهرمانان آسیا پایان داده شود.



گاف‌های ایرانی در لیگ قهرمانان آسیا وقتی استقلال، سپاهان و ذوب آهن به شکلی عجیب حذف شدند

امارات، از حضور در بازی بعدی این تیم در لیگ قهرمانان محروم شد. طبق قوانین این جام، محرومیت احمدی حتی در صورت تغییر تیم هم پا برجا بود اما سپاهانی‌ها بدون توجه به این مساله از این بازیکن در بازی رفت مرحله یک‌چهارم نهایی، برابر السد قطر استفاده کردند. سپاهان در آن مسابقه به برتری یک بر صفر رسید اما یک ساعت بعد از پایان بازی، خبری مبنی بر احتمال شکست ۳ بر صفر این تیم اصفهانی به خاطر استفاده از بازیکن محروم (رحمان احمدی) مطرح شد. این خبر یکی دو روز بعد از بازی توسط AFC هم تأیید شد تا سپاهان حتی با پیروزی ۲ بر یک در بازی برگشت هم شانس صعود به مرحله بعدی جام را از دست بدهد. السد که به لطف این اشتباه به مرحله بعدی صعود کرد، در نهایت قهرمان آسیا شد تا سپاهان در عین شایستگی از گردونه مسابقات کنار برود. مسئولان سپاهان مجید بصیرت سرپرست وقت تیم خود و ناظر بازی که حرفی از محرومیت رحمان احمدی نزنده بود،

را مقصر این اتفاق برشمردند. رحمان احمدی هم بعد از آن بازی گفت: «این یک مورد خاص بود زیرا من در پرسپولیس محروم شدم و چند ماه بعد با پیراهن سپاهان در این بازی‌ها به میدان رفتم. البته اینکه چرا در برگه ناظر بازی و داوری اسم من به عنوان بازیکن محروم ثبت نشده، اتفاقی عجیب بود که هیچکس پاسخ درستی به آن نداد.

حذف ذوب آهن در پلی آف اتفاقی

در سال ۲۰۱۲ و به خاطر بی‌توجهی مسئولان فوتبال ایران به هشدارهای مقامات AFC برای رفع مشکلات سخت‌افزاری و استانداردسازی باشگاه‌های کشور، سهمیه ایران بعد از ۳ فصل از چهار تیم به ۲ سهمیه مستقیم و ۲ سهمیه حضور در پلی آف کاهش یافت. مسئولان ایران برای پوشش اشتباه خود، اعتراضی رسمی به AFC ارائه کردند اما در نهایت مشخص شد، مشکلات داخلی باعث کاهش سهمیه ایران از ۴ به ۲+۲ شده است.

همان اتفاق و بدشانسی در قرعه‌کشی، باعث شد تیم‌های استقلال تهران و ذوب آهن اصفهان در مرحله نخست پلی آف لیگ قهرمانان آسیا با همدیگر روبرو شوند و استقلال با برتری مقابل ذوب آهن به مرحله بعدی صعود کرد. استقلال در این مرحله الاتفاق عربستان را هم برد تا بتواند به مرحله گروهی جام راه یابد. ذوب آهن درحالی از آن رقابت‌ها کنار رفت که اگر مسئولان دقت فدراسیون فوتبال و سازمان لیگ، اقدام‌های به موقعی را برای رفع مشکلات موجود در باشگاه‌ها انجام می‌دادند، سهمیه ایران ۴ یا حداقل ۳+۱ باقی می‌ماند و یکی از نمایندگان کشورمان به راحتی از گردونه رقابت‌ها کنار نمی‌رفت.

تذکر عباس ترابیان مسئول ستاد لیگ قهرمانان در باشگاه استقلال و همچنین شاهین رحمانی عضو ایرانی دفتر ارتباطات کنفدراسیون فوتبال آسیا به مسئولان استقلال برای ارسال به موقع مدارک هم نتیجه بخش نبود تا آبی‌پوشان به خاطر اشتباه مسئولان، به راحتی از آن جام کنار گذاشته شوند. خیلی‌ها معتقد هستند قلعه‌نویی به خاطر جذب یک مهاجم خارجی اجازه نداد فهرست استقلالی‌ها به موقع ارسال شود

کارگاه

[۷۰]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان
شماره ۲۱ - بهمن ماه ۱۳۹۴

لایو و وگو

کارگاه

[۷۱]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۲۱ - بهمن ماه ۱۳۹۴

ساده

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

خیلی ساده

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

متوسط

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

سخت

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

Interview with Research and Development Assistant



Hosein Ghods is the assistant of the research and development department of Oghab Afshan Company. He earned his bachelor's degree in mechanical engineering and his master's degree in industrial management. He started his job in the company as an engineering expert in 2001. Then, he was appointed as the framework supervisor and engineering manager. He states that Oghab Afshan's R&D is responsible for design and development of new products in accordance with the mandatory standards, Scania requirements and customer demands. "Among Oghab-Scania products, the following buses and coaches have been designed and developed by our department: Dorsa, Parsian, Arian, Maral (type 2), Parsa, airport 3-axle bus, bloodmobile and ambulance bus," he says.

Interview with a Scania Coach Driver and Owner



Jamshid Khosraviani was, at first, a trailer truck driver. At the arrival of Volvo products to the Iran's market, he started driving coaches. After a few years when Oghab Afshan began manufacturing Scania coaches, he decided to use the newly-introduced products of the company. He says that at the present time, he owns 8 Oghab – Scania coaches and is deeply satisfied with them which are mostly operated in Tehran – Yazd route. He believes that his satisfaction is derived from the high technical quality, structural strength and efficiency of the mentioned products.