

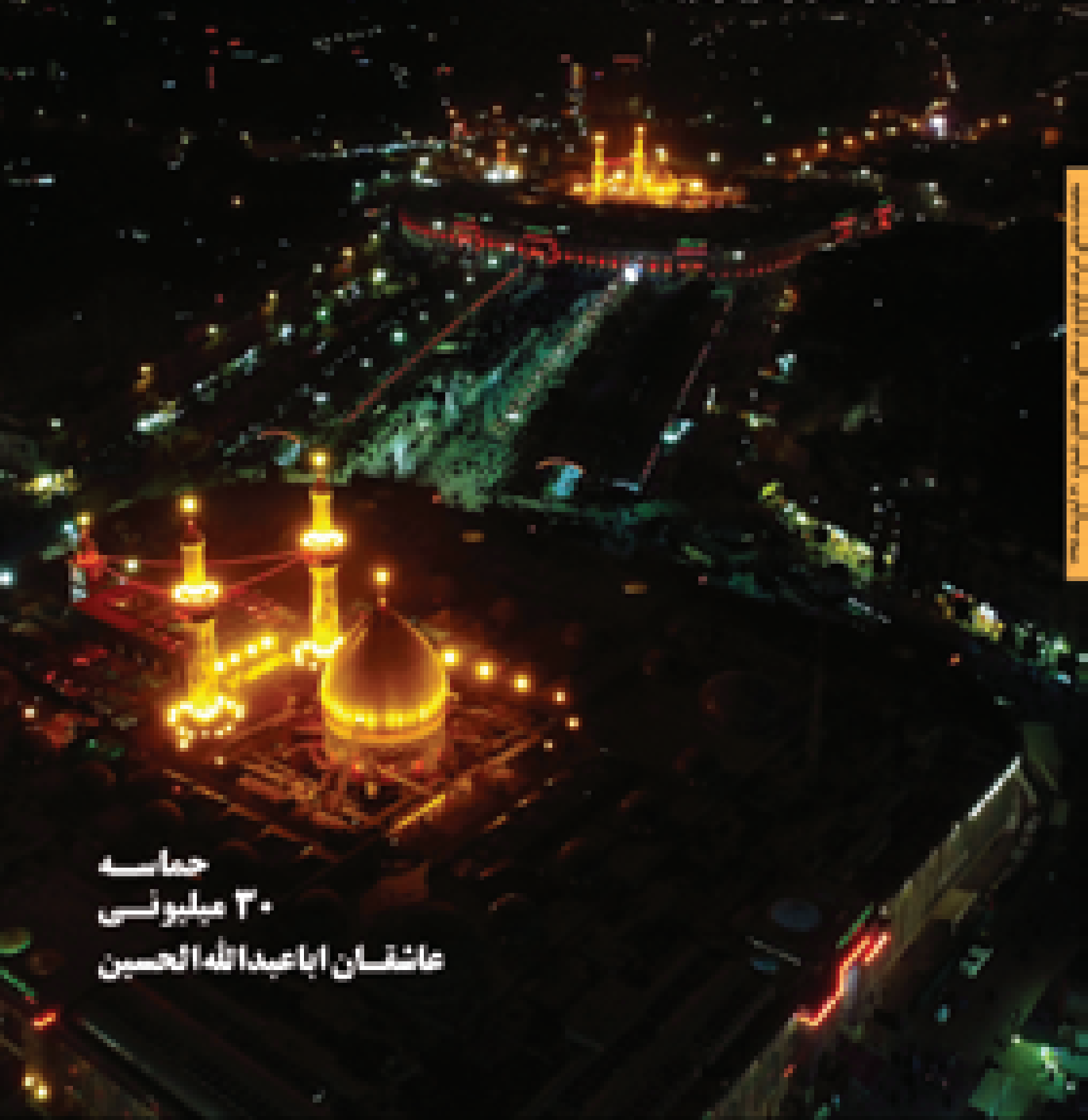
تو بهین دیم نگهاری گل طوطی عشق یاسمن شمع در شمع دهم می آید و آتش در آتش دهم و خنجر در آتش دهم و شمع در شمع دهم



www.nli.ir

www.diglib.ir

- خلد مات القديس القاهي، به القويوس هاري، القاب، اسكاليا عدل هاري
- ٢٠ تا ٢٥، به ٢٠ در صد، القاب، ار الله، می شود
- القويوس هاري، صفون شهر، القاب، اسكاليا، در غیابان هاري، اسكاليا
- ٢٠ اسكاليا، که ملاقات، قوه و شفا را، به مضاعف، می اندازد
- القويوس هاري، میر، در مضاعف، القاب، القاب، بر این
- خلد و نقل، صفون، القاب
- مضاعف، بر، مضاعف، در مضاعف، بر، مضاعف



جمعه
۳۰ میلونی
عاشقان ابا عید الله الحسین

www.nli.ir

فهرست



ماهانامه داخلی شرکت
تولیدی و صنعتی عقاب افشان
سر دبیر: حسن گوهرپور
دبیر تحریریه: حسین ابوالفتحی
مدیر بازرگانی: کاظم سبزی
مدیر هنری و صفحه آرا: محمد گودرزی، فاطمه رنجبر
دبیر عکس: محمد فتحی
طراح جلد: مریم منصوبی
روابط عمومی: علی رحمانی
تحریریه: انسیه جنتی، فاطمه رضانیان، ابوذر
مارکولایی، حامد امینی، علی اکبر دهبان، حسین
صدفردی، شیماسکوه، وحیده جلال کمالی،
ناعمه پرهین، معصومه بهرامیان
عمید روایتی
گروه ترجمه و ویرایش: کامبیز ربانی
مهرناز نظاری، قدرت ستارنژاد

خدمات تعمیرگاهی به برخی اتوبوس های اسکاتیا با ۲۰ درصد
تخفیف ارائه می شود/۵
اتوبوس های مدرن شهری عقاب - اسکاتیا در خیابان های
اصفهان/۸
آلومینیوم و اهمیت آن در صنعت خودروسازی/۱۰
اتوبوس شهری جدید «عقاب اسکاتیا» مناسب کلاس شهر های آلوده
کشور است/۱۴
از ثبات قیمت روغن موتور تا خودرو ۹۵۰ اسب بخاری فراری/۱۶
رفتار سالم، خودرو سالم/۱۸
رونمایی از جذاب ترین ها!/۲۱
اتوبوس های سبز، ارمغان عقاب افشان برای حمل و نقل عمومی
کشور/۲۴
خبرهای دنیای IT/۲۶
راه های افزایش شارژ باطری تلفن همراه/۲۸
چولان تکنولوژی های مدرن/۳۰
رمزگشایی از مرموز ترین آرامگاه اهرام ثلاثه/۳۶

سوزن دوزی زنان بلوچ/۳۸
گردشگران خارجی و سفره های ایرانی/۴۰
«شناختن» مهمترین دغدغه سفر/۴۲
حماسه ۳۰ میلیونی عاشقان ابا عبدالله الحسین/۴۵
حماسه ۳۰ میلیونی عاشقان ابا عبدالله الحسین/۴۶
«سیانور»: تأییدن نور به تاریخ/۴۸
«نسرین» باید یک وکیل زنده باشد و نه کار آگاه!/۵۲
بنویسیم «نیما» بخوانیم «شعر زندگی»/۵۴
حقیقت پیامبر (ص) در صدر اسلام/۵۷
ویروس های ذهنی!/۵۸
مهمترین عامل درد مفاصل در فصول سرما چیست؟/۶۰
بهترین تغذیه برای کاهش اثر آلودگی هوا بر بدن/۶۲
حقیقت پیامبر (ص) در صدر اسلام/۶۴
مهاجران ورزش ایران!/۶۶
عاشق «خدا قوت قهرمان» هستم/۶۸
خدا حافظ پدر مهربان آبی ها/۷۰



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

«کالسه سبز» را به صورت رایگان از رانندگان محترم اسکاتیا بخواهید...

این نشریه برای احترام به وقت مسافران و ایجاد سفری همراه با آرامش و آموزش منتشر می شود. نظر مسافران محترم و رانندگان ارجمند در صورت علاقه آن ها حتما در این نشریه منتشر خواهد شد. علاقه مندان می توانند نظرات خود را با ذکر نام، به شماره پیامکی که پایین تمام صفحات درج شده ارسال و در شماره بعد آن را ملاحظه فرمایند. همچنین می توانید خاطرات خود را از سفر با اتوبوس های اسکاتیا برای ما به این آدرس kaleskesabz@gmail.com بفرستید. منتظر نظرات شما هستیم.



دعای سفر

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

اَللّٰهُمَّ اِنِّیْ اَسْتَوِدِعُكَ الْیَوْمَ

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

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

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

اَللّٰهُمَّ اَحْفَظْنَا بِحِفْظِ الْاِیْمَانِ وَ اَحْفَظْ عَلَیْنَا

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

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

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

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

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

اَللّٰهُمَّ اِنِّیْ اَتُوْجِّهُ اِلَیْكَ هَذَا التَّوْجُّهُ طَلَبًا لِمَرْضَاتِكَ وَ تَقَرُّبًا اِلَیْكَ.

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

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

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

یا اَرْحَمَ الرَّاحِمِیْنَ.

امید دارم ای مهربان‌ترین مهربانان.

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

اللَّهُمَّ إِلَيْكَ وَجَّهْتُ وَجْهِي

خدایا به سوی تو گرداندم رویم را

وَعَلَيْكَ خَلَفْتُ أَهْلِي وَمَالِي وَمَا حَوَّلْتَنِي وَقَدْ وَثَقْتُ بِكَ فَلَا

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

و به تو اطمینان کردم پس

تَخَيَّبَنِي يَا مَنْ لَا يُخَيِّبُ مَنْ أَرَادَهُ وَلَا يُضَيِّعُ مَنْ حَفِظَهُ اللَّهُمَّ صَلِّ عَلَى مُحَمَّدٍ وَآلِهِ

نامیدم 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 غِبْتُ 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 الدُّعَاءُ

ای مهربانترین مهربانان.

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

منبع: مفاتیح الجنان

قابل توجه مالکان و رانندگان محترم اتوبوس های عقاب - اسکانیا

شرکت عقاب افشان، تولیدکننده اتوبوس های عقاب - اسکانیا، در نظر دارد در راستای ارتقای ایمنی سفرهای جاده ای، تأمین آسایش و آرامش هر چه بیشتر مسافران و همراهی با مالکان و رانندگان، با اجرای طرح تشویقی، خدمات تعمیرگاهی مانند تعمیرات کلی موتور، گیربکس، ترمز، سیستم تعلیق و ... را با ۲۰ درصد تخفیف به متقاضیان ارائه دهد. در مرحله اول از اجرای طرح مذکور، اتوبوس های مدل ۱۳۸۱ تا ۱۳۸۵ می توانند با مراجعه به مراکز خدمات پس از فروش شرکت در سراسر کشور از تاریخ ۱۷ آبان ماه ۱۳۹۵ لغایت ۳۰ بهمن ماه ۱۳۹۵ از مزایای این طرح بهره مند گردند. بدیهی است در مراحل بعدی این طرح، برای سایر مدل های تولیدی، اطلاع رسانی لازم صورت خواهد پذیرفت. ضمناً برای کسب اطلاعات بیشتر با شماره های ۰۲۱-۳۳۸۶۹۰۹۰ و یا ۰۲۱-۳۳۸۷۹۰۹۱ تماس حاصل فرمایید.

باسپاس

مدیریت شبکه خدمات پس از فروش عقاب افشان



خدمات تعمیر گاهی به برخی اتوبوس‌های اسکانیا با ۲۰ درصد تخفیف ارائه می‌شود

در طرح ارتقای سطح ایمنی موضوع سلامت اتوبوس‌هایی در میان است که امکان دارد دچار مشکلاتی باشند و مالکان آنها به دلایلی که گفتیم نتوانند برای حل آن اقدام کنند. سوای این، همه ما شاهدیم برخی صاحبان اتوبوس‌ها بعضاً به خاطر هزینه کمتر، وسیله نقلیه خود را به دست تعمیرکاران غیرمتخصص بین‌راهی می‌سپارند و از آن بدتر از لوازم یدکی غیراستاندارد یا استوک (دسته دوم) در خودرو خویش استفاده می‌کنند که این مسأله بسیار آسیب‌زا و خطرآفرین است؛ در حالی که ما در این طرح اولاً در مراکز تخصصی شرکت عقاب افشان تعمیر اتوبوس‌ها را انجام می‌دهیم و مهمتر از آن قطعاً از لوازم یدکی اصلی استفاده می‌کنیم.

این طرح مشخصاً شامل تعمیر چه بخش‌هایی از اتوبوس‌ها خواهد بود؟

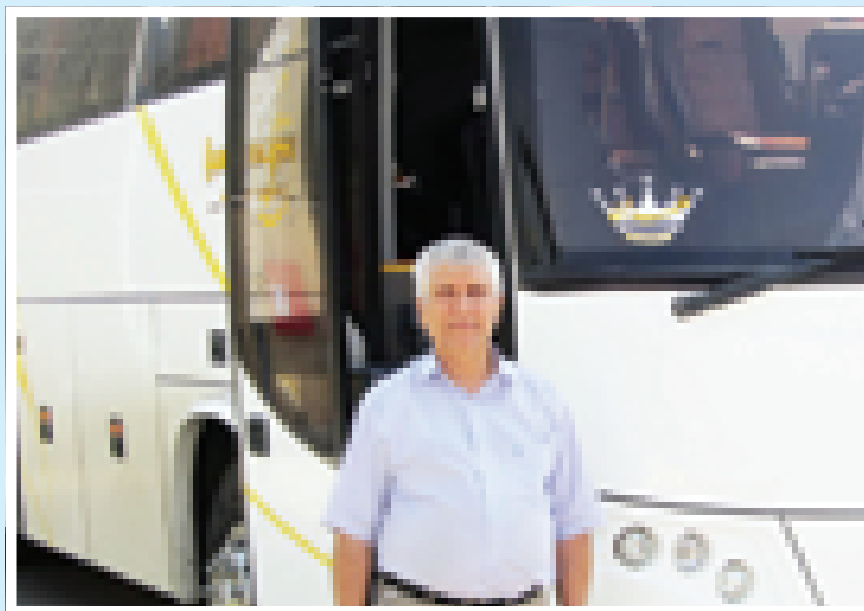
این طرح تشویقی از هفدهم آبان‌ماه به همه مراکز خدمات پس از فروش عقاب‌افشان اعلام شده است و بر اساس آن همکاران ما تعمیرات کلی موتور، گیربکس، ترمز، سیستم تعلیق و ... را همانطور که عرض شد با تخفیف ۲۰ درصد انجام خواهند داد.

مهمترین هدف طرح ارتقای سطح سلامت

اخیراً شرکت عقاب افشان طرحی را با هدف ارتقای ایمنی سفرهای جاده‌ای برای برخی تولیدات سال‌های گذشته خود کلید زده است؛ در این باره توضیحاتی بفرمایید.

این طرح همانطور که گفتید، به دنبال ارتقای سطح ایمنی سفرهای جاده‌ای اتوبوس‌های تولیدی شرکت عقاب افشان است که با برند اسکانیا طی سال‌های ۸۱ تا ۸۵ تولید و وارد ناوگان حمل و نقل مسافری کشور شده‌اند. این اتوبوس‌ها از آنجا که عمر بالای ۱۰ سال دارند، بعضاً به واسطه هزینه‌های بالای تعمیرات و البته احتمالاً به دلیل عدم تمکن مالی مالکان آنها دچار فرسودگی شده‌اند و ممکن است در برخی سیستم‌های آن‌ها مشکلاتی وجود داشته باشد که زمینه‌ساز بروز حوادثی ناگوار در آینده شود. ما در شرکت عقاب افشان بعد از بررسی شرایط به این نتیجه رسیدیم که زمینه‌ای را فراهم کنیم تا مالکان این اتوبوس‌ها بتوانند خودروهای خویش را با تخفیف ۲۰ درصدی در مراکز خدمات پس از فروش این شرکت با بهترین کیفیت سرویس و تعمیر کنند.

به غیر از تخفیف ۲۰ درصدی، این طرح چه نفعی برای مالکان اتوبوس‌های اسکانیای مدل ۱۳۸۱ تا ۱۳۸۵ خواهد داشت؟



یکی از مهمترین عوامل تصادفات جاده‌ای در همه جای دنیا نقص فنی موجود در خودروهاست؛ نقص‌هایی که یا راننده از آن آگاه است و آگاهانه برای رفع آن اقدام نمی‌کند یا نقص‌هایی که راننده از وجود آن کاملاً بی‌اطلاع بوده و در زمان بروز حادثه، اگر صدمه جانی نبیند، از آن آگاه می‌شود. به هر حال، در هر دو حالت می‌توان با یک بازدید ساده یا مراجعه به یکی از تعمیرگاه‌ها یا نمایندگی‌های خدمات پس از فروش جلوی بروز یک حادثه بزرگ یا ضرر کلان مالی را گرفت. اخیراً شرکت عقاب افشان برای اتوبوس‌های تولیدی مدل سال‌های ۱۳۸۱ تا ۱۳۸۵ خود طرحی را در حال اجرا دارد که بر اساس آن مالکان این اتوبوس‌ها می‌توانند خودروهای خویش را به نمایندگی‌های خدمات پس از فروش این شرکت ببرند و آنها را با ۲۰ درصد تخفیف تعمیر و سامانه‌های مختلف آن‌ها را ایمن‌سازی کنند. مهندس محسن نوروزی، مدیر شبکه خدمات پس از فروش شرکت عقاب افشان، در گفتگو با «کالسکه سبز» به تشریح چگونگی این طرح پرداخته است. او در این گفتگو، مالکان اتوبوس‌ها را تشویق به استفاده از طرح «ارتقای ایمنی سفرهای جاده‌ای» می‌کند و تأکید دارد این کار بیش از همه به نفع صاحبان اتوبوس‌ها خواهد بود. مهندس نوروزی همچنین اعلام کرده است که این طرح در آینده امکان دارد برای دیگر اتوبوس‌های تولیدی شرکت عقاب افشان هم اجرایی شود. مشروح این گفتگو را در ادامه بخوانید.



اتوبوس‌ها چیست؟

ما بعد از بازدیدهایی که از برخی حوادث این اتوبوس‌ها داشتیم، متوجه شدیم که در بسیاری از موارد سن بالا و مهمتر از آن عدم توجه مالک خودرو به سرویس و تعمیر به موقع اتوبوس‌ها زمینه بروز چنین حوادثی را به وجود آورده است. بنابراین به این فکر افتادیم که شرایطی را مهیا کنیم تا این اتوبوس‌ها بتوانند با ایمنی بیشتری در جاده‌ها تردد کنند.

فکر می‌کنید استقبال مالکان اتوبوس‌ها از این طرح چقدر باشد؟

ما موضوع طرح مورد نظر را در سطح گسترده در رسانه‌های مختلف منعکس کرده و می‌کنیم تا مالکان این اتوبوس‌ها در جریان قرار گیرند. ضمن آنکه ما در حال به روز کردن اطلاعات مالکان این اتوبوس‌ها هستیم تا با آنها تماس تلفنی گرفته شود. طبق بررسی‌های صورت گرفته بین ۸۵۰ تا ۹۰۰ دستگاه اتوبوس عقاب - اسکانیا طی سال‌های ۸۱ تا ۸۵ در شرکت عقاب افشان تولید و وارد ناوگان حمل و نقل مسافری کشور شده است که امیدواریم بخش زیادی از آنها را در این طرح مورد بازبینی قرار دهیم.

چه پیامی برای مالکان این اتوبوس‌ها دارید تا حتماً اتوبوس خود را در این طرح به سلامت فنی نزدیک کنند؟

همانطور که عرض کردم، این یک بازی بُرد-بُرد است. ما به دنبال سلامت فنی اتوبوس‌ها هستیم. این سلامت فنی حتماً افزایش سطح سلامت و حفظ جان راننده و مسافران، افزایش سطح ایمنی خودرو و البته محافظت از سرمایه مالک اتوبوس را در پی خواهد داشت که واقعاً عوامل مهمی هستند. بنابراین بهتر است مالکان محترم این اتوبوس‌ها این طرح را به عنوان یک فرصت برای خود در نظر بگیرند.

آیا شرکت عقاب افشان برنامه‌ای دارد تا این طرح را برای مدل‌های دیگر اتوبوس‌های تولیدی خود اجرایی کند؟

ما این طرح را بر مبنای ضرورت از مدل‌های پایین‌تر شروع کردیم و اگر شرایط مطلوب باشد حتماً در آینده برای دیگر مدل‌ها نیز برنامه‌ریزی خواهد شد.

آقای مهندس نوروزی! به عنوان مدیر شبکه خدمات پس از فروش شرکت عقاب افشان فکر می‌کنید خدمات پس از فروش خودرویی چقدر مهم است؟

خدمات پس از فروش معنای کاملاً واضحی دارد. بر خلاف تصور برخی که فکر می‌کنند، مشتری وقتی خودرو را از شرکت تولیدکننده تحویل می‌گیرد دیگر



خدمات پس از فروش معنای کاملاً واضحی دارد. بر خلاف تصور برخی که فکر می‌کنند، مشتری وقتی خودرو را از شرکت تولیدکننده تحویل می‌گیرد دیگر کارش با شرکت تمام است، ما فکر می‌کنیم مشتری وقتی خودرو را می‌خرد تازه کارش با شرکت شروع می‌شود.

می‌کنیم. بر اساس این برنامه، شبکه خدمات پس از فروش ما موظف است سرویس‌های کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت را بر مبنای مدت زمان طی شده و کیلومتر پیموده شده به طور دقیق انجام دهد. ما در کارمان فلسفه‌ای داریم؛ این که نباید اجازه داد یک مشکل کوچک به مشکلی بزرگ تبدیل شود. با تکیه بر همین دیدگاه، اتوبوس‌ها در مراکز ما به صورت مرتب بازدید می‌شوند و اگر مشکلی باشد بلافاصله مرتفع خواهد شد. ضمن اینکه نیروهای متخصص ما آماده ارائه مشاوره تلفنی به رانندگان اتوبوس‌های اسکانیا در هر مکان و هر زمانی هستند.

با توجه به روند تولید محصولات شرکت عقاب افشان، چه برنامه‌ای برای توسعه شبکه خدمات پس از فروش این شرکت دارید؟

بر اساس دستورالعمل سازمان استاندارد، به ازای هر ۵۰۰ یا ۶۰۰ دستگاه خودرو باید یک مرکز خدمات پس از فروش وجود داشته باشد. ما هم قطعاً در فاز اول توسعه شبکه خدمات خود، ابتدا استان‌هایی را که مرکز خدمات پس از فروش ندارند صاحب مرکز می‌کنیم و در فاز دوم برحسب نیاز و تعداد اتوبوس‌ها تعداد مراکز خدمات پس از فروش استان‌هایی را که نیاز به مراکز بیشتری دارند افزایش خواهیم داد.

در پایان اگر صحبتی دارید، بفرمایید؟

مخاطب صحبت پایانی‌ام، مالکان و رانندگان عزیز هستند. از آنها می‌خواهم که به ایده‌ها و طرح‌های اجرایی ما با چشمان باز و نیت خیر بنگرند. ما می‌خواهیم به هر شکلی آمار حوادث کمتر شود و مسافر و راننده با خیالی آسوده با اتوبوس سفر کنند. امیدوارم هیچوقت شاهد حوادث ناگوار جاده‌ای نباشیم و همه ما به مرحله‌ای برسیم که با رفتار حرفه‌ای خود امنیت را در همه مسیرها حاکم کنیم.



بر اساس دستورالعمل سازمان استاندارد، به ازای هر ۵۰۰ یا ۶۰۰ دستگاه خودرو باید یک مرکز خدمات پس از فروش وجود داشته باشد. ما هم قطعاً در فاز اول توسعه شبکه خدمات خود، ابتدا استان‌هایی را که مرکز خدمات پس از فروش ندارند صاحب مرکز می‌کنیم و در فاز دوم برحسب نیاز و تعداد اتوبوس‌ها تعداد مراکز خدمات پس از فروش استان‌هایی را که نیاز به مراکز بیشتری دارند افزایش خواهیم داد.



کارش با شرکت تمام است، ما فکر می‌کنیم مشتری وقتی خودرو را می‌خرد تازه کارش با شرکت شروع می‌شود. مشتری باید به این باور برسد که شرکت تولیدکننده در هر شرایط مکانی و زمانی در کنارش قرار دارد. ما اعتقاد داریم که همواره باید پشتیبان مشتریانمان باشیم و این پشتیبانی لازم است که با بهترین کیفیت صورت گیرد.

اساساً دیدگاه داخلی، چه مسؤولان و چه خودروسازها، نسبت به پدیده خدمات پس از فروش چگونه است؟

به نظرم در سطح مسؤولان دیدگاه بسیار خوبی حاکم است و تقریباً همه متولیان مرتبط با صنعت خودرو بر وجود شبکه‌های فعال خدمات پس از فروش خودروسازها تأکید دارند. ضمن آنکه هر خودروسازی باید وظیفه خود بداند که در کنار نگاه ویژه به تیراژ تولید، شبکه خدمات پس از فروش قوی هم داشته باشد.

فرایند کار در شبکه خدمات پس از فروش عقاب افشان چگونه است؟

ما سوای فعالیت‌های تعمیری، یک فرایند بازدید دوره‌ای را از اتوبوس‌های تولیدی عقاب افشان داریم که بسیار هم بر آن تأکید



معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری اصفهان در گفتگو با «کالسنکه سبز» خبر داد:

اتوبوس‌های مدرن شهری عقاب - اسکانیا در خیابان‌های اصفهان

مریم باوری
روزنامه‌نگار



این روزها توسعه حمل و نقل عمومی یکی از رویکردهای اصلی کلانشهرهاست و در این زمینه، هر ساله در هنگام تدوین بودجه شهرداری‌ها، مسؤولان بخش زیادی از بودجه را در انواع مختلف به این امر اختصاص می‌دهند. البته باید توجه داشته باشیم که در حال حاضر تنوع سید حمل و نقل در کلانشهرها باعث شده تا به اندازه کافی به انواع مختلف حمل و نقل آطور که باید توجه نشود و در برخی از موارد ارائه خدمات از سوی این سیستم در سطح شهرهای بزرگ با کیفیت بسیار پایین صورت گیرد.

در این راستا و به منظور بررسی و آگاهی از شرایط حمل و نقل عمومی و به ویژه اتوبوس در سطح کلانشهر اصفهان، «کالسنکه سبز» گفتگویی را با مهندس علیرضا صلواتی، معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری اصفهان، انجام داده است. او در این گفتگو از ورود ۵۰۰ دستگاه اتوبوس جدید به ناوگان حمل و نقل شهری اصفهان خبر داد که بخش عمده‌ای از این اتوبوس‌ها را شرکت تولیدی و صنعتی عقاب افشان با استانداردهای روز اروپا تولید خواهد کرد و در اختیار مردم عزیز این شهر قرار خواهد داد. متن این گفتگو را در ادامه بخوانید:

شرایط فعلی ناوگان حمل و نقل عمومی شهر اصفهان در بخش اتوبوسرانی چگونه است؟

واقعیت قضیه این است که در حال حاضر وضعیت ناوگان اتوبوسرانی در شهر اصفهان مناسب نیست و ما نیز همچون شهروندان از این شرایط ناراضی هستیم. در واقع می‌توان گفت که از سال ۸۸ تاکنون در حوزه توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل اتوبوسی اقدام جدی صورت نپذیرفته و دلیل اصلی آن را نیز می‌توان قطع حمایت‌های دولتی از این بخش و ناتوانی شهرداری در تأمین این زیرساخت‌ها عنوان کرد. باید توجه داشته باشیم که در گذشته شهرداری برای خرید اتوبوس‌های مورد نیاز خود تنها ۱۵ تا ۱۸ میلیون تومان از هزینه یک اتوبوس ۸۰ تا ۱۰۰ میلیون تومانی را پرداخت می‌کرد، در حالی که امروزه قیمت خرید یک اتوبوس به ۴۰۰ تا ۵۰۰ میلیون تومان رسیده و کمک‌های دولتی نیز در این زمینه قطع شده است.

افزایش سن اتوبوس‌ها در اصفهان نیز از دیگر معضلات این بخش از ناوگان حمل و نقل عمومی است، چراکه در گذشته متوسط عمر ناوگان زیر سه سال بود، در حالی که امروز بیش از ۵۰ درصد از اتوبوس‌های ناوگان حمل و نقل عمومی در اصفهان بالای ۱۰ سال سن دارند. همچنین باید توجه داشته باشیم که در حال حاضر یک هزار و ۲۰۰ دستگاه اتوبوس در سطح شهر اصفهان تردد دارند که یک هزار دستگاه از این اتوبوس‌ها از سوخت دیزلی استفاده می‌کنند و تنها ۲۰۰ دستگاه به

سیستم استفاده از سوخت CNG مجهز هستند.

با توجه به کهولت سن ناوگان اتوبوسرانی شهری در کل کشور، برنامه شهرداری اصفهان برای نوسازی اتوبوس‌های شهری خود چیست؟

نوسازی این ناوگان مسن برای ما اولویت کاری است، اما باید اذعان کنم که ما در شهرداری اصفهان از دریافت کمک‌های دولتی برای نوسازی و توسعه ناوگان اتوبوسرانی ناامید شده‌ایم، چراکه بارها به ما وعده‌هایی داده شده است که به هیچ کدام جامه عمل نپوشانده‌اند. از این رو، با کاهش در اعتبارات تخصیص یافته به پروژه‌های عمرانی، افزایش بودجه در بحث حمل و نقل عمومی را در دستور کار قرار داده‌ایم تا بتوانیم گامی مؤثر در جهت کاهش سن ناوگان به پنج سال در برنامه سال ۱۴۰۰ شهرداری اصفهان برداریم. از این رو، طی سال‌های ۹۴، ۹۵ و ۹۶ بودجه دو هزار و ۵۰۰ میلیارد ریالی را برای خرید ناوگان جدید تخصیص داده‌ایم که این اعتبار برای خرید اتوبوس‌های جدید هزینه خواهد شد. البته باید توجه داشته باشیم که در سال گذشته نیز حدود ۲۰۰ دستگاه اتوبوس جدید به سیستم حمل و نقل اتوبوسی شهر اصفهان اضافه شد.

اخیراً اعلام شده که شهرداری اصفهان ۵۰۰ دستگاه اتوبوس جدید از تولیدکننده‌های داخلی خریداری خواهد کرد؛ در این باره چه توضیحاتی دارید؟
بله، ما برای خرید اتوبوس‌های جدید با توجه به



را با قیمت‌های مناسب ارائه دادند، ولی شهرداری اصفهان، خرید تولید دست کارگران داخلی و حمایت از اقتصاد ملی را در اولویت قرار داد. همچنین ما در حوزه حمل و نقل و استفاده از سیستم هوشمند در سامانه اتوبوسرانی، علی‌رغم داشتن پیشنهادات مناسب از کشورهای همچون روسیه، اوکراین و چین ترجیح دادیم که از تولیدات داخل استفاده کنیم.

هزینه خرید این ۵۰۰ اتوبوس جدید چقدر است و از چه راه‌هایی تأمین می‌شود؟

دو هزار و ۵۰۰ میلیارد ریال برای خرید این اتوبوس‌ها لازم است که بخشی از این هزینه‌ها از محل اعتبارات شهرداری و بخشی نیز توسط بخش خصوصی تأمین می‌شود.

با توجه به اهمیت نوسازی ناوگان اتوبوسرانی اصفهان فکر می‌کنید تحویل این ۵۰۰ اتوبوس چقدر زمان می‌برد و برنامه بودجه در این زمینه چگونه است؟

با توجه به آنچه در قرارداد منعقد شده است، تحویل این اتوبوس‌ها به شهرداری اصفهان از سه ماه آینده آغاز می‌شود و تا پایان سال ۹۶ به اتمام می‌رسد.

نوسازی ناوگان اتوبوسرانی اصفهان چقدر می‌تواند در افزایش رضایت مردم و ترغیب آنها نسبت به استفاده از حمل و نقل عمومی نقش داشته باشد؟

باید توجه داشته باشیم که در حال حاضر، افزایش عمر ناوگان اتوبوسرانی و همچنین خرابی‌های مکرر که در نهایت منجر به افزایش زمان ارائه خدمات هر اتوبوس به شهروندان می‌شود بر میزان استفاده شهروندان از این سیستم حمل و نقلی تأثیر منفی گذاشته است و از این رو سعی داریم با کاهش عمر ناوگان و کاهش خرابی‌ها، ضمن حفظ و رعایت جدول زمانبندی، میزان رغبت شهروندان به استفاده از این سیستم را افزایش دهیم.

اعتباری که اختصاص داده بودیم، بازرسی‌های کارشناسانه‌ای را از خط تولید تعدادی از شرکت‌های تولید اتوبوس در کشور انجام دادیم و در نهایت نتیجه بر آن شد تا ۵۰۰ دستگاه اتوبوس را از این شرکت‌های تولیدکننده داخلی خریداری کنیم. البته بخش عمده‌ای از این تعداد را شرکت تولیدی و صنعتی عقاب افشان به عنوان شریک تجاری اسکانیای سوئد تولید خواهد کرد که تمامی محصولاتش از بالاترین استانداردهای اروپایی برخوردارند. ضمن آنکه برنامه‌ریزی کرده‌ایم از دو اتوبوس‌ساز داخلی دیگر نیز تعدادی اتوبوس خریداری کنیم.

در مورد خرید اتوبوس‌های شهری تا چه میزان کیفیت مورد توجه شما بوده است؟

در پاسخ به سؤال شما باید در ابتدا عنوان کنم که اولویت اصلی مادر خرید اتوبوس‌ها، استانداردهای زیست‌محیطی آنهاست و این موضوع را مورد توجه ویژه‌ای قرار داده‌ایم. اتوبوس‌های تولیدی شرکت عقاب افشان با برند اسکانیای سوئد، دارای استانداردهای یورو ۴ و یورو ۵ هستند که بالاترین استانداردهای زیست‌محیطی به شمار می‌روند. این اتوبوس‌ها مجهز به فیلترهای دوده هستند و عملاً به جای دود آلوده، بخار آب وارد هوای شهر خواهند کرد.

استفاده از تولید داخلی یکی از مصداق‌های مهم اقتصاد مقاومتی است و شهرداری اصفهان به واسطه خرید اتوبوس‌های داخلی با کیفیت اروپایی گام مهمی در تحقق اقتصاد مقاومتی برداشته است. نگاه کلی شما برای تحقق اقتصاد مقاومتی چیست؟

در تمام بخش‌های شهرداری اصفهان، و به ویژه حمل و نقل، تحقق اقتصاد مقاومتی نقطه عطف فعالیت‌ها بوده است و از این رو خرید تولیدات داخلی تا جایی که امکان داشته باشد بر خرید تولیدات خارجی ارجحیت دارد؛ ضمن اینکه تنها در صورتی اجناس خارجی خریداری می‌شود که معادل آن را در تولید داخل نداشته باشیم.

همچنین باید عنوان کنم که در خرید ۵۰۰ اتوبوس جدید برای ناوگان اتوبوسرانی اصفهان، تولیدکننده‌های خارجی پیشنهاداتی

با کاهش در اعتبارات تخصیص یافته به پروژه‌های عمرانی، افزایش بودجه در بحث حمل و نقل عمومی را در دستور کار قرار داده‌ایم تا بتوانیم گامی مؤثر در جهت کاهش سن ناوگان به پنج سال در برنامه سال ۱۴۰۰ شهرداری اصفهان برداریم. از این رو، طی سال‌های ۹۴، ۹۵ و ۹۶ بودجه دو هزار و ۵۰۰ میلیارد ریالی را برای خرید ناوگان جدید تخصیص داده‌ایم که این اعتبار برای خرید اتوبوس‌های جدید هزینه خواهد شد.

اسکانیا

علم و فناوری

گردشگری

فرهنگ و هنر

سلامت

ورزش

News

آلومینیوم و اهمیت آن در صنعت خودروسازی



جلال کاهانی
کارشناس تحقیق و توسعه

آلومینیوم فلزی سبک با خواص فیزیکی و مکانیکی منحصر به فرد است که کاربرد بسیاری در صنعت دارد. نقش کاربردی آلومینیوم در اکثر صنایع غیر قابل اغماض است. در حال حاضر، آلومینیوم در صنایع خودروسازی به صورت گسترده مورد استفاده قرار می‌گیرد. خواص فیزیکی و مکانیکی فوق‌العاده آلومینیوم از جمله چگالی پایین، انتقال حرارت و هدایت الکتریکی بالا، مقاومت در برابر خوردگی، شکل‌پذیری خوب و خواص مکانیکی عالی، سبب کاربرد روزافزون این فلز گردیده است. استحکام بالای آلومینیوم و در عین حال پایین بودن چگالی آن نسبت به آلیاژهای آهنی، توجه خودروسازان را به این فلز جلب کرده و تمایل به استفاده از این فلز را افزایش داده است. این امر موجب شده است تا متوسط وزن آلومینیوم در خودروها، روز به روز افزایش یابد. به‌کارگیری روزافزون آلومینیوم در صنعت خودروسازی، سبب کاهش وزن، ایمنی بیشتر، کاهش مصرف سوخت و صرفه اقتصادی شده است.

مقدمه

در صنعت خودروسازی از مواد مختلفی از جمله فولاد، آلومینیوم، پلاستیک، شیشه، لاستیک، مواد نفتی، مس، منیزیم و غیره استفاده می‌شود. از این مواد در ساخت اجزایی مانند عقربه‌های روی صفحه تا قطعات بزرگ مانند بدنه موتور استفاده می‌گردد [۱]. این مواد ظرف چند دهه گذشته با ظهور تکنولوژی‌های جدید در صنعت خودروسازی، از شکل اولیه خود خارج و به صورت پیشرفته‌تر و تخصصی‌تر ظاهر شده‌اند.

همچنین میزان درصد به‌کارگیری آن‌ها در خودرو با گذر زمان تغییر کرده است [۲]. در میان این مواد، آلومینیوم با توجه به خواص فیزیکی و مکانیکی منحصر به فرد، از جایگاه ویژه‌ای برخوردار است. در سال‌های اخیر توجه زیادی به این فلز و تحقیق در خصوص استفاده هر چه بیشتر از آن شده است. آلومینیوم به دو دسته ریختگی و کارپذیر تقسیم می‌شود. شکل ۱، نمونه‌هایی از قطعات ریختگی و کارپذیر (نوردی) آلومینیوم را نشان می‌دهد [۳].



شکل ۱: نمونه‌هایی از قطعات الف) آلومینیوم ریختگی ب) آلومینیوم کارپذیر [۳].





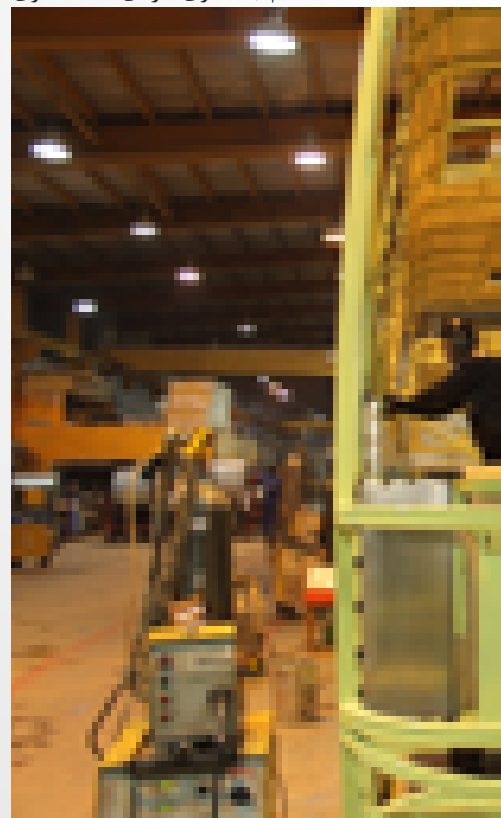
کاربرد گسترده‌ای در قطعات با استحکام و صنایع خودروسازی، نظامی و هوافضا دارند [۴]. امروزه قطعات فراوانی در صنعت خودروسازی از آلیاژهای آلومینیوم ساخته می‌شود که شکل ۲ نمونه‌هایی از قطعات خودرو ساخته شده از آن‌ها را نشان می‌دهد [۳]. چگالی پایین و هدایت حرارتی بالای آلیاژ آلومینیوم، کاربرد آن را در ساخت موتورهای خنک‌شونده با هوا افزایش داده است. عناصر اصلی محافظتی برای ساختار بدنه خودرو، پروفیل‌های حمل بار و ورق‌های مستحکم هستند. ساختمان پروفیل، پایه استحکام و مقاومت پیچشی مورد نیاز بدنه خودرو را فراهم می‌کند. اسکلت بدنه ساخته شده از پروفیل‌ها با اضافه کردن ورق‌های بدنه اصلی خودرو، مستحکم‌تر می‌شوند.

به علاوه، طراحی بسیار خوب، ضریب اطمینان بدنه خودرو را در تصادف بالا می‌برد که دلیل آن قابلیت جذب انرژی بالا از طریق تغییر شکل، بدون ترک و شکستگی فلز است. همچنین آلومینیوم با نقطه ذوب به مراتب پایین‌تر از فولاد، دارای ریخته‌گری و قالب‌گیری آسان‌تری است که سبب به‌کارگیری راحت‌تر این ماده در ساخت قطعات می‌شود.

آلومینیوم با چگالی حدود یک سوم فولاد، می‌تواند نقش بسیار مهمی در کاهش وزن خودرو بازی کند اما باید به استحکام مورد نیاز در قطعات نیز توجه شود. با کاهش وزن وسایل نقلیه، از میزان مصرف سوخت و هزینه‌های جاری استفاده از خودرو به طور چشم‌گیری کاسته می‌شود که همراه آن میزان دوده و آلودگی نیز کاهش می‌یابد. استفاده از آلومینیوم در خودرو، مزیت‌هایی از جمله کاهش وزن خودرو، مصرف سوخت کمتر، راندمان بالاتر، ایمنی بیشتر و صرفه اقتصادی در زمینه بازیافت مجدد این مواد را به دنبال دارد [۲]. در متن حاضر، به خصوصیات آلومینیوم و کاربرد آن در صنعت خودروسازی پرداخته شده است.

بحث و بررسی

آلومینیوم، فلزی سبک با چگالی ۲/۷ گرم بر سانتی‌متر مکعب و نقطه ذوب ۶۶۰ درجه سانتی‌گراد، سومین عنصر فراوان در پوسته کره زمین است. آلومینیوم، فلزی نرم و سبک اما مستحکم، با ظاهری نقره‌ای - خاکستری



مات است. لایه نازک اکسیدی سطح آن در اثر تماس با هوا تشکیل می‌شود که مانع از خوردگی می‌گردد. همچنین آلومینیوم دارای خاصیت چکش‌خواری، انعطاف‌پذیری و غیرمغناطیسی است. آلیاژهای آلومینیوم دارای خواص مکانیکی به مراتب بالاتری نسبت به آلومینیوم خالص تجاری است [۴]. آلیاژهای آلومینیوم کارپذیر به ۸ گروه تقسیم‌بندی می‌شوند. اصولاً از آلومینیوم خالص تجاری (برای مثال آلومینیوم ۱۰۵۰) در مصارف عمومی استفاده می‌شود و از سری آلیاژ آلومینیوم - مس (مانند ۲۲۱۹) در مصارفی که نیاز به خواص کششی بالا، استحکام خزشی خوب، چقرمگی زیاد و قابلیت ماشین‌کاری خوب است، استفاده می‌گردد. صنایع خودروسازی، هوافضا و نظامی از موارد کاربرد این سری آلومینیوم است. آلیاژهای آلومینیوم - منیزیم مقاومت بسیار خوبی در برابر خوردگی دارند.

مستحکم‌ترین آلیاژ این سری آلومینیوم ۵۴۵۶ است که استحکام کششی آن برابر با ۳۱۰ مگاپاسکال است. این آلیاژها در بدنه کامیون‌ها، مخازن بزرگ حمل بنزین و مخازن تحت فشار، مورد استفاده قرار می‌گیرند. آلیاژهای آلومینیوم - روی در میان تمامی آلیاژهای آلومینیوم به دلیل نسبت استحکام به وزن بالای آن‌ها،

اسکانیا

علم و فناوری

گردشگر

فرهنگ و هنر

سلامت

ورزش

News



شکل ۲: نمونه‌هایی از قطعات خودرو ساخته شده از آلیاژهای آلومینیوم [۳].

مزیت مهم دیگر آلومینیوم در مقایسه با فولاد علاوه بر قالب‌گیری راحت‌تر، ساخت پروفیل با مقاطع پیچیده و دیواره نازک و ریخته‌گری آن با شکل‌های پیچیده همراه با خواص مکانیکی عالیست. طراحی‌های سازه نوآورانه موجب کاهش وزن قابل توجه و صرفه‌جویی در هزینه‌های یکپارچه‌سازی قطعات و ترکیب عملکردها می‌شود [۶]. از دیگر قابلیت‌های بسیار خوب آلومینیوم، توانایی اکستروژن شدن عالی و همچنین تولید ورق‌های با کیفیت سطحی بالاست. استفاده مناسب از پروفیل‌های اکستروژن شده (با اشکال خاص) و یا محصولات ریخته‌گری شده، امکان توسعه جدید را فراهم می‌کند. در حال حاضر پروفیل‌های اکستروژن شده و ورق‌های آلومینیومی در طراحی خودرو کاربرد وسیعی پیدا کرده‌اند [۵]. همان‌طور که بیان شد، خودروسازان در حال تحقیق روی آلیاژهای آلومینیوم و به‌کارگیری هرچه بیشتر آن در صنعت خودروسازی هستند و حتی ایده خلق اتومبیلی با اسکلت، شاسی و بدنه تمام آلومینیومی را مطرح کرده‌اند. جگوار به عنوان یکی از شرکت‌های خودروسازی که طراحی خودرو تمام آلومینیومی را در برنامه خود دارد، به تولید

خودرویی تقریباً تمام آلومینیومی پرداخته است. جگوار XJ سواری بسیار نرمی دارد و ناهمواری‌ها و عوارض زمین را به خوبی جذب می‌کند؛ یکی از دلایل آن وزن سبک خودرو است. شکل ۳ خودرو و سازه جگوار XJ را نشان می‌دهد. خواص ویژه آلومینیوم سبب شده است تا پیستون‌های آلومینیومی جانشین پیستون‌های سابق خودروها شود. این جانشینی به دلیل افزایش تقاضا برای خودروهای پرشتاب و موتورهای با تراکم بیشتر بوده است. امروزه اکثر پیستون‌ها از آلیاژ آلومینیوم F132 ساخته می‌شوند [۵]. در ادامه به برخی از قطعات آلومینیومی خودرو اشاره می‌شود؛ کاسه ترمز، از آلیاژ آلومینیوم ریختگی ۳۵۵ است و در قالب دایم ریخته‌گری می‌شود. این خانواده به دلیل ضریب ایمنی بالا، فراوان‌ترین خانواده آلومینیوم است. به عنوان مثال، رینگ‌های چرخ خودرو از این آلیاژ ساخته می‌شود، چراکه استحکام این آلیاژها بسیار بیشتر از فولادهای ساده کربنی است. بدنه کاربراتور، از آلیاژ آلومینیوم ۳۶۰ به روش ریخته‌گری تحت فشار تولید می‌شود و بدنه دلكو، از آلیاژ آلومینیوم ریختگی ۳۸۰ ساخته می‌شود. البته موارد ذکر شده، مربوط به آلیاژهای ریختگی آلومینیوم هستند [۵].



بسیار مهم و قابل تأمل است. یکی از دلایل جان‌نشین‌سازی قطعات خودرو با آلومینیوم مسأله بازیافت آن است. رادیاتورهای آلومینیومی جان‌نشین رادیاتورهای مسی شده‌اند، زیرا بازیافت آلومینیوم در صنعت ذوب فلزات در شرایط بسیار مناسب‌تری صورت می‌پذیرد. این شرایط شامل بازگشت مجدد تولیدات، بدون از دست دادن کیفیت‌شان می‌شود. این بازگشت مجدد به چرخه از نظر اقتصادی بسیار مهم است. این قابلیت بازیافت موجب دستیابی به ۹۵ درصد از آلومینیوم به کار گرفته شده در خودرو می‌شود، بنابراین بیش از ۹۵ درصد انرژی در مقایسه با تولیدات فلزی اولیه ذخیره می‌شود که این مسأله از نقطه‌نظر اقتصادی در هر کشوری بسیار ارزشمند است [۵].

نتیجه‌گیری

استفاده از آلومینیوم و آلیاژهای آن در صنعت خودروسازی روز به روز در حال گسترش است. آلومینیوم به دلیل خواص فیزیکی و مکانیکی منحصر به فردش مورد توجه طراحان و مهندسان خودرو ساز قرار گرفته است. خواصی مانند چگالی پایین، نسبت استحکام به وزن بالا، انتقال حرارت و هدایت الکتریکی بالا، مقاومت در برابر خوردگی، قابلیت شکل‌پذیری خوب و ریخته‌گری مناسب سبب گسترش دامنه قطعات آلومینیومی در صنعت خودروسازی شده است.

این عوامل موجب گردیده است تا خودرو سازان به دنبال جایگزینی قطعات مرسوم با آلیاژهای آلومینیوم باشند. از دیگر مزیت‌های استفاده از آلومینیوم در صنعت خودرو سازی، می‌توان به عواملی مانند سهولت در ساخت قطعات خودرو، کاهش وزن، کاهش میزان مصرف سوخت، کاهش آلودگی زیست‌محیطی، بازیافت مناسب قطعات و صرفه اقتصادی اشاره کرد.

شکل ۴ خودرو آلومینیومی آئودی A8 را نشان می‌دهد. آئودی در ساخت این خودرو از ترکیب‌های سبک اما با مقاومت بالا مانند آلیاژهای مستحکم آلومینیومی، پارچه آرامید و فولاد ویژه تقویت شده بهره گرفته است. این موارد باعث شده است خودرو جدید آئودی از سطح حفاظتی VR9 برخوردار باشد؛ یعنی این خودرو می‌تواند در مقابل شلیک گلوله به خوبی مقاومت کند [۸]. در این راستا شرکت‌های فراوان دیگری وجود دارند که به دنبال استفاده از قطعات آلومینیومی و جایگزینی آن به جای قطعات مرسوم هستند.

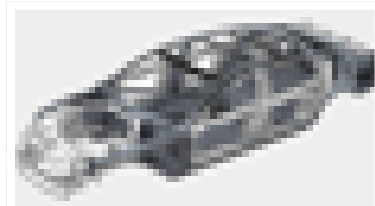
استفاده از آلومینیوم غیر از کاهش وزن خودرو، مزیت‌های مهم دیگری نیز دارد. با کاهش وزن خودرو، فاصله بین توقف و ترمز کوتاه‌تر و در نتیجه شتاب خودرو به هنگام حرکت بیشتر می‌شود، بنابراین قابلیت رانش بهبود می‌یابد. کاهش مصرف سوخت نیز نکته بسیار ارزشمند دیگری است.

هرچه وزن خودروها کاهش یابد، از میزان مصرف سوخت نیز کم می‌شود. در واقع می‌توان گفت، به ازای هر ۱۰ درصد کاهش وزن خودرو، تقریباً ۶ درصد میزان مصرف سوخت کاهش می‌یابد. از سوی دیگر، با کاهش میزان مصرف سوخت، از آلودگی‌های زیست‌محیطی نیز کاسته می‌شود [۵]. طبق گزارش سازمان محیط زیست جهانی، به کارگیری آلومینیوم در وسایل نقلیه از سال ۱۹۹۰ تاکنون موجب شده است تا حدود ۲۰ درصد از انتشار گازهای گلخانه‌ای جهان کاسته شود و بیش از ۲۵ میلیارد گالن سوخت و همچنین حدود ۱۴۰ میلیون تن گاز CO2 و تقریباً ۶۰ میلیارد لیتر نفت خام در طول عمر این خودروها صرفه جویی گردد [۲]. از طرف دیگر، مزیت بازیافت آلومینیوم نیز



شکل ۳: سازه خودرو جگوار XJ با آلیاژهای آلومینیوم [۷].

در ساخت این سازه از آلیاژ آلومینیوم استفاده شده است تا این خودرو زیبه بسیار سبک‌تر از آنچه به نظر می‌رسد، باشد. این خودرو به دلیل وزن مناسب و قدرت بالا، بسیار سریع و چالاک است. جگوار XJ تمام تست‌های ایمنی را در سطح بالایی با موفقیت پشت سر گذاشته است [۷]. یکی دیگر از شرکت‌های خودرو سازی فعال در رابطه با استفاده از آلومینیوم و جایگزینی آن به جای سایر مواد، آئودی است.



شکل ۴: سازه خودرو آئودی A8 با آلیاژهای آلومینیوم [۸].

منابع:

- [۱] کاربرد آلومینیوم در صنعت خودرو، محمدرضا رنجبر محمدیان، مجله پیام ایران خودرو، سال نهم، شماره ۱۰۲، ۱۳۸۴.
- [۲] بررسی رشد مصرف آلومینیوم و مزایای کاربرد آن در صنعت خودرو، ضرغامی و رحمانی، کنفرانس بین‌المللی آلومینیوم ایران، ۲۰۰۹.

- [3] <https://www.google.com/search/?q=aluminum+application+on+vehicle>
- [۴] آلومینیوم و آلیاژهای آن، جواد قربانیان، چاپ اول، ۱۳۸۸.
- [۵] ماندگاری در صنعت خودرو با نوآوری، هوشنگ جعفرنیا، ماهنامه تدبیر، سال هجدهم، شماره ۱۸۳.

[۶] بررسی وضعیت صنعت خودرو در ایران و راه‌های افزایش صادرات، بابک حمیدیان، نخستین کنگره ملی توسعه خوشه صنعتی قطعات خودرو، ۱۳۹۱.

<http://www.edmunds.com> [7]

<http://www.pardiskhodro.com> [8]

مدیرعامل شرکت عقاب افشان مطرح کرد:

اتوبوس شهری جدید «عقاب اسکانیا» مناسب کلانشهرهای آلوده کشور است

شرکت تولیدی صنعتی عقاب افشان اخیراً از اتوبوس جدید شهری خود در حالی رونمایی کرده است که این محصول جدید ضمن دارا بودن استاندارد یورو ۴، به عنوان یک اتوبوس سبز می‌تواند سهم ویژه‌ای در کاهش آلودگی ناشی از فعالیت اتوبوس‌ها در کلانشهرها داشته باشد. مهندس بهروز مرادی مدیرعامل شرکت عقاب افشان در گفتگویی با هفته‌نامه دنیای خودرو و ضمن تشریح مزیت‌های اتوبوس شهری جدید تولیدی این شرکت به برنام‌های آتی عقاب افشان پرداخته و اشاره‌هایی هم به آینده اقتصاد کشور و مشکلات این بخش داشته است. او در این گفتگو با تأکید بر اینکه شرایط کشور بعد از رفع تحریم‌ها در بحث تولید رو به بهبود است، اظهار امیدواری کرد که در سال ۹۶ کشور به طور کامل از معضل رکود رها شود. متن این گفتگو را در ادامه بخوانید.

کاری باید تابع یک‌سری قوانین باشد.

بسیاری از مسئولان معتقد بودند در نیمه دوم سال جاری نشانه‌های رونق در بازار دیده می‌شود. به نظر شما این اتفاق رخ داده است؟

وضعیت بازار در واقع بسیار پیچیده شده است. بعد از تحریم‌ها همکاری شرکت‌ها با طرف‌های خارجی دوباره از سر گرفته شده و آن‌ها موظف هستند تعهداتی را به طرف‌های خارجی خود بدهند. به هر حال تحرک در کشورها ایجاد شده و نمی‌توان منکر آن شد. باید هم این اتفاق رخ می‌داد چون بعد از تحریم‌ها هر دو طرف باید تکلیف خود را روشن کنند. این مسائل به نوبه خود تحرکی در خودروسازی‌ها محسوب می‌شود و جنب و جوشی را ایجاد می‌کند. در حال حاضر مشکل اصلی بحث اقتصاد است و بیش از همه از سوی سوده‌های بانکی به تولیدکنندگان فشار می‌آورد. به نظرم نگاه دولت هم به گونه‌ای است که قصد دارد سوده‌های بانکی را به حداقل برساند تا جایی که بتواند اقتصاد را هم مدیریت کند. معتقدم تحرک واقعی از شش ماهه اول سال ۹۶ در بازار دیده می‌شود.

یعنی به نظر شما به نتایج انتخابات وابسته است؟

خیر. نتایج انتخابات می‌تواند به این وضعیت شتاب دهد. در حال حاضر به سمت رشد و خارج شدن از رکود حرکت کرده‌ایم اما بعد از مشخص شدن نتیجه انتخابات شاهد رونق خواهیم بود. شرکت‌های خارجی اعم از بانک جهانی، صندوق بین‌المللی پول و سایر نهادهای مالی هم رشد چند درصدی را برای ایران پیش‌بینی کرده‌اند. تولید در همه ابعاد باید شکل بگیرد. به عنوان مثال اگر بخواهیم صنعت خودروی تجاری را راه بیندازیم، باید



همه‌چیزی‌ها را انجام داده بود، این محصول جدید را دریافت کرد و پیاده‌سازی‌ها را روی آن انجام داد و باید در این نمایشگاه حضور پیدا می‌کردیم تا بتوانیم این خودرو را به مردم و مسئولان معرفی کنیم. شائبه کوچکی هم بین خودروسازان و انجمن‌های خودروسازی مطرح بود که موتور یورو ۴ با DPF وجود ندارد یا هست ولی قابلیت اجرایی ندارد که حضور ما روی مصوبه دولت صحنه گذاشت و ثابت کردیم این موتور قابلیت اجرایی دارد و در حال حاضر هم در معرض دید عموم قرار دارد و قراردادی که با شهرداری‌ها بستیم براساس همین موتور است.

در راستای هزینه بالای این نمایشگاه با افزایش قیمت آن نسبت به دیگر نمایشگاه‌ها، اطلاعات جزئی در دست ندارم. اما با توجه به نامه‌ای که از طریق یکی از دوستان مسئول به دست ما رسیده این وضعیت را بررسی می‌کنیم چنانچه هزینه بیشتری نسبت به ضوابط و مقررات دریافت شده باشد، مسئولان برگزارکننده نمایشگاه باید آن را برگردانند. هر

با توجه به این که در این دوره از نمایشگاه، برخی شرکت به دلیل هزینه بالای غرفه شرکت نکردند، وضعیت نمایشگاه را چگونه ارزیابی می‌کنید؟ این نمایشگاه برای عقاب افشان چطور بود؟

به نظر من دو روز پایانی نمایشگاه نسبت به روزهای دیگر آن بهتر بود. هر شرکتی براساس استراتژی‌های خود وارد این حوزه‌ها می‌شود. ما اجباراً باید در این نمایشگاه شرکت می‌کردیم. به این دلیل که از شهریور ماه براساس مصوبه دولت محصولات در حوزه شهری باید به یورو ۴ به همراه DPF یا به یورو ۶ تبدیل شوند. تولید محصول یورو ۶ ممکن نیست چرا که مشکلاتی در زمینه سوختی وجود دارد و پالایشگاه‌ها عملاً امکان ارائه این سوخت را ندارند، بنابراین ما به تولید محصولات یورو ۶ با DPF روی آوردیم. به تازگی هم مصوبه‌ای در حال تصویب است که طی آن با یورو ۵ و EV هم موافقت شده است. تنها شرکتی که توانسته تاکنون یورو ۴ را با DPF تولید کند، شرکت اسکانیا سوئد بود. عقاب‌افشان با توجه به آن که پیش از این

کارگاه

[۱۴]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان
شماره ۲۰ - آبان ماه ۱۳۹۵

داریم و ناوگان هم فرسوده است. برای انتخاب بازارهای هدف باید با شریک ترکیه‌ای خود مذاکره و با هماهنگی یکدیگر آن‌ها را انتخاب کنیم

آیا برای نوسازی ناوگان مینی‌بوس‌ها و جایگزینی آن‌ها هم اقداماتی انجام داده‌اید؟

دلایل بسیاری وجود دارد که نوسازی ناوگان مینی‌بوسرانی انجام نمی‌شود اما توانسته‌ایم در نوسازی ناوگان اتوبوسرانی خوب ظاهر شویم و با سازمان راهداری به نتیجه رسیده‌ایم. اگر شخص یا سازمانی بخواهد از آن‌ها استفاده کند هم سازمان راهداری و هم شرکت عقاب افشان با آن‌ها همکاری خواهد کرد. در حال حاضر سازمان راهداری هم وام‌هایی را به خریداران ارائه می‌دهد که بخشی از خودرو در قالب وام از ما خریداری می‌شود. البته توانایی اجرا در حوزه مینی‌بوس هم داریم و پیش‌بینی کرده‌ایم هزار دستگاه در سال تولید داشته باشیم.

حرف آخر؟

با توجه به آن‌که عقاب افشان شرکتی است که قدمتی ۶۰ ساله دارد و حدود ۱۷ سال است در بخش صنعتی و در قالب عقاب افشان فعالیت می‌کند، توانسته به عنوان یک شرکت طراح از صفر تا صد اتوبوسی را طراحی و تولید کند. در حوزه مینی‌بوس هم تا پایان امسال به این هدف می‌رسیم. این دانش کمی نیست که شرکت عقاب افشان به آن دسترسی پیدا کرده و متعلق به تمام مردم ایران است. با توجه به قراردادی که با اسکانیا بسته‌ایم و برای یک شرکت ایرانی باعث افتخار است و نشأت گرفته از زحماتی که طی این سال‌ها دست به دست شده است. در حال حاضر به یک اتاق‌ساز مورد تایید اسکانیا تبدیل شده‌ایم و قراردادی را برای فروش اتاق به شرکت اسکانیا امضا کرده‌ایم و توانسته‌ایم بازار کشورهای همجوار را هم پوشش دهیم. به عقیده من برخی شرکت‌های داخلی در حوزه اتوبوس‌سازی بهتر است به جای خرید از شرکت‌های چینی، از طراحی و ساخت عقاب افشان به عنوان یک شرکت داخلی استفاده کنند.

محصولی که در این نمایشگاه وجود داشت دو دسته بودند. در حوزه اتوبوس‌های شهری، اتوبوس ۱۸ متری، ۱۵ متری و ۱۲ متری به نمایشگاه آوردیم که اتاق آن‌ها از اتاق ارتقایافته‌ای بهره می‌برد. طراحی و ساخت اتاق این خودرو به طور کامل توسط مهندسان عقاب افشان با تکنولوژی‌های روز انجام شده است. این اتاق از تمام استانداردهای لازم بهره می‌برد و کاملاً ماژولار است. قطعات این اتاق‌ها به صورت منطقی و مهندسی شده کنار هم قرار گرفته است. موتور این اتوبوس یورو ۴ به همراه DPF است که به منظور کاهش آلودگی هوا در نظر گرفته شده است، از این رو یک خودروی سبز محسوب می‌شود و برای شهرهایی مانند تهران مناسب است. در زمینه مینی‌بوس هم با شرکت اتوکار ترکیه توافقاتی را انجام داده‌ایم و یک دستگاه را در نمایشگاه به عنوان نمونه در معرض دید بازدیدکنندگان قرار دادیم. این مینی‌بوس ظرفیتی معادل ۲۵+۱ دارد و از آخرین استانداردهای روز دنیا بهره می‌برد. از این مینی‌بوس سال گذشته در ترکیه ۲ هزار دستگاه به فروش رسیده به ۴۰ کشور در سراسر جهان از جمله کشورهای اروپایی صادرات داشته است. با برنامه‌ریزی‌های شرکت، امیدواریم از اسفند یا فروردین شاهد تولید این مینی‌بوس در عقاب افشان باشیم. قوای محرکه از شرکت اتوکار تأمین شده و اتاق آن توسط شرکت عقاب افشان تولید می‌شود.

داخلی‌سازی این محصول چقدر خواهد بود؟

با توجه به آن‌که در فاز اول اتاق به طور کامل توسط شرکت عقاب افشان طراحی و تولید خواهد شد، بیش از ۴۰ درصد داخلی‌سازی خواهیم داشت و امیدواریم بعد از چند ماه تولید و رسیدن به تولید انبوه بتوانیم به بیش از ۵۰ درصد داخلی‌سازی برسیم.

چه بازارهایی را برای این محصول پیش‌بینی کرده‌اید؟

بازارهای هدف ما، بازارهای منطقه هستند. بازار ایران یکی از بازارهای خوب است و مدت‌های زیادی است که در این بخش ضعف

صنایع، فولاد، معادن، کارخانه‌های سیمان و... راه بیفتند و در تمام این زنجیره باید یک تحرکی ایجاد شود چرا که این بخش فی‌نفسه تحریک‌پذیر نیست.

به نظر شما چه عواملی می‌تواند سرعت خروج از رکود را تشدید کند؟

منطقی کردن وام‌هایی که بانک‌ها به موسسات و شرکت‌ها ارائه می‌دهند. گشایش ال‌سی‌ها می‌تواند در این مسیر موثر باشد. برای کسانی که نگاه تولید دارند می‌توانند شرایطی را بگذارند که این ال‌سی‌ها راحت‌تر به آن‌ها تعلق بگیرد. زاویه بانک‌ها این است که اگر شرکتی نگاه تولید دارد، این وام‌ها راحت‌تر به آن تعلق گیرد. باید سایر عوامل تولید تحرک پیدا کنند. اکثر صنایع مانند صنایع غذایی، حمل‌ونقل، نفت، گاز، سیمان، فولاد و... اگر راه بیفتند، بخش حمل‌ونقل به ویژه در بخش تجاری دچار تحرک می‌شود و می‌توان امیدوار بود که بازار رونق پیدا کند.

آیا شرکت عقاب افشان هم بعد از برجام با شرکای خارجی خود مذاکرات جدیدی را پیش گرفته است؟

عقاب افشان شاید تنها شرکتی بود که در زمان تحریم‌ها روابطش با شرکای خارجی کم‌رنگ شد اما قطع نشده بود. بعد برجام هم مناسبات بهتری را در پیش گرفتیم.

برای زمان خروج از رکود چه برنامه‌ای را مدنظر دارید؟

ما در زمان تحریم‌ها هم تولید را ادامه دادیم. در حال حاضر تولید خودمان را داریم. در سال جاری نسبت به سال ۹۴ یک رشد ۱۰۰ درصدی را برای محصولات در نظر گرفته بودیم. باید بررسی کنیم که آیا تا پایان سال ۹۵ به این اهداف رسیده‌ایم یا خیر و بعد از آن برنامه سال ۹۶ خود را مشخص کنیم. به نظرم این رشد ۱۰۰ درصدی برای سال جاری مناسب است.

لطفا توضیحاتی را در مورد اتوبوس جدیدی که در نمایشگاه هم به نمایش درآمد، بفرمایید.

اسکانیا

علم و فناوری

گردشگری

فرهنگ و هنر

سلامت

ورزش

News

از ثبات قیمت روغن موتور تا خودرو ۹۵۰ اسب بخاری فراری

ایجاد زیرساخت‌های لازم برای تولید محصولات شرکت مشترک ایران خودرو و پژو با نام «ایکاپ»، نخستین بدنه‌ی پژو ۲۰۰۸ در ایران خودرو رنگ شد. این رنگ آمیزی بدنه در سالن رنگ شماره یک کارخانه ایران خودرو انجام شد. برنامه نویسی برای انجام فرآیند رنگ آمیزی ابتدای آبان ماه انجام شد و در ادامه ربات‌های خط، عملیات آستر و رویه را به اتمام رساندند و در نهایت نخستین بدنه پژو ۲۰۰۸ توسط ربات‌های ایران خودرو رنگ آمیزی شد. بر اساس برنامه اعلام شده، آموزش تخصصی پرسنل خط تولید در سالن رنگ تا ۲۰ روز دیگر به پایان می‌رسد و سالن رنگ شماره یک جهت رنگ آمیزی محصولات ایکاپ، تا پایان بهمن ماه به آمادگی کامل خواهد رسید.



در حال حاضر تلاش‌ها برای افزایش ایمنی این محصول در جریان است.

طوفان ۱۲ سیلندر فراری ۲۰۱۷ با قدرت ۹۵۰ اسب

کمپانی فراری کلاس «لافراری» را اولین بار در نمایشگاه خودرو سال ۲۰۱۳ ژنورونمایی کرد. این کلاس در سال ۲۰۱۴ از اقبال فراوانی برخوردار شد؛ چنان که با وجود قیمت ۱۰٫۷ میلیون دلاری هر دستگاه، استقبال مشتریان چنان بود که کمپانی فراری ظرفیت جوابگویی به این مشتریان را نداشت و دفتر سفارشات خود را برای مدتی تعطیل کرد. در چهارمین سال معرفی این محصول مدل ۲۰۱۷ آن دستاوردهای جدیدتری از این خودرو لوکس قدرتمند را به نمایش گذاشته است. این خودرو از دو موتور معمولی و الکتریکی بهره می‌برد. موتور معمولی آن یک پیشران ۶۲۶۲ سی‌سی ۱۲ سیلندر ۷ شکل است که ۷۹۰ اسب بخار نیرو تولید می‌کند و گشتاور آن به ۷۰۰ نیوتن متر می‌رسد. یک موتور الکتریکی ۲۶ کیلوگرمی زیر صندلی‌های عقب تعبیه شده که ۱۶۰ اسب بخار قدرت و ۲۷۰ نیوتن متر به پیشران این خودرو می‌افزاید. به این ترتیب این خودرو مجموعاً از پیشران کم‌ظئیر ۹۵۰ اسب بخار قدرت و ۹۷۰ نیوتن متر گشتاور بهره می‌برد.

BMW صد هزار خودرو برقی می‌فروشد

شرکت خودروسازی BMW با عرضه مدل‌های برقی بیشتر، قصد دارد فروش خودروهای برقی را

ثبات تعرفه واردات خودرو در سال ۹۶

معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت از ثبات تعرفه واردات خودرو در سال آینده خبر داد و گفت: برنامه‌ای برای افزایش تعرفه واردات خودرو نداریم. محسن صالحی‌نیا در خصوص تعرفه واردات خودرو در سال آینده، گفت: در سال آینده برنامه‌ای برای تغییر تعرفه واردات خودرو نداریم و با همین تعرفه‌های کنونی واردات انجام می‌گیرد. وی با اشاره به اینکه تعرفه واردات خودرو هم مانند سایر کالاهاست و در شرایط خاص تغییر می‌کند، افزود: فعلاً دلیلی برای افزایش تعرفه واردات خودرو وجود ندارد و شرایط قبلی برای واردکنندگان اعمال خواهد شد. معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت با اعلام اینکه در مجموع تعرفه کنونی واردات خودرو مشکلی را برای تولید داخلی به وجود نمی‌آورد، اظهار داشت: تعرفه‌ها، مجموعه‌ای از محدودیت‌هایی است که به منظور مدیریت واردات کشور وضع می‌شود و در تمام دنیا برای حمایت از تولید داخلی اعمال می‌شود.

رنگ آمیزی پژو ۲۰۰۸ در ایران خودرو

برای تولید نهایی محصول پژو ۲۰۰۸ در ایران، بدنه نخستین محصول از پژو ۲۰۰۸ تولید کارخانه مشترک ایران خودرو و پژو (ایکاپ) رنگ شد تا در زمستان به بازار عرضه شود. در راستای

اتومبیل خودران مخصوص معلولان ساخته شد

محققان دانشگاه ام آی تی موفق به ساخت اتومبیل خودرانی شده‌اند که دارای امکانات خاصی برای تسهیل حرکت و جابه‌جایی افراد معلول است. این خودرو خودران در واقع یک چهارچرخه ظاهر آساده است که به دستگاه‌های مختلفی برای مسیریابی و حرکت در سطوح ناهموار مجهز شده است. خودرو یاد شده افراد نابینا، معلول و... را که با استفاده از دیگر اتومبیل‌های خودران به نزدیکی محل کار یا اقامت خود رسیده‌اند، تحویل گرفته و سپس آنها را به مقصد نهایی منتقل می‌کند. محققان دانشگاه ام آی تی که این دستگاه را با همکاری مهندسان دانشگاه ملی سنگاپور تولید کرده‌اند، می‌گویند در حال آزمایش آن هستند تا بتوانند نسخه نهایی این محصول را در آینده نه چندان دور روانه بازار کنند. چهارچرخه مذکور دارای حسگرهای متعدد و نرم‌افزارهایی است که در خودروهای خودران ساخت شرکت‌هایی مانند گوگل هم وجود دارد. چهارچرخه‌های مذکور فضای زیادی اشغال نمی‌کنند و در محیط‌های بسته نیز قادر به حرکت هستند و ترکیب آنها با خودروهای بزرگ بدون نیاز به راننده تحویلی جدی در شیوه حمل و نقل جابجایی افراد دارای معلولیت‌های جسمی و حرکتی به وجود می‌آورد. این چهارچرخه قادر به شناسایی موانع حرکتی و پستی و بلندی‌ها نیز هست و در آزمایش‌های انجام شده از نظر مسیریابی نیز موفق بوده است.

مواد اولیه در تولید محصول نهایی به ویژه قیمت لوبکات، گفت که باتوجه به این موارد، نباید قیمت انواع محصولات روغن موتور اعم از دیزلی و بنزینی فعلا تغییری داشته باشد.

افزایش ۱۴ درصدی تولید لاستیک و تیوپ

معاون سازمان حمایت مصرف کنندگان و تولیدکنندگان با اشاره به تولید بیش از ۱۵ هزار حلقه لاستیک و تیوپ، گفت: ۲۶۶ فقره پرونده تخلف به ارزش بیش از یک میلیارد و ۱۷۰ میلیون ریال تشکیل شده است. وحید منایی با بیان اینکه در ۶ ماهه ابتدای امسال، بیش از ۱۱ هزار تن معادل ۱۵ هزار و ۷۰۳ هزار حلقه انواع لاستیک و تیوپ توسط ۱۰ واحد تولیدی فعال در کشور تولید شد، گفت: این میزان تولید از نظر وزنی نسبت به مدت مشابه سال قبل ۱۴ درصد افزایش داشته است. وی با بیان اینکه از مجموع تولیدات لاستیک کشور در این مدت، میزان تولید انواع لاستیک سواری، باری، اتوبوسی و کشاورزی صنعتی در مجموع ۱۰۴ هزار و ۱۴ تن بوده است، افزود: این رقم نسبت به مدت مشابه سال قبل در حدود ۱۶ درصد افزایش داشته است.



برنامه‌ای برای افزایش قیمت روغن موتور نداریم. محمدحسین مولاخواه با اشاره به برگزاری نشست با انجمن پالایشگاه‌های روغن‌سازی ایران و شرکت‌های مربوطه در خصوص بررسی قیمت پایه روغن موتور، گفت: علیرغم افزایش قیمت پایه فرآورده‌های نفتی از سوی شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران که کم و کیف آن تحت رسیدگی است، از نظر این سازمان دلیلی برای تغییر قیمت رسمی انواع محصولات روغن موتور برای مصرف‌کنندگان تا پایان سال وجود ندارد. وی با بیان اینکه با توجه به بهره‌مندی واحدهای تولیدی در ۲۰ ماهه گذشته از کاهش قیمت

سال آینده به میزان دو سوم افزایش دهد و به ۱۰۰ هزار دستگاه برساند. هارالد کروگر، مدیرعامل BMW اظهار کرد: این خودروساز لوکس انتظار دارد تحویل خودروهای تمام برقی و هیبریدی در سال جاری به حدود ۶۰ هزار دستگاه افزایش پیدا کند. فروش مدل‌های باتری‌دار BMW در سال ۲۰۱۳ به حدود ۱۰۰ هزار دستگاه بالغ شد. مجله زودوپیچ سایتینگ به نقل از مدیرعامل این شرکت خودروسازی نوشت که استفاده از خودروی برقی فراگیر خواهد شد اما تقاضا فوراً به اوج نخواهد رسید. BMW برای بهبود فروش، ظرفیت باتری i3 city car را در سال جاری ۵۰ درصد افزایش داده است. این مدل که تنها مدل تمام برقی BMW است، در سال گذشته تنها ۲۵ هزار دستگاه فروش داشت. بر اساس گزارش رویترز، این شرکت در فروش خودروهای لوکس از مرسدس بنز عقب افتاده و درصدد است تا سال ۲۰۲۵ سهم خودروهای برقی و مدل‌های هیبریدی را به ۱۵ تا ۲۵ درصد فروش خود افزایش دهد.

روغن موتور گران نمی‌شود

یک مقام مسئول در سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان در خصوص شایعه افزایش قیمت روغن موتور در بازار، گفت:



۱۰ اشتباهی که سلامت خودرو شما را به مخاطره می‌اندازد

رفتار سالم، خودرو سالم



به‌طور معمول تا وقتی یک خودرو به‌ظاهر خوب کار می‌کند، به نظر می‌رسد به لحاظ فنی ایرادی ندارد، اما صاحبان خودرو لازم است بدانند گاهی بعضی اشکالات فنی بدون علائم قبلی بروز می‌کند. کارشناسان معتقدند بدترین اشتباه بسیاری از مالکان خودرو این است که اشکالات وسیله نقلیه خود را نادیده می‌گیرند و بدتر این‌که وقتی برای رفع اشکالات اقدام می‌کنند با سپردن کار به تعمیرکاران نابلد یا دستکاری خودسرانه نه تنها اشکالات را برطرف نمی‌کنند، بلکه خراب‌تر می‌کنند. در ادامه برخی اشتباهات رایج در نگهداری خودرو را با یکدیگر مرور می‌کنیم تا از این‌پس، هر بار که دست به تعمیر خودرو می‌زنید یا آن را به‌دست تعمیرکار می‌سپارید به این موارد بیشتر دقت کنید.

رانندگی با چراغ سوخته

تعویض چراغ سوخته در مقایسه با دیگر خرابی‌های خودرو علاوه بر این که راحت‌تر انجام می‌شود، هزینه‌بردار نیست. وقتی چراغ‌های جلو یا نوربالای خودرو از کار می‌افتد محال است راننده متوجه آن نشود، زیرا به محض سوختن چراغ، بخشی از دید مسیر را از دست خواهد داد. این در حالی است که چنانچه چراغ‌های عقب یا چراغ‌ترمز آسیب ببینند ممکن است بلافاصله متوجه خرابی نشوید. از این‌رو توصیه می‌شود هر چند وقت یک‌بار سلامت آنها را بررسی کنید. در صورت سوختن هر یک از این چراغ‌ها فقط کافی است با مراجعه به دفترچه راهنمای خودرو نسبت به تعویض آن اقدام کنید. رانندگی با چراغ سوخته و در نتیجه دید کم موجب وارد آمدن یک اضطراب غیر ضروری به راننده می‌شود و دیگر خودروهای در حال حرکت در مسیر را نیز با خطر مواجه می‌کند، زیرا دید درستی از وسیله نقلیه شما نخواهند داشت. به تعویق انداختن تعویض چراغ سوخته از آنجاکه موجب افزایش خطر تصادف می‌شود، می‌تواند هزینه‌های به‌مراتب سنگین‌تری را روی دست صاحب خودرو بگذارد.

بی‌اعتنایی به علائم هشداردهنده

چراغ‌های هشداردهنده روی داشبورد حامل پیام‌های اخطاردهنده‌ای هستند که به‌منظور جلب توجه راننده طراحی شده‌اند، اما بسیاری از رانندگان نسبت به این علائم بی‌اعتنا هستند. حتی اگر خوروی شما با خطر جدی مواجه نباشد، یک راننده متعهد وظیفه دارد در همه موارد نسبت به علائم خطر هوشیار باشد. در مرحله اول، لازم است بدانید هر یک از چراغ‌های هشداردهنده به چه معناست. اگر مشاهده کردید چراغ روشن شده برای شما ناآشناست، می‌توانید آن را در دفترچه راهنمای خودرو جست‌وجو کنید. اگر مشکل چیزی مثل تنظیم نبودن فشار لاستیک‌هاست، شاید خودتان بتوانید نسبت به رفع آن اقدام کنید، اما اگر چراغ هشداردهنده از یک مشکل فنی جدی‌تر خبر می‌دهد، توصیه می‌شود کار را به‌دست کاردان بسپارید. اگر نسبت به رفع اشکالات در همان مراحل اولیه اقدام کنید، می‌توانید مطمئن باشید هزینه کمتری پرداخت خواهید کرد تا این که آن اشکالات را در مراحل وخیم‌تر پیگیری کنید.

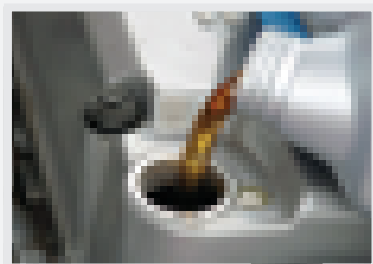
چگونه باید مهره‌های چرخ را ببندند. برای یادگیری قدم به قدم این مهارت توصیه می‌شود به دفترچه راهنمای خودرو مراجعه کنید. چنانچه قصد دارید چرخش یا تعویض لاستیک انجام دهید مطمئن شوید بعد از اتمام کار، مهره‌ها را بیش از اندازه شل یا سفت نبسته باشید. اگر مهره‌ها را شل ببندید چرخ‌ها لق خواهند خورد. سفت بستن بیش از اندازه مهره‌های چرخ نیز اثر مخرب دارد و می‌تواند موجب آسیب دیدگی روتور شود. در بعضی شرایط آب و هوایی، باز کردن مهره‌ها دشوارتر می‌شود. به‌طور مثال، در فصل زمستان ممکن است مهره‌ها به علت سرما و یخ زدگی طوری به گل میخ چرخ بچسبند که جداسازی آنها به راحتی امکان پذیر نباشد. برای توزیع یکنواخت بار توصیه می‌شود مهره‌ها را طبق یک الگوی متناوب که به الگوی سستاره مشهور است، ببندید. می‌توانید ابتدا مهره‌ها را به وسیله یک آچار چرخ مناسب سفت کنید، اما در مرحله آخر لازم است از یک آچار تُرک کمک بگیرید تا از میزان بار وارد شده مطمئن شوید.

عوض نکردن به موقع مایعات خودرو

شاید فکر کنید بنزین مهم‌ترین مایع مورد نیاز خودرو شماست، در حالی که سایر مایعات مورد نیاز خودرو به اندازه بنزین اهمیت زیادی دارند. درست است که بدون سوخت، خودرو راه نمی‌رود؛ اما مایعات دیگر خودرو نیز وظیفه سنگینی به عهده دارند که به عقیده عده‌ای از کارشناسان مهم‌تر از سوخت گران‌قیمتی است که خودرو از آن تغذیه می‌شود. روغن موتور، روغن ترمز و مایع خنک‌کننده از جمله مایعات حیاتی خودروست. اگر قطعات متحرک موتور به علت نبود روغن کافی خشک شوند، به موتور آسیب جدی وارد خواهد شد.

روغن ترمز کمک می‌کند فشار بین قطعات سیستم ترمز تنظیم شود. مایع خنک‌کننده نیز اجازه نمی‌دهد قطعات خودرو بیش از اندازه داغ شوند یا یخ بزنند. کاهش سطح هر یک از این مایعات، خطرناک و مشکل‌ساز است. پس از تعویض مایعات خودرو دقت کنید تک تک آنها را مجدد پر کرده باشید. ایده‌آل

باید نزدیک خودرو شما، اما نه چسبیده به آن پارک شده باشد. در ضمن، مطمئن شوید کابل‌ها و اتصالات را به پایانه‌های درست وصل کرده‌اید. در آخر، قبل از این که دو سر کابل‌ها را به یکدیگر اتصال دهید، بررسی کنید سیستم جرقه‌زنی هر دو خودرو خاموش باشد.



سفت نکردن فیلتر روغن

اگر موتور خودرو نتواند مقدار کافی از روغن موتور را به گردش درآورد، خودرو شما از حرکت باز خواهد ایستاد و باید یک یدک کش خبر کنید. برای این که این وضعیت برایتان پیش نیاید، لازم است برای تعویض فیلتر روغن از یک آچار سایز مناسب استفاده کنید. اگر در انتخاب سایز آچار دچار اشتباه شوید، ممکن است این احساس به شما دست دهد که دارید فیلتر را محکم می‌بندید، حال آنکه فقط دارید آچار را می‌چرخانید. اگر نوع فیلتر را عوض کرده‌اید، ممکن است سایز آچاری که قبلاً به‌وسیله آن این کار را انجام می‌دادید دیگر با فیلتر جدید همخوانی نداشته باشد. از این رو، قبل از اقدام به تعویض فیلتر بررسی کنید آچار مناسب آن را نیز داشته باشید. شاید ابتدا فیلتر را با دست سفت کنید، اما بدانید حتی اگر این کار را با دست انجام می‌دهید لازم است نیم پیچ آخر را با آچار سفت کنید تا فیلتر به درستی بسته شود. این مسأله را جدی بگیرید، زیرا اگر فیلتر شل بسته شود، روغن موتور به دیگر قسمت‌ها سرایت می‌کند و عملکرد موتور مختل خواهد شد و در موارد خطرناک‌تر ممکن است باعث آتش‌سوزی از زیر کاپوت شود.

شل یا سفت بستن مهره‌های چرخ

خیلی‌ها نمی‌دانند بعد از تعویض لاستیک

سهل‌انگاری در برق‌کاری خودرو

چرا اگر در منزل برق‌کاری داشته باشید حتماً جریان برق را از مبدأ قطع می‌کنید، اما وقتی به سیم‌کشی خودرو می‌رسد از این احتیاط سرپیچی می‌کنید؟ گفته می‌شود جریان برق خودرو آن قدر قوی نیست که خطرناک باشد؛ اما توصیه می‌شود همیشه در این گونه موارد تا حد امکان احتیاط کنید. شاید بر اثر این بی‌احتیاطی دچار برق‌گرفتگی نشوید، اما بدانید کوچک‌ترین اشتباه یا دستکاری غلط ممکن است به آتش‌سوزی منجر شود. قبل از آغاز کار مطمئن شوید ماشین خاموش است. سپس کابل اتصال منفی باتری را قطع کنید. اگر وسیله نقلیه شما از نوع خودرو هیبریدی با باتری ولتاژ بالا است، به هیچ‌وجه به باتری دست نزنید و آن را لمس نکنید. قدرت برق خودروهای هیبریدی بالاتر از خودروهای معمولی است. به این معنی که برق‌گرفتگی توسط جریان برق خودروهای هیبریدی به مراتب شدیدتر است و می‌تواند بر اثر تماس، موجب صدمات جبران‌ناپذیر شود.

استفاده نادرست از جامپ استارت

گاهی ممکن است حین رانندگی، باتری خالی شود. چنانچه در خودرو دستگاه جامپ استارت به همراه داشته باشید، می‌توانید با استفاده از این دستگاه از یک خودرو دیگر شارژ باتری بگیرید، اما یادتان باشد صرف مجهز بودن به جامپ استارت به این معنی نیست که می‌دانید چطور از آن استفاده کنید. اگر چه فرآیند استفاده از دستگاه چندان پیچیده نیست، اما توصیه می‌شود دست‌کم یک بار پیش از آن که به استفاده از دستگاه اقدام کنید، نحوه استفاده صحیح از آن را یاد بگیرید. اگر تا الان به فکر یادگیری این مهارت نبوده‌اید، در صورت مواجهه با این مشکل، ابتدا از مسیر ترافیک خارج شوید و خودرو را در یک محل امن متوقف کنید. در نزدیکی محل خودرو سیگار نکشید و سعی کنید جرقه ایجاد نشود. ایده آل است برای کامل کردن اقدامات ایمنی از یک عینک محافظ چشم نیز استفاده کنید. خودرویی که می‌خواهید از آن شارژ بگیرید



این است که اگر برای تعویض مایعات خودرو به مکانیکی مراجعه می کنید، خودتان نیز در زمان تحویل خودرو یک بار دیگر سطح مایعات را کنترل کنید.



عوض نکردن لاستیک های صاف

خیلی ها فکر می کنند تا لاستیک ها پنچر نشوند، می توانند از آنها کار بکشند. غافل از این که لاستیک های صاف نیز به تعویض نیاز دارند. همان طور که خود شما نیاز دارید هنگام پیاده روی از کفش مناسب استفاده کنید، خودرو شما نیز نیازمند لاستیک های مناسب است تا سطح تماس آن با جاده به گونه ای نباشد که در برف و باران موجب لغزندگی شود.

دقت کنید عمر مفید لاستیک هایی که در حال حاضر استفاده می کنید چقدر است و چند وقت از زمان خرید و نصب آنها می گذرد. اگر از خودرو دست دوم استفاده می کنید و نمی دانید صاحب قبلی خودرو چند وقت پیش لاستیک های آن را عوض کرده بوده، توصیه می کنیم چهار حلقه لاستیک نو بخرید.

شاید آج لاستیک مناسب به نظر برسد، اما خود لاستیک به مرور زمان فاسد خواهد شد. صدمات تدریجی با چشم قابل رؤیت نیست، اما ترک های بسیار ریز موجب از بین رفتن استحکام لاستیک ها می شود و از کارایی آنها می کاهد. آسیب لاستیک از محل اتصال به آج موجب ریخته شدن آج ها می شود و لاستیک به تدریج صاف و لغزنده خواهد شد.

جدی نگرفتن نقابصی که از سوی خودرو ساز اعلام می شود

گاهی اتفاق می افتد کمپانی سازنده خودرو متوجه یک اشکال فنی جدی می شود و به منظور تأمین ایمنی خودرو و سرنشینان آن با صاحبان خودرو تماس می گیرد تا هر چه سریع تر نسبت به رفع آن عیب اقدام شود. انفجار لاستیک یا شتاب خود به خودی پدال گاز از جمله اشکالاتی است که می تواند فاجعه آفرین باشد. این گونه اشکالات جدی به طور معمول خبر ساز می شوند. چنانچه در حال حاضر از خودرو دست دوم استفاده می کنید، می توانید با ارائه شماره شناسایی خودرو به مراکز نمایندگی، از آنها بخواهید بررسی کنند آیا خودرو شما در زمانی که در اختیار صاحب قبلی بوده از این قبیل تماس ها دریافت کرده است یا خیر. اگر برای تعمیرات فنی مهم به نمایندگی مراجعه می کنید، توصیه می شود مدارک را نزد خود نگه دارید تا اگر در آینده شرکت

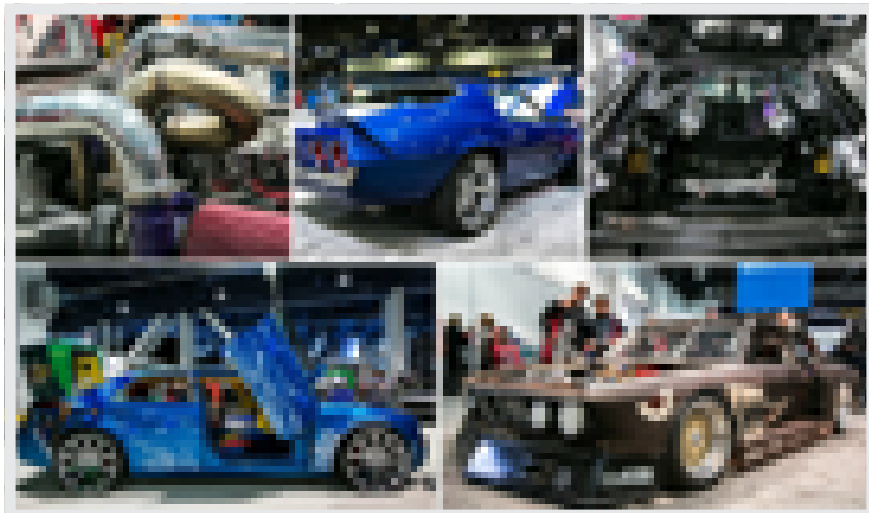
سازنده مسئولیت آن نقص به خصوص را به عهده گرفت، بتوانید هزینه هایی را که بابت آن پرداخت کرده بودید، پس بگیرید. هر چند به ندرت این اتفاق می افتد و بهتر است امیدوار نباشید کمپانی سازنده مخارج تعمیرات را به شما بازگرداند.

شلخته کاری در سرویس ترمز

سرویس ترمز به ظاهر ساده به نظر می رسد، اما این کار ریزه کاری هایی دارد که در عین سادگی انجام صحیح آن را دشوار می کند. از این رو، مکانیک های تازه کار در بیشتر موارد ترجیح می دهند یک سرویس کار ماهر برای انجام این کار استخدام کنند، زیرا با توجه به اهمیت ترمز حین رانندگی فقط یک خطای کوچک در سرویس ترمز می تواند فاجعه آفرین باشد. به زبان ساده، اساس عملکرد ترمز اصطکاک است.

وقتی پای خود را روی پدال ترمز فشار می دهید، فشار هیدرولیک در سیستم به کالیپر و لنت های ترمز وارد می شود و بر اثر ایجاد اصطکاک، سرعت خودرو کاهش می یابد. ایجاد اصطکاک به کار کرد صحیح تعداد زیادی قطعه متحرک بستگی دارد که عملکرد صحیح آنها به روان سازی این قطعات وابسته است. دقت کنید روغن به دیگر قسمت های مجاور ترمز نشت نکند. انجام این کار دقت بالایی می طلبد، زیرا اگر روغن به سطح اصطکاک لنت ها یا روتورهای ترمز راه پیدا کند، عملکرد ترمز خودرو مختل خواهد شد.

رونمایی از جذاب ترین ها!



مزدا ام ایکس-۵ اسپیدستر

سال گذشته مزدا با خودرو ام ایکس-۵ اسپیدستر، جمعیت حاضر در نمایشگاه سما را به وجد آورد. خودرویی بدون شیشه جلو، چرخهای معمولی و کمکفنر Coilover، سطح نسل چهارم این خودرو را وارد مرحله جدیدی کرد و اکنون آن را تکمیل تر کرده است. در این خودرو همچنان شیشه جلو وجود ندارد. اما به باتری لیتیومی GreenLite G20 دو کیلوگرمی و ترمزهای راحت تر مجهز شده است و به همین علت، وزن کلی خودرو به ۱۵۹ کیلوگرم کاهش یافته و از خودرو ام ایکس-۵ استاندارد و اسپیدستر ۲۰۱۵، سبک تر شده است. این خودرو درست شبیه کودک محبوب پورشه ۵۵۰، نسل اول میاتاست. بسیاری از قطعات داشبورد با نمایشگر دیجیتالی شده و افزایش قدرت ۶ تا ۷ اسب بخار از دیگر ویژگی های این خودروست.

شورولت کوپو کامارو

شورولت کامارو از مدت ها پیش قهرمان طرفداران مسابقه های اتومبیلرانی traffic-light بوده ، اما محبوب حرفه ای ها هم هست. شورولت کوپو کامارو که در نمایشگاه سما معرفی شد، برای مسابقه آماتورها در کلاس Stock Eliminator خودروهای NHRA آماده است. این خودرو به شاسی و سیستم تعلیق مسابقه ای شامل اکسل عقب یک تکه، کمکفنرهای تنظیم شونده جلو، اتصال چهار نقطه ای در عقب، دیسک ترمزهای دست ساز، سیستم فرمان راک اند پینیون و پمپ سوخت فشار قوی مجهز است. لاستیک های شورولت

کوپو کامارو محکم و ساخت شرکت هوسی یر بوده و دیواره لاستیک نیز بلندتر از قبل شده است. سه نوع موتور هشت سیلندر در دسترس است که تمام آنها مجهز به جعبه دنده خودرو سه سرعته هستند. قطعات ارتقایافته این خودرو ضریب بهتری را در اکسل دارند و پکیج میل سوپاپ و سرسیلندر نیز باعث دستیابی به گشتاور بالاتری شده است. از این خودرو فقط ۶۹ نمونه برای سال ۲۰۱۷ ساخته خواهد شد و خریداران احتمالی باید به طور مستقل برای خرید این خودرو ثبت نام کنند.

فورد اف-۱۵۰ رپتور

فورد یک سری خودرو و کامیون با خود به نمایشگاه امسال آورد. بسیاری از آنها فقط برای تفریح در نمایشگاه بودند، اما یکی از آنها، آینده بسیار بلندپروازانه ای دارد. این خودرو می تواند با تمام خودروها رقابت کند. در این خودرو تغییرات بسیار کمی صورت گرفته و به آن فقط قفس غلت گیر فولادی، باتری سوختی مقاوم در برابر سوراخ شدن، صندلی های مسابقه با محافظ و چراغ های ال ای دی اضافه شده است. سیستم تعلیق آن که منطبق با تنظیمات کارخانه ای بود. به دلیل وزن تجهیزات اضافه شده مربوط به مسابقه، اصلاح شده و موتور شش سیلندری اکوبوستر، با قدرت ۴۵۰ اسب بخار ۳ و نیم لیتری، نیز همان طور دست نخورده باقی مانده است. این خودرو با موتور استوک، جعبه دنده و درجه بندی سیستم انتقال توان، می تواند به خودرویی بی نظیر تبدیل شود.



امسال نمایشگاه سما (SEMA Specialist Equipment Manufacturer Show) میزبان بیش از صد هزار فعال خودروساز از بیش از صد کشور بود. در این نمایشگاه که از ۱۰ تا ۱۳ آبان در لاس وگاس برگزار شد، بیش از ۶۰ هزار خریدار فعال داخلی و بین المللی حضور داشتند. خودروها در ۱۲ بخش تقسیم شده بودند و در بخش نمایش محصولات جدید هم تقریباً چیزی حدود ۲۵۰۰ قطعه، ابزار و اجزا معرفی شد. علاوه بر آن، در این نمایشگاه، سمینارهای آموزشی، توضیح محصولات، برنامه های ویژه و غیره نیز برای بازدیدکنندگان فراهم می شود. نمایشگاه امسال سما در لاس وگاس برگزار شد و در این مکان، خودروهای تغییر یافته که از محدودیت های عملکردی و طراحی خود عبور کرده بودند، معرفی شدند. امسال خودروهای جذاب و بی نظیری در نمایشگاه حضور داشتند که در این مقاله، ویژگی های ده مورد از آنها را مرور می کنیم.



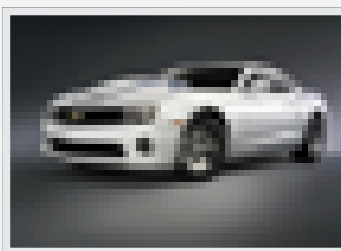
▲ جیپ سی جی ۶۶



▲ داج دورانگو شیکر



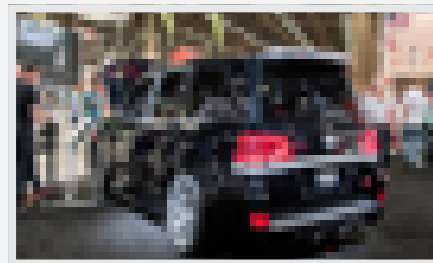
▲ داج شیکداون چلنجر



▲ شورولت کوپو کامارو



▲ فورد اف-۱۵۰ ریپورتر



▲ تویوتا تالند اسپید کروزر

داج دورانگو شیکر

اولین رونمایی این خودرو، در نمایشگاه سما امسال انجام شد. دورانگو در حال حاضر یک خودرو شاسی بلند در بازار است. در بخش اصلی این خودرو یک موتور ۴ و ۶ دهم HEMI، هشت سیلندری با توان ۴۷۵ اسب بخار وجود دارد. از بخش های دیگر این خودرو می توان به طراحی جلو پنجره جدید برای تهویه بهتر، لوله های آگزوز مرکزی، رکاب های جانبی مشکی براق، اسپویلرهای عقب و یک رنگ آبی فوق العاده با طرح های مشکی اشاره کرد. ترمزهای ویژه SRT متناسب با موتور هشت سیلندر قوی آن روی این خودرو قرار گرفته است.

هیوندای ولستر گارنید

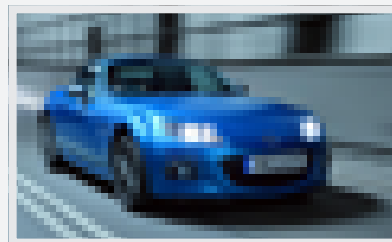
هیوندای فقط به دلیل خودروهای اسپرتش شناخته نشده است. اگرچه همان تاریخچه تیونرهای برخی برندهای ژاپنی را ندارد، با این حال امسال بدون ترس و واژه به نمایشگاه سما آمده است. ولستر گارنید مجهز به چرخ های سه تکه و یک گارد عقب معمول است. این خودرو به لطف موتور توربوی چهار سیلندر، یک خنک کننده جدید، یک داون پایپ (لوله پایین) و بادگیر هوای خنک و تنفس از طریق آگزوز کتیک، قدرت بیشتری نسبت به قبل پیدا کرده است. در بخش ظاهری اولین چیزی که خودنمایی می کند رنگ آمیزی خاص بدنه و ترکیب زیبای رنگ قرمز و خاکستری است که آن را بیشتر شبیه اتومبیل های مسابقه ای کرده است؛ ارتفاع کمتر خودرو نسبت به نسخه استاندارد و استفاده از رینگ های ۱۹ اینچی با لاستیک های توپو نیز باعث جلب توجه بیشتر این مدل خاص می شوند. رکاب های جانبی نیز بخش دیگری از مشخصه های ظاهری این خودرو هستند.

کیا سورنتو اسکی گوندولا

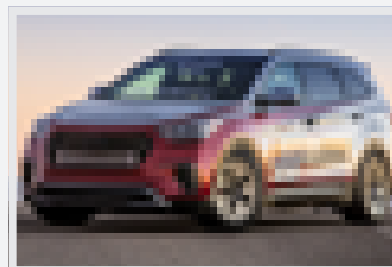
این خودرو، محبوب طرفداران مسیرهای پربرف خارج از جاده است. رانندگی خودکار این خودرو آن را در بزرگراه ها ایمن کرده و رفت و آمد با آن راحت صورت می گیرد. این خودرو به نوعی اسنوموبیل با بهترین فناوری های روز تبدیل شده است. حرکت با کیا سورنتو اسکی گوندولا روی برف بسیار جالب و هیجان انگیز است. البته با این



▲ کیا سورتنواسکی گوندولا



▲ مزدام ایکس-۵ اسپیدستر



▲ هیوندای سانتافاست

مسابقه دهد. این نیروی ویران کننده از یک موتور ۷ و نیم لیتری هشت سیلندر توربوشارژر تأمین می شود. شاسی خودرو فعلی، تغییر اساسی یافته و دو موتور توربو شارژ و جعبه دنده ATI به آن افزوده شده است. بی شک این ابر خودرو را باید گزینه ای مناسب برای فعالیت های خارج از جاده و همچنین استفاده نظامی دانست و این که این خودرو مسلماً در بخش فنی و سیستم ترمز و تعلیق به روز شده است.

هیوندای سانتافاست

خودرویی شاسی بلند با قدرت ۱۰۴۰ اسب بخار است. در واقع تیم سازنده کره ای خودروهای سانتافه، نام این خودرو جدیدشان را سانتافاست گذاشته اند. قدرت خودرو از یک موتور شش سیلندری، ۳/۸ دهم لیتری با دو توربو و همچنین خنک کننده درونی به دست می آید. نیروی این خودرو با جعبه دنده شش سرعته دستی متعلق به هیوندای جنسیس R-spec به چرخ های عقب منتقل می شود. ویژگی های دیگر این خودرو، داشتن پیستون آریاس، میل های فولادی، میل سوپاپ Bisimoto-Web و مکانیسم محرک سوپاپ Supertech است. سانتافاست دارای دیفرانسیل عقب از هیوندای اکوس و همچنین رینگ های ۱۹ اینچی است. سازندگان این خودرو معتقدند این شاسی بلند می تواند به راحتی توجه و رضایت مشتریان را به دست آورد و در واقع می توان گفت این خودرو توانسته به یکی از خودروهای برتر این نمایشگاه تبدیل شود.

و صندلی های متعلق به وایپر امروزی مجهز شده است. همچنین صندلی های عقب حذف شده و به جای آن یک رول کیچ نصب شده است.

جیپ سی جی ۶۶

برای ساخت این خودرو، از شاسی TJ رانگلر و بدنه مدل Willy CJ universal Tuxedo 1966 Park استفاده شده است. طراحان در این خودرو از عناصر به کار رفته در آخرین مدل رانگلر و لوازم جانبی Mopar که سرانجام قرار است در معرض عموم قرار بگیرد، استفاده کرده اند. فهرست لوازم جانبی Mopar که در سی جی ۶۶ به کار رفته عبارتند از: پوشش موتور، ورودی هوا، آگزوز کت بک (cat-back)، سپرها، صفحات ترمز و رکاب های مخصوص و تعدادی وسایل دیگر. همچنین محورهای Dana 44 Crate هم در جلو و هم در پشت خودرو با یک کیت بالا برنده ۵ سانتی متری قرار دارند. صندلی های داج Viper در این خودرو استفاده شده که راننده و سرنشینان را محکم در بر می گیرد.

تویوتا لنداسپید کروزر

این لندکروزر در ظاهر ممکن است عادی به نظر برسد اما خودرویی بی نظیر است. این غول ژاپنی مجهز به پیشرانهای با قدرت خارق العاده ۲۰۰۰ اسب بخار شده و می تواند به حداکثر سرعت ۳۵۵ کیلومتر در ساعت دست پیدا کند؛ یعنی بیشتر از بنتلی بنتلیگا، سریع ترین SUV حال حاضر دنیا و این که می تواند با سریع ترین خودروهای دنیا،

خودرو می توان به تفریح های دیگری نیز فکر کرد. به جای لاستیک در این خودرو، ریل و تسمه قرار گرفته و آن را مناسب حرکت روی برف و یخ کرده است. درهای ورود و خروج به صورت متقارن و به سبک درهای رولزرویس باز می شود و دو صندلی جلوی خودرو قرار دارد که بر خلاف جهت همیشگی و در مقابل صندلی های عقبی نصب شده اند و فضای داخل خودرو را در زمان های مورد نیاز به مکانی برای گفتگو تبدیل می کند. این خودرو نیازی به راننده ندارد. فضای درونی نیز بسیار مستحکم و ویژه طراحی شده است. روی خودرو هم می توان تمام تجهیزات مربوط به تفریح در مکان های برفی مانند چکمه، ساک و چوب اسکی را قرار داد.

داج شیک داون چلنجر

نسل فعلی داج چلنجر با نگاهی به گذشته و طراحی دوباره، این بار با نام داج چلنجر شیک داون وارد بازار شد. در طراحی جدید، چراغ های جلو و عقب و جلو پنجره اضافه شده است. همچنین برای این خودرو، سپر جلو و اسپویلر عقب سفارشی طراحی شده و به رینگ های ۱۹ اینچی در جلو و ۲۰ اینچی در عقب مجهز شده است. موتور هشت سیلندر آن می تواند ۴۸۵ اسب بخار قدرت تولید کند. در همین حال یک جعبه دنده شش سرعته دستی متعلق به داج وایپر، وظیفه انتقال قدرت این موتور را به چرخ های عقب دارد. فضای داخلی قدیمی چلنجر ۷۱ هم تغییر کرده، به طوری که به صفحه آمپر مدرن و فرمان

اتوبوس های سبز، ارمغان عقاب افشان برای حمل و نقل عمومی کشور

شرکت تولیدی و صنعتی عقاب افشان در جریان چهاردهمین نمایشگاه بین المللی حمل و نقل عمومی و خدمات شهری تهران، از ۴ محصول جدید و بهینه شده اش به طور رسمی رونمایی کرد. در این نمایشگاه که از ششم تا نهم آبان ماه در محل نمایشگاه بین المللی تهران برگزار شد، شرکت عقاب افشان در مجموع با ارائه ۵ محصول نشان داد که زنجیر تحریم را از پای خود باز کرده است و در فضای پسابرجام

حرف های بسیاری برای گفتن دارد. مینی بوس اتوکار و اتوبوس های پارسین، آرین و پارسا، چهار عضو شهری جدید و بهینه شده خانواده تولیدی و صنعتی عقاب افشان به همراه اتوبوس بین شهری «درسا» حکایت از این فضا داشتند. محصولات ارائه شده عقاب افشان همگی استاندارد ایمنی R-66 اتحادیه اروپا را دارا هستند. علاوه بر آن، محصولات شهری همگی از استاندارد آلایندگی یورو ۴ به همراه فیلتر ضد

آلایندگی ذرات معلق (DPF) نیز برخوردارند. این نمایشگاه امسال و پس از تحولات پسابرجام با استقبال بین المللی صاحبان صنایع جهان مواجه شده بود و در آن ده ها شرکت داخلی و خارجی در متراژی بالغ بر ۳۰ هزار متر مربع حضور داشتند و با ارائه جدیدترین دستاوردها و معرفی پروژه ها، فرصت های سرمایه گذاری، قابلیت ها، امکانات و فعالیت های شان، خود را در معرض دید بازدیدکنندگان قرار دادند.



علم و فناوری

خبرهای دنیای IT

راههای افزایش شارژباتری تلفن همراه

جولان تکنولوژی های مدرن



اسکاتیا

علم و فناوری

گردشگر

فرهنگ و هنر

سلامت

ورزش

News

خبرهای دنیای IT



امکان مکالمه ویدیویی در واتساپ

واتساپ سرانجام به درخواست مکرر کاربران پاسخ داده و مکالمات ویدیویی رایگان را به سرویس خود اضافه می‌کند. این کمپانی اعلام کرد که به زودی کاربران واتساپ می‌توانند مکالمات ویدیویی یک به یک را در کنار مکالمات متنی و همچنین صوتی بین خود برقرار کنند. بر اساس اطلاعات ارائه‌شده؛ اکنون مربوط به مکالمه ویدیویی در همان جایی که اکنون گوشی برای برقرار مکالمه صوتی قرار دارد، جای خواهد گرفت و می‌توان در پنجره چت با یک کاربر دیگر، از این ویژگی استفاده کرد. مکالمات ویدیویی در حال حاضر در چت‌های گروهی امکان‌پذیر نیست و افرادی که از چنین ویژگی استفاده می‌کنند، باید فعلاً به گزینه‌های دیگری نظیر اسکایپ اکتفا کنند. واتساپ با انتشار بیانیه‌ای اعلام کرده که مکالمه ویدیویی در لیست یکی از ویژگی‌های پر طرفدار از سوی کاربران قرار داشت.

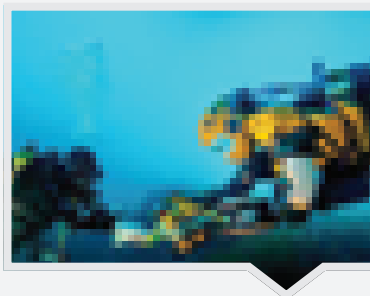
برگزاری اولین مسابقات حرفه‌ای پهپادها در لندن

اولین مسابقات حرفه‌ای پهپادها در لندن در ۱۳ ژوئن سال آینده برگزار خواهد شد. مسابقات پهپادهای برد بالا این بار در پایتخت انگلستان، یعنی لندن، برگزار خواهد شد. در حالی که بسیاری از کشورها در حال وضع قوانین مختلف برای استفاده از پهپادها هستند، برگزار کنندگان این مسابقه می‌گویند که برگزاری مسابقات این هواپیماهای بدون سرنشین، بهترین راه برای نشان دادن جنبه

سرگرمی آنها است. روز ۱۳ ژوئن سال آینده میلادی، هشت نفر از شرکت کنندگان به عنوان بهترین بازیکنان شناخته خواهند شد. کارشناسان بر این باورند که این رقابت‌ها که با تکنولوژی همراه هستند، روزی می‌توانند همانند مسابقات فرمول یک، طرفداران زیادی جذب کنند.

ساخت عینک هوشمند توسط اپل

خبرهای جدید حاکی از آن است که شرکت اپل در حال کار روی یک دستگاه پوشیدنی مشابه عینک هوشمند گوگل است که نمایشگر واقعیت مجازی را با عینک استاندارد ترکیب می‌کند. این شرکت در حال حاضر به بررسی بازار عینک هوشمند مشغول است از این رو مشخص نیست که محصول نهایی چه زمانی وارد بازار می‌شود. زمان احتمالی برای تجاری سازی این عینک حدود ۲۰۱۸ برآورد شده است اما ممکن است اپل مدت زمان بیشتری روی این پروژه کار کند یا مسیر خود را مانند اهداف خودروبی‌اش تغییر دهد. طبق اخبار، این عینک هوشمند احتمالاً مانند ساعت هوشمند اپل بطور بی‌سیم به تلفن همراه آیفون متصل خواهد شد و تصاویر و اطلاعات را به کاربر نمایش خواهد داد.

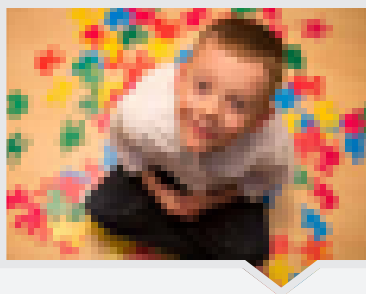


ساخت اولین ربات انسان‌نمای غواص

دانشجویان دانشگاه صنعتی شریف موفق به طراحی و ساخت ربات زیرآبی شدند که تنها با سه کیلوگرم وزن به انجام نظارت بر عملیات دریایی در زیر آب می‌پردازد. حسین مختاری، مجری طرح پژوهشی ربات SUT از برگزیدگان بخش ربات‌های زیر سطحی

(دانشجویی) دومین جشنواره ملی «دریا مسیر پیشرفت» با توضیحی در خصوص ربات‌های زیر سطحی ROV اظهار کرد: در واقع این ربات‌ها یک وسیله نقلیه بدون سرنشین و پوششگر کنترل از راه دور هستند که به اپراتور این امکان را می‌دهند عملیات مورد نظر را در اعماق آب کنترل و هدایت کند.

وی افزود: کاربرد این فناوری در زمینه بازرسی زیرآبی است و انجام عملکردهای متنوع در اعماق آب را ممکن می‌کند. این ربات‌ها در بسیاری از مأموریت‌های زیر آب جایگزین غواص می‌شوند و خطر حوادث کار در اعماق دریا را کاهش می‌دهند.

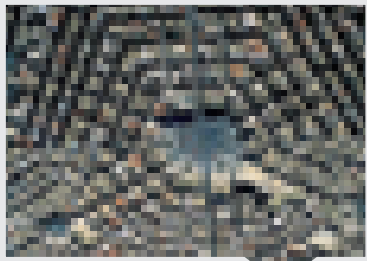


اپلیکیشن تشخیص اوتیسم از روی حرکت چشم

محققان در دانشگاه بوفالو موفق به توسعه یک اپلیکیشن برای گوشی‌های هوشمند، تبلت‌ها و رایانه‌ها شدند که از طریق ردیابی حرکت چشم در کمتر از یک دقیقه می‌تواند نشانه‌هایی از اختلال اوتیسم را تشخیص دهد.

در بیماری اوتیسم تشخیص زود هنگام از اهمیت بسزایی برخوردار بوده و به طور چشم‌گیری می‌تواند به بهبود کودک کمک کند.

یکی از محققان این پژوهش اظهار کرد: ما بسیاری از مداخلات آموزشی را برای کمک به کودکان مبتلا به اوتیسم در جهت رسیدن به میزان رشد مشابه همسالان آنها در پیش گرفته‌ایم. این اپلیکیشن حرکات چشم یک کودک را در هنگام



فرار از ترافیک با الگوبرداری از لانه زنبور عسل

محققان به این نتیجه رسیده اند که ساختاری شبیه لانه زنبور عسل بهترین مدل برای طراحی خیابانها در شهرهای کوچک و بزرگ است. در حال حاضر بسیاری از ساختارهای شهری مبتنی بر الگوی مثلثی است.

این ساختار ساده طراحان را بر آن داشته که آن را در بسیاری از طراحی ها الگوی خود قرار دهند اما حالا و با توجه به بزرگتر شدن شهرها و تشدید چالشی به نام ترافیک های قفل شده، طراحان شهری به ایده های جدیدی فکر می کنند

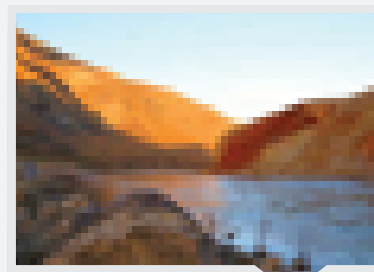
در این میان به نظر می رسد ساختار شش ضلعی لانه زنبور عسل همان گمشده طراحان شهری باشد. به تازگی محققانی از دانشگاه ملی کلمبیا مطالعاتی انجام داده اند که نشان می دهد اگر خیابان های درون یک شهر به صورت ساختاری شبیه لانه زنبور عسل طراحی شود عملاً هیچگاه مشکلی به نام ترافیک در هم گره خورده شکل نخواهد گرفت.

بر اساس نتایج این مطالعه بهترین حالت طراحی خیابان های درون شهر زمانی است که هر تقاطع در نتیجه به هم رسیدن سه خیابان ایجاد شود که بدین ترتیب ساختار شش ضلعی لانه زنبور عسل ایجاد می شود.

آنها برای دستیابی به چنین طرحی از مدل های ریاضی استفاده کردند تا نحوه تردد خودروها در ساختارهای مختلف را مورد بررسی قرار دهند. البته در این مدل تنها به خودروها توجه شده و خبری از عابران پیاده و ساختمان ها نبوده است. به همین دلیل محققان در نظر دارند تا در فاز بعدی، شبیه سازی دقیق تری را انجام دهند.

می گویند برای این کار می توان از پخش اصوات شبیه سازی شده در برد و فرکانس امواج آلفا از طریق هدفون در گوش انسان ها استفاده کرد.

به گفته پرفسور آنتونی جونز از همکاران این طرح، چنین دستاوردی بسیار هیجان انگیز است، زیرا یک درمان جدید، ساده و ایمن برای بیماران محسوب می شود و هزینه آن نیز چندان بالا نخواهد بود. قرار است در آینده نزدیک و با تکمیل این روش درمانی استفاده عمومی از آن برای کاهش آلام بیماران آغاز شود.



راه ارزان تصفیه آب با گرافن

یک دانشجوی برزیلی برنده رقابت «چالش گرافن» (Sandvik Coromant) شناخته شد. او راهکاری ارزان برای تصفیه آب با استفاده از گرافن ارائه کرد.

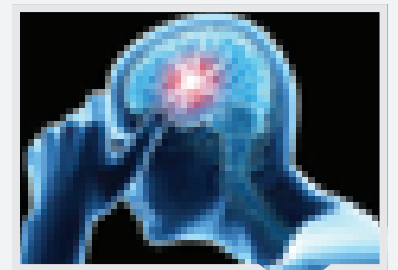
نادیا آیاده، دانشجوی مهندسی مواد موسسه مهندسی نظامی برزیل به عنوان برنده «چالش گرافن» (Sandvik Coromant) شناخته شد. آیاده ایده استفاده از گرافن برای ساخت ادوات فیلتراسیون را مطرح کرد، فیلتری که می تواند برای نمک زدایی از آب شور مورد استفاده قرار گیرد. چنین فیلتری برای تولید آب آشامیدنی برای منزل مناسب است. ایده نادیا آیاده به گونه ای است که می تواند مصرف انرژی را کاهش داده و هزینه کار را پایین آورد. این روش نسبت به روش های رایج مقرون به صرفه تر است.

پاتریک کارلسون از مدیران مرکز گرافن در دانشگاه چالمرز عنوان کرد: گرافن ماده ای با پتانسیل های بالاست که می تواند منشأ خلایق در حوزه های مختلف باشد. پرواضح است که گرافن دارای پتانسیل های بالایی در فناوری های نوظهور بوده و از آن می توان برای ارائه مدل های کسب و کار جدید استفاده کرد.

نگاه کردن به تصاویر صحنه های اجتماعی (برای مثال تصاویری که دارای چندین نفر است) ردیابی می کند.

تولید نانوذرات با کمک گیاهان دارویی

محققان دو دانشگاه با اجرای پروژه تحقیقاتی موفق به تولید نوعی نانو ذرات با کمک عصاره گیاهان دارویی شدند. پژوهشگران دانشگاه آزاد اسلامی شیراز و علوم پزشکی شیراز نانوذرات اکسید کادمیوم در حضور عصاره گیاه مریم گلی را سنتز کردند. این محققان در این مطالعات اثرات ضد قارچی این نانوذرات را به تنهایی و همچنین در ترکیب با نوعی داروی آنتی بیوتیک مورد ارزیابی قرار دادند. این نانوذرات در صورت رسیدن به تولید انبوه در صنعت داروسازی و تولید مشتقات دارویی، ساخت حسگرها و سلول های خورشیدی کاربرد دارند.



دستکاری مغز انسان برای کاهش احساس درد

محققان دانشگاه منچستر برای اولین بار موفق شدند با دستکاری امواج الکتریکی عادی مغز انسان موسوم به امواج آلفا، کاری کنند که انسان حس درد ناشی از مشکلات و جراحات مختلف را کمتر حس کند. این دستاورد مهم تحقیقاتی می تواند به کاهش رنج انسان ها در زمان مداوای بیماری های مختلف کمک شایانی کند. زیرا بر روند پردازش درد در مغز انسان تأثیر می گذارد و شدت آن را برای اولین بار قابل کنترل می سازد.

محققان می گویند از این پس می توان با تنظیم امواج آلفا در مغز میزان تجربه درد در انسان ها را در شرایط مختلف تغییر داد. دکتر کتی اکسی و همکاران وی در گروه تحقیقات درد انسانی دانشگاه منچستر

و لپ‌تاپ‌ها و اتصال سر دیگر آن به گوشی می‌توانید باتری دستگاه را شارژ کنید اما اگر دقت کرده باشید در این شرایط سرعت شارژ باتری به شدت افت می‌کند. دلیل این افت با توان خروجی پورت یواس‌بی کامپیوتر یا لپ‌تاپ شما ارتباط دارد.

انرژی خروجی که توسط پورت یواس‌بی لپ‌تاپ یا کامپیوترتان ارائه می‌شود در مقایسه با انرژی خروجی از پریز برق به مراتب کمتر است. این امر منجر به کاهش چشمگیر سرعت شارژ باتری گوشی هوشمندتان می‌شود. بنابراین برای افزایش سرعت شارژ باتری گوشی خود از پریز برق استفاده کنید و به هیچ وجه از پورت یواس‌بی لپ‌تاپ یا کامپیوتر استفاده نکنید.

به سالم بودن کابل شارژر دقت کنید

سالم بودن کابل یا سیم شارژر نقش به سزایی در کیفیت و سرعت شارژ باتری دستگاه ایفاء می‌کند. همواره سعی کنید که کابل شارژری که از آن استفاده می‌کنید را بررسی نموده و از عدم وجود زدگی، پارگی یا لهیدگی در آن اطمینان حاصل کنید. وجود هر یک از این موارد در سیم شارژر می‌تواند منجر به کاهش سرعت شارژ باتری و کیفیت شارژ شود.

یک پاوربانک بخرید!

این روش پیشنهادی، تأثیر مستقیمی روی افزایش سرعت شارژ باتری گوشی ندارد اما با استفاده از آن می‌توانید در هر زمان و تحت هر شرایطی نسبت به شارژ باتری گوشی هوشمندتان اقدام کنید. استفاده از یک پاوربانک منجر می‌شود تا نیاز شما به افزایش سرعت شارژ باتری کاهش یابد چرا که تقریباً در هر زمان و تحت هر شرایطی قادر به اتصال گوشی به پاوربانک و شارژ باتری آن خواهید بود. نقش پاوربانک در افزایش سرعت شارژ باتری گوشی‌ها دقیقاً مشابه با نقشی است که تکنولوژی‌های شارژ سریع در افزایش توان شارژدهی باتری گوشی‌های هوشمند ایفاء می‌کند.

در برخی از شرایط می‌توانید با استفاده از شارژرهایی که شدت جریان خروجی بیشتری دارند به افزایش سرعت شارژ باتری دستگاه کمک کنید و نگران بروز مشکل در عملکرد دستگاه نباشید. البته باید شدت جریان خروجی مورد نظر چندان زیاد و افراطی نباشد. به عنوان مثال برای شارژ باتری گوشی که شدت جریان ایده‌آل آن ۱/۵ آمپر است، می‌توانید از یک شارژر ۲ آمپری استفاده کنید و بدین صورت سرعت شارژ باتری دستگاه را افزایش دهید.

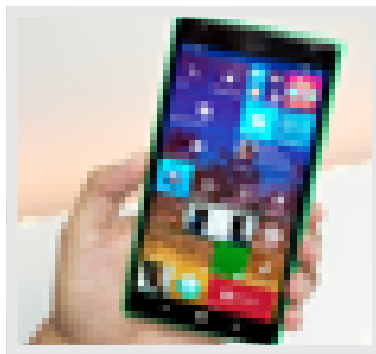
در حین شارژ از گوشی خود استفاده نکنید

استفاده از گوشی هوشمند در حین شارژ منجر به کاهش سرعت شارژ باتری آن می‌شود. در این شرایط از یک سو باتری دستگاه در حال شارژ است اما از سوی دیگر صفحه نمایش، پردازنده، سنسورها و سایر اجزای سخت‌افزاری آن در حال مصرف انرژی هستند و این موضوع سبب می‌شود که سرعت شارژ باتری دستگاهتان به شدت افت کند.

اگر قصد دارید که در کوتاه‌ترین زمان ممکن بیشترین شارژ را به باتری گوشی خود تزریق کنید، توصیه می‌کنیم که آن را خاموش نموده و به شارژر متصل نمایید. همچنین قرار دادن گوشی در «حالت پرواز» هم می‌تواند به افزایش سرعت شارژ باتری دستگاه کمک کند.

از پورت یواس‌بی کامپیوتر و لپ‌تاپ استفاده نکنید

شاید متوجه شده باشید که با اتصال یک سر کابل شارژ به پورت یواس‌بی کامپیوترها



سرعت شارژ باتری این گوشی‌های هوشمند را افزایش دهیم؟ برای افزایش سرعت شارژ باتری گوشی‌های هوشمند روش‌های خاصی وجود دارد. با توجه به این روش‌ها و استفاده از ترفندها می‌توانید تا حد چشمگیری سرعت شارژ باتری گوشی‌های هوشمند خود را افزایش دهید. در ادامه مروری بر این روش‌ها و ترفندها خواهیم داشت.

از شارژرهای استاندارد و مرغوب استفاده کنید

اولین قدم برای افزایش سرعت شارژ باتری گوشی‌های هوشمند مربوط به استفاده از شارژرهای مرغوب و استاندارد می‌شود. متأسفانه در بازار داخلی کشورمان شارژرهای نامرغوب متعددی عرضه می‌شوند و کاربران بدون آگاهی از این موضوع نسبت به خرید و استفاده از این نوع شارژرها اقدام می‌کنند. دقت داشته باشید که شارژرهای نامرغوب و غیراستاندارد منجر به کاهش سرعت شارژ باتری دستگاهتان شده و حتی می‌توانند خطرهای بزرگ‌تری نظیر انفجار و آتش‌سوزی را به همراه داشته باشند. بنابراین در قدم اول، به منظور افزایش سرعت شارژ باتری گوشی هوشمندتان به مرغوب بودن شارژر آن توجه کنید.

از شدت جریان خروجی بیشتر استفاده کنید

هر شارژری که از آن استفاده می‌کنید دارای یک آداپتور است. وظیفه آداپتور تغییر شدت جریان الکتریسیته ورودی به دستگاه طبق شرایط مورد نیاز محسوب می‌شود. شدت جریان خروجی با واحد آمپر نمایش داده می‌شود. هرچه شدت جریان خروجی یک آداپتور و شارژر بیشتر باشد، انرژی بیشتری به باتری گوشی وارد شده و سرعت شارژ باتری افزایش می‌یابد. اگر شدت جریان مناسب برای شارژ باتری گوشی شما ۲ آمپر است، به هیچ وجه از شارژی با خروجی ۱/۵ آمپر به منظور شارژ باتری گوشی خود استفاده نکنید.

استفاده از شارژر با جریان خروجی کمتر منجر می‌شود تا سرعت شارژ باتری دستگاه کاهش چشمگیری داشته باشد. همچنین

وقتی اپلیکیشن‌ها به یاری صنعت حمل و نقل می‌آید

جولان تکنولوژی‌های مدرن

جهانگیر نادرپور
خبرنگار IT

شهرهای شلوغ، خیابان‌های کیپ تا کیپ پر از ماشین و درگیری به نام گرفتن تاکسی، حتما همه ما با چنین مشکلاتی روبه‌رو شده‌ایم. کافیسیت در یک شب غیر معمول مانند روزهای آخر سال، شب یلدا و... به نزدیک‌ترین آژانس زنگ می‌زنید تا با پاسخی مانند «فعلا ماشین نداریم» یا «خیابان‌ها شلوغ است، نمی‌رویم» روبه‌رو شوید. اگر بخواهید خیابان‌ها را برای پیدا کردن یک درستی جست‌وجو کنید، کار از این هم سخت‌تر می‌شود. قیمت‌های نجومی به دلیل ساعت روز، شلوغی خیابان‌ها یا حتی ایام سال، شما را از کرده خود پشیمان می‌کند، اما چند وقتی است این روند به شکل چشمگیری در کشورهای پیشرفته جهان و البته ایران تغییر کرده است. در واقع گوشی‌های هوشمند به طور کلی این مسیر را تغییر داده‌اند و حالا این اپلیکیشن‌ها هستند که بخش قابل ملاحظه‌ای از سفرهای روزانه ما را مدیریت می‌کنند، اما اگر می‌خواهید در مورد این پدیده اطلاعات بیشتری کسب کنید و تأثیر تکنولوژی در گذشته، حال و آینده صنعت حمل و نقل را بدانید با این گزارش همراه باشید.

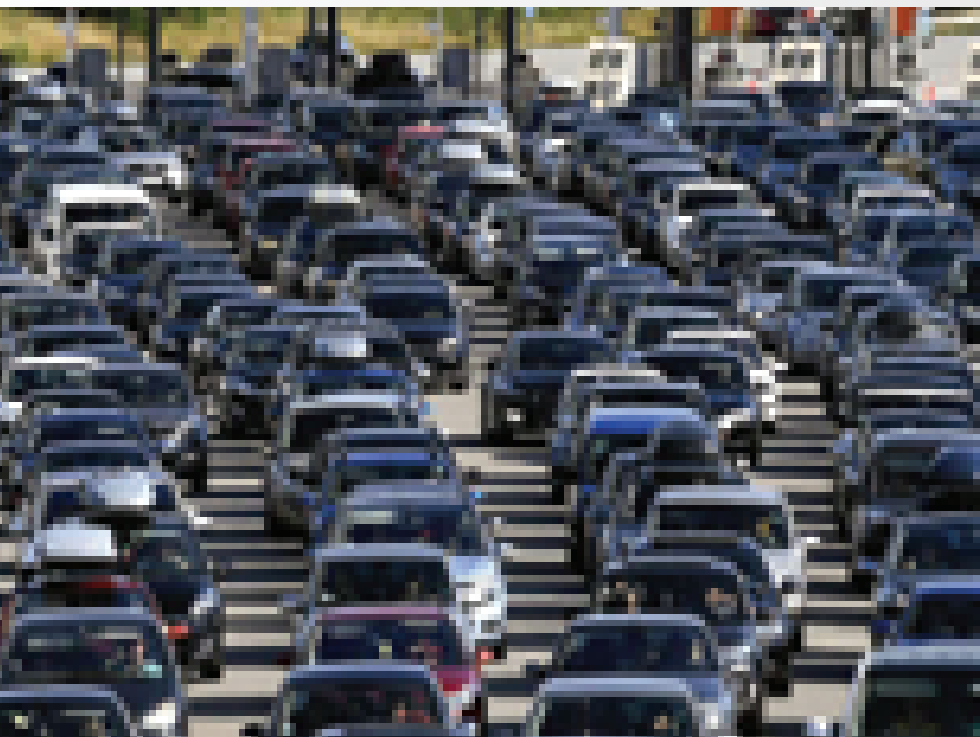
سال ۲۰۰۹ که «گرت کمپ» (کارآفرین مطرح کانادایی) ایده متفاوت و انقلابی‌اش را با نام «اوبر» ثبت کرد، خیلی زود «تریویس کلنیک» به عنوان سرمایه‌گذار و شریک روی خوش به این ایده نشان داد و کار خود را روی هوشمندسازی حمل و نقل شهری آغاز کردند. اما با وجود این که حالا دیگر کمتر کسی از این پدیده بی‌اطلاع است، کمپ و کلنیک تا سال ۲۰۱۲ تلاش کردند بتوانند بیزینس خود را به مرحله عملیاتی برسانند. همان طور که بیشتر ما می‌دانیم، اوبر اپلیکیشن سرویسی است که به کاربران اجازه می‌دهد از طریق آن برای سفر شهری خود ماشین درخواست و محل دقیق راننده، اطلاعات شخصی و... را دریافت کرده و سفری امن داشته باشند.

البته این مسیر چندان هم بدون دردسر و ساده نبود و مشکلات زیادی را برای این شرکت ایجاد کرده است. یکی از مشکلات اعتراض سندیکا و تاکسی‌رانانی بود که این سرویس را یک تهدید بزرگ برای خود می‌دانستند، اما با وجود تمام این مشکلات اوبر خیلی زود به پدیده‌ای همه‌گیر تبدیل شد و ۷۰ درصد از سفرهای روزانه ایالت کالیفرنیا

را به زیر امپراتوری خود درآورد. طبیعی بود بعد از شکل‌گیری چنین کسب و کار پررونقی خیلی زود رقبا به وجود بیایند. لیفت یکی از اصلی‌ترین رقبایی بود که توانست شانه به شانه اوبر کار خود را شروع کرده و بیزینسی مشابه را تشکیل دهد. در حال حاضر اوبر در ۶۶ کشور و ۵۰۷ شهر مختلف به فعالیت خود ادامه می‌دهد، اما مانند لیفت، نه تنها در آمریکا که بیشتر کشورهای جهان شاهد شکل‌گیری پدیده‌ای هستند که به «اوبرسازی» مشهور شده است؛ کسب و کارهای نوپا و جدیدی که در هر جایی سعی می‌کنند، مدلی از بیزینس اوبر را اجرا کنند.

خدا حافظ اپلیکیشن

نزدیک به ۶ سال از پیدایش اوبر و ۴ سال از تولد این پدیده می‌گذرد و حالا آمارها نشان می‌دهد نزدیک به دو میلیارد بار از این سرویس استفاده شده است. مسائل مختلفی در مورد موفقیت سرویس‌های اینچنینی وجود دارد، اما قطعاً اصلی‌ترین مساله در مورد چنین سرویس‌هایی راحتی استفاده از آنهاست. کاربر تنها کافیسیت به گوشی خود سر



امنیت؛ سوال بی پاسخ

سیستم‌های هوشمند درخواست تاکسی هر روز بیشتر می‌شود و حتی راننده‌ها و تاکسی‌هایی که پیش از این به‌صورت سنتی به کسب و کار خود ادامه می‌دادند، حالا وارد این سیستم‌های هوشمند شده و به بزرگ‌تر شدن این سرویس‌ها کمک می‌کنند. در کشوری مانند چین شرکتی با نام Didi که اپل نیز یک میلیارد دلار در آن سرمایه‌گذاری کرده، به تنهایی ۱/۴۷ میلیارد سفر روزانه را به ثبت رسانده است.

اما با وجود این که به‌نظر می‌رسد سیستم‌های هوشمند درخواست تاکسی دیگر از آب و گل درآمده و باگ‌ها برطرف شده، اما هنوز هم مشکلاتی بدون پاسخ مانده است. یکی از این مشکلات بحث امنیت است. سیستم‌های هوشمند درخواست تاکسی از راننده‌های داوطلب برای سرویس خود استفاده می‌کنند و این به آن معناست که چندان شناختی از راننده مورد نظر ندارند. با این وجود ارسال عکس از راننده، وجود پروفایل و سیستم امتیازدهی باعث می‌شود راننده‌ها از فیلترهایی برای افزایش این امنیت عبور کنند.

جالب است بدانید در کشورهایی مانند هلند، چین، کره جنوبی و آمریکا تا به حال چند شکایت در مورد عدم مسئولیت‌پذیری، بداخلاقی و... ثبت شده است. علاوه بر اینها در کشور هند بعد از این که یک مسافر توسط راننده مورد آزار و اذیت جنسی قرار گرفت، ادامه حیات این سرویس در هند در هاله‌ای از ابهام فرو رفته است. مساله دیگری که بیشتر گریبانگیر رانندگان است بحث بیمه است. در تمام سرویس‌هایی که در حال حاضر در دنیا فعالیت می‌کنند، اگر راننده‌ای دچار حادثه رانندگی شود، شرکت سرویس‌دهنده هیچ هزینه یا مسئولیتی را در قبال بیمه راننده نمی‌پذیرد و تمام مشکلات آن کاملاً مربوط به راننده است.

تهران شهر درستی

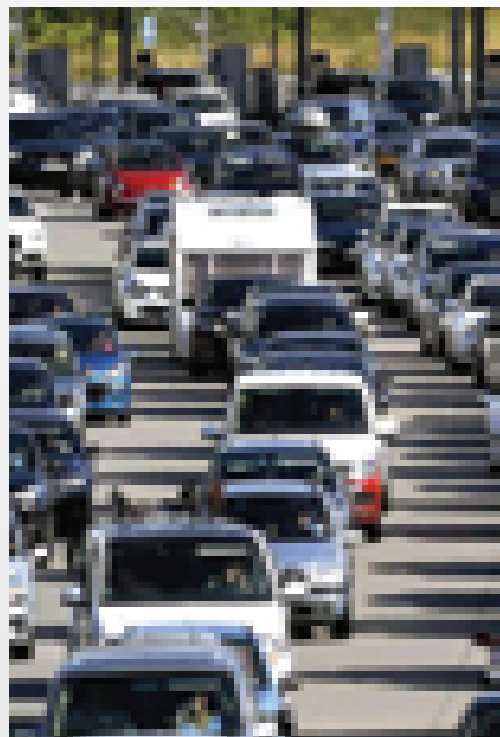
رد پای پدیده «اوبرسازی» در ایران نیز یکی دو سال است به شکل پررنگی دیده می‌شود. اپلیکیشن «اسنپ» یکی از اولین سرویس‌هایی بود که در ایران راه افتاد و به اوبر ایرانی شهرت پیدا کرد. ایده شهرام شاهکار خیلی زود راننده‌های شهر را به خود جذب کرد تا نشان دهد این نوع از سرویس در ایران هم جای خود را باز کرده است. می‌توان اصلی‌ترین رقیب اسنپ در ایران را استارت‌آپ نه‌چندان قدیمی «تپ ۳۰» دانست. هومن دمیرچی که خود پیش از این در اسنپ فعالیت می‌کرد با راه‌اندازی این استارت‌آپ، بازاری رقابتی را در ایران آغاز کرد که در مجموع می‌تواند به نفع مشتریان تمام شود.

در حال حاضر رقابتی زیر پوستی بین این دو سرویس در ایران شکل گرفته است. رقابتی که تأثیرات آن در کاهش قیمت‌ها و کیفیت خدمات کاملاً مشهود است. حتی صحبت از قوانینی می‌شود که راننده‌ها را از امکان کار در هر دو سرویس منع می‌کند.

بزند و با استفاده از آپ‌هایی که مکان دقیق کاربر و راننده را نشان می‌دهند، برای دریافت تاکسی اقدام کند. اما نکته جالب این است که این کار حتی از این هم قرار است ساده‌تر شود. نه تنها در ایران که در بیشتر کشورهای جهان، اپلیکیشن‌های پیام‌رسان بیشترین سهم استفاده روزانه کاربران از تلفن همراه را به خود اختصاص می‌دهند. برای همین شرکت‌های اوبر و لیفت در اقدامی جالب آپ‌های خود را به این آپ‌های پیام‌رسان مانند مسنجر فیس‌بوک و واتساپ انتقال داده‌اند. به‌طوری که کاربر می‌تواند تنها با استفاده از آپ پیام‌رسان از این سرویس استفاده کند. پیام‌رسان ژاپنی Line نیز در توکیو دست به اقدامی مشابه زده و سرویسی را در پیام‌رسان خود قرار داده که کاربرانش بتوانند درست و وسط چت کردن بدون نیاز به هیچ اپلیکیشنی از این سرویس‌ها استفاده کنند. با چنین رویکردی هیچ بعید نیست در آینده‌ای نزدیک شاهد حذف اپلیکیشن‌های اختصاصی در این سرویس‌ها باشیم و آپ‌ها اختیار تمام مسائل را به دست بگیرند.



نزدیک به ۶ سال از پیدایش اوبر و ۴ سال از تولد این پدیده می‌گذرد و حالا آمارها نشان می‌دهد نزدیک به دو میلیارد بار از این سرویس استفاده شده است. مسائل مختلفی در مورد موفقیت سرویس‌های اینچنینی وجود دارد، اما قطعاً اصلی‌ترین مساله در مورد چنین سرویس‌هایی راحتی استفاده از آنهاست. کاربر تنها کافیست به گوشی خود سر بزند و با استفاده از آپ‌هایی که مکان دقیق کاربر و راننده را نشان می‌دهند، برای دریافت تاکسی اقدام کند



ایجاد کند. اوبر نزدیک به دو سال است که روی خودروهای خودران کار می‌کند و ابتدای سال ۲۰۱۶ به مدت یک هفته مسافران را به‌صورت رایگان با تاکسی‌های هوشمند جابه‌جا کرد و نتیجه خوب و بدون مشکلی نیز برای این سرویس ثبت شده است.

شهرهای بزرگ اما بدون راننده

بگذارید کمی پا را فراتر بگذاریم و به آینده دورتر صنعت حمل و نقل نگاهی بیندازیم. مشخص است که تکنولوژی به همین راحتی‌ها دست از سر این صنعت بر نخواهد داشت و هر روز اتفاقات جدیدتری در این عرصه اتفاق می‌افتد. Gotham Air (یک فرودگاه هلی کوپتر در نیویورک) به‌جای خیابان‌ها آسمان شهرها را هدف خود قرار داده است. این شرکت که به‌تازگی از اپلیکیشن اندروید و iOS خود رونمایی کرده است مسافران خود را با استفاده از هلی کوپتر جابه‌جا می‌کند. در حال حاضر این سرویس بسیار محدود و در شهر نیویورک فعالیت خود را آغاز کرده است و از مرکز منهتن به دو فرودگاه JFK و Newark پرواز دارد. جالب اینجاست که در هر پرواز نیز مسافران فقط مجاز به حمل یک کیف یا چمدان ۱۱/۵ کیلوگرمی هستند. در ژاپن نیز اتوبوس‌های هوشمند راه تاکسی‌های هوشمند را در پیش گرفته‌اند. یک شرکت ژاپنی به نام «دنا» که پیش از این نیز با کمپانی «نینتندو» همکاری می‌کرد، یک سرویس حمل و نقل راه‌اندازی کرده است که از اتوبوس‌های خودران استفاده می‌کند. این اتوبوس‌ها که «ربات شاتل» نام دارند به حرف سرنشینان گوش داده و مسیر و مقصد آنها را می‌پرسند. همچنین سیستم هوشمند این اتوبوس‌ها طوری طراحی شده که به‌صورت روزمره هوشمندتر شده و بهترین مسیر، میزان ترافیک و عادت مسافران را پیش‌بینی می‌کند. یکی از طرح‌های دیگری که نقش مهمی در حمل و نقل آینده شهرهای هوشمند خواهد داشت، کوآد کوپترهای تک سرنشینی است که برای سفرهای درون شهری استفاده خواهد شد. در حال حاضر از این درون‌های پرنده برای جابه‌جایی بارها استفاده می‌شود. اما یک شرکت چینی نزدیک به دو سال است که روی پروژه تاکسی‌های پرنده با استفاده از کوآد کوپترهای بزرگ‌تر فعالیت می‌کند. این‌طور که پیش می‌رود، شهرهای هوشمند آینده خیابانی‌هایی شلوغ اما بدون راننده خواهند داشت.



سیستم‌های هوشمند درخواست تاکسی در دنیا و کشورهای پیشرفته وارد مرحله جدیدی شده است. به‌طوری که به جرات می‌توان گفت حمل و نقل درون شهری و عمومی در سال‌های آینده کاملاً به دست تاکسی‌های هوشمند و خودران انجام می‌شود. جالب است بدانید سنگاپور اولین کشوری است که اولین سرویس تاکسی‌های خودران را با شش خودرو آغاز کرده است. این سرویس در حال حاضر در پایتخت این کشور مراحل آزمایشی خود را پشت سر می‌گذارد و با وجود این که خودروها به‌صورت خودران کنترل می‌شوند، یک راننده در ماشین می‌نشیند تا در صورت خطاهای غیرقابل پیش‌بینی کنترل خودرو را در دست بگیرد. این سرویس که NuTonomy نام دارد در سنگاپور مساحتی معادل ۲/۵ مایل مربع (معادل ۶/۴۷ کیلومتر مربع) را پوشش می‌دهد.

شرکت ولوو نیز سرمایه‌گذاری خود را روی خودروهای خودران شرکت لیفت آغاز کرده و این سیستم هوشمند درخواست تاکسی نیز سال ۲۰۱۷ را برای آغاز رسمی فعالیت خودروهای خودران خود اعلام کرده است. شرکت خودرو جیلی که در ایران نیز به خوبی شناخته می‌شود، با همکاری هم‌وطن خود Didi سعی دارد سیستم خودروهای هوشمند را به خط حمل و نقل این کشور شلوغ اضافه کند. اما شرکت اوبر به‌عنوان پیش‌تاز در این زمینه حتی پا را فراتر گذاشته و با همکاری شرکت DigitalGlobe در حال ثبت تصاویر ماهواره‌ای گسترده برای نقشه‌های هوایی است. اوبر از تکنولوژی DigitalGlobe برای تشخیص مبدا و مقصد مسافران استفاده خواهد کرد و می‌خواهد زیربنای خوبی برای خودروهای خودران خود

از طرف دیگر به نظر می‌رسد این رقابت تنها به طرف‌های ایرانی محدود نمی‌شود و باید منتظر ورود رقبای خارجی به این کارزار نیز باشیم. شرکت کریم که بازار تاکسی آنلاین کشورهای عربی را در اختیار دارد می‌خواهد به بازار ایران ورود کند. تصمیمی که گفته می‌شود به دلیل تصمیم اوبر برای ورود به بازار خاورمیانه گرفته شده و احتمالاً سرمایه‌گذاری گسترده اوبر در خاورمیانه، به‌عنوان رقیبی جدی و پر قدرت باعث شود کریم از بازار کشورهایی چون عربستان چشم‌پوشی کند و راهی بازار ایران شود.

اما یکی از مشکلات سرویس‌هایی مانند اسنپ و تپ ۳۰ در ایران این است که تنها به تهران محدود می‌شود و هنوز به شهرهای دیگر و مراکز استان‌ها نیز راه پیدا نکرده است. با این وجود می‌توان سیستم‌های هوشمند درخواست تاکسی ایران را هنوز هم کسب و کاری نوپا در نظر گرفت که راه زیادی تا تکامل دارد. اما اگر کمی به عقب‌تر برگردیم می‌توان تاکسی بی‌سیم یا همان تاکسی تهران را هم به نوعی سرویس هوشمند زمان خود دانست. شنیده‌ها حاکی از آن است که سرویس‌های هوشمند تاکسیرانی به این بخش از حمل و نقل شهری نیز خواهد رسید و در آینده‌ای نه‌چندان دور کاربران می‌توانند علاوه بر اسنپ، تپ ۳۰ و سرویس‌های خصوصی مشابه با گوشی‌های هوشمند خود سراغ تاکسی‌های شهری نیز بروند.

هوشمندها در راهند

در روزهایی که کاربران ایرانی گزارش‌هایی در خصوص عدم سرویس‌دهی درست و پاسخگویی هنگام کنسل شدن سفرهای درون شهری از سمت راننده‌ها منتشر می‌کنند، اما

پازل و کد

ساده

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

خیلی ساده

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

متوسط

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

سخت

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

کارگاه

[۳۴]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان
 شماره ۳۰ - آبان ماه ۱۳۹۵

گردشگری

رمز گشایی از مرموز ترین آرامگاه اهرام ثلاثه

سوزن دوزی زنان بلوچ

گردشگران خارجی و سفره های ایرانی

«شناختن» مهمترین دغدغه سفر

اسکاتیا

علم و فناوری

گردشگری

فرهنگ و هنر

سلامت

ورزش

News

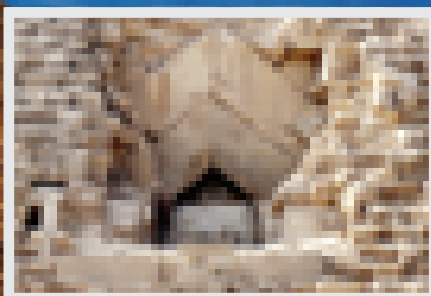
رمز گشایی از مرموزترین آرامگاه اهرام ثلاثه

خوفو از دودمان چهارم بوده است. از اینرو به این هرم، هرم خوفو هم گفته می شود. این هرم در شهر قاهره مصر واقع شده است و قدمت آن به حدود ۲۶۰۰ ق. م می رسد. ساخت آن توسط ۱۰۰۰۰۰ نفر کارگر در مدت ۲۰ سال به اتمام رسیده است. این هرم که همراه با ده هرم کوچک تر در خارج از قاهره - در مصر - قرار دارند، به دستور خوفو یا

پیشتر نیز پژوهشگران به بروز ناهنجاری های دمایی در این هرم پی برده بودند، اتفاق مرموزی که هنگام طلوع و غروب خورشید رخ می دهد. اکنون این فرضیه مطرح شده است که این ناهنجاری های دمایی به دلیل وجود حفره های خالی در داخل هرم اتفاق می افتد. البته امکان دارد این حفره ها در اثر شکاف های طبیعی ایجاد شده باشد، اما بعد از ارسال ربات کاوشگر به داخل هرم و کشف سه در ورودی از جنس مس، فرضیه اتاقک های مخفی قوت گرفت. در حال حاضر، پژوهشگران سعی دارند نقشه داخلی هرم را با استفاده از انتشار پرتوهای کیهانی ترسیم کنند تا از حقایق جدیدی پیرامون اهرام مصر پرده بردارند.

درباره هرم کبیر جیزه چه می دانیم

هرم کبیر جیزه (هرم خوفو یا هرم خنوپس) در مصر تنها بازمانده عجایب هفتگانه جهان به شمار می آید. پندار بر اینست که این هرم آرامگاه فرعون



ورودی هرم خوفو

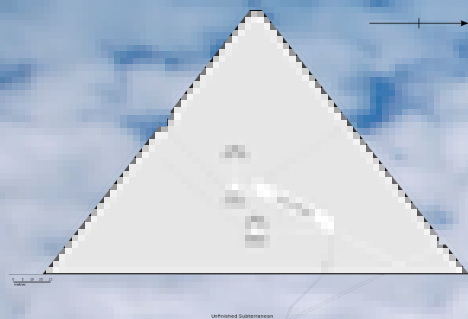
مقبره های پررمز و راز فراغه مصر، همواره مایه شگفتی باستان شناسان بوده اند. آرامگاه فرعون خوفو واقع در هرم کبیر جیزه از مرموزترین این مقبره های باشکوه است. باستان شناسان می گویند در معماری آرامگاه خوفو از مکانیسم دفاعی استفاده شده است. این مکانیسم دفاعی به گونه ای است که حمله مهاجمان به داخل اتاقک اصلی مقبره (محل دفن خوفو) و سرقت از اشیای گرانبهای پیرامونی را غیرممکن می کند.

در مصر باستان مرسوم بود که، اجساد مومیایی شده فراغه را به همراه انبوهی از متعلقات قیمتی دفن می کردند. هرم جیزه حدود سال ۲۱۳۴ قبل از میلاد مسیح (یعنی بین پایان دوران پادشاهی خوفو و فروپاشی پادشاهی قدیم) مورد سرقت قرار گرفت. بعد از این سرقت بزرگ، معماران مصری به مقاومت سازی مدخل هرم اقدام کردند. در حال حاضر، از مجموع گنج های این مقبره فقط یک تابوت گرانبستی عظیم باقی مانده است. پژوهشگران بر این باورند که بلوک های گرانبستی تعبیه شده در مدخل هرم به منظور جلوگیری از ورود مهاجمان طراحی شده اند. این بلوک های گرانبستی، مسیر دسترسی به اتاقک محل دفن خوفو را مسدود می کنند. عده ای از باستان شناسان معتقدند با توجه به این که هنوز از تمام اتاقک های مخفی هرم جیزه رمز گشایی نشده است، بعید نیست اتاقکی که اکنون به عنوان محل اصلی دفن خوفو شناخته می شود، نمادین باشد.

هرم در اصل ۱۴۷ متر ارتفاع داشته‌است که در حال حاضر در اثر فرسایش، به حدود ۱۳۷ متر رسیده‌است. هر ضلع قاعده هرم ۲۳۰ متر طول دارد و در ساخت آن از حدود ۲۳۰۰۰۰۰ بلوک به وزن متوسط ۲/۵ تن استفاده شده‌است. تاریخ شروع به ساخت این بنای عظیم ۲۵۸۹ قبل از میلاد، همزمان با شروع فرمانروایی خوفو و تاریخ اتمام آن حدود ۲۵۶۹ قبل از میلاد تخمین زده شده‌است. هرم جیزه تنها بازمانده عجایب هفت گانه‌است. بسیاری از دانشمندان و باستان شناسان احتمال می‌دهند سنگ‌هایی که در ساخت این بنا مورد استفاده قرار گرفته‌اند از معادن استخراج می‌شدند و بعد کارگران آنها را به سوی این مکان منتقل می‌کردند. در داخل هرم سه اتاق وجود دارد که بزرگترین آن در پایین‌ترین طبقه هرم است. جزئیات عجیبی در مورد این اتاق‌ها وجود دارد که توسط رباتی که مخترع آن یک مهندس آلمانی به نام «رادولف گانتن برینگ» بود کشف شد. تابوت فرعون که از گرانبه‌ترین قرمز ساخته شده بیش از حد کوتاه است و دانشمندان بر این باورند که این تابوت برای بدن انسان طراحی نشده‌است.



ختوپس، فرعون سلسله چهارم، ساخته شد. مصریان باستان به زندگی پس از مرگ اعتقاد فراوانی داشتند و این هرم در واقع مکان مقبره و محل زندگی فرعون پس از مرگ او به شمار می‌آمده است. از آنجایی که گنجینه فرعون نیز همراه با او در این هرم قرار داده می‌شد، راه ورود به مقبره بسیار پیچیده و تودرتو است و تعداد زیادی از سازندگان و مهندسين آن نیز در راهروهای آن ناپدید شدند.



سفری به فکر و تجلی ذهن زنان سرزمین من در آثار صنایع دستی

سوزن‌دوزی زنان بلوچ

خود هنر سوزن‌دوزی را رواج می‌دادند. در کنار زنان، مردان نیز به نوبه خود در این امر یاری می‌رساندند. کارهای سخت و خشن این هنر را مردان و کارهای ظریف را زنان بر عهده داشتند. پنبه رستن از زنان و بافتن از مردان، اجرای نقشه‌ها روی پارچه از زنان و فروش بر عهده مردان بود. سوزن‌دوزی آن چنان با زندگی زنان بلوچ آمیخته که در هر جای دنیا سوزن‌دوزی را با زن بلوچ و زن بلوچ را با سوزن‌دوزی می‌شناسند.

سوزن‌دوزی، این هنر پر مباحثات بلوچ به علت زیبایی و شهرتی که پیدا کرده است خوشبختانه فقط منحصر به این منطقه نبوده بلکه آوازه آن به فرسنگ‌ها فراتر از اینجا نیز رسیده و خود را به شکل‌های متفاوتی نشان داده است؛ به گونه‌ای که حتی افرادی که با آن بیگانه‌اند اما از همان ظاهر

سوزن‌دوزی، این هنر پر راز و رمز را نمی‌توان به زمان خاصی اختصاص داد. اما اگر بخواهیم زمان به فعلیت رسیدن آن را بررسی کنیم شاید در حدود ۱۰۰ یا ۲۰۰ سال پیش از ظهور اسلام و آمدن اسلام به ایران باشد که قومی به نام اسلاوها به ناحیه‌ای از بلوچستان آمده و در آنجا سکنی گزیدند.

این گروه از اسلاوها از طریق جاده ابریشم به این منطقه که در حال حاضر جزو خاک پاکستان بوده و در مرز افغانستان و پاکستان قرار دارد، آمده بودند. آنان پرورش کرم ابریشم و نحوه به دست آوردن نخ از پیله‌های ابریشم و استفاده از آن در پارچه‌بافی و سوزن‌دوزی را به زنان بلوچ آموختند.

قبل از رواج پارچه خارجی، منطقه از این نظر خودکفا بود. زنان بلوچ با ظرافت کاری‌های خاص

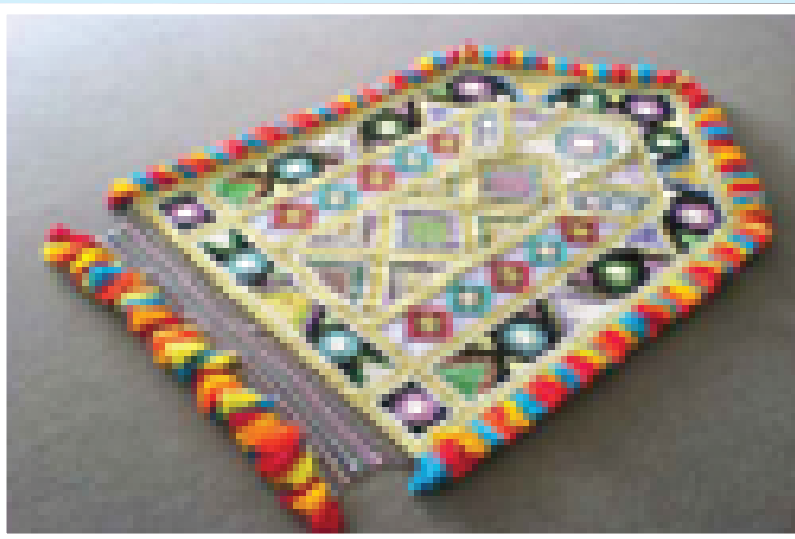
آغاز رواج «سوزن‌دوزی» به عنوان یک هنر اصیل مشخص نیست؛ اما از آنجا که سوزن‌دوزی با طبیعت رابطه‌ای تنگاتنگ دارد پس می‌توان این هنر را در نهاد و سرشت آن یافت.

هرچند ممکن است در برهه‌ای از زمان به علت نبود امکانات و نداشتن توانایی لازم در نشان دادن آن، نتوان نمونه‌ای از آن را دید؛ اما این دلیل انکار این هنر در آن زمان نمی‌تواند باشد.

سوزن‌دوزی، هنری است برگرفته از ذوق و قریحه فرد هنرمند، همان‌گونه که بسیاری از شاهکارها از فکر کردن، اندیشیدن و میل به کمال رسیدن سرچشمه گرفته است؛ از همان ابتدا در وجود آدمی یافت می‌شود و از سرشت ناخودآگاه فرد الهام می‌گیرد، سوزن‌دوزی را نیز باید چیزی همانند اینها دانست.

اگر درباره سوزن‌دوزی قدری تأمل کنیم آن را همان فکر و تجلی ذهن زن بلوچ می‌یابیم که با بهره‌گیری از روحیه بی‌غل و غش خود که می‌توان آن را به دور از همه ناخالصی‌های جامعه دانست، به خوبی و به زیبایی آن جاذبه‌ها و آن نمادها که به ذهنش خطور کرده را در دل طبیعت به خوبی حس می‌کند به عنوان هنر خود به اظرافیان می‌نمایاند.





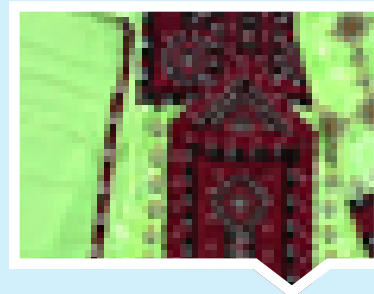
پس این هنر نه تنها رقیب و مانعی بر سر راه استفاده صحیح و مناسب از فناوری نیست بلکه به عنوان عامل مکمل در اقتصاد کشورهای توسعه نیافته محسوب می شود.

تمام کسانی که در این هنر ایفای نقش می کنند زن هستند. زنان به خوبی ارزش آن را درک کرده و از همان سنین پایین (۴ و ۷ سالگی) با این حرفه آشنا می شوند و به وضوح سهم آن را در زندگی خود می یابند و به درستی می بینند که چگونه با زندگی آنها عجین شده است.

نمونه بارز و شاخص چیزی را که زن بلوچ به عنوان هنر خود معرفی می کند می توان در لباس زیبا، با وقار و بلند بلوچ که با نهایت صبر و ظرافت سوزن دوزی شده است دید. قسمت های اصلی آن به نام های پیش سینه، جیب و سرآستین معروف است، به طوری که از گذشته تاکنون تغییر چندانی در آن به وجود نیامده است. بیشتر هنرمندان این رشته را می توان در مناطق ایران شهر و بیشتر در نواحی چانف، اسپکه، فنوج، مورمیچ، شهریانج، گوانگ، مته سنگ، نگوچ، پیپ، هریدوک، کویچ، بزمان در سراوان در ناحیه سیب و سوران در خاش در نواحی ایرندگان و مارندگان و در بسیاری از مناطق دیگر بلوچستان به خصوص مناطق روستایی نشین دید.

زیبا و جذاب آن نهایت استفاده را خواهند برد. سوزن دوزی (سوچن دوزی) یا بلوچ دوزی در میان اقوام بلوچ هنری اصیل و ریشه دار است که با طبیعت لطیف و صمیمی زن بلوچ آمیخته شده است که تلفیقی است از رنگ های خالص و طبیعی و نقش آرام طبیعت که می توان آن را در میان زنان و دختران بلوچ به عنوان هنری ظریف و پر سابقه دید که برای تأمین مایحتاج زندگی و درواقع سروسامان دادن وضع اقتصادی خانواده های کم درآمد نقش به سزایی می توان داشته باشد.

سوزن دوزی، هنری است بسیار سخت و درعین حال جالب و ظریف که در کنار مزایا و برجستگی های زیادی که می توان برای آن برشمرد معایبی نیز دارد. از جمله اینکه



لباس دست دوز زیبای بلوچی

به علت ظرافت خاصی که دارد باعث ضعیف شدن چشم، سردرد، کمر درد و غیره می شود. البته هنرمندان می توانند با تنظیم وقت و پرداختن به آن در ساعاتی مشخص، از بسیاری مشکلات جلوگیری کنند ولی متأسفانه به علت وضعیت بد اقتصادی تمام وقت خود را صرف سوزن دوزی می کنند که این کار موجب اثرات زیان باری می شود.

سوزن دوزی جزو آن دسته از هنرهای معدودی است که با همان ابزار اولیه و اصیل و توسط دست و سوزن صورت می گیرد و به همین علت از بسیاری از هزینه ها که بر اثر گرایش به صنایع و تکنولوژی ایجاد می شود جلوگیری می کند و چون فناوری مدرن نیاز به هزینه های بالا و همچنین افراد متخصص دارد نمی تواند جوابگوی تمام نیروی بیکار باشد؛ سوزن دوزی در رفع این معضل می تواند بسیار مؤثر واقع شود.

محبوبترین غذاهای ایرانی برای توریست‌ها کدامند

گردشگران خارجی و سفره‌های ایرانی



حسین صفه‌ری
روزنامه‌نگار

سنت غذا خوردن، از ماندگارترین میراث‌های فرهنگ و تمدن ایرانیان است که همچنان، همچون یک آیین و رسم تخطی‌ناپذیر به‌جا آورده می‌شود. در ایران هیچ آیین و مراسمی وجود ندارد که در آن غذا خوردن جایگاهی نداشته باشد. عصر تکنولوژی و دنیای مدرن حتی در غذا خوردن افراد هم تأثیر گذاشته است، با این وجود هنوز پدربزرگ‌ها و پدرانمان، از سفره‌های بلند پهن شده روی قالی دستباف می‌گویند و خاطرات نهمندان دورشان را تعریف می‌کنند.

در این میان زنان در واقع مهم‌ترین طبقه اجتماعی هستند که می‌توانند با سیستم تغذیه سنتی و محلی به‌خوبی آشنایی یابند و تمامی نسخه‌های غذایی محلی و سنتی را به فرزندان‌شان آموزش دهند و آن را به‌منزله یک افتخار بزرگ تلقی کنند. این عمل خود نوعی انتقال فرهنگی مثبت از نسل فعلی به نسل جوان است. در غذای سنتی ایرانی حیوانات و انواع سبزی‌های فصلی و محلی جایگاه ویژه‌ای دارد.

خوراکی‌های خوشمزه آن است. خوراکی‌هایی که از شمال تا جنوب و از شرق تا غرب با عوض شدن اقلیم تغییر می‌کند و سفره ایرانی را پر و پیمان می‌کنند. همین چند وقت پیش نشریه تلگراف ۱۰ دلیل خوراکی آورده بود که به خاطر آنها هم که شده گردشگران باید به ایران سفر کنند و طعم شگفت‌انگیز خوراکی‌های ایرانی را تجربه کنند.



به گفته نویسنده این گزارش در ایران گردشگران می‌توانند مانند یک پادشاه از غذاهای متنوع ایرانی لذت ببرند؛ غذاهایی مانند: کباب‌های آبدار و زعفرانی، خورش‌های آبدار با تکه‌های گوشت شیرینی‌های پر شده با کرم‌های خوش طعم! از کباب و معروفیت و محبوبیت آنها در بین گردشگران ایرانی و خارجی که بگذریم غذاهای دیگری

غذاهای سنتی ایرانی

در یک نگاه کلی، غذاهای سنتی به آن دسته از غذاهایی گفته می‌شود که در یک کشور از دوران گذشته مصرف می‌شود و نسل به نسل انتقال یافته است. به عبارتی این نوع غذاها را می‌توانیم در برنامه غذایی اجداد بسیار دور خود بیابیم. این غذاها ساده و درعین حال غنی از مواد مغذی بوده و اغلب به‌طور طبیعی و با تفکر تهیه می‌شدند. اگر بخواهیم ویژگی‌های کلی غذاهای سنتی را برشماریم، می‌توان به این موارد اشاره کرد: غذاهایی که با مواد اولیه طبیعی طبخ می‌شدند و فرآوری و بسته‌بندی نشده نبودند؛ غذاهایی که تاریخچه‌ای طولانی در حفظ سلامت داشتند؛ غذاهایی که به لحاظ محتوای مواد مغذی، کامل و غنی بودند؛ غذاهایی که حاوی مواد ساده و اساسی در برنامه غذایی هستند مانند گوشت و ماکیان، تخم‌مرغ، غلات کامل، ماهی، حبوبات، سبزیجات، میوه‌ها، مغزها و دانه‌ها و چربی‌ها.

علاقه گردشگران به غذاهای سنتی ایرانی

اما این غذاها؛ فقط برای ایرانی‌ها جذاب نیست. یکی از خاطرات به یادماندنی گردشگران خارجی از سفر به کشور چهارفصل و اساطیری ایران

کارگاه

[۴۰]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۲۰ - آبان ماه ۱۳۹۵

قورمه سبزی

این خورش اصیل ایرانی جزء غذاهای لذیذ کشور است که عطر و طعم بی نظیری دارد و از ترکیب لوبیا قرمز، سبزی خورشی، گوشت و لیموی امانی تهیه می شود و به همراه برنج ایرانی سرو می شود. همچنین پختن و جا انداختنش هم آداب دارد و کار هرکس نیست.

باقلاپلو

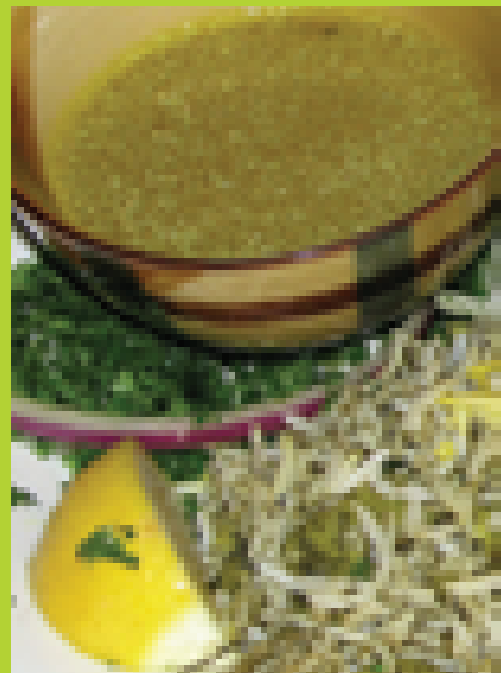
باقلاپلو با ماهیچه هم چنان در سفره ایرانی دلبری می کند و گردشگران خارجی موقع میل کردن آن باید مواظب انگشتانشان باشند. باقلاهای سبز و زرد در میان برنج ایرانی همراه با سبزی معطر پلویی و زعفران که همراه با کره یا روغن حیوانی طبخ شده است و همراه با ماهیچه سرو می شود جزء غذاهای بی نظیر ایران است.

جواهر پلو

یک پلوی لذیذ ایرانی که ترکیبی از برنج ایرانی به همراه خلال پسته، خلال بادام، هویج، پوست پرتغال، زرشک و زعفران ایرانی است. ایرانی ها برای تعادل در طعم این غذا زرشک را به همراه مقدار کمی شکر تفت می دهند.

زرشک پلو

این غذای خوشمزه ایرانی ترکیبی از برنج و زرشک است که در کنار مرغ سرو می شود این غذای مجلسی که خوراک عزا و عروسی است در ایران و بین مردمان کشور نیز طرفداران زیادی دارد. در فهرست غذاهای محبوب ایرانی بین گردشگران خارجی جای بسیاری از غذاهای محلی کشورمان خالی است. وقت آن است که سرآشپزان ایرانی دست جنبانده و منوی رستوران ها را با غذاهای ناب محلی پر و پیمان کنند و از آن طرف جشنواره های آشپزی عطر غذای ایرانی را به مشام دنیا برسانند.



هم هستند که طعم آنها زیر دندان گردشگران خارجی مانده است. در ادامه درباره چند خوراکی خوشمزه و محبوب خواهیم گفت که در لیست محبوب ترین غذاهای ایرانی گردشگران خارجی جا خوش کرده اند. با ما باشید:

خورش فسنجان

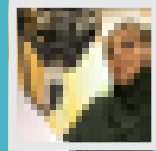
این خورش خوش طعم، با طعم ترش و شیرین خود توانسته محبوب ترین غذای ایرانی در سایت فود ریپابلیک (food republic) شناخته شود. این خورش که از گردوی چرخ شده و رب انار و شکر به همراه گوشت مرغ یا گوشت چرخ شده تهیه می شود یکی از غذاهای لذیذ ایرانی است.

خورش بادمجان

بادمجان یکی از پرفرودارترین غذاهای ایران است. کمتر کسی می بیند که طعم بی نظیر بادمجان را نپسندد. این خورش خوشمزه و لذیذ که از بادمجان های سرخ شده به همراه گوجه فرنگی و گوشت طبخ می شود هم به همراه برنج و هم با نان سنگک و سبزی سرو می شود که بی شک هرکسی که یک بار آن را امتحان کرده باشد شیفته ی طعم آن می شود.



«شناختن» مهمترین دغدغه سفر



الهام شوقی
گوینده و نویسنده رادیو

برای بار صدم، از دستم در می‌رود و در تاکسی را محکم می‌بندم. راننده که انگار به قشون اشغالگر روس نگاه می‌کند، زیر لب، بنده را با کلامی می‌نوازد و می‌رود. دسته کوله پشتی‌ام، پاره شده و نرسیدم برای این سفر ناگهانی، تعمیرش کنم. به هر زحمتی می‌رسم جلوی سکو. هنوز پانزده دقیقه وقت دارم. تمام فکرم به لقمه کوکوی درون کوله است که نکند روغنش پس زده باشد و ظاهر روغنی کوله به بی‌دسته بودنش اضافه شود. جای مادرم خالی که بیاید کنار گوشم و بگوید: «دق کردم به بار بری سفر؛ همه چیز مرتب باشه». شاگرد راننده برگه‌ای از جنس نقشه ایران را که به اتاق کارم زده‌ام، در دستش می‌بینم و آن طرف می‌کند. شمال و جنوب صفحه را گم کرده. مثل «کار آگاه گیت»، به او نزدیک می‌شوم بلکه بدانم پی چه چیز می‌گردد.

رو به زن شصت و چند ساله‌ای می‌گویم: «ولش کنین بابا، پیاده شدین پیرسین بهتون می‌گن کجاست، یا این نقشه بیشتر گیج می‌شین» و کشور ما شاید تنها جایی باشد که مادر آن با در دست داشتن نقشه، باز هم گیج می‌شویم. چون نقشه‌ها را کسانی می‌کشند که جغرافیا را خوب بلدند، نه سفر را. نه دسترسی آسان را. برگه را پس می‌دهد. می‌رود به کار اصلی‌اش برسد. ساک‌های‌مان را می‌گیرد و فریاد می‌زند: می‌بد ... می‌بد... کسی جا نمونه ... آقا ۵ دقیقه دیگه حرکت‌ها، جا نمونی آقا ... خانوم...

این دومین باری است که سفر می‌کنم به میبد؛ و به نظر می‌رسد آخرین بار هم نباشد. شاگرد راننده، همه تلاشش را می‌کند ادبش را ضمیمه کارش کند. معلوم است که آن وسط چیزهای خوبی از چگونگی برخورد با مسافران آموخته است. از پله‌های اتوبوس بالا می‌روم. روی صندلی پنجم می‌نشینم و منتظر کسی هستم که در طول سفر قرار است همسفرم باشد. حواسم به بیرون شیشه است که پیرزن می‌گوید: «دخترم، فکر کنم قرار پیش شما بشینمو از همسفری با شما لذت ببرم.» پرایش می‌ایستم. این گونه آموخته‌ام. اتوبوس و دوچرخه و مترو هم ندارد. بزرگ‌تر؛ بزرگ‌تر است. احترام دارد. احترامش می‌آورد. دستش را روی شانه‌ام می‌گذارد که یعنی بنشین خواهش می‌کنم. نفس راحتی می‌کشم. چون از شواهد امر پیداست، با وجود روی گشاده و مهربان پیرزن، سفر بی‌دردسری خواهیم داشت. دلم می‌خواهد نگاهش کنم. عجیب آداب‌دان است. آداب سفر را به خوبی می‌داند. این اولین بار است که دلم می‌خواهد از کسی بپرسم چه کاره است؟ و می‌پرسم: «من معلم بازنشسته هستم. بخشی از پول بازنشستگی‌ام رو گذاشتم برای ایران گردی. تنها سفر می‌کنم. به قول سهراب، دلم خواسته چشامو

بشورمو تو این سن جور دیگه ببینم.» و انصافاً هم داشت جور دیگری می‌دید. شاگرد راننده، بسته‌های تغذیه را توزیع می‌کند. نمی‌دانم حکایت این بسته‌های خوراکی چیست، که اگر تا زیر گلو هم سیر باشی، نمی‌توانی از آن‌ها بگذری. گویی دلت خنک می‌شود که از آن چند هزار تومنی که خرج بلیطت کرده‌ای، دست کم ۱۳۴۵ تومانش را پس گرفته‌ای. شاگرد راننده که انگار از بابت کم کاری‌اش در نقشه‌خوانی برای پیرزن قبل از حرکت، بفهمی - نفهمی شرمندگی دارد، دست و دلبازی می‌کند و می‌گوید: «این دو تا بسته مال شما به جبران این که نتونستم رو نقشه یزد، اون آدرسو براتون پیدا کنم». هنوز حرفش تمام نشده بود که پیرزن گفت «پسر جان، من یک نفرم. دو تا بسته برای چی آخه؟ همون یکی کافیه جانم». مسیر سفر را فراموش می‌کنم. دلم می‌خواهد با این همسفر تازه‌ام وارد مسیر تازه‌تری شوم. تلفنم زنگ می‌خورد «جانم مامان جان؟ گفتم که تازه را افتادیم... شما که مدرسه‌ای هنوز؟» و مادرم که اصلاً دوست ندارد از نقش خانوم معلمی‌اش بیرون بیاید، و فکر می‌کند من همان دانش‌آموزم که تکالیف ریاضی‌ام را پدرم برایم انجام داده، با صدایی رسا از آن طرف خط

گذشته است. خانوم احمدی همسفر کناری‌ام، کتابی می‌خواند.

مهره‌های گردنم پس‌وپیش شد تا بفهمم نام کتاب چیست، تلاش‌م داشت به‌جاهای خوبی می‌رسید که خانوم احمدی گفت: «میب‌د در آئینه تاریخ، سیری در تاریخ و فرهنگ میب‌د» و بعد ادامه داد: «قبل از سفر به هر شهری، درباره فرهنگ و سنت و خلق و خوشون بررسی می‌کنم. پی گیر اماکن تاریخی و زیارتی می‌شم. درباره پوشش و لهجه شون تحقیق می‌کنم؛ و با آمادگی کامل وارد اون شهر می‌شم.» پیش خودم گفتم از همان بستمۀ تغذیه که دومی‌اش را نپذیرفت تفاوتش پیدا بود. اظهار خوشحالی کردم از این همه ذوقِ سفر و دقت و توجه؛ و در حالی که داشتم تلاش می‌کردم نسبت به زنگ تلفن همراهم بی توجه باشم گفتم: «می‌خواین کجاهای میب‌دو دقیقاً ببینین؟» تلفن کلافهام می‌کند «بله بفرمایید؟» از اداره است و خواسته‌اند خبر بدهند که فلان روز در فلان جا باشم. چشم می‌گویم و قطع می‌کنم تا لحظه‌ای مصاحبت با همسفرم را از دست ندهم.

صندلی، می‌رسم به آنجایی که داشت می‌گفت: «واسه چی تشریف می‌برین میب‌د؟» گفتم به دیدار اقوام می‌روم و خرده ذوقی را مهیای دیدن چند اثر تاریخی می‌کنم. سرش را تکان داد که یعنی: به به! اتوبوس از تهران خارج شده. بیرون باران می‌بارد و شیشه‌ها بخار گرفته است. راننده به احترام مسافران صدای رادیو را در حد شنیدن برای خودش پایین آورده. مسافر ردیف اول با شنیدن آواز جناب سراج از راننده می‌خواهد که او را هم در لذت شنیدن سهیم کند. دخترک دانشجویی در ردیف جلویی ما، سرش داخل گوشی است و با دست راستش روی شیشه، درست جایی که من می‌توانم ببینم، می‌نویسد: «لعنت به تو» و می‌فهمم که درگیر علاقه‌ای بوده یا جفای روزگار دیده. کودکی درون راهروی اتوبوس، به سمت جلو می‌رود تا لیوان آبی بگیرد، شاگرد راننده با مهربانی از او می‌خواهد که برود بنشیند تا او برایش بیاورد؛ و کیست که نداند، کودکان مهربانی را زودتر از خشونت یاد می‌گیرند و دیرتر فراموش می‌کنند. یک ساعت و چهل و پنج دقیقه از آغاز سفر

می‌گوید «کی پیش‌ت نشسته؟ آگه آدم خوبی نیست و زیاد حرف می‌زنه و می‌خواهه و خروپف می‌کنه، بگو جاتو عوض کنن، شنیدی؟» دستم را مثل در قابلمه روی گوشی‌ام می‌گذارم که بغل دستی‌ام نشنود. با آهستگی می‌گویم: «مادرم توی اتوبوسم، باعث آزار بقیه می‌شم، یه کمی آروم‌تر لطفاً، بله آدم خوبیه.» «نگران نباش، فرهنگین، همکار شمان.»

مادرم سلام می‌رساند و رضایت می‌دهد به خداحافظی. خدا خدا می‌کردم که نشنیده باشد؛ اما پیرزن با ممانت شیرینی گفت: «پس شما هم از خانواده فرهنگیان هستین به‌به خوشبختم. اسم شما چیه؟» منتظر همین لحظه بودم که من هم بتوانم از او نامش را بپرسم. عرض کردم فلاتی هستیم. و او گفت: «احمدی هستیم، انسیه احمدی. ۵ ساله بازنشسته شدم و یه دختر اندازه شما دارم؛» او ادامه می‌دهد و من ذهنم رفته از پنجره اتوبوس بیرون، که زندگی جز آشنایی و تجربه چه چیز می‌تواند باشد؟ و یقیناً سهم سفر، میان این همه احتمال کسب تجربه، بیشتر است. ذهن گریزپایم را برمی‌گردانم روی





لقمه کوی درون کوله پشستی ام مثل این که تانکی از رویش رد شده باشد، له شده. دور و برش را دست می کشم مبدا اوضاع بدتر شده باشد. از من می پرسد «مشکلی پیش اومده؟»؛ گفتم بله، آن هم چه مشکلی! باید تا رسیدن گرسنه بمانم. آن هم تا طی کردن تمام ۵۴۷ کیلومتر فاصله تهران تا میبد. آخر غذای بین راهی با معده ام نمی سازد.

خانوم احمدی غرق صفحات کتاب «میبد در آئینه تاریخ» است. از آن روزهایی بود که دلم می خواست هر چه سؤال چهار گزینه ای داشتم برایش طرح کنم، اما انقدر برای سفرش برنامه ریزی داشت که حیقم آمد با طرح سؤال وقتش را بگیرم. از ۶ ساعت و هشت دقیقه زمان سفرمان، دو ساعتی طی شده و یک سوم کتاب را خوانده. دختر دانشجوی صندلی جلویی، خوابش برده و گردنش در بدحالتی قرار گرفته. آمدم گردنش را درست کنم ترسیدم چیزی بگوید. زدم روی شانهاش تا خودش چاره کند. از خواب پرید و گفت: «رسیدیم میبد؟ وای خدای من هنوز زنگ نزن!» و این انتظار چیست که از پا درمان می آورد و آخرش هم سر نمی رسد و سفر هم چاره ای برایش نیست. مسافر صندلی پشتی برخلاف جلویی، نه تنها خواب نیست، که با صدای بلند موزیکش خواب را به چشم بقیه حرام کرده. مسافر دیگری اعتراض می کند. و اعتراض همیشه فوتی است بر آتش اختلاف. مسافر معترض اگرچه درست می گوید که «برادر من این به مکان عمومی، قرار نیست هر کی هر کاری دلش خواست بکنه، آنقدر صدای آهنگتو زیاد کردی که من نمی تونم پلک رو هم بذارم.» کمی صدایش بلندتر می شود. راننده از آن جلوهای می پرسد چه شده و وقتی می فهمد رو به کل جمعیت می گوید: «توی سفر باید مدارا کنیم با هم. یه مسیری می رسیم و بعدش هم هر کی می ره پی کار خودش. سخت نگیرن. رعایت حال همو بکنیم تا خوش بگذره به همه.» فضای اتوبوس آرام می شود. انگار آقای راننده کلامش قند و عسل دارد که کسی بالای حرفش دیگر حرفی نزد؛ و به این فکر می کنم که حرف شنیدن همیشه ادب است. اتوبوس مثل کشتی ای که، پهنه دریا را می شکافد و پیش می رود در باند مخصوص به خود حرکت می کند. خانوم احمدی، فلاسک کوچکش را از ساک دستی اش بیرون می آورد و از شاگرد راننده درخواست لیوان اضافی برای من می کند. به او اشاره می زنم که در بسته

خانوم احمدی معلم بازنشسته، هم سفر تهران تا یزد، چیز یاد می گیرم. آن هم چه چیزهایی. به استقبالش می آیند و او مهربانه وقتی را به خدا حافظی من اختصاص می دهد. چیزی جز یک ساک کوچک دستی ندارد. سبک سفر کردنش هم، یکی از آن تفاوت هایش بود. خودکار آب رنگی را از کیفش در می آورد و می گوید «با این چیزای خیلی خوبی از سفر نوشتن، می خوام پیش تو باشه فکر می کنم دارم به کسی می دمش که از این به بعد از سفرهاش می خواد بیشتر بنویسه تا بگه.» از او تشکر می کنم و به او قول می دهم از هدیه اش حتی اگر جوهرش تمام شد، خوب مراقبت کنم. از هم با آرزوی سفرو توقفی خوب در میبد جدا می شویم. اما مگر آدم های خوب، مگر اتفاق های خوب، از ذهن ما جدا می شوند هرگز؟؟ تاکسی می گیرم. حواسم به دسته معیوب کوله پشستی است که مبدا عاجزم کند. شیشه تاکسی را بالا می دهم. هوا کمی سوز دارد. باید یادم باشم باز در را محکم نبندم که راننده مثل قشون اشغال گر روس، به من نگاه کند! می رسم. و همه رسیدن ها خوب است. دستم را روی دیوار گلی کوچی می کشم. بوی شعر می دهد. اصلا خودش شعر است. تاریخ است. مردم است. به خانم احمدی فکر می کنم که حالا به صفحه چندم کتاب رسیده است. به خود کاری که هدیه داده. به انگیزه های سفرش. و به این که فردا صبح باید چقدر بنویسم. از سفر، از میبد و از خشت و گلی که عاشقت می کند. عاشق تاریخ این سرزمین.

پذیرایی اتوبوس لیوانی هست و نیازی نیست. همین طور که چای می نوشیم می گوید: «قصه دیدن از چند مکانو دارم. اول باید برم آب انبار شاه عباسی و بعدش دلم می خواد برم قلعه مهرجرد رو ببینم» از او می پرسم مگر می داند که قلعه مهرجرد دقیقاً کجاست؟ و می گوید «بله تحقیق کردم میگم ماشین منو ببره محله مهرجرد، همون جاست به گمونم». همچنان که غبطه می خورم به این همه انگیزه و نظم برای سفر، یاد خودم می افتم که هنوز باوجود دوست و آشنا در آن شهر، گذرم به قلعه نیفتاده. پیش خودم می گویم خب این که می داند در کدام محله است چیز سختی نیست، اما اگر دانست که مربوط به کدام دوره تاریخی است، کار شاقی کرده! می پرسم و در کمال حیرت می گوید: «همین چند دقیقه پیش تو همین کتاب خوندم برای دوره زندگی و افشاریه». قند را در دهانم به سختی آب می کنم و قورتش می دهم و می گویم: «البته خوبه بدونین که بنا از خشت و گل ساخته شده» و او که انگار در مسابقه شرکت کرده می گوید «و نکته جالب اینه که قلعه در سه طبقه بنا شده».

از حیرت من لبخند می زند و ادامه می دهد: «دخترم، سفر که فقط آب و هوا عوض کردن نیست. سفر باید سوغات فرهنگی برای آدم داشته باشه! باید توی سفر چشم تماشات باز باشه. نکته برداری یادداشت کنی، بری بینی بپرسی خاطره بسازی.» درست می گفت. حرف حسابش جواب نداشت. ساعتی می گذرد. به میبد نزدیک می شویم. به اندازه ۴ سفر، از



فرهنگ و هنر

حماسه ۳۰ میلیونی عاشقان ابا عبدالله الحسین

«سیانور»: تأییدن نور به تاریخ

«نسرین» باید یک وکیل زنده باشد و نه کار آگاه!

بنویسیم «نیما» بخوانیم «شعر زندگی»

وقتی اربعین، بزرگترین تجمع بشری جهان می‌شود

حماسه ۳۰ میلیونی عاشقان ابا عبدالله الحسین

ظرفیت تبلیغی اربعین

ظرفیت تبلیغی اربعین بسیار گسترده و قابل بررسی است. اینکه میلیون‌ها نفر با هدفی مشخص قدم‌در راهی می‌گذارند که برخاسته از اعتقادات و باورهای عمیق‌شان است، می‌تواند به تبیین اهداف و اندیشه تشیع بسیار کمک کند و قلوب را برای پذیرش بسیاری از اندیشه‌ها و معارف آماده کند. در واقع زیارت اربعین و پیاده‌روی آن نمونه بارز شور و شعور عاشقان کربلاست، از طرف دیگر؛ امام حسین (ع) و حرکت اربعین، به خاطر ویژگی‌ها و جایگاهی که خود حضرت دارند و به خاطر مخاطبان عمومی و همگانی ایشان که حتی غیرمسلمان‌ها را به آزاده‌بودن دعوت می‌کنند، می‌تواند محور وحدت همه انسان‌ها باشد. همه بر این اذعان دارند که تکیه بر ارزش‌های اخلاقی پیام مشترک امام حسین (ع) به همه انسان‌ها است؛ آن حضرت این ارزش‌های اخلاقی را در زندگی خود به نمایش گذاشتند و می‌توانند محور وحدت برای همه جوامع اسلامی تلقی شوند. در ادامه به برخی از شواهد و ارقامی اشاره می‌شود که نشان از لشگر عاشقان حسین (ع) دارد.

آمارهای زائران؛ هر سال رو به افزایش است

آمار رسمی که هر ساله از سوی سازمان حج و زیارت و اداره گذرنامه در مورد تعداد زائران اربعین

در اربعین محبت و شور، عقلانیت، معرفت، مبارزه و پیشرفت قابل ارائه است، ما از شخصیت بزرگ امام حسین (ع) نقاط برجسته و قله‌ای را داریم که در تاریخ بشر ظهور و بروز کرده است.

به بیان دیگر؛ منظومه معرفتی منا، عرفه و عاشورا در اربعین تجلی پیدا می‌کند، عاشورا بزرگ‌ترین قله است. در کنار آن عرفه و دعای عرفه امام حسین (ع) یک منظومه معرفتی است که امروز می‌تواند بسیاری از جان‌های تشنه را سیراب کند. به دیگر سخن؛ منا، عرفه و عاشورا منظومه‌ای کامل است برای اینکه امروز بتوانیم در جهان اسلام و در جهان امروز به طور عام آن را ارائه دهیم و بسیاری از نکاتی که در حال تحریف و تردید است و از سویی برای آن یک تشنگی وجود دارد ارائه دهیم. در منا فریاد امام حسین (ع) مبنی بر اینکه چگونه ادیان قبل دچار تحریف شدند و چگونه همان بلا می‌تواند سر اسلام بیاید به خوبی آسیب‌شناسی و بیان می‌شود و همین امروز می‌تواند برای همه پیروان ادیان الهی راهگشا باشد. در منظومه معرفتی امام حسین (ع) همچنان که منا می‌تواند یک وجه مهمی از آسیب‌شناسی جوامع دینی را به رخ بکشد، عرفه نیز می‌تواند آن اوج تکامل و سیر معنوی انسان‌ها را بیان کند که همانا ارتباط با خداوند است.

حسین صفوری
پژوهشگر

اربعین نمادی از فرهنگ حسینی و فرهنگ عاشورایی است. موج اسلام‌گرایی و اقبال‌جوانیان به اسلام، هجمه‌های دشمنان را در تحریف چهره اسلام حقیقی و ایجاد تردید در مسلمانان نقش بر آب کرده است.

همه می‌دانیم که ایجاد انصراف در جوامع اسلامی نسبت به حیات بخش بودن اسلام و معرفی چهره غلطی از اسلام در جوامع اسلامی و غیر اسلامی در غرب دو حرکت دشمنان اسلام است؛ این دو حرکت عملاً در راهبردها و سیاست‌های کسانی که در مقابله با اسلام قرار دارند به ویژه در دو دهه اخیر در برنامه‌کاری آن‌ها قرار گرفته است.

در همین راستا کسانی که علاقه‌ای به اسلام دارند، باید اجازه به چنین رویکردی که از غرب نشأت می‌گیرد؛ ندهند و به روش‌های مختلف از اسلام، حقانیت و حقیقت اسلام دفاع کرده و آن را به اذهان کسانی که تشنه چنین حقیقتی هستند معرفی و تبیین کنند. در همین راستا؛ اربعین پنجره‌ای برای معرفی اسلام ناب است و می‌تواند دریچه خوبی را برای تمام کسانی که در معرض تحریف اسلام یا تردید در اندیشه والای اسلام قرار دارند، باز کند، به بیان دیگر؛ از طریق اربعین به راحتی می‌توانیم ابعاد مختلف اسلام را ارائه دهیم؛ چرا که اربعین نمادی از فرهنگ حسینی و فرهنگ عاشورایی است.

کارگاه

[۴۶]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۳۰ - آبان ماه ۱۳۹۵

نامی و اخذ ویزا بوده است.

آمارها نشان می‌دهد که هر ساله زائران از کشورهای هند، پاکستان، کشورهای اروپایی، ترکیه، لبنان، تاجیکستان، افغانستان، بحرین و سایر کشورها برای زیارت ابا عبدالله (ع) در ایام اربعین راهی کربلا می‌شوند که از آن می‌توان با تعبیر بزرگترین گردهمایی شیعیان یاد کرد؛ برخی حتی آمارها را از ۶۰ کشور جهان می‌دانند.

۲۶ میلیون نفر زائر در عراق

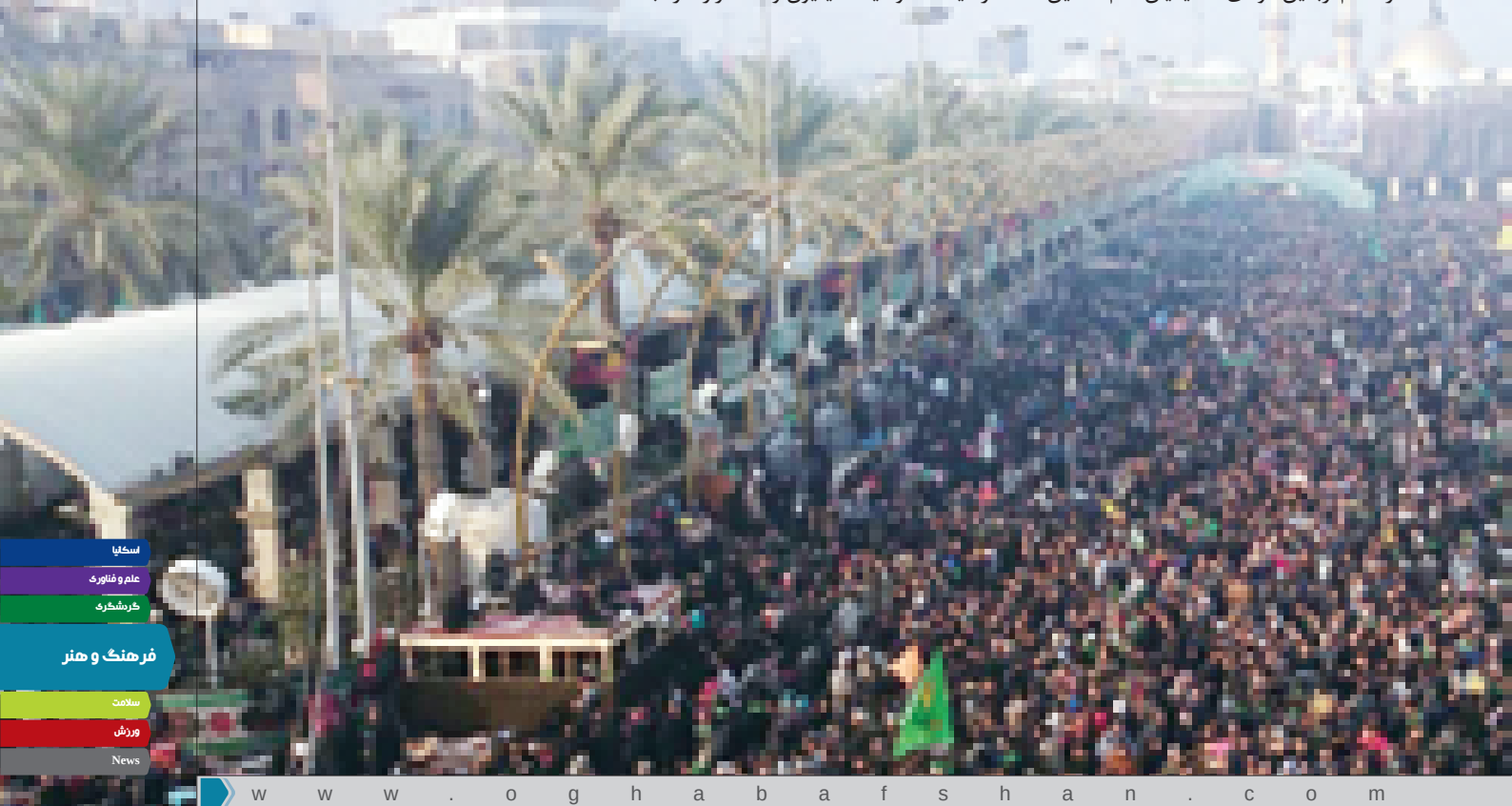
«باقر الزبیدی» وزیر حمل و نقل عراق اعلام کرد که تعداد زائران امام حسین (ع) در عراق از مرز ۲۶ میلیون نفر گذشته است. او حتی اعلام کرد که شمار زائران، روز اربعین در عراق (فردای روز اربعین در ایران) افزایش هم یافته و حتماً به ۲۷ میلیون رسیده است. نکته جالب اینکه برخی منابع خبری در پایان مراسم اربعین حسینی در کشور عراق تعداد زائران ابا عبدالله الحسین را تا ۳۰ میلیون نفر هم تخمین زده‌اند.

است. اتباع بسیاری از کشورهای اسلامی در این مراسم شرکت می‌کنند. در همین زمینه سخنگوی ستاد مرکزی اربعین حسینی (ع) با اشاره به جزئیات خروج اتباع خارجی از مرزهای کشور برای حضور در مراسم اربعین، گفت: بیشتر زائران افغانستانی بوده‌اند. حمیدرضا گودرزی با اشاره به آمار و ارقام ورودی‌های زائران به کشور، عنوان کرد: طبق آمار و اطلاعات روز قبل از اربعین؛ از مهران حدود ۲۴۸ هزار نفر، از شلمچه حدود ۲۱۱ هزار نفر، چزابه ۱۰۳ هزار نفر و مرز هوایی حدود ۵۱ هزار نفر وارد ایران شده‌اند؛ وی در خصوص اتباع خارجی که خروج داشتند، گفت: پاکستانی ۱۵ هزار نفر، افغانستانی ۱۷ هزار نفر و عراقی نیز ۷ هزار نفر بوده‌اند، سایر کشورها هم ۱۱ هزار و ۲۳۳ نفر تردد به خارج از کشور داشتند. سخنگوی ستاد مرکزی اربعین حسینی (ع) با اشاره به تعداد ویزاهای ثبت شده در سامانه سماح، بیان داشت: کل ویزاهایی که از طریق سامانه سماح به ثبت رسیده حدود یک میلیون و ۶۲ هزار نفر ثبت

اعلام می‌شود، نشان می‌دهد که از سال ۹۱ تا اربعین امسال، رشد ۸ برابری وجود داشته است. اربعین ۹۱، تعداد زائرانی که از ایران به عتبات عالیات سفر کردند، طبق یک آمار ۱۰۰ هزار نفر و طبق آمار دیگری حدود ۲۴۰ هزار نفر بود که این تعداد در سال ۹۲، به ۴۸۰ هزار نفر رسید. اما به یکباره تعداد زائران اربعین، علی‌رغم ظهور و بروز داعش در عراق و تهدیدهای امنیتی، جهش زیادی پیدا کرد و در سال ۹۳ سه برابر شد. طبق اعلام معاون امنیتی انتظامی وزیر کشور، امسال بیش از ۲ میلیون نفر از مردم کشورمان برای شرکت در مراسم اربعین حسینی به عراق سفر کردند که این تعداد نه برای مقامات عراقی و نه برای مسئولان سازمان حج و ستاد عتبات عالیات قابل پیش‌بینی نبود و حتی در برخی مواقع مشکلاتی را در زمینه حمل و نقل و اسکان به وجود آورد.

حضور اتباع کشورهای مختلف در مراسم اربعین

یکی از مهمترین اتفاقات جهان تشیع همین مراسم اربعین مولای شیعیان امام حسین



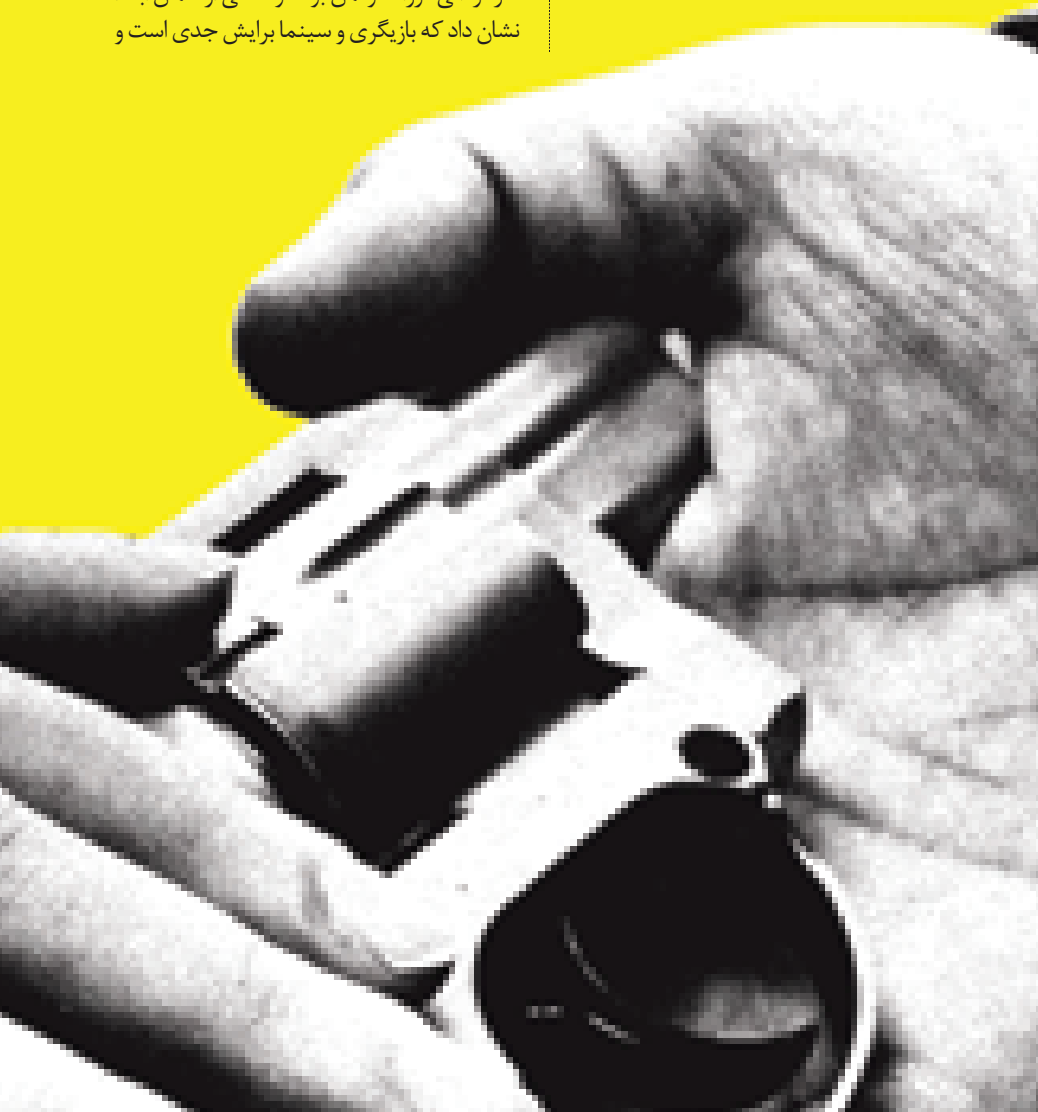
«سیانور»؛ تابیدن نور به تاریخ

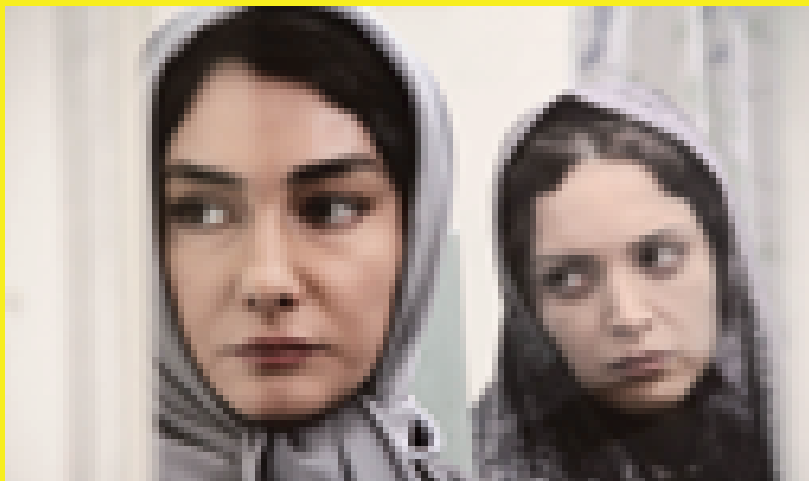
خبرها شنیدیم که او قرار است در «سیانور»، نقش سرگرد بهمنش، یک شکنجه‌گر و بازجوی ساواکی را بازی کند، این سوال پیش آمد که صورت مهربان هاشمی را چه نسبتی با چنین شخصیت مخوفی خواهد بود؟ تماشای بازی او در «سیانور»، هم به زیباترین شکل به این پرسش، پاسخ می‌دهد و هم موجب غافلگیری شما می‌شود.

بازیگر دیگر هانیه توسلی ست. هانیه توسلی در سال‌های ورودش به سینما در چند نقش و فیلم خوب بازی کرد و نامش را خیلی سریع بر سر زبان‌ها انداخت. او ستاره مشرقی «شام آخر» ساخته فریدون جیرانی و رویای «شب‌های روشن» به کارگردانی فرزاد موتمن بود. توسلی از همان ابتدا نشان داد که بازیگری و سینما برایش جدی است و

به سراغ برخی نقش‌ها می‌رویم؛ مهدی هاشمی، بازیگر بزرگ و توانای تلویزیون و سینمای ایران را با انبوهی از نقش‌های تماشایی و ماندگار به یاد می‌آوریم؛ از ایفای نقش سلطان و شبان تا دکتر قریب و آقای راوندی مجموعه هزاران چشم. از دکتر حشمت در «کوچک جنگلی» تا نادر سیاه‌دره در فیلم «هیچ» و آقایوسف؛ هاشمی با پشتوانه سال‌ها فعالیت تئاتری، برای بازی در هر نقشی آمادگی دارد و می‌تواند در صورت فیلمنامه مناسب و کارگردانی با ذوق، هر بار تماشاگر را غافلگیر کند. با این حال این بازیگر را کمتر در نقشی سراسر منفی و خشن به یاد داریم؛ برای همین وقتی در

دومین ساخته سینمایی شعبی ویژگی‌های مهمی برای تماشا دارد و نمی‌توان به سادگی از کنار آن گذشت. اولین نکته کنجکاو برانگیز، موضوع آن است و سینمای ایران پیش از این کمتر سراغ زندگی و فعالیت‌های گروه‌های مسلحانه قبل از انقلاب رفته است. مورد دوم، ترکیب بازیگران فیلم است که می‌تواند بهانه خوبی برای تماشای اثر باشد؛ بازیگران باتجربه و پیشکسوتی چون مهدی هاشمی و آتیلا پسیانی در کنار بازیگران جوان‌تر و حرفه‌ای مثل بابک حمیدیان، هانیه توسلی، بهنوش طباطبایی و حامد کمیلی تا بازیگر تازه واردی چون پدram شریفی، تحت هدایت خوب بهروز شعبی، مجموعه‌ای از بازی‌های خوب و باورپذیر را پیش روی تماشاگر قرار می‌دهند. از دیگر امتیازات فیلم، تصویرسازی تقریباً دقیق و طراحی صحنه و لباس فیلم (آیدین ظریف) است که مخاطب را بدون گاف و نشانه‌های امروزی - که در بسیاری از فیلم‌ها و سریال‌ها آرا ردهنده و غیر قابل هضم است - به میانه‌های دهه ۵۰ می‌برد. به‌ویژه این که فیلم، نماهای خارجی فراوانی هم دارد و سازندگان نخواستند این بازگشت به گذشته را به سادگی و در نماهای داخلی برگزار کنند.



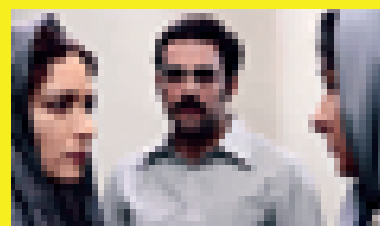


قصد ندارد باری به هر جهت در هر فیلم و نقشی بازی کند. نتیجه این رویه، انتخاب‌هایی تقریباً مناسب بود که در برخی فیلم‌ها بیشتر جواب داد و به بار نشست؛ مثل کافه ستاره، آقایوسف و دهلیز. این فیلم آخری، نخستین همکاری او با بهروز شعبی بود و آنقدر در این کار خوب ظاهر شد که شعبی برای نقش دشوار هنگامه در «سیانور» باز هم سراغ او رفت. زنی که باید میان عشق، خانواده و زندگی در منجلا بگروهدک تروریستی منافقین، یکی را انتخاب کند.

اما بدانیم از کارگردان این فیلم! اولین تصویری که از بهروز شعبی به یاد داریم، پسر جوان حاج کاظم در «آژانس شیشه‌ای» است. شعبی بعدها به کارگردانی رو آورد و اتفاقاً فیلمساز خوب و

قابل اعتنایی هم شد و در همه کارهایش نشان داد که سینما را خوب می‌شناسد و با ذائقه مخاطب هم آشناست. همکاری مستمر او با سید محمود رضوی، تهیه‌کننده تلویزیون و سینما، یکی از نمونه‌های خوب همراهی کارگردان و تهیه‌کننده است. فضای کاری او در «سیانور»، کاملاً با فیلم اول سینمایی‌اش، «دهلیز» فرق دارد و گواه این است که او دوست ندارد سازنده اثری تکراری باشد. او در ایفای نقش مجید شریف واقفی هم موفق است و تصویر درستی از عضو سابق سازمان مجاهدین خلق ارائه می‌دهد که پس از انشعاب و کژروی‌های تقی شهرام، حاضر نمی‌شود عقاید دینی و باورهای مذهبی‌اش را در مبارزه علیه رژیم پهلوی کنار بگذارد؛ برای همین با دستور شهرام، ترور می‌شود.

بازیگر دیگر مولایی‌ست. رضا مولایی، بیشتر از سینما و تلویزیون، در تئاتر حضور چشمگیری دارد و تقریباً همیشه می‌توانید او را در حال بازی در یکی از سالن‌های نمایش ببینید، همکاری مولایی با بهروز شعبی در سریال «پرده‌نشین»، احتمالاً یکی از دلایل حضور او در



نقش کامیار در فیلم «سیانور» بوده است. این بازیگر می‌گوید: «با توجه به نمونه‌های پیشین تلویزیون و سینما، وقتی صحبت از نقش مامور ساواک پیش می‌آید، ذهن آدم سراغ کلیشه‌ها می‌رود، اما خوشبختانه دیدم که نقش کامیار و فیلم «سیانور» ضمن تاکید بر همان مولفه‌های آشنا و واقعیت‌هایی چون خصوصیات منفی این آدم‌ها، از این کلیشه‌ها دور است که این یکی از مهم‌ترین دلایل من برای پذیرش حضور در این اثر بود؛ ضمن این که خود بهروز شعبی هم همین نگاه را داشت و نمی‌خواست شخصیت‌ها را قضاوت کند. سعی کردیم از هر چیزی که ما را در این فیلم به سمت کلیشه‌ها می‌برد، دوری کنیم. چون اگر می‌خواستیم مثل برخی آثار، ساواکی‌ها را توسی خور و احمق جلوه دهیم، مبارزان و شخصیت‌های انقلابی را زیر سوال می‌بردیم. برای بازی در نقش یک مامور عملیاتی و میدانی ساواک، آموزش‌های خوبی دیدیم و سعی کردیم براساس تحقیقات و

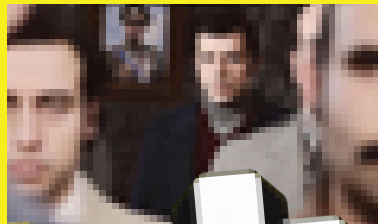
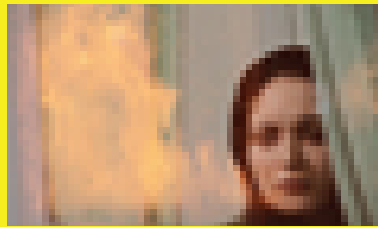
صحبت با کارشناسان مختلف و بازدید از جاهایی مثل موزه عبرت، ریزه‌کاری‌ها

و جزئیات را در بازی

لحاظ کنیم؛ مثل نوع برخورد با متهم، نوع دست گرفتن سلاح و... همه چیزهایی که در سکانس‌های بازجویی و شکنجه این فیلم می‌بینید، براساس واقعیت و متکی بر تحقیقات است، مثل آن صحنه‌ای که سرگرد بهمنش انگشت دست شخصیت مبارز انقلابی را می‌شکند و کامیار آن را جانی‌اندازد. اینها نشان می‌دهد که این افراد کارشان را خوب بلد بودند و حتی با این که سواد درستی نداشتند، اما به دلیل این که از پس همین کارها بر می‌آمدند، از عنوان دکتر برای آنها استفاده می‌شد.

غفلت از برخی شخصیت‌های تاریخی

بهروز شعبی کارگردان «سیانور» درباره این فیلم نکات خوبی را مطرح کرده است. او می‌گوید: من بعد از ساخت فیلم «دهلیز» و مجموعه «پرده نشین» متوجه شدم که ما نسلی هستیم که همیشه بر اساس اطلاعاتی که به ما داده شده است، کار می‌کنیم و باید فراتر از این اطلاعات و سواد اجتماعی که به ما داده شده، کار کنیم. پس از اینکه فیلمنامه «سیانور» را خواندم حس کردم باید درباره شخصیت‌هایی در سینما کار کنیم که از آنها غافل بوده‌ایم. نسل

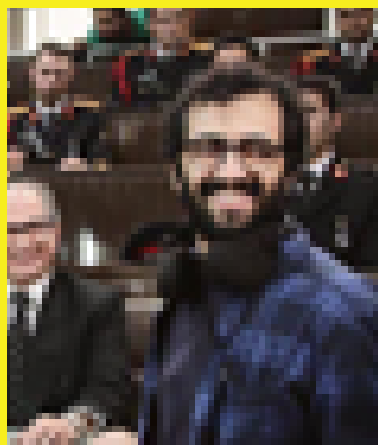


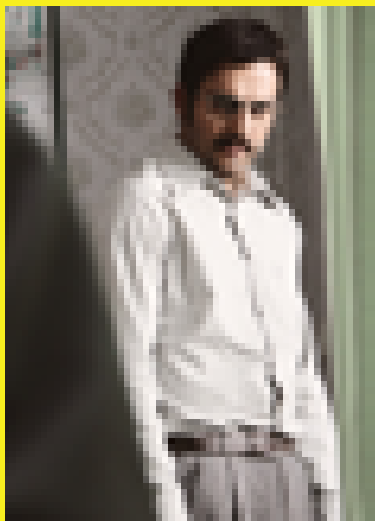
ایده اصلی فیلم

بهروز شعبی؛ کارگردان «سیانور» درباره ایده اصلی فیلم و ساخت اثری درباره وقایع سیاسی دهه ۵۰ هم می‌گوید: «مدتی پیش فیلمنامه‌ای از آقای مسعود احمدیان خواندم درباره وقایع سیاسی که در سال ۵۴ رخ داده و درباره شهیدان مجید شریف واقفی و مرتضی صمدیه لباف بود. اتفاقاتی که نسل من و شما از آن‌ها دور بودیم. همیشه به نظر می‌آید فیلم‌هایی که درباره انقلاب و پیش از آن ساخته می‌شود بیشتر در دهه‌های خاص و حول محور یک‌سری شخصیت‌های خاص شکل می‌گیرد. به طوری که ما از خیلی از اتفاقات آگاه نیستیم.»

پرداختن به شخصیت مجید شریف واقفی

شعبی ادامه می‌دهد: یکی دیگر از جذابیت‌های این فیلمنامه برای من پرداختن به شخصیت مجید شریف واقفی بود که اسم او هم اکنون سردر دانشگاه صنعتی شریف است. اما ممکن است خیلی از ما حتی ندانیم که این عنوان چرا برای این دانشگاه انتخاب شده است. این بخش در گذشته کشور ما بوده اما مغفول واقع شده است. پس از خواندن فیلمنامه شروع به جمع آوری یکسری اطلاعات کردم. پس از آن مشغول بازنویسی شدیم، اما برای من رفتن سراغ این فیلم همراه با ترس بود. چرا که باید من سراغ قصه‌ای از دهه ۵۰ می‌رفتم که از شعارزدگی که در این روزگار در فیلم‌های تاریخی می‌بینیم دور بوده و همچنین نباید شخصیت پردازی‌های فیلم کاذب جلوه می‌کرد. اما ما تمام مدت سعی کردیم با صداقت به قصه و تاریخ نگاه کنیم و از دادن شعار توسط خودمان در فیلم پرهیز می‌کردیم. در همین راستا برای رسیدن به یک فضای درست و واقعی، سعی کردیم سراغ صحنه‌های دیده شده، ترویم. به همین دلیل تمام صحنه‌های فیلم در خیابان‌های تهران فیلمبرداری شده و هیچ کدام جلوه‌های ویژه





دیوار چه فونتی دارد، یخچال چه مارکی دارد و ... آیدین (طراح صحنه) خیلی جزیی نگاه می کرد و می رفت در شهر دنبال وسایل مشابه می گشت. در واقع؛ همه چیز بازسازی شده بود. حتی نرده های داخل راه پله ها یا مبلی های چرم و ... برای دفتر کار آقای پسایانی هم گشتیم و یک دفتر کار خیلی قدیمی پیدا کردیم که دیوارهایش هیچ دستی نخورده بود. بعد آکسسوار را به آن اضافه کردیم. (آیدین ظریف) تک تک این موارد را پیدا کرد و چید.

توافق با تهیه کننده برای هزینه های زیاد فیلم

شعبی ادامه می دهد: با آقای رضوی با اینکه تهیه کننده بخش خصوصی بود از روز اول توافق کردیم. می دانستیم که کار خیلی هزینه بر است. مثلاً همان کوچه محل ترور مجید پر از غلتک گاز بود. ما برای سکانس های داخلی شاید پنج روز وقت می گذاشتیم اما برای آماده سازی سکانس های بیرونی، یک هفته وقت لازم داشتیم. آیدین تمام کوچه را دکور زده بود. مقابل تمام غلتک های روی دیوار ستون کار گذاشته بود. فیلم های دیگر با کامپیوتر این کارها را انجام می دهند منتها ما همه را مکت زدیم.

نگاه آزادانه به تاریخ

شعبی می گوید: «سیانور» نگاهی آزادانه به تاریخ داشت. ما از شعار، سیاه نمایی، بزرگنمایی، کلیشه ها و خلاصه تمام آنچه در فیلم ها و سریال های مختلف مبتنی با تاریخ انقلاب با آنها روبرو هستیم، کناره گرفتیم. کسانی که منتظر پیش داوری بودند، اکتفا نکرده اند. به نظر فیلم بیشتر از همه چیز دارد خواسته های یک بیننده آزاد اندیش را جواب می دهد.

نیست. فکر کنم کار سختی بود ولی از نتیجه خیلی خوشحالم. امیدوارم کسانی که فیلم را می بینند، قضاوت پیشین را نداشته باشند.

کسب اطلاعات از سازمان مجاهدین

شعبی درباره دستیابی به اطلاعاتی درباره سازمان مجاهدین گفت: اطلاعات درباره این سازمان در کتابهای زیادی وجود دارد. البته ما می توانستیم با شخصیت های مختلفی که در آن دوران حضور داشتند هم صحبت کنیم، مانند آقای عزت شاهی. البته یک کتاب سه جلدی درباره سازمان مجاهدین است که توسط موسسه پژوهش ها و مطالعات سیاسی چاپ شده است و یا کتاب خاطرات آقای عزت شاهی. به هر حال دسترسی به اطلاعات در این بخش کار سختی نبود.

حذف کردن بدترین راه برای عقیده مخالف

است»

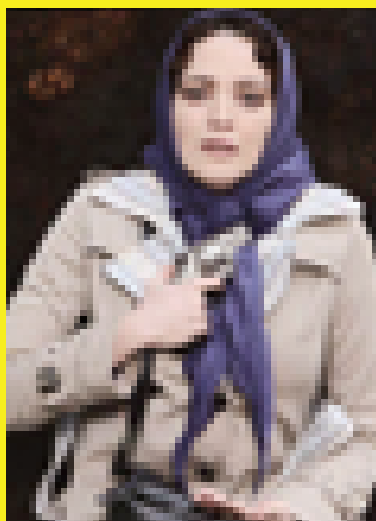
کارگردان «سیانور» در پاسخ به این سوال که هدفش به غیر از آگاهی دادن به نسل جوان، در این فیلم چه چیزی بوده، افزود: «به عقیده من اتفاقی که در این فیلم می بینید، در طول تاریخ بارها برای آدم ها رخ داده است. آدم هایی که به قول صمدیه لباف وقتی اسلحه دست می گیرند تازه باید فکر کنند به چه کسانی شلیک نکنند. معتقدم حذف کردن بدترین راه برای عقیده مخالف است. ما از چنین اتفاقاتی باید درس بگیریم که عقیده مخالف را قبول کنیم و با آن ها به بحث بشینیم. اگر نمی توانیم با آن ها بحث کنیم، عادت به هم نشینی با عقیده مخالف کنیم.»

دکورها؛ از «کندو» تا «سیانور»

شعبی می گوید: سخت ترین بخش کار، دقیقا همین فضا سازی بود. از همان ابتدا تصمیم گرفتیم تمام فیلم ها و سریال هایی که بعد از انقلاب راجع به دهه ۵۰ ساخته شده را فراموش کنیم و خودمان از نو تصویر بسازیم. ما که هیچ کدام در آن دوره زندگی نکرده بودیم و خب نمی دانستیم باید از چه المان هایی استفاده کنیم. بنابراین عکس ها و کتاب های موجود از آن دوران منابع خوبی بودند منتها مهم ترین منبع ما خود سینما بود. من از یک جایی به این نتیجه رسیدم که ما کل تهران قبل از انقلاب را می توانیم در فیلم «کندو»ی فریدون گله ببینیم. مادر فیلم «کندو» هفت تا کافه می بینیم که هر کدام شان در جاهای مختلف شهر قرار گرفته اند. در نتیجه فکر کردم

حتی اگر این کافه ها واقعی هم نباشد؛ اما در آن دوره تلاش کرده اند دکوری مشابه کافه های همان زمان بسازند. در آن دوره کم کم آپارتمان های چند طبقه ساخته شده، میدان آزادی شکل گرفته و ... من فکر کردم باید درباره همه این جزئیات، فیلم ببینیم. اول رفته سرراغ مستندهای به جا مانده از آن دوران. یک مستند خیلی خوبی خسرو سینایی دارد درباره تهران قدیم یا مثلا مستندهایی از جاهای مختلف پیدا می کردم و ... بعد دیدم مستندها هم بخش های برش خورده از تهران هستند و واقعیت را بیشتر می شود در فیلم های قدیمی پیدا کرد.

در این مسیر؛ از «کندو» بیشترین استفاده را کردیم اما بعد از کندو نشستیم فیلم های همدوره آن را دیدیم. حتی اگر وقت نمی کردیم کامل آنها را ببینیم، به صورت سرچی و مروری می دیدیم. مدام دقت می کردیم که مثلا در یک کافه، صندلی ها چه جنسی دارند. گرامافون کجای کافه قرار گرفته، پوستر روی



فرناز رهنما؛ بازیگر سریال «هشت و نیم دقیقه»

«نسرین» باید یک وکیل زبده باشد و نه کار آگاه!

فاطمه غوداشی
خبرنگار

فرناز رهنما، بازیگر تئاتر، سینما و تلویزیون حرفه بازیگری را از سال ۱۳۸۵ با بازی در سریال تلویزیونی «زیرزمین» به کارگردانی علیرضا افخمی آغاز کرد. وی با سریال «ساختمان پزشکان» و در نقش نازنین به کارگردانی سروش صحت بین مردم شناخته شد. رهنما در طول این سالها در سریالهایی همچون «مامور بحرقه»، «یادداشت‌های یک زن خاندان» و «هفت‌سنگ» نقش‌های متفاوتی را تجربه کرده است. مخاطبان تلویزیون این روزها شاهد بازی او در سریال «هشت و نیم دقیقه» به کارگردانی شهرام شاه‌حسینی از شبکه دو هستند. او در این مجموعه نقش نسرین مقدم، وکیل و دوست یکتا را بازی کرده است. او درباره سریال می‌گوید: ممکن است این سریال مردم را شاد نکند، اما به گونه‌ای طراحی شده که مخاطب با آن همذات‌پنداری می‌کند. این سریال قهرمان محور است و مخاطب به راحتی می‌تواند خود را جای تک‌تک کاراکترهای آن بگذارد. «یکتا» مثل تمامی آثار شهرام شاه‌حسینی چند قصه را با هم نمایش می‌دهد و به شخصه بازی در چنین آثاری را دوست دارم. ضمن اینکه «یکتا» ریتم آرامی دارد که به ریتم زندگی واقعی نزدیک است. او همچنین می‌گوید: همکاری با ایشان برایم لذت‌بخش است. هدایت و کارگردانی وی باعث شد تا بازی من تعدیل شود. معتقدم در این سریال قابل قبول ظاهر شدم و مایقی ماجرا را باید از نگاه مردم دید. او ادامه می‌دهد: مدت‌ها بود در سریالی طنز بازی نکرده بودم منتظر پیشنهاد بازی در سریالی درام بودم. از طرفی به این دلیل که مدتی در تلویزیون نقش‌های طنز بازی کردم، پیشنهادهای سینمایی‌ام کمتر شده بود و بابت این موضوع ناراحت بودم. وی تأکید می‌کند که: برایم عجیب است که وقتی در حوزه طنز کار می‌کنید به عبارتی گیر می‌افتید و بازگشت از طنز به درام تا حدودی دشوار می‌شود. در حال حاضر که در ژانر درام بازی می‌کنم، طنز برایم آسان‌تر است، چرا که تجربه بهتری نسبت به سابق پیدا کرده‌ام. موضوع پخش سریال بهانه‌ای شد برای گفت‌وگو با این هنرمند.



با کمک کارگردان این مرز را رعایت کردیم و فکر می‌کنم نتیجه خوبی را هم دریافت کردیم.

در سریال‌های مختلف بازیگران دیگری نقش وکیل را بازی کرده بودند، آیا بازی آن‌ها را دیده بودید که برای ایفای نقش نسرین مقدم الهام بگیرید؟

چیزی به یاد نمی‌آورم، اما حتما در ضمیر ناخودآگاهم تصویر و کلا در آثار نمایشی ایرانی و خارجی وجود دارد و من هم غیرمستقیم تأثیر گرفتم، اما فیلم ایرانی یا خارجی خاصی با موضوع وکلا را به یاد نمی‌آورم. البته حتی اگر بازیگر مابه‌ازا هم داشته باشد، اما در نهایت نقش را به شکل متفاوت اجرا می‌کند. یعنی اگر قرار بود نقش نسرین مقدم را به بازیگر دیگری بسپارند، حتما او به گونه‌ای دیگر نقش را بازی می‌کرد.

مخاطبان در کارهای اخیرتان شما را در نقش‌های طنز دیده بودند و حتی با این نقش‌ها در ذهن آن‌ها ماندگار شدید. البته در طول این سال‌ها در چند تله‌فیلم هم نقش جدی داشتید، اما در حیطه طنز پررنگ‌تر بودید. آیا با ایفای نقش جدی در سریال هشت و نیم دقیقه می‌خواستید مخاطبان‌تان را

شما در مجموعه «هشت و نیم دقیقه» نقش یک زن وکیل مقتدر را بازی می‌کنید. آیا قبل از ایفای نقش مابه‌ازا داشتید یا تحقیق میدانی درباره وکلا و رفتارهایشان کرده بودید؟

قبل از بازی در هر اثر، فیلمنامه برایم خیلی اهمیت دارد و باید تأکید کنم که سریال «هشت و نیم دقیقه» فیلمنامه خوب و کاملی داشت. در واقع متن به حدی گویا بود و شخصیت‌پردازی‌ها از سوی نویسنده خوب به نگارش درآمد که نیاز به تحقیقات فردی نبود. اما این که آیا برای ایفای نقش «نسرین» مابه‌ازا داشتم یا نه، باید بگویم که هر فردی در زندگی‌اش وکلای مختلف را دیده و من هم از این قاعده مستثنا نیستم. در مجموع، نقش نسرین مقدم را با هدایت شهرام شاه‌حسینی، کارگردان درآوردم. البته ایفای این نقش خیلی سخت بود، زیرا من و کارگردان می‌خواستیم خروجی این نقش یک وکیل زبده باشد و نه یک کار آگاه!

فکر می‌کنم قائل شدن حد و مرزی میان وکیل و کار آگاه به دلیل نزدیکی به هم برای‌تان سخت بوده باشد؟

بله، درآوردن این مرز خیلی کار سختی بود، اما

خودتان به کدام نقش‌ها علاقه بیشتری دارید؟

من هم به ایفای نقش‌های جدی علاقه‌مند هستم و هم طنز. دلم می‌خواهد با بازی در آثار مختلف توانمندی‌هایم را نشان بدهم و در هر نقشی خوب ظاهر شوم. از سوی دیگر همیشه دوست دارم نقش‌هایم را به گونه‌ای بازی کنم که برای مخاطبم قابل باور باشد. امیدوارم این اتفاق هم در سریال تلویزیونی هشت و نیم دقیقه افتاده باشد.

ویژگی اصلی سریال هشت و نیم دقیقه از نگاه شما چیست؟

قصه‌گو بودن سریال هشت و نیم دقیقه ویژگی سریال است و در این مجموعه چند رابطه و قصه با هم روایت و هر یک به شکل جذابی به هم مرتبط می‌شود. گره‌های این مجموعه جذابیت دارد.

آیا صحنه‌ای در سریال بود که شما را به لحاظ حسی درگیر کرده باشد؟

صحنه‌های احساسی در این مجموعه زیاد است و من هم صحنه‌های این شکلی کم ندارم، اما در حال حاضر نمی‌توانم درباره‌اش حرف بزنم. اما در مجموع بازی در مجموعه هشت و نیم دقیقه تجربه بسیار جالبی بود.

گریم‌تان هم در این سریال نسبت به دیگر کارهایتان متفاوت است. گریم‌چقدر به بازیگر در ایفای نقش‌اش کمک می‌کند؟

من در این سریال گریم خاصی ندارم، اما مسلماً گریم یکی از عناصری است که به بازیگر کمک می‌کند به شخصیتی که قرار است ایفا کند، نزدیک‌تر شود.

ریتم صحبت کردن شما تند است و از این ویژگی در نقش‌های طنزتان استفاده می‌کنید، اما در این مجموعه با ریتم تند حرف نمی‌زنید. آیا کارگردان از شما این گونه خواسته بود؟

آقای شاه‌حسینی بهترین تجربه بازیگری را در سریال هشت و نیم دقیقه در اختیار من گذاشتند و من از او خیلی یاد گرفتم. با هدایت او ریتم کلام و حرکت در ایفای نقش‌های منسجم حفظ شد، چون نسرین وکیل است و ریتم تند حرف زدن برای شخصیتش مناسب نبود. با راهنمایی کارگردان ریتم حرف زدنم را در این سریال کنترل کردم، حتی جنس بازی‌ام و نگاهم به دوربین هم متفاوت و برایم تازه بود.

خوشبختانه بعد از بازی در دو سکانس هماهنگ شدم و امیدوارم مخاطبان از تماشای سریال هشت و نیم دقیقه لذت ببرند. البته باید در این گفت‌وگو به این مساله هم تاکید کنم که من هم مثل یک مخاطب عادی کارهایم را می‌بینم و نسبت به جای دوربین، پلان، نور و ... حساسیت ندارم.

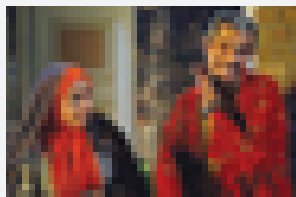
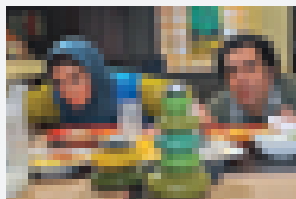


غافلگیر کنید یا اتفاقی پیش آمد؟

من در سینما، تلویزیون و تئاتر نقش‌های جدی هم داشتم که در این باره می‌توانم به کارهایی همچون اقلیم، چیزهایی هست که نمی‌دانی، ربات، روشنایی دریا، سوگند، مهر بی‌پایان، تیرته شده و ... اشاره کنم. البته با شما موافق هستم که مردم من را بیشتر به واسطه نقش‌های طنزم می‌شناسند و به یاد می‌آورند، اما این چیز بدی نیست.

اما درباره اتفاقی بودن این مساله باید بگویم به هیچ وجه این طور نبود. دلم می‌خواست بعد از مدت‌ها نقش جدی بازی کنم، زیرا احساس می‌کردم در نقش‌های طنز ثابت مانده‌ام. البته این اتفاق از دست من خارج بود، زیرا بعد از یک کار موفق همه پیشنهادها به همان سمت می‌رود.

بعد از بازی در سریال «ساختمان پزشکان» پیشنهاد نقش‌های طنز داشتم، اما خوشحالم صبوریم جواب داد و بعد از هشت ماه تحمل موفق شدم از قالب نقش‌های طنز خارج شوم و نقش جدی بازی کنم. نقش نسرین مقدم هم جزو نقش‌های جدی برایم محسوب می‌شود و هم این که تجربه تازه‌ای برایم بود.



بنویسیم «نیما» بخوانیم «شعر زندگی»

قدم خود، اتفاقاً دست به دستکاری این پایه زده بود. البته کار نیما تنها این نبود؛ مخالفان او؛ خود را در جایگاه «حق» قرار داده و خویشتن را مدافع و میراثدار تاریخ ادبیات می‌دانستند و برای خود یک وظیفه تاریخی فرض داشتند که مهمترین آن رعایت قوانین شعر فارسی در شکل و فرم بود؛ و نیما را در جایگاه «باطل» قرار می‌دادند که آمده‌است تا با ترنند و لطایف‌الحیل ضربهای بر پیکره شعر فارسی بزند آنچه تاریخ ادبیات برای آن‌ها به میراث گذاشته؛ بتاراند و بشوراند؛ و البته تصور هم داشتند که در این مسیر چندان هم موفق نخواهد شد. آن‌ها عنوان می‌کردند که اگر نیما شعر را به کوچه و بازار و زندگی مردم آورده کار مهمی انجام نداده است؛ چراکه هم‌عصران او - یعنی شاعران مشروطه - هم چنین کاری را انجام دادند و اتفاقاً مورد استقبال هم قرار گرفتند.

برخی دیگر از مخالفان نیما؛ به صورت شخصی با او مسأله داشتند. شاید بتوان گفت اولین جبهه مخالفان نیما، مدعیان پیشوایی و رهبری جریان شعر نو بودند. این جریان در نیمه اول دهه بیست با هدف انکار نیما به عنوان بنیانگذار شعر نو به میدان آمدند. از قرائن و شواهد تاریخی پیداست که مخالفت این گروه با نیما تا حدود زیادی در «حسادت» و «خودبینی» ریشه داشته است. در رأس هرم این مخالفان، دکتر پرتو تندرکیا (شاهین) قرار دارد. تندرکیا در مهر ماه ۱۳۱۸ با صدور بیانیه‌ای آتشین

مخالفان نیما

چه کسانی مخالف نیما و میراث به یادگار مانده از اندیشه او هستند؟ چرا این افراد با اندیشه نیما مخالفند و چرا نمی‌خواهند فکر نیما در شعر به نسل‌های بعد منتقل شود؟ مخالفان نیما چقدر در مسیر مخالفت‌ها توانستند برای خود پایگاه‌های ادبی و مردمی ایجاد کنند و چقدر توانستند از گسترش اندیشه نیما در شعر و شاعران جلوگیری کنند؟ مخالفان نیما آیا اساساً مخالف شخص او بودند یا واقعاً با اندیشه او مشکل داشتند؟ آیا مخالفان نیما دلایل قانع‌کننده‌ای برای مخالفت ارائه می‌کردند؟ آنانی که علیه نیما موضع گرفتند آیا خودشان آثار قابل توجهی ارائه کرده‌اند یا فقط مخالفان نظری او هستند؟ این سوال‌ها و سوال‌های بسیار دیگری قابل طرح هستند که به اعتبار آن‌ها می‌توان گفت مخالفان نیما برای موضع‌گیری خود چه دلایلی داشتند و آیا این دلایل صحیح بود یا خیر.

در یک بررسی اجمالی و کلی می‌توان گفت کسانی که با جریان ایجاد شده توسط نیما مخالفت داشتند؛ اغلب شاعران و نظریه‌پردازانی بودند که آشنایی درست و دقیق از شعر کلاسیک ایران داشتند و به واقع تلاش می‌کردند، دژ و ارگ مستحکم زبان و ادب فارسی که از حدود هزار سال به ما رسیده را حفظ کرده و نگذارند دچار خلل شود. آن‌ها «وزن» شعر فارسی را یکی از بنیان‌های اصلی این دژ مستحکم می‌دانستند که نیما در اولین



حسین گولشیان
سر دبیر

۲۱ آبان ۱۳۷۴ در دهکده «یوش»
شاعری به جهان آمد که ادبیات
فارسی را در حوزه شعر به پیش و
پس از خود تقسیم کرد. اما به واقع
نیما چه کرد که مخالفان و موافقان
سرسختی داشت و امروز هم هنوز
نسلی هستند که او را به عنوان
شاعر نمی‌پذیرند و در مقابل میراث
او موضع می‌گیرند؟



شعر می‌نگریستند و حرف‌های مخالفان را هم شنیده بودند با انصافی که به خرج می‌دهند شعر نیمایی را شعری شبیه زندگی بدانند. شعری که روایتگر نسل و روز و زندگی آن‌هاست.

در میان شاگردان مکتب نیمه، اخوان ثالث به گونه‌ای زندگی را در شعر نیمایی روان کرد؛ فروغ فرخزاد به گونه‌ای شعر نیمایی را گسترش داد، شاملو به شکلی دیگر مخاطبانی اطراف اندیشه نیمه گستراند؛ فریدون مشیری تلاشی مضاعف در این زمینه کرد و مردم را کنار شعر نیمه نشانند و دیگران هر کدام به نوعی و به اندازه توان شعری و خلاقه خویش.

در این مسیر اما مخالفان نیمه ساکت ننشستند. آن‌ها تلاش کردند نشان دهند نیمه و شاگردان مکتب او از ناتوانی در زمینه سرودن شعر در قالب‌های کهن است که روی به شعر نو آورده‌اند. آن‌ها عنوان کردند که سرایش غزل و قصیده و مثنوی و ... تبحری می‌خواهد که از عهده نیمه و شاگردانش بر نمی‌آید.

البته شاعرانی که نام بردم در اغلب مواقع حتی کتاب‌هایی با اوزان عروضی دارند و برای مثال اخوان ثالث کتاب اول و آخرش و فروغ کتاب‌های نخستینش شعر با رعایت اوزان عروضی به انتشار رسیده‌اند؛ اما روی هم رفته؛ یکی از مهمترین ضرباتی که مخالفان نیمه تلاش داشتند به مکتب نیمه وارد کنند این بود که شاعران نیمایی نمی‌توانند شعر موزون بسرایند؛ اما شاعران نیمایی همه تجربه سرایش شعر موزون و مقفا را داشتند.

شعر نیمه با شاگردان و پیروان شعری‌اش گسترش یافت؛ این را تاریخ ادبیات می‌گوید. موافقان نیمه آنقدر بر خواسته خود که همانا تغییر در شکل و محتوای شعر فارسی بود همت کردند که مردم هم ترغیب به خواندن شعر نو شدند.

مردم خواندند، شنیدند و دیدند که شعر نو، شبیه زندگی آن‌هاست. امروز ۵۷ سال از سال مرگ نیمه می‌گذرد. نیم قرن زمانی است که اگر تاریخ می‌خواست علیه جریان نیمه موضع‌گیری کند حتماً می‌کرد و حتماً امروز شعری نداشتیم از آن دوران که بخواهیم آن را نکوهش یا ستایش کنیم.



موافقان نیمه

آب در خوابگاه مورچگان ریخته‌ام؛ این را نیمه می‌گفت؛ می‌خواست طرحی نو در اندازد؛ همه کسانی که می‌خواهند طرحی نو در اندازند باید هزینه‌هایش را بدهند؛ این هزینه‌ها مالی و معنوی ست و گاه حتی از تنهایی ست تا بدنامی. نیمه اما همه را به جان خرید. موافقان نیمه می‌گویند او غیر از تغییر در شکل شعر فارسی (تغییر در کوتاه و بلند کردن مصراع‌ها و ...) تغییراتی هم در برخی مبانی شعر فارسی (زیبایی‌شناسی) ایجاد کرد.

به زبان ساده اگر بخواهیم تغییرات زیبایی‌شناسی را تشریح کنیم، می‌شود اینکه نیمه تلاش کرد ترکیب‌ها و واژگان و به طور کلی مفاهیمی که در ادبیات کلاسیک ایران در حوزه شعر وجود داشت تا حدودی کنار بگذارد و شعر را به زندگی مردم و واژگان مردم و مفاهیمی که مردم با آن‌ها احساس نزدیکی بیشتری می‌کردند نزدیک کند.

این تغییر کمی برای مخالفان سخت بود. تلاش نیمه این بود که بکوشد «سخن نو» بیاورد؛ همانی که فرخی سیستانی می‌گفت در آن «حلاوتی دیگر» است.

همراهان و شاگردان و موافقان نیمه اما از پایه‌هایی که او ساخته بود به درستی استفاده کردند. آن‌ها کوشیدند مضامینی را در شعر به کار برند که مخاطبانی که به صورت بی‌طرف به

مدعی پرچمداری شعر نو و انقلاب ادبی در شعر پارسی می‌شود و با طعن و کنایه، نیمه را مخاطب قرار می‌دهد. از دیگر کسانی که مدعی شعر نو بودند، از «هوشنگ ایرانی» باید نام برد. علاوه بر این دو تن، شاعران نواندیشی همچون: محمد مقدم، تقی رفعت، بانو شمس کسمایی، جعفر خامنه‌ای، ابوالقاسم الهامی (لاهوئی)، و جواهری (روا هیچ) در گروه شاعرانی بودند که هر یک با نوآوری‌های خود در زبان و خلق آثاری در قالب نو، بستر را برای ظهور نیمایی و تثبیت آن فراهم کردند و در نهایت زمینه و زمانه برای تجدیدطلبی و «رنسانس ادبی» مهیا شد.

«سنت‌گرایان متعصب» طیف دوم مخالفان نیمه را تشکیل می‌دهند. افرادی چون: دکتر مهدی حمیدی شیرازی، ملک‌الشعرا بهار، رعدی آذرخشی، رهی معیری، صورتگر و ... همانگونه که پیشتر هم ذکر شد؛ در ظاهر علت اصلی مخالفت این گروه با نیمه، ادعای پاسداری از میراث گران سنگ ادب پارسی بود. این گروه خود را سنگربانان شعر سنتی می‌دانستند و کار نیمه را در حوزه شکستن اوزان عروضی و کوتاه و بلند کردن مصراع‌ها بدعتی خطرناک می‌دانستند که باید با آن مقابله می‌شد. البته با بررسی قرائن و شواهد به نظر می‌رسد انگیزه‌های شخصی نیز در این مخالفت‌ها دخیل بوده است که در اینجا قصد پرداختن به آن را نداریم.

یکی دیگر از گروه‌های مخالف نیمه؛ شاعران «سنت‌گرای معتدل» بودند؛ به بیان دیگر؛ در کنار شعر نیمایی (جریان اصلی شعر)، جریان‌های دیگری هم شکل گرفت که صد البته متأثر از شیوه و اسلوب نیمه و شعر نیمایی بود. یکی از این جریان‌ها که بعد از شهریور ۱۳۲۰ در عرصه ادبیات ایران، نمود نسبتاً قدرتمندی پیدا کرد و حدود یک دهه بر فضای ادبیات ایران تسلط یافت، جریان «سنت‌گرایان معتدل» بود. جریانی که در شکل‌گیری و تکوین آن، شاعرانی همچون: استاد شهریار، دکتر پرویز ناتل خانلری (پسر خاله نیمه)، دکتر مجدالدین میرفخرایی معروف به «گلچین گیلانی» و سراینده شعر معروف و خاطره‌انگیز «باز باران»، فریدون توللی، دکتر محمدعلی اسلامی ندوشن و منوچهر شیبانی بودند.

سلامت

ویروس های ذهنی!

معهده های زخم خورده!

مهمترین عامل درد مفاصل در فصول سرما چیست؟

بهترین تغذیه برای کاهش اثر آلودگی هوا بر بدن

حقیقت پیامبر (ص) در صدر اسلام



اسکایا

فناوری اطلاعات

گردشگری

فرهنگ و هنر

سلامت

ورزش

News

وقتی عادات بد فکری، باعث پریشانی مان می شوند

ویروس های ذهنی!

نازنین شادابی
روانشناس و مشاور خانواده

در طی آشفته گی های روانشناختی، تفکر افراد انعطاف پذیر و دچار تحریف می شود و قضاوت های او افراطی و مطلق می گردند؛ باورهای بنیادین او در مورد خود، دیگران و جهان پیرامون، غیر قابل کنترل می شوند. به عبارت دیگر، وقتی از نظر هیجانی آشفته می شویم، قابلیت های طبیعی پردازش اطلاعات دچار خطا می شود، زیرا سوگیری شناختی پرنفوذی به تفکر مان راه پیدا می کند. در اصطلاح روانشناسی، به خطاهای تفکر، تحریفات شناختی یا به زبان عامیانه ویروس های شناختی گفته می شود. تحریفات های شناختی یک نوع سبک تفکرند. آن ها ممکن است بر اساس باورهای غیرواقعی عمیقی باشند، ولی خودشان باور نیستند، بلکه عادات تفکرند که افراد را با مشکل روبه رومی سازند.

خود دارند. ذهن خوانی را می توان این گونه تعریف کرد: شما بدون داشتن مدارک کافی آنچه در ذهن دیگران هست را حدس می زنید؛ نکته جالب این که حدس خود را قریب به یقین می دانید. در این حالت، فکر شما این است که دیگران نسبت به شما نظری منفی دارند. معمولاً شواهد مستدلی هم ندارند.

«دیگران فکر می کنند من زشت و بدقوارام»، «اگر نتوانم خوب سخنرانی کنم دیگران فکر می کنند من بی سوادم»، «دیگران فکر می کنند من بی لیاقتم». مثلاً وارد جمعی می شوید، اگر یکی از دوستان اخم کرده باشد، شما فکر می کنید او در ذهن خود به دنبال ایرادگیری از شماست.

تفکر همه یا هیچ

تفکر همه یا هیچ یا سیاه و سفید یعنی اینکه تفکر شما همیشه حالت افراط و تفریط دارد و متعادل اندیشی را از دست داده اید. تفکر سیاه و سفید باعث می شود که فراموش کنید در قضاوت های تان تعادل را در پیش گیرید. مثلاً یا باید بهترین سخنرانی را داشته باشید یا سخنرانی شما افتضاح می شود.

• اگر یکی از وظایف خود را درست انجام ندهید، حتماً آدم بی مسئولیتی هستید.

تحریف های شناختی، در واقع عادات بد فکری هستند؛ افکاری که فرد طبق عادت، دائماً آن ها را برای تفسیر واقعیت به شکلی غیرواقعی به کار می گیرد. برای مثال، وقتی همکاری از حضور در گروهی که شما رئیس آن هستید اجتناب می کند، می توانید صرفاً این رفتار را تصمیم او در نظر بگیرید، یا مطابق عادت که هر نوع عدم پذیرشی را توهینی به خود می دانید، رفتار او را هم به عنوان توهین مدنظر قرار دهید و در نتیجه حال خود را نامساعد کنید. شناخت و اصلاح سبک های تفکر تحریف شده دشوار است، چرا که کاملاً با نحوه ادراک واقعیت توسط فرد در آمیخته اند.

یکی از راه ها برای توضیح تحریف های شناختی آن است که بگوییم هر فرد با یک تلسکوپ خود را چگونه می بیند. اگر تلسکوپ فرد سالم باشد، خود را فردی مهم، واضح و بزرگ می بیند اما اگر تلسکوپ فرد دقیق نباشد، فرد خود را کوچک و ناچیز می بیند؛ بعضی افراد نیز اصلاً چیزی نمی بینند. در اینجا بعضی از ویروس های شناختی را توضیح می دهیم.

ذهن خوانی

اغلب اشخاصی که نگران قضاوت مردم درباره خودشان هستند، این ویروس شناختی را در ذهن



تعمیم افراطی

تعمیم افراطی بدین معناست که شما بر اساس استنباط از یک موقعیت محدود به استنباط‌های کلی و فراگیر می‌رسید. در این گونه استنباط از کلماتی فراگیر مانند همیشه، هیچ‌وقت، هرگز، اصلاً و همه استفاده می‌شود. به چند نمونه از این تحریفات شناختی دقت کنید:

- به دلیل اینکه در یک مصاحبه استخدامی قبول نشده‌اید، فرض را بر این می‌گذارید که هیچ‌گاه شغلی نخواهید یافت.
- به علت اینکه یک نفر به شما جواب منفی داده است، فکر می‌کنید هیچ‌گاه خوشبخت نمی‌شوید.
- چون امروز نگران هستید، فرض را بر این می‌گذارید که همیشه نگران خواهید ماند.

کم‌ارزش‌سازی مهارت‌های مقابله‌ای

این مورد به معنی بهانه ندادن به جنبه‌های مثبت مثل توانایی مقابله با مشکلات است؛ یعنی فکر می‌کنید شیوه حل مسأله شما بی‌ارزش و نادرست است. چنین تفکری به نگرانی مزمن و اضطراب می‌انجامد.

«نمی‌توانم از پس مشکلاتم برآیم»، «نمی‌توانم این حالت را تحمل کنم»، «کاری از دستم برنمی‌آید»، «هیچ‌کس نمی‌تواند به من کمک کند، من درمانده‌ام».

در این گفتار به مواردی از ویروس‌های شناختی اشاره شد. پیشنهاد می‌گردد در مواقعی که دچار احساسات منفی می‌شوید به افکار خود توجه و ویروس‌های آن را شناسایی کنید. می‌توانید در این زمینه از متخصص نیز کمک بگیرید.

منابع:

- «رهایی از نگرانی»، کوین گیورکو و پاملا ویگارتز، ترجمه دکتر حسن حمیدپور و دکتر زهرا اندوز
- «رشد و افزایش عزت نفس»، دکتر ماتیو مک‌کی و پاتریک فینینگ، ترجمه دکتر مهرناز شهرآرای
- «راهنمای سریع شناخت‌درمانی»، مایکل نینان و ویندی درایدن، ترجمه زهرا اندوز

به سمت خودمان باشد، اغلب احساس گناه می‌کنیم. اگر هم نوک پیکان پایداندیشی به سمت دیگران باشد، معمولاً دچار احساس خشم می‌شویم.

«باید نفر اول باشم»، «باید هفته‌ای ۵ بار ورزش کنم»، «باید خانه من همیشه تمیز و مرتب باشد»، «باید همیشه خشم خود را کنترل کنم و عصبانی نشوم». همه این‌ها باید‌ها یک پیام ضمنی دارد؛ این که اگر از این قوانین پیروی نکنید شکست می‌خورید.



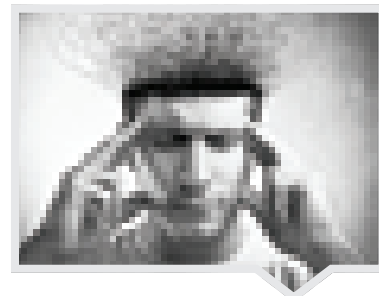
فیلتر ذهنی

شما در فیلتر ذهنی مدام به جنبه‌های منفی موقعیت تأکید دارید. در واقع، هر موقعیت جنبه‌های مثبت و منفی فراوانی دارد. نشخوار جنبه‌های منفی فقط باعث ایجاد خلق منفی در شما می‌شود و با تمرکز بر جنبه‌های منفی، جنبه‌های مثبت را از یاد می‌برید و یا اصلاً به آن‌ها توجه نمی‌کنید.

به عنوان مثال، اگر شما فقط به خطرات یک موقعیت توجه کنید و مزایا و نکات مثبت آن را نبینید، گرفتار ویروس فیلتر ذهنی شده‌اید. مثلاً پزشک به شما دستور جراحی داده است، شما فقط جنبه منفی و خطرات عمل را می‌بینید و به جنبه سلامتی بعد از عمل دقت نمی‌کنید.

- سوار قطار نمی‌شوید، چون می‌ترسید از ریل خارج شود.
- به خاطر اینکه یک نفر در سخنرانی شما خوابش برده است خشمگین هستید و آدم‌های فراوانی را که به سخنان تان گوش می‌دهند، نمی‌بینید
- به دیر رسیدن همسرتان خیلی توجه می‌کنید اما بیشتر به موقع رسیدن‌های او را نادیده می‌گیرید.

- اگر به یکی از اهداف خود نرسید، خود را آدم شکست‌خورده‌ای می‌دانید.
- اگر یک روز فروش مغازه شما کم باشد، آن روز بد و ناخوشایند است.



تفکر فاجعه‌آمیز

تفکر فاجعه‌آمیز بدین معناست که شما یک تجربه ناخوشایند را با کلمات مبالغه‌آمیز توصیف می‌کنید. اگر از این زاویه به دنیا بنگرید، همه چیز وحشتناک و غیرقابل تحمل خواهد بود. شما به خود می‌گویید اگر این اتفاق بیفتد من نمی‌توانم تحمل کنم.

به عنوان مثال، فردی که از ابتلا به بیماری لاعلاج می‌ترسد و مدام به ابعاد و وضعیت آن فکر می‌کند و این موضوع را مبالغه‌آمیزتر از آنچه هست جلوه می‌دهد. در واقع، اگر این فرد ترس را به حد طبیعی تجربه کند، غیرعادی نیست و به فرد در حل مشکل کمک می‌کند. مشکل از جایی شروع می‌شود که او شرایط را فاجعه‌آمیز می‌بیند و حتی از ترس حاضر به رفتن نزد پزشک نیست.

«اگر کسی در جمع بفهمد که من به شدت عرق کرده‌ام خیلی افتضاح می‌شود»، «اگر شغلم را از دست بدهم آبرویم می‌رود»، «اگر بیمار شوم نمی‌توانم خود را از شر آن خلاص کنم»، «اگر در آسانسور گیر کنم حتماً خفه می‌شوم».

بایداندیشی یا باید‌گویی

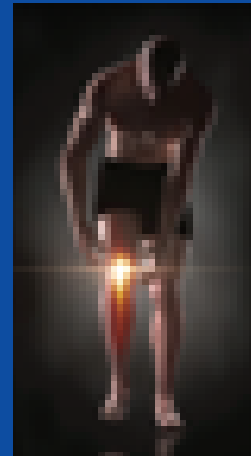
بایداندیشی باعث ترس، فشار و استرس می‌شود. بایداندیشی به قدری موجب اضطراب غیرضروری می‌شود که شخص گمان می‌کند اگر مطابق اضطرابش رفتار نکند، فاجعه‌ای به وقوع می‌پیوندد. اگر نوک پیکان بایداندیشی

آرتروزی هاو دیابتی ها بخوانند

مهمترین عامل درد مفاصل در فصول سرما چیست؟

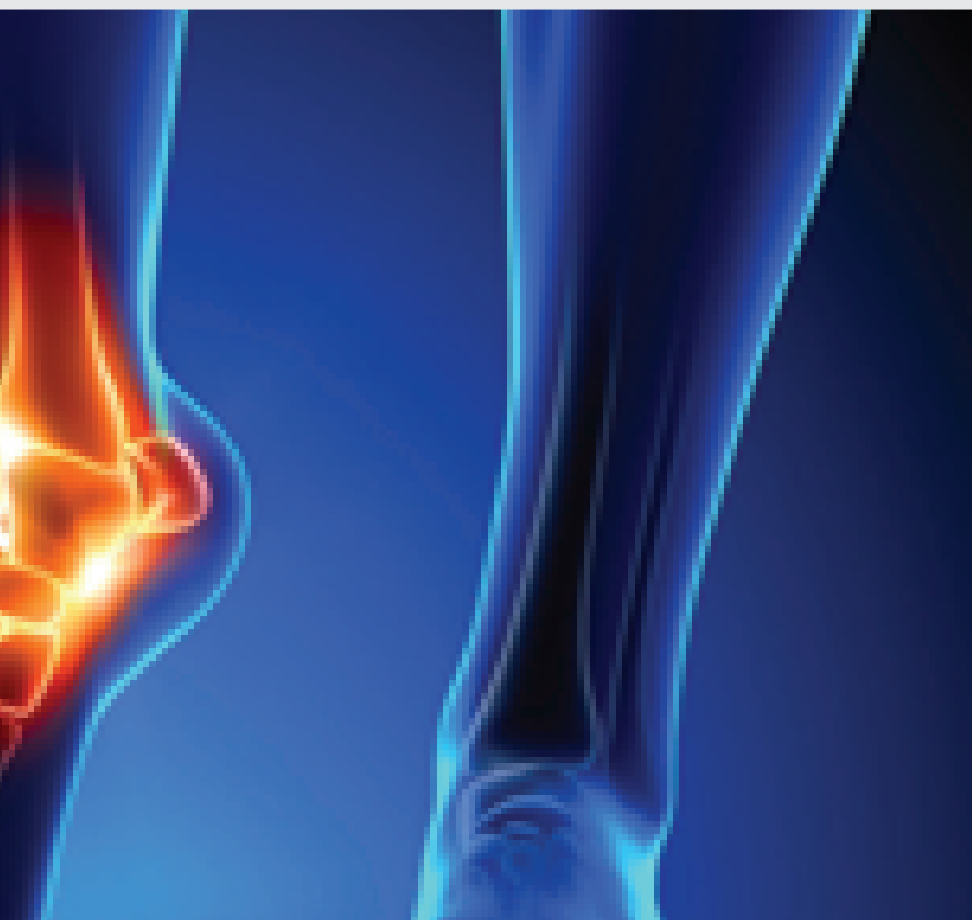
محیط گرم به محیط سرد، سبب می‌شود تا سرما روی مفاصل و عضلات اثر گذاشته و تولید درد کند و در واقع عضلات دچار تحریک عصبی می‌شوند. مهم‌ترین علت درد مفاصل در فصول سرد سال، سرمازدگی و گرفتگی عضلات است. درواقع سرمای شدید باعث می‌شود بدن فرد از خود انقباض نشان دهد و منجر به بروز دردهایی همچون کمردرد، زانودرد و ... شود. همچنین سرما منجر به درد در سطوح مفصلی می‌شود؛ به‌طوری‌که می‌توان گفت بدن نیز در برابر این موضوع، عکس‌العمل نشان می‌دهد. علت دیگر می‌تواند این باشد که کاهش فشار هوا اجازه می‌دهد تا مایع به بافت‌های بدن وارد و به فضای اطراف مفاصل گسترش یافته و باعث افزایش درد شود. ازجمله دلایل دیگر جهت افزایش درد مفاصل در سرما می‌توان به افت آستانه درد

برخی از بیماران تجربه افزایش درد ورم مفاصل را در روز بارانی و سرد و کاهش ورم مفاصل و درد را در روزهای گرم و خشک ذکر می‌کنند، اما تحقیقات به عمل آمده در مورد آرتروز، نشان دهنده نتایجی متناقض است. به طور طبیعی هیچ فردی با سرما نباید دچار ایجاد درد و مشکل در مفاصل شود؛ زیرا سرما فقط تشدیدکننده این ناراحتی‌هاست و نباید آن را عاملی در بروز دردهای مفصلی و بیماری‌های وابسته به آن محسوب کرد. سرما به طور غیر مستقیم می‌تواند در شناسایی برخی از مشکلات مفصلی مؤثر باشد. در فصول سرد به علت انقباض و انبساط ناگهانی عضلات و مفاصل، افرادی که دچار مشکلات مفاصل نظیر آرتروز، گرفتگی مفصل و یا کوتاهی مادر زادی تاندون هستند، ناراحتی‌شان تشدید شده و مشخص می‌شود که وی دچار یکی از این درگیری‌هاست. گاهی اوقات جا به جاشدن از



دکتر علیرضا مقننری
متخصص طب فیزیکی

استخوان‌آرتروز با آرتروز که یک درگیری استهلاکی مفصل است، یکی از بیماری‌های شایع استخوان و مفصل به‌شمار می‌رود. یکی از شایع‌ترین شکایات مبتلایان به آرتروز، افزایش درد در سرما و رطوبت است. شما ممکن است جزو آن دسته از کسانی باشید که عقیده دارند، درد ورم مفاصل در آب و هوا به ویژه هوای سرد، تحت تأثیر قرار می‌گیرد.





اختلال در جریان خون و تخریب بافت غضروف رایج‌ترین فاکتورهای ایجاد درد مفصل در بیماران دیابتی هستند به‌دنبال این آسیب دیدگی، جریان خون به خوبی صورت نمی‌گیرد، در نتیجه ترکیبات مورد نیاز جهت ساخت غضروف در اختیار سلول‌های غضروف‌ساز قرار نمی‌گیرد. از طرفی آسیب دیدگی اعصاب سبب می‌شود فرد دردی که به‌دنبال آسیب دیدگی مفاصل ایجاد می‌شود دیرتر احساس کند و این موضوع تشخیص بیماری را به تأخیر می‌اندازد. تأخیر در تشخیص بیماری سبب تخریب بیشتر مفاصل و تشدید آسیب‌ها می‌شود. حال اگر فرد مبتلا به دیابت، چاق نیز باشد بار بیشتری به مفاصل تحمیل می‌شود و مجموع عوامل فوق سبب می‌شود یک فرد دیابتی بیشتر مستعد ابتلا به آرتروز باشد.

ورزش روزانه را فراموش نکنید

در کنار کنترل وزن و میزان قندخون، تمرین ورزشی به صورت پیوسته یکی از بهترین و مفیدترین عواملی است که از دو طریق می‌تواند در کاهش درد مفاصل افراد دیابتی مؤثر باشد. تحرک سبب می‌شود بدن با مصرف کربوهیدرات به عنوان سوخت، قند خون را کنترل کند، از طرفی سبب تقویت عضلات می‌شود و مفاصل را انعطاف‌پذیرتر می‌سازد. در شرایطی که به دلیل درد، فرد قادر به فعالیت نباشد، راه رفتن در آب بهترین گزینه است زیرا در این شرایط فشار کمتری به مفاصل وارد می‌شود.

مفاصل دیابتی‌ها در معرض خطر آرتروز

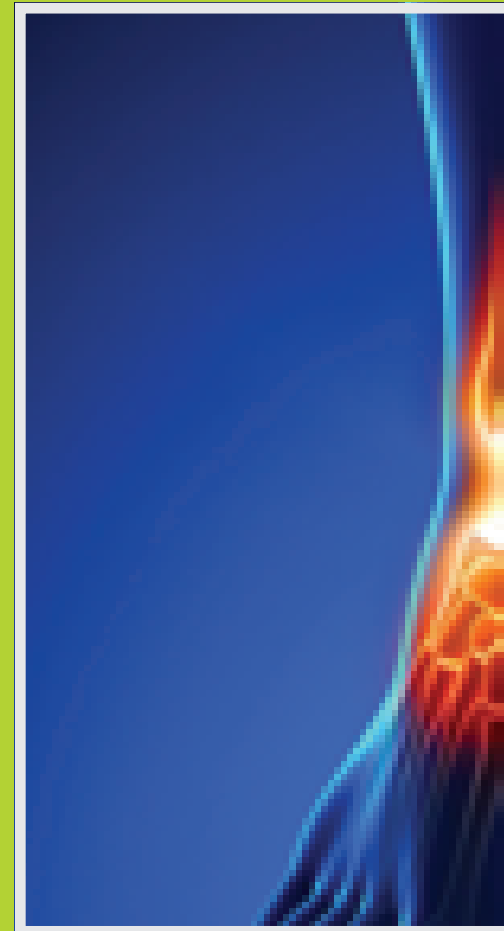
خیلی از افراد در کنار مشکل دیابت خود، با درد ناشی از آرتروز هم دست‌وپنجه نرم می‌کنند، دردی که گاهی انجام کوچک‌ترین حرکات را برای آن‌ها غیرممکن می‌سازد و سبب می‌شود ساعت‌های طولانی در رختخواب بخواهند یا از رفتن به سفر، منزل دوستان، قدم زدن یا انجام هرگونه حرکات ورزشی و... منصرف شوند.

بی‌حرکی با ایجاد اضافه‌وزن و چاقی سبب تحمیل بار اضافی به مفاصل و تشدید دردهای ناشی از آرتروز می‌شود، از سوی دیگر کنترل بیماری دیابت را دشوار می‌سازد. خیلی از بیماران دیابتی از ترس اینکه مبادا دارویی که برای کاهش درد مفاصل خود می‌خورند، قند خون‌شان را افزایش دهد یا با داروهای‌شان تداخل داشته باشد، ترجیح می‌دهند درد را به جان بخرند و از خوردن دارو صرف‌نظر کنند. حال آنکه، ترکیبات و داروهایی وجود دارند که علاوه بر اینکه سبب کاهش التهاب مفاصل و تسریع در روند غضروف‌سازی می‌شود، تأثیری در افزایش قندخون نیز ندارد.

دیابت و آرتروز در اکثر موارد به‌صورت هم‌زمان در یک فرد بروز می‌کنند زیرا ابتلا به یکی از دو بیماری، زمینه بروز دیگری را فراهم می‌کند. برای مثال در فرد مبتلا به آرتروز، درد ناشی از حرکت دادن مفاصل، فرد را به تحرک کمتر مجبور می‌سازد. تحرک کم، زمینه را برای افزایش وزن و به‌دنبال آن افزایش قند خون مساعد می‌سازد. چاقی، آسیب‌دیدگی عصب،

در آب‌وهوای سرد اشاره کرد؛ چراکه معمولاً هنگام شدت هوای سرد، کمتر احتمال دارد فرد به خارج از خانه رفته و ورزش کند و این روی خلق و خوی بیمار تأثیر گذاشته و به تشدید در آرتروز کمک می‌کند.

گرما و سرما هر کدام می‌توانند در کاهش درد مفاصل نقش مؤثری بازی کنند. گرمای موضعی به شل کردن ماهیچه‌ها کمک می‌کند و سرد کردن برای کاهش تورم و درد مفصلی مؤثر است و جابه‌جایی بین درمان گرم و سرد می‌تواند برای مدیریت درد آرتريت، مزایای عالی را ارائه دهند. البته مراقب باشید هنگام استفاده از درمان سرد و گرم برای مدیریت درد آرتروز، از معرض قرار دادن پوست به دماهای نسبتاً شدید خودداری کنید تا آسیب به پوست در اثر آن ایجاد نشود.



در هر شرایطی از سلامت خود محافظت کنید

بهترین تغذیه برای کاهش اثر آلودگی هوا بر بدن

و گیاهان تصفیه کننده هوا یا دستگاه های بخور سرد برای کاهش آلاینده ها در فضا های بسته، همه و همه اتفاقاتیست که روی دور تکرار افتاده است بدون این که نتیجه قابل توجهی داشته باشد.

باین حال خودتان هم باید دست به کار شوید. دست کم سراغ برنامه غذایی بروید که بتواند تأثیر آلودگی هوا در بدن شما را به حداقل ممکن برساند. اگر کاری از دست مسئولان مربوطه بر نمی آید پس حداقل خودتان برای سلامتی خود و خانواده تان دست به کار شوید. این را بدانید که تغذیه مناسب در چنین مواقعی می تواند دست کم میزان اثر گذاری مخرب آلاینده ها را در بدن شما کاهش دهد.

ویتامین C

مهم ترین آنتی اکسیدان برای بدن همین ویتامین C است. این ویتامین محلول می تواند در سراسر بدن ما گردش داشته باشد و همه رادیکال های آزاد را از بین ببرد. ضمن اینکه ویتامین C به بازسازی ویتامین E در بدن هم کمک می کند. دوز مناسب ویتامین C در بدن برای حفاظت از ریه ها بخصوص در هوای آلوده بسیار حائز اهمیت است. از آنجایی که رفت و آمد بزرگسال ها در هوای آلوده بیشتر از بچه ها است، بزرگسال ها باید حتماً روزانه ۴۰ میلی گرم ویتامین C مصرف کنند.

چطور آلودگی هوا باعث بیماری می شود؟

وقتی که هوا آلوده را تنفس می کنید، ریزگردها و آلودگی موجود در هوا باعث التهاب ریه شما می شود که در نتیجه آن برونشیت مزمن، آسم، خس خس، سرفه، بیماری های تنفسی، ناراحتی های قلبی و حتی سرطان ریه ایجاد می شود. اگر چنین مشکلاتی از قبل در بدن شما وجود داشته باشد، آلودگی هوا می تواند آنها را تشدید کند. استفاده از ماسک های استاندارد هم ممکن است جلو ورود مقداری از این آلودگی به بدن را بگیرد؛ اما تأثیر آن صد در صدی نیست. رژیم غذایی مناسب البته می تواند از تأثیرات مخرب آلودگی هوا بر بدن بکاهد.

تغذیه و آلودگی هوا

این روزها سراغ یک برنامه غذایی بروید که بتواند تأثیر آلودگی هوا در بدن شما را به حداقل ممکن برساند. اگر کاری از دست مسئولان مربوطه برای کاهش آلودگی هوا بر نمی آید پس حداقل خودتان برای سلامتی خود و خانواده تان دست به کار شوید. روزهای آلودگی دوباره برگشته اند. شرایطی که سال به سال تکرار می شود، میزان مرگ و میر را بالا می برد، بیماری ها را افزون می کند و نگرانی ها را به اوج می رساند. از طرح های زوج و فرد گرفته تا تعطیلی کارخانه ها و مدارس و استفاده از ماسک

فصول سرد سال معمولاً در اغلب شهرهای بزرگ کشور همراه است با پدیده وارونگی دما. اتفاقی که طی آن برخلاف روزهای دیگر سال، دمای هوا در قسمت بالایی جو بیشتر می شود و بخش پایینی که ما از آن تنفس می کنیم هوای سردتری را در خود نگه می دارد. همین پدیده باعث می شود آلودگی های ناشی از تردد خودروها و بعضاً کارخانه های درون شهری در بخش پایینی جو ساکن بمانند و نهایتاً نتیجه آن چیزی نیست جز آلودگی شدید هوای شهرها که گاهی مرز هشدار را رد و به سطح اضطرار می رسد. اما در این شرایط چه باید کرد؟ چگونه باید آسیب های زیست در چنین فضایی را تا حد امکان کاهش داد و در عین حال به امور روزمره خود هم رسید؟ با ما همراه باشید تا نکات جالبی را با شما مطرح کنیم.





❖ زردچوبه آنتی اکسیدانی معروف است که می تواند ریه ها را از اثرات زهر آلود آلودگی هوا مصون نگه دارد. پس این روزها تا می توانید از زردچوبه در غذاهایتان استفاده کنید.

❖ ترکیب کره آب شده و زردچوبه می تواند شدت سرفه را در بیماری آسم در شرایط آب و هوای فعلی کاهش دهد. در صورت بروز حمله های آسمی در این شرایط آب و هوایی باز هم ترکیب زردچوبه، کره و شکر زرد می تواند شرایط بیمار را تسهیل کند.

❖ ترکیب شکر زرد و آب پیاز همچنین می تواند سرفه های خشک و غیر خشک را که بر اثر آلودگی هوا ایجاد شده از کاهش بدهد.

❖ آیورودا را همچنین می توانید در مواد غذایی تلخ به فراوانی پیدا کنید

❖ شیر گاو و گندم و محصولات برگرفته از آن همچنین در هوای آلوده می تواند برای بیماران مبتلا به آسم مفید باشد.

❖ زنجبیل، فلفل سیاه، ریشه شیرین بیان، جوز و نعناع هم می توانند مشکلات تنفسی ناشی از آلودگی هوا را تا حدودی کاهش دهند.

پیشنهاد ویژه

کلم بروکلی را هرگز فراموش نکنید؛ یکی از غنی ترین منابع آنتی اکسیدان همین کلم بروکلی است که با بهره مندی از سولفورافان و گلوکورافانین، علاوه بر اینکه موجب تخلیه سموم سرطانی می شود از قابلیت کاهش وزن هم برخوردار است.

در این روزها که آلودگی هوا بیداد می کند حتما کلم بروکلی را در برنامه غذایی تان بگنجانید و اگر به دنبال تأثیر گذاری بیشتر آن هستید آب کلم بروکلی را میل کنید چون نوشیدن آب بروکلی باعث تخلیه سریع مواد سرطان زایی می شود که بر اثر آلودگی هوا در بدن شما تجمع کرده اند.

❖ بین سبزیجات جعفری، کلم و شلغم بهترین منابع ویتامین C هستند.

❖ پرتقال را هم فراموش نکنید چون بین میوه ها یکی از غنی ترین منابع این ویتامین است.

❖ یکی از ساده ترین راه ها برای رساندن دوز مناسب ویتامین C به بدن نوشیدن روزانه آب دو عدد لیموترش است که مقدار مناسب برای این روزهای آلوده را به بدن شما می رساند.

بتاکاروتن

این ماده نقش بسیار مهمی در کنترل التهابات ناشی از آلودگی هوا در بدن شما بازی می کند. آن هم به دلیل فعالیت آنتی اکسیدانی آن.

❖ سبزیجات برگ دار مانند کاهو، گشنیز و اسفناج منابع بسیار غنی از بتاکاروتن هستند.

❖ برگ تربچه و هویج هم از منابع مملو از بتاکاروتن هستند که بهتر است این روزها حتما در برنامه غذایی تان قرار بگیرند.

اسید چرب امگا ۳

امگا ۳ بیش از آنچه که تصورش را می کنید می تواند از قلب شما در برابر اثرات خطرناک آلودگی هوا محافظت کند. منابع غنی این ماده عبارتند از:

❖ آجیل ها و مغزها مانند گردو یا تخم کتان که البته بهتر است آنها را در ماست ترکیب کنید و در قالب اسموتی بخورید یا اینکه به تنهایی در مصرف آنها را در برنامه غذایی تان بگنجانید.

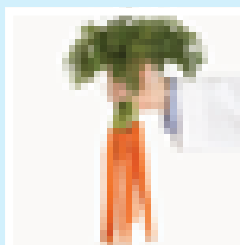
❖ سبزیجات با برگ سبز هم از دیگر منابع اسید چرب امگا ۳ هستند.

❖ همچنین ماهی های آب های سرد یکی دیگر از منابع غنی امگا ۳ هستند.

❖ برای سهولت در امر استفاده از این اسید چرب و ضرورت رساندن آن به بدن در چنین روزهایی می توانید از مکمل های خوار کی اسید چرب امگا ۳ استفاده کنید.

راه حل به نام آیورودا

چاشنی ها و ادویه جات گیاهی با بهره مندی از خاصیت دارویی آیورودا می توانند گزینه مناسبی برای تسهیل مشکلات تنفسی در چنین شرایطی باشند.



مهم ترین آنتی اکسیدان برای بدن همین ویتامین C است. این ویتامین محلول می تواند در سراسر بدن ما گردش داشته باشد و همه رادیکال های آزاد را از بین ببرد. ضمن اینکه ویتامین C به باز سازی ویتامین E در بدن هم کمک می کند.

حقیقت پیامبر (ص) در صدر اسلام

شب به پایان رسیده و سپیده صبح نزدیک بود که رسول الله (صلی الله علیه و آله و سلم) از امّ هانی، دختر ابوطالب آب برای وضو خواست و چون سپیده دمید نماز صبح را به جای آورد و کار بسیار مهمی را که همان شب واقع شده بود، به امّ هانی خبر داد. امّ هانی از یاران مؤمن و علاقه‌مند به حضرت بود. تا آن خبر مهم را شنید، رنگش دگرگون شد، رخسارش قرمز شد و گفت: ای رسول خدا، تو را قسم می‌دهم که این راز و خبر مهم را به این قوم مشرک مگو که آزارت می‌دهند. کفار قریش تو را به استهزاء می‌گیرند و زحمت می‌دهند. خواهش می‌کنم نگو. لحظه‌ای بعد حضرت رسول (صلی الله علیه و آله و سلم) از خانه آمد و به سوی مسجد الحرام حرکت کرد. در مسجد جمعی از قریش حضور داشتند. ابوجهل که نظرش به آن حضرت افتاد، بالحن تمسخر آمیزی گفت: از طرف خدا خبر تازه‌ای برای تو نیامده؟

فرمودند: بله، آمده است و آن خبر جالب و مهم این که نماز عشا را در مکه به جای آوردم و نمازی در مسجد الاقصی خواندم و نماز صبح را در مکه به جای آوردم. ابوجهل گفت: دیشب به بیت المقدس رفتی، هم اکنون که بامداد است، این جا هستی؟ با تعجب و تمسخر سوالاتی پرسیدند. رسول خدا فرمودند: آری، خداوند قادر مرا شبانه به بیت المقدس برد. در آنجا جمعی از پیامبران گذشته را دیدم. از آن جمله ابراهیم خلیل الله، موسی کلیم الله و عیسی بن مریم را دیدم و شروع به نماز خواندن کردم و همه این پیامبران پشت سر من ایستادند و نماز خواندند.

مُعَظَم فرزند عدی گفت: آیا تو دو ماه راه را یک شبه رفتی؟ من شهادت می‌دهم که تو دروغ می‌گویی. مردم قریش که آن جا بودند، گفتند: دلیلی داری؟ آن حضرت با لبخندی ملایم و با اخلاقی به لطافت گل فرمودند: دیشب در فلان جا، کاروانی را دیدم که شتری از شتران خود را گم کرده بودند و در جستجوی آن بودند. در میان آنها ظرفی از آب بود، من از آن نوشیدم. مردم قریش گفتند: یک دلیل بیاور.

رسول الله (صلی الله علیه و آله و سلم) فرمودند: به کاروانی دیگر رسیدم که مشاهده کردم شتر فلان شخص رم کرده و دستش شکسته شده بود، هنگامی که کاروان به اینجا رسید از آنها پرسید تا حقیقت روشن شود. در همین حالت مردم بهانه‌گیر و لجوج گفتند: کاروان تجاری ما را کجا دیدی؟ حضرت با صبر و حوصله‌ای دلنشین فرمودند: در جایی به نام «النعیم» جلوی کاروان شتری به رنگ سیاه و سفید حرکت می‌کرد و هنگام طلوع آفتاب آن کاروان خواهد رسید.

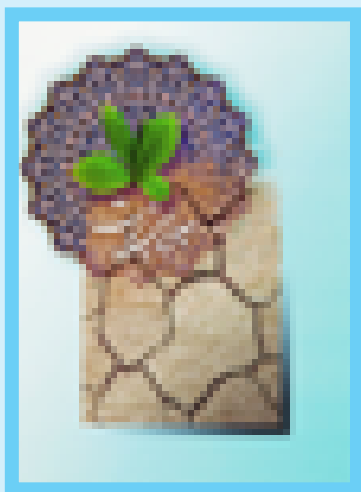
مردم قریش که این جمله را شنیدند گفتند: محمد میان ما و خودش حکم کرد، راست یا دروغ او قدری بعد که خورشید طلوع می‌کند آشکار خواهد شد.

این سخنان را شنیدند و همه شتابان و با سرعت به سوی بیابان دویدند و به انتظار طلوع آفتاب و رسیدن کاروان خود نشستند. ناگاه یکی از آنها فریاد زد: هم اکنون خورشید طلوع کرد. همه چشم‌های‌شان به سوی خورشید به نظاره درآمد، که دیگری از جانب دیگر فریاد زد: این هم کاروان ما، همان گونه که محمد خبر داده بود، که از دور نمایان شد. مردم متحیر بودند و نمی‌دانستند چه بگویند. گروهی باز هم به کفر و سرسختی ادامه دادند و عده‌ای فریاد زدند:

أَشْهَدُ أَنْ لَا إِلَهَ إِلَّا اللَّهُ وَأَشْهَدُ أَنَّ مُحَمَّدًا رَسُولُ اللَّهِ

بر گرفته از کتاب جلوه‌های نجات

نوشته عبدالکریم شمشیری (محمد دوست)



ورزش

مهاجران ورزش ایران!

عاشق «خداقوت قهرمان» هستم

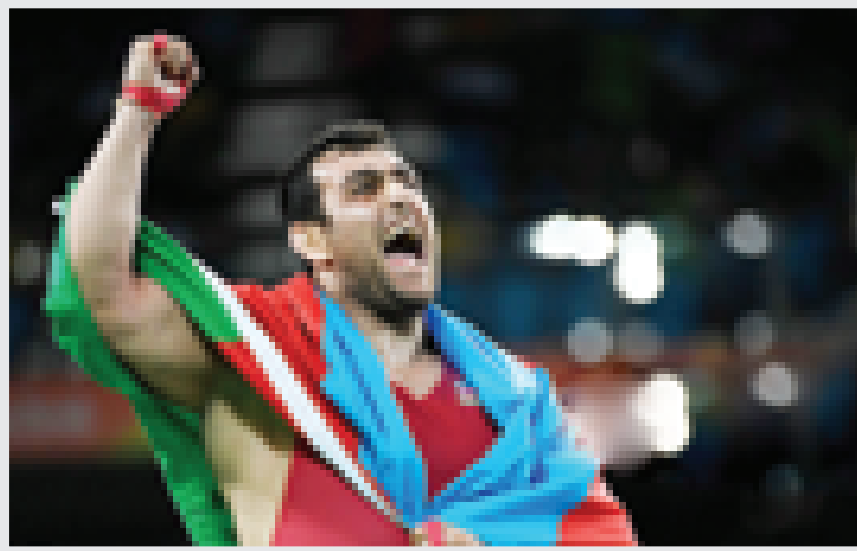
خداحافظ پدر مهربان آبی‌ها

ورزش

News

وقتی ورزشکاران ایرانی کشور دیگری را برای پرداختن به دنیای حرفه‌ای انتخاب می‌کنند

مهاجران ورزش ایران!



علیه‌همتی
روزنامه‌نگار

در یک سال اخیر مهاجرت بازیگران و هنرمندان ایرانی به شبکه‌های ماهواره‌ای مانند «جم» هرروز خبر تازه جراید بود؛ اما این موضوع در جامعه ورزش سال‌هاست که وجود دارد و در چند سال اخیر، چراغ خاموش شتاب بیشتری به خود گرفته است. با این تفاوت که اگر هنرمندان و بازیگران درجه دوم و سوم از کشور خارج می‌شود در دنیای ورزش ما شاهد کوچ مربیان و ورزشکاران سطح بالای خود هستیم. ورزشکارانی که با ملیت دیگری در مسابقات بین‌المللی ظاهر می‌شوند و با پرچم کشور جدیدشان هم‌وطنان سابق خود را در میادین ورزشی شکست می‌دهد. مهاجرت دو استعداد ژیمناستیک کشور «امین ارباب» و «مژگان تاجیک» بهانه‌ای شد تا ببینیم در چند سال اخیر قضیه مهاجران ورزش ایران از چه قرار بوده است.

کشتی

مهاجرت کشتی‌گیران ایرانی به کشور آذربایجان از ۵ سال پیش از سوی رسانه‌ها منتشر شد. تا شاهد حضور آذری‌های ایرانی تبار در مسابقات بین‌المللی باشیم. در رقابت‌های المپیک ۲۰۱۶ نیز دو تن از ورزشکاران ایرانی با دوبنده آذربایجان پا داخل تشک گذاشتند. «سامان طهماسبی» کشتی‌گیر ایرانی تیم ملی آذربایجان در وزن ۸۵ کیلوگرم در مسابقات المپیک ریو با «حبیب اخلاقی» روبرو شد و شکست خورد تا ناکام از المپیک خداحافظی کند. طهماسبی بعد از آن گفت که از دنیای کشتی خداحافظی می‌کند. «صبح شریعتی» دیگر کشتی‌گیر ایرانی تیم ملی آذربایجان بود که در مسابقات المپیک ریو توانست به مدال برنز این مسابقات در وزن ۱۳۰ کیلوگرم دست پیدا کند. مهاجرت کشتی‌گیران ایرانی به آذربایجان به این دو اسم ختم نمی‌شود اما چون در میانه راه بازگشتند نمی‌توان آنها را مهاجر خطاب کرد.

تکواندو

بازار داغ مهاجرت در این رشته مدال‌آور بسیار داغ است. بعد از رفتن «رضا مهمان‌دوست» پرافتخارترین مربی ایرانی با کلی شکوه و شکایت به تیم ملی آذربایجان، نقل و انتقالات و مهاجرت تکواندوکاران ایرانی به خارج از ایران قوت گرفت. مهمان‌دوست پیش از المپیک لندن از جانب

فدراسیون جهانی به‌عنوان بهترین مربی جهان معرفی شد چون توانست برای اولین بار بعد از ۴۰ سال به قهرمانی کره‌ای‌ها در جهان پایان دهد؛ اما بعد از آن در آستانه المپیک ۲۰۱۲ لندن از سمت خود برکنار شد. به گفته مهمان‌دوست او به فکر دریافت مطالباتش برای درمان فرزندش بود اما موفق به وصول حقوقش نشد و فرزند خود را از دست داد. مسئولان فدراسیون تکواندو بارها وی را متهم به انتقال تکواندوکاران ایرانی به این کشور کردند؛ اما مهمان‌دوست بارها تأکید کرد که بازیکنان را تنها از نظر فنی بررسی می‌کند و در این نقل و انتقالات نقشی ندارد. سينا بهرامی، سهیلا سیاحی، پریسا کفایی، احمد محمدی از جمله ورزشکاران ایرانی هستند که در آذربایجان فعال هستند.



نکته جالب اینکه میلاد بیگی که به جمهوری آذربایجان رفته است در جریان مسابقات المپیک

کارگاه

[۶۶]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۲۰ - آبان ماه ۱۳۹۵

قایقرانی

مینا علیزاده ملی پوش قایقرانی کشورمان در سال ۲۰۰۹ به همراه تیم ملی کشورمان در مسابقات جهانی دراگون بت جمهوری چک شرکت کرده بود که به یک باره اردوی تیم ملی را رها کرد و به آلمان پناهنده شد.

شروین پاکدلان دیگر قایقران تیم ملی نیز بعد از پایان مسابقات تیم ملی با وجود اینکه از گیت فرودگاه گذر کرده بود دوباره بازگشت و به این کشور پناهنده شد. بعد از آن مشخص شد که این کار درخواست خانواده مادری وی بوده است. در نهایت این قصه با اخراج مربی تیم ملی به دلیل کوتاهی از مسئولیت خود تمام شد.

ژیمناستیک

احسان خدادادی درباره رفتنش به ترکیه گفت: «۱۰ سال عضو تیم ملی ژیمناستیک بودم و دو سال کاپیتانی تیم ملی را بر عهده داشتم اما متأسفانه سرمربی تیم ملی ژیمناستیک با زدن انگ بی اخلاقی و اینکه مشکل اخلاقی دارم و در اردوی اوکراین به جای حضور در تمرینات و گوش دادن به حرف مربیان دنبال کارهای شخصی خود بودم، به راحتی با آبروی من بازی کرد و ایمان خاموشی را که شاگردش و جزو ذخیره های تیم ملی بود در بازی های آسیایی اینچئون جایگزین من کرد!» محمد رمضان پور نیز یکی دیگر از استعداد های ژیمناستیک بود که راهی دانمارک شد.

فیده) قرار گرفت. معمولاً شطرنج بازانی که می خواهند تغییر تابعیت بدهند زیر پرچم فیده می روند و بعد از گرفتن تابعیت جدید در لیست شطرنج بازان انتقالی قرار می گیرند. مرادی با گذشت یک سال همچنان در رتبه بندی جهانی زیر پرچم فیده قرار دارد.

نجات غریق

«پوریا پورابراهیم» و «محمود زاویه» نیز بعد از پایان مسابقات در «مون پولیه» به ایران بازگشتند و تصمیم گرفتند برای ادامه کار خود کشور تازه ای را به جز وطن خود انتخاب کنند.

جودو

«وحید سرلک» نیز از جمله ورزشکارانی است که زمانی از بهترین های وزن خود بود اما به دلیل اختلافات مالی با فدراسیون لباس تیم ملی ایران را از تن درآورد. او که از قبل از تیم ملی آلمان پیشنهاد داشت در نهایت به آلمان پناهنده شد تا با لباس تیم ملی این کشور به میدان برود.

هندبال

«ایمان جمالی» یکی از بهترین هندبالیست های کشورمان که شاخص ترین لژیونر تیم ملی کشورمان بود، نیز به تیم ملی مجارستان پیوست. جمالی مدت ها در این کشور لژیونر بود و بعد از چند مصدومیت و رفت و آمد به فدراسیون هندبال و مذاکره با مسئولان در نهایت از حضور در تیم ملی ایران عذر خواهی کرد.

ریو توانست هم وطنش «مهدی خدابخشی» را شکست دهد و به مرحله نیمه نهایی برود و نهایتاً مدال برنز بگیرد. «راحله آسمانی» نیز یکی دیگر از تکواندوکاران ایرانی ست که رفتن را به ماندن ترجیح داد. گفته می شد آسمانی قرار است در تیم پناهندگان باشد و با پرچم کمیته ملی المپیک به میدان بیاید اما بعد از آن خبر رسید که او یکی از اعضای کاروان تیم بلژیک شده است. با این حال آسمانی نتوانست در المپیک ریو مدال کسب کند. این در حالی است که تیم ملی تکواندو ایران نتوانست با درخشش کیمیا علیزاده اولین مدال المپیک تاریخ بانوان ایران را به خود اختصاص دهد



شطرنج

در دسامبر سال گذشته به یک باره در رتبه بندی اعلام شده از سوی فدراسیون جهانی شطرنج نام «الشن مرادی» استاد بزرگ ایرانی از رتبه بندی شطرنج بازان ایران خارج شد. این شطرنج باز ایرانی که تا ماه قبل از آن در فهرست شطرنج بازان ایرانی قرار داشت. به یک باره از ماه دسامبر زیر پرچم فدراسیون جهانی شطرنج



گفتگو با هادی عامل، گزارشگر نام آشنای کشتی

عاشق «خدا قوت قهرمان» هستم

رکسانا فخرایی
روزنامه‌نگار



هادی عامل را جدا از پیشکسوت بودنش در گزارش رشته کشتی باید یکی از متخصص‌ترین افراد در این زمینه دانست. زیرا او همواره به طور تخصصی به گزارش رقابت‌های کشتی پرداخته است. وی همچنین از دوران کودکی در مشهد به ورزش کشتی می‌پرداخت، ولی پس از مدتی به علت آسیب‌دیدگی نتوانست کشتی بگیرد و به گزارش این رشته روی آورد. او سابقه مربیگری و داوری را هم در کارنامه خود دارد. درست به دلیل همین ویژگی هاست که رقابت‌های کشتی با صدای هیجان انگیز و روحیه بخش او حتی اگر با طعم تلخ باخت هم همراه باشد، لذتبخش و دیدنی خواهد بود. هادی عامل در این گفتگو از تکیه‌کلام معروفش در حین گزارش می‌گوید. او همچنین یاد می‌کند از خاطره انگیزترین گزارش خود زمانی که قهرمانی از ایران، داور و رئیس‌جمهور آذربایجان و حریف را با هم ضربه فنی کرد. متن این مصاحبه را در ادامه می‌خوانید:

۲۰۰۶ برای وزنه‌برداری حسین رضازاده مجبور به این کار شدم، البته وزنه‌برداری رشته‌ای نزدیک به کشتی است.

اما درباره این که چرا به طور تخصصی گزارش کشتی را انتخاب کردید هم توضیح دهید.

چون خودم کشتی‌گیر بودم و بعد از دوره کشتی‌گیری، وارد دنیای مربیگری شدم و حالا خدا را شکر می‌کنم که مردم صدای من را به عنوان گزارشگر کشتی قبول کرده‌اند و این برایم ارزشمند است.

آیا این یک الزام برای گزارش‌های ورزشی است که گزارشگر خود در آن رشته خاص مهارت داشته باشد؟

در کشتی به دلیل این که بسیار تکنیکی است بهتر است این‌طور باشد.

برنامه‌هایی مثل «آقای گزارشگر» که هدفشان معرفی گزارشگران جوان به صداسیماست، توانسته‌اند استعدادهای خوبی را در حوزه گزارشگری رشته‌های مختلف معرفی کنند؟

به هر حال پرداختن به یک مقوله از جمله گزارشگری قطعاً به نفع آن موضوع خواهد بود. به نظرم این برنامه تأثیر خود را داشت، حداقل این که افراد آماتور سختی کار گزارش را احساس می‌کنند و

چرا گزارش‌های تان اینقدر متکی به نام ایران و توانمندی ایرانی‌هاست. فکر نمی‌کنید گاهی گزارش تان در گیرالفاظ سیاسی می‌شود؟

من فکر می‌کنم کشتی ورزش سیاسی نیست و اصولاً سبک گزارش کردن من در تمام مسابقات بر جلوه دادن بردها و برجسته کردن غرور ملی متکی است و سعی می‌کنم طوری گزارش کنم که باخت‌ها کمتر به چشم بیاید. چراکه معتقدم نباید نمک بر زخم مردم پاشید، زیرا آنها خود به دلیل شکست ورزشکارشان در یک عرصه جهانی ناراحت هستند و نباید در مقام یک گزارشگر مردم را غمگین‌تر کنم. من همیشه طرفدار شادی و خنده هستم و این ویژگی برایم نهادینه شده است. البته از جمله «این باخت چیزی از ارزش‌های ما کم نمی‌کند، اصلاً خوشم نمی‌آید!»

چرا هیچ وقت به سراغ گزارش رشته‌های ورزشی دیگر نرفتید؟

به نظرم جا افتادن صدای یک گزارشگر برای مردم در این است که صدای او ویژه گزارش یک رشته استفاده شود، زیرا باعث تخصص و عمیق شدن در یک رشته می‌شود و برای کار حرفه‌ای باید این‌طور عمل کرد.

پیش آمده است که گزارش رشته‌های دیگر را تجربه کنید؟

بله، تنها دو بار چنین اتفاقی افتاد. یک بار در سال

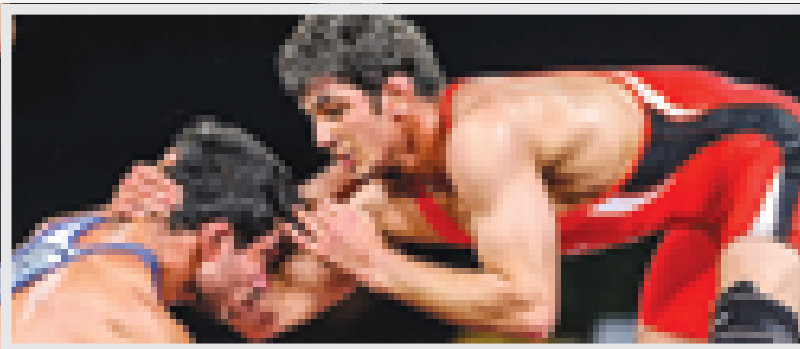
یک جشنواره ورزشی است و برای ارج نهادن به ورزشکاران این حوزه در رشته‌های مختلف برگزار می‌شود.

در گزارش هایتان به اصطلاح سوتی هم داده‌اید؟

اشتباه در گزارش کردن عادی است. مثلاً ممکن است در یک روز حسن رحیمی و حسن یزدانی کشتی بگیرند و گزارشگر نامشان را اشتباه بگوید. قطعاً ما به عنوان گزارشگر صددرد نمی‌توانیم توقع همه را برآورده کنیم، از طرفی باخت‌ها در کشتی گزارشگر را هم تحت تأثیر قرار می‌دهد. مثلاً روزی که سوریان و عبدولی کشتی را واگذار کردند و بعد هم که دو کشتی‌گیر دیگرمان باختند،

خاطره انگیزترین گزارشی که داشتید، کدام بود؟

گزارش همه مدال‌های طلایی که ایران در کشتی کسب کرد، برایم خاطره انگیز است و تاکنون از ۹ طلای کشتی در المپیک، ۶ رقابت با مدال طلا را من گزارش کرده‌ام، اما بین همه اینها گزارش بازی حمید سوریان با رقیب آذربایجانی‌اش در مسابقات المپیک لندن برایم حال و هوای خاص‌تری دارد. زیرا از صبح آن روز رئیس‌جمهور آذربایجان در سالن حاضر بود و همه تمهیدات اندیشیده شده بود تا رقیب سوریان را برنده کنند، اما سوریان قهرمانی کرد و داور و رئیس‌جمهور و حریف و همه را با هم ضربه فنی کرد. من آن روز بسیار نگران نتیجه بودم و از برد او بشدت خوشحال شدم.



من دیگر رمقی برای گزارش کردن بقیه رقابت‌ها نداشتم. در این شرایط گزارش کردن سخت است، با این وجود عادت دارم همیشه همه گزارش‌هایم را بعد از مسابقه ببینم و اشتباهاتم را در گزارش‌های بعدی اصلاح کنم. اشتباه کردن جایز است اما آنچه مشکل دارد تکرار این اشتباه است و باید به عقاید و تفکر مردم در رسانه احترام گذاشت.

آیا تمام انرژی یک گزارشگر حین گزارش یک مسابقه ورزشی واقعیت است یا نمایش و اغراق نیز در این حرفه جای دارد؟

من هیچ‌وقت در گزارش‌هایم نمایش نداشته‌ام و احساس و حرف دلم را بیان کرده‌ام. همیشه خودم را در هر رقابتی کنار مردم می‌بینم و سعی می‌کنم با آنها همراه شوم.

این تصور غلط که گزارشگری کار ساده‌ای است از بین می‌رود.

پس چرا گزارشگر شاخصی مثل شما و همکاران شناخته شده‌تان در دیگر رشته‌ها، از خلال این برنامه‌ها به تلویزیون معرفی نمی‌شود؟

چون گزارش کردن یک کار دلی است و روحیه عشق به مردم و خدمت در آن نهفته است. مثلاً خود من ساکن مشهد هستم و با وجود این که رفت و آمد به تهران برای گزارشگری برایم سخت است، اما این کار را با علاقه انجام می‌دهم. همچنین گزارشگری برخلاف تصور مردم درآمد زیادی ندارد و ممکن است عده‌ای با این تصور بخواهند گزارشگر شوند و بعد که متوجه شدند حقوق چندانی نمی‌گیرند آن را رها کنند.

گزارش کشتی در کدام میدان ورزشی برایتان جذاب‌تر بوده است؟

من تاکنون شش مسابقه المپیک و بیش از ۱۰۰ مسابقه جهانی کشتی‌های آزاد و فرنگی را گزارش کرده‌ام و هر کدام از این میدان‌ها جذابیت خاص خود را دارد. با این حال جذابیت عرصه‌های جهانی از یک تورنمنت آسیایی یا داخلی قطعاً بالاتر است، زیرا توجه مردم به رقابت‌های جهانی بیشتر و حساسیت کار بالاتر است، اما من همیشه به یک میزان برای گزارش مسابقه‌های کشتی انرژی می‌گذارم و کم فروشی نمی‌کنم.

شما با این هدف که سبک‌سازی کنید جمله «خدا قوت دلاور، خسته نباشی پهلوان» را در گزارش هایتان تکرار می‌کنید؟

نه، به نظر من کشتی با ورزش‌های وارداتی فرق دارد، زیرا یک ورزش پهلوانی و سنتی در فرهنگ ایرانی است. احساس می‌کردم چند سالی است که عبارت خدا قوت کمتر در مکالمه‌های روزمره‌مان به کار می‌رود و اضافه شدن نام خداوند به حرف‌هایمان بسیار زیباست. من خودم عاشق این جمله هستم و دوست دارم در لحظه پیروزی یک کشتی‌گیر با این جمله خسته نباشیدی به او گفته باشم و خوشبختانه به دل مردم هم نشست است.

به نظر تان کشتی‌گیران ایرانی در المپیک ۲۰۱۶ وضعیت‌ظاهر نشدند؟

کشتی فرنگی نسبت به سه مدال طلایی که در المپیک ۲۰۱۲ گرفت، ضعیف‌تر ظاهر شد و با وجود این که میانگین سنی تیم ۲۹ سال بود، نتوانست توقع مردم را برآورده کند. اما تیم کشتی آزاد با کسب ۵ مدال از ۸ مدال ایران نمره قبولی گرفت و دینش را به المپیک ادا کرد. کشتی فرنگی هم در المپیک ۲۰۱۲ درخشید و از همه سال‌ها موفق‌تر بود و به نظرم کسب سه مدال طلا هیچ‌وقت تکرار نخواهد شد.

در پارالمپیک اما این رشته ورزشی شرکت ندارد.

بله، ضمن این که پارالمپیک با احترام به همه ورزشکاران عزیزی که در آن شرکت می‌کنند،

برای منصور پورحیدری اسطوره باشگاه استقلال که یادنیای فانی وداع کرد

خدا حافظ پدر مهربان آبی‌ها



دکتر حمیدرضا منصور
پژوهشگر فوتبال

به یاد آوردن بازی‌های منصور پورحیدری آسان نیست، دروازه‌بان نبود تا شیرجه‌هایش را دوره کنیم و مهاجم نبود تا به توصیف گشودن دروازه‌ها بپردازیم. مدافعان کناری معمولاً با مجموعه تیم تعریف می‌شوند، با مهاجمان مقابلشان، او ستاره نبود و اصراری هم برای ستاره شدن نشان نداد و همیشه خودش را یکی از بازیکنان متعلق به تیم و مربی‌اش قلمداد کرد. حتی زمانی که با باشگاه تاج، قهرمان آسیا شد دور از هیجان‌های مرسوم باقی ماند. در حقیقت او را با آرامش مغرطش به یاد سپردیم... به‌عنوان نمونه: بهار ۱۳۵۰ دیدار تاج و پاس شد به یک نبرد خشن مملو از درگیری‌های تن به تن. اخراج علی جباری در دقیقه ۳۸ تاجی‌ها را به نبرد طولانی ده نفره‌ای برابر بزرگان پاس کشاند. همه انتظار شکست سنگین تاج در غیاب ستاره خط میانی‌اش را می‌کشیدند، ولی پورحیدری با خونسردی ذاتی‌اش کنار مسعود معینی، کارگر جم و جان ملکی از سنگر ناصر حجازی دفاع کرد. جانانه برابر پاسی‌های قلدر جنگید و همه توپ‌های منطقه‌اش را دفع کرد. با همان قریحه‌ای که هر مدافعی بدان نیاز داشت، با چیزی به نام «بازیخوانی»، خونسرد بازی کرد و با اعتمادبه‌نفس، در بازی‌اش نمایش صیقل یافته مدافع لاغراندازی را می‌دیدیم که می‌توانست در نبردی خشن، بدون خشونت بازی کند. با مهارت در تشخیص حرکت توپ، با پیش‌بینی مسیر حرکت حریفان، با چند لحظه واکنش زودتر... آن دیدار باتساوی ۱-۱ پایان یافت.

پسری از قلهک

پورحیدری برخلاف اکثر فوتبالیست‌های آن عصر نه در جنوب و شرق تهران بلکه در شمال پایتخت شکوفا شد. پدرش تاجر شناخته شده‌ای بود و ورزش را می‌ستود. علی پورحیدری پسر عمویش در تیم جعفری بازی می‌کرد و مهدی برادر بزرگش کاپیتان تیم قلهک بود. روزی دیدار دو تیم محلی قلهک و سلطنت آباد - همسایه‌های جنگجو- در زمین «پایتخت» (حوالی خیابان فرشته کنونی) به خشونت گرایید و با مصدوم شدن یکی از بازیکنان قلهک همه چشم‌ها به‌سوی پسرک دوازده ساله ایستاده کنار زمین برگشتند. به‌سوی منصور ریزنقش. او وارد شد و طی پیروزی ۲ بر صفر قلهک توانایی‌هایش را به رخ کشید. آن پسرک کمی بعدتر با رفتن برادرش به آمریکا جای او را گرفت و به نوجوان جنگنده زمین‌های خاکی قلهک، زرگنده و یخچال بدل شد. کمی بعد در دبیرستان تمدن کنار کارو وردیان، مجید روستا و ناصر نبوی بازی کرد و شانزده ساله بود که پیراهن دخانیات را کنار بازیکن بااستعداد دیگری پوشید: غلام وفاخواه.

از دارایی به تاج

هفته ساله بود که همراه حمید امینی خواه راهی دارایی شد و در صف مدافعین ایستاد. به تعبیری پورحیدری «دارایی چی» به‌شمار

می‌رفت و نه «تاجی». چنان‌که طی پیروزی دارایی برابر دیهیم - یکی از تیم‌های زیرمجموعه تاج - زمینه‌ساز به ثمر رسیدن تک‌گل دیدار شد. بازی بدون گل پیش می‌رفت تا او در اواخر دیدار توپ را از جناح راست سانتو کرد و اکبر افتخاری دروازه را گشود. قهرمانی دارایی در باشگاه‌های تهران سال ۱۳۴۶ با حضور او در خط دفاعی شکل گرفت. ۱۲ بازی و فقط ۴ گل خورده. انحلال دارایی در بهار ۱۳۴۷ زمینه‌ساز کوچ پورحیدری، جلال طالبی و اکبر افتخاری به تاج شد. علی دانایی‌فرد از پورحیدری مشتاقانه استقبال کرد. مدافعان کناری آن دوران تاج - از رضا زمینی تا محمد نجاری و فتح اله حسن بیگی - کارساز نبودند و پورحیدری در دفاع راست ایستاد و عزت جان ملکی در دفاع چپ تا دو منطقه کناری را در انقیاد خود درآوردند. پرویز قلیچ خانی و مهدی لواسانی مدافعان میانی بودند، کارو حق وردیان، احمد منشی‌زاده و علی جباری در میانه زمین می‌دویدند و طالبی و افتخاری در خط حمله قرار داشتند. کمی بعد رایکف وارد شد و خانه‌تکانی بزرگ تاج را آغاز کرد. خیلی‌ها رفتند، ولی پورحیدری جایی نرفت. او آبی‌پوش باقی ماند.

قهرمان آسیا

او طی قهرمانی تاج در آسیا برابر هاپوئل در

کارگاه

[۷۰]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۳۰ - آبان ماه ۱۳۹۵

کسی به یاد نمی‌آورد کی و کجا آخرین بازی‌اش را برای تاج انجام داد. زمان سپری شد و پورحیدری و ناصر حجازی پس از انقلاب به‌عنوان دو تاجی قدیمی نقش کلیدی در ادامه حیات باشگاه با نام «استقلال» بازی کردند. پورحیدری به‌عنوان مربی و سرپرست با آبی پوش‌ها بیش از سه دهه جلو آمد. سه بار قهرمان باشگاه‌های تهران شد و دو بار قهرمان لیگ ایران و یک بار قهرمان آسیا... «منصور خان» در دورانی که شلختگی‌ها گریبان استقلال را هرگز رها نکردند همان مردی باقی ماند که در میدان می‌شناختیم، بی‌اعتنا به هیاهوهای مقوایی و با تلاش برای برپا نگاه‌داشتن ستون‌های تیم. چروک‌های صورتش در گذر ایام با سرعتی فزاینده عمیق و عمیق‌تر شدند. چروک‌هایی روی یک صورت بی‌لیخن و دور چشمانی با نگاه خرده گیرانه. او به‌رغم دست‌وپنجه نرم کردن با بیماری‌هایی که هرگز کوتاه نیامدند حاضر نشد چیزی که بدان عشق می‌ورزد را رها کند. رها نکرد تا زنگ پایان را بزنند. با آن طنین محنت‌زا، با آن پژواک تلخ... منصور پورحیدری متولد ۱۳۲۴ در پاییز ۱۳۹۵ وداع کرد و رفت.

اوج‌گیری پورحیدری به عنوان مدافع راست همزمان بود با درخشش مدافعان کناری بزرگ - از جمله محراب شاهرخ، مصطفی عرب و ابراهیم آشتیانی - و فرصت بازی در تیم ملی را از او گرفت. چنان که حضور قلیچ خانی و سپس علی جباری در تاج فرصت بستن بازوبند کاپیتانی را به او نداد، هرچند وقتی آبی پوش‌ها در پاییز ۱۳۵۰ جام میلز را در هند فتح کردند او جام را روی شانه‌های غلامحسین مظلومی به عنوان کاپیتان بالا برد.

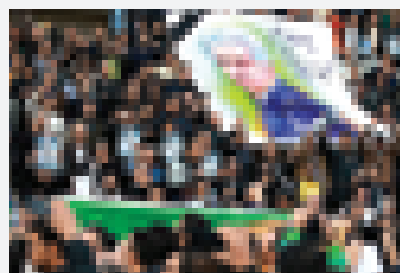
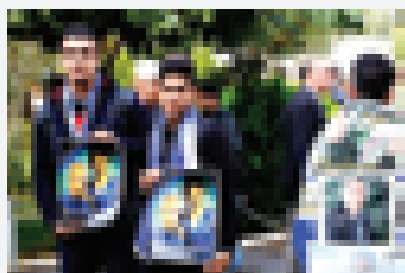
فروردین ۱۳۴۹ - دو سال پس از قهرمانی ایران در آسیا - کنار اکبر کارگرجم و مسعود معینی وظایفش در دفاع را بی‌نقص انجام داد. مهار بوربا گوش چپ سریع و زهردار هاپوئل آسان نبود. آن قهرمانی به‌عنوان اولین افتخار باشگاهی ایران در آسیا همه را سر ذوق آورد. تاج باشگاهی بود با ساختاری سنجیده و امکانات زیرساختی بی‌مانند. همان شب طباطبایی گوینده امجدیه در تبوتاب پیروزی تاجی‌ها از بلندگو اعلام کرد «... فوتبال ایران به‌زودی پروفسیونلی (حرفه‌ای) خواهد شد» و چند هفته بعد یکی از خوانندگان شعری خواند در ستایش از آن بازیکنان «... یازده مرد جوون... واسه بازی میان میدون... دو دروازه با یه زمین... ای بچه‌ها گل بزنن... بچه‌ها متشکریم، بچه‌ها متشکریم».

مدافع کناری بی ادعا

اوج‌گیری پورحیدری به عنوان مدافع راست همزمان بود با درخشش مدافعان کناری بزرگ - از جمله محراب شاهرخ، مصطفی عرب و ابراهیم آشتیانی - و فرصت بازی در تیم ملی را از او گرفت. چنان که حضور قلیچ خانی و سپس علی جباری در تاج فرصت بستن بازوبند کاپیتانی را به او نداد، هرچند وقتی آبی پوش‌ها در پاییز ۱۳۵۰ جام میلز را در هند فتح کردند او جام را روی شانه‌های غلامحسین مظلومی به عنوان کاپیتان بالا برد. پورحیدری بارها برابر پرسپولیس به میدان رفت ولی در بازی شش تایی ۱۳۵۲ جایی در ترکیب نداشت و یکی از معماهای ترکیب تاج در آن روز همین غیبت بود. مدافعان تاج عبارت بودند از نصراله عبداللهی، اکبر کارگرجم، جواد الهوردی، عزت جان‌ملکی که یعنی رایکف در آن دیدار، مدافع راست تخصصی را روانه میدان نکرده بود. او در نبرد بعدی دو تیم پس از آن نتیجه باورنکردنی، ترکیب دفاعش را تغییر داد و پورحیدری با تجربه و عباس نوین روزگار جوان را به میدان فرستاد و بازی به تساوی کشیده شد.

سه دهه با استقلال

او بی‌هیاهو کفش‌هایش را آویخت و احتمالاً



Interview with Manager of After Sales Service Network

Mohsen Norouzi, the manager of the after sales service network of Oghab Afshan Company, elaborated on a plan made by the company for improvement of the safety level of the road transportation. "According to the plan, the Oghab – Scania buses manufactured in the period from 2002 to 2006 can be taken to the Oghab Afshan's authorized workshops and be repaired with a 20 percent discount. Since the age of the mentioned buses is in excess of 10 years, their owners may prefer not to repair their vehicles due to the high cost of the repairs and their probable low financial ability. However, this plan naturally reduces the cost of repairs and services. The plan includes the overhaul of engine, gearbox, brake system, suspension and other parts of the vehicles," said Mr. Norouzi.



Interview with Transportation and Traffic Deputy of Isfahan Municipality

Alireza Salavati, the transportation and traffic deputy of Isfahan Municipality, described the inappropriate status of the city bus fleet of Isfahan. "The bus transportation infrastructure has not been adequately developed, because the government ceased its financial support in 2009. The average age of our city bus fleet was less than three years in the past, but now the age of 50 percent of the public transportation fleet is in excess of 10 years. 1200 city buses operate throughout Isfahan, of which 1000 units use diesel as their fuel and only 200 units are equipped with CNG fuel system. We made expert visits to the assembly lines of several domestic bus manufacturers and decided to purchase from them our required 500 buses, most of which will be supplied by Oghab Afshan Company as the manufacturer of Oghab – Scania buses compliant with updated European standards," Mr. Salavati said.

