

فهرست

ماهنامه داخلی شرکت
تولیدی و صنعتی عقاب افشان
سردبیر: 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 رمضانیان
ابوذر مارکولایی، حامد امینی، وحیده جلال کمالی،
حسین صفدری، شیمیا شکوه، ناعمه پرهین

عقاب افشان بزرگ ترین شریک تجاری | ۴
پیشرفته ترین خودروهای سال ۲۰۱۷ جهان | ۸
مبدل های کاتالستی انتخابی (SCR) | ۱۰
اعطای جایزه برترین شرکت ... | ۱۴
عقاب افشان در نمایشگاه مدیریت بحران | ۱۷
رانندگان مراقب جان و مال مسافران باشند | ۱۸
جدیدترین مدل های یونینگ در آسمان ایران | ۲۰
همه ایرادات رایج تایرها در خودرو شما | ۲۲
درخشش محققان ایرانی در جهان | ۲۶
زنگ خطر برای اقیانوس ها و دریاها | ۲۸
۶ قدم تا دستیابی به قوی ترین مغز مصنوعی | ۳۰
تصورات غلط گردشگران در مورد ... | ۳۴
یلدا؛ شب عاشقان بی دل | ۳۶

نقش فروشی در سینما و تلویزیون | ۴۴
سراپ «چم» | ۴۶
فقر به دنیا آمد | ۵۰
معددهای زخم خورده! | ۵۳
معددهای زخم خورده! | ۵۴
همین امروز سیگار را ترک کنید! | ۵۶
با عهدشکنی همسر خود چه کنم؟ | ۵۸
با احتیاط برانید! | ۶۰
ارادت جابر بن عبدالله به امام حسین (ع) | ۶۲
همه نیازهای پرسپولیس در فصل نقل و انتقالات | ۶۳
همه نیازهای پرسپولیس در فصل نقل و انتقالات | ۶۴
مرد فرازمینی دنیای فوتبال! | ۶۶
سقوط های هولناک! | ۶۸



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 اسکانیا بخواهید...

این نشریه برای احترام به وقت مسافران و ایجاد سفری همراه با آرامش و آموزش منتشر می شود. نظر مسافران محترم و رانندگان ارجمند در صورت علاقه آن ها حتما در این نشریه منتشر خواهد شد. 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 اسکانیا برای ما به این آدرس kaleskabz@gmail.com بفرستید. منتظر نظرات شما هستیم.



دعای سفر

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

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

اَللّٰهُمَّ اِنِّیْ اَسْتَوْدِعُكَ 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 عَلَيْنَا

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

اَللّٰهُمَّ اجْعَلْنَا فِی رَحْمَتِكَ وَ لَا تَسْلُبْنَا فَضْلَكَ اِنَّا اِلَيْكَ 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 سَوْءِ الْمُنْظَرِ فِی الْاَهْلِ وَ الْمَالِ وَ الْوَلَدِ فِی الدُّنْیَا وَ الْاٰخِرَةِ.

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

اَللّٰهُمَّ اِنِّیْ اَتَوَجَّهُ اِلَيْكَ هَذَا التَّوَجُّهَ طَلِبًا لِّمَرْضَاتِكَ وَ تَقَرُّبًا اِلَيْكَ.

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 اَرْجُوهُ فِیْكَ وَ فِیْ اَوَّلِیَّائِكَ

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

یا اَرْحَمَ الرَّاحِمِیْنَ.

امید دارم ای مهربان ترین مهربانان.

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

اللَّهُمَّ إِلَيْكَ وَجْهْتُ وَجْهِي

خدایا به سوی تو گرداندم رویم را

وَعَلَيْكَ خَلَفْتُ أَهْلِي وَمَالِي وَمَا حَوَّلْتَنِي وَقَدْ وَثَّقْتُ بِكَ فَلَا

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

و به تو اطمینان کردم پس

تُخَيِّبُنِي يَا مَنْ لَا يُخَيِّبُ مَنْ أَرَادَهُ وَلَا يُضِيعُ 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 انا آنزلناه و آیه الکرسی و سوره ناس و سوره فلق را بخواند
و صدقه بدهد و سفر را آغاز کند.

منبع: مفاتیح الجنان

هنریک هنریکسون، مدیرعامل شرکت اسکانیای سوئد در گفت و گوی اختصاصی با کالسکه سبز خبر داد

عقاب افشان بزرگ ترین شریک تجاری اسکانیا خواهد شد

هنریک هنریکسون، مدیرعامل شرکت بزرگ اسکانیای سوئد است؛ مردی آرام و دقیق که به واسطه روابط نزدیک تجاری شرکت اسکانیا با شرکت عقاب افشان اخیراً در سفرهایی برنامه ریزی شده به ایران می آید و مسیرهای توسعه فعالیت های شرکت اسکانیا در ایران را در نشست هایی متعدد بررسی می کند. شرکت اسکانیا از محدود مجموعه های تجاری غربی بود که در شدیدترین روزهای تحریم هیچگاه به قراردادهای خود با طرف های ایرانی پشت نکرد و در کنار شرکت عقاب افشان نقش بی بدیلی در نوسازی ناوگان حمل و نقل جاده ای کشور داشت. اسکانیا که در حال حاضر در بیش از ۱۰۰ کشور دنیا محصولات خود را عرضه می کند، ظرفیت تولید اتوبوس های شهری و بین شهری خود در ایران را با همکاری عقاب افشان به ۷۰۰ دستگاه در سال رسانده است که انتظار می رود با توجه به مذاکرات انجام شده میان مدیران ارشد دو شرکت، این ظرفیت افزایش قابل توجهی یابد، تا جایی که ایران تبدیل به هاب تولید و صادرات محصولات اسکانیا در منطقه شود. هنریکسون در سفر اخیر خود به ایران رودرروی خبرنگار ماهنامه «کالسکه سبز» نشست تا درباره شرایط همکاری شرکت اسکانیا و شرکت عقاب افشان بیشتر برایمان صحبت کند. او در لایه های گفتگوی خود بارها از همکاری دو شرکت ابراز خشنودی کرد و به عنوان مدیرعامل اسکانیا اعلام کرد که مدیران این شرکت می خواهند شرکت عقاب افشان به بزرگترین شریک تجاری شان در دنیا تبدیل شود. هنریکسون همچنین به تأثیر انتخاب ترامپ بر آینده همکاری های اسکانیا و عقاب افشان اشاره کرد و در عین حال درباره اتوبوس جدید شهری تولیدی شرکت عقاب افشان با کیفیت یورو ۴ توضیحات مفصلي ارائه داد. متن کامل این گفتگو را در ادامه بخوانید.



نمی تواند در حال حاضر روی همکاری های دو شرکت تأثیرگذار باشد. آنچه برای ما مهم است، ارزش محصولات تولیدی شرکت، ارزش مشتریان و ارزش شرکتی است که این محصولات را ارائه می دهد. از سوی دیگر کیفیت محصولات از اهمیت ویژه ای برخوردار است. از آنجا که این کیفیت و سرویس بعد از آن در حال حاضر ارائه می شود، نتیجه انتخابات دو کشور نمی تواند تأثیری روی ادامه فعالیت های اسکانیا و عقاب افشان داشته باشد. سرمایه گذاری های بسیار زیادی برای همکاری های آینده با شرکت عقاب افشان انجام شده است. همچنین با توجه به وضعیت آب و هوایی و قوانین ایران، اتوبوس های یورو ۴ به همراه DPF را طراحی و تولید کرده ایم و در نظر داریم با افزایش کیفیت محصولات، فعالیت میان دو کشور را بیشتر کنیم. از سوی دیگر شرکت عقاب افشان برنامه هایی را برای بالابردن سهم بازار دارد که موجب افزایش فعالیت های اسکانیا شده است.

بسیاری از شرکت های فعال در ایران معتقدند که تولید موتور یورو ۴ به همراه فیلتر DPF

با توجه به گذشت حدود یک سال از برجام و پشت سر گذاشتن تحریم ها بازار امروز ایران را چطور ارزیابی می کنید و نگاهتان به این بازار چگونه است؟

اسکانیا قبل از تحریم، بعد از تحریم و حتی در زمان تحریم ها بازار ایران و شریک تجاری خود در این کشور را باور داشته؛ ما معتقدیم این بازار از قدرت فوق العاده ای برخوردار است، به همین دلیل کار خود را در این بازار ادامه داده ایم. با توجه به کیفیتی که در محصولات شرکت عقاب افشان به عنوان همکار تجاری اسکانیا دیده می شود، دیدگاه بسیار خوبی به آینده این بازار داریم و این اسکانیا را مشتاق به ادامه همکاری ها کرده است.

بسیاری از شرکت ها برای ادامه فعالیت های تجاری خود به دنبال مشخص شدن نتیجه انتخابات آمریکا بودند و حال در انتظار انتخابات سال آینده در ایران هستند. به نظر شما آیا این نتایج می تواند تأثیری روی همکاری شرکت های عقاب افشان و اسکانیا داشته باشد؟

به نظر من نتیجه انتخابات آمریکا و ایران

آلایندگی را دارند و کمترین ذرات معلق را وارد هوا می کنند. این اتوبوس ها برای ناوگان اتوبوس رانی شهری ایران کاربرد بسیاری دارند.

نگاه اسکانیا به شریک تجاری خود در ایران چگونه است و عقاب افشان چقدر توانسته همراه خوبی برای این شرکت باشد؟

این شراکت همیشه برای ما ارزشمند بوده و اطمینان متقابل بین دو شرکت وجود داشته است و در آینده هم همین طور خواهد بود. به عقیده من همکاری با عقاب افشان و بازار ایران بسیار طولانی خواهد بود و در سالیان آینده هم ادامه خواهد داشت.

یکی از دغدغه هایی که در کشور ما وجود داشت، سرعت انتقال تکنولوژی به ایران و به روز شدن استاندارد اتوبوس هایی بود که در جاده های ایران تردد دارند. رفع تحریم ها چقدر توانسته این سرعت را افزایش دهد؟

قانون ترکیب موتور یورو ۴ با فیلتر DPF که از سوی دولت ایران تصویب شده است، حرکت روبه جلویی محسوب می شود اما ورود اتوبوس های CNG سرعت بیشتری برای انتقال تکنولوژی دارند. در مرحله بعد



با توجه به وضعیت آب و هوایی و قوانین ایران، اتوبوس های یورو ۴ به همراه DPF را طراحی و تولید کرده ایم و در نظر داریم با افزایش کیفیت محصولات، فعالیت میان دو کشور را بیشتر کنیم. از سوی دیگر شرکت عقاب افشان برنامه هایی را برای بالابردن سهم بازار دارد که موجب افزایش فعالیت های اسکانیا شده است.

عملی نیست و نتوانسته اند با شرکای تجاری خارجی خود مانند بنز برای تولید چنین موتوری به تفاهم برسند. در حال حاضر تنها شرکتی که این موتور را روی محصولات خود وارد بازار ایران کرده، اسکانیاست. آیا اسکانیا هم برای تولید این موتور با مشکل روبه رو بوده است؟

کشور ایران به لحاظ بالاتر قرار گرفتن از سطح دریا شرایط آب و هوایی خاصی دارد. به دلیل همین شرایط خاص، اسکانیا حاضر به تولید این موتور شده است. اسکانیا با احترامی که برای قوانین ایران قائل است، این موتور را برای بهبود شرایط ایران تولید کرده است. این پروژه یک سال و نیم به طول انجامید. البته توجه داشته باشید که موتور یورو ۴ به همراه فیلتر DPF خاص ایران نیست و برای اولین بار در جهان اجرا نمی شود و از این ترکیب در بسیاری از کشورهای اروپایی استفاده می شود. هدف دولتمردان ایران نیز از تصویب چنین قانونی بهبود شرایط آب و هوایی کلانشهرها بوده است.

با توجه به آن که شرکت عقاب افشان به تولید اتاق اتوبوس های اسکانیا می پردازد، آیا اسکانیا برنامه ای برای افزایش سهم عقاب افشان در بازارهای منطقه و افزایش صادرات اتاق به این کشورها دارد؟

قرارداد جدیدی را با شرکت عقاب افشان امضا کرده ایم که طی آن اتوبوس های عقاب افشان اجازه صادرات به سراسر دنیا را پیدا خواهند کرد و صادرات آن ها محدود به کشورهای منطقه نخواهد شد. از این رو از طریق سایت اسکانیا تمام محصولات عقاب افشان دیده می شود و مشتریان می توانند درخواست خود را ثبت کنند.

آیا اسکانیا برنامه ای برای ورود محصولات جدید به بازار ایران دارد و در این زمینه محصولاتی را در نظر گرفته است؟

در حال حاضر برنامه ورود اتوبوس های شهری یورو ۶ گازسوز را برای بازار ایران در نظر گرفته ایم که این اتوبوس ها کمترین سطح





اتصال این اتوبوس‌ها به سیستم هوشمند در برنامه است. برای این منظور باید اطلاعاتی را جمع‌آوری کنیم تا کیفیت حمل‌ونقل را بالا ببریم، به کاهش آلودگی هوا کمک کنیم و مصرف سوخت را کاهش دهیم.

متأسفانه در ایران به خدمات پس از فروش توجه چندانی نمی‌شود اما شرکت عقاب‌افشان به دلیل همکاری‌های نزدیکی که با اسکانیا داشته، شرایط خوبی را در این بخش برقرار کرده است. اسکانیا چه میزان از خدمات پس از فروش عقاب‌افشان رضایت دارد و آیا در این بخش، بین دو شرکت، همکاری صورت می‌گیرد؟

شبکه خدمات پس از فروش عقاب شرایط خوبی دارد و در سراسر ایران گسترده شده است، به‌ویژه در زمینه اتوبوس‌های بین‌شهری که در هر قسمتی از ایران تردد دارند. چالش اصلی در این بخش آن است که بتوانیم در زمینه قطعات یدکی شبکه خدمات پس از فروش عقاب‌افشان را تأمین کنیم و به موقع آن‌ها را به بازار برسانیم. برنامه آینده ما در این بخش، افزایش مراکز خدمات پس از فروش عقاب‌افشان است، چرا که اتوبوس‌های بین‌شهری در ایران روبه‌افزایش هستند، از این رو قصد داریم ارائه خدمات به آن‌ها را تسهیل کنیم. برای ما مهم آن است که

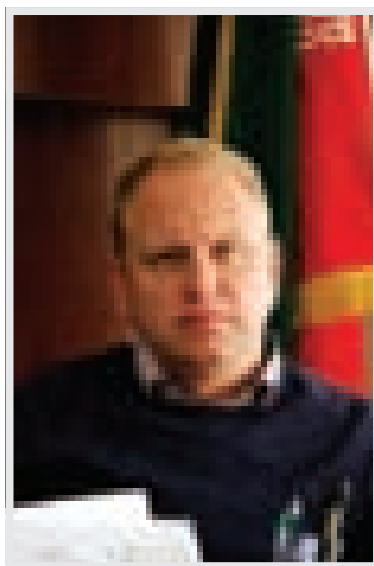
وضعیت این مراکز را به استانداردهای مورد نظر سازمان بازرسی هر منطقه برسانیم.

در حال حاضر دولت ایران استفاده از دو تکنولوژی DPF و EEV را تصویب کرده است. به نظر شما تفاوت بین این دو چیست و کارایی کدام‌یک در بازار ایران نسبت به دیگری بیشتر است؟ آیا تکنولوژی EEV در اروپا مورد استفاده قرار می‌گیرد؟

شرکت اسکانیا از هر دو تکنولوژی برخوردار است و این تکنولوژی‌ها تازگی ندارند اما از آن‌جا که شهرهای ایران از سطح دریا بالاتر هستند و درصد سولفور سوخت در ایران بالاست، تکنولوژی EEV در ایران جواب نخواهد داد، از این رو دولت ایران استفاده از تکنولوژی یورو ۴ به همراه DPF را تصویب کرده است تا هم سطح سولفور را کاهش دهد و هم در شرایط جغرافیایی ایران کارایی داشته باشد. می‌توان برای یورو ۴ به همراه DPF از کلمه یورو ۶ منفی استفاده کرد، چرا که درصد دوده آن معادل صفر خواهد بود. تنها به دلیل بالا بودن درصد سولفور نمی‌توانیم از یورو ۶ استفاده کنیم.

و سخن پایانی؟

در نظر داریم در آینده عقاب‌افشان را به بزرگ‌ترین شریک اسکانیا در دنیا تبدیل کنیم.

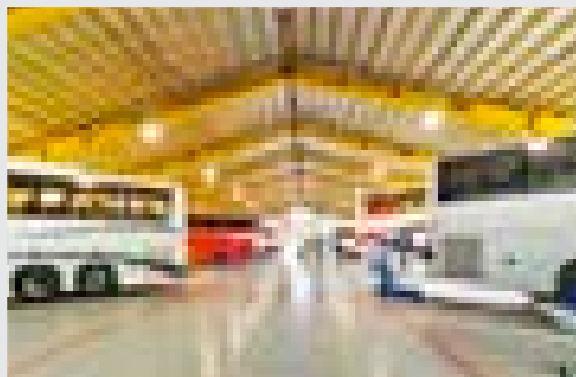


قابل توجه مالکان و رانندگان محترم اتوبوس های عقاب - اسکانیا

شرکت عقاب افشان، تولیدکننده اتوبوس های عقاب - اسکانیا، در نظر دارد در راستای ارتقای ایمنی سفرهای جاده‌ای، 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 بهره‌مند 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



صنعت خودروسازی دنیا با آغاز سال نو به روز می شود

پیشرفته ترین خودروهای سال ۲۰۱۷ جهان

مرسدس کلاس E ۲۰۱۷

یکی از بهترین گزینه های خرید برای علاقه مندان به تکنولوژی که قیمت پایه آن ۵۲ هزار و ۱۵۰ دلار است. موتور گازسوز این خودرو قدرت ۲۴۱ اسب بخار دارد. سرعت این خودرو تنها در ۶/۲ ثانیه به ۶۰ مایل در ساعت می رسد و ۹ دنده اتوماتیک دارد. این خودرو قابلیت به نام Drive Pilot دارد که می تواند به صورت خودران تا ۱۳۰ مایل در ساعت براند. این خودرو همچنین با استفاده از قابلیت Steering Pilot امکان هدایت و راندن در سرعت بالای ۸۱ مایل در ساعت را حتی زمانی که خطوط جاده کاملاً مشخص نیست، می دهد. درست مانند قابلیت Summon در خودروهای تسلا، مالکان این مرسدس جدید می توانند از اپلیکیشن ویژه ای روی موبایل هوشمندشان استفاده کنند که امکان پارک خودکار خودرو و بیرون آمدن خودکار از جای پارک را به کاربران می دهد. این خودرو همچنین از سیستم راداری بهره می برد که به صورت مداوم نقاط کور را دنبال کرده و نشانه های هشدار را روی نمایشگری در آینه خودرو نمایش می دهد. این خودرو ۶۴ حالت روشنایی داخلی دارد و کنسول جلوی آن مجهز به یک داکت شارژ بی سیم و همچنین یک نمایشگر لمسی برای سرگرمی و نمایش اطلاعات است که با فرمان صوتی کار می کند.

سال نوی میلادی از راه می رسد. نو شدن تقویمی که احتمالاً به روزرسانی هایی را در حوزه های مختلف به خصوص خودروها به همراه خواهد داشت. برای آتیه ای که به دنبال خودروهای سواری سبک، کوچک و البته هوشمندتر هستند، سال ۲۰۱۷ زمان خوبی برای خرید است. درست به همین دلیل هم مجله بیزینس اینسایدر به تازگی بهترین خودروهای هوشمند سال ۲۰۱۷ که بیشترین بهره را از تکنولوژی های جدید برده اند، بررسی و معرفی کرده است.



تسلا مدل S

این خودرو از نظر سخت افزاری کاملاً خودران است. به این ترتیب مدل S که در سال آینده میلادی روانه بازار می شود، از قابلیت های اتوپایلوت جدیدی بهره می برد و می تواند به صورت کاملاً خودران به جاده ها برود. قابلیت اتوپایلوت پیشرفته این امکان را به خودرو می دهد تا سرعتش را با شرایط ترافیکی هماهنگ کند، به صورت خودکار لاین و مسیر حرکتش را بدون نیاز به عملکرد راننده تغییر دهد و به صورت خودکار پارک شود. این خودرو همچنین می تواند در اطراف اشیاء در محیط پیچیده تر هم مانور بدهد و با احضار کردن راننده از طریق اپلیکیشن به راحتی پیدا شود. با دریافت مجوزهای قانونی حالا این خودرو در حالت کاملاً خودران می تواند در



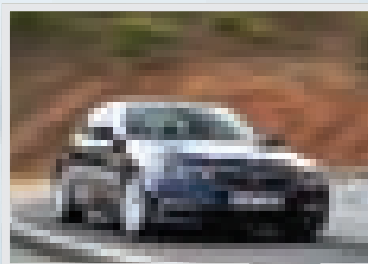
لینکلن MKZ ۲۰۱۷

این خودرو قابلیت‌های نیمه‌خودران را در اختیار رانندگانش قرار می‌دهد و از موتور توربوی ۲۴۵ اسب بخار بهره می‌برد. قیمت پایه این خودرو ۳۵ هزار و ۱۷۰ دلار است. لینکلن MKZ از امکان کروزر کنترل بهره می‌برد که به آن امکان رانندگی «توقف و راندن» در ترافیک را می‌دهد. قابلیت Pre-Collision Assist این خودرو به جلوگیری از برخورد و تصادفات کمک می‌کند و دستیار هوشمند پارک آن با استفاده از حسگرهای اولتراسونیک پارک موازی و کنار خیابان را راحت‌تر می‌کند. سیستم صوتی این خودرو با استفاده از ۱۴ بلندگو و ۲۰ حالت پخش متفاوت می‌تواند نظر بسیاری از خریداران را به خودش جلب کند.

آئودی A4 ۲۰۱۷

این خودرو هم از سیستم کروزر کنترل بهره می‌برد و به همین دلیل این امکان را به راننده می‌دهد که هنگام ترافیک و سرعت حدود ۴۰ مایل در هر ساعت، فقط به صندلی‌اش تکیه داده و استراحت کند. این خودرو با قدرت ۲۵۲ اسب بخار، با قیمت پایه ۳۴ هزار و ۹۰۰ دلار عرضه می‌شود. این خودرو مجهز به نمایشگر لمسی ۱۲/۳ اینچی است که برای سرگرمی‌های چندرسانه‌ای مورد استفاده قرار می‌گیرد. یک نمایشگر ۸/۳ اینچی هم برای سیستم‌های اطلاع‌رسانی این خودرو وجود دارد. این خودرو هم از قابلیت‌های نیمه‌خودران بهره می‌برد.

مورد استفاده قرار بگیرد. این خودرو همچنین از قابلیت Active Lane Keeping Assist هم بهره می‌برد که از راننده شدن خودرو از مسیر جلوگیری می‌کند. سیستم هشدار خروج از مسیر این خودرو در سرعت بین ۴۰ تا ۱۳۰ مایل در ساعت فعال می‌شود.



جاده‌ها و خیابان‌های شهری و روستایی حتی بدون خطوط جاده‌ای مشخص براند و به خوبی چهارراه‌ها و تقاطع‌ها را مدیریت کند. مدل S با یک نمایشگر لمسی بزرگ ۱۷ اینچی روانه بازار می‌شود که در واقع نقش مرکز کنترل برای هدایت، سرگرمی‌های چندرسانه‌ای، ادغام با موبایل‌های هوشمند و شرایط آب و هوایی را دارد. تنها با لمس یک کلید روی این نمایشگر می‌توان حالت سقف تمام شیشه‌ای و پانورامیک این خودرو را فعال کرد و از مناظر بیرون لذت برد. این خودروی الکتریکی در هر بار شارژ می‌تواند تا ۳۱۵ مایل براند و تنها در ۲ و نیم ثانیه سرعتش را به ۶۰ مایل در ساعت برساند.

بامو سری ۵

این خودرو قرار است از ماه فوریه آینده با قیمت پایه ۶۰ هزار و ۹۰۰ دلار به بازار عرضه شود. این خودرو در دو مدل عرضه می‌شود: مدل 530i که ۲۴۸ اسب بخار قدرت دارد و مدل 540i که قدرتش به ۳۳۵ اسب بخار می‌رسد. بی‌ام‌و سری ۵ از امکانات تکنولوژیک فراوانی بهره می‌برد. این خودرو دارای امکان کروزر کنترل دینامیک برای سرعت بین ۱۹ تا ۱۳۰ مایل در ساعت است که می‌تواند حتی در شرایط ترافیک سنگین هم

بامو سری ۵ مجهز به نمایشگر لمسی ۱۰/۲۵ اینچی است که با فرمان‌های صوتی سازگاری دارد و با استفاده از حرکات اشاره دست هم کار می‌کند. این خودرو همچنین از یک نمایشگر بازشونده هم بهره می‌برد که اطلاعات اولیه و ضروری در زمان رانندگی مانند سرعت و هشدارها را نمایش می‌دهد. این خودرو هم امکان پارک خودکار از راه دور را به رانندگانش می‌دهد.

اسکانیا

علم و فناوری

گردشگر

فرهنگ و هنر

سلامت

ورزش

News

آلاینده‌ها و تکنولوژی‌های کنترل آنها در خودرو (بخش سوم)

مبدل‌های کاتالیستی انتخابی (SCR)



سیدمه‌رانی
کارشناس مرکز تحقیق و توسعه

بسیاری از فرآورده‌های جانبی تولید شده طی فرآیند احتراق در موتور دیزل را می‌توان با بهینه‌سازی احتراق در سیستم مدیریت موتور به حداقل رساند. اما میزان اکسیدهای نیتروژن (NO_x) را نمی‌توان به آسانی کاهش داد و در عین حال، استاندارد مصرف سوخت و عملکرد را حفظ کرد، مگر آنکه گازهای خروجی پس از خروج از موتور پاکسازی شوند. به منظور کاهش سطح آلاینده‌های اکسیدهای نیتروژن و نیز رعایت الزامات مربوط به آلاینده‌ها، از سیستم مبدل کاهش کاتالیستی انتخابی (Selective Catalytic Reduction-SCR) استفاده می‌گردد. در مبدل کاهش کاتالیستی انتخابی، ماده احیاکننده که مخلوطی از اوره و آب است در اثر گرما واکنش می‌دهد و به بخار آمونیاک تبدیل می‌شود. مخلوط بخار آمونیاک با هوای فشرده، غباری مرکب از ذرات ریز را تشکیل می‌دهد. اندازه‌گیری و تزریق احیاکننده و هوای فشرده توسط یک سیستم کنترل الکترونیکی (شامل کنترل یونیت، سنسورها، سوپاپ‌ها و یک پمپ) انجام می‌شود. این غبار به درون گازهای خروجی تزریق می‌گردد. آمونیاک با اکسیدهای نیتروژن موجود در گازهای خروجی واکنش داده آنها را به نیتروژن و آب تجزیه می‌کند. این امر بدان معناست که آلاینده‌های اکسیدهای نیتروژن تا حد قابل توجهی کاهش می‌یابد.

مقدمه

از آنجا که موتورهای دیزل، رقیق‌سوز هستند مقدار آلاینده‌های CO و HC خروجی از آنها به مراتب کمتر از موتورهای اشتعال جرقه‌ای است. به طور کلی، آلاینده‌های عمده خروجی از موتور دیزل، ذرات معلق و اکسیدهای نیتروژن (NO_x) هستند که با هم رابطه عکس دارند؛ به طوری که هنگام کارکرد موتور قبل از گرم شدن آن، میزان NO_x تولیدی کم و مقدار ذرات معلق زیاد است اما در دماهای بالا که احتراق کامل تر روی می‌دهد، عکس این قضیه صادق است. از آنجا که کنترل بار در موتور دیزل با کنترل نسبت هوا به سوخت انجام می‌شود، این عامل نقش مهمی در میزان آلاینده‌ها دارد. با افزایش میزان اکسیژن در مخلوط هوا و سوخت، اکسیدهای نیتروژن (NO_x) تولید می‌شوند که از آلاینده‌های سمی و از عوامل اصلی باران‌های اسیدی هستند. به همین دلیل از سیستم کاهش کاتالیستی انتخابی (SCR) در موتورهای دیزل برای کاهش میزان اکسیدهای نیتروژن ناشی از احتراق استفاده می‌گردد. استفاده از تکنولوژی SCR در ساخت موتورهای دیزل سنگین از اواسط دهه ۸۰ میلادی رایج شد. امروزه این روش متداول‌ترین روش بین سازندگان خودروهای دیزل است که قوانین استانداردهای آلاینده‌ها، آنان را ملزم به رعایت الزامات ارائه شده می‌کند. تمام سازنده‌های

اروپایی هم‌اکنون از ترکیب اوره و آب با نام تجاری AdBlue تحت استاندارد DIN 70070 کشور آلمان و استاندارد ISO 22241 به عنوان کاهنده در این روش استفاده می‌کنند [۱].

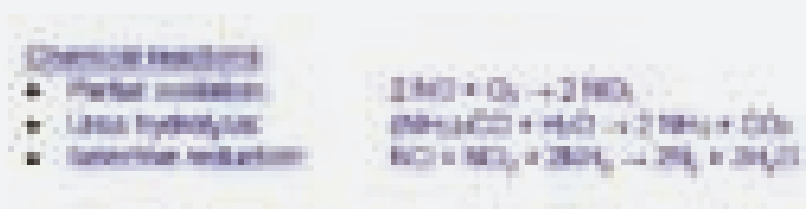
کاهش کاتالیستی انتخابی (SCR)

با توجه به حجم بالای گازهای خروجی از موتور دیزل یک وسیله سنگین نسبت به موتور بنزینی، به دلیل نوع موتور، توان بالاتر و ساعت کاری بیشتر موتورهای دیزل، استفاده از مبدل‌های کاتالیزوری پایه فلزی تشریح شده در بخش‌های قبلی در موتورهای دیزل به هیچ وجه صرفه اقتصادی ندارد، زیرا فلزات داخل این مبدل‌ها کمیاب و گران هستند. در روش کاهش کاتالیستی انتخابی (SCR)، ابتدا مونوکسید نیتروژن (NO) در داخل یک کاتالیزور، پیش‌اکسید (Partial Oxidation) می‌شود تا مقداری از آن تبدیل به دی‌اکسید نیتروژن (NO_2) شود، سپس در داخل محفظه کاتالیزور سرامیکی دیگری، مونوکسید نیتروژن و دی‌اکسید نیتروژن با ماده آمونیاک (NH_3) واکنش می‌دهند (Selective Reduction) که حاصل این فرآیند آب و نیتروژن است که هر دو بی‌ضررند. این پیش‌اکسید به دلیل آن است که اگر مقدار مونوکسید نیتروژن و دی‌اکسید نیتروژن با هم برابر باشد سرعت واکنش کلی به

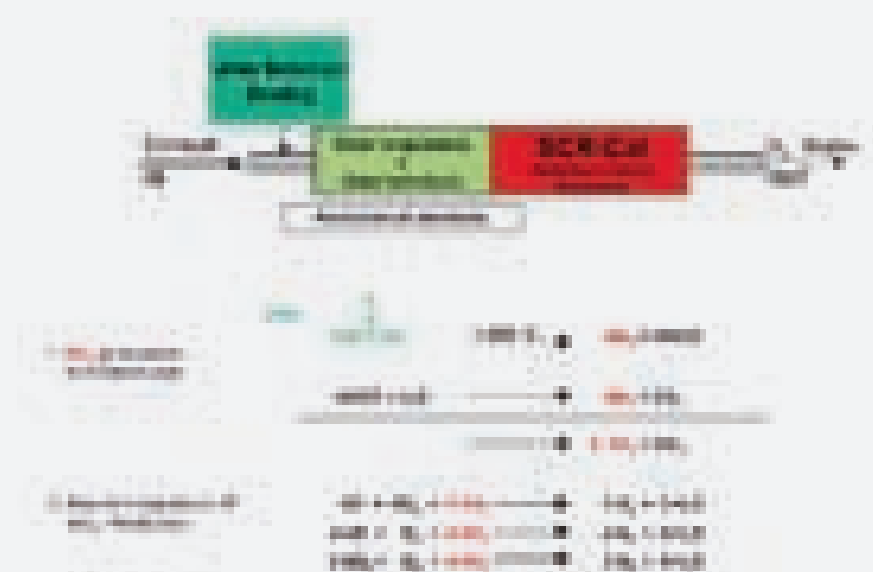
واکنش‌ها به صورت زیر است:

دهد که در این صورت مونوکسید نیتروژن باقی می ماند و سرعت واکنش کم می شود [۲]. معادله

حداکثر می رسد. لازم به ذکر است که دی اکسید نیتروژن به تنهایی هم می تواند با آمونیاک واکنش



در شکل ۱، تمام فرآیندهای شیمیایی در هر مرحله نشان داده شده است [۳].



شکل ۱- فرآیندهای شیمیایی مراحل مختلف کاهش کاتالیستی انتخابی

[۵]. این محلول یک ترکیب بی خطر، غیر سمی و غیر قابل اشتعال است. مصرف ادبلو حدود ۵ درصد مصرف سوخت دیزل است، به همین دلیل مخزن ذخیره آن خیلی کوچک تر از مخزن گازوئیل است. این محلول یک مایع مصرفی در قسمت کاهش کاتالیست انتخابی (SCR) خودروهای دیزل است و میزان گازهای سمی اکسیدهای نیتروژن (NOx) را تا حد زیادی کاهش می دهد. ادبلو هم اکنون با نام تجاری AUS32 (Aqueous Urea Solution 32.5%) نیز شناخته می شود. ادبلو ماده ای است که اگر روی معابر ریخته شود باید کاملاً آن را با آب شست، زیرا اثر خوردندگی آن باعث خرابی

و با فرمول $(\text{NH}_2)_2\text{CO}$ با پایه ارگانیک است. اولین بار فردریش وهلر (Friedrich Wöhler) شیمیدان آلمانی موفق شد تا از یک ترکیب غیر آلی به نام سیانات آمونیوم، اوره را به دست آورد [۴].

AdBlue/DEF

آدبلو (AdBlue) یا مایع اگزوز دیزل (Diesel Exhaust Fluid) یک محلول اوره است که از ۳۲/۵ درصد اوره خالص و ۶۷/۵ درصد آب دیونیزه تشکیل شده است. آدبلو به طور گسترده در خودروهای دیزل با استاندارد آلایندگی یورو ۴، یورو ۵ و یورو ۶ مورد استفاده قرار می گیرد

آمونیاک ماده ای بسیار سمی و خطرناک به شمار می رود. حمل و نقل و استفاده از این ماده مستلزم مراقبت های ویژه و تدابیر حفاظتی بسیار بالایی است. پس بهتر است از ماده ای به عنوان کاهنده استفاده شود که خطرات کمتری برای سلامتی انسان در پی داشته باشد. مناسب ترین ماده، اوره است. اگر اوره در داخل محیطی بسته تحت دما و فشار بالا قرار گیرد تبدیل به آمونیاک می شود. از آنجا که اوره در فاز جامد است و نمی توان به تنهایی آن را به کار برد و با گازهای خروجی موتور ترکیب کرد، از محلول اوره در آب استفاده می کنند. اوره ماده ای شیمیایی به نام کربونیل دی آمید (Carbonyl Diamide)

سطوح بتنی و امثال آن می شود. مصرف ادبلو به دور کاری موتور و توان تولیدی آن بستگی دارد، زیرا هر چه توان تولیدی یا دور موتور بالاتر باشد حجم دوده های خروجی نیز بیشتر می شود و برای کاهش میزان اکسیدهای نیتروژن آن مقدار بیشتری کاهنده لازم است [۲]. واکنش زیر تبدیل محلول اوره به آمونیاک را نشان می دهد:

پیش تر از این روش برای کاهش آلاینده گی گازهای خروجی توربین گاز نیروگاه ها و همچنین کوره های سوزاندن زباله ها استفاده شده و کارآیی آن به اثبات رسیده است. البته از مواد دیگری مانند آمونیوم کربامات هم برای تولید آمونیاک می توان استفاده کرد [۴]. اشتباه رایج بیشتر مردم و رانندگان در مورد این ماده

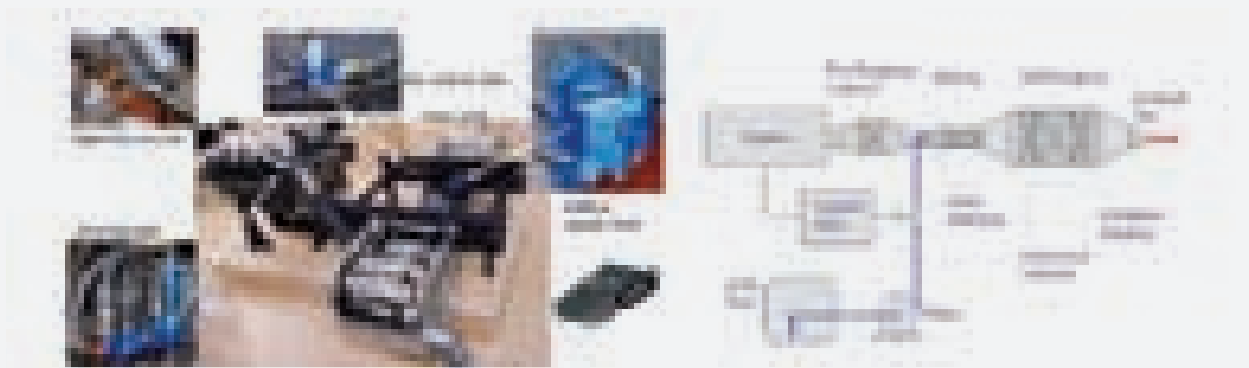
این است که فکر می کنند این محلول نوعی افزودنی به سوخت خودرو است اما این ماده مخزنی جداگانه برای ذخیره در خودروهای دیزل دارد تا به طور مستقیم درون گازهای اگزوز اسپری گردد. به همین دلیل مایع ادبلو هیچ گاه به سوخت اضافه یا با آن مخلوط نمی شود.

اجزای یک سیستم SCR

در شکل ۲- الف شمای کلی قرارگیری اجزای یک سیستم SCR نشان داده شده است. دود خروجی از موتور ابتدا وارد پیش کاتالیزور اکسیدکننده می شود. در آنجا مقداری از مونوکسید نیتروژن به دی اکسید نیتروژن تبدیل می گردد. همچنین مقداری از هیدروکربن های نسوخته، اکسید و تبدیل به دی اکسید کربن و

آب می شوند. سپس خروجی این مرحله وارد محفظه ای می شود و محلول ادبلو در آن اسپری می گردد. ادبلو طی فرآیند هیدرولیز به آمونیاک و دی اکسید کربن تجزیه می شود و آمونیاک و اکسیدهای نیتروژن در داخل کاتالیزور با یکدیگر واکنش می دهند و مقدار اکسیدهای نیتروژن دود خروجی معمولاً بین ۷۰ تا ۹۰ درصد کاهش می یابد. در ضمن مقدار هیدروکربن های نسوخته و مونوکسید کربن نیز کاهش می یابد.

این نوع کاهش آلاینده ها مناسب ترین روش برای رسیدن به استانداردهای آلاینده گی خودروهای دیزل است. انجمن خودروسازان اروپایی نیز این روش را مناسب ترین و بادوام ترین روش کاهش آلاینده ها می داند [۴]. در شکل ۲- ب اجزای کامل یک سیستم کاهش آلاینده ها به روش SCR by AdBlue نشان داده شده است [۳].



شکل ۲- الف. شمای کلی قرارگیری اجزای سیستم SCR شکل ۲- ب. اجزای کامل یک سیستم کاهش آلاینده گی به روش SCR توسط AdBlue



۱- واحد ذخیره اوره:

این واحد شامل مخزن ذخیره اوره (Urea Tank)، سنسور سنجش سطح اوره داخل مخزن (Level Sensor)، سنسور سنجش دمای مایع داخل مخزن (Temperature Sensor)، المنتهای گرمایش مخزن و لوله‌ها (Heating of Tank and Pipes) و لوله‌های رابط بین مخزن (Urea Pipes) است. سنسور سنجش سطح اوره همانند سنسور سوخت عمل می‌کند و با نشان دادن یک علامت به راننده، او را از سطح مایع داخل مخزن مطلع می‌سازد. سنسور دما، دمای مایع را به واحد کنترل الکترونیکی گزارش می‌دهد و واحد کنترل الکترونیکی در صورتی که دما از ۱۱- درجه سانتیگراد کمتر باشد با فعال کردن المنت گرمایشی، دمای مایع داخل مخزن را بالا می‌برد تا از یخ زدن آن جلوگیری کند. این ویژگی برای کشورهای شمال اروپا و کانادا و قسمت‌های سردسیر الزامی است [۳].

۲- سیستم پاشش اوره:

این سیستم شامل واحد تأمین اوره (Urea Supply Unit)، واحد تعیین میزان اوره (Dosing Unit)، سیستم کنترلر نیوماتیک پاشش (Compressed Air Controller)، سنسورها (Sensors)، نازل (Nozzle) و واحد کنترل الکترونیکی (ECU) است [۳].

۳- واحد کاهنده کاتالیستی:

این واحد شامل مبدل کاتالیزوری (Catalytic Converter) است که در بخش‌های قبلی مقاله توضیح داده شد. قسمت قاب و فریم برای اتصال مبدل به شاسی و بخش Flow Distribution برای هدایت جریان با سرعت دلخواه به داخل محفظه کاتالیست است. سایر اجزا همانند یک مجموعه عادی است. امروزه در خودروهایی که این سیستم در

آنها تعبیه شده است، نشانگری در کنار نشانگر سوخت به عنوان DEF قرار می‌گیرد که سطح مایع ادبلو را نشان می‌دهد [۳].

نتیجه‌گیری:

سیستم کاهش کاتالیستی انتخابی (SCR)، مؤثرترین و در عین حال کم‌هزینه‌ترین روش برای کنترل انتشار اکسیدهای نیتروژن به شمار می‌رود که به طور گسترده در جهان از آن استفاده می‌شود. مزایای استفاده از این سیستم شامل موارد زیر است:

- کاهش انتشار NO_x به میزان ۷۰-۹۰ درصد

میزان ۳۰-۵۰ درصد

به منظور کاهش میزان انتشار آلاینده‌ها و رفع معضل آلودگی هوا، می‌توان از فیلتر ذرات معلق دیزل (DPF) در ترکیب با سامانه کاهش کاتالیستی انتخابی (SCR) استفاده کرد.

در حال حاضر اتوبوس‌های شرکت تولیدی و صنعتی عقاب افشان مجهز به سامانه کاهش کاتالیستی انتخابی (SCR) و فیلتر ذرات معلق دیزل (DPF) هستند که این امر موجب بهینه‌سازی عملکرد سیستم انتقال قدرت اتوبوس و کاهش مصرف سوخت به پایین‌ترین حد ممکن و کاهش آلاینده‌های خروجی از اگزوز شده است.



در بخش بعدی این مقاله در آینده به معرفی و بررسی ساختار و عملکرد سیستم فیلتر ذرات معلق دیزل (DPF) پرداخته می‌شود.

- کاهش انتشار HC و CO به میزان ۵۰-۹۰ درصد
- کاهش انتشار PM (Particulate Matter) به

DEER Conference, 24 - 28 August, Newport, RI.

[4]- Dr. Trautwein W.P. (2002-2003). AdBlue as a Reducing Agent for the Decrease of NOx Emissions from Diesel Engines of Commercial Vehicles. DGMK-Research Report 616-1. 29.

[5]- <http://fa.wikipedia.org>

کاتالیستی (SCR) با کمک محلول ترکیبی آب اوره (AdBlue)، پروژه مقطع کارشناسی، دانشگاه سمنان، ۱۳۹۰.

[3]- Dr.-Ing. Wolfgang F, Dr.-Ing. Hühwohl G. & Dr. rer. nat. Bernd M. (2003). SCR Systems for Heavy Duty Trucks: Progress Towards Meeting Euro 4 Emission Standards in 2005. In: 9th

منابع:

[۱]- مجید فقیهی، احسان: «مدلسازی و بهینه‌سازی سیستم SCR برای کاهش آلاینده‌ی موتور دیزل»، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه خواجه نصیرالدین طوسی، ۱۳۸۹.

[۲]- انصاری، حمیدرضا: «کاهش آلاینده‌ی خودروهای دیزل توسط سیستم کاهش

از سوی وزیر راه و در نخستین نمایشگاه بین‌المللی راهداری صورت گرفت:

اعطای جایزه برترین شرکت تولیدی به «عقاب افشان»



نخستین نمایشگاه بین‌المللی

«راهداری، راهسازی، حمل و

نقل و صنایع وابسته» با حضور

۱۱۵ شرکت مرتبط با حمل و

نقل و راهداری از ۲۸ تا ۳۰ آذر

در مصلی تهران برگزار شد. این

نمایشگاه به همت وزارت راه و

شهرداری، سازمان راهداری و

حمل و نقل جاده‌ای و با حمایت و

مشارکت سازمان جهانی راه و حمل

و نقل (Piar) دایر شد و علاوه بر

وزارتخانه‌ها و سازمان‌ها، ده‌ها

شرکت داخلی و خارجی، نوین‌ترین

و جدیدترین تولیدات و خدمات

خود را ارائه کردند.

در این رویداد، انواع ماشین‌آلات

و صنایع راهسازی، پل‌سازی،

تونل‌سازی، دستگاه‌های مختلف

خدمات راهداری شامل لودر،

بلدوزر، گریدر، ماشین‌های

برف‌روب و ماشین‌های امداد

جاده‌ای، دستگاه‌ها و صنایع مربوط

به بهسازی جاده‌ها، آسفالت و

روکش خیابان‌ها و جاده‌ها، علایم

راهنمایی جاده‌ها و دیگر صنایع

مرتبط با راهسازی، راهداری

و حمل و نقل در معرض دید

علاقه‌مندان قرار گرفت.

دستیابی به خودکفایی ملی

و توسعه صنعت راهسازی و

راهداری کشور، شناخت موانع و

علل عدم توسعه‌یافتگی صنعت

تولید محصولات راهسازی و

راهداری در کشور، شناسایی

نیازهای اجرایی در توسعه صنعت

راهسازی و راهداری کشور،

نوسازی و تقویت مزیت‌های

رقابتی صنعت راهسازی و

راهداری کشور، ایجاد اشتغال

مولد در صنعت راهسازی و

راهداری کشور، ارتقای بازار

سرمایه در صنعت راهسازی و

راهداری کشور و ارتقای جایگاه

صنعت راهسازی و راهداری در

توسعه صادرات کشور، موضوعات

مورد بحث در این نمایشگاه و

نشست‌های جانبی آن بود.

وزیر راه و شهرسازی:

دوران دولت‌سالاری اقتصادی به پایان رسید

عباس آخوندی در مراسم اختتامیه نخستین نمایشگاه راهسازی، راهداری، حمل‌ونقل و صنایع وابسته در سخنانی بر ضرورت تغییر نگرش نسبت به توسعه ایران و مدیریت اقتصاد کشور تأکید کرد.

وزیر راه و شهرسازی با اشاره به این نکته که تنها ۸۰ میلیارد تومان یعنی یک درصد از بودجه امسال به وزارت راه و شهرسازی تخصیص یافته است، گفت: «می‌خواهیم توسعه زیرساخت‌ها را درون اقتصاد ملی ببریم و برای این اتفاق اقتصاد باید هزینه برگشت سرمایه را تأمین کند.» وی همچنین تصریح کرد: «چه در حوزه راه، چه بندر و چه در بخش‌های هوایی، ریلی و غیره باید از درون اقتصاد ایران را آباد کنیم و اگر قرار باشد وابسته به بودجه ملی باشیم، باید بدانیم ظرفیت آن به دلیل انواع هزینه‌های سربار جاری رو به کاهش است. به همین دلیل علاوه بر حوزه آزادراه‌ها به خصوصی‌سازی توسعه بنادر چابهار و شهیدرجایی اقدام و توسعه فرودگاه امام خمینی را از بودجه عمومی خارج و توسعه ریلی کرمان- سیرجان را به بخش خصوصی واگذار کردیم.»

وزیر راه و شهرسازی بیان کرد: «در حوزه آزادراه‌ها تصریح کرده‌ام که حق مداخله در مدل اقتصادی بخش خصوصی را نداریم و نمی‌توانیم پز خدمت دیگری را بدهیم و به پیامد آن نیز توجه داریم. اگر سرمایه‌گذاری را به بخش خصوصی می‌سپاریم باید

بازگشت سرمایه نیز متعلق به بخش خصوصی باشد چون سیستم یک‌طرفه نیست.»

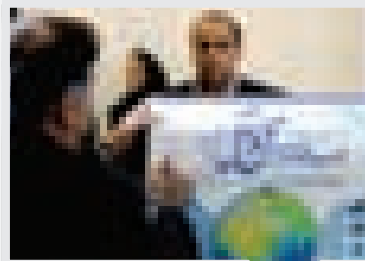
وی همچنین به نوسازی ۶۵ هزار کامیون بالای ۳۵ سال و نوسازی ناوگان جاده‌ای و ریلی اشاره کرد و گفت: «در تمام حوزه‌های حمل‌ونقل و لجستیک هم اعتقاد داریم که امکان سرمایه‌گذاری دولتی در حمل‌ونقل نیست و باید به سمتی برویم که بتوانیم در محیط اقتصاد بازار قدرت رقابت با همتهای خارجی را پیدا کنیم.»

«عقاب افشان» در بین برترین‌های نمایشگاه

شرکت عقاب افشان جایزه برترین شرکت تولیدی حاضر در نمایشگاه راهسازی و راهداری را به خود اختصاص داد. مهندس عبدالله اکبری‌راد به نمایندگی از شرکت عقاب افشان این جایزه را از دکتر آخوندی، وزیر راه و شهرسازی، دریافت کرد. در این مراسم همچنین پوستر دومین نمایشگاه راهسازی، راهداری، حمل‌ونقل و صنایع وابسته که قرار است ۲۶ تا ۲۹ آذرماه ۱۳۹۶ برگزار شود توسط وزیر راه و شهرسازی امضا شد و تندیس و لوح تقدیر نمایشگاه به علی آزاد، رئیس انجمن راهسازی، حجت نقوی، مدیرعامل شرکت نفت و گاز محمدیان و همچنین نماینده قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیاء و مدیرعامل آزادراه خلیج فارس اعطا شد و در بخش دولتی نیز مدیران روابط عمومی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، سازمان بندر و دریانوردی، شرکت ساخت و

اینترنت همراه GPRS به این سامانه مخابره و در پایگاه داده ذخیره می‌شود که بر اساس این اطلاعات، رفتار راننده، شرایط خودرو، موقعیت جاده و ... مورد تجزیه و تحلیل قرار می‌گیرد و در مواقع لزوم، از جمله تحلیل تصادفات، به ناوگان حمل و نقل کشور کمک شایانی می‌کند و در کنترل و مدیریت شرایط، به سیستم‌های مختلف یاری می‌رساند. این سامانه می‌تواند بر رفتار رانندگان، وضعیت خودرو از لحاظ فنی و شرایط جاده نیز نظارت داشته باشد و با برقراری ارتباط مستمر و پیوسته‌ای با سازمان‌های مختلف از جمله سازمان پایانه‌ها و ... می‌توان به افزایش ایمنی و کاهش تصادفات دست یافت. به طور کلی، FMS سیستم بسیار پیچیده‌ای است که به ناوگان اتوبوسرانی بین شهری کشور خدمات مفیدی را ارائه خواهد کرد.

امیرعباس محمدقلی‌پور در مورد تأثیر حضور در نمایشگاه بر شناخت و فرهنگسازی بیشتر گفت: «بیشتر مشتریان ما اعم از مالکان، رانندگان،



در همین رابطه مهندس امیرعباس محمدقلی‌پور، مدیر سامانه هوشمند ناوگان شرکت عقاب افشان که مدرس این کارگاه آموزشی بود، گفت: «سیستم FMS یا Fleet Management System که شرکت عقاب افشان آن را تحت عنوان «سامانه هوشمند ناوگان» اجرا می‌کند کنترل آنلاین و از راه دور خودرو را میسر می‌سازد و به این معناست که کلیه اطلاعات درون خودرو اعم از ارتباط بین بردها، ECU و ... با اطلاعات موقعیت مکانی خودرو که از طریق GPS مشخص می‌گردد علامتگذاری شده، توسط

زیربنای حمل و نقل، راه آهن جمهوری اسلامی، شهر فرودگاهی، راه و شهرسازی استان تهران و راه و شهرسازی استان آذربایجان شرقی مورد تقدیر قرار گرفتند.

رونمایی از نسخه نهایی «سامانه هوشمند ناوگان»

شرکت عقاب افشان در ابتکاری قابل توجه در جریان این نمایشگاه از نسخه نهایی «سامانه هوشمند ناوگان» (FMS) رونمایی کرد و نحوه عملکرد و قابلیت‌های این سیستم هوشمند را در قالب کارگاه آموزشی، به طیف‌های کاری مرتبط با ناوگان حمل و نقل جاده‌ای آموزش داد؛ کارگاهی که اتفاقاً با استقبال روبه‌رو بود. جمعی از مدیران از جمله معاون وزیر راه و رئیس سازمان راهداری، برخی معاونان وزارت راه و شهرسازی، مالکان اتوبوس‌ها، رانندگان، مدیران شرکت‌های مسافربری و ... از این کارگاه بازدید و در آن حضور پیدا کردند.





نقصهای فنی خودروها را گوشزد می‌کنیم و در هر بازه زمانی که در سیستم تعریف شود به خودروهایی که این سامانه را نصب کرده‌اند به صورت آنلاین دیاگ می‌زنیم و بر سلامت فنی خودروها نظارت می‌کنیم. رانندگان گرامی نگرانی نداشته باشند، زیرا تمرکز ما بر سلامت فنی خودروهاست و تلاش‌های ما در راستای بالابردن ایمنی شخص راننده و مسافران صورت می‌پذیرد، و چون راننده نخستین فردی است که در تصادفات احتمالی امکان دارد آسیب ببیند، ما تلاش می‌کنیم اشکالات فنی و مواردی را که به تلفات و تصادفات جاده‌ای می‌انجامد، به حداقل برسانیم و سلامت و ایمنی این عزیزان را افزایش دهیم.»



مدیران شرکت‌های حمل و نقل مسافربری، مدیران عالی وزارتخانه‌ها و به صورت گسترده مردمی که قرار است از این ناوگان عمومی حمل و نقل استفاده کنند برای بازدید به نمایشگاه می‌آیند؛ بنابراین بدیهی است که ما می‌توانیم توضیحات مبسوط و مناسبی در مورد این سامانه هوشمند در اختیار آن‌ها قرار دهیم. ما برای مردم تلاش می‌کنیم و این فضا بهترین فرصت برای گفتگوی رودررو با مردم عزیزمان است؛ می‌توانیم سخنان مردم و کارشناسان را بشنویم و در بهبود کارمان مورد استفاده قرار دهیم.»

این کارشناس با تأکید بر اینکه ما اصلاً قصد کنترل رانندگان را نداریم و این سامانه بیشتر برای خدمت به آن‌هاست، تصریح کرد: «همه ما در حال استفاده از خدمات حمل و نقل عمومی هستیم. من، شما، اقوام و خانواده همه ما همیشه در حال سفر با این وسایل نقلیه عمومی بوده و هستیم. وظیفه و هدف ما گسترش امنیت و ایمنی کلیه مسافران و کسانی است که با خودروها و تولیدات ما سفر می‌کنند و این سامانه قرار نیست «اعمال قانون» کند، زیرا اساساً وظیفه ما اعمال قانون نیست و ما به دنبال سازوکار مناسبی برای ایجاد آرامش و امنیت مسافران و رانندگان عزیزمان هستیم. این سامانه برای اعلام هشدارها، خطرهای و مواردی است که از دید رانندگان ما پنهان می‌ماند. ما به صورت آنلاین و از راه دور به این خودروها هشدارهای خطای فنی خودروها را گزارش می‌دهیم و به رانندگان، مالکان و مدیران شرکتهای مسافربری

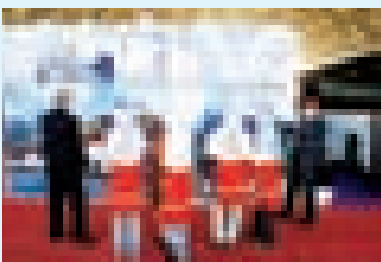
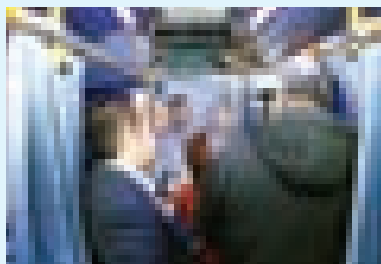
عقاب افشان در نمایشگاه مدیریت بحران



نمایشگاه تجهیزات مقابله با بحران با حضور ۱۳۰ شرکت در محل دائمی مرکز نمایشگاهی شهر آفتاب از ۲۳ تا ۲۶ آذرماه برگزار شد. در این نمایشگاه ۱۲۰ شرکت خصوصی داخلی و ۱۰ شرکت از کشورهای همچون روسیه، چین و آذربایجان حضور داشتند که آخرین تجهیزات و فناوری‌های نوین خود در برابر بحران‌هایی همچون حوادث غیرمترقبه و بلایای طبیعی را در زمینی به مساحت ۲۵ هزار متر مربع به نمایش گذاشتند.

در حاشیه نمایشگاه تجهیزات مقابله با بحران، همایش، جشنواره‌های هنری، رزمایش و کارگاه‌های آموزشی مقابله با بحران نیز برگزار شد. شرکت عقاب افشان هم در این نمایشگاه با ارائه توانمندی‌های خود در ساخت خودروهای امدادی اعم از اتوبوس آمبولانس و اتوبوس انتقال خون و همچنین دیزل ژنراتورهای اسکاتیا حضور داشت.

شرکت عقاب افشان به عنوان اولین شرکت ایرانی تولیدکننده اتوبوس توانسته در عرصه صادرات اتوبوس آمبولانس به کشورهای همسایه عملکرد مطلوبی داشته باشد که آخرین آن صادرات ۳ دستگاه اتوبوس آمبولانس مارال ۴۲۱۲ به کشور عراق بوده است.



اسکانیا

علم و فناوری

گردشگری

فرهنگ و هنر

سلامت

ورزش

News

گفتگو با عبدالرضا شریفیان، مالک و راننده اتوبوس‌های اسکانیا

رانندگان مراقب جان و مال مسافران باشند

عبدالرضا شریفیان
روزنامه‌نگار

عبدالرضا شریفیان اهل استان بوشهر است؛ یک راننده حرفه‌ای که حالاً ۴ اتوبوس اسکانیا دارد. جوان به نظر می‌رسد اما می‌گوید که ۱۳ سال است گواهینامه پایه یک دارد و در جاده‌هاست. مثل همه جنوبی‌ها خونگرم و خوش‌صحبت است اما این موضوع باعث نمی‌شود که او از مشکلات کارش نگوید؛ اینکه هزینه‌های اتوبوس‌داری زیاد است، یا اینکه سواری‌ها کار اتوبوس‌ها را تا حدودی از سکه انداخته‌اند. شریفیان در عین حال یکی از علاقه‌مندان به اتوبوس‌های اسکانیاست.

از کیفیت این اتوبوس‌ها برای‌مان می‌گوید و از اینکه اخیراً یک اتوبوس غیر اسکانیایش را فروخته و اسکانیا خریده است. او به همه راننده‌های اتوبوس‌ها توصیه می‌کند که مراقب جان و مال مسافران باشند تا روز به روز اعتماد بیرونی به این حرفه و شغل بیشتر شود. گفتگوی کالسه سبز با این راننده و مالک اتوبوس اسکانیا را در ادامه بخوانید.

کمی از خودتان و گذشته‌تان بگویید.

من عبدالرضا شریفیان هستم و از سال ۸۲ گواهینامه پایه یک رانندگی دارم. ما به صورت خانوادگی از قدیم/الایام به شغل رانندگی مشغول بوده‌ایم. تقریباً ۷ سالی است بیشتر اتوبوس‌داری می‌کنیم تا اتوبوس‌رانی که البته این دو از هم جدا نیستند. هم‌اکنون ۴ اتوبوس اسکانیا داریم که در خط بوشهر-آبادان و بالعکس فعال هستند و به مسافران عزیز خدمت‌رسانی می‌کنند.

از شغل و درآمد شغل‌تان راضی هستید؟

۴ اتوبوسی که ما امروز داریم حاصل یک عمر تلاش و زحمت مرحوم پدر ماست، و گر نه با شرایطی که الان حاکم است خیلی نمی‌شود پس‌اندازی کرد تا کارمان را گسترش دهیم.

منظورتان چیست؟

نه اینکه ناراضی باشم اما اتوبوس‌داری مثل گذشته یک شغل پول‌ساز نیست. امروز قیمت اتوبوس‌ها به خاطر کیفیت ساخت و تکنولوژی که دارند چندین برابر گذشته است اما آیا درآمد حاصل از کار ما هم چند برابر گذشته شده است؟ متأسفانه امروز نسبت عرضه و تقاضا در سیستم اتوبوس‌رانی کشور هم‌تراز با هم نیست. یادم هست چند سال پیش کرایه تهران-بوشهر ۹ هزار تومان بود؛ ما با اتوبوس پر می‌آمدیم و پر هم برمی‌گشتیم. شرایط خوب بود و

برای ما کار کردن توجیه اقتصادی داشت، اما امروز مثلاً کرایه آبادان - بوشهر ۲۰ هزار تومان است. شما در نظر بگیرید اگر یک خانواده ۴ نفره بخواهد این مسیر را با اتوبوس برود باید ۸۰ هزار تومان رفت و ۸۰ هزار تومان هم برگشت فقط هزینه کرایه بدهد که برایش قطعاً خوشایند نیست. همین خانواده به هر شکلی یک پراید تهیه می‌کند؛ با نصف این پول بنزین می‌خرد و آنطور هم که دوست دارد مسیرش را طی می‌کند. می‌خواهم بگویم شرایط با گذشته خیلی فرق کرده اما همیشه خدا را شکر می‌کنیم و اظهار ناراضیتی هم نمی‌کنیم.

اما قبول دارید که ارایه خدمات خوب و مطلوب هم در جذب مشتری شما که همان مسافران هستند تأثیر دارد؟

قطعاً همین‌طور است و این موضوع کاملاً پذیرفتنی است. شما فکر کنید در شرایط امروز دنیا و پیشرفت تکنولوژی ما همچنان از همان اتوبوس‌های قدیمی در ناوگان حمل و نقل جاده‌ای‌مان استفاده می‌کردیم. معلوم است کسی مسافر ما نمی‌شد و جانش را به خطر نمی‌انداخت. بحث من روی هزینه و فایده است. من چند سال پیش لاستیک می‌شلن را برای اتوبوسم ۵۶۰ هزار تومان می‌خریدم اما همین امروز قیمت این لاستیک‌ها به بیش از ۵ میلیون تومان رسیده است. ما می‌دانیم که از چه تکنولوژی به‌روزی داریم بهره





مسافران باشند، باید مراقب سلامت و جان خودش باشد، چون این کار اعتماد مسافران را به استفاده از اتوبوس بیشتر می کند و این قطعاً به نفع ماست. البته بعضاً دیده می شود برخی رانندگان تحت تأثیر شرایط مختلف مراعات برخی مسائل را نمی کنند اما ما از آنجا که سلامت مسافران برایمان اهمیت ویژه ای دارد، کیلومتر و میزان گاز اتوبوس های مان را روی سرعت ۱۱۰ کیلومتر قفل کرده ایم و راننده حتی اگر بخواهد هم نمی تواند بیشتر از این سرعت براند.

چقدر بر اینکه حتماً سرویس و تعمیر اتوبوس های تان در خدمات پس از فروش عقاب افشان انجام شود، تأکید دارید؟

بنده تحت هیچ شرایطی به تعمیرگاه های بین راهی و متفرقه اعتقاد ندارم و همیشه از نمایندگی های مجاز استفاده کرده ام. البته در بوشهر ما هنوز نمایندگی عقاب افشان افتتاح نشده اما بنده و همکارانم سال هاست از نمایندگی اصفهان استفاده می کنیم و بسیار هم راضی هستیم.

این رضایت چگونه حاصل شده است؟

برخورد خوب، تخصص، پاسخگویی ۲۴ ساعته، قطعات اصلی، زمانبندی های دقیق و خیلی مسائل دیگر باعث شده من با وجود طولانی بودن مسافت، همیشه از خدمات نمایندگی عقاب افشان در اصفهان استفاده کنم و همه همکاران اسکانیاسوار را هم به این کار توصیه می کنم.

و به عنوان سؤال پایانی، بفرمایید وضعیت جاده های منطقه شما چگونه است؟

به نظرم استان بوشهر در بحث کیفیت جاده ها جزو بهترین استان های کشور است و واقعاً جای تشکر دارد اما خروجی استان ما به سمت استان هرمزگان کیفیت آسفالت و زیرسازی مناسبی ندارد که امیدوارم هرچه سریعتر اصلاح شود.

می بریم اما انتظار داریم وقتی چند میلیارد تومان هزینه ۴ اتوبوس مان می شود، مسؤولان هم تدابیری بیندیشند که بتوانیم به حیاطمان در این شغل ادامه دهیم. همانطور که عرض کردم من از بابت شغلی که دارم ناراضی نیستم اما واقعاً شرایط نسبت به ۵ سال پیش خیلی فرق کرده است.

کمی هم در مورد اتوبوس های اسکانیا صحبت کنید. از شرایط آنها راضی هستید؟

من می توانم بگویم اتوبوس های اسکانیا به خوبی در کشور ما جا افتاده اند و انصافاً وقتی آنها را دست راننده می دهیم خیال مان راحت است. شخصاً با خیلی از همکارانم در مورد کیفیت اتوبوس ها صحبت می کنم و دوست دارم نظر آنها را هم بدانم. امروز شرایط به سمتی می رود که اکثر همکارانم تمایل دارند اتوبوس های خود با برندهای دیگر را بفروشند و اسکانیا بخرند. من خودم این کار را کردم.

فکر می کنید چرا مالکان اتوبوس ها چنین نگاهی دارند؟

به نظرم علت های زیادی دارد و هر کسی از دیدگاه خود به این قضیه نگاه می کند. خود من، هم به خاطر کیفیت موتوری این اتوبوس ها، هم به خاطر استقبال مسافران و هم به خاطر خدمات پس از فروش اسکانیا چنین نگاهی به قضیه پیدا کرده ام. ضمن اینکه هزینه قطعات و خدمات اسکانیا خیلی کمتر از نمونه های دیگر است.

پیشنهادی برای بهتر شدن کیفیت این اتوبوس ها دارید؟

من یک نکته به ذهنم می رسد و آن هم اینکه چون جنوب کشور همیشه دمای هوای بالایی دارد و نیاز است کولر اتوبوس ها قوی تر و بیشتر کار کند، اگر امکان داشته باشد قدری سیستم کولر اتوبوس های اسکانیا را تقویت کنند تا در فصول گرم رضایت بیشتری برای مسافران حاصل شود.

چقدر راننده های تان را به درست راندن و حفظ جان مسافران در جاده ها توصیه می کنید؟

خیلی زیاد. راننده قبل از اینکه مسؤول جان



می توانم بگویم اتوبوس های اسکانیا به خوبی در کشور ما جا افتاده اند و انصافاً وقتی آنها را دست راننده می دهیم خیال مان راحت است. شخصاً با خیلی از همکارانم در مورد کیفیت اتوبوس ها صحبت می کنم و دوست دارم نظر آنها را هم بدانم. امروز شرایط به سمتی می رود که اکثر همکارانم تمایل دارند اتوبوس های خود با برندهای دیگر را بفروشند و اسکانیا بخرند.

گام بزرگ دولت در بهرورسانی ناوگان حمل و نقل هوایی کشور

جدیدترین مدل‌های بوئینگ در آسمان ایران

توان برنامه‌ریزی برای سفرهای بلند را خواهد داشت. همچنین در سبد خرید ایران ۱۵ فروند بوئینگ X-777 قرار گرفته که برنامه‌ریزی برای تولید آن از سال ۲۰۱۱ کلید خورده و هنوز به طور رسمی در بازارهای جهانی عرضه نشده است.

این هواپیمای ۷۰ متری که بوئینگ در آن از نسل جدید موتورها و فناوری‌های داخلی بهره می‌برد، تاکنون از سوی شرکت‌های هواپیمایی مانند لوفت‌هانزا، امارات و قطر سفارش داده شده و حالا ایران‌ایر جدیدترین مشتری آن به حساب می‌آید.

بر اساس تخمین‌های زده شده این هواپیما در سال ۲۰۲۰ به نخستین سفارش دهندگان تحویل خواهد شد و ایران‌ایر نیز احتمالاً از سال ۲۰۲۱ در صف دریافت این هواپیما قرار می‌گیرد.

اصلی‌ترین سبد سفارش هما، به بوئینگ ۷۳۷ اختصاص یافته است. این هواپیما نیز در طول سال‌های گذشته با اضافه شدن فناوری‌های

طبق اطلاعاتی که مدیرعامل ایران‌ایر ارائه کرده، ایران از دو خانواده بوئینگ ۷۳۷ و بوئینگ ۷۷۷ تعداد ۸۰ فروند هواپیما خواهد خرید. دو خانواده‌ای که بوئینگ در سال‌های گذشته تلاش‌های زیادی برای طراحی دوباره آن‌ها و رسیدن مدل‌های جدید در این زمینه به کار بسته است.

نخستین هواپیماهایی که قرار است از طرف بوئینگ به ایران داده شود، از خانواده بوئینگ ۷۷۷ خواهد بود. ایران ۱۵ فروند 300ER-777 و ۱۵ فروند X-777 خریداری خواهد کرد.

مدل 300ER-777 از مدل‌های ابتدایی هواپیماهای بوئینگ در این خانواده هستند. این هواپیما که پهن پیکر بوده و توانایی سفر به مسافت‌های طولانی تا حدود ۱۶ هزار کیلومتر را دارد بین ۳۱۴ تا ۳۹۶ مسافر ظرفیت دارد. بوئینگ این هواپیما را به منظور رقابت با خانواده ایرباس ۳۵۰ عرضه می‌کند که توانسته نظر تعداد زیادی از ایرلاین‌های مطرح جهان را جلب کند. ایران‌ایر با دریافت نخستین بوئینگ‌های ۷۷۷

آذرماه برای فعالان حوزه هوانوردی ایران با اخبار خوبی همراه بود. بالاخره بعد از چندین ماه افت و خیز و مذاکرات طولانی طرفین ایرانی با شرکت‌های سازنده هواپیما، قرارداد خرید ۸۰ هواپیمای بوئینگ با حضور وزیر راه و شهرسازی، مدیر ایران‌ایر و مدیران قراردادهای فروش شرکت بوئینگ در تهران امضا شد. با وجود آنکه ایرباس گام‌های نخست را برای فروش هواپیما به ایران خیلی زودتر از بوئینگ آغاز کرده بود، اما سرانجام این آمریکایی‌ها بودند که توانستند با نهایی کردن توافق فروش، هواپیماهای خود را وارد یک چرخه رسمی کنند. با توجه به اینکه ایران در طول سال‌های گذشته مجوز لازم برای خرید هواپیماهای مسافرتی را نداشته است، قطعاً باز شدن راه برای خرید هواپیما از بوئینگ می‌تواند گزینه‌های متعددی را پیش روی ایرلاین‌های ایرانی بگذارد؛ اما با این وجود ایران‌ایر به عنوان نخستین خریدار هواپیماهای آمریکایی ترجیح داده سبد خرید خود را محدود به دو خانواده از هواپیماهای بوئینگ کند.



هواپیماها برای ایران بسیار ایده‌آل است. هزینه‌های این قرارداد بر اساس فاینانس خارجی تأمین خواهد شد و رقم اعلام شده این قرارداد بر اساس کاتالوگ با آنچه در عمل توافق خواهد شد تفاوت فاحشی خواهد داشت.

ایران اختیار این را خواهد داشت که با فاینانسورهای متعددی وارد مذاکره شده و بر اساس شرایط با هر کدام که بهتر بتواند منافع ما را تأمین کند به توافق برسد. در این قرارداد انتقال تکنولوژی به ایران در زمینه دانش ساخت و نگهداری هواپیما لحاظ شده است و در حال حاضر شرکت‌های دانش بنیان ایرانی با کمپانی‌های هواپیماساز خارجی کارگروه‌های مشترکی را برای ارزیابی انتقال دانش فنی ساخت و تعمیر هواپیما تشکیل داده‌اند. همکاری‌هایی که تنها مختص تکنولوژی ساخت قطعات نیست و می‌تواند در بخش‌های نرم‌افزاری نیز عملی شود.

با این مختصات، کشورمان می‌تواند در زمینه دانش‌های جانبی صنعت هوانوردی نیز حرفی برای گفتن داشته باشد. ناوگان فرسوده هوایی ایران که نیازمند به کارگیری فوری بیش از ۲۰۰ فروند هواپیما می‌باشد با این توافق و همچنین توافقی که با ایرباس به امضا خواهد رسید احیا خواهد شد.

علاوه بر این قرارداد خرید ۲۰ فروند هواپیمای کوتاه بردای تی‌آر نیز در دستور کار قرار داشته و بنا بر این است که به زودی توافق آن نیز امضا شود. از این منظر با در اختیار گرفتن نزدیک به ۲۰۰ هواپیمای دوربرد و کوتاه برد ضمن اینکه می‌توانیم به هاب هوایی منطقه تبدیل شویم، زمینه نوسازی ناوگان هوایی خود را نیز فراهم می‌کنیم. این نوسازی مزیت بزرگ دیگری نیز برای ما خواهد داشت و آن هم سهولت حمل و نقل بین‌المللی مسافران ایرانی در منطقه و جهان است

مسافرانی که به دلیل نبود پروازهای مناسب داخلی، با صرف هزینه‌های هنگفتی سالانه میلیاردها دلار ارز به شرکت‌های هوایی منطقه‌ای و بین‌المللی می‌پردازند و موجب خروج مقادیر معتنابهی ارز از کشور می‌شوند. با نوسازی ناوگان هوایی می‌توان امیدوار بود که این ظرفیت‌های حمل و نقل هوایی منطقه‌ای و بین‌المللی در اختیار شرکت‌های هوایی ایرانی قرار گیرد.

ضمن اینکه شرکت‌های هوایی ایران می‌توانند در فضای رقابت منطقه‌ای و بین‌المللی نیز با رقبای قدرتمند خود هم‌اورد داشته باشند. با صراحت می‌توان گفت که هیچ کشوری در دنیا به اندازه ایران نیاز به خرید هواپیما ندارد و این توافق به همراه قرارداد با ایرباس می‌تواند زمینه‌ساز شکوفایی صنعت هوایی ایران شود. با توجه به منافع متقابلی که در این قراردادها وجود دارد، هم اروپا و هم آمریکا در این زمینه راغب به افزایش همکاری‌ها هستند.

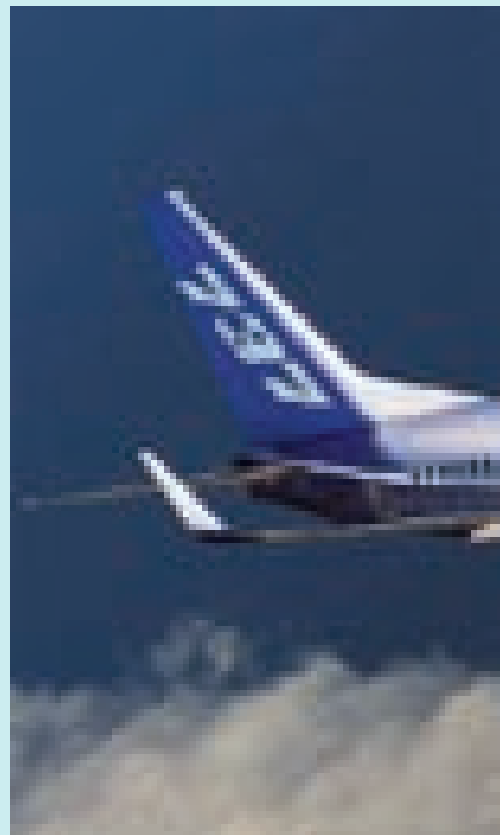
قرارداد ایران و بوئینگ از نگاه علی عابدزاده رئیس سازمان هواپیمایی کشوری

طبق اذعان مقامات بوئینگ و در طول چند ده جلسه صورت گرفته، امضای این قرارداد با موافقت نهایی دولت ایالات متحده امضا شده است. موضوعی که نشان می‌دهد چه دولت فعلی و چه دولت آینده آمریکا تحت فشارهای بین‌المللی و مواضع به حق ایران نمی‌توانند از تعهدات خود سرباز بزنند. توافقی که با بوئینگ داشتیم به لحاظ شرایط قرارداد و قیمت

جدید تکمیل شده و در مدل‌های قدیمی و جدید عرضه می‌شود. بوئینگ ۷۳۷ از خانواده هواپیماهای کوتاه‌برد با بدنه باریک و دو موتور است که در ۱۰ مدل مختلف ساخته شده و بین ۸۵ تا ۲۱۵ مسافر را در خود جای می‌دهد.

ایران ۵۰ فروند از این هواپیما را سفارش داده که عرضه آن‌ها بعد از سال ۲۰۲۰ آغاز خواهد شد. جدیدترین مدل از خانواده ۷۳۷ از سال ۲۰۱۷ به ایرلاین‌های سفارش‌دهنده تحویل می‌شود و این در حالی است که این هواپیما تاکنون ۷۰۰۰ فروند سفارش داشته است.

بوئینگ ۷۳۷ که به منظور رقابت با خانواده ایرباس ۳۲۰ فعالیت می‌کند حدود ۱۵۰ مسافر را در خود جای می‌دهد و برای پروازهای داخلی و منطقه‌ای گزینه‌ای مطلوب به شمار می‌رود تا به این ترتیب ایران‌یر بتواند بخشی از بازار منطقه‌ای خود را که در طول سال‌های گذشته از دست داده بار دیگر پس گیرد.



در هر شرایطی مراقب لاستیک خودروهای مان باشیم

همه ایرادات رایج تایرها در خودرو شما

ترک خوردن

ساختار تایر طوری است که نیاز دارد به صورت مداوم مورد استفاده قرار گیرد تا انعطاف پذیری خود را حفظ کند. البته این به این معنی نیست که تایر استفاده نشده انعطاف پذیری خود را از دست می دهد. مثلاً وقتی برای مدت طولانی خودرو در یک مکان متوقف شده باشد در واقع در این حالت کل نیروی وارد بر قسمت خاصی از تایر تأثیر می گذارد و باعث ایجاد ترک در لاستیک می شود. شاید تا به امروز ترک لاستیک برای شما موردی عادی به نظر می رسید اما ضربه ایمنی در اینگونه تایرها بسیار پایین است و بسیار خطرناک هستند. حتی ممکن است هنگام باد کردن تایر باعث ترکیدن آن شود؛ پس دست به کار شوید و تایر ترک خورده خود را سریع تر تعویض کنید.

تاول زدن

این پدیده زمانی رخ می دهد که تایر شما بیشتر از حد استاندارد باد شده باشد. وقتی که تایر خودروی شما بیشتر از حد مجاز و استاندارد باد شده باشد، هنگام حرکت خودرو و وارد شدن فشار به تایرها که به صورت کلی در حالت حرکت که باعث افزایش دمای لاستیک هم می شود این فشار چندین برابر می شود و لایه های درونی تایر را پاره می کند و باعث ایجاد برجستگی هایی روی سطح آن می شود. البته این موضوع بر اثر پارگی بافت پارچه ای یا سیمی داخل تایر و در نتیجه افت مقاومت آن بخش در برابر فشار

قلوه کن شدن

معمولاً تایر وقتی قلوه کن می شود که فاسد شده باشد. این مورد بیشتر در خودروهای سنگین و شاسی بلند به چشم می خورد چرا که این خودروها برای آفرود و سطوح خشن و ناهموار مورد استفاده قرار می گیرند. زمانی که شما یک تایر فاسد داشته باشید و در سطوح خشن و ناهموار رانندگی کنید باعث خواهد شد که لاستیک شما قلوه کن شود. راه تعمیری برای تایری که فاسد شده است وجود ندارد پس بهتر است اگر لاستیک خودرو شما فاسد شده است آن را بیشتر مورد توجه قرار داده و سریعاً با نمونه های نو تعویض کنید.

پارگی تایر

در واقع پارگی تایر همانند پنچر شدن آن است با این تفاوت که پارگی تایر شامل شکاف های عمیق تر و در بسیاری از موارد طولی تر از پنچر شدن تایر است. می توان با دستگاه هایی که معمولاً در آپاراتی ها موجود می باشد قسمت پاره شده تایر را ذوب کرد و با فشار و حرارت ممتد آن را تعمیر کرد. البته این کار می تواند باعث بهم ریختن بالانس تایر شود. اما در مورد پارگی های بزرگ این کار شدنی نیست هر چند می توان آن را به همین روش تعمیر کرد. اما بهتر است از این کار چشم پوشی کنید و با اطمینان خاطر تایر نو خریداری کنید.

سرهنگ رضاروشنی

تایرها یکی از مهم ترین قسمت های خودرو به شمار می روند چرا که نقطه تماس خودرو با مسیر هستند. به همین خاطر اثر بالایی در کیفیت رانندگی، ایمنی، هندلینگ و خوش فرمانی، شتاب گیری، پایداری، مصرف سوخت و ... دارند. اما چون تایرها معمولاً در هر حالتی باز هم وظیفه خود را به هر شکلی انجام می دهند، بسیار کم مورد توجه قرار می گیرند تا آنجا که حس می کنیم دچار پیروی زودرس و فرسودگی شده اند. پس به دنبال پیدا کردن عیب و یافتن راه حل می رویم. با دیدن فرسودگی زود هنگام تایرها می توان از روی نشانه های ظاهری آن ها تا حدودی به علت وقوع این مشکل پی برد. برای شناسایی یک تایر سالم از تایر خراب و دارای ایراد ابتدا باید با ایرادات رایج تایرها آشنا شوید. در این مقاله به بررسی این موضوع خواهیم پرداخت و شما را با جزئیات زیادی در این مورد آشنا خواهیم کرد.

سوختگی

سوختگی تایر می تواند به دلیل استفاده از تایر با فشار بیش از حد مجاز و یا به دلیل استفاده از تایر با فشار کم باشد. در هر دو حالت سوختگی تایر می تواند باعث ایجاد ترک های عمیق و پاره شدن تایر شود. این امر می تواند منجر به کاهش ایمنی و افزایش هزینه های تعمیرات شود. برای جلوگیری از سوختگی تایر، باید به فشار مناسب تایر توجه داشت و به موقع آن را تعویض کرد.



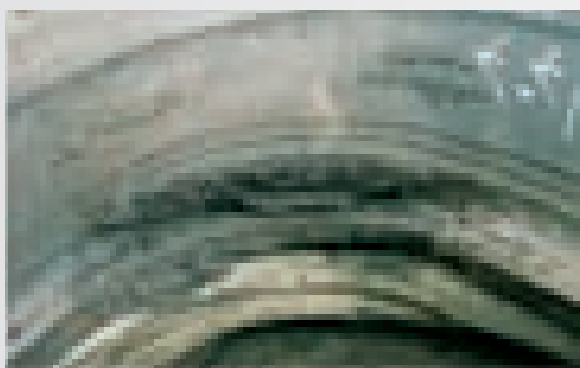
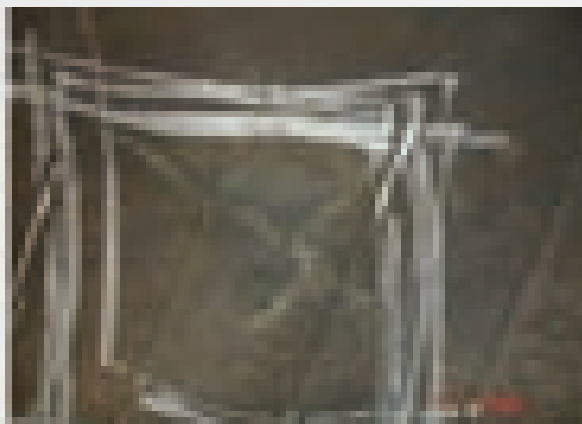
کارگاه

[۲۲]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۲۱ - آذر ماه ۱۳۹۵

ضربه با علائم مشخص خارجی



هوا نیز اتفاق می افتد. این مورد باعث ترکیدن ناگهانی تایر می شود که خطرناک تر از پنچر شدن آن است.

تایر کم باد و یا پنچر

شاید برای شما هم پیش آمده است که تایر خودرو شما کم باد یا حتی پنچر است و شما ساعت ها از آن استفاده می کنید و بعد چند ساعت یا حتی چند روز اقدام به تعمیر آن می کنید. هنگامی که تایر شما خالی از باد باشد در واقع تایر بیشتر از حد خم می شود و در این حالت دو مورد باعث از بین رفتن آن خواهند شد. اول اینکه در صورت کم باد بودن رینگ خودرو پایین تر از سطح استاندارد قرار خواهد گرفت و باعث خورده شدن لاستیک خواهد شد حتی اگر لاستیک نو هم داشته باشید در صورت کم بادی یا پنچری کوچک، انتظار دوام بیشتر از یک هفته از آن نداشته باشید! مورد دوم که کم باد بودن باعث آن می شود فشار بیش از حد به قسمت های ضعیف تر لاستیک است. در این مورد، مشکل مذکور موجب خم شدن بیش از حد و آسیب دیدن لاستیک می شود. پس پیشنهاد ما به شما این است که در صورت کم بادی، تایر خود را با تایر زاپاس تعویض کنید و قید رانندگی با تایر کم باد را بزنید.



اسکانیا

علم و فناوری

گردشگری

فرهنگ و هنر

سلامت

ورزش

News

شرایط مصرف نامناسب

بیرونی از سطح آسفالت، بتن یا آسفالت آلوده (آلودگی از ترافیک یا سایر منابع) می‌تواند باعث خوردگی شود. این خوردگی می‌تواند به دلیل وجود نم، اسیدها، روغن، آب و سایر عوامل آلوده کننده باشد.



بیرون زدن تایر از رینگ

هنگامی که باد تایر شما کم است و تایر تحت فشار شدید و نامناسب مانند دور زدن های ناگهانی قرار گیرد ممکن است تایر به طور کلی از لبه رینگ بیرون بزند. در کل وقتی باد تایر بیش از اندازه است طراحی لبه تایر و لبه رینگ باعث ایجاد مکانیزمی می‌شود که هر چقدر هم باد تایر بیشتر شود چسبندگی این دو به هم بیشتر می‌شود. اما هنگامی که باد آن کمتر از حد استاندارد است، در خودروهای معمولی باعث بیرون زدگی می‌شود و در خودروهایی که برای آفرود و سطوح ناهموار مورد استفاده قرار می‌گیرند، معمولاً باد لاستیک برای چسبندگی بیشتر کمتر از حد معمول است. برای همین در آفرود حرفه‌ای از رینگ‌های «بییدلاگ» استفاده می‌شود تا از بیرون آمدن تایر جلوگیری شود.

شرایط مصرف نامناسب



جدول برقی از مناطق خطر برای شناختن تایر

مناطق خطر	مناطق خطر	مناطق خطر	مناطق خطر	مناطق خطر	مناطق خطر
مناطق خطر	مناطق خطر	مناطق خطر	مناطق خطر	مناطق خطر	مناطق خطر
مناطق خطر	مناطق خطر	مناطق خطر	مناطق خطر	مناطق خطر	مناطق خطر
مناطق خطر	مناطق خطر	مناطق خطر	مناطق خطر	مناطق خطر	مناطق خطر
مناطق خطر	مناطق خطر	مناطق خطر	مناطق خطر	مناطق خطر	مناطق خطر
مناطق خطر	مناطق خطر	مناطق خطر	مناطق خطر	مناطق خطر	مناطق خطر
مناطق خطر	مناطق خطر	مناطق خطر	مناطق خطر	مناطق خطر	مناطق خطر
مناطق خطر	مناطق خطر	مناطق خطر	مناطق خطر	مناطق خطر	مناطق خطر
مناطق خطر	مناطق خطر	مناطق خطر	مناطق خطر	مناطق خطر	مناطق خطر
مناطق خطر	مناطق خطر	مناطق خطر	مناطق خطر	مناطق خطر	مناطق خطر

علم و فناوری

درخشش محققان ایرانی در جهان

زنگ خطر برای اقیانوس‌ها و دریاها

۶ قدم تادستیابی به قوی ترین مغز مصنوعی



اسکاتیا

علم و فناوری

گردشگر

فرهنگ و هنر

سلامت

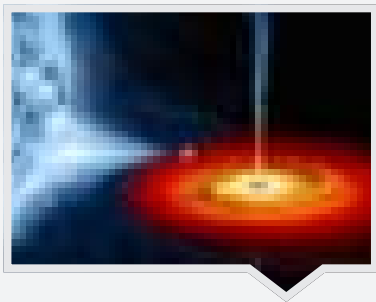
ورزش

News

درخشش محققان ایرانی در جهان

دنیای فناوری و تکنولوژی هر روز شرایط نوینی می‌یابد. این شرایط نوین البته مدیون تحرکات ذهن انسان‌هاست. انسان‌های خلاق که خارج از برخی چهارچوب‌ها می‌اندیشند و برنامهریزی می‌کنند. در ادامه به برخی از اخبار دنیای فناوری اشاره می‌شود:

دارای دسترسی برای ویلچر» افزوده شده است. البته این اطلاعات در حال حاضر برای همه مناطق قابل نمایش نیست زیرا هنوز اطلاعات محدودی در مورد محل‌های دارای دسترسی برای عبور معلولان ارسال شده است.



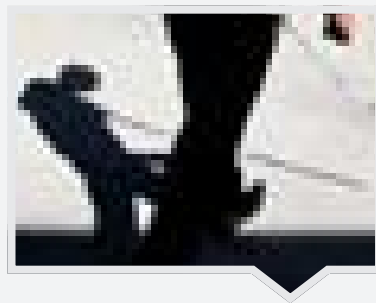
رمزگشایی از سیاهچاله‌ها با کمک محقق ایرانی

یک دانشجوی ایرانی به گروهی از محققان در خلق روشی تازه برای کشف سالانه ۱۰ سیاهچاله جدید در فضا کمک کرد. به این ترتیب تعداد سالانه کشف سیاهچاله‌ها دو برابر می‌شوند.

پروفسور آوری برادریک در دانشگاه واترلو کانادا درباره این تحقیق می‌گوید: با این روش طی ۱۰ سال آتی می‌توان اطلاعات کافی درباره سیاهچاله‌ها جمع‌آوری کرد. به این ترتیب محققان می‌توانند از لحاظ آماری ویژگی‌هایی مانند تعداد سیاهچاله‌ها را تحلیل و بررسی کنند. این اطلاعات به ما کمک می‌کند سیاهچاله‌ها را به شیوه‌ای بهتر مطالعه کنیم.

براساس این تحقیق که در ژورنال آستروفیکال منتشر شده، در روش جدید با ترکیب دو ابزار ستاره‌شناسی استاندارد مورد استفاده امروزی یعنی ریزهمگرایی و تداخل‌سنجی موج رادیویی به معرفی رویکرد جسورانه‌تری برای شناسایی و بررسی سیاهچاله‌ها در تعداد زیاد و به شکل سیستم پرداخته است. روش جدید محققان

شرکت ULA از پایگاه فضایی کیپ‌کارناوال در فلوریدا به مدار زمین ارسال شد. این ماهواره از مدار ثابت خود در ارتفاع ۳۶ هزار کیلومتری زمین، شیوه اتصال مردم به اینترنت را متحول خواهد کرد. اکواستار ۱۹ پس از استقرار، در بالای یک نقطه از جهان باقیمانده اما با سرعت گردش زمین منطبق خواهد شد. این امر به ماهواره اجازه می‌دهد تا به ارائه خدمات برای شرکت HughesNet در آمریکای شمالی بپردازد. این ماهواره که ژوپیتر ۲ نیز نامیده می‌شود، به عنوان قدرتمندترین ماهواره ارتباطات اینترنتی شرکت تا به امروز نامیده شده است. سیگنال‌ها از ماهواره به یک دیش کوچک و بالعکس منتقل شده و سپس به ایستگاه‌های زمینی و روترهای خانگی ارسال می‌شوند.



راه‌حل جدید گوگل برای رفت‌وآمد راحت‌تر معلولان

نرم‌افزار گوگل‌مپس به تازگی از ویژگی جدید خود رونمایی کرده که به معلولان اطلاعات بیشتری در مورد محل موردنظرشان و امکان رفت‌وآمد آسان در خیابان‌ها و ساختمان‌های آن را ارائه می‌کند. این قابلیت با کمک راهنمایان محلی (local guides) به ارائه امکان استفاده از ویلچر در مناطق جستجو شده و وجود سطوح شیب‌دار برای دسترسی بهتر افراد ناتوان و کم‌توان می‌پردازد. در حال حاضر در بخش امکانات نقشه گوگل در مناطقی که توسط راهنمایان محلی اطلاع‌رسانی شده، گزینه «ورودی



شایعات درباره آیفون ۸

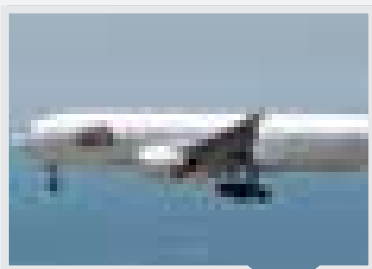
آیفون هفت، پرچمدار کنونی اپل فقط چند ماه است که وارد بازار شده، با این حال شایعات زیادی در مورد آیفون هشت در حال حاضر در اینترنت پخش شده است. از آنجایی که تلفن‌های همراه آیفون هفت و آیفون هفت پلاس تنها کمی با نسخه‌های قبلی خود تفاوت دارند، برخی طرفداران این شرکت ترجیح داده‌اند که منتظر بهبود واقعی آیفون در نسخه جدید باشند. در حال حاضر ۱۰ نسخه اولیه آیفون هشت به‌طور آزمایشی مورد استفاده قرار گرفته و تشخیص جزئیات نسخه نهایی بسیار مشکل است. همچنین شایعات زیادی در مورد این تلفن همراه وجود دارد که تشخیص واقعی بودن آن‌ها بسیار دشوار است.



تحولی در شیوه اتصال به اینترنت

در آخرین روزهای سال ۲۰۱۶ یک ماهواره ارتباطی فناوری پیشرفته بر روی موشک سوخت جامد اطلس ۵ به فضا پرتاب شد. ماهواره باند پهن پر قدرت «اکواستار ۱۹»

سرانجام با تلاش‌های محققان چهره رابرت بروس به صورت دیجیتال بازسازی شده است. این گروه محقق به سرپرستی دکتر مارتین مک گرگور ابتدا از فناوری بازسازی دیجیتالی برای طراحی مجسمه این پادشاه استفاده کردند که تقریباً به طور کامل در موزه Hunterian لندن موجود است. مجسمه یادشده در سال ۱۸۱۸ یا ۱۸۱۹ از مقبره‌ای در Dunfermline Abbey اسکاتلند خارج شده و پس از تهیه نمونه‌ای از آن به داخل مقبره بازگردانده شده بود.



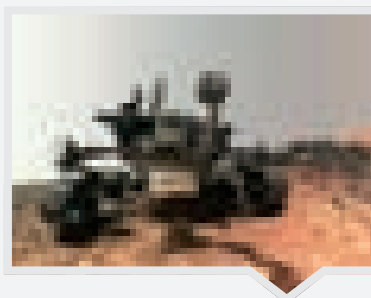
سوخت هواپیما از لباس‌های کهنه

خط هواپیمایی ژاپن تصمیم دارد تا لباس‌های قدیمی را به سوخت جت تبدیل کند. شرکت هواپیمایی «آل نیپون ایرویز» که دومین شرکت هواپیمایی بزرگ این کشور به حساب می‌آید، مشغول همکاری با یک شرکت بازیافت به نام «Jeplan» است تا ۲۰۲۰ میلادی یک منبع جایگزین انرژی بیابد.

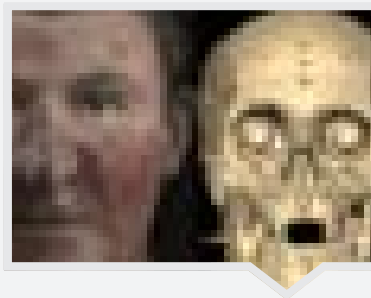
در همین راستا این شرکت بازیافت با برخی خرده‌فروشان بزرگ مانند Aeon و Muji در حوزه جمع‌آوری لباس‌های کهنه در بیش از هزار فروشگاه سراسر ژاپن همکاری می‌کند.

«می‌چیکو لاموتو» که این شرکت را در ۲۰۰۷ میلادی تأسیس کرده، پنج سال وقت صرف خلق نوعی «بیواتانول» از تی شرت‌ها و لباس‌های جین قدیمی کرد. بالاخره لاموتو توانست سال گذشته فناوری بیابد که مولکول‌های شکر در کتان را شکسته و به الکل تبدیل می‌کند.

دانشمندان نشان دهنده آن است که این سیاره در گذشته دارای آب‌های زیرسطحی بوده است.



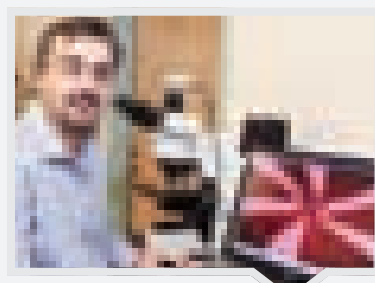
به طور کلی بورون عنصری شیمیایی است که از آن به عنوان نشانه آب تبخیر شده یاد می‌کنند. دانشمندان هنوز با قاطعیت نمی‌توانند درباره وجود حیات در مریخ صحبت کنند اما کشف اخیر در این سیاره مدرک دیگری مبنی بر وجود مقادیر زیاد آب در گذشته سیاره مرموز به حساب می‌آید. در نتیجه می‌توان اینگونه تصور کرد که مریخ روزگاری سیاره‌ای با ویژگی مهم «قابل سکونت بودن» بوده است.



بازسازی چهره شاه افسانه‌ای اسکاتلند با فناوری

محققان با استفاده از فناوری دیجیتال موفق به بازسازی موفق چهره رابرت بروس شاه افسانه‌ای اسکاتلند در دوره قرون وسطی شدند. وی یک جنگجوی دلاور بود و به علت نبرد با اشغالگران انگلیسی و سرکوب شورش‌های داخلی از جمله قهرمانان مردم اسکاتلند محسوب می‌شود. اما اطلاعات دقیقی در مورد چهره وی در دسترس نبوده است.

در حوزه‌های نوظهور اخترشناسی امواج گرانشی و شیوه جستجو برای سیاهچاله‌ها و سایر اجسام تاریک در فضا کاربرد خواهد داشت.



دانشمند ایرانی جزو ۱۰۰ متفکر برتر «فارین پالیسی»

نشریه فارین پالیسی استادیار رشته مهندسی مکانیک صنعتی دانشگاه ایلینوی در آمریکا را به عنوان یکی از ۱۰۰ متفکر خود اعلام کرده است.

این استادیار ایرانی که امین صالحی خجینی نام دارد، در حوزه انرژی‌های تجدیدپذیر فعالیت می‌کند. در ماه جولای او و گروه تحقیقاتی‌اش در دانشگاه ایلینوی واقع در ایالت شیکاگو، از ساخت سلول‌های خورشیدی جدیدی خبر دادند که دقیقاً عملیات فتوسنتز را تقلید می‌کند. برگزیدگان فهرست ۱۰۰ متفکر جهانی شامل طیف گسترده‌ای از رهبران، حامیان، مبتکران، هنرمندان، مقامات دولتی و متفکران از سراسر جهان هستند که با توجه به نقش آن‌ها و تواناییشان در تبدیل ایده‌ها به اقداماتی برای تغییر جهان، انتخاب می‌شوند.

کشف عنصری خبرساز در مریخ!

مریخ‌نورد «کنجکاوی» موفق به کشف عنصری در این سیاره شده که نشانه روشنی مبنی بر وجود آب در آن است. مریخ‌نورد کنجکاوی که به آژانس فضانوردی آمریکا (ناسا) تعلق دارد در ادامه جستجوهای هیجان‌انگیزش در مریخ موفق به کشف عنصر «بورون» شده است که به باور

زنگ خطر برای اقیانوس‌ها و دریاها

کیما عبدالله پور
خبرنگار

دریاها و اقیانوس‌ها شاید یکی از محیط‌هایی باشند که بیشترین صدمه را از تغییرات آب و هوایی می‌بینند و بر اثر آن حیات میلیون‌ها آبرزی تحت تأثیر قرار می‌گیرد.

اقیانوس‌ها و دریاها جابگاه ویژه‌ای در زندگی بشر دارند، از حدود ۵۱۰ میلیون کیلومتر مربع مساحت کره زمین، ۳۶۱ میلیون کیلومتر مربع یعنی ۷۱ درصد کره زمین را اقیانوس‌ها تشکیل می‌دهند که این حجم بزرگ تأثیر زیادی در روند طبیعی زندگی بشر دارند.

دریاها و اقیانوس‌ها منبع غنی بخار آب و تبدیل‌شدن آن به باران هستند و هزاران نوع آبرزی را در خود را جای داده‌اند که منبع غذای در صد زیادی از جمعیت انسانی است.

کوه‌های یخی عظیم‌الجثه منبع بزرگ و انکار ناپذیری برای حفظ حیات در قطب شمال و جنوب هستند و ادامه زندگی اهالی قطب به صورت مستقیم و سایر نقاط جهان به طور غیر مستقیم را فراهم می‌کنند.

اما چند سالی است که زنگ خطر آب‌شدن این کوه‌های یخی و تحت تأثیر قرار گرفتن زندگی زیست‌مندان آن به صدا در آمده است که علت آن چیزی نیست جز زیاده خواهی انسان که موجب افزایش انتشار گازهای گلخانه‌ای بیش از ظرفیت محیط زیست شد که گرمایش زمین را به همراه داشت و اکنون باید تاوان آنرا پس دهد.

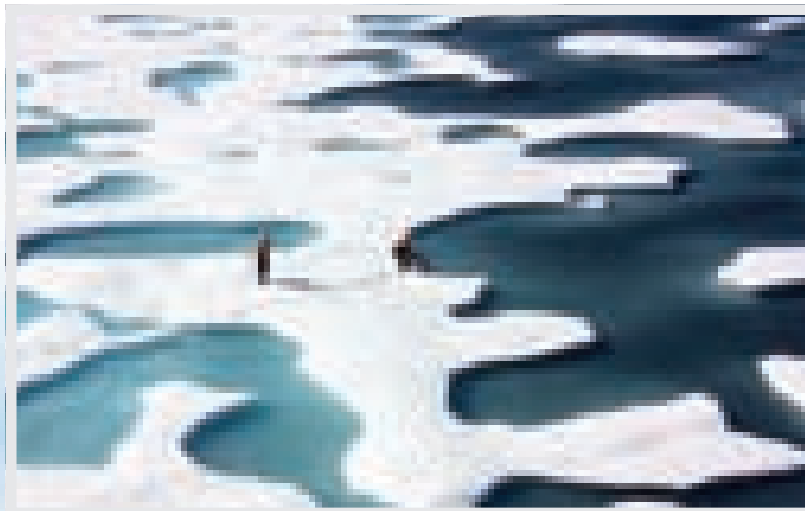
تحقیقات نشان داده است اگر آب اقیانوس یک درجه افزایش یابد ۸۰ سانتی‌متر تراز آب بالا می‌آید و این پدیده‌ای است که به صورت جسته و گریخته در نقاط مختلف دنیا حتی ایران هم مشاهده می‌شود و البته یکی از نگرانی‌های کشورهای است که به صورت جزیره‌ای هستند.

همچنین از آنجا که سامانه‌های جوی در

اقیانوس‌ها شکل می‌گیرد؛ بنابراین گرمایش زمین تأثیر به‌سزایی بر وضعیت آب و هوایی زمین خواهد داشت و ممکن است تعادل این چرخه به هم بخورد به گونه‌ای در برخی مناطق شاهد ترسالی و برخی مناطق شاهد خشکسالی باشیم.

این تغییر اقلیم بر میزان آلودگی دریاها و بروز پدیده‌هایی مانند شکوفایی جلبکی نیز تأثیرگذار است که مرگ و میر آبزیان زیادی را به همراه خواهد داشت.

ضیاءالدین الماسی مدیرکل دفتر بررسی آلودگی‌های دریایی سازمان حفاظت محیط زیست در این باره می‌گوید: محیط‌های آبی مانند دریاها و اقیانوس‌ها بیشترین تأثیر را از تغییرات آب و هوایی می‌گیرند، این عامل موجب تغییرات در شوری،



تغییر جریان‌ات دریایی و تغییر در حد تحمل زیست‌مندان دریایی می‌شود.

وی افزود: تغییرات آب و هوایی موجب بروز آلودگی و گسترش آن‌ها در دریاها می‌شود به این معنا که برخی از عناصر بر اثر تغییر آب و هوا آزاد می‌شوند و تأثیرات خاص خود را بر روی محیط آبی و آبزیان می‌گذارند.

الماسی اظهار کرد: به عنوان مثال پدیده فیلینگ به طور طبیعی در آب دریاها رخ می‌دهد که ممکن است با بروز تغییرات آب و هوایی رفتار آن تغییر کند و منجر به مرگ و میر گسترده آبزیان شود و یا پدیده شکوفایی جلبکی رخ دهد.

مدیر کل دفتر آلودگی‌های دریا سازمان حفاظت محیط زیست ادامه داد: همچنین این جلبک‌هایی که سطح آب را گرفته‌اند به مرور می‌پوسند که بوی بدی به همراه دارند.

وی اظهار کرد: تغییرات آب و هوایی بر روی تراز آب دریاها هم تأثیر می‌گذارد زیرا گرم شدن زمین موجب آب شدن کوه‌های یخ می‌شود که این بالا آمدن تراز آب دریاها و اقیانوس‌ها را به همراه دارد که به موجب آن پیشروی آب رخ می‌دهد و خط ساحلی تغییر می‌کند.

الماسی تأکید کرد: تمام این عوامل بر روی اقتصاد، معیشت، کاربری اراضی، فعالیت شیلاتی، تنوع زیستی و بروز انواع آلودگی‌ها در حوزه دریایی تأثیر گذار خواهد بود.

وی درباره پدیده فیلینگ توضیح داد: به لحاظ علمی زمانی که جریان‌ات آب سرد به سمت سطح آب می‌آیند می‌توانند مواد مغذی را با خود بالا بیاورند و در سطح آب پخش کنند که بر اثر تغییر آب و هوا این رویه ممکن است تحت تأثیر قرار گیرد.

الماسی افزود: به عنوان مثال اگر عنصر آهن به صورت گسترده‌ای در پهنه آبی پخش شود خود عامل افزایش رشد جلبک‌ها و بروز پدیده جلبکی و در نتیجه پیامدهای خاص می‌شود، اگر سمی باشد یک تأثیر بر روی آبزیان دارد و اگر هم سمی نباشد موجب نرسیدن نور و اکسیژن به عمق آب می‌شود که در نهایت مرگ آبزیان را به همراه دارد.

آیا ساخت ماشین‌های هوشمند و متفکر، تهدید برای بشریت خواهد بود؟

۶ قدم تا دستیابی به قوی‌ترین مغز مصنوعی

فاز اول: شناسایی ساختار و طراحی

در مغز انسان ۱۰۰ میلیارد نورون و رشته عصبی وجود دارد که قسمت‌های مختلف را به هم متصل می‌کنند. در گذشته شناسایی محل اتصالات نورون‌ها کار بسیار دشواری بود و صرفاً برای بخش محدودی از نورون‌های سطحی کاربرد داشت. در حال حاضر با استفاده از تکنیکی موسوم به شفافیت می‌توان عملکرد تمام نورون‌ها را بررسی کرد و برای هر کدام رنگی مجزا در نظر گرفت تا محل اتصالات به خوبی قابل تشخیص باشد. در بخش دیگری از این پروژه برای بررسی عملکرد نورون‌ها و سرعت انتقال آنها در انسان سالم و هوشیار، از نوعی MRI تخصصی بهره گرفته می‌شود. با تلفیق این دو روش ساختار ارتباطات و سرعت انتقال اطلاعات در مغز به خوبی شناسایی می‌شود و فاز اول به پایان می‌رسد.

فاز دوم: ارزیابی سیگنال‌های مغز

برای شناخت کامل عملکرد مغز شناخت اتصالات نورون‌ها و سلول‌های عصبی فقط نیمی از عملیات لازم است و برای شناخت کامل باید ساختار سیگنال‌های الکتریکی که به قسمت‌های مختلف ارسال می‌شوند نیز مورد ارزیابی قرار بگیرند. ابزارهای مناسب برای اندازه‌گیری سیگنال‌های مغز در سال گذشته در دو آزمایشگاه دانشگاه استنفورد طراحی و ساخته شدند و با استفاده از این وسایل محققان توانستند میزان فعالیت الکتریکی مغز را در شرایط واقعی اندازه بگیرند. در زمان ارسال سیگنال‌ها، ولتاژ نورون‌ها به صورت لحظه‌ای تغییر می‌کند و اطلاعات مورد نظر در مغز منتقل می‌شود که این ابزارها این تغییرات را ثبت می‌کنند.

فاز سوم: دستکاری سیگنال‌های مغز

در دهه گذشته اگرچه تکنیک‌های مختلفی برای تحریک بخشی از نورون‌ها معرفی شد اما جدیدترین روش انجام این کار حاصل کار پروفیسور کارل دی‌زروس است که می‌تواند تک‌تک نورون‌ها را به دلخواه تحریک کند. در این روش با اعمال پالس‌های مختلف به مغز، نورون‌ها در واکنش به پالس ورودی، پروتئینی تولید می‌کنند که میزان آن به میزان شدت پالس ورودی وابسته است و بر اساس این روش عملکرد هر نورون و قابلیت‌ها و

میزان تأثیرپذیری آن مورد بررسی قرار می‌گیرد. این روش برای نورون‌های سطحی کاربرد دارد و محققان دانشگاه استنفورد اعلام کرده‌اند در حال طراحی روش‌هایی هستند که با استفاده از امواج فراصوت به سطح‌های پایین‌تر مغز دسترسی پیدا کنند

فاز چهارم: طراحی یک تئوری منطقی برای عملکرد مغز

شناخت ساختار مغز برای مهندسی معکوس و رسیدن به یک‌کپی منحصربه‌فرد کافی نیست و نحوه عملکرد هر بخش و اطلاعات داخل آن نیز اهمیت دارد و بررسی و کار با سیگنال‌ها نمی‌تواند تمام اطلاعات مورد نیاز را در اختیار ما بگذارد.

در این فاز عملکرد مغز در زمان انجام فعالیت‌های مختلف

مورد بررسی قرار می‌گیرد و حساسیت بخش‌های مختلف نسبت به هر فعالیت مشخص می‌شود. با پیچیده‌تر کردن و ترکیب فعالیت‌های مختلف نظیر تکلم، حرکت کردن، فکر کردن و حل مسئله، شناخت از نحوه عملکرد مغز بیشتر می‌شود و می‌توان یک توصیف تئوری مناسب از کارکرد مغز بدست آورد.

فاز پنجم: پیاده‌سازی دیجیتالی

مغز انسان یک کامپیوتر طبیعی قدرتمند است که با دریافت انرژی از یک وعده غذا، میلیون‌ها سیگنال مختلف را در لحظه ارزیابی کرده و به آن‌ها پاسخ می‌دهد و برای شبیه‌سازی مناسب باید این قابلیت‌ها به خوبی پیاده‌سازی شوند.

محققان دانشگاه استنفورد برای اولین بار پروژه گسترده‌ای را به منظور ساخت یک مغز که قدرت برابری با مغز انسان داشته باشد، آغاز کرده‌اند.

این پروژه در شش فاز مجزا اجرا می‌شود و با استفاده از مهندسی معکوس محققان تلاش می‌کنند به اطلاعات پایه‌ای برای ساخت یک مغز مصنوعی دست پیدا کنند.

فازها به صورت موازی در حال پیشرفت هستند تا کیفیت خروجی و قدرت مغز تولیدی روز به روز بهتر و بیشتر شود.

تلاش برای تولید مغز و ماشین‌ها و دستگاه‌های فوق هوشمند همواره مورد توجه بشر بوده است و بسیاری از محققان در این زمینه به موفقیت‌هایی نیز رسیده‌اند اما تاکنون بیشتر این تلاش‌ها بر خلاف پروژه دانشگاه استنفورد تک بعدی و محدود بوده است. برای مثال چندی پیش دانشمندان آکادمی علوم پزشکی «نیونی نوگراد روسیه» موفق به ساخت بافت‌های مغز در شرایط آزمایشگاهی شدند. در تلاش‌های مشابهی دانشمندان آلمانی با استفاده از میکرو کامپوننت‌های الکترونیکی با قابلیت تقلید رفتار سلول‌های عصبی طبیعی و با طراحی و ساخت حافظه با توانایی یادگیری، از آنها به عنوان اجزای اصلی برای طرح مغز مصنوعی استفاده کردند. همچنین شرکت‌های بزرگ در زمینه علوم کامپیوتر نیز در این زمینه اقداماتی انجام داده‌اند برای مثال شرکت آی‌بی‌ام در یک گام رو به جلو برای ساخت ذهن مصنوعی به رونمایی یک ساختار برنامه‌ریزی برای تراشه‌ها با الهام از مغز انسان پرداخته است و در نهایت قصد دارد یک سیستم تراشه با ۱۰ میلیارد نورون و ۱۰۰ تریلیون سیناپس تولید کند.

بسیاری از متفکران و دانشمندان معتقدند هوش مصنوعی می‌تواند همانند یک شمشیر دولبه برای موجودیت بشر باشد. از طرفی می‌تواند انسان را قدرتمندترین موجود هستی کند و از طرفی می‌تواند حیات او را به مخاطره بیندازد. پروفیسور استیون هاوکی‌نگ فیزیکی‌دان برجسته انگلیسی چندی پیش هشدار داده بود که تلاش برای ساخت ماشین‌های هوشمند و متفکر، تهدید جدی برای بشریت محسوب می‌شود و انسان که با تکامل زیستی کند محدود شده است، قادر به رقابت با ماشین‌های هوشمند نبوده و در نهایت حذف خواهد شد. وی تنها دانشمندی نیست که در خصوص خطرات هوش مصنوعی هشدار داده است؛ الون ماسک بنیانگذار شرکت هوافضای اسپیس ایکس، هوش مصنوعی را خطرناک‌تر از سلاح اتمی توصیف کرده و معتقد است که ربات‌ها می‌توانند نسل بشر را در آینده نابود کنند.

در حال حاضر ابعاد این برد دیجیتالی هم اندازه یک تبلت است و محققان امیدوارند تا پنج سال آینده بتوانند ابعاد آن را هم‌اندازه با یک تراشه کوچک کنند.

فاز ششم: بررسی کنش و واکنش

در این مرحله باید کنش و واکنش را به مغز مصنوعی آموزش داد و کیفیت آن را سنجید. در قدم اول مغز مصنوعی باید محیط پیرامونی خود را درک کرده و بشناسد و مشخص است که سخت‌ترین بخش پروژه فاز ششم آن خواهد بود. مهمترین ابزار شناخت انسان از محیط پیرامونش چشم اوست اما در واقع تمام اطلاعات در مغز پردازش می‌شود و چشم، گوش و دیگر اعضای حسی فقط ناقل اطلاعات هستند. انسان با مغزش می‌بیند، می‌شناسد، می‌شنود، می‌چشد و حرف می‌زند. در این فاز با استفاده از الگوریتم‌های یادگیرنده و اطلاعات پایه‌ای نظیر تصاویر و صداها، مختلف سعی می‌شود اطلاعات پایه‌ای در اختیار مغز مصنوعی قرار گیرد تا شناخت نسبت به محیط پیرامون فراهم شود. در این پروژه که جزئیات آن توسط دانشگاه استنفورد منتشر شده چندین استاد و محقق در رشته‌های مختلف علوم رایانه، عصب شناسی، پزشکی، روانشناسی و مهندسی برق شرکت دارند و تمام

برای مثال یک عملیات ساده وقتی به یک موش و یک کامپیوتر داده می‌شود مغز موش ۹۰۰۰ برابر سریع‌تر از کامپیوتر واکنش می‌دهد و ۴۰ هزار برابر کمتر انرژی مصرف می‌کند. حالا وقتی صحبت از عملیات‌های پیچیده‌تر و ترکیبی می‌شود که مغز انسان انجام می‌دهد، کار بسیار سخت‌تر خواهد شد.

جدیدترین برد دیجیتالی که توسط محققان دانشگاه استنفورد طراحی شده «نوروگراید» نام دارد. نوروگراید کم‌مصرف‌ترین و سریع‌ترین بردی است که تا به حال ساخته شده و ظرفیت محاسباتی آن با یک میلیون نورون برابری می‌کند و توان مصرفی آن فقط سه وات است.

پایه و کوه

ساده

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

خیلی ساده

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

متوسط

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

سخت

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

کارگاه

[۳۲]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۲۱ - آذرماه ۱۳۹۵

گردشگری

تصویرات غلط گردشگران در مورد فرانسه: ایران و استرالیا

یلدا: شب عاشقان بی دل

تحصیل ۶ هزار دانشجو هفتصد سال پیش در ایران

ادعای دروغ گنج هخامنشی در ایران



اطلاعات نادرست در فضاهای مجازی دست به دست می‌شوند

تصورات غلط گردشگران در مورد فرانسه؛ ایران و استرالیا

لس آنجلس شهری کاملاً اداری است

اگر فکر می‌کنید شانس این را دارید که با رفتن به لس آنجلس بتوانید ستاره مورد علاقه خود را ببینید بهتر است تجدید نظر کنید. یک نفر در این رابطه کامنت گذاشته بود: «اگر می‌خواهید به لس آنجلس بروید تا سلبریتی‌ها را ببینید، احتمالاً در این شهر چیز سرگرم‌کننده‌ای به جز بیلبوردهای تبلیغاتی نمی‌بینید، این شهر، شهری اداری است.» یکی دیگر هم در کامنت خود نوشته بود: «من واقعاً درباره کسانی که به لس آنجلس می‌آیند تا وقت خود را در هالیوود سپری کنند، احساس بدی دارم.»

همه فرانسوی‌ها نفرت برانگیز نیستند

وقتی بحث درباره برخورد فرانسوی‌ها با توریست‌ها می‌شود، آنها به نظر انسان‌های منفوری می‌آیند، اما این تصور غلطی است که سال‌هاست وجود دارد. در این باره یک مخاطب نوشته است: «پاریسی‌ها صریح هستند. بسیاری از افرادی که در شهرهای بزرگ زندگی نمی‌کنند این اخلاق را با بی ادبی می‌دانند؛ اما دلیل این موضوع بیشتر کمبود وقت برای صحبت کردن با مردم است. در برخی از کامنت‌ها هم، توریست‌ها، پاریسی‌ها را افرادی بسیار دوستانه دانسته‌اند.»

ایرانی‌ها مهربانند

تعدادی از مردم دنیا ایران را منطقه خطرناکی می‌دانند که درگیر جنگ است اما یکی از کاربران فضای مجازی گفت که «این واقعاً درست نیست.» او در کامنت خود نوشته: «همه فکر می‌کنند که سفر به ایران خطرناک است و

برخی از افراد - به خاطر تبلیغات رسانه‌های مخالف و معاند - ایران را منطقه خطرناکی می‌دانند که درگیر جنگ است اما این واقعاً درست نیست.

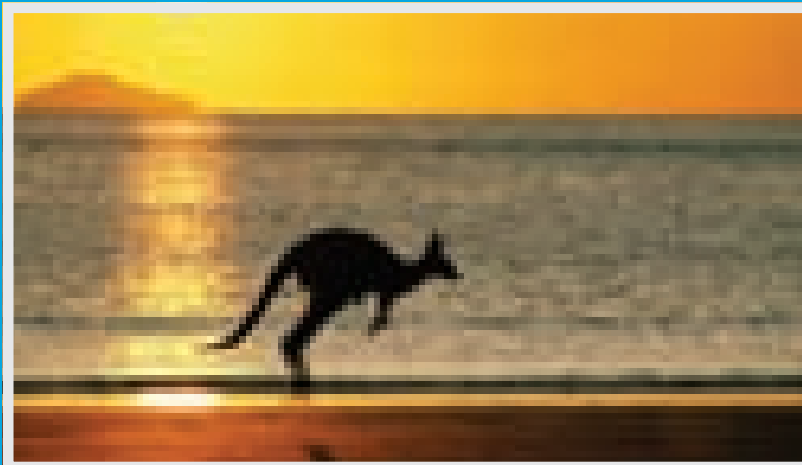
در یکی از بحث‌هایی که در فضای مجازی صورت گرفته بود، کاربران درباره بزرگترین تصورات غلطی که درباره برخی از مقصدهای گردشگری وجود دارد بحث کردند و برخی از نتایج این بحث‌ها می‌تواند شما را شوکه کند.

سؤال این بود: «برخی از تصورات غلط درباره مقصدهای گردشگری چیست؟» و در پاسخ به این سؤال مدها کاربر از تجربیاتشان از برخی سفرهای خود گفتند.

همه ایرانی‌ها از غربی‌ها متنفرند، اما این حقیقت ندارد. من حتی یک بار هم در طول سفر خود به ایران احساس خطر نکردم و بیشتر ایرانی‌ها بسیار مهمان نواز بودند. «یکی دیگر از مخاطبان هم با کامنت قبلی موافقت کرد و گفت که «ایرانی‌ها آرزو دارند توریست‌های بیشتری به کشورشان بیایند.»

جالب است بدانید رئیس موسسه مطالعات روابط بین‌الملل در پاریس به ایران سفر کرده بود. او در مورد ایران و تبلیغ علیه ایران در رسانه‌ها می‌گفت: «سیاست فرانسه برای نشان





همگی و کاملاً - و از روی انتخاب خود - لایک بودند. هیچ کدام از ما کوچک ترین خشنودی از روی کار آمدن حکومت اسلامی که سی و هفت سال از آن می گذرد، نداشتیم (از سال ۱۹۷۹). ولی با این حال در طی کیلومترها راه از تهران تا شیراز و عبور از کاشان، ایبانه، اصفهان، نایین، یزد و اردکان، شگفتی مان بیشتر شد. این مسئله را از هر طرف که بنگریم به یک نکته می رسیم: ایران هیچ شباهتی با تصویری که در اروپا و به خصوص در فرانسه از آن ساختیم، ندارد. تمام کسانی که سفر می کنند می دانند که همیشه بین کشور «به تصویر کشیده شده» و کشور «دید شده» تفاوت هایی هست ولی این مسئله در مورد ایران حیرت آور است. اشتباه محض در معرفی این کشور و کوری ما در این مورد یک نمونه کامل از «فریب» رسانه ای است. در اکثر موارد، ایران یک کشور بسته و قفل شده در گذشته تداعی می شود با مردمی که در تاریک اندیشی زن ستیزانه ای خفه شدند، یک جایی مثل عربستان سعودی که زنان را به زور کتک، زیر چادر و جهل نگه می دارند. ولی ما با یک واقعیت کاملاً متفاوت روبه رو می شویم. درواقع با یک مورد منحصر به فرد!»

کانگوروها در استرالیا

شاید کانگوروها را در حال قدم زدن در شهرهای استرالیا نبینید. بستگی دارد شما در کجای استرالیا باشید، اما این معمولاً یک تصور غلط است که در خیابان های استرالیا شما کانگورو می بینید. یک نفر در این رابطه چنین کامنت گذاشته است: «در خیابان های خارج شهری استرالیا ممکن است گاهی کانگوروها را ببینید، من کانگوروهایی در خیابان های بیرون شهر سیدنی، کانبرا و در حیات برخی خانه ها در شهرهای ساحلی دیده ام. این موضوع در رابطه با مارها، عنکبوت ها و دیگر حیوانات خطرناکی که برخی امیدوارند آنها را در استرالیا ببینند صدق می کند.»

دادن چهره ای اغراق آمیز همراه با دروغ از ایران بود طوری که گروه گردشگران در سفر به ایران منتظر رفتاری متفاوت از مردم ایران بودند. «آنتوان اسفر در نشست صمیمانه مدیر کل میراث فرهنگی فارس و شرق شناسان و استادان دانشگاه کشور فرانسه در آرامگاه حافظ شیراز بیان کرد: «در بدو ورود به کشور ایران توقع استقبال و رفتار مهربانانه و با عشق از سوی مردم این کشور به ویژه استان فارس نداشتیم اما رفتار مردم ایران با ما خلاف انتظار بود.»

مردم به ویژه گردشگران کشور فرانسه سال های متمادی از دولت فرانسه سخنان دروغ و اغراق آمیزی علیه ایران شنیده اند که با ورود به کشور ایران به خصوص استان فارس تمام این گفته ها خنثی شد. این شرق شناس فرانسوی با بیان اینکه از کشور ایران نمی ترسیم و ایران کشور امن و خوبی است هم گفت: «نمی خواهم علیه دولت در کشور خارجی سخن بگویم اما فرانسه در مورد کشور ایران به مردمش راست نگفت.»

نکته جالب دیگر سفر «ژان کلود گینو»، روزنامه نگار فرانسوی به ایران است. او در مورد سفر خود می نویسد: «شرایطی دست داد تا من بتوانم در فاصله زمانی آوریل ۲۰۱۵ تا آوریل ۲۰۱۶ به ایران سفر کنم. بار دوم هم که با حدود ۳۰ نفر از هم وطنانم به ایران رفتم، همین شوک به من وارد شد. حتی استفاده از کلمه شوک هم نمی تواند برای بیان این احساس کافی باشد. کلمه حیرت شاید مناسب تر است. یک نکته ای را هم اضافه کنم: گروهی که همراهی می کردم،

ایران «شب یلدا» را به یونسکو ارائه کرده است

یلدا؛ شب عاشقان بی دل

با طلوع اولین روز زمستان، بلندترین شب سال «شب یلدا» به پایان می‌رسد، پس از این رویداد طول روزها به تدریج افزایش می‌یابد و از همین رو شب یلدا را به عنوان «شب تولد خورشید» می‌نامند.

حسین صفدری
پژوهشگر

نحس بودن تاریکی برای ایرانیان

تاریکی نماینده اهریمن بود و چون در طولانی‌ترین شب سال، تاریکی اهریمنی بیشتر می‌پایند، این شب برای ایرانیان نحس بود و چون فرا می‌رسید، آتش می‌افروختند تا تاریکی و عاملان اهریمنی و شیطانی نابود شده و بگیرزند، مردم گرد هم جمع شده و شب را با خوردن، نوشیدن، شادی و پایکوبی و گفتگو به سر می‌آوردند و خوانی ویژه (سفرهای ویژه) می‌گسترند، هرآنچه میوه تازه فصل که نگاهداری شده بود و میوه‌های خشک در سفره می‌نهادند. سفره شب یلدا، «میزد» Myazd نام داشت و شامل میوه‌های تر و خشک و نیز آجیل یا به اصطلاح زرتشتیان، «لُرک» Lork بود که از لوازم این جشن و ولیمه‌ای بود که به افتخار و ویژگی «اورمزد» و «مهر» یا خورشید برگزار می‌شد. در آیین‌های ایران باستان برای هر مراسم جشن و سرور آیینی، خوانی می‌گسترند که بر آن افزون بر آلات و ادوات نیایش، مانند آتشدان، عطردان، بخوردان، برسم و غیره، برآوردها و فراورده‌های خوردنی فصل و خوراک‌های گوناگون، خوراک مقدس مانند «می‌زد» نیز نهاده می‌شد.

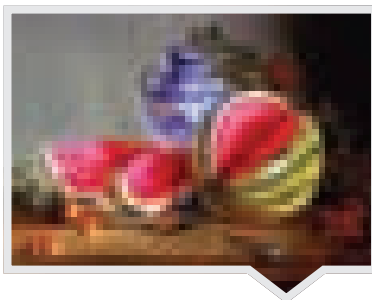
ثبت اولیه یلدا به نام ایران در یونسکو

براساس اطلاعات مندرج در سایت یونسکو، ایران تا امروز تنها کشوری است که درخواست ثبت جهانی آئین باستانی «شب چله» را دارد و تا امروز به جز ایران، هیچ کشوری درخواست داشتن پرونده‌ای مشترک یا تک را برای «شب چله» نداشته است.

از دو سال پیش ایران در صفحه «اشتراک‌گذاری اطلاعات برای ترویج پرونده‌های چند ملیتی» به یونسکو اعلام کرد که قصد دارد آئین باستانی «شب یلدا» یا «چله» را در فهرست میراث ناملموس یونسکو به ثبت برساند، اما در طول این مدت هنوز هیچ کشوری تمایلی برای پیوستن به این پرونده نداشته و تقاضای خود را رسماً به یونسکو اعلام نکرده است، این یعنی حتی کشور جمهوری آذربایجان هم برخلاف شایعاتی که چند



زایش خورشید (مهر) نامیده و آن را آغاز سال قرار دادند کریسمس مسیحیان نیز ریشه در همین اعتقاد دارد. در دوران کهن فرهنگ اوستایی، سال با فصل سرد شروع می‌شد و در اوستا، واژه «سَرَدَ» (Sareda) یا «سَرَدَه» (Saredha) که مفهوم «سال» را افاده می‌کند، خود به معنای «سرد» است و این به معنی بشارت پیروزی اورمزد بر اهریمن و روشنی بر تاریکی است. در



برهان قاطع ذیل واژه «یلدا» چنین آمده است: یلدا، شب اول زمستان و شب آخر پاییز است که اول جدی و آخر قوس باشد و آن درازترین شب‌هاست در تمام سال و در آن شب و یا نزدیک به آن شب، آفتاب به برج جدی تحویل می‌کند و گویند آن شب به‌غایت شوم و نامبارک است و بعضی گفته‌اند شب یلدا یازدهم جدی است.

یلدا؛ یک سنت باستانی

یلدا (چله) و جشن‌هایی که در این شب برگزار می‌شود، یک سنت باستانی است. مردم روزگاران دور و گذشته، که کشاورزی، بنیان زندگی آنان را تشکیل می‌داد و در طول سال با سپری شدن فصل‌ها و تضادهای طبیعی خوی داشتند، بر اثر تجربه و گذشت زمان توانستند کارها و فعالیت‌های خود را با گردش خورشید و تغییر فصول و بلندی و کوتاهی روز و شب و جهت و حرکت و قرار ستارگان تنظیم کنند. آنان ملاحظه می‌کردند که در بعضی ایام و فصول روزها بسیار بلند می‌شوند و در نتیجه در آن روزها، از روشنی و نور خورشید بیشتر می‌توانستند استفاده کنند. این اعتقاد پدید آمد که نور و روشنایی و تابش خورشید نماد نیک و موافق بوده و با تاریکی و ظلمت شب در نبرد و کشمکش‌اند.

آخرین روز پاییز و شب اول زمستان

مردم دوران باستان و از جمله اقوام آریایی، از هند و ایرانی - هند و اروپایی، دریافتند که کوتاه‌ترین روزها، آخرین روز پاییز و شب اول زمستان است و بلافاصله پس از آن روزها به تدریج بلندتر و شب‌ها کوتاه‌تر می‌شوند، از همین رو آنرا شب

کارنگه

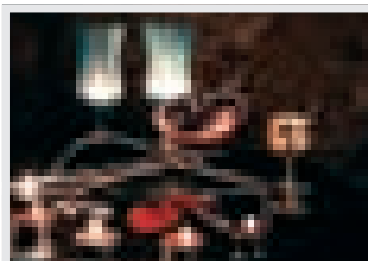
[۳۶]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان
شماره ۲۱ - آذرماه ۱۳۹۵

خانواده، آواز خواندن و نواختن آلات موسیقی از جمله دیگر سنن این مراسم باستانی است.»

با توجه به گزارش‌های گاه و بیگاه رسانه‌ها و هشدارهایی که برای جلوگیری از هرگونه مصادره این آئین باستانی در طول چند سال گذشته منتشر می‌شد، ثبت درخواست ایران در این صفحه از سایت یونسکو و درخواست همکاری از دیگر کشورهایی که به برگزاری این آئین اقدام می‌کنند، گامی محکم و سندی تأیید شده برای هر کشوری است که بخواهد خود را صاحب نام، قدمت و فرهنگ در آئین شب چله بداند. بنابراین پرونده‌ی ثبت شده‌ی ایران به عنوان یک «میراث ناملموس چندملیتی» در واقع اقدامی مهم برای ترویج همکاری‌های بین‌المللی است.

این اقدام چشمگیر ایران ترس از مصادره دیگر میراث ناملموس ایران را از بین می‌برد، ترسی که در فاصله سال‌های ۱۳۸۷ تا ۱۳۹۱ برای مسئولان و دوستداران سازمان میراث فرهنگی پیش آمد. زمانی که چهار میراث معنوی ایران در مصادره رقیبان منطقه‌ای قرار گرفت. البته که این مصادره‌ها بسیار بیشتر از آن چیزی است که در این گزارش مطرح می‌شود. «آیین سماع مولانا» در سال ۲۰۰۸ میلادی به نام ترکیه ثبت جهانی شد، «موسیقی عاشیقار» ایران در سال ۲۰۰۹ میلادی به نام دولت باکو ثبت شد، «هنر سنتی فرش بافی آذربایجان» ایران در سال ۲۰۱۰ میلادی و ساخت و اجرای ساز ایرانی «تار» هم در سال ۲۰۱۲ میلادی به نام دولت باکو ثبت جهانی شد.



روز زمستان، بلندترین شب سال «شب یلدا» به پایان می‌رسد، پس از این رویداد طول روزها به تدریج افزایش می‌یابد و از همین رو شب یلدا را به عنوان «شب تولد خورشید» می‌نامند.

یلدا یکی از چهار جشن فصلی ایران و به عنوان یکی از باستانی‌ترین جشنواره‌های کشور شناخته می‌شود. این میراث ناملموس فرهنگی عمدتاً از طریق شفاهی و روش‌های غیررسمی به نسل‌های جوان منتقل شده است و اعتقادات و سنت‌های فراوانی پیرامون مراسم شب یلدا در میان مردم جاری است. در میان این ویژگی‌های مرتبط با این میراث ناملموس حضور قابل ملاحظه رنگ قرمز بسیار مهم است؛ انارهای قرمز، هندوانه، انگور قرمز و نظایر آن بخش جدایی ناپذیر از این مراسم هستند. جمع شدن در خانه بزرگترها دور یک سفره که روی زمین پهن شده و بسیاری از عناصر سنتی این مراسم از جمله انار، هندوانه، آجیل شب یلدا، سوپ مخصوص شب یلدا و چندین و چند نوع غذای دیگر روی آن قرار دارد. خواندن دیوان حافظ، شاهنامه فردوسی بویژه توسط بزرگ‌ترهای

سال است خبر از پیش‌دستی آن‌ها برای به نام زدن «شب چله» به نام خود دارد، بی‌میل است. در همین راستا فرهاد نظری، مدیرکل دفتر ثبت آثار تاریخی در این زمینه می‌گوید: یونسکو در سایت میراث ناملموس خود صفحه‌ای را شبیه فراخوان طراحی کرده تا براین اساس هر کشوری که تمایل داشته باشد یکی از عناصر ناملموس خود را ثبت کند، نخست در آن صفحه اعلام کند، ایران نیز بیش از یک سال گذشته این فراخوان را برای ثبت جهانی «شب چله» تکمیل کرده است، اما از زمان ثبت درخواست ایران در سایت یونسکو، هنوز هیچ کشوری تقاضای درخواست پیوستن به پرونده‌ی «شب چله» را در این سایت اعلام نکرده است. وی همچنین تأکید می‌کند: تاکنون نیز هیچ کشوری درخواست ثبت پرونده‌ای به صورت جداگانه به نام «شب چله» را در سایت یونسکو اعلام نکرده است.

وی با بیان این که برای بررسی و ثبت جهانی هر پرونده، باید دو سال قبل به یونسکو اعلام شود، ادامه می‌دهد: با توجه به این که ایران تاکنون بیش از ده پرونده میراث ناملموس را در یونسکو ثبت کرده است، هر سه سال یک سهمیه تک پرونده‌ای دارد، بنابراین برای سال ۲۰۱۸ هیچ سهمیه‌ای به ایران اختصاص پیدا نمی‌کند و اگر تصمیم گرفته شود که «شب چله» به صورت تک پرونده‌ای به یونسکو معرفی شود، باید در آینده‌ای نزدیک این اقدام را انجام دهیم، تا بتوانیم پرونده «شب چله» را به سال ۲۰۱۹ برسانیم.

ارائه پرونده «شب چله» در اسفند ۱۳۹۳

ایران پرونده «شب چله» را در (۱۹ مارس ۲۰۱۵) (۲۹ اسفند ۱۳۹۳) در صفحه «اشتراک‌گذاری اطلاعات برای ترویج پرونده‌های چند ملیتی» به ثبت رسانده است، هر چند هنوز نام هیچ کشوری برای همکاری با ایران برای ثبت میراث ناملموس «شب چله» در این صفحه ثبت نشده است، اما این سند برای همیشه در یونسکو باقی می‌ماند.

شب تولد خورشید

ایران در پرونده ثبت شده‌اش در توصیف میراث ناملموس «شب چله» آورده است: «باطلوع اولین



از «ربع رشیدی» بزرگ‌ترین دانشگاه چندزبانه جهان چه می‌دانید؟

تحصیل ۶ هزار دانشجو هفتصد سال پیش در ایران

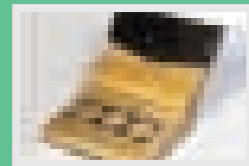
ربع رشیدی از همدان تا تبریز

در زمان حکومت مغول‌ها در ایران سه سال پس از به قدرت رسیدن غازان خان، در سال ۶۹۴ قمری (۶۷۴ خورشیدی) وزیر اعظم دربار خواجه صدرالدین زنجان‌ی به دستور غازان خان به قتل می‌رسد و خواجه رشیدالدین فضل‌الله همدانی که پیش از حمله مغول در قلعه‌های اسماعیلیه زندگی می‌کرد وزیر اعظم غازان خان شد که خدمات بسیاری را برای غرب ایران و منطقه آذربایجان به ارمغان آورد، بنای ربع رشیدی از جمله یادگارهای وی است. رشیدالدین فضل‌الله الوزير ابن عمادالدوله ابی الخیر بن موفق‌الدوله علی همدانی در حدود سال ۶۴۸ قمری (۶۲۹ خورشیدی) در همدان و در یک خانواده پزشک یهودی متولد شد. نیای بزرگ او «موفق‌الدوله علی» یک عطار یهودی بود و به همراه خواجه نصیرالدین طوسی در دژ الموت مهمان اجباری اسماعیلیان بود و پس از یورش هلاکو به آنجا به خدمت وی درآمد.

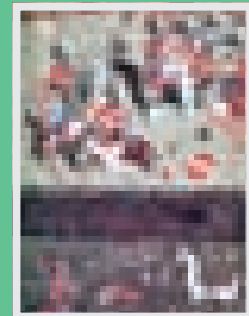
موقعیت علمی و اجتماعی رشیدالدین فضل‌الله همدانی

رشیدالدین در زمانی می‌زیست که سازمان‌های اجتماعی ایران و سایر بلاد شرقی اسلامی در اثر تهاجم مغولان از هم پاشیده شده و حفظ میراث گذشتگان بر عهده افراد علاقه‌مند نهاده شده بود. او خود یکی از این افراد بود، و مانند خواجه نصیرالدین

بنای ربع رشیدی اولین و بزرگ‌ترین دانشگاه بین‌المللی ثبت شده در جهان که قدمت شکوه فرهنگ و تمدن ایرانی را به رخ جهانیان می‌کشد؛ بنایست فرهنگی که به دلیل وسعت و بزرگی در زیربنای سازه‌ای و امکانات موجود بسان شهری کوچک بوده است. بنای ربع رشیدی، در استان آذربایجان شرقی، شهر تبریز و در محله خوش آب و هوای باغ‌میشه واقع در دامنه‌های کوه بیلانکوه قرار گرفته است.



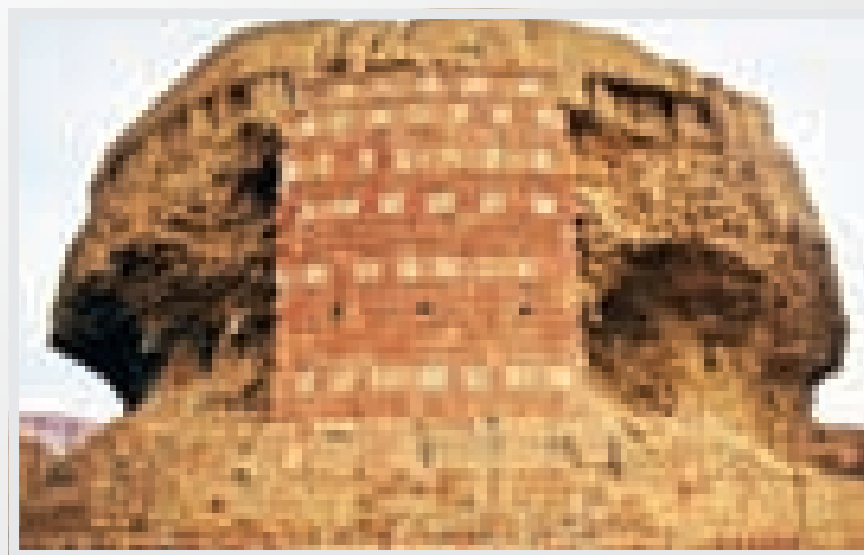
وقف‌نامه ربع رشیدی



طوسی که نسلی قبل از او با همت والای خود رصدخانه و مدرسه عالی علمی «مراغه» را پایه‌گذاری کرده بود، به تنهایی به تأسیس دانشگاه و مراکز علمی وقفی بزرگ ربع رشیدی و رشیدیه همت گماشت و آن چنان در این امر اصرار ورزید که توانست در اندک مدت این مراکز را به مرتبه بالا برساند و حائز اهمیت جهانی گرداند. همانگونه که تاکید و مطرح خواهد شد او در ربع رشیدی مدرسه‌ای به وجود آورد که واقعاً بین‌المللی بود و از علوم چینی و هندی تا معارف رومی بیزانس در آن تدریس می‌شد و با زبانهای چینی و یونانی و عبری و مغولی و ترکی و شاید سانسکریت علاوه بر فارسی و عربی در این مرکز آشنایی وجود داشت و آوازه شهرت آن از پکن تا قسطنطنیه طنین افکنده بود.

اهمیت اقدام رشیدالدین در ایجاد مجتمع بزرگ آموزشی وقفی خود موقعی بیشتر برای ما روشن می‌شود که ویژگی‌های سیاسی، اجتماعی و فرهنگی دوران او را به خوبی درک کنیم و مقام و موقعیت دانش و دانشمندان را دریابیم، زیرا استیلای مغول در ایران و سایر ممالک اسلامی جز نابودی و نابسامانی بر جای نگذاشت. به عنوان نمونه به نوشته‌های خود رشیدالدین در این مورد اشاره می‌کنیم:

رشیدالدین درباره ویرانی شهرها و دهات می‌گوید: «هرگز ممالک خراب‌تر از آنک در این سال‌ها بوده، نبوده خصوصاً مواضعی که لشکر مغول به آنجا رسیده، چه از ابتدای ظهور آدم باز، هیچ پادشاهی را چندان



بقایای ربع رشیدی



شهر تبریز قرار دارد. این نسخه در سال ۱۳۴۸ از خانواده حاجی ذکاءالدوله سراجمیر که آن را نگهداری می کردند از سوی انجمن آثار ملی خریداری شد.

وقفنامه ربع رشیدی در خردادماه ۱۳۸۶ از سوی سازمان کتابخانه ملی ایران به یونسکو معرفی شد و در نشستی که از ۲۱ تا ۲۵ خرداد در یونسکو برگزار شد، به همراه «شاهنامه بایسنقری» در فهرست میراث مستند این سازمان به ثبت رسید. در نشست کمیسیون ملی یونسکو، سی و هشت اثر از کشورهای جهان در فهرست آثار مستند یونسکو ثبت شد.

۶ هزار دانشجو در ربع رشیدی

بنای ربع رشیدی مانند بیشتر شهرهای کهن دارای حصار و بارویی بزرگ بوده است. از مضمون نامه‌ای که خود خواجه رشیدالدین فضل‌الله به دو پسرش درباره ساختمان این بنا نوشته چنین برداشت می شود که در آن زمان ربع رشیدی در جایگاه دانشگاهی بوده که از هر دانشی در آنجا شعبه‌ای راهاندازی شده بود و شش هزار تن دانشجو در آن تحصیل می کرده‌اند و خواجه اوقافی برای تکمیل کتابخانه و مدرسه و نشر کتب و تأمین هزینه زندگی و تحصیل طلاب علوم مختلف اختصاص داده بود و دانشمندان بزرگ از هر گوشه گرد آورده و بکار تألیف و تدریس گماشته و مقرری آبرومندی برای آنان تعیین کرده بوده است و از آن میان پنجاه پزشک و چندین جراح از هند و مصر و چین و شام در آنجا مشغول به کار بوده‌اند.

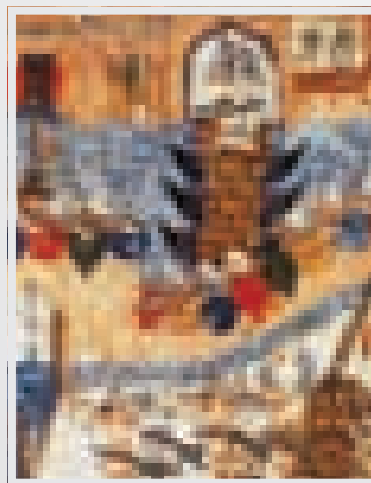
رفیع، هزار و پانصد کارگاه صنعتگری، سی هزارخانه، تعداد زیادی باغ، آسیاب، حمام، کارخانه شعربافی، رنگرزی، کاغذسازی و یک دارالضرب، در ارتباط با مراکز آموزشی ربع رشیدی و جهت رفاه ساکنان شهرستان رشیدی تشکیل یافته بود.

ربض رشیدی هم عبارت بود از:

محل احداث خانه‌های مخصوص خانواده «متولی» و خانواده «مشرف» و «ناظر» با غلامان خاص و مسئولان و برخی مهندسان و معماران.

وقفنامه ربع رشیدی

خواجه رشیدالدین برای ساماندهی املاک وقفی به مجموعه ربع رشیدی وقفنامه‌ای را تهیه کرده که به وقفنامه ربع رشیدی معروف است. اینک فقط یک جلد از آن در کتابخانه مرکزی



مملکت که چنگیز و اروغ او مسخر کرده‌اند، میسر نگشته، چندان خلق که ایشان کشته‌اند نکشته! شهرهای معظم بسیار خلق، و ولایت با طول و عرض را چنان قتل کردند که در آن کسی نماند. آنگاه در حدود ۲۰ شهر مهم را که متروک و خراب شده نام می برد. و چنین ادامه می دهد: «در ترکستان و ایران زمین و روم از شهرها و دیه‌های خراب که خلق مشاهده می کنند، زیادت از آن است که حصر توان کرد، و بر جمله آنک اگر از راه نسبت قیاس کنند، ممالک از ده یکی آبادان نباشد، و باقی تمامت خراب و در این عهدها هرگز کسی در بند آبادان کردن آن نبوده».

«ربع رشیدی» شهری کوچک برای خواندن؛ نوشتن و تحقیق

ساخت ربع رشیدی از نظر معماری مانند شهری کوچک بوده که مدرسه، مسجد، کتابخانه، مهمانسرا، حمام، دارالایام، بیمارستان و ... داشته است. خواجه رشیدالدین برای تأمین هزینه‌های ربع رشیدی املاک بسیاری را در نقاط مختلف اعم از ایران، افغانستان، گرجستان و ... وقف ربع رشیدی کرد. شاردن، جهانگرد مشهور فرانسوی، که در سال ۱۰۸۴ قمری به ایران سفر کرده بود درباره ربع رشیدی می نویسد: صد سال پیش شاه عباس کبیر دستور به تعمیر آن داد، ولی شاهان دیگر صفوی توجهی بدان نکردند و دوباره ویران شد.

بخش‌های ربع رشیدی

دانشگاه بزرگ ربع رشیدی دارای ۳ قسمت اصلی به این شرح بوده است: ربع رشیدی (قسمت اصلی)؛ شهرستان رشیدی (مجمع مسکونی و تاسیسات جنبی)؛ ربض رشیدی (بخش مسکونی اعیان نشین).

قسمت اصلی ربع رشیدی عبارت بود از:

«مجموعه روضه»، «خانقاه»، «دارالضیافه» (مهمانسرا)، «دارالشفا»، «دارالمساکین».

شهرستان رشیدی هم عبارت بود از:

مجمع بسیار بزرگ مسکونی که از محله‌های گوناگون، خیابان‌ها، کوچه‌ها و مکان‌های رفاهی و اقتصادی از جمله بیست و چهار کاروانسرای

آیا واقعا شهرستان مرودشت استان فارس محل دفن گنج هخامنشی است

ادعای دروغِ گنجِ هخامنشی در ایران

سمیه امینیان
روزنامه‌نگار

چندی پیش خبرهایی در فضای مجازی مطرح شد مبنی بر اینکه معبدی باستانی در یکی از شهرستان‌های استان فارس پیدا شده که نکات پنهانی از تاریخ ایران را روشن کرده است؛ پس از نشر این خبر مدیرکل میراث فرهنگی استان فارس با اشاره به برخی مطالب منتشر شده در فضای مجازی مبنی بر کشف معبد باستانی در روستای فاروق گفت: این ادعا کذب محض است.

اما خلاصه موضوع این بود که در فضای مجازی مطالبی مبنی بر کشف یک معبد زیرزمینی در روستای فاروق شهرستان مرودشت منتشر شده و گفته شده که این معبد قدمتی ۷ هزار ساله دارد و تاکنون دست نخورده باقی مانده است.

مصیب امیری، مدیرکل میراث فرهنگی استان این ادعا را از اساس کذب محض دانسته و گفته بود: ادعاهای منتشر شده در فضای مجازی مبنی بر کشفیات تازه در روستای فاروق از اساس کذب است. وی گفت: چندی پیش در پی ادعاهای مطرح شده تیم کارشناسی به منطقه اعزام شده اما ادعاها ثابت نشده و هیچ اثر باستانی تازه‌ای در آن منطقه کشف نشده است.

از «باغ‌های انار» تا «گنج کوروش»

تا مدتی پیش فقط باغ‌های انار این روستا مشهور بودند، آنقدر مشهور که از چند سال پیش برای شان «جشنواره انار» برگزار می‌کردند؛ اما از یکی دو ماه گذشته فیلم‌هایی با عنوان «گنج کوروش»، تاریخ ۱۰ قرن پیش این روستا را به رخ می‌کشند، تاریخی که معرفش نمایش آثار جعلی است.

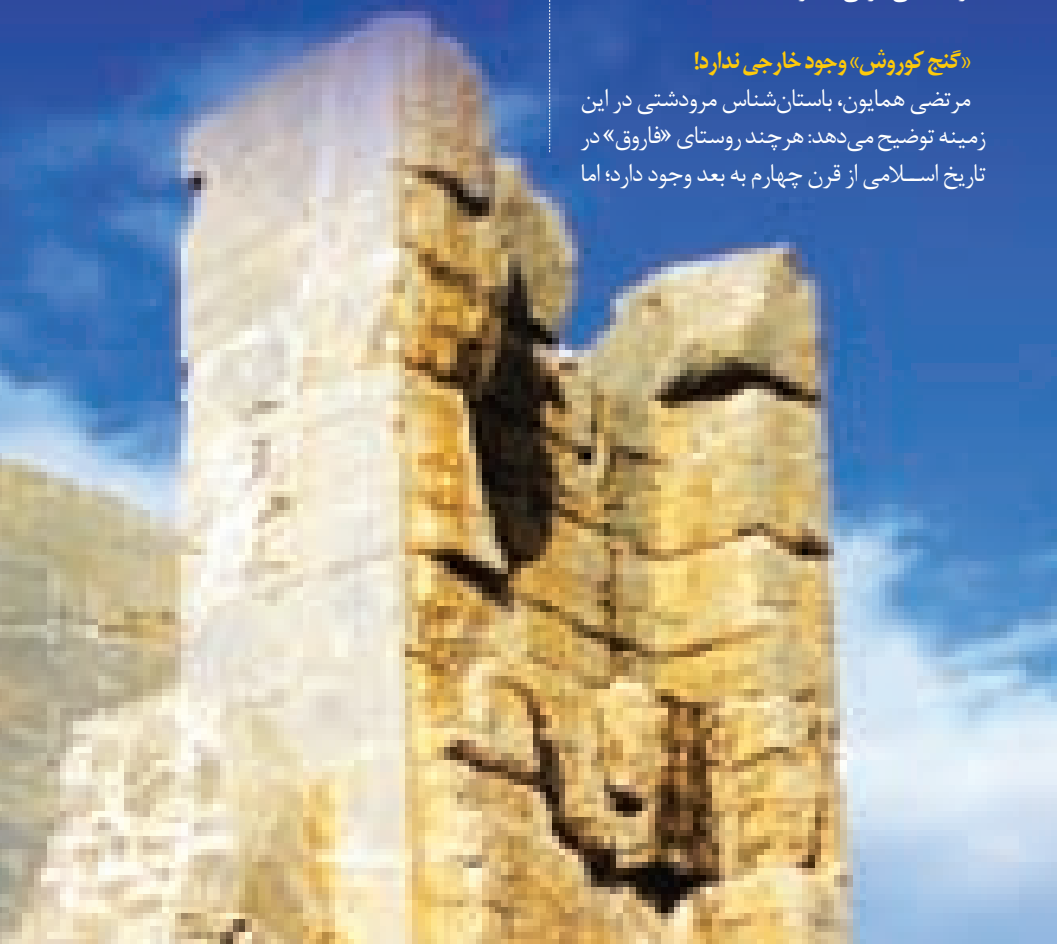
روستای «فاروق» در فاصله ۳۰ کیلومتری شهرستان مرودشت استان فارس و ۶۵ کیلومتری شهر شیراز قرار دارد، این روستا براساس آمارهای سال ۱۳۸۵ با جمعیتی بالغ بر هشت هزار نفر و با اقتصادی که پایه‌اش باغداری است، مردمانش زندگی می‌گذرانند؛ اما چرا ناگهان افرادی ناشناس با انتشار تعدادی فیلم، عکس و مطالبی که تلاش می‌کند غیرت ایرانی بودن مردم را به جوش آورد، می‌خواهند آثار تقلبی که به راحتی می‌توان تشخیص داد، آنان متعلق به کشوری دیگر هستند را به عنوان آثار باستانی ایرانی جا بزنند!

«گنج کوروش» وجود خارجی ندارد!

مرتضی همایون، باستان‌شناس مرودشتی در این زمینه توضیح می‌دهد: هر چند روستای «فاروق» در تاریخ اسلامی از قرن چهارم به بعد وجود دارد؛ اما

دلیل نمی‌شود که بگوییم «گنج کوروش» وجود خارجی دارد؛ چون حتی همه آثار نشان داده شده با این عنوان از روستای «فاروق» جعلی است. معتقدم همه این اتفاقات با یک شایعه شروع شد.

او می‌گوید: در زمان انتشار این خبر حتی چند نفر از افراد یگان حفاظت با حضور در محوطه‌ای که گفته شد این گنج و فیلم از آنجا منتشر شده است، محوطه را بررسی کردند ولی هیچ چیزی وجود نداشت. وی با اشاره به تبلیغات گسترده‌ای که در این زمینه در حال انجام است، بیان می‌کند: با توجه به اتفاقاتی که رخ داده، می‌توان این احتمال را در نظر داشت که یک نفر با ساخت آثار جعلی قصد دارد به زودی آن‌ها را روانه بازار کند و قطعاً باید قبل از آن کار، تبلیغات گسترده‌ای در این زمینه انجام می‌داد.



کنیم. شاید استفاده از کلمه «گنج» برای مطرح کردن فاروق باشد. این باستان‌شناس معتقد است: شاید بتوان گفت که شایعات مطرح شده درباره «گنج کوروش» یک خیر به همراه داشته باشد و آن جذب بیشتر گردشگر برای این منطقه است.

فیلم‌ها متعلق به یک معبد در ترکیه است

پس از گذشت مدت کوتاهی از سپری شدن، موج نخست فیلم‌ها و اطلاعات کاذبی که درباره گنج این روستا منتشر شد و مسئولان سازمان میراث فرهنگی نیز این اتفاق را تکذیب و آثار را جعلی اعلام کردند؛ اما جالب است که در فیلم دوم منتشر شده که فقط به نمایش حدود پنج شیء اکتفا کرده شده است، یک تکه کاغذ با مضمون «بسم‌الله الرحمن رحیم، تقوی ۱۵ آبان ۹۵» روی همه آثار آثاری که دوربین روی آن‌ها زوم می‌کند، قرار داده شده است!

محمدخانی در ادامه با اشاره به ادامه‌دار بودن این اتفاق با وجود تکذیب‌های صددرصدی از سوی کارشناسان میراث فرهنگی استان فارس می‌گوید: اگر کمی دقت کنیم، هیچ‌کدام از آثار نشان داده شده در این فیلم‌ها المان ایرانی ندارند، بیشتر این آثار المان‌های مصری دارند و در اخبار متفاوت اعلام شده است که متعلق به مصر، اردن یا ترکیه هستند؛ اما مشخص نیست چرا پس از موج نخست، یک فیلم دیگر هم در این زمینه منتشر کرده‌اند!

او افزود: حتی براساس برخی صحبت‌ها و اطلاعات موجود، آثار به نمایش درآمده در این فیلم‌ها، متعلق به یک معبد در ترکیه هستند؛ اما این که آثار چطور سر از ایران و این فیلم‌ها در آورده‌اند، مشخص نیست! اما به طور قطع هیچ‌کدام از این آثار متعلق به «فاروق» نیستند.

این باستان‌شناس در ادامه به این نکته هم تاکید می‌کند که حتی اگر یک درصد هم فکر کنیم که این آثار متعلق به ایران و «فاروق» هستند، چطور می‌شود که در تخت‌جمشید، یک عدد از این آثار «مصری» به دست نیامده باشد؛ اما در نزدیکی آن و پشت کوه رحمت این همه اثر را به دست آورند؟

کدام طبیعی نیستند، حتی در آن دوران از این میزان طلا آن هم به این برآقی استفاده نمی‌شده است. وی با اشاره به تابوتی که در فیلم نیز وجود دارد، اضافه می‌کند: تصویر این تابوت را ۱۰ سال پیش نیز در فیلمی که یک مجسمه مومیایی جعلی کشف شده در نقطه‌ای دیگر از کشور را نشان می‌داد، رو کرده بودند.

تیم ژئوفیزیک باستان‌شناسی ایران و فرانسه هم نکته‌ای نیافته بودند

این مدرس دانشگاه با اشاره به بررسی‌هایی که باستان‌شناسانی چون «بوشارلا»، «ویلیام سامنر»، «کیلیا»، «کوروش محمدخانی» و خودش در سال‌های گذشته در این منطقه انجام داده‌اند، می‌گوید: ما به عنوان تیم ژئوفیزیک باستان‌شناسی ایران و فرانسه خرداد امسال و قبل از مطرح شدن هر نوع شایعه‌ای برای بررسی منطقه به این روستا نیز رفته بودیم؛ ولی هیچ چیز به جز یافته‌های مطالعاتی که در سال‌های گذشته توسط باستان‌شناسان دیگر به دست آمده بود به دست نیاوردیم.

احتمال بعید برای مخفی کردن گنج خاندان هخامنشی در «فاروق»

محمدخانی تاکید می‌کند: در واقع این روستا چیزی ندارد که بتوان گفت در دوران هخامنشی به عنوان منطقه‌ای که پادشاهان بخواهند آن‌جا، گنجی را مخفی کنند، انتخاب کنند. در این منطقه روستاهای دیگری مانند «سیدان» نیز وجود دارد؛ اما اینکه بخواهیم بگوییم پادشاهی پیش از این آن‌جا مستقر بوده، امکان ندارد. به گفته وی، براساس همه مطالعات و یافته‌های باستان‌شناسی به دست آمده از این محوطه، به هیچ عنوان نمی‌توان این محوطه را منطقه‌ای دانست که هر کدام از پادشاهان هخامنشی تمایلی به مخفی کردن گنج خاندان خود یا حتی مخفیگاهی برای خود در این منطقه داشته باشند.

او ادامه می‌دهد: اطراف تخت‌جمشید ممکن است برخی سنگ‌های تراش خورده وجود داشته باشد، اما آن‌ها در این اندازه نیستند که بخواهیم آن‌ها را به عنوان یک مجسمه معرفی

عکس‌های منتشر شده مصری هستند

کوروش محمدخانی، باستان‌شناس محوطه پاسارگاد نیز در این زمینه می‌گوید: این روستا که در پشت کوه رحمت و در نزدیکی تخت جمشید قرار دارد، مانند دیگر روستاهای اطراف خود در زمینه باغداری معروف است. این روستا «نار»های بسیار معروفی دارد و تاکنون چند جشنواره نار نیز داخل آن برگزار شده است، فاروق علاوه بر این که چشمه‌های آب، باتلاق و مرداب دارد، حدود چهار اثر دوره هخامنشی و ساسانی نیز دارد که در فهرست آثار ملی به ثبت رسیده‌اند، با این وجود دلیل نمی‌شود که بگوییم فیلمی که منتشر شده متعلق به یک اثر تاریخی یا همان «گنج کوروش» است.

او با بیان این که به راحتی می‌توان ثابت کرد که همه عکس‌های منتشر شده در آن فیلم «مصری» هستند، ادامه می‌دهد: این عکس‌ها و مجسمه‌ها هیچ ربطی به دوره هخامنشی ندارند. عکس اشیاء و مجسمه‌ها اروپایی هستند نه ایرانی. همچنین یکسری تصاویر و آثار طلایی‌رنگ در فیلم نشان داده می‌شود که هیچ





شاید هدایای فرمائروایان مصری باشند

این مدرس دانشگاه حتی با مطرح کردن یک فرضیه دیگر که احتمال دارد این آثار هدایای کشورهای دیگر به پادشاهان هخامنشی در آن دوران باشد، می گوید: باستان شناسان بین المللی با دستگاه های مجهز و روش های علمی همگی این منطقه را در سال های گذشته بررسی کرده اند، چه طور ممکن است آن ها به این کشف نرسند، اما یک فرد مجهول الهویه این آثار را که هیچ المان ایرانی در خود ندارند را با این تعداد و در این خزانه پیدا کند؟!

گنج در کوه های روستای فاروق

روابط عمومی سازمان میراث فرهنگی و گردشگری نیز با شروع موج دوم انتشار این مطالب بیانیهای را صادر کرد که در آن آمده است؛ «چندی پیش شخصی مدعی شد در کوه های روستای فاروق گنج پیدا شده است. پیرو انتشار این خبر در شبکه های مجازی و برخی رسانه ها، بلافاصله ماموران یگان حفاظت و کارشناسان میراث فرهنگی به منطقه اعزام شدند اما هیچ گنجی پیدا نکردند. در این زمینه پس از مذاکره با مدیر پایگاه های جهانی، بلافاصله ماموران یگان حفاظت استان فارس، اعضای پایگاه جهانی تخت

جمشید و مسئول اداره میراث فرهنگی مرودشت با مراجعه حضوری و بررسی در محل هیچ موردی مبنی صحت شایعه منتشره پیدا نکردند. لذا ادعاهای منتشر شده در این زمینه از اساس کذب و عکس ها و فیلم هایی که در اینترنت وجود دارد، نیز تقلبی و ساختگی است.» باید به این نکته نیز توجه کرد که با جستجو در فضای اینترنتی و حتی کتاب های متعلق به تاریخ استان فارس درباره روستای «فاروق» در نزدیکی مرودشت و تخت جمشید کمتر می توان اطلاعاتی را ارائه داد، بنابراین و با توجه به همه کاوش ها و مطالعاتی که باستان شناسان در طول سال های گذشته در این استان مهم داشته اند، به نظر می رسد این روستا از نظر داشتن یافته های باستان شناسی کم بهره بوده است.

از سوی دیگر با انتشار توضیحات و دلایل علمی از سوی سازمان میراث فرهنگی و گردشگری مبنی بر جعلی بودن این آثار و دروغ بودن آن چه که تا کنون مطرح شده است، بار دیگر از سوی مدعیان؛ نخستین فیلمی که برای معرفی آثار جعلی منسوب شده به کوروش پخش شده بود را در فضای مجازی منتشر کرده اند و این بار می گویند که «پس از تکذیب کشف شهر فاروق توسط میراث فرهنگی استان به آدم باسرف پیدا شد و بابه خطر انداختن شغل و حتی جانیش این فیلم رو گرفته و پخش کرده، به مجسمه های هخامنشی، سکه ها و ریتون ها دقت کنید. اسکناس هم گذاشته کنارش که نگن مال کشور دیگر نیست...»

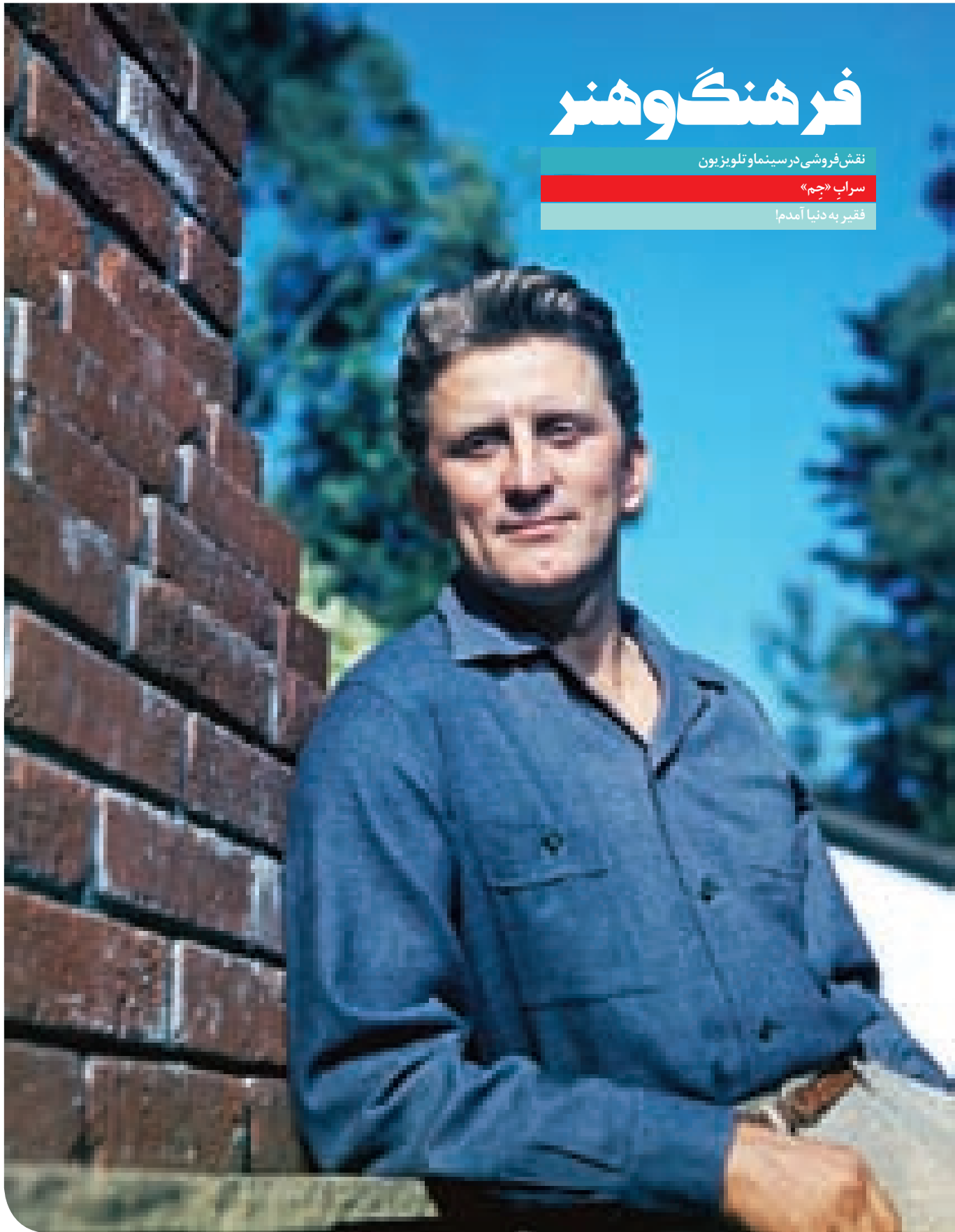


فرهنگ و هنر

نقش فروشی در سینما و تلویزیون

سرآپ «چم»

فقیر به دنیا آمدم!



▲ کرک داگلاس

کارگاه

[۴۳]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۲۱ - آذرماه ۱۳۹۵

اسکایا

علم و فناوری

گردشگری

فرهنگ و هنر

سلامت

ورزش

News

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

گزارش پشت پرده یک فاجعه در هنرهای تصویری!

نقش فروشی در سینما و تلویزیون



آدم به همه چیز مشکوک می‌شود؛ به هنر؛ به ورزش؛ به فرهنگ! چرا باید مردم به این شعار قدیمی اعتقاد پیدا کنند که «همه چیز را می‌شود با پول خرید»؟ البته واقعاً هنرمند بودن و منش هنرمند با اخلاق را داشتن؛ همچنین ورزشکار بودن و در عین قهرمانی و پهلوان بودن، مسأله‌ای نیست که بشود با پول خرید؛ اما امروز اتفاقی که افتاده واقعاً این است که تا مرز شهرت رفتن را، می‌شود توسط پول کسب کرد.

سینمای امروز با تمام اتفاقات مثبتی که در آن روی می‌دهد؛ رویدادهای منفی هم دارد؛ یکی از این رویدادها پشت‌پرده انتخاب بازیگران است. از میان تمام پشت‌پرده‌ها؛ خرید و فروش نقش (مرد و زن؛ حتی کودک) شایع‌ترین موضوع به شمار می‌رود.

داشتن پارتی برای ورود به سینما

داشتن پارتی اساسی‌ترین راه ورود به عالم بازیگری است؛ اگر شما علاقمند به بازیگری باشید و اوضاع و احوالتان مشمول بند «پ» نیز شود به راحتی می‌توانید به یک بازیگر تبدیل شوید. حتی اگر هیچ استعدادی نداشته باشید. حتی اگر در هیچ دانشگاه و آموزشگاه بازیگری هم تحصیل نکرده باشید و حتی اگر پدر و مادران هم بازیگر یا هنرمند نباشند.

دلالتان نقش در سینما

اگرچه همه کسانی که در حوزه سینما و تئاتر فعالیت می‌کنند معتقدند که فضای سینمای ایران پاک است و هیچ غیر اخلاقی و کار ناپسندی از جمله خرید و فروش نقش در آن صورت نمی‌گیرد؛ اما باید پذیرفت که غیر از مواردی که گفته شد افرادی در بدنه همین سینما هستند و اتفاقاً آدم‌های برندی هم هستند و مشغول انجام چنین کارهایی هستند و اتفاقاً هرگاه هم سوالی در این خصوص با ایشان مطرح می‌کنی خود را مبرا از این موضوع می‌دانند و حتی گاهی این موضوع را از ریشه منکر می‌شوند. اما با این حال بسیاری از هنرمندان این موضوع را بر نتابیده و اعتقاد دارند که چنین چیزی در سینمای ایران وجود دارد.

چه کسی است که دوست نداشته باشد بازیگر باشد؟ احتمالاً درصد کسانی که پاسخی منفی

به این سؤال خواهند داد، خیلی کم خواهد بود. خیلی‌ها، خاصه جوانترها، دوست دارند که نقشی داشته باشند و فیلمی بازی کنند و دیده شوند. سینما، هنر غالب زمان ما است؛ درست مثل گویندگی و خوانندگی. چون مردم به این دست هنرها توجه می‌کنند، خیلی دوست دارند که کمبودهای خودشان را، از راه این هنرها جبران کنند. شاید برای این کارشان، حاضر باشند پول‌های خوبی هم پرداخت کنند؛ اتفاقی که به دلالتی نقش در سینمای ایران منجر شده است.

برخی از کارشناسان معتقدند در صورت وجود بحران‌های مختلف، برخی تهیه‌کنندگان آثار نمایشی سعی می‌کنند در کنار یک یا دو ستاره، از نابازیگران و بازیگران ارزان استفاده کرده یا به فروش نقش بپردازند. آن‌ها می‌گویند: زمانی با موجی روبرو بودیم که در آن دلال‌ها برای نقش‌های فیلم‌ها و سریال‌ها مشتری پیدا می‌کردند و علاقه‌مندان به بازیگری به امید چهره‌شدن و پز دادن، میلیون‌ها تومان هزینه می‌کردند؛ یا سایت‌ها و آموزشگاه‌هایی با تبلیغ آموزش بازیگری و معرفی بازیگر به فیلم‌ها و سریال‌ها، به شکار جوانان و اخاذی از آنان می‌پرداختند.

غافل از اینکه یک بازیگر باید خاک صحنه بخورد تا رشد کند و در نهایت ماندگار شود، ولی اکنون که فرایند و سامان‌دهی مناسبی وجود ندارد، شاهد سرخوردگی‌ها و آسیب‌های روحی و روانی برای

کارگاه

[۴۴]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۲۱ - آذرماه ۱۳۹۵

پول و دریافت یک نقش مناسب در میان است، ثابت کردنش کار هر کسی نیست. اما تا آنجا که ما بررسی کردیم قیمت یک نقش خوب حدود ۱۵۰ میلیون است. البته گاهی برای نقش‌های استثنایی قیمت‌ها بسیار بالاتر و حتی نجومی می‌شوند. مدیر یک آموزشگاه بازیگری درباره نقش اول شدن به هنرجویش وعده می‌دهد: «اگر قیافه‌ات بهتر بود دستم بازتر می‌شد، اما با این چهره باید خرج کنی. اگر نقش اول می‌خواهی بالای ۱۵۰ میلیون تومان! اما تضمین می‌کنم نقش‌ات خوب باشد!» علاقه‌مندان بازیگری بعضاً گول حرف‌های خوش آب و رنگ را می‌خورند و از هر راهی برای رفتن به سینما استفاده می‌کنند و اینجاست که پای سودجویان و فرصت طلبان به میدان بازیگرسازی! باز می‌شود.

اعتراض به روش‌های غیر اخلاقی

اما اعتراض به روش‌های غیر اخلاقی برای حضور بازیگران در نقش‌های سینمایی موضوعی بود که تلویزیون نیز روی آن دست گذاشت. حتما در ذهن دارید که مدتی پیش گزارشی در اخبار منتشر شد که در آن طی گفت‌وگو با چند بازیگر در مورد جریان‌هایی که باعث می‌شود یک بازیگر نقشی را در فیلم بگیرد که حق وی نبوده است، به بحث فروش نقش‌ها و البته سرکار گذاشتن علاقه‌مندان به بازیگری پرداخته شد. از سوی دیگر سیدضیا هاشمی تهیه‌کننده سینما در گفت‌وگویی به موضوع فروش نقش پرداخت. این تهیه‌کننده گفت: «متأسفانه برخی از جوان‌های فیلمساز و تازه‌واردان، از شرایط ناچور برای ورود به سینما استفاده می‌کنند که جدیداً بیشتر به چشم می‌خورد و این دسته افراد یا زمان تولید متوقف یا وارد دعوای حقوقی می‌شوند. از دیگر اتفاقات مهم و ناگوار در خصوص ورود جوان‌ها به عرصه فیلم‌سازی مقوله نقش‌فروشی است که در سینمای جدید به وجود آمده و اگر با آن مقابله نکنیم به جاهای بدتر کشیده خواهد شد. اصلی‌ترین مشکل سینما کم‌کاری سینماگران حرفه‌ای ما به خاطر عدم تأمین بودجه کافی توسط دولت است. البته ما خوشحال می‌شویم که پای دولت عملاً از بخش تولید در سینما قطع شود و ما از دولت تقاضا می‌کنیم وارد مقوله تولید نشود.

احمد نجفی بازیگر سینما هم در خصوص معضل خرید و فروش نقش در سینما می‌گوید: «متأسفانه این موضوع در حال وارد کردن یک سری نیروی منفی به سینمای کشور است و مستقیماً با آبروی بسیاری از عوامل بازی می‌کند. من نمی‌دانم ما تا کی باید شاهد این موضوع در سینمای کشورمان باشیم. جالب اینجاست که همه ما این مسائل را می‌دانیم؛ اما هیچ کاری نمی‌کنیم. تنها یاد گرفته‌ایم که در رابطه با آن حرف بزنیم و به تحلیل این مساله بپردازیم. بارها به خود من گفته‌اند که ما حاضریم مقداری پول بدهیم تا فلان نقش را بازی کنیم. خب این یعنی بازی کردن با حیثیت همه سینماگران و بازیگران! آن وقت همه فکر می‌کنند کسانی که یک عمر در این حوزه تحصیل کرده‌اند و سال‌ها پیش آمده‌اند و از جان مایه گذاشته‌اند تنها به زور پول اکنون صاحب اسم و رسم شده‌اند. برخی سینما را پولکی خطاب و از ما درخواست می‌کنند که ما هم یک کاری برای اجرای نقش آن‌ها انجام دهیم. اما آیا این‌کار اصل هویت سینما را زیر سوال نمی‌برد؟»

به گفته این هنرمند برخی تهیه‌کنندگان، کارگردانان و عوامل فیلم به نوعی دلال شده و بی‌توجه به وظیفه‌ای که برایشان تبیین شده ممکن است پشت پرده این کار را انجام دهند. نکته مهم‌تر این‌که قبح این مساله به قدری نادیده گرفته می‌شود که دیگر خود این عوامل فرهنگی هم به این کار عادت کرده‌اند و وقتی می‌بینند که فلاتی نمی‌تواند خوب ایفای نقش کند مقداری پول از او دریافت و مجوز بازی او را صادر می‌کنند. غافل از این‌که این کار خیانت بزرگی در حق اهالی هنر است و به حیثیت سینما و کار فرهنگی لطمه می‌زند.

قیمت نقش‌ها

با وجود همه این حرف‌ها و تمام این تایید و تکذیب‌ها خیلی‌ها علاقه‌مندند بدانند آیا واقعا نقش‌ها خرید و فروش می‌شود؟ اگر خرید و فروش می‌شود به چه قیمتی است؟ واقعیتش خیلی‌ها می‌گویند مثل روز روشن است که نقش‌ها را هم می‌خرند و هم می‌فروشند؛ اما چون قراردادی نوشته نمی‌شود و صرفاً پرداخت

بعضی مشتاقان بازیگری هستیم.

غلامرضا موسوی - از تهیه‌کنندگان سینما - هم می‌گوید: «حراست معاونت سینمایی باید به برخی از آگهی‌های سینمایی ورود و چند و چون قضیه را بررسی کند. تشکیلات تهیه‌کنندگی و به خصوص شورای عالی تهیه‌کنندگان همیشه مخالف نقش‌فروشی بوده و اگر با چنین کسی در این حوزه مواجه شود حتماً به کمیته انضباطی شورای عالی معرفی می‌کند تا با او برخورد شود، اما این مخالفت دلیل بر این نیست که در سینما چنین معضلی وجود ندارد. این اتفاق البته کاملاً پنهانی (بدون آگهی) رخ می‌دهد، نه آن قدر روشن و علنی.»

آگهی برای جذب بازیگر اشکالی ندارد

پروسه بازیگری برای چهره‌های جدید به اشکال متداول مثل گرفتن تست و ... رخ می‌دهد. کما این‌که کارگردان‌های متبحری هم برای ساخت آثارشان آگهی می‌دهند و از بین تعداد زیادی علاقه‌مند به سینما بهترینشان را انتخاب می‌کنند. خب این ایرادی که ندارد هیچ، کاملاً درست و به قاعده است، اما گاهی با بعضی از نقش‌ها مواجه می‌شویم که هیچ توجیهی برای ایفای آن نیست! اگر این موضوع خیلی به اصطلاح گل درشت شود شورای عالی تهیه‌کنندگان آن را به کمیته انضباطی ارجاع می‌دهد؛ بنابراین راه‌های کشف این قضیه مذموم، خیلی پیچیده نیست.

مردها پول؛ زن‌ها توقعات دیگر

امین تارخ هم که سال‌هاست آموزشگاه معتبر بازیگری دارد. درباره نقش‌فروشی در سینما می‌گوید: «برای مردها از حربه گرفتن پول استفاده کرده و از دخترها توقعات دیگری دارند تا آن‌ها را به سینما برده و نقشی به آن‌ها دهند و دست آخر نیز از خیل عظیم مشتاقان حضور در سینمای حرفه‌ای کسانی که با پرداخت پول وارد سینما شده‌اند به سرعت هم از آن خارج می‌شوند و تنها خاطره تلخ یک سوءاستفاده در ذهن آن‌ها باقی می‌ماند.»

جلوی نقش‌فروشی را نمی‌گیرند!

چگونه از سینماگران ایرانی سوءاستفاده می‌شود

سراب «جم»

بازیگرانی برای رسیدن به شرایطی بهتر از سینما و تلویزیون ایران به «جم» پیوستند؛ آن‌ها شاید روزی که می‌خواستند بروند به این تئذیبشیده بودند که چه روزگاری در انتظار آن‌هاست؛ شاید هم از بیکاری چاره‌ای نداشتند؛ به هر حال آن‌ها رفته‌اند و الان برخی‌هایشان پیشیمان شده‌وم‌خواهند برگردند. در این مطلب به اختصار آن چیزی که رخ داده را مرور می‌کنید:

انتشار یک نامه و آغاز ماجرا!

با مهاجرت تعدادی از بازیگران ایرانی به ترکیه برای همکاری با شبکه جم حاشیه بسیاری درست شد. این مهاجرت‌ها از کشف حجاب بازیگران زن تا درآمد آن‌ها جنجالی بود. تقریباً هر روز خبر جدیدی در مورد شبکه جم منتشر می‌شد تا اینکه بازار داغ خبرها و شهر آرمانی روبه افول رفت. قضیه از این قرار بود که مدیریت اصلی شبکه جم نامه‌ای منتشر کرد که مضمون آن این بود: «تاریخ مصرف بازیگران مهاجرت کرده در حال انقضاست»!

در این نامه که به امضای سعید کریمیان مدیریت شبکه جم رسیده بود خطاب به عوامل فیلم‌ساز در ترکیه گفته شده بود از این پس هیچ‌کس حقوق ثابت دریافت نمی‌کند. این تصمیم در صورتی گرفته شده بود که اساساً علت اصلی مهاجرت بازیگران ایرانی به شبکه جم حقوق ثابت و قراردادهای طولانی مدت اعلام شده بود. سعید کریمیان علت قطع کردن حقوق ثابت را کیفیت پایین فیلم‌های آن‌تالیا و همچنین تعدیل نیروی انسانی اعلام کرده بود. موضوع به اینجا ختم نشد؛ به این معنا که بسیاری از عوامل فیلم‌ساز نسبت به این نامه واکنش نشان دادند و این تصمیم را یک طرفه و منفعت طلبانه اعلام کردند.

چرا «جم» موفق نشده است

یکی از عوامل محبوبیت فیلم و سریال‌ها بازیگران

مطرح و کارگردان‌های نام‌آشنایی است که نام‌شان در تیتراژ نقش می‌بندد. مدیران «جم» بهتر از من و شما می‌دانستند که برای موفقیت باید سراغ جذب چهره‌ها بروند. اول داستان؛ در خفا نام خیلی‌ها به عنوان گزینه‌های مورد نظر مدیران «جم» شنیده می‌شد؛ اما در نهایت اسم پرویز پرستویی، اکبر عبدی، امیر آقایی و امیرحسین آرمان رسانه‌ای شد و کاشف به عمل آمد «جمی‌ها» قصد برداشتن لقمه‌ای بزرگ داشته‌اند. بازیگران و کارگردانان مطرح می‌دانند که در ایران به‌رغم همه مشکلات مالی، آینده حرفه‌ای‌شان تضمین است و طبیعی است که در برابر پیشنهاد «جم» وسوسه نمی‌شوند. شبکه «جم» با مواجه‌شدن به پاسخ منفی چهره‌های مطرح، نخستین فاکتور موفقیت خود در سریال‌سازی را از دست داد.

دلسرد شدن از چهره‌ها؛ دلگرم‌شدن به بازیگران درجه دو

مدیران شبکه جم بعد از برخورد با سد محکم چهره‌های مطرح، از هدفی که داشتند عدول نکردند و سراغ بازیگران رده چندم رفتند. ظن‌شان این بود که بازیگرانی چون رامسین کبریتی، چکامه چمن‌ماه، پردیس افکاری، مانی کسرائیان و دیگران در کشور دارای محبوبیت هستند. شاید هم گمان می‌کردند بعد از این که این بازیگران به شهرت و ثروت اغوا کننده‌ای می‌رسند؛ بهانه



کارگاه

[۴۶]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان
شماره ۲۱ - آذرماه ۱۳۹۵

داشتیم و سال‌ها در کلاس‌های آقایان مرحوم دکتر مهدی فروغ و مرحوم حمید سمندریان شاگردی کردم. در طول زندگی سعی کردم آدم باشم و اذیت و آزارم به کسی نرسد. اما به قول هوشنگ ابتهاج: حریفان هریک آوردند از سودای خود سودی/ زیان آورده من بودم که دنبال هنر رفتم.»

«یک مشت قالتاق پدر سوخته!»

سیرتی می‌گوید: «یک مشت قالتاق پدر سوخته در شبکه جم کار می‌کنند، عین واقعیت را می‌گویم. ما در خیابان منوچهری کوچه‌ای به نام «رباب جمشید» داشتیم که پاتوق سیاهی‌لشکرهای سینما بود. برخی هم بودند که می‌دویدند دنبال هنرپیشه‌ها تا با آنها عکس بگیرند. بجز دو سه نفر، آنهایی که در شبکه جم کار می‌کنند، از نخاله‌ترین این افراد هم پایین‌تر هستند. بیشتر آنها نابازیگر و ناکارگردان هستند.»

تبلیغ فیلم‌های ایرانی در «جم» با هماهنگی‌ست!

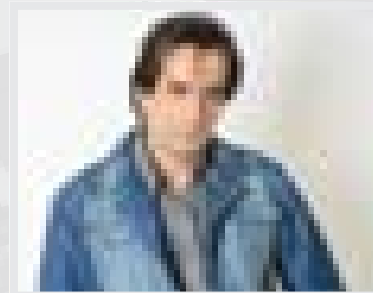
این بازیگر ادامه می‌دهد: «تیزرهای فیلم‌های سینمایی که در شبکه جم به نمایش در می‌آید، بی‌روبرگرد از داخل کشور و با اطلاع سازندگان آثار پخش می‌شود و نمونه تبلیغاتی فیلم‌ها را از اینجا برای مدیران این شبکه می‌فرستند. هرکس به جز این می‌گوید دروغ است. مگر می‌شود بدون اطلاع آنها این کار انجام شود؟ پیدا کردن سرمنشاء این ارتباط هم اصلاً کار سختی نیست و می‌توان با رد حساب بانکی و جابجایی پول تبلیغات و این آگهی‌ها به آن پی برد و با متخلفان در این زمینه برخورد کرد.»

«شهر قشنگ» بسیار سطحی و آبکی است

سیرتی می‌گوید: «فیلمنامه سریال «شهر قشنگ» به کارگردانی مهدی مظلومی که از شبکه جم می‌شود، بسیار سطحی و آبکی است و کارگردان بنا را بر لودگی گذاشته. به ویژه سه شخصیت کله پوک در سریال هستند که برای خنداندن تماشاگر به هر رفتاری متوسل

فرهنگ

موضوع به اینجا ختم نشد و احتمالاً رای‌زنی‌هایی در ایران صورت گرفت که بازیگران به هر حال بخشیده شوند و به ایران بازگردند. در همین راستا؛ حجت‌الله ایوبی رئیس سازمان سینمایی درباره تلاش برای حفظ امکان بازگشت بازیگرانی که به شبکه‌های ماهواره‌ای فارسی زبان پیوسته‌اند، گفته بود: «با اینکه مناسبات خیلی از این هنرمندان با سینما چندان جدی نبود و به زحمت می‌توان آنها را سینمایی دانست؛ اما چون بر صندلی پدری نشسته‌ایم تلاش کردیم راه بازگشت به خانه پدری را باز نگه داریم. معتقدم ناامید کردن کسانی که به هر دلیلی رفته‌اند کمک به مخالفان نظام است.»



نظام اسلامی در اوج اقتدار باید حتی فرزندان خطاکار خود را نیز مورد ملاحظت قرار دهد. تماس‌هایی گرفته شد سازمان سینمایی با هماهنگی دستگاه‌های نظارتی و با برخورد خوب حراست سازمان کمک، به بازگشت این هنرمندان به خانه پدری‌شان کرد و شاید به همین دلیل موج بازگشتی به ظاهر در حال شکل گرفتن است که خبر خوبی است برای همه.»

درددل‌های هرمز سیرتی

«من هرمز سیرتی حاشیه‌نشین اقیانوس هنر هستم، بازنشسته اداره برنامه‌های تئاتر وزارت فرهنگ و هنر یا به عبارتی اداره برنامه‌های نمایشی وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی. اواخر سال ۳۸ گروه تئاتری به نام «افشین» تاسیس کردم و نمایش‌های زیادی را روی صحنه و به‌صورت زنده در تلویزیون اجرا کردیم. با اکثر کارگردان‌های تئاتر همکاری نزدیک

و تشویقی می‌شوند برای مهاجرت دیگران؛ در عمل اما اتفاق دیگری رخ داد؛ پس دومین عامل نافرجامی پروژه سریال‌سازی «جم» را باید در عوامل تولید جستجو کرد.

تلاش برای ماست مالی!

مدتی بعد و پس از انتشار نامه‌ای با امضای مدیر شبکه «جم» تی‌وی که بر اساس آن، با شماری از بازیگران و عوامل فنی ایرانی پیوسته به این شبکه قطع همکاری شده بود، این شبکه اقدام به پخش رپرتاژی برای پوشش این اتفاق کرد، ولی همزمان برخی بازیگران پیوسته به این شبکه که از همکاری با این شبکه پشیمان شده‌اند، به ایران بازگشتند.

«جم» تی‌وی در واکنش به رسانه‌ای شدن این نامه، اقدام به پخش ویدیویی تحت عنوان رپرتاژ کرد؛ در این رپرتاژ، با شماری از بازیگران نظیر بهارک صالح‌نیا، چکامه چمن‌ماه، مانی کسرائیان، رامسین کبریتی و بهناز سلیمانی گفت‌وگو شده و درباره روند فعالیت‌هایشان در شبکه «جم» سخن به میان می‌آید و تلاش می‌شود، این موضوع رد شود. با این حال در همین رپرتاژ، تلویحاً اصالت نامه تأیید می‌شود و بازیگران تأکید می‌کنند آنچه رخ داده، طبیعی است و در هر پروژه سینمایی، بازیگران به صورت قراردادی همکاری می‌کنند و سپس برای پروژه بعدی قرارداد می‌بندند. این در حالی است که رویه پیشین این شبکه عقد قرارداد بلندمدت و پرداخت حقوق ثابت به بازیگران بود و بسیاری از آن‌هایی که مهاجرت کردند به دلیل این ویژگی قرارداد به این شبکه پیوسته بودند و طبیعتاً تغییر اوضاع، شرایط مالی دشواری برای این بازیگران به وجود می‌آورد، به خصوص اگر برای چند ماه خبری از پروژه جدید نباشد.

در این رپرتاژ، جای چند تن از بازیگرانی که به شبکه «جم» تی‌وی پیوسته‌اند خالی بود؛ چهره‌های غایبی که نخستین گروه جدا شده از این شبکه بودند و از میان‌شان هرمز سیرتی به ایران بازگشته بود.

صندلی پدری سازمان سینمایی وزارت



می شوند و با لهجه نقاط مختلف کشور، بدترین و توهین آمیزترین حرف ها را به زبان می آورند.»

«مدیر شبکه جم را ندیدم»

این بازیگر با اشاره به حضورش در ترکیه در مورد مدیر شبکه می گوید: «من سه ماه و شش روز در آنتالیا بودم، اما حتی یک بار سعید کریمیان (مدیر شبکه جم) را ندیدم. بعد از این مدت به یکی از معاونان او گفتم این فیلمنامه ای که من الان می بینم، کجروی از سیناپس اولیه است. گفت طبیعی است، دو ماه دیگر درست می شود. من گفتم به دو ماه دیگر شما اعتماد ندارم و می دانم کار بهتر نخواهد شد. در نتیجه تصمیم به ترک شبکه جم گرفتم.»

«اگر می خواهید به «جم» ببینید سری به من بزنید!»

این بازیگر سینما و تلویزیون می گوید: «اگر جوانانی که قصد رفتن به این شبکه را دارند، فقط ده دقیقه با من بشینند و صحبت کنند، آن ها را راهنمایی و حقایق را برایشان روشن می کنم. مثلاً جوانی که آنجا راننده من بود و هر روز مرا از محل اقامتم در هتل کرملین به سر صحنه فیلمبرداری می برد، یک موزیسین بود. وقتی او را در این وضع می دیدم، ناراحت می شدم و خجالت می کشیدم. اولش فکر می کردم کریمیان چقدر ناسیونالیست است و دارد از ایرانی ها حمایت می کند، اما همان حقوق اندک بچه ها را هم به موقع نمی داد و برخی سه چهار ماه حقوق طلبکار بودند. چند وقت پیش، آقای پویان می خواست از من برای بازی در تئاترش دعوت کند، اما به او گفتند فعلاً دست نگه دارد. قصد دارم یکی از همین روزها به وزارت ارشاد و سازمان سینمایی بروم و دیداری با آقای حجت الله ایوبی داشته باشم. ایشان یک بار گفتند من روی صندلی پدر نشسته ام. برای همین وقتی او را دیدم، می خواهم بگویم آمده ام پیش پدرم. پدر موظف است که نان بچه هایش را تأمین کند.»

«در شبکه جم پولم را خوردند»

سیرتی در مورد دستمزدها در شبکه جم می گوید: «در شبکه جم پولم را خوردند و آن دستمزدی را که توافق کرده بودند به من ندادند. نه تنها حقم را تضییع کردند،

بلکه آزارم دادند. رسم و رسوم این شبکه طوری بود که اگر میان یک پروژه فراغتی هم داشتیم، باید می رفتیم و در یک فیلم و سریال دیگر هم بازی می کردم! در واقع استراحت و فراغت معنایی نداشت. اما عادت حرفه ای من این بود که وقتی حضور در کاری را قبول می کردم، هیچ کار دیگری را نمی پذیرفتم و همه تمرکز و توانم را روی یک کار می گذاشتم.»

«احترام ظاهری می گذاشتند!»

سیرتی در مورد احترام گذاشتن صوری در شبکه هم اظهار می کند: «آنجا از نظر ظاهری به من احترام می گذاشتند و لفظ استاد را برایم به کار می بردند. هرچند خودم را لایق این واژه نمی دانم و هنوز دارم یاد می گیرم. آنها قرار بود همه مخارج مرا تأمین کنند، اما از نوع پول دادن شان فهمیدم که مخارج را از حقوق کم کرده اند. من اعتراضی نکردم، چون همسرم که در ایران بود به من گفت: به آنها بگو مهمر حلال، جانم آزاد. واقعا از شرایط جم داشتم افسرده می شدم و در آن جهنم از بین می رفتم.»

محیط نامناسب، دوری از وطن، نابازیگری، ناکارگردانی و نابلدی دیگران آزارم می داد. من که در سال های فعالیتیم در نمایشنامه ها و فیلمنامه های خوبی بازی کرده بودم، تحمل فیلمنامه های ضعیف و دیالوگ های آبکی شبکه جم را نداشتم.

پول «جم» از کجا می آید

این بازیگر می گوید: «کریمیان، مدیر شبکه «جم» در آنکارا، استانبول و آنتالیا دفتر دارد.

ما در آنتالیا اقامت داشتیم. گرداندن این دفاتر و این شبکه، مخارج زیادی دارد که نمی دانم پول آن از کجا تأمین می شود. البته او پول خیلی کمی به عوامل فیلم و سریال ها می داد. کمتر کسی از بازیگران و عوامل آثار، او را می دید و انگار یک حالت مافیایی داشت. بیشتر او را از طریق سخنرانی های خود شبکه می دیدیم. یک بار او در شبکه «جم» اعلام کرد که امسال می خواهیم صد فیلم و سریال تولید کنیم، من هم گفتم از طرف من به او بگویید ده کار باکیفیت تولید کنید، بهتر از صد کار بی کیفیت و آبکی است. به قدری او با مردم بد حرف می زند که نمی تواند یک آدم تحصیل کرده و با شخصیت باشد. پشت صحبت های او جاهلی وجود دارد. اگر بخواهم عامیانه حرف بزنم، گرگی در لباس میش است. او دقیقاً در گفتار و رفتار بازی می کند و ادا درمی آورد. من فکر می کنم او در عمرش حتی یک فیلم را تا آخر ندیده است.»

دلیل اصلی سیرتی برای رفتن به «جم»

سیرتی در مورد دلیل حضورش در شبکه «جم» می گوید: «دلیل اصلی من برای رفتن به «جم»، بی پولی و نیاز مالی بود. من در ماه بیش از دو میلیون تومان فقط پول اجاره خانه و شارژ ساختمان می دهم و به جز این زندگی خرج های دیگری هم دارد. حقوق بازنشستگی من هم از اداره تئاتر فقط ماهی یک میلیون تومان و خرده ای است. خب، در این شرایط من چه کار کنم و چطور می توانم زندگی خودم و خانواده ام را اداره کنم؟»

حرف‌های پیرمرد گانگستر در تولد ۱۰۰ سالگی

فقر به دنیا آمد!

مژده نوراللهیان
خبرنگار

«کرک داگلاس» با نام واقعی «ایشور دانیلوچ» و سپس «ایسادر دمسکی» و در نهایت با نام «کرک داگلاس» در سال ۱۹۱۶ در آمستردام ایالت نیویورک به دنیا آمد.

او نهم دسامبر (۱۹ آذرماه) ۱۰۰ ساله شد؛ اما می‌گوید از حرف زدن درباره خودش خسته شده است. او در مصاحبه‌ای که اخیراً انجام داد از دعایش با «استنلی کوبریک» و همکاری با کارگردانان بزرگ دنیا صحبت کرده است.

«ورایتی» نوشت: «قهرمان»، «بد و زیبا» و «۲۰ هزار فرسنگ زیر دریا» از جمله فیلم‌های کلاسیک او هستند. او در فیلم‌های مشهوری چون «راه‌های افتخار» و «اسپار تاکوس» هم به عنوان بازیگر و هم تهیه‌کننده ظاهر شد.

«داگلاس» سال ۱۹۵۵ کمپانی فیلمسازی «براینا» را به نام مادرش تأسیس کرد. او «استنلی کوبریک» را به عنوان کارگردان دومین فیلم کمپانی خود یعنی «راه‌های افتخار»، انتخاب کرد؛ اما رابطه آن‌ها چندان خوب جلو نرفت؛ «کوبریک» فیلمنامه‌ای که به او داده شده بود را بدون اطلاع «داگلاس» بازنویسی کرد. او هم از این رفتار عصبانی شد و با «کوبریک» دعوا کرد. «داگلاس» بعد از این اتفاق «کوبریک» را مجبور کرد فیلم را براساس فیلمنامه اولی بسازد.



اما رابطه این دو اینجا پایان نگرفت؛ «داگلاس» سه سال بعد از «کوبریک» خواست «اسپار تاکوس» را کارگردانی کند. او می‌گوید: کوبریک آدم سختی بود اما در عین حال، با استعداد هم بود.

بودجه «اسپار تاکوس» چهار میلیون دلار بود؛ اما هزینه‌های فیلم به ۱۲ میلیون دلار کشیده شد. با این حال «داگلاس» توانست «یونیورسال» را متقاعد کند و پروژه به سرانجام رسید.

رابطه متشنج این دو کارگردان مطرح تا جایی ادامه پیدا کرد که آن‌ها به توصیه همسر «داگلاس» برای رفع این مشکل، راهی مشاوره روانشناسی شدند. این بازیگر - کارگردان ۱۰۰ ساله در خلال صحبت‌هایش اشاره می‌کند که با فیلمسازان مطرحی چون «بیلی وایلدر»، «جان فرانکنهایمر»، «هوارد هاوکس»، «جان هیوستون»، «الیا کازان»، «وینسنت مینلی» و «ویلیام وایلر» همکاری داشته است. او اعتراف می‌کند که با همه آن‌ها هم دعوا می‌کرده است. «داگلاس» ادامه می‌دهد: اما من دوستشان داشتم. من خوش شانس بودم که با تمام کارگردان‌های خوب کار کردم.

«داگلاس» همچنین می‌گوید: «هیچ وقت نمی‌خواستم در سینما بازی کنم. همیشه خودم را یک بازیگر تئاتر می‌دانستم. من کارم را روی صحنه تئاتر «برادوی» شروع کردم و «بتی باکال» کمکم کرد. او به هالیوود رفت و به «هال والیس» گفت: باید یک نگاهی به «کرک داگلاس» بیندازی. «والیس» به نیویورک آمد و به من پیشنهاد بستن یک قرارداد داد. من نمی‌دانستم باید چه کار کنم. به آن پول نیاز

داشتم. بنابراین به هالیوود آمدم.

«داگلاس» می‌گوید پس از این کار «والیس» می‌خواست با او قرارداد ببندد، اما او موافقت نکرد. چون دلش می‌خواست کارش را خودش کنترل کند. این هنرمند مشهور سپس با ناراحتی ادامه می‌دهد: «من حالا ۱۰۰ سالم است. اخبار هالیوود را می‌خوانم و آن‌ها را نمی‌شناسم. «برت» کجاست؟ «لارنس اولیویه» کجاست؟ آن‌ها همه رفته‌اند. دلم برایشان تنگ شده است. احساس تنهایی می‌کنم.»

این از معدود لحظات اندوهناک «داگلاس» است، چون او بیشتر اوقات بانرزی و سر حال است. او پس از سکنه‌ای که سال ۱۹۹۶ داشت، با کمک دیگران راه می‌رود و آرام و شمرده صحبت می‌کند. «داگلاس» قرار بود ماه مارس آن سال جایزه اسکار افتخاری را دریافت کند اما سکنه کرد و حضور یا عدم حضورش بسیار بحث‌برانگیز شد. با این حال او می‌خواست به همه ثابت کند سکنه به معنای پایان توان ذهنی افراد نیست و او حالا قهرمان بیمارانی شمرده می‌شود که



کارگاه

[۵۰]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان
شماره ۲۱ - آذرماه ۱۳۹۵

کار کند. او در آن سال ۹۷ ساله بود. این هنرپیشه و همسر بلغاری تبارش «آنه بایدنز»، ماه «می» آینده شصت و سومین سالگرد ازدواج خود را جشن می گیرند. این دو سال هاست در خانه یک طبقه خود واقع در «بورلی هیلز» با هم زندگی می کنند. کمتر رهگذری متوجه خانه نه چندان بزرگ آن ها می شود؛ اما درون آن فضایی زیبا و صمیمی دارد. در کتابخانه خانه «داگلاس» مجموعه کامل دایره المعارف «بریتانیکا» و کتاب هایی درباره «تلسون ماندلا» و استرالیا دیده می شود. گلدانی از «پیکاسو»، تابلویی از «روی لیختنشتاین» و ماسک ها، تندیس ها و دیگر آثار هنری از فرهنگ های مختلف خانه آن ها را آراسته است. این خانه مقصد دلپذیری برای جهلگردهاست.

«من فقیر به دنیا آمدم!»

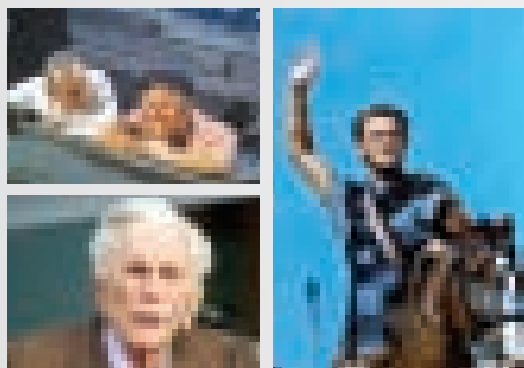
«داگلاس» و همسرش سال ۱۹۶۴ بنیادی را برای امور خیریه تأسیس و در آن زمان ۱۲۰ میلیون دلار صرف این امور کردند. او درباره کارهای خیریه و بخشیدن میزان قابل توجهی از ثروتش می گوید: «من از بیشتر پولم گذشتم چون این برایم لذتبخش است. من فقیر به دنیا آمدم. مادر و پدرم از روسیه آمده بودند. وقتی به

هیچ وقت نمی خواستم در سینما بازی کنم. همیشه خودم را یک بازیگر تئاتر می دانستم. من کارم را روی صحنه تئاتر «برادوی» شروع کردم و «بتی باکال» کمکم کرد. باید یک نگاهی به «کرک داگلاس» بیندازی. «والیس» به نیویورک آمد و به من پیشنهاد بستن یک قرارداد داد. من نمی دانستم باید چه کار کنم. به آن پول نیاز داشتم. بنابراین به هالیوود آمدم.»



سکته را از سر گذرانده اند.

«داگلاس» چند سال پیش یک سخنرانی عمومی داشت و پس از آن خواست تا صدای ضبط شده اش را به او تحویل دهند تا بعداً به همراه یک درمانگر روی تلفظ صحیح کلماتش



مدرسه رفتم نمی توانستم انگلیسی حرف بزنم. پدرم سمسار بود؛ آه در بساط نداشت. اما دوره گردها هر روز عصر دم در خانه ما می آمدند و مادرم همیشه به آن ها غذا می داد. او واقعا آدم فوق العاده ای بود؛ بنابراین، این سابقه باعث شد من تلاش کنم کاری برای دیگران انجام دهم.»

اولین نقش در سینما

وی در سال ۱۹۳۸ از دانشگاه سنت لاورنس فارغ التحصیل شد و پیش از جنگ جهانی دوم و پس از آن نقش های کوتاهی را در «برادوی» ایفا می کرد. تا اینکه در سال ۱۹۴۶ برای اولین بار وارد سینما شد و در فیلم عشق عجیب «مارتا ایورس» به نقش «والتر اونیل» (یک الکلی ضعیف النفس) در کنار «باربارا استانویک» و به کارگردانی «لوویس مایلستون» حضوری خاطره انگیز داشت.





هم‌زمانی با جریان مک کارتیس

پس از این فیلم «داگلاس» در فیلم مهم و با اعتبار «ز درون گذشته» در کنار «رابرت میتچم» و به کارگردانی «ژاک ترنر» ایفای نقش کرد. حضور قدرتمند داگلاس در سینما با جریان مک کارتیس در آمریکا هم‌زمان گردید و شهرت و اعتباری که داگلاس در مدت کوتاهی به دست آورده بود بسیاری از شکاکان هالیوود را به این جوان بدگمان کرد.

نامزدی اسکار

نامزدی نقش اول اسکار برای فیلم «قهرمان» به نقش «میدج کلی» همه نگاه‌ها را به سوی داگلاس فراخواند. در سال ۱۹۵۰ کرک در دو فیلم «مرد جوان با یک شیپور» (کورتیز) و «باغ وحش شیشه‌ای» (در کنار جین وایمن) حضور یافت؛ اما سال ۱۹۵۱ سال همکاری کرک با سه کارگردان افسانه‌ای هالیوود بود که هر سه اثر نیز موفقیت‌هایی به همراه داشتند. یک داستان کارآگاهی (ویلیام وایلر)، «در امتداد مرگ و زندگی» (رائول والش) و فیلم محبوب «تک خال در آستین» اثر «بیلی وایلد» پرونده داگلاس را



رنگین‌تر از گذشته کردند.

دستمزد ۳۵۰ هزار دلاری

سال ۱۹۵۷ حضور «داگلاس» در دو فیلم خاطره‌انگیز «جدال در اوکی کرال» (در کنار برت لنکستر) و «راه‌های افتخار» (استنلی کوپرک) به نقش «کلنل داکس» همه نگاه‌ها را به سوی وی جلب کرد. موفقیت‌های پی در پی داگلاس باعث شده بود که دستمزد این ستاره سینما از ۲۵ هزار دلار برای فیلم «ز درون گذشته» به ۳۵۰ هزار دلار برای فیلم «راه‌های افتخار» برسد.

اسپار تاکوس و شکستن شخصیت‌های لیست سیاه مک کارتی

اسپار تاکوس اولین تجربه «داگلاس» در مقام

تهیه‌کنندگی بود که وی در این فیلم بزرگ و یکتا با نوشتن نام «التون ترامبو» در تیتراژ فیلم تابوی ذکر نکردن نام شخصیت‌های لیست سیاه مک کارتی را شکست و نام خود را به عنوان یکی از شخصیت‌های تأثیرگذار تاریخ سینمای آمریکا ثبت کرد.

همچنین تغییر کارگردان فیلم از «آنتونی من» به «استنلی کوپرک» دیگر خدمت داگلاس به عالم سینما است؛ بازی خیره‌کننده داگلاس در این فیلم او را به بالاترین مقام‌های بازیگری در تاریخ سینما سوق داد به طوری که رای‌گیری با اعتبار AFI از او به عنوان هفدهمین ستاره سینما یاد کرد.

پس از «اسپار تاکوس» پرونده کاری داگلاس از فیلم خوب و مهم خالی شد و مهمترین کارهای وی بعد از سال ۱۹۶۰ به این شرح است: هفت روز در ماه می، راه پر خطر، دلیجان آتش، نظم، خشم، کرک داگلاس در سال ۱۹۹۵ برای ۵۰ سال حضور در سینما مفتخر به جایزه با اعتبار اسکار شد؛ همچنین در سال ۱۹۹۹ و ۲۰۰۱ به ترتیب جوایز یک عمر دستاورد AFI و مدال ملی هنر را دریافت کرد.

سلامت

معدةهای زخم خورده!

همین امروز سیگار را ترک کنید!

با عهدشکنی همسر خود چه کنم؟

با احتیاط بپرانید!

ارادت جابر بن عبدالله به امام حسین (ع)

اسکاتیا

فناوری اطلاعات

گردشگری

فرهنگ و هنر

سلامت

ورزش

News

مراقب دستگاه حیاتی گوارش خود باشید

معده‌های زخم خورده!



دکتر محمد جعفر فرحوش
فوق تخصصی گوارش و اندوسکوپی

زخم معده یا زخم پپتیک (Peptic ulcer) یکی از بیماری‌هایی است که در اثر ابتلا به آن، مخاط معده و اثنی‌عشر، دچار صدمه و زخم می‌شود. حدود ۱۰ درصد افراد در طول عمر خود، به زخم معده مبتلا می‌شوند. افراد بالای ۵۰ سال، بیش از بقیه مستعد ابتلا به زخم معده هستند، اما شیوع ابتلا به زخم اثنی‌عشر، بیشتر در سنین ۳۰ تا ۴۰ سال دیده می‌شود.

این زخم از کجا می‌آید؟

زخم معده و اثنی‌عشر به دلایل زیادی می‌تواند در بدن ایجاد شود که یکی از اصلی‌ترین دلایل آن هلیکوباکتر پیلوری (Helicobacter pylori) است. این باکتری، به دلیل رعایت نکردن بهداشت وارد معده انسان می‌شود. علاوه بر این باکتری، مصرف برخی داروها مثل داروهای ضدالتهاب غیراستروئیدی و داروهای مسکن، می‌تواند باعث ابتلا به زخم معده شود. همچنین استفاده از داروی آسپرین، می‌تواند در ابتلا به زخم معده نقش داشته باشد. یکی دیگر از عواملی که افراد را مستعد ابتلا به زخم معده یا زخم اثنی‌عشر می‌کند، ابتلا به برخی از بیماری‌ها مثل دیابت یا بیماری‌های کبدی است، البته این عامل به نسبت دیگر عوامل، نقش کمتری در ابتلا به زخم معده یا زخم اثنی‌عشر دارد.

زخمی که باید درمان شود

یکی از مهم‌ترین مواردی که در درمان زخم معده باید به آن توجه داشت، علت به وجود آورنده زخم معده است. برای مثال اگر هلیکوباکتر عامل ابتلا

به زخم معده باشد، باید به درمان آن اقدام کرد. برای درمان هلیکوباکتر معمولاً پزشک متخصص گوارش، چند نوع آنتی‌بیوتیک تجویز می‌کند. همچنین داروهای کاهنده اسید نیز می‌تواند جزو داروهای درمانی این دسته از افراد باشد. به طور کلی در شرایطی که فرد به هلیکوباکتر مبتلا نباشد، مدت درمان با داروهای کاهنده اسید چهار هفته خواهد بود. آن دسته از افرادی که بنا بر هر دلیل مجبور به استفاده از آسپرین یا مسکن هستند باید برای پیشگیری از زخم معده از متخصص گوارش کمک بگیرند.

مصرف دخانیات مثل سیگار و قلیان در افراد مبتلا به زخم معده یا زخم اثنی‌عشر باید قطع شود تا داروها بتوانند روی بدن تأثیر بگذارند. داشتن برنامه غذایی منظم و خوردن به موقع غذا، می‌تواند به بهبود وضعیت این دسته از افراد کمک کند. پرهیز از خوردن غذاهای سرخ‌کردنی و فست‌فود (Fast food) نیز به افراد مبتلا توصیه می‌شود. ضمن این که پرخوری نکردن و پرهیز از خوردن با عجله غذا نیز باید مد نظر این دسته از افراد قرار گیرد.

کارگاه

[۵۴]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان
شماره ۲۱ - آذرماه ۱۳۹۵

۱۰ علامت مهم ابتلا به زخم معده

درد معده: درد به ویژه بین جناغ سینه و ناف، پس از مصرف غذا به وجود می آید. درد به طور امواج سوزنده می آید و می رود.

افزایش سوءهاضمه: زخم معده می تواند سوءهاضمه و درد بر اثر گاز معده ایجاد کند. در این موارد فرد پس از صرف غذا یا آروغ می زند یا دچار سکسکه می شود.

حالت تهوع: به علت تغییر حجم مایعات، فرد دچار حالت تهوع خفیف یا شدید می شود. معمولاً در حالت ناشتا، فرد دچار حالت تهوع می شود.

سنگینی معده: با ایجاد زخم معده، فرد احساس سنگینی و سیری در معده می کند. همان حالتی که پس از مصرف زیاد آب احساس می شود.

علائم مشابه آنفلوآنزا: بیشتر بیماران مبتلا به زخم معده، دچار علائم آنفلوآنزا مانند خستگی مفرط، کسالت، تب، حالت تهوع و... می شوند. از دست دادن اشتها: درد شدید و ناگهانی که مبتلایان چند ساعت پس از هضم غذا دچار آن می شوند، باعث می شود از غذا خوردن بترسند و در نتیجه اشتهای خود را از دست می دهند.

گرسنگی بدون دلیل: در این بیماران احساس گرسنگی، چند ساعت پس از صرف یک غذای کامل امری طبیعی است.

کاهش وزن ناگهانی: با کم شدن اشتها، کاهش وزن امری طبیعی است. بالا آوردن مکرر پس از صرف غذا نیز می تواند علت دیگر کاهش وزن باشد.

تغییر رنگ مدفوع: رنگ مدفوع ممکن است ظاهری تیره یا کم رنگ با اثری از خون داشته باشد.

استفراغ خونی: به علت افزایش میزان مایعات در روده و معده استفراغ امری طبیعی است. در صورت ظاهر شدن خون در استفراغ ممکن است زخم پیشرفته باشد. در این موارد فرد به درمان فوری نیاز پیدا می کند.



بیشتر بیماران مبتلا به زخم معده، دچار علائم آنفلوآنزا مانند خستگی مفرط، کسالت، تب، حالت تهوع و... می شوند.

از دست دادن اشتها: درد شدید و ناگهانی که مبتلایان چند ساعت پس از هضم غذا دچار آن می شوند، باعث می شود از غذا خوردن بترسند و در نتیجه اشتهای خود را از دست می دهند

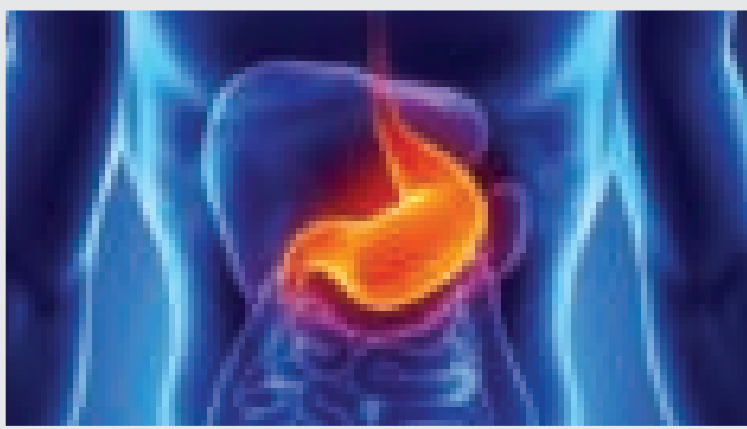
آندوسکوپ یکی از روش های دقیق محسوب می شود که می تواند بخوبی زخم معده یا مشکلات دیگر گوارشی را تشخیص بدهد و در صورتی که پزشک انجام این کار را ضروری دانست، باید حتماً آن را انجام داد چون در صورت عدم انجام به موقع آن، شدت بیماری می تواند بیشتر شود.

آیا آندوسکوپ الزامی است؟

اگر فردی حدود ۴۰ تا ۵۰ سال داشته باشد و در اثر مصرف داروهای کاهنده اسید در مان نشود، در چنین شرایطی ممکن است پزشک متخصص گوارش به او آندوسکوپ را توصیه کند. همچنین در برخی موارد، احتمال نمونه برداری در زمان انجام آندوسکوپ نیز وجود دارد. آندوسکوپ، برای افرادی که جوان هستند، اولین اقدام تشخیصی محسوب نمی شود و این دسته از افراد در وهله اول باید زیر نظر پزشک، دارو مصرف کنند. چنانچه با مصرف دارو بهبود حاصل نشود، آزمایش خون، آزمایش مدفوع یا تست تنفسی، انجام خواهد شد. آندوسکوپ برای همه افراد انجام نمی شود و تنها در شرایط خاص به افراد توصیه می شود.

چنانچه مشکل در بلع، کم خونی یا لاغر شدن برای بیمار مطرح باشد، احتمال انجام آندوسکوپ وجود دارد. انجام آندوسکوپ به افرادی که در خانواده آن ها سابقه ابتلا به سرطان وجود دارد، ممکن است توصیه شود. البته بر خلاف تصور بیشتر افراد که فکر می کنند زخم معده می تواند باعث ابتلا به سرطان معده شود، باید گفت که ارتباط چندانی بین زخم معده و سرطان وجود ندارد.

حتی آن دسته از افرادی که به زخم اثنی عشر مبتلا هستند، ممکن است از بابت ابتلا به سرطان نگرانی داشته باشند در حالی که جای نگرانی برای این مورد نیز وجود ندارد.



همین امروز سیگار را ترک کنید!

وقتی شما به چیز و یا رفتاری خاص عادت می‌کنید ترک آن بسیار دشوار است. اما سیگار یا به عبارتی تخصصی‌تر نیکوتین یک ماده اعتیاد آور عصبی است و در عملکرد بدن اعتیاد ایجاد می‌کند. نیکوتین به علت شباهت بسیار بالا به استیل کولین می‌تواند در بدن جای این انتقال دهنده را بگیرد و بدن به وجود آن عادت کند. اعتیاد به معنای وابستگی شدید به هر چیزی است، مانند اعتیاد به خوردن شکلات، اعتیاد به شبکه‌های اجتماعی و یا اعتیاد به کشیدن و استعمال دخانیات و ... ما در این مطلب قصد داریم تا شما را در تصمیم راسخ‌تان برای ترک سیگار همراهی و یاری کنیم. در ابتدا باید خاطر نشان کرد که ترک سیگار چندان ساده نیست! استعمال تنباکویک اعتیاد جسمی و یک عادت روانی است، نتایج تحقیقات نشان می‌دهد افراد آن‌قدر که از نظر روانی و ذهنی به سیگار وابستگی پیدا می‌کنند از نظر جسمی به آن وابستگی ندارند بنابراین اولین قدم مربوط به ترک اعتیاد روانی، سالم‌سازی ذهن خواهد بود.

باید توجه داشت که برای ترک هر عادت اعتیاد آوری همان‌طور که طی زمانی نسبتاً طولانی در ذهن نهادینه شده، به همان نسبت هم به زمان کافی برای ترک آن نیاز است. ترک ناگهانی سیگار که از آن به cold turkey یاد می‌شود نه تنها مفید نیست بلکه احتمال ناموفق بودن آن بسیار زیاد است. در اولین قدم باید با طرح و برنامه‌ریزی کار را آغاز کرد. خودآگاهی برای کسب موفقیت لازم است و شناخت کامل ابعاد یک مسئله کمک شایانی به حل مسئله خواهد کرد پس پرسش‌های زیر را از خودتان بپرسید:

برای پاسخ به این پرسش‌ها وقت بگذارید و با دقت به آن‌ها پاسخ دهید.

- شما چه زمانی سیگار می‌کشید؟ و چرا؟
- آیا تکنیک، روش‌های درمانی و یا فعالیتی وجود دارد که بتواند به شما در آن شرایط خاص کمک کند و جایگزین کشیدن سیگار شود؟
- آیا قبل و بعد از هر وعده غذایی نیاز به کشیدن سیگار دارید؟

- آیا وقتی در جمع هستید سیگار می‌کشید؟
- آیا اعتیاد شدید به کشیدن سیگار دارید (مثلاً بیش از یک پاکت در روز)، یا فقط روزی یکی یا دو سیگار می‌کشید؟
- آیا وقتی استرس دارید یا افسرده و غمگین هستید سیگار می‌کشید؟
- آیا فعالیت، افراد یا محیط خاصی شما را ترغیب

- آیا سیگار کشیدن می‌کند؟
- آیا سیگار کشیدن شما با عادات دیگری نظیر مصرف الکل یا بازی خاصی همراه است؟
- آیا شما جزو افرادی هستید که موافق هیپنوتیزم و طب سوزنی هستند؟
- آیا شما علاقه‌مند صحبت با درمانگر یا مشاوره در مورد عادات‌تان مانند سیگار کشیدن هستید؟
- آیا علاقه‌مند به داشتن یک برنامه تناسب اندام هستید؟

با پاسخ به سوالات بالا می‌توانید درک درستی از این عادات خود به دست آورید و این خودآگاهی شما را در برنامه‌ریزی برای ترک سیگار کمک خواهد کرد. به‌عنوان مثال دانستن این موضوع که شما جزو افرادی هستید که بعد از هر وعده غذایی عادت به کشیدن سیگار دارید می‌تواند شما را در برنامه‌ریزی درست کمک کند، بدین ترتیب که با جایگزینی یک گزینه مناسب و گنجاندن آن در برنامه ترک سیگار یکی از عوامل کشش و سوق به سوی کشیدن سیگار را از بین می‌برید. به عنوان مثال می‌توانید خوردن تنقلاتی مانند تخمه آفتاب‌گردان، پسته یا میوه را جایگزین کشیدن سیگار کنید و بعد از هر وعده غذایی به خود یادآور شوید که قرار است بعد از صرف غذا، میوه میل کنید. بعد از پاسخ به سوالات بالا به مرحله بعد می‌رویم.

در این مرحله شما نیاز به طراحی برنامه «ترک سیگار» دارید:



خالی سیگار، حتی عکس‌هایی که در آن‌ها در حال کشیدن سیگار هستید، در صورت امکان اتومبیل، مبل‌مان، فرش و کلیه لباس‌هایی را که بوی سیگار می‌دهند شسته و با مواد معطر بوی سیگار را از آن‌ها بزدایید.

- از یک پزشک و مشاور برای این امر خطیر یاری بگیرید. در موارد اعتیاد شدید و سنگین گاهی مصرف دارو برای رسیدن به نتیجه مطلوب مورد نیاز است.
- در کنار همه این راهکارها از ورزش غافل نشوید. یک برنامه ورزشی روتین می‌تواند انگیزه خوبی برای ترک سیگار باشد. برای اینکه بخواهید ورزشکار موفقی باشید باید بدن سالمی داشته باشید و جسم سالم با کشیدن سیگار و عوارض مخرب ناشی از آن در یک راستا نیست.
- و نکته آخر اینکه می‌توانید به خودتان جایزه بدهید مثلاً به ازای نکشیدن هر نخ سیگار یک بستنی یا یک پک آجیل برای خودتان خریداری کنید و یا پول هر نخ سیگار را کنار بگذارید و با پس‌انداز و برنامه‌ریزی یک فعالیت مفرح و هیجان‌انگیز به خودتان یادآور شوید که می‌توان به جای عادت ناپسند و مضرمانند سیگار کشیدن تفریح‌های سالم و هیجان‌انگیزی را جایگزین کرد.

آمار مربوط به مصرف سیگار تکان دهنده است

قطعا همگان به مضر بودن سیگار اذعان دارند اما متأسفانه روز به روز بر تعداد افراد سیگاری افزوده می‌شود. فقط در آمریکا روزانه ۳۲۰۰ فرد زیر ۱۸ سال برای اولین بار به سیگار لب می‌زنند و ۲۱۰۰ جوان جزو افرادی‌اند که روزانه سیگار می‌کشند. تقریباً در همه جای دنیا از هر ۱۰ نفر سیگاری ۹ نفر اولین سیگار خود را زیر سن ۱۸ سال کشیده‌اند و این لزوم آگاهی و اطلاع‌رسانی درباره مضرات سیگار در سنین پایین را اثبات می‌کند. در دنیا حدود ۱۶ میلیون نفر در اثرات کشیدن سیگار دچار بیماری‌اند و طبق آمار منتشر شده عمر افراد سیگاری حدوداً ۱۳ تا ۱۴ سال کمتر از افراد غیرسیگاری است.

همین امروز سیگار را ترک کنید

سرطان ریه، سکته قلبی و مغزی در افراد سیگاری چند برابر افراد معمولی است. طبق تحقیقات انجام شده در کشور آمریکا، افرادی که در اثر مصرف دخانیات، به‌ویژه کشیدن سیگار، سالانه جان خود را از دست می‌دهند بسیار بیشتر از آمار مرگ و میر افراد مبتلا به ایدز، معتادان به مصرف الکل، تصادفات وسایل نقلیه موتوری و جراحات با سلاح گرم است. با این اوصاف هنوز هم دیر نشده همین امروز برای ترک سیگار اقدام کنید.

- یک زمان‌بندی مشخص برای این کار در نظر بگیرید. مثلاً شما در ۱۰ روز آینده برنامه ترک خود را عملی خواهید کرد. این زمان به شما فرصت می‌دهد تا خود را برای این کار آماده کنید اما باید در نظر داشت که این زمان اگر خیلی طولانی باشد انگیزه‌تان از بین رفته و اراده‌تان سست می‌شود.

• به افراد خانواده، دوستان و همکاران اعلام کنید که قصد دارید برنامه ترک سیگار خود را اجرایی کنید. به آن‌ها بگویید که شما نیاز به حمایت و تشویق دارید. حتی می‌توانید برای این کار به دنبال یک همراه مناسب بگردید تا هر دو با هم این برنامه را دنبال کنید.

• شرایط آتی را پیش‌بینی کنید و برای مقابله با آن‌ها از هم‌اکنون برنامه‌ریزی کنید. معمولاً افراد در سه ماهه اول ترک سیگار، مجدداً به کشیدن سیگار روی می‌آورند. از الان خود را برای این چالش بزرگ مهیا کنید.

• همه محصولات مربوط به تنباکو و نیکوتین را از محیط زندگی خود، اتومبیل و محیط کارتان حذف کنید؛ کبریت، فندک، پاکت



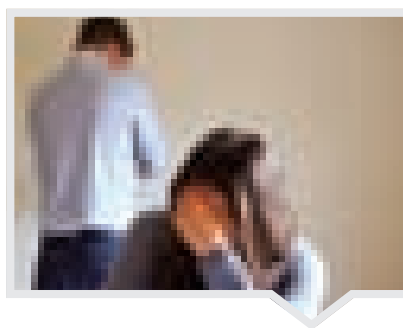
با عهد شکنی همسر خود چه کنم؟

نازنین شادابی
روانشناس و مشاور خانواده

در اکثر مواقع وقتی یکی از همسران خیانت می‌کند، همسر و حتی خود فرد بی‌وفا احساسات و هیجانات منفی متعددی را تجربه می‌کنند. پیشنهاد روان‌درمانگران بر طی کردن فرایند بخشش است (البته نه به معنای فراموش کردن آنچه به وقوع پیوسته) تا در نهایت با آرامش و به صورت منطقی به تصمیم‌گیری نهایی برسند. در این گفتار به بخشی از این فرایند می‌پردازیم؛ تردیدها و ترس‌هایی را عنوان می‌کنیم که از پیوند دوباره با همسران احساس می‌کنید، تا به دور از فشار خردکننده آن‌ها گورگورانه در مسیری نیتید که بعدها دست ندامت بر پیشانی بزنید. بیایید نگرانی‌های شایعی را که زوجین پس از افشای خیانت همسر با آن‌ها کلنجار می‌روند، مرور کنیم. هم فرد زخم‌خورده و هم فرد بی‌وفا می‌توانند این نگرانی‌ها را داشته باشند:

نگرانی ۱: «با این افشاحی که پیش آمده است، آیا می‌توانیم دست در دست، دوباره زندگی خوبی بسازیم؟»

به دنبال افشای خیانت، طبیعی است که فکر کنید شعله‌های عشق‌تان خاموش و همه چیز بر فنا رفته است. با این حال پیشنهاد می‌کنیم در مجموع به کل زندگی خود نگاه کنید و تنها به احساس کنونی خود نپردازید. به گذشته بنگرید، آیا هیچ‌گاه خشنود نبوده‌اید؟ خاطرات خوشایندی با هم نداشته‌اید؟ استحکام رابطه شما در سال‌های اولیه پیش‌آگاهی امیدوارکننده‌ای برای آینده‌تان خواهد بود. بهتر است با خاطرات گذشته خود غیرمنصفانه برخورد نکنید، چون فرد بی‌وفا برای توجیه عمل خود تنها خاطرات بد را به یاد می‌آورد و گاه فرد زخم‌خورده برای نجات زندگی خود خاطرات مثبت را به یاد می‌آورد تا نشان دهد: «آنقدرها هم که شلوغش کرده‌ای همسر بدی نبوده‌ام و زندگی ما خوب بود». این تصور که رابطه‌تان درست‌شدنی نیست و تلاش‌تان بیهوده است خودبه‌خود شما را ناامید می‌کند. اگر از همسران دل‌کنده‌اید، باید از خود بپرسید این احساس ناامیدی که خود را در آن غوطه‌ور کرده‌اید غیرمنصفانه و ناعادلانه نیست؟ اگر در گذشته اهداف، اشتراکات و علاقه بیشتری به هم داشته‌اید، در آینده نیز روابط بهتری خواهید داشت؟



نگرانی ۲: «حالا که سابقه‌دار شده‌ای، از کجا مطمئن شوم دوباره به بیراهه نمی‌روی؟»

اگر همسران به شما خیانت کرده است، حتماً فکر می‌کنید: «چگونه به او اعتماد کنم؟ چگونه دوباره احساس امنیت را تجربه کنم؟» اگر همسران نتوانند حتی زبانی اعتماد شما را جلب کند، دلیلی ندارد به او اعتماد کنید.

افراد بی‌وفا باورهایی دارند که باعث می‌شود خیانت کنند یا به خیانت خود ادامه دهند. در زیر به بعضی از پیش‌فرض‌های ذهنی این افراد اشاره می‌شود: «چیزی که همسر من از آن مطلع نشود، مشکلی به بار نمی‌آورد»، «مگر آدم چند بار به دنیا می‌آید! این حق من است که خوش باشم»، «رابطه پنهانی من باعث می‌شود سر حال شوم و به زن و بچه‌هایم بهتر رسیدگی کنم»، «کی گفته آدم باید تک‌همسر باشد؟»، «کنترل و سوسه‌هایم کار من نیست»، «هیچ وقت قول نداده‌ام که بی‌نقص باشم»، «چون همسر من اطلاع دارد ولی به روی خودش نمی‌آورد، پس رابطه مخفی من مجاز است».

این مفروضات گاهی توجیه‌کننده عمل فرد بی‌وفاست. گاهی هم خود فرد از اشتباهات خود آگاه است اما برای دفاع از خود بر باورهایش پافشاری می‌کند و به اصطلاح کوتاه نمی‌آید. پس بهتر است به حرف‌های او گوش کنید و برای اصلاح رابطه، مدتی به خودتان فرصت دهید.

کسی که مکرراً دروغ می‌گوید، در مقایسه با فردی که اولین بار مرتکب دروغ‌گویی می‌شود، کمتر قابل اعتماد است. البته نمی‌خواهیم بگوییم یک بار رابطه نامشروع بیش از روابط پنهانی متعدد قابل بخشش و چشم‌پوشی است، یا داشتن صرفاً یک مورد رابطه نامشروع به معنی تکرار نشدن این پیشامد در آینده است. با این همه، همسری با سابقه‌ای دور و دراز از دروغ و فریبکاری، در مقایسه با کسی که یک بار به بیراهه رفته است، به احتمال زیاد در تغییر این الگو به مشکل برمی‌خورد.

بعضی از زنان و مردان به نیازهای خود واقف نیستند و انتظار دارند همسرشان خواسته‌های آن‌ها را برآورده سازد و چون به دلیل ناآگاهی و عدم داشتن مهارت‌های ارتباطی مؤثر اکثر نیازهای پاسخ‌ناپذیر می‌مانند، آن‌ها ترجیح می‌دهند که نیازها و آرامش خود را بیرون از رابطه زناشویی تأمین کنند. اگر همسران بیاموزند که با هم صادق باشند و با صراحت بیشتری درباره نیازها و مشکلات‌شان با هم صحبت کنند و بتوانند برای رفع مشکلات‌شان به کمک هم راه حل بیابند، احتمال به انحراف کشیده‌شدن‌شان کمتر می‌شود.

لازم به ذکر است تا وقتی همسر بی‌وفا نخواهد دلیل وقوع رابطه نامشروع را کشف کند و به شکلی منصفانه بخشی از مسؤولیت آن را بر عهده بگیرد، امید فرد

می‌پروراند و در مقابل سعی می‌کنند سریعاً طرف مقابل را رها کنند و احساس خشم را بروز دهند تا سرپوشی برای احساس حسادت، نیازمندی و سرخوردگی باشد. پیشنهاد ما این است که وقتی احساس خرس تیرخورده را دارید، برای زندگی خود تصمیم نگیرید. این تصور شما که همسران به شما علاقه نداشته و ندارد شاید درست نباشد. شاید دلایل دیگری به غیر از شما برای وقوع خیانت وجود داشته باشد. شاید چنانچه شما همه درها را نبندید همسر شما بیشتر از تصورتان پشیمان، نادم و خواهان مرمت رابطه باشد. اگر خیلی عصبانی هستید، سعی کنید شهامت به خرج دهید و با کنار زدن خشم‌تان، ترس، احساسات جریحه‌دار شده، ضعف و زبونی خود را عریان ببینید. هرچند احساس تأثر، افسردگی و عصبانیت دست از سر شما نرمی دارد، ولی لازم است رنج و عذاب درونی خود را طوری ادا کنید که اجازه دهد همسران به شما کمک کند و همین‌طور متوجه شوید که آیا او به اندازه کافی به ناراحتی شما اهمیت می‌دهد یا خیر؟ و آیا توجه او آنقدر هست که برای سهم واقعی‌اش در ایجاد مشکل مسؤولیت قبول کند یا خیر؟

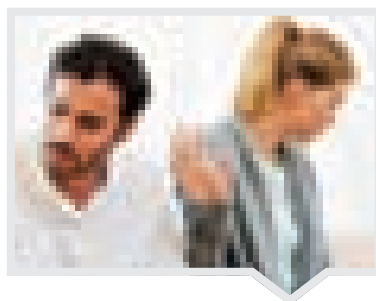
شما برای زندگی خود با تصمیم سرنوشت‌سازی روبه‌رو هستید. آیا باید دیوار زلزله‌زده زندگی زناشویی خود را از نو مرمت کنید یا خرابه‌های آن را زیر پا بگذارید و به راه خود بروید؟ شما را تشویق می‌کنیم به شیوه سنجیده‌تر و ملاحظه‌کارانه‌تری تصمیم‌گیری کنید. توصیه نمی‌کنیم احساسات خود را نادیده بگیرید بلکه هدف این است که در مورد پیش‌فرض‌ها و باورهای پشت احساسات‌تان تعمق، و احساسات دیگری در خود خلق کنید. به عبارت دیگر، پیش‌فرض‌ها و تصورات دیگری درباره همسران، عشق و تعهد پیدا کنید. اگر در این راه به تنهایی موفقیتی حاصل نشد از متخصصین این امر کمک بگیرید.

منبع:

«پیوند زخم‌خورده»، نوشته: جنیس آبرامز اسپرینگ با همکاری مایکل اسپرینگ، ترجمه: مرجان فرجی

نگرانند و باید هم باشند. پژوهش‌ها نشان می‌دهد که نه حضور مداوم پدر و مادر در محیط خانواده، بلکه سطح تعارضات و کشمکش‌های بین والدین، که کودک قبل، بعد یا در طول طلاق در معرض آن قرار دارد، میزان آسایش کودک را تعیین می‌کند. ظاهراً زندگی با والدین مطلقه‌ای که در آن سطح تعارض و درگیری پایین است، به مراتب بهتر از وقتی است که بچه‌ها در خانواده‌ای طلاق نگرفته با سطح بالای تعارض پرورش می‌یابند.

هدف، تشویق شما به جدایی از روی هوس و بدون تلاش برای حل اختلاف نظرها نیست. با وجود این اگر فقط و فقط به خاطر بچه‌ها و از روی احساس گناه و ترس، تن به ادامه زندگی مشترک داده‌اید، در درازمدت شاید به این نتیجه برسید که در حق فرزندان‌تان لطف نکرده‌اید؛ بلکه برعکس، به آن‌ها مفهوم نادرستی از عشق و زندگی زناشویی را نشان داده‌اید. چه شما در کنار فرزندان‌تان و چه دور از آن‌ها زندگی کنید، جزو یک خانواده هستید و قربت عاطفی برای تطابق فرزندان بسیار مهم‌تر از نزدیکی فیزیکی بدون شادی، سرزندگی و صمیمیت است.



نگرانی ۵: «تو با این کار نشان دادی که هیچ علاقه‌ای به من نداشته‌ای، پس ادامه زندگی مشترک ما چه لطفی دارد؟»

اگر به خود بقبولانید که همسران نمی‌توانسته به شما علاقه‌مند بماند و به همین دلیل با دیگری رابطه داشته است، احتمال دارد در ادامه رابطه‌ای که خود نیز خواهان آن هستید ناامید و ناکام شوید. برخی افراد افکاری مانند: «من بازنده‌ام»، «تمی‌توانم رقابت کنم» یا «آدم دوست‌داشتنی‌ای نیستم» را در ذهن خود

زخم‌خورده به رابطه متعهدانه، امیدی پوشالی است. فرد بی‌وفا باید دلیل تراشی‌های خود را کنار بگذارد. در مراحل ابتدایی کشف خیانت، این توجیه‌ها فقط باعث می‌شود همسران به خلوص نیت شما برای تغییر شک کنند. همسران تنها زمانی می‌توانند آماده سرمایه‌گذاری برای آینده‌تان شود که احساس امنیت کند و شما مسؤولیت انجام کارتان را به عهده بگیرید.

نگرانی ۳: «آیا دلایل من برای ماندن به اندازه کافی موجه است؟»

شاید نگران هستید که برای ماندن در کنار همسر خود دلایل احمقانه‌ای دارید و شاید هم واقعاً همین‌طور باشد.

اگر به این دلیل در رابطه مانده‌اید که فکر می‌کنید از لحاظ مالی یا عاطفی نمی‌توانید دوری او را تحمل کنید، از خود بپرسید آیا واقعاً به او وابسته هستید؟ شاید از تنها شدن بترسید اما اگر زندگی‌تان را بی‌طرفانه بررسی کنید، پی می‌برید که قبلاً هم تنها بوده‌اید و عملکردی پذیرفتنی از خود نشان داده‌اید. اگر در آن زمان نمی‌توانستید درآمد داشته باشید، بدانید که در گذشته جوان و بی‌تجربه بودید. شاید تصور کنید از لحاظ مالی کاملاً ناکارآمد هستید اما گاهی با توجه به وضعیت کنونی متوجه می‌شوید که در حال حاضر شما مدیریت مالی را برعهده دارید. گاهی اوقات باورهای ما، عرف و نگرانی از قضاوت مردم باعث می‌شود تا در رابطه بمانیم؛ باور اینکه «با لباس سفید می‌روم و با کفن سفید بیرون می‌آیم».

در بعضی موارد شما از رابطه خود خارج نمی‌شوید چون فکر می‌کنید با ترک همسر، او دچار مشکل روانی می‌شود. البته این دلسوزی شما می‌تواند سرپوشی بر ترس از جدایی و نداشتن اعتماد به نفس برای زندگی مستقل باشد. در این صورت احساس عدم یک‌رنگی را همسران تشخیص می‌دهد و رابطه مناسبی برقرار نخواهد شد.

نگرانی ۴: «آیا به خاطر بچه‌ها باید کنار هم بمانیم؟»

پدر و مادرها درباره اثرات طلاق بر فرزندان‌شان

نکاتی درباره رانندگی در فصل سرد و خشن زمستان

با احتیاط برانید!



علی باباواز
کارشناس مکانیک خودرو

رانندگی در زمستان، با خطرات اجتنابناپذیری همراه است، اما با رعایت برخی نکات می‌توانید احتمال وقوع اتفاقات ناگوار را به حداقل برسانید. فصل زمستان، یکی از پرخطرترین فصول سال برای رانندگی محسوب می‌شود اما با افزایش آمادگی، تعمیر و بازرینی به موقع، رفع نقص و همین‌طور ارتقای اطلاعات و اطلاع از تکنیک‌های رانندگی در این فصل، می‌توانید احتمال وقوع خطر را به حداقل برسانید.

هرچند مراقبت و نگهداری از خودرو در طول سال امری واجب است اما این کار در فصل زمستان اهمیت دوچندانی پیدا می‌کند؛ چراکه در برنامه سفرهای شهری و برون شهری، گیر افتادن در جاده یا گوشه خیابان، به خصوص در فصل زمستان بسیار ناخوشایند خواهد بود. بنابراین، سعی کنید مانند همیشه و به طور منظم، معاینه فنی و چک‌آپ خودرو را در دستور کار خود قرار دهید به خصوص وقتی قرار است مسافتی طولانی را بپیمایید. فراموش نکنید، به تأخیر انداختن سرویس و چک‌آپ امروز، می‌تواند منجر به هزینه‌های سنگینی در جاده شود.

پس برای آمادگی بیشتر در فصل زمستان، این نکات را حتما به خاطر بسپارید:

باک خودرو را پر نگه دارید

اگر ظرفیت باک تا نصف و بیشتر از نصف پر باشد، تجمع رطوبت در داخل باک که ممکن است به مایع تبدیل شود را به حداقل می‌رساند و این بدان معناست که در صورت گرفتار شدن در ترافیک و خراب شدن خودرو یا گیر کردن در برف، شرایط به مراتب بهتری خواهید داشت.

مراقب لاستیک‌ها باشید

از آنجا که امنیت رانندگی در زمستان متأثر از اصطکاک تایرهای خودرو است، حواستان باشد که لاستیک‌ها در شرایط مطلوبی هستند. همچنین، هر ماه باد لاستیک‌ها را کنترل کنید، چراکه این کار اهمیت بسیاری دارد. همچنین، عمق آج‌های لاستیک را بررسی کنید چراکه آج تایر، مهم‌ترین عامل برای حفظ اصطکاک در جاده‌های خیس و برفی محسوب می‌شود. عمق آج تایر باید حداقل یک هشتم اینچ باشد که به راحتی با استفاده از یک خط‌کش یا لبه یک سکه قابل اندازه‌گیری است.

همچنین، حواستان به آج‌های نامساوی و ناهماهنگ باشد زیرا این اتفاق از میزان نبودن فرمان یا سیستم تعلیق خودرو حکایت دارد. اگر قصد هزینه کردن برای خرید تایر جدید را دارید، مطمئن شوید که قبل از آن مشکلات سیستم تعلیق، جلوبندی و میزان فرمان را رفع کرده‌اید.

به آرامی سرعت را افزایش داده و از تغییر مسیر زیاد اجتناب کنید

اگر در مسیر برفی و سُر رانندگی می‌کنید، با دنده دو حرکت کنید یا در صورتی که خودروی شما مجهز به دنده اتوماتیک است، آنرا روی حالت دستی قرار دهید تا در این حالت احتمال سر خوردن خودروی شما کاهش یابد.

سرعت خود را کاهش داده و آرام رانندگی کنید

در شرایط جوی نامساعد و جاده‌های لغزنده، تایر خودرو براحتی اصطکاک خود را از دست می‌دهد و بر تمامی جنبه‌های رانندگی شما از تعویض دنده گرفته تا افزایش سرعت تأثیر می‌گذارد. با حفظ سرعت مطمئن و رانندگی با سرعت کمتر، زمان بیشتری برای واکنش نشان دادن در برابر سُر خوردن یا تصادف احتمالی خواهید داشت. حتی خدای ناکرده در صورت هرگونه تصادف نیز میزان خسارت به حداقل خواهد رسید.

از فاصله دور تر ترمز بگیرید

سعی کنید زودتر از هنگام رانندگی در شرایط خشک ترمز کنید تا فرصت بیشتری به خود بدهید؛ همچنین سعی کنید پدال ترمز را به آرامی فشار دهید و از زدن ترمزهای ناگهانی پرهیز کنید.

پدال ترمز را تا انتها فشار ندهید

از قفل کردن ترمز جلوگیری کنید زیرا این کار

کارگاه

[۶۰]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان
شماره ۲۱ - آذر ماه ۱۳۹۵

برف‌روب احتمال خطر را افزایش می‌دهد. در عوض سعی کنید پشت سر این خودروها حرکت کنید و اجازه دهید آن‌ها هم کار خود را بکنند. همچنین، سعی کنید خیلی به آن‌ها نچسبید چراکه احتمال پرتاب سنگ به شیشه جلوی خودرو از سمت ماشین‌های شن‌پاش افزایش می‌یابد.

توصیه‌هایی در هنگام گیر افتادن در جاده‌های لغزنده

نخست سعی کنید در منتهی‌الیه سمت راست و شانه خاکی جاده توقف کنید و جلوی خودرو را کامل صاف کنید تا به سمت مسیر انحراف نداشته باشد. دنده را نیز بین یکی از دو حالت دنده یک یا دنده عقب قرار دهید تا از حرکت خودرو جلوگیری شود و بلافاصله تابلوی هشدار را در پشت ماشین بگذارید و فلاشرها را روشن کنید. همچنین، به محض اینکه خودروی شما سُر خورد، مسیر خود را عوض کنید و همین مسیر را تا زمانی که به یک سطح هموار و عاری از لغزندگی رسیدید ادامه دهید. اگر چرخ خودرو در برف گیر کرده و حرکت نمی‌کند، از گاز دادن بپرهیزید اجتناب کنید چون با این کار تنها لاستیک خودرو بیشتر به داخل برف می‌رود. سعی کنید از یک جک استفاده کرده و زیر چرخ‌ها خاک یا هر گونه شیئی که اصطکاک ایجاد می‌کند بریزید. فقط قبل از هر چیز مطمئن شوید که زیر محلی که جک را قرار می‌دهید محکم و عاری از لغزندگی باشد.

مراقب پل‌ها و زیرگذرها باشید

پل‌ها و زیرگذرها اغلب خیلی سریع‌تر از مسیرهای عادی یخ زده و لغزنده می‌شوند.

گول امنیت و محکم بودن خودرو را نخورید

هرگز به خودتان اجازه ندهید تا سوار شدن یک خودروی شاسی بلند به شما این حس را القا کند که خودروی شما کاملاً امن است و در سرعت‌های بالا اصطکاک بیشتری دارد. بنابراین، در هنگام ترمز گرفتن در شرایط سخت، شاسی بلند بودن خودرو هیچ مزیتی محسوب نمی‌شود.

بیشتر مراقب رانندگان دیگر باشید

شاید رانندگان دیگر به اندازه شما با دقت نباشند. بنابراین، فاصله خود را با رانندگان دیگر افزایش دهید و طوری رانندگی کنید که رفتارهای شما از سوی آنها قابل حدس باشد. در هنگام تغییر مسیر با زدن راهنما راننده پشت سر را از تصمیم خود باخبر کنید. اگر دیدید خودروی دیگری از پشت سر شما را وادار می‌کند تا سرعت خود را افزایش دهید، سعی کنید به آرامی به لاین سمت راست بروید و بگذارید از شما عبور کند.

از خودروهای برف‌روب جلوگیری کنید

جلوی خودروهای برف‌روب، به احتمال زیاد مسیر صعب‌العبور تر خواهد بود همچنین، افزودن سرعت برای سبقت گرفتن از خودروهای

سبب سُر خوردن خودرو می‌شود. اگر خودروی شما قدیمی و از سیستم ترمز ضدقفل یا ABS بی‌بهره است، بهتر است ترمز را چندین مرتبه و به فاصله‌های کوتاه گرفته و رها کنید تا از قفل شدن چرخ‌ها جلوگیری کنید. اگر خودروی شما به سیستم ABS مجهز است، ترمز را به آرامی فشار داده و تا انتها نگاه دارید. اگر صدای تق تق شنیدید، طبیعی است، پس ترمز را رها نکنید؛ این صدا به خاطر سیستم ترمزهای ABS شنیده می‌شود.

در هر موقعیتی تنها یک واکنش انجام دهید

وقتی سرعت می‌گیرید، ترمز می‌گیرید یا می‌پیچید، تنها یک کار را انجام داده و از خودرو یک وظیفه را بخواهید. اگر در آن واحد دو کار را انجام دهید، مثلاً همزمان ترمز کنید و بپیچید، احتمال سُر خوردن و انحراف خودرو افزایش می‌یابد. بنابراین، اگر در جاده لغزنده قصد پیچیدن دارید، ابتدا سرعت خود را به اندازه کافی کاهش دهید بعد بپیچید. حتماً باید کاهش سرعت درحالی که خودرو مسیر مستقیمی طی می‌کند انجام پذیرد.

از اقدامات ناگهانی بپرهیزید

مارپیچ یا تغییر مسیر ناگهانی، ترمز شدید، پیچیدن سریع و افزایش سرعت ناگهانی تعلیق خودرو را گیج می‌کند و احتمال سُر خوردن و انحراف از مسیر را افزایش می‌دهد.



ارادت جابر بن عبدالله به امام حسین (ع)

فردی به نام جابر بن عبدالله که نابینا بود، عمری طولانی داشت. محضر چهار امام را درک کرد و در زمان پیامبر (صلی الله علیه و آله و سلیم) از اصحاب بسیار عزیز رسول الله و عاشق ولایت بود.

پس از شهادت امام حسین (علیه السلام) خود را از راه دجله و فرات به کربلا رساند و به دوستش احمر گفت: جایی که ذریه رسول الله (صلی الله علیه و آله و سلیم) را به شهادت رساندند به من نشان بده.

او گفت: محل شهادت را با خاک یکسان نموده‌اند تا آثار ولایت هم نباشد. جابر گفت: از حضرت محمد (صلی الله علیه و آله و سلیم) شنیدم که فرمود:

فرزندم حسین (علیه السلام) و اصحاب عزیزش را برای قرآن و اسلام به شهادت می‌رسانند و مکان آن‌ها را با خاک یکسان می‌کنند و آب را در کربلا باز می‌کنند تا آثاری از آن‌ها باقی نماند، اما در محل قتل‌گاه امام حسین (علیه السلام) یک درخت سدر می‌روید که آنجا محلی شهادت و قبر حسین عزیزم است.

دوست جابر تا درخت سدر را دید اشک در چشمانش حلقه زد و فریاد زد: «الله اکبر» تو نابینا هستی و سخن حضرت محمد (صلی الله علیه و آله و سلیم) بعد از چندین سال کاملاً صحیح درآمد، «الله اکبر».

جابر روی قبر نزدیک درخت سدر آن چنان گریه کرد تا به خواب رفت. او مرتب می‌گفت: ای حسین عزیز، من هم در کربلا سهم دارم که اگر چشم داشتم جانم را فدا می‌کردم.

این مرد بزرگ از رهبرش امام حسین (علیه السلام) سخن بسیار دلپذیری را بیان می‌کند:

خداوند کریم به فرشته‌ای مقامی عالی عطا فرمود که تا روز قیامت، هر انسان مؤمنی صلوات بر محمد و آلی محمد (صلی الله علیه و آله و سلم) بفرستد، وقتی آن فرشته بشنود در جواب بگوید: علیک السلام. و صلوات را به پیامبر خبر دهد که فلان انسان بر شما صلوات می‌فرستد. در این حالت حضرت محمد (صلی الله علیه و آله و سلم) می‌فرماید: سلام خداوند کریم بر او باد.^۱

هنگامی که جنگ تبوک شروع شد، سه نفر در این جنگ شرکت نکردند و در مدینه ماندند که آیاتی در نگوهری آن‌ها نازل شد. آن سه نفر بسیار وحشت کردند و متحیر ماندند که چرا در جنگ شرکت نکردند.

گریه‌ها سر دادند، اشک‌ها ریختند و تصمیم گرفتند که خود را با طناب‌هایی در مسجد النبی به ستون‌ها ببندند (که آن ستون‌ها معروف است به ستون توبه).

این خبر به نبی مکرم اسلام رسید که آن‌ها سوگند و قسم یاد کرده‌اند که خود را از ستون‌ها نگشایند مگر با دست مبارک رسول الله. پیامبر بزرگوار فرمودند: من هم سوگند و قسم یاد می‌کنم که آن‌ها را از ستون‌ها نگشایم تا این‌که از جانب حق دستوری به من رسد.

سپس این آیه نازل شد:

عَسَى اللَّهُ أَنْ يَتُوبَ عَلَيْهِمْ

امید می‌رود که خداوند توبه آن‌ها را بپذیرد.

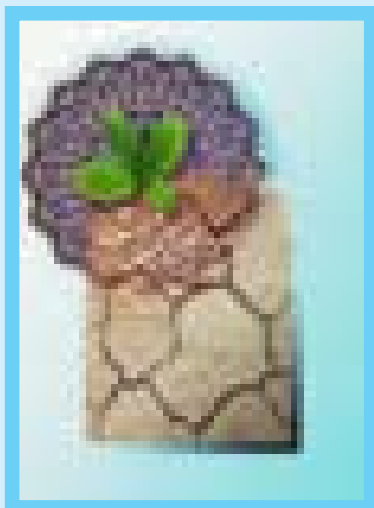
و حضرت به نزد آن‌ها آمدند و طناب‌ها را گشودند.

آن سه نفر به شکرانه این که بخشیده شده‌اند گفتند: «یا رسول الله اموالی که باعث شد تا از جهاد فی سبیل الله محروم بمانیم، همه را در راه خدا اتفاق می‌کنیم تا مورد رحمت قرار گیریم.»

برگرفته از کتاب جلوه‌های نجات

نوشته عبدالکریم شمشیری (محمد دوست)

۱. تفسیر منهج الصادقین



ورزش

همه نیازهای پرسپولیس در فصل نقل و انتقالات

«شهریار» دست نیافتنی!

مردفراز مینی دنیای فوتبال!

سقوطهای هولناک!



اسکایا

علم و فناوری

گردشگر

فرهنگ و هنر

سلامت

ورزش

News

آیا برانکو در تعطیلات نیم فصل نیمکت ذخیره سرخ‌ها را ترمیم می‌کند؟

همه نیازهای پرسپولیس در فصل نقل و انتقالات



حجت‌ششمی
روزنامه‌نگار

جدا از ایرادات فنی که برانکو بیش از همه بدان واقف است، مشکلی که می‌تواند در آینده و با افزایش فشار بازی‌های لیگ و اضافه شدن بازی‌های لیگ قهرمانان خود را نشان دهد، نبود جانشینان مناسب برای بازیکنان اصلی است. پرسپولیس در این فصل با ترکیب اصلی خودش یکی از بهترین و منسجم‌ترین نمایش‌ها و بازی‌ها را در بین تیم‌های لیگ برتر نشان داده است، اما آیا می‌توان امید داشت که همیشه این بازیکنان و این ترکیب قابل استفاده در همه بازی‌های پیش رو باشند؟

یکی از ایرادات پرسپولیس فصل قبل، نداشتن بازیکنان مناسب روی نیمکت بود. برانکو فصل پیش تنها یک تعویض دلخواه می‌توانست انجام دهد و آن هم به میدان فرستادن بنگستون در نیمه دوم بود. به جز این بازیکن سایر بازیکنان نیمکت‌نشین پرسپولیس چندان مورد پسند برانکو برای حضور در بازی‌ها نبودند و هرگاه هم که این مربی مجبور شد به دلیل محرومیت یا مصدومیت بازیکنان اصلی، از یکی از بازیکنان ذخیره استفاده کند، چوب آن را خورد و در بازی‌هایی مثل بازی برگشت مقابل نفت تهران، همین بازیکنان عامل باخت و عدم نتیجه‌گیری شدند. همین شد که هدف پرسپولیس در فصل یارگیری ایجاد یک نیمکت قوی بود که بتواند دست برانکو را برای تعویض باز بگذارد. اما آیا این هدف حاصل شد؟

متخصص و باتجربه در نیم فصل نیاز مبرم دارد و برانکو این را بهتر از هر کسی می‌داند. همچنین با رفتن احمد نورالهی، کامیابی نیا عملاً بدون جانشین می‌شود و این بدان معناست که اگر این بازیکن دچار محرومیت یا مصدومیت شود، دست برانکو برای جایگزین کردن بازیکنی که حتی نیمی از توانایی‌های کامیابی نیا را داشته باشد خالی است. برانکو در ابتدای فصل ربیع‌خواه را به عنوان یک هافبک دفاعی به خدمت گرفت اما انتقال انصاری به دفاع میانی و مصدومیت آرام طبع او را مجبور کرد تا این بازیکن را در پست غیر تخصصی‌اش به کار گیرد. اما به نظر نمی‌رسد ربیع‌خواه بتواند عصای دست برانکو در پست هافبک دفاعی باشد.

در پست بازی‌ساز نیز پرسپولیس تنها محسن مسلمان را دارد. هرچند احمدزاده نیز می‌تواند در این پست بازی کند اما قابلیت بازی‌سازی او در حد مسلمان نیست. مسلمان نیز در ترکیب پرسپولیس یک بازیکن تقریباً بدون جانشین است. در پست‌های دیگر اوضاع پرسپولیس از نظر بازیکن تقریباً مناسب است هرچند عده‌ای به نبود یک مهاجم گلزن در نوک حمله پرسپولیس اعتقاد دارند.

خبرهایی که از خریدهای پرسپولیس در نیم فصل به گوش می‌رسد بیشتر حول جذب سروش رفیعی می‌چرخد. جدا از این که آیا پرسپولیس قادر به جذب این هافبک خلاق و

می‌توان گفت که تا حدود زیادی نیمکت پرسپولیس باز هم همان ایراد فصل قبل را دارد. اگر برانکو در بین بازیکنان هجومی امکان این را دارد که چند بازیکن را در پست‌های مختلف امتحان کند، اما در عقب زمین و در فاز دفاعی اوضاع چندان مناسب نیست. پرسپولیس برانکو به جز مدافعانی که در زمین به بازی می‌گیرد مدافع چندان قابل اعتمادی روی نیمکت ندارد. این مربی برای پست دفاع میانی دو مدافع خارجی به خدمت گرفت که یکی همان ابتدای فصل تیم را ترک کرد و دیگری به نظر آماده نمی‌رسد و چندان هم قابل اتکا نیست. به حامد آقایی مدافع جوان این تیم نیز برانکو فرصت بازی نداده و به نظر هم نمی‌رسد که بتواند به این بازیکن بی‌تجربه در بازی‌های مهم لیگ و آسیا اعتماد کرد. به عبارت دیگر اگر سیدجلال حسینی و انصاری با مصدومیت یا محرومیت مواجه شوند، برانکو ترجیح می‌دهد ماهینی را به دفاع وسط بیاورد تا این که یکی از این دو مدافع نیمکت‌نشین را بازی دهد. عملکرد ماهینی در دفاع میانی به خوبی عملکردش در دفاع راست نیست. ضمن این که این بازیکن به جز بازی با ماشین‌سازی هنوز در این فصل امتحانی در پست دفاع میانی پس نداده و مشخص نیست که بتواند در بازی‌های سخت روی او در این پست حساب باز کرد. چرا که ویژگی‌های بازی او بیشتر مناسب برای بازی در کناره‌هاست تا بازی در عمق دفاع. بنابراین پرسپولیس به یک مدافع وسط

کارگاه

[۶۴]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۲۱ - آذر ماه ۱۳۹۵

صحبت کنم تا مردم فکر کنند قصد بازار گرمی دارم. چون تصمیمی نگرفتم نمی‌توانم حرفی بزنم. من دو، سه بار در این مورد حرف زدم و مدعی هستم که اولویت اول من این است که لژیونر شوم آن هم در صورتی که به بهترین تیم بروم. اما اگر قرار باشد در ایران بازی کنم هنوز تصمیمی در این مورد نگرفته‌ام و دوست دارم جایی بروم که به فوتبالم کمکی شود. الان هم تا آخرین روز قراردادم تمام تلاشم را برای تراکتورسازی انجام می‌دهم.»

پخش شایعه‌ای عجیب در رسانه‌ها

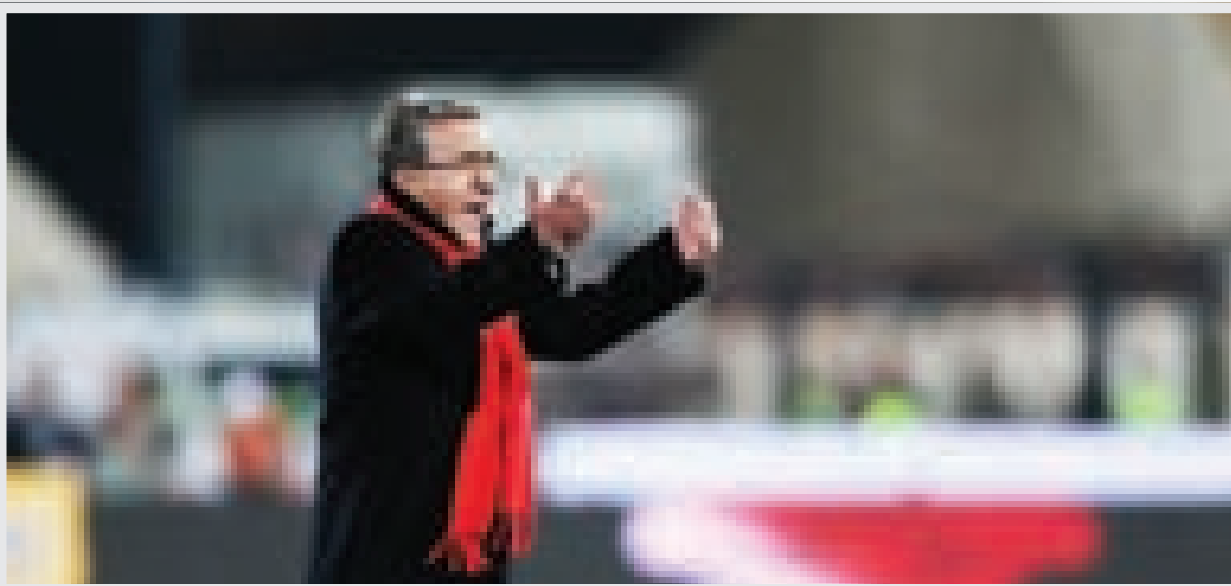
چندی پیش برانکو جهت مذاکره برای نقل و انتقالات نیم‌فصل راهی ساختمان مدیریتی باشگاه پرسپولیس می‌شود تا تکلیف خودش و تیمش برای آینده روشن شود. آنطور که برخی رسانه‌ها مدعی شده‌اند گویا همزمان با حضور او، طاهری و خوردبین مدیرعامل و سرپرست باشگاه پرسپولیس ساختمان باشگاه را ترک می‌کنند و شنیده شد که برانکو لیست خود برای نیم‌فصل را در همین جلسه در اختیار معاون باشگاه گذاشته و یکی از بازیکنانی که همچنان بر جذب او اصرار دارد، مرتضی تبریزی بازیکن فعلی ذوب‌آهن است. غیر از این مهاجم، برانکو گفته که تیمش به یک مدافع میانی و یک هافبک دفاعی هم نیاز دارد و قرار شده در هر پست یک بازیکن جذب شود. این در حالی است که جذب این بازیکنان که احتمالاً یک نفر از آن‌ها - مدافع میانی - کروات خواهد بود، به جدایی دو بازیکن اوکراینی بستگی دارد که برانکو فسخ قراردادشان را طلب کرده و گرنه بدون رفتن آن‌ها، لیست پرسپولیس جایی برای جذب بازیکن جدید ندارد.

تکنیکی است یا خیر، به نظر می‌رسد اولویت یارگیری پرسپولیس در نیم فصل نه بازیکنی در پست رفیعی، که جذب مدافع میانی و یک هافبک دفاعی باشد. پست‌های بدون جانشین پرسپولیس در نیم‌فصل دوم این دو پست است و این یعنی اگر بدشانسی به سراغ برانکو بیاید و او یکی از بازیکنان اصلی خود در این دو پست از دست بدهد، در صورت نداشتن جانشین مناسب می‌تواند تمام زحمات‌های او و تیمش برای قهرمانی بر باد رود. کافی‌ست که برانکو یک‌بار دیگر بازی فصل گذشته مقابل نفت تهران را به خاطر بیاورد که چگونه محرومیت رامین رضاییان و عملکرد ضعیف جانشین او، صدر جدول و سپس قهرمانی را از پرسپولیس گرفت.

واکنش سروش رفیعی به پرسپولیسی‌شنش

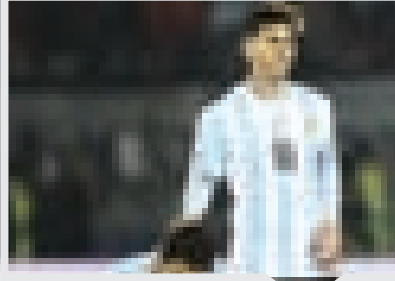
سروش رفیعی هافبک با کیفیتی است. او به زودی دوران سربازی‌اش در تراکتورسازی تمام شده و می‌تواند به تیم دیگری برود. خودش تصمیم‌گیری درباره آینده‌اش را به آینده موکول می‌کند. او درباره شایعه پرسپولیسی‌شدنش می‌گوید: «هنوز تصمیمی در مورد آینده نگرفتم. دوست ندارم در این موارد

در پست بازی‌ساز پرسپولیس تنها محسن مسلمان را دارد. هرچند احمدزاده نیز می‌تواند در این پست بازی کند اما قابلیت بازی‌سازی او در حد مسلمان نیست. مسلمان نیز در ترکیب پرسپولیس یک بازیکن تقریباً بدون جانشین است. در پست‌های دیگر اوضاع پرسپولیس از نظر بازیکن تقریباً مناسب است



به بهانه کسب چهارمین توپ طلای فوتبال جهان توسط کریستیانو رونالدو

مرد فرازمینی دنیای فوتبال!



اما رونالدو قهرمان چمپیونزلیگ (لیگ قهرمانان اروپا) شد و مسی نشد، رونالدو حتی با مصدومیت جام قهرمانی یورو ۲۰۱۶ را بالای سر برد اما مسی باز هم در کوپا آمریکا مقابل شیلی شکست خورد و سومین فینال پیاپی را از دست داد، اینکه به او مرد بازنده فینال‌ها لقب دادند و...

اما رونالدو بخش بزرگی از موفقیت این چند سالش را مدیون یکی از دوستان مسی است. هیچ کس مثل گونزالو هیگواین در چند سال اخیر

انگار همین دیروز بود که اسماعیل فلاح گزارشگر مستقر در لندن تصویر او را نشان داد که توپ ارسالی رایان گیگز را از دهانه دروازه ساوتهمپتون به شکل شگفت‌انگیزی به آسمان فرستاد تا بعضی از روزنامه‌نگاران انگلیسی به او لقب «دلچک» بدهند. حالا چه کسی می‌تواند به «کریستیانو رونالدو دوس سانتوس آویرو» بگوید دلچک؟ آن‌ها که به رونالدو رای دادند حتماً موفقیت‌هایش را در سال میلادی گذشته با مسی مقایسه کردند. حتی پسر ژوزه مورینیو هم در توییترش تلاش کرد رکوردهای مسی را نشان دهد. اینکه او امسال به موفقیت‌های بیشتری در مقایسه با رونالدو رسیده است:

- ✚ بیشترین گل‌ها در سال ۲۰۱۶: مسی
- ✚ بیشترین پاس گل‌ها در سال ۲۰۱۶: مسی
- ✚ بیشترین گل‌ها در فصل ۲۰۱۶-۲۰۱۷: مسی
- ✚ بیشترین گل‌ها در لیگ قهرمانان اروپا در فصل ۲۰۱۶-۲۰۱۷: مسی
- ✚ بیشترین گل‌ها در لالیگا ۲۰۱۶-۲۰۱۷: مسی

احسان محمدی
روزنامه‌نگار

یک روز بالاخره کریستیانو رونالدو بعد از گلزنی و شادی منحصر به فردش می‌آید سمت یکی از دوربین‌های کنار زمین. دستش را می‌برد سمت صورتش و پوستش را مثل ماسک کنار می‌زند، همه ما چهره حقیقی‌اش را می‌بینیم، مدارهای الکترونیکی، عضلات فلزی، انبوهی چراغ چشمک زن و یک مغز که شبیه «مادربرد» کامپیوترها پر از خازن، ترانزیستور، مقاومت، دیود و آی‌سی است.

چند شب پیش بود که پسر پرتغالی فوتبال دنیا چهارمین توپ طلایش را به تالار افتخاراتش اضافه کرد. تالاری که خودش یک معدن طلاست! کسی تردید نکرد که او شایسته فتح این افتخار بزرگ بود. یک انریک بکن با توانایی‌های خیره‌کننده، ضربات مرگبار، هوش فرازمینی و عضلاتی که انگار میکل‌آنژ از سنگ مرمر تراشیده است. انگار همین دیروز بود که از اسپورتینگ لیسبون به تاتنبرو یوایا آمد. شاگرد سر الکس فرگوسن، با همان طره موهای پریشان، بیشتر شبیه یک گوزن نوبالغ بود. بازیگوش، چالاک، حریص و خودنما، دربی‌هایش گاهی نمی‌گرفت. پایش روی توپ می‌رفت و زمین می‌خورد.



کارگاه

[۶۶]

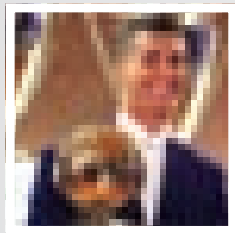
ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۲۱ - آذرماه ۱۳۹۵

یک قدمی تیر دروازه به هیگواین رسید. گونزالو توپ را به کنار دروازه کوبید. آن‌ها در ضربات پنالتی بازی را ۴-۱ به شیلی باختند. هیگواین پنالتی دوم آرژانتین را هم هدر داد! تا مسی دومین فینال پیاپی را از دست بدهد.

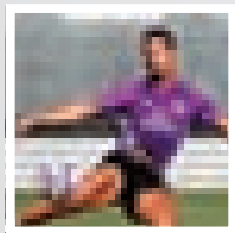
🔴 فینال کوپا آمریکا ۲۰۱۵، ۲۱ دقیقه، اشتباه مدافع شیلی باعث شد هیگواین با دروازه‌بان این تیم تک به تک شود. نتیجه؟ توپ را با بی‌دقتی محض به اوت زد. او چند موقعیت مساعد دیگر را هم هدر داد تا در ضربات پنالتی این بار ۴-۲ بازنده شوند. این شکست آنقدر برای مسی تلخ بود که با چشمان اشکبار اعلام کرد که دیگر برای آرژانتین بازی نخواهد کرد. موقعیت‌های کمرشکنی که گونزالو هیگواین در سه فینال کلیدی هدر داد آنقدر غافگیرکننده بود که برخی آن را مشکوک اعلام کردند. در توثیتر عکسی ساختند که مسی اسلحه به دست می‌خواهد به هیگواین شلیک کند. اما چه کسی این چیزها یادش می‌ماند؟ حالا کریستیانو رونالدو با چهار توپ طلا به بیخ گوش مسی دوست‌داشتنی رسیده است. مثل ربانی که یک کودک معصوم را تعقیب کرده باشد و حالا پشت در خانه‌اش رسیده است. رونالدو شایسته کسب این عنوان است اما اگر به یک قدمی مسی رسیده، آدرس این خانه را گونزالو هیگواین کف دستش گذاشته است.

رونالدو از کسب چهارمین توپ طلاش می‌گوید



«کسب چهارمین توپ طلایم افتخاری بزرگ است. خیلی خوشحالم و از کسب این جایزه به خود می‌بالم و می‌خواهم از کلیه اعضای تیمم، هم تیمی‌هایم در رئال مادرید و پرتغال سپاسگذاری کنم. یادم می‌آید نخستین باری که توپ طلای جهان را گرفتم حس و حال دیگری داشت. خیلی خوشحال بودم و کاملاً همانند یک رویا بود. آن موقع ۴-۲۳ ساله بودم و آن اتفاقی ویژه در زندگی من بود. حسی که امروز دارم هم همان‌گونه است؛ این شغل من است، حرفه من. همیشه می‌خواهم که بهترین باشم و برای این تلاش و کوشش به خرج می‌دهم. کسب چنین چیزی برای من بسیار با اهمیت است. بدیهی است که تیم در وهله نخست قرار دارد و اگر با رئال مادرید یا پرتغال قهرمان نمی‌شدم، نمی‌توانستم این عنوان را به دست بیاورم.»

بهترین سال حرفه‌ای رونالدو

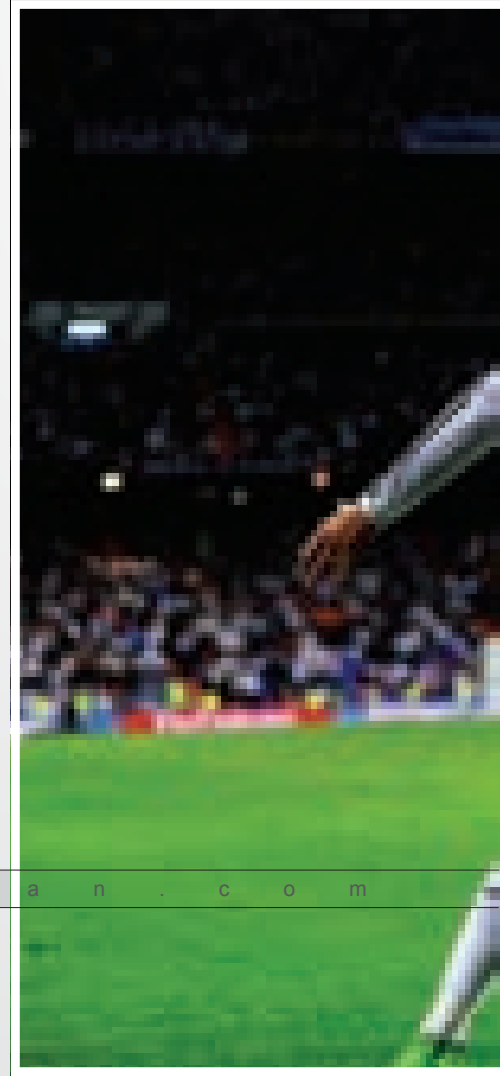


«احتمالاً این بهترین سال دوران حرفه‌ای من بود؛ چه از دید جمعی و چه فردی. کسب یک عنوان قهرمانی اروپا با پرتغال برای نخستین بار در تاریخ چیزی بود که در کارنامه‌ام آن را کم داشتم و در عین حال یکی از لحظات فراموش نشدنی. البته نباید لیگ قهرمانان با رئال مادرید را هم فراموش کرد، همچنین آقای گل شدن و به ثمر رساندن بهترین گل‌ها. احتمالاً این بهترین سال دوران حرفه‌ای من بود. به نظرم فرق بین رئال مادرید و پرتغال این است که رئال مادرید در پی قهرمانی در اروپاست و یازده بار این کار را انجام داده ولی پرتغال هرگز به این مهم دست نیافته بود و بنابراین من آن را ارزشمندتر می‌دانم البته بدون ناچیز شمردن لیگ قهرمانان. قهرمانی در یورو برایم کمی بالاتر است، چیزی ویژه همانند نخستین توپ طلایم. این سالی فراموش نشدنی بود. مطمئن باشید برای من کسب چنین جایزه مهمی، لحظه‌ای ویژه به شمار می‌رود. این به اندازه تلاش من در کل سال می‌ارزد و بنابراین مرا خوشنود می‌سازد. لذت بسیاری را حس می‌کنم چون برای رسیدن به این عنوان خیلی تلاش کردم. خوشحالم و افرادی که به من اطمینان کردند را به خاطر می‌آورم. هم تیمی‌هایم، خانواده‌ام، افرادی که مستقیماً برای من کار می‌کنند، آن‌هایی که نگران من هستند، آن‌هایی که به من کمک می‌کنند بهتر شوم و سال به سال در همین سطح خود را نگه دارم که البته کار آسانی نیست.»

قلب لئونل مسی را نشکسته است. هیچ حریفی اینطور به او خنجر نزده است. هیگواین در سه فینال پیاپی طلایی‌ترین فرصت‌ها را از دست داد تا مسی بازنده سه فینال باشد. چند لحظه از این سه فینال را مرور کنیم:

🔴 فینال جام جهانی ۲۰۱۴، ۲۰ دقیقه، پاس به عقب وحشتناک تونی کروس باعث شد هیگواین با مانوئل نویر تک به تک شود. یک موقعیت بی‌نظیر در فینال جام جهانی. شوت مُرده هیگواین از کنار دروازه بدون هیچ تهدیدی به اوت رفت. این تنها یکی از فرصت‌هایی بود که او هدر داد. مگر در فینال جام جهانی یک مهاجم چند بار فرصت پیدا می‌کند؟ آلمان بازی را با تک گل ماریو گوتزه بُرد و قهرمان شد و حسرت برای مسی ماند.

🔴 فینال کوپا آمریکا ۲۰۱۵، ۹۲ دقیقه بازی. آرژانتین صفر-شیلی صفر. مسی توپ را از میانه زمین با هنرمندی به خط حمله رساند. توپ در



وقتی هواپیما، فوتبال جهان را داغدار می‌کند

سقوط‌های هولناک!



ورزشکاران زیادی در سانحه‌های هوایی جان خود را از دست داده‌اند و تیم‌های زیادی از این سوانح متضرر شده‌اند. نهم آذر ماه هواپیمایی که حامل تیم فوتبال چاپه کونسنسه برزیل بود در کلمبیا سقوط کرد تا دوباره جهان فوتبال شاهد حادثه دلخراش و غم‌انگیزی باشد. تیم برزیلی که برای دیدار فینال جام آمریکای جنوبی به کلمبیا سفر می‌کرد، تقریباً همه بازیکنان خود را از دست داد و تنها سه نفر از این حادثه جان سالم به در بردند. جهان ورزش در سال‌های گذشته شاهد چنین اتفاقات تلخی بوده است. در این حوادث ورزشکارانی جان خود را از دست دادند. در ادامه به این سانحه‌های هوایی اشاره می‌شود.

سقوط تورینو بزرگ در سوپرگا

پس از حادثه به علت شدت جراحات وارد شده درگذشت. برخلاف حادثه سوپرگا و هواپیمای حامل تیم چاپکوئنسه در این سانحه هوایی افراد زیادی نجات پیدا کردند. در میان این ۲۱ نفر نام مت باسبی سرمربی تیم و بابی چارلتون (بازیکن) دیده می‌شد. هر دو نخستین جام اروپایی‌شان را به همراه منچستر یونایتد در سال ۱۹۶۸ (۱۰ سال پس از آن حادثه) فتح کردند.

در ۴ می سال ۱۹۴۹ هواپیمای حامل تیم فوتبال تورینو به علت بارش برف به دیوار کلیسای سوپرگا برخورد کرد. تیم ایتالیایی برای برگزاری دیدار برابر بنفیکا به لیسبون سفر کرده بود اما در راه بازگشت در نزدیکی تورین با سانحه هوایی رو به رو شد. در این حادثه ۳۱ نفر درگذشتند که بیشترشان عضو تیم تورینو بودند. در میان قربانیان نام اعضای تیم ملی ایتالیا نیز دیده می‌شد. والریو باچیگالوپو (دروازه‌بان) و برادران آلدو و دینو بالارین و والتینو ماتزولا در این هواپیما حضور داشتند و جان خود را از دست دادند. همچنین اگر ارباستین، سرمربی تیم و روزنامه نگاران تورینی جز قربانیان بودند.

حادثه مونیخ و خدا حافظی با دانکن ادواردز

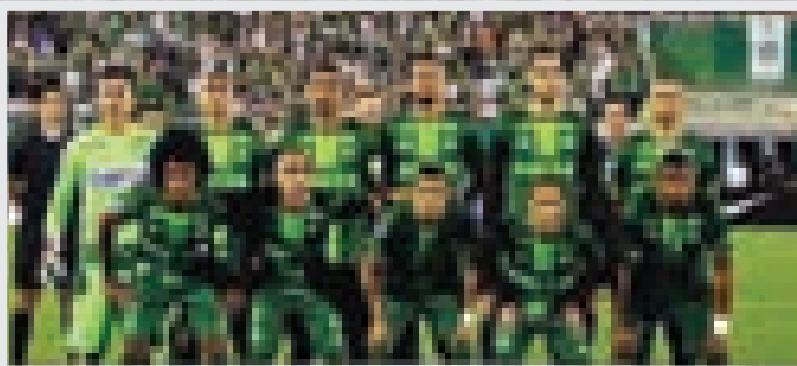
ششم فوریه سال ۱۹۵۸ هواپیمای منچستر یونایتد پس از برگزاری دیدار یک چهارم نهایی جام اروپا برابر ستاره سرخ بلگراد در مونیخ توقف کرد تا سوختگیری کند. اما وضعیت بد (یخ‌زدگی) باند فرودگاه باعث شد تا تیم فوتبال یونایتد هرگز به مقصد نرسد. در این حادثه ۲۳ نفر جان خود را از دست دادند. بازیکنان، روزنامه نگاران، خدمه هواپیما و مدیران باشگاه انگلیسی از قربانیان بودند. راجر بیرن، مارک جونز و دانکن ادواردز از بازیکنان برجسته تیم نیز جز آن‌ها بودند. ادواردز ستاره تیم یونایتد چند روز

پرواز ۵۴۸ سابنا

۱۷۲ نفر در ۱۵ فوریه سال ۱۹۶۱ پس از سقوط هواپیمای بروکسل-زاونتم جان خود را از دست دادند. در میان جان باختگان ۱۸ نفر از اعضای تیم اسکیت آمریکای جنوبی حضور داشتند. آن‌ها قرار بود یک هفته بعد در رقابت‌های جهانی اسکیت پراگ شرکت کنند. این بازی‌ها به علت این اتفاق برگزار نشد.

پرواز DC-9 پورتوریکو را بدون تیم والیبال گذاشت

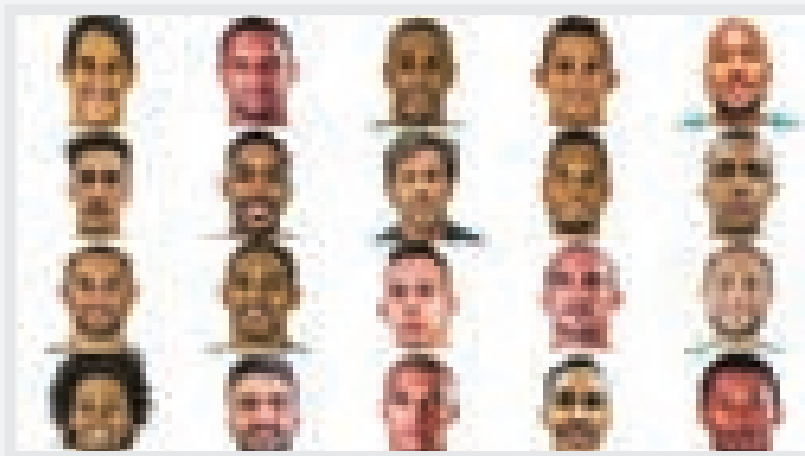
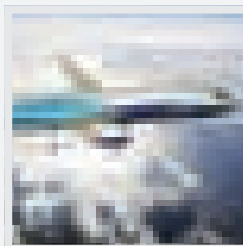
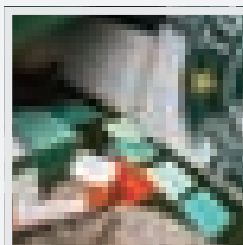
در ۱۵ فوریه سال ۱۹۷۰ مشکل فنی یکی از موتورهای در دومینیکن باعث شد هواپیما لحظاتی پس از بلند شدن سقوط کند. ۱۰۲ نفر در این سانحه درگذشتند که در این میان اعضای تیم والیبال پورتوریکو نیز حضور داشتند. همچنین کارلوس تئو کروس، بوکسور دومینیکنی جان خود را از دست داد.



COPA SUDAMERICANA 2016

هواپیمای حامل چاپه کوئنسه چگونه سقوط کرد؟

طبق اخبار منتشر شده هواپیما با اتمام سوخت در آسمان کلمبیا با سقوط می‌کند و بر اساس پیش‌بینی‌های اولیه تعداد زیادی از مسافران این پرواز زنده نمانده‌اند. تیم فوتبال چاپه کوئنسه به عنوان نماینده برزیل در رقابت‌های باشگاهی آمریکای جنوبی با کاروانی ۳۴ نفره راهی کلمبیا بود که با سقوط هواپیما اکثر اعضای این تیم جان خود را از دست دادند تا فوتبال سرزمین قهوه با شوک بزرگی مواجه شود. این هواپیما در مسیر شهر مدلین کلمبیا بود که بر اساس اعلام برج مراقبت فرودگاه حوزه ماریا به یکباره در آسمان کلمبیا از رادار خارج شد و سقوط کرد. گفته می‌شود در آخرین تماس خلبان هواپیما از اتمام سوخت و عدم کنترل هواپیما خبر داد و به یکباره ارتباطش با فرودگاه قطع شد و سقوط کرد. این هواپیما که در مسیر کلمبیا سقوط کرد، چند روز پیش از این حادثه حامل بازیکنان تیم ملی آرژانتین برای برگزاری بازی‌های مرحله مقدماتی جام جهانی بود.



تراژدی آند

پرواز ۵۷۱ اوروگوئه که ۴۵ نفر مسافر داشت در ۱۳ اکتبر سال ۱۹۷۲ در رشته کوه‌های آند سقوط کرد. در این هواپیما برخی بازیکنان تیم اولد کریستین حضور داشتند. ۱۶ نفر از مسافران پس از ۲ ماه زنده پیدا شدند! آن‌ها پس از سقوط و زنده ماندن سرمای آند را تحمل کردند و از گوشت قربانیان مصرف کردند تا به خاطر گرسنگی جان خود را از دست ندهند.

تراژدی اوکسی

پرواز اوکسی ورشو در ۱۴ مارس سال ۱۹۸۰ هنگام فرود دچار مشکل شد و سقوط کرد. ۲۲ بوکسور آمریکایی در این حادثه جان خود را از دست دادند. هفت سال بعد هواپیمایی که حامل ۱۶ بازیکن و سرمربی تیم آلیانسا لیمّا بود در دریا سقوط کرد.

یتیم شدن فوتبال زامبیا

در ۲۷ آوریل سال ۱۹۹۳، ۳۰ مسافر هواپیمای زامبیا پس از سقوط در دریا کشته شدند. در این پرواز ۱۷ بازیکن به همراه سرمربی تیم ملی فوتبال زامبیا جان خود را از دست دادند.

تراژدی در رشته هاکی روی یخ

بازیکنان تیم هاکی روی یخ لوکوموتیو در ۷ سپتامبر سال ۲۰۱۱ پس از سقوط هواپیمای‌شان در یاروسلاو در گذشتند. علاوه بر آن‌ها ۳۷ نفر مرتبط با تیم هاکی و خدمه هواپیما جان خود را از دست دادند.

دیگر ورزشکارانی که دچار سانحه هوایی شدند

ورزشکاران زیادی در سانحه‌های هوایی جان خود را از دست داده‌اند. خواکین بلومه (ژیمناست اسپانیایی)، گراهام هیل (قهرمان فرمول یک)، تیری سابین فرانسوی (راننده و خالق رالی داکار)، کمیل موفات (قهرمان شنا در المپیک) و الکسیس واستین (بوکسور) از جمله آن‌ها هستند.

«شهریار» دست نیافتنی!

شهریار فوتبال ایران نزدیک به دو دهه است که با اختلاف زیاد نسبت به رقبای بهترین گلزن ملی جهان است. این رکورد جاودانه علی دایی باعث شده که او در صدر توجهات رسانه‌ها و حتی فیفا در این زمینه باشد و به واسطه همین عنوان به مراسمات رسمی و مهم فیفا فرا خوانده شود. اما هر رکوردی در نهایت شکسته خواهد شد. همانطور که علی دایی سال‌ها قبل و در جوانی با رکوردنی به این عنوان رسید در آینده هم جوانی دیگر رکورد او را خواهد زد، این واقعیتی تلخ است اما می‌توانیم امیدوار باشیم یک ایرانی دیگر رکورد او را بزند تا این رکورد برای ما باقی بماند. گلزنی نیما در بازی‌های مقدماتی جام جهانی ۲۰۱۶ و مخصوصاً دیدار با آرژانتین او را ۵۰ گله کرد و با توجه به روند گلزنی‌هایش او می‌توان جدی‌ترین قیپ دایی دانست. البته سردار آزمون ستاره ترکمن تیم ملی کشورمان نیز می‌تواند با حفظ شرایط موجود، خودش را به دایی و رقبای برساند. در جریان همین مسابقات مقدماتی جام جهانی اخیرا کریستیانو رونالدو موفق شد با زدن ۲ گل به لتونی که دومی با یک حرکت تماشایی به ثمر رسید، جهش مناسبی در جدول بهترین گلزنان عرصه ملی داشته باشد. در ادامه با ما همراه باشید:

پس از علی دایی، پوشکاش با ۸۴ گل، کاماموتو با ۸۰، حسین سعید با ۷۸، پله با ۷۷ و... هستند اما همه این‌ها تا دوازدهمین نفر، فوتبالشان به پایان رسیده و نزدیک‌ترین تعقیب‌کننده به او کارلوس رویز گواتمالایی است که ۳۷ ساله است و ۶۸ گل به ثمر رسانده است. نزدیک‌ترین تعقیب‌کننده‌ای که اسم و رسم‌دار تر به نظر می‌رسد کریستیانو رونالدو ۶۸ گله است که سال‌های پایانی فوتبالش را سپری می‌کند. او اخیراً موفق شد با دو گل در دیدار برابر لتونی با رکورد گل‌های گرد مولر و برای کین برابری کند. اکنون در بین گلزنان ملی اروپا، تنها میروسلاو کلوژه (۷۱) ساندور کوچویس (۷۵) و فرانس پوشکاش (۸۴) بالاتر از کاپیتان پرتغال قرار دارند. البته او راهی طولانی برای رسیدن به رکورد بهترین گلزن ملی جهان که با ۱۰۹ گل در اختیار علی دایی است، پیش رو دارد و پس از او هم لیونل مسی با ۵۶ گل قرار دارد. در بین این دو بازیکن نیز ستارگانی نظیر دروگبا، لاندن دانائون و

نکته جالب در رده‌بندی گل‌زنان برتر ملی فوتبال جهان حضور پرتعداد مهاجمان آسیایی در بین گل‌زنان برتر است، تا جایی که در بین ده نفر اول ۶ بازیکن آسیایی حضور دارد! دایی از ایران، کاماموتو از ژاپن، سعید از عراق، عبدالله از کویت، ماجدعبدالله از عربستان سعودی و سنمونانگ از تایلند هستند و روی هم ۴۸۴ گل به ثمر رسانده‌اند، یعنی بیشتر از مجموع گل‌زنان مهاجمان اروپایی، که در بین ۱۰۰ نفر اول هستند!

علی‌رغم این که هنوز هیچ بازیکنی در محدوده نزدیک تعداد گل‌های علی دایی نیست اما ستاره‌گانی نظیر رونالدو، مسی، نیمار و بازیکنی از هند جدی‌ترین تعقیب‌کننده‌های او هستند و می‌توانند با پیشرفت در روند گلزنی‌های ملی‌شان به شهریار فوتبال ایران برسند. روند گلزنی‌های رونالدو نشان می‌دهد او در هر بازی میانگین ۵٫۵ گل به ثمر رسانده است و در ۱۳ سال سابقه ملی‌اش ۱۳۵ بازی انجام داده است. رونالدو برای صفر کردن اختلافش با دایی باید ۴۱ گل به ثمر برساند، یعنی با حفظ همین روند ۱۰ سال دیگر بازی کند و به گلزنی‌هایش ادامه دهد! مسی نیز وضعیتی همچون رونالدو دارد. او در ۱۱ سال سابقه بازی ۵۱ گل به ثمر رسانده و با توجه به میانگین نیم گل در هر بازی باید صد بازی ملی انجام دهد تا به رکورد علی دایی برسد! سونیل چتری مهاجم ۳۱ ساله هند ناشناس‌ترین تعقیب‌کننده جدی دایی است. او میانگین گل بهتری نسبت به رونالدو و مسی دارد و البته باید در نظر داشت حریفان تیم ملی هند تفاوت بسیار زیادی با حریفان تیم‌های ملی پر تغال و آرزاتین دارد.

دایی نرسد. نیمار ۲۴ ساله که از سال ۲۰۱۰ در تیم ملی بزرگسالان برزیل بازی می‌کند، در ۷۴ بازی ملی موفق به زدن ۵۰ گل شده است و میانگین ۶۸ صدم گل به ازای هر بازی را دارد! ستاره جوان برزیلی‌ها با توجه به سن و سالش احتمالا ۱۰ سال دیگر در تیم ملی خواهد بود و بیش از ۱۰۰ بازی ملی دیگر انجام خواهد داد و اگر این روندش را حفظ کند ۶۰ تا ۷۰ گل دیگر به گل‌هایش اضافه خواهد کرد و از علی دایی عبور خواهد کرد. او در دیدار با آرژانتین با به ثمر رساندن یکی از سه گل تیمش پنجاهمین گل ملی‌اش را ثبت کرد. البته باید گفت در گذشته هم ستارگان جوانی سودای آقای گل شدن و جانشین دایی شدن را در سر داشتند اما با گذشت زمان نتوانستند روند رو به رشدشان را حفظ کنند و ا؛ قافله عقب ماندند.

در بین گلزنان ملی فوتبال کشورمان پس از دایی به ترتیب باقری، کریمی و نکونام حضور دارند که البته همه بازنشسته شده‌اند و دیگر نمی‌توانند رگوردشان را بهتر کنند. در بین بازیکنانی که مشغول بازی هستند، قوچان‌نژاد ۱۷ گل، سردار آرمسون با ۱۶ گل و کریم انصاری فرد با ۱۴ گل نفرت اول تا سوم هستند اما رضا قوچان‌نژاد باتوجه به سن نسبتاً بالا و کریم انصاری فرد باتوجه به روند نزولی گلزنی هایش نمی‌توانند به رگورد دایی نزدیک شوند.

اما سردار آزمون با به ثمر رساندن ۱۶ گل در ۲۲ بازی آن هم در ۲۲ سالگی همه اهالی فوتبال را امیدوار کرده است تا ستاره‌ای از ایران موفق به شکستن رکورد علی دایی شود. آزمون اولین گلش را در بازی دوستانه به کره جنوبی زد و در ادامه با به ثمر رساندن گل‌های حساسی به تیم‌هایی چون قطر و عراق در جام ملت‌های آسیا و کره جنوبی در مقدماتی جام جهانی ارزش‌های خود را نشان داده است. نکته دیگر این که میانگین گل‌های زده او ۷۳ صدم گل در هر بازی است که مساوی با علی دایی است. باید دید سردار فوتبال ایران با حفظ این روند آیا می‌تواند کمک حال تیم ملی ایران در تورنمنت‌های آتی باشد و علاوه بر آن رکوردی حماسی برای ایران خلق کند یا خیر.

Participation in International Transport and Road Maintenance Exhibition

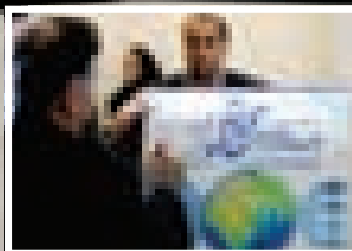
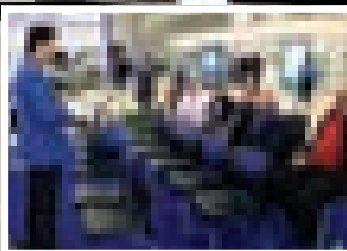
The 1st International Exhibition of Transport & Logistics, Road Construction, Road Maintenance and Related Industries was held from December 18 to December 20 and was attended by 115 domestic and foreign companies involved in transportation and road maintenance. Different types of machineries for road construction, bridge construction and tunnel construction, and various kinds of heavy equipment machines like loaders, bulldozers, graders, snowplows and road assistance equipment as well as devices used for improvement of road pavement were exhibited in the mentioned exposition.

Oghab Afshan as the manufacturer of Oghab - Scania buses and coaches received the award for the best manufacturing company in the stated exhibition. Abdollah Akbari Rad, as the representative of the company, received the award from Dr. Abbas Akhouni, the Minister of Roads and Urban Development.

Also, Oghab Afshan unveiled the final version of its Fleet Management System (FMS) in the above-mentioned exhibition and held training workshops regarding the operation of the intelligent system. The workshops were well received by the participants, including the Deputy Minister of Roads and Urban Development, bus and coach owners and drivers, and managers of transportation companies. Amir Abbas Mohammad Gholipour, the Oghab Afshan's intelligent fleet system manager, says: "The system has communication with several other internal systems



of the buses and coaches. Its final output is the online remote control of the vehicles. All of the internal data of the vehicles, including the communication data between the control units, are sent to the system. The driver's behavior, the road and vehicle's conditions are, on the basis of the received data, analyzed. This can effectively help the whole country's transportation fleet, especially in analysis of the accidents. We can observe and monitor the drivers' behaviors and have constant communication with organizations such as the police and terminal organizations. The system is implemented in Iran for the first time by Oghab Afshan Company."



اسکایا

علم و فناوری

گردشگری

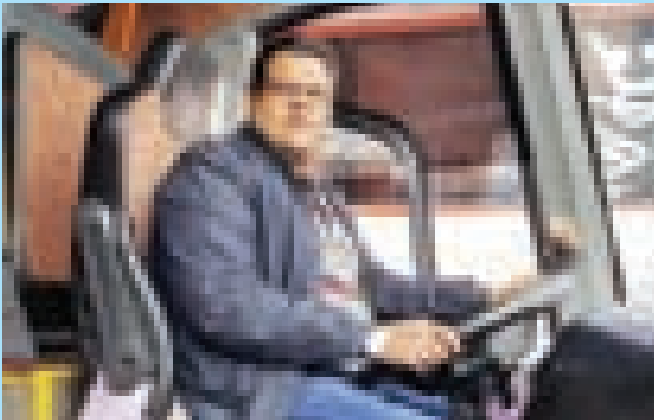
فرهنگ و هنر

سلامت

ورزش

News

Interview with a Scania Coach Driver and Owner



Abdolreza Sharifian comes from Boushehr Province and owns 4 Oghab – Scania coaches which are operated in the route Boushehr - Abadan. He obtained his grade A driving license in 2003. However, his main focus has been on coach management rather than coach driving during the past 7 years. He says: “Scania coaches have been well received in our country by our coach drivers and passengers. I usually speak with my fellows about the quality of coaches from different brands. Most of them prefer Scania coaches manufactured by Oghab Afshan Company to the other brands and try to replace their transportation vehicles with the Oghab – Scania coaches. I think several reasons, including the following, have led the coach drivers and owners to reach such a conclusion:

1. The engine quality of the Oghab – Scania vehicles;
2. Warm reception of the coaches from the operators and passengers;
3. Widespread and quality after sales services of the vehicles.



Participation in International Disaster Management Exhibition

The 2nd International Exhibition and Conference of Safety, Security and Disaster Management in Natural Disasters was held in the site of Shahr-e Aftab International Exhibition from December 13 to December 16 and was attended by 120 domestic companies and 10 companies from Russia, China, Azerbaijan, etc.

Oghab Afshan exhibited its assistance vehicles, including Oghab – Scania ambulance bus and bloodmobile as well as Scania engines. Oghab Afshan is considered to be the first Iranian bus manufacturing company which has been able to export its ambulance buses to the neighboring countries. It should be noted that 3 Oghab – Scania ambulance buses model 4212 Maral were recently exported to Iraq.

