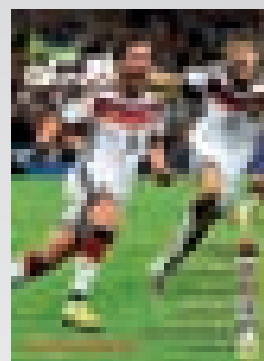




فهرست



ماهنامه داخلی شرکت
تولیدی و صنعتی عقاب افشان

سر دبیر: حسن گوهرپور

دبیر تحریریه: حسین ابوالفتحی

مدیر اجرایی: علیرضا محمدی

مدیر هنری و صفحه آرا: محمد گودرزی

دبیر عکس: محمد فتحی

روابط عمومی: علی رحمانی

تحریریه: فاطمه رمضانیان، ابوذر مارکولایی،
حامد امینی، علی اکبر دهبان، حسین
صفدری، شیما شکوه، ناعمه پرهین،
معصومه بهرامیان

کدام شهرهای جهان با هم خواهر و برادرند؟ ۳۴۰
دور از بدیهیات پیش پا افتاده سینمایی ۴۰
بازارچه فرهنگ و هنر ۴۲
نگاهی به رد کاریت فیلم جدید رضا عطاران ۴۵
فلامک جنیدی: آدم سختگیری در سفر نیستیم ۴۶
«برف» فیلمی ساده، سطحی و متوسط ۴۸
اصول اخلاقی مدینه ثابت و بدون تغییر بود ۵۰
شما چه مزاجی دارید؟ ۵۲
تغذیه در سفرهای تابستانی ۵۶
حقوق همسفر بر همسفر ۶۰
فرشته خوشبختی برشانه ژرمن ها ۶۲
جنگجوی مهاجم ۶۵
مهرداد پولادی: از اتوبوس سواری لذت می برم ۶۶
آرزوهای بر باد رفته ۶۸
گزارشگری: از نود تا بیست چهارده ۷۲

وقایع و مناسبات مهم ماه شوال ۴۰
فلسفه عید فطر چیست؟ ۵۰
آمادگی برای رفع تمام دغدغه های پلیس ۶۰
خروج اسکانیا از ایران شایعه است ۱۰
عدم شماره گذاری اسکانیا غیر قانونی است ۱۱
بازبینی اتوبوس های اسکانیا در مراکز استان ها ۱۲
کنترل خشم در زمان رانندگی ۱۳
رسیدگی ادواری طول عمر اتوبوس را بیشتر می کند ۱۴
اسکانیا را بهترین اتوبوس جهان می دانم ۱۶
آیا آمادگی ازدواج دارید؟ ۲۲
بهترین جاده های جهان ۲۴
مشکلات گردشگران جاده ای از ۲۶
نخستین پایتخت ایران را بیشتر بشناسید ۲۸
هفت شرط «مسافر بودن» در ماه مبارک رمضان ۳۱
بزرگ ترین شهر بدون اتوبیل در اروپا! ۳۲



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

«کالسه سبز» را بصورت 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. علاقمندان 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 kaleshesabz@gmail.com بفرستید. منتظر نظرات شما هستیم.



کالسه سبز

[۱]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۲ تیرماه ۱۳۹۳

دعای سفر

وقتی مسافر آماده سفر شد غسل کند پس از آن دو رکعت نماز بگذارد 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 اَسْتَودِعُكَ الْیَوْمَ

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

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

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

اَللّٰهُمَّ اَحْفَظْنَا بِحِفْظِ الْاِیْمَانِ وَ اَحْفَظْ عَلَیْنَا

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

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

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

اَللّٰهُمَّ اِنَّا نَعُوْذُ بِكَ مِنْ وَعْثَاءِ السَّفَرِ وَ کَاِبَةِ الْمُنْقَلَبِ وَ 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 اَتُوْجِّهُ اِلَیْكَ هَذَا التَّوْجِیْهَ طَلَبًا لِمَرْضَاتِكَ وَ تَقَرُّبًا اِلَیْكَ.

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

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

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

یا اَرْحَمَ الرَّاحِمِیْنَ.

امید دارم ای مهربان‌ترین مهربانان.

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

اَللّٰهُمَّ اِلَيْكَ وَجَّهْتُ وَجْهِيْ

خدایا به سوی تو گرداندم رویم را

وَ عَلَیْكَ خَلَفْتُ اَهْلٰی وَ مَالِیْ وَ مَا حَوَّلْتَنِیْ وَ قَدْ وَثَّقْتَ بِكَ فَلَا

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

و به تو اطمینان کردم پس

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

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،

وَ احْفَظْنِیْ فِیْمَا غِبْتُ عَنْهُ وَلَا تَكِلْنِیْ اِلٰی نَفْسِیْ

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

یَا اَرْحَمَ الرَّاحِمِیْنَ الدَّعَاءُ

ای مهربانترین مهربانان.

سپس مسافر سوره توحید را یازده مرتبه و سوره اَنَا اَنْزَلْنَاهُ و آیه الکرسی و سوره ناس و سوره فلق را بخواند.

و صدقه بدهد و سفر را آغاز کند.

منبع: مفاتیح الجنان

وقایع و مناسبات مهم ماه شوال

● هشت شوال، روز حزن و اندوه به جهت ویران شدن قبور مطهر ائمه (علیه السلام) در بقیع به دست گروه گمراه و هابیت (لعنة الله عليهم)

● پانزدهم شوال، روز حزن و اندوه مؤمنین به جهت شهادت حضرت حمزه سیدالشهداء (رحمة الله عليهم) و ۶۱ نفر دیگر از مسلمانان در جنگ اُحُد.

● ۲۵ شوال، روز حزن و ماتم و عزاداری شیعیان به جهت مصیبت بزرگ و جانسوز شهادت حضرت امام جعفر صادق (علیه السلام). مناسب است در این روز عزاداری و غمگین بودن و برائت و بیزاری از دشمنان اهل بیت (علیهم السلام)

● ۲۷ شوال، روز اذیت و آزار پیامبر (صلی الله علیه و آله) توسط مردم طائف و ثقیف به وسیله سنگ و ... و وارد نمودن جراحت‌های بسیار به آن حضرت به طوری که پاهای مبارکشان خون آلود گردیدند. مناسب است یاد مصائب و زحماتی که آن حضرت جهت هدایت بشر متحمل شدند و ازدیاد محبت آن حضرت و اهل بیت ایشان (علیهم السلام) در دل‌هایمان.

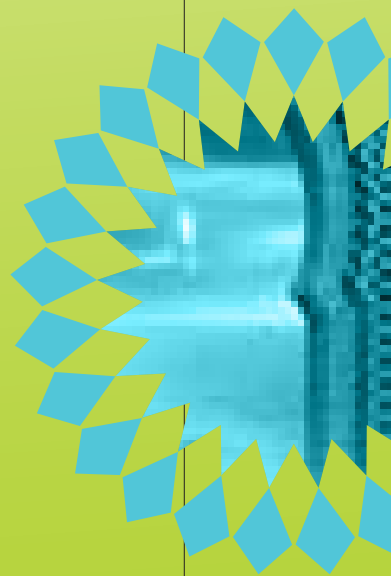
ماه شوال با این که بعد از اتمام ماه رحمت و میهمانی خدا قرار گرفته اما به جهت قرار گرفتن عید بزرگ فطر در اول این ماه شرافت زیادی پیدا کرده و ارزش این ماه را بالا برده است. اهمّ وقایع این ماه عبارتند از:

● اول شوال، عید بزرگ و با عظمت فطر و شب این عید از جمله آن سه شبی است که امیرالمؤمنین (علیه السلام) در آن سه شب نمی‌خوابیدند و می‌فرمودند (که در این شب) اجر هر زحمت کشی داده می‌شود.

● روزه گرفتن شش روز بعد از ماه مبارک رمضان، مستحبّ است که از دوم شوال شروع می‌گردد.

● ششم شوال وارد شدن اولین توقیع شریف حضرت ولی عصر (ارواحنا فداه) به جناب حسین بن روح نائب سوم آن حضرت که مناسب است در این روز از آن بزرگوار جهت رفع گرفتاری و مشکلات روحی و معنوی و ... استعانت جست.

● هفت شوال، نازل شدن ذوالفقار و ندای جبرئیل «لا فتی الا علی لا سیف الا ذوالفقار» مناسب است شکر و سپاس خدای تبارک و تعالی در این روز.



کارگاه

[۴]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۲ تیر ماه ۱۳۹۳



فلسفه عید فطر چیست؟

عبادی اینگونه هستند و در گذر زمان و متأثر از اعمال ما زنگار می گیرند و جلای خود را از دست می دهند، اما انسان برای باقی ماندن بر این لذات معنوی باید آفات اعمال خود را بشناسد و با پرهیز از آن‌ها زمینه تداوم حالات معنوی را در همه ایام برای خود فراهم کند.

ارتباط زکات فطریه و روزه داری

در روایات به کرات از زکات سخن به میان آمده است آنچنان که روزه ماه مبارک رمضان را زکات جسم در طول سال خوانده‌اند که بدن را در برابر بیماری‌ها واکسینه می کنند، اما این زکات جسم برای تکمیل شدن به پرداخت زکات مادی نیاز دارد که اگر پرداخت نشود روزه ماه رمضان ناقص می ماند.

از این رو، روزه داران در پایان ماه مبارک رمضان و در روز عید سعید فطر با پرداخت زکات فطر روزه یک ماهه خود را تکمیل می کنند.

علاوه بر این، باید پایان یک ماه روزه داری و پرهیز از خوردن و آشامیدن باید کانالی باشد که روزه دار را به محیط اجتماعی و جبرهای آن وصل کند تا بداند کسانی هستند که چشم امید خود را به این کمک‌ها دوخته‌اند. آن‌ها به دلایل مختلف از نظر مالی در مضیقه‌اند که اگر همه مردم ایران خود را موظف به پرداخت زکات فطر کنند با توجه به جمعیت کشور حداقل برای مدتی کوتاه می توان بخشی از مشکلات مالی آن‌ها را برطرف کرد.

فطر را به معنای حقیقی آن درک می کنند. از این رو کسی که با انجام واجبات دینی، مبادرت به مستحبات و ترک محرمات، مصمم به تغییر خود است و در این مسیر اخلاص داشته و در پی کسب رضایت الهی است در این گروه جای می گیرد. چه بسا بسیاری از افراد که روزه می گیرند اما روزه آن‌ها تنها به امساک از خوردن و آشامیدن محدود می شود که نتیجه چنین روزه‌ای نیز در همین حد است نه بیشتر؛ در حالی که آهنگ تغییر برای سرعت گرفتن، به عزم جزم و دوری از محرمات و روزه فکر و دل در کنار روزه جسم نیاز دارد که در مسیر دوری از نفاق و... ضرورت می یابد.

تداوم آثار و برکات این ماه

خداوند در قرآن می فرماید: «ذکرونی اذکرکم» یعنی مرا یاد کنید تا شما را یاد کنم! اگر در دیگر ایام سال نیز همچون ماه مبارک رمضان خود را به خدا نزدیک کرده و با انجام واجبات و مستحبات خدا را یاد کنیم قطعاً او نیز ما را یاد کرده و برکات رضائی استمرار می یابد. به عنوان مثال کسی که به حج مشرف می شود پس از بازگشت تا چند روز حال و هوای سرزمین وحی را دارد و رفتار و گفتارش این را نشان می دهد اما با گذشت تدریجی زمان، با خوردن برخی غذاها، برخی معاشرت‌ها و... این نورانیت و صفت حاجی بودن خود را از دست می دهد. البته باید توجه داشت که به طور کلی امور

فطر چه با اعراب گذاری کسره چه با فتحه، در لغت عبارت است از آفرینش و خلقت اولیه، اما در تبیین چرایی نامگذاری عید پایانی رمضان با عنوان فطر باید گفت پس از یک ماه فرصت استثنایی ماه مبارک رمضان که از طریق روزه داری و دیگر عبادات و مستحبات در سحر، نیمه شب و دیگر اوقات شبانه روز به ویژه شب‌های احیاء که یکی از آن‌ها لیلۃ القدر است حاصل شده، انسان مومن که آگاهانه آماده تغییر و تحول شده و آهنگ حرکت را آغاز کرده است می تواند هجرت کرده و با خانه تکانی در حقیقت لباس کهنه‌ای که در طول یک سال زنگار به خود گرفته است را از قامت نفس خارج کند.

انسان روزه دار پس از یک ماه جهاد و امساک از خوردن و آشامیدن و ترک محرمات و مبادرت به انجام واجبات و مستحبات، در واقع به معصومیت دوران ولادت باز می گردد یعنی زمانی که تکلیفی نداشته و وجودش به گناهان آلوده نشده است بنابراین فطر یعنی بازگشت به فطرت اولیه و خدایی که در آن خداپرستی، معنویت، توجه به ارزش‌ها و دوری از گناهان و آلودگی‌ها موج می زند.

معنای حقیقی بازگشت و عید فطر

اگرچه ممکن است پاسخ به این سوال منجر به یاس عده‌ای شود، اما باید گفت حقیقتاً بندگانی که روزه دار حقیقی بوده‌اند و نتیجه این روزه را که در قرآن تقوا معرفی شده، بدست آورده‌اند عید

بازدید گروهی نمایندگان نیروی انتظامی، استاندار دوشورای شهر از کارخانه عقاب افشان در سمنان

آمادگی برای رفع تمام دغدغه های پلیس

◀ عقاب افشان استانداردهای ملی و فراملی را رعایت کرده است

◀ عقاب افشان «یکی از با سابقه ترین شرکت های خودروساز کشور»

مهندس منفردی نماینده و کارشناس استاندارد کشور، شرکت عقاب افشان را یکی از با سابقه ترین شرکت های خودروساز کشور دانست که در ساخت اتوبوس توانایی بالایی دارد و گفت: همه محصولات عقاب افشان مشمول استاندارد اجباری بوده و استاندارد ایران نیز هیچگونه مجوزی برای محصولات این شرکت صادر نکرده مگر اینکه تمام استانداردهای اجباری را رعایت کرده باشد. وی با بیان اینکه باید مجموعه استانداردها را به عنوان یک بسته و پکیج ارزیابی کرد، افزود: استانداردهای خودرو ایران ۱+۵۱ مورد است که همه آنها مشمول همه خودروها نمی شود. البته حدود ۳۲ مورد از این استانداردها مشمول برخی خودروها و از جمله اتوبوس های اسکانیا می شود و مابقی عمدتاً هر کدام به برخی خودروها اختصاص دارند.

◀ شیشه اتوبوس های اسکانیا دارای پروانه استاندارد است

این کارشناس استاندارد ایران اضافه کرد: شیشه اتوبوس های اسکانیا تولید داخل است و محصول شرکت شیشه کویر است که دارای پروانه استاندارد است. همچنین مهندس یگانه یکی دیگر از کارشناسان و نماینده سازمان استاندارد در این نشست، نگرش سازمان استاندارد ایران به استانداردها را نگرشی به روز ارزیابی کرد و افزود: استاندارد ایران برای اینکه مانع طراحی های جدید نشود معمولاً به جزئیاتی نظیر ابعاد شیشه و یا ضخامت باک سوخت وارد نمی شود و اصولاً استاندارد برای آنها تعریف نشده است. در ادامه سرهنگ احمد رستمی - معاون فنی و مهندسی خدمات ترافیک ناجا، با اذعان به اینکه، سازه یکی از مهم ترین ارکان هر خودرویی است اظهار کرد: محصولات این شرکت و خصوصاً اتوبوس حاصل تلاش و زحمت مجموعه پرسنل است و لذا باید بیشترین تلاش و حساسیت در سازه و اتاق آن لحاظ شود.



تعدادی از مسئولان شهر و انتظامی و مسئولان شرکت عقاب افشان به عنوان تولیدکننده اتوبوس های اسکانیا دور هم جمع شدند تا ضمن بررسی حوادث اخیر ناشی از تصادفات اتوبوس های اسکانیا و خصوصاً اتوبوس های شهری آخرین شرایط تولیدات این شرکت را بررسی کنند.

طی نشستی با حضور رحمت الله حافظی - نماینده مردم تهران در شورای شهر، سرهنگ احمد رستمی - معاون فنی نیروی انتظامی کشور و نمایندگان و کارشناسانی از موسسه استاندارد کشور، شرکت عقاب افشان سمنان و... عوامل و دلایل موثر در حوادث اخیر ناشی از تصادفات اتوبوس های اسکانیا و خصوصاً اتوبوس های شهری در داخل شهر تهران مورد بررسی و واکاوی قرار گرفت.



شده و به جاده‌های کشور وارد می‌شوند وظیفه ذاتی پلیس بوده و کنترل ترافیک و ورود به تصادفات و سوانح جاده‌ای به عهده کارشناسان نیروی انتظامی است و لذا توجه به این نظرات ضروری است.

وجود استاندارد را نفی نمی‌کنیم

معاون فنی ناجا، با بیان اینکه ما وجود استاندارد را نفی نمی‌کنیم و خواهان استقلال استاندارد هستیم، افزود: نیروی انتظامی از سال ۸۴ به بحث ضرورت استاندارد بودن خودروها ورود پیدا کرده و واقعیت این است که ما در استاندارد عقب هستیم و نیازمند تحول در این بخش هستیم.

نمی‌توانیم جلوتر از استاندارد حرکت کنیم

همچنین مهندس براتی مدیر داخلی کارخانه عقاب افشان به ملزم بودن شرکت‌های سازنده به استانداردهای تعریف شده از سوی موسسه استاندارد اشاره کرد و گفت: بدیهی است که هر شرکت و تولیدکننده خودرویی ملزم به رعایت کلیه ضوابط و قوانین اعلام شده از سوی سازمان استاندارد است اما نمی‌توان از تولیدکننده انتظار داشت که الزاماتی فراتر از آنچه سازمان استاندارد از او خواسته را رعایت کند. وی با انتقاد از نگاه غیر کارشناسی به سازمان استاندارد یاد آور شد: استاندارد چکیده دانش فنی هر کشوری است و در مجموعه آن می‌بایست همه گروه‌های علمی، دانشگاهی، تجربی، انتظامی و... حضور داشته باشند.

مدیر داخلی کارخانه عقاب افشان ادامه داد: اگر قرار است در این موسسه و ضوابط بازنگری صورت گیرد باید یک مرجع مشخص وجود

وی با اشاره به حساسیت نیروی انتظامی و رعایت استانداردها و ایمنی خودروها، یادآور شد: همین حساسیت‌ها در سال‌های اخیر باعث کاهش چشمگیر تلفات جاده‌ای در کشور شده و از مرگ سالانه ۲۷ هزار نفر در حوادث جاده‌ای، میزان تلفات به حدود ۱۸ هزار نفر رسیده است و بی‌تردید حساسیت پلیس و رصد وضعیت تصادفات و سوانح رانندگی عامل موثری در کاهش تلفات بوده است.

وی در پاسخ به پرسشی پیرامون حساسیت بالا در اتوبوس‌های اسکانیا و پرداختن به همه سوانح آن در روزنامه‌ها و خبرگزاری‌ها تصریح کرد: پلیس فارغ از آنچه که گاه به صورت افراطی در مطبوعات به آن پرداخته می‌شود در همه حوادث ورود پیدا می‌کند. پلیس نگاه کارشناسی به موضوع دارد چنانچه در ماجرای آتش گرفتن خودروهای پژو و یا حوادث اخیر محصولات اسکانیا پیگیری جدی کرده و اصل را بر پیشگیری از وقوع حوادث مشابه قرار داده است.

اتوبوس‌های اسکانیای دچار حریق شده

تولیدات قبلی عقاب افشانند

معاون فنی ناجا افزود: توجه به سازه و ساختمان خودروهایی که شماره‌گذاری



• بدیهی است که هر شرکت و تولیدکننده خودرویی ملزم به رعایت کلیه ضوابط و قوانین اعلام شده از سوی سازمان استاندارد است، اما نمی‌توان از تولیدکننده انتظار داشت که الزاماتی را فراتر از آنچه سازمان استاندارد از او خواسته رعایت کند.

• این انتظار که تولیدکننده پاسخگوی آنچه باشد که در ضوابط قانونی نیامده انتظار درستی نیست.



داشته باشد که در آن همه دیدگاه‌ها از پلیس محترم و مراکز دانشگاهی گرفته تا دیدگاه سازنده و راننده و... جمع و چکیده آن دیدگاه‌ها معیار استانداردها قرار گیرد.

نباید انتظاری فراتر از ضوابط

استاندارد از تولیدکننده داشت

وی بابیان اینکه نمی‌توان انتظاری فراتر از ضوابط استاندارد از تولیدکننده داشت، تصریح کرد: این انتظار که تولیدکننده پاسخگوی آنچه باشد که در ضوابط قانونی نیامده انتظار درستی نیست.

شرکت عقاب بر اساس مستندات و

استانداردهای ابلاغی عمل کرده

همچنین دکتر هراتی از مدرسان دانشگاه که به عنوان کارشناس نیروی انتظامی در این نشست حضور یافته بود، با بیان اینکه واقعیت این است که شرکت عقاب بر اساس مستندات و استانداردهای ابلاغی عمل کرده است، ادامه داد: چیزی که اتفاق افتاده این است که امروز همان سازمان ناظر که مستندات و قوانین را از شرکت عقاب مطالبه می‌کرده می‌گوید فلان بخش بعهد ما است و فلان بخش نیست. یعنی الان ما شاهدیم که ایمنی و استاندارد از هم منفک می‌شود درحالی که اینگونه نباید باشد.

هراتی با بیان اینکه متأسفانه استاندارد که به تولیدکننده مجوز داده امروز از تولیدکننده حمایت نمی‌کند. وی به برخی اشکالات روند



صدور پروانه استاندارد در کشور اشاره و تصریح کرد: بطور مثال یک واحد تولیدی در هر کجای کشور ممکن است یک صندلی را که تولید کشوری مثل آلمان است به استاندارد بدهد و پروانه استاندارد اخذ کند و در ادامه از تولیدات دیگری در محصولات خود استفاده کند و این اتفاقی است که متأسفانه در استاندارد می‌افتد.

نباید به دنبال متهم کردن همدیگر باشیم

در ادامه حیدری معاون اداره کل استاندارد استان سمنان با طرح این سوال که آیا پلیس که به فردی گواهینامه می‌دهد تضمینی وجود دارد که آن فرد دیگر مرتکب خلاف قانون نشود؟ اذعان کرد: استاندارد امکان آزمون همه محصولات تولیدی را ندارد.

همچنین یگانه دیگر کارشناس سازمان استاندارد ایران گفت: این نگرش که یک سازمان نظیر استاندارد که بیش از ۶۰ سال تجربه در این زمینه را دارد کلاً منتفی بدانیم نگرش درست و کارشناسانه‌ای نیست. این نماینده سازمان استاندارد در این نشست افزود: موسسه استاندارد از سال ۳۸ در ایران راه اندازی شده و آنچه که در این قریب ۶۰ سال بدست آورده و در آزمایشگاه‌ها و در روند کاری خود به آن رسیده را نباید منتفی دانست چرا که این کم لطفی در حق سازمانی با سابقه است. ما نباید به دنبال متهم کردن همدیگر باشیم باید نگاه و نظرات کارشناسی شده باشد. نمی‌شود که سازمانی که مرجع رسمی و قانونی است را تعطیل شده دانست و در مورد همه موارد اظهارنظر غیرکارشناسی کرد.

باید از تولیدکننده و کارآفرین حمایت شود

در ادامه دکتر حافظی - نماینده مردم تهران در شورای شهر با اذعان به اینکه همه ما متفق القول عقیده داریم که باید تولیدکننده و کارآفرین حمایت شود افزود: حمایت از اشتغال و خصوصاً شرکتی نظیر عقاب افشان که برای کشور ارزآوری دارد و محصولات آن به دیگر کشورها صادر می‌شود، امری لازم است.

دکتر حافظی، با بیان اینکه دولت یازدهم فضای بازی ایجاد کرده که جای تقدیر دارد، به مسکوت ماندن برخی خبرها و ایرادات در دولت گذشته اشاره کرد و گفت: بطور مثال در دولت گذشته کارشناسی اگر می‌گفت میزان نیترا آب زیاد شده روز بعد هیات دولت برخورد نادرستی می‌شد و ضمن نادیده گرفتن واقعیت‌ها و نظرات کارشناسی می‌گفتند که مردم هیچ مشکلی ندارند در صورتی که واقعیت چیز دیگری بود.

وی فضای باز رسانه‌ای را به نفع جامعه و نظام اسلامی ارزیابی و

• موسسه استاندارد از سال ۳۸ در ایران راه اندازی شده و آنچه که در این قریب ۶۰ سال بدست آورده و در آزمایشگاه‌ها و در روند کاری خود به آن رسیده را نباید منتفی دانست چرا که این کم لطفی در حق سازمانی با سابقه است.

ما نباید به دنبال متهم کردن همدیگر باشیم باید نگاه و نظرات کارشناسی شده باشد. نمی‌شود که سازمانی که مرجع رسمی و قانونی است را تعطیل شده دانست و در مورد همه موارد اظهارنظر غیرکارشناسی کرد.

• این نگرش که یک سازمان نظیر استاندارد که بیش از ۶۰ سال تجربه در این زمینه را دارد کلاً منتفی بدانیم نگرش درست و کارشناسانه‌ای نیست.



اظهار کرد: این فضا گذشته از اینکه مطالبه به حق مردم است به نفع کشور و دولت نیز هست. خواسته و مطالبه مردم این است که مسوولان در هر بخشی که هستند پاسخگو باشند، چیزی که متأسفانه دولت پیشین در عمل به آن احساس تکلیف نمی کرد.

اتوبوس های اسکانیای دستکاری شده بمب متحرک اند

وی با اشاره به دستکاری برخی اتوبوس های اسکانیا توسط صاحبان اتوبوس ها، گفت: متأسفانه وقتی باک این اتوبوس ها دستکاری می شود اسکانیا به یک بمب متحرک تبدیل می شود که مردم را تهدید می کند.

وی همچنین به عدم توجه نیروی انتظامی به برخی مسائل اشاره کرد و گفت: چرا مراکز معاینه فنی اغماض می کنند؟ چه کسی به مراکز معاینه فنی نظارت دارد؟ چرا برگه معاینه فنی برای اتوبوس های دستکاری شده صادر می شود؟ چه کسی متولی این امر است؟ آیا پلیس به لاستیک های کهنه که عامل برخی تصادفات بوده اند توجه کامل داشته؟

باید محصولات تولیدی بعد از ورود به بازار نیز نظارت شوند

وی به تجربه دستکاری اتوبوس های اسکانیا توسط خریداران اشاره کرد و گفت: باید محصولات تولیدی بعد از ورود به بازار نیز نظارت شوند.

عقاب افشان استانداردهای ملی و فراملی را رعایت کرده است

در ادامه مهندس اکبری مدیرعامل شرکت عقاب افشان، گفت: شرکت عقاب افشان در کنار پلیس محترم، سازمان استاندارد و همه دستگاه های دیگر است و با حساسیت موضوع

را پیگیری می نماید و مانند شرکت های اروپایی به دنبال ارتقاء کیفیت و ایمنی تر شدن محصول خود هستیم.

راننده در حادثه آزادگان سرعت غیرمجاز داشته

وی با اشاره به حادثه واژگونی اتوبوس در آزادگان تهران، اظهار کرد: در این حادثه راننده سرعت غیرمجاز داشته و از این رو ما درخواست کردیم که «ECU» خودرو را در اختیار ما قرار دهند تا سرعت اتوبوس در لحظه تصادف را مشخص کنیم اما متأسفانه در اختیار ما قرار ندادند و این در حالی است که شرکت عقاب افشان تنها شرکت داخلی است که این توانایی را دارد. ما درخواست کردیم این مهم در حضور نمایندگان پلیس، استاندارد، قوه قضاییه و... انجام شود اما متأسفانه همکاری نشد. ضمن اینکه در حوادث اخیر جوی برعلیه شرکت عقاب افشان بوجود آورده اند که ارتباطی به ما ندارد، انشالله با هماهنگی بازپرس محترم پرونده موضوع بررسی دستگاه ECU تحت پیگیری است.

مهندس اکبری با بیان اینکه عوامل موثر در حادثه متعدد است، تصریح کرد: باید این عوامل موثر در حادثه شناسایی شود و قوه قضاییه بر مبنا و اساس آن رای دهد.

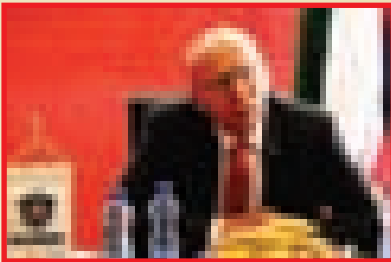
مدیرعامل شرکت عقاب افشان، با بیان اینکه ما آمادگی داریم همه دغدغه های پلیس محترم را رفع کنیم افزود: عقاب افشان نه تنها به همه استانداردهای اجباری عمل کرده بلکه فراتر از آن برخی استانداردهای بین المللی، اختیاری و استانداردهایی که از سوی خود اسکانیا لحاظ شده را در تولیدات خود اعمال کرده است.

• حمایت از اشتغال و خصوصاً شرکتهای نظیر عقاب افشان که برای کشور ارزش آوری دارد و محصولات آن به دیگر کشورها صادر می شود، امری لازم است.

• چرا مراکز معاینه فنی اغماض می کنند؟ چه کسی به مراکز معاینه فنی نظارت دارد؟ چرا برگه معاینه فنی برای اتوبوس های دستکاری شده صادر می شود؟ چه کسی متولی این امر است؟

سخنگوی شرکت اسکانیا:

خروج اسکانیا از ایران شایعه است



سخنگوی شرکت اسکانیا برخی اخبار مبنی بر خروج این شرکت از بازار ایران را شایعه خواند. هانس دانیلسون (Hans-Ake Danielsson) با بیان این مطلب و با تأکید بر اینکه ماندگاری کیفیت اتوبوس‌های تولیدی به دو عامل «تولید و خدمات» و «سرویس و نگهداری» وابسته است، تصویرسازی فعلی از عقاب افشان را اشتباه خواند.

وی ادامه داد: از آنجایی که درصد قابل توجهی از اتوبوس‌های بین شهری کشور به اسکانیا اختصاص دارد، بنابر این با توجه به تعداد اتوبوس‌های این شرکت، می‌توان گفت که تعداد سوانح پدیدآمده طبیعی بوده است.

سخنگوی شرکت اسکانیا با بیان اینکه همکاری با عقاب افشان از ۱۵ سال قبل آغاز و در چند سال اخیر، ایران به بزرگترین تولیدکننده اتوبوس تحت نظر اسکانیا در سراسر جهان تبدیل شده است، اضافه کرد: دو خصیصه شامل «قدیمی‌ترین اتوبوس ساز کشور» و «صادرکننده توانمند» به عنوان مهمترین دلایل انتخاب این شرکت ایرانی از سوی اسکانیا بوده است.

به گفته دانیلسون، حداکثر سرعت مجاز اتوبوس در اروپا ۹۰ کیلومتر در ساعت است و مدت زمان تردد استاندارد اتوبوس در جاده‌ها سالانه ۲۰۰ تا ۲۲۰ هزار کیلومتر می‌باشد در حالی که متأسفانه شاهد هیچ گونه محدودیت سرعت برای تردد

اتوبوس در ایران و همچنین نظارت برای تردد بیش از ۲۲۰ هزار کیلومتر در سال نیستیم. وی، همچنین بسیاری از تصادفات را ناشی از «رانندگی بسیار بد» دانست و تأکید کرد: باید بگویم مشاهده کردیم بسیاری از مسائل مرتبط با کیفیت و امنیت اتوبوس‌های تولیدی اسکانیا پس از خروج خودرو از کارخانه تغییر کرده و تغییرات غیر مجاز روی خودرو انجام شده است.

دانیلسون، در همین زمینه به افزودن باک اضافه، تعمیرات خارج از شبکه نمایندگی‌های عقاب افشان و دستکاری‌های خارج از محدوده کارخانه اشاره و بیان کرد: مقامات مسئول ایرانی می‌توانند با بهینه‌سازی شرایط رانندگی در کشور موضوعات و مسائل مطروحه را تحت کنترل و نظارت خود قرار دهند تا شاهد برخی سوانح نباشیم.

سخنگوی شرکت اسکانیا در ادامه از موظف شدن نماینده این شرکت در ایران برای بازبینی مجدد اتوبوس‌های اسکانیا بدون دریافت هزینه خبر داد و افزود: این حرکت و تصمیم به منظور همکاری با پلیس ایران و آگاهی از شرایط فعلی اتوبوس‌های اسکانیا صورت خواهد گرفت.

وی به رغم اتفاقات چند وقت اخیر و با توجه به اینکه سال گذشته افزون بر ۱۸ هزار نفر در تصادفات جان خود را از دست داده‌اند، تنها ۱,۲ درصد از این آمار را به دلیل تصادفات اتوبوس دانست در حالی که ۷۰ درصد حمل و نقل مسافر

در ایران به وسیله اتوبوس انجام می‌شود. دانیلسون، با اشاره به برخی تحریم‌های ایران در دوره اخیر و دشواری شرایط اقتصادی و افزایش هزینه‌های جاری از تحت فشار قرار گرفتن مصرف‌کنندگان سخن گفت و معتقد است: با توجه به موارد مطروحه تعداد زیادی از رانندگان اتوبوس دوره‌های سرویس و نگهداری خود را برای اینکه هزینه‌های کمتری متحمل شوند، به تأخیر انداخته‌اند.

وی با توجه به اینکه شرکت اسکانیا در سال ۱۸۹۱ تأسیس شده است و در بیشتر از ۱۰۰ کشور جهان فعالیت دارد، متذکر شد: اسکانیا اتوبوس‌های کامل شامل اتاق و شاسی می‌سازد که این تولیدات در شرکت‌های طرف قرارداد و سازنده بدنه و اتاق تکمیل و عرضه می‌شود.

سخنگوی شرکت اسکانیا در پایان با تأکید دوباره بر اینکه اتوبوس‌های عقاب افشان الزامات اسکانیا را برآورده می‌کند به طوریکه تمام تولیدات این شرکت قابلیت صدور به کشورهای اروپایی را دارد، خاطرنشان کرد: به تازگی موضوعی مبنی بر جدایی اسکانیا از عقاب مطرح شده است که باید بگویم کاملاً اشتباه است چراکه ما به نماینده خود در ایران اطمینان کامل داریم.



مصطفی افضل‌فرد:

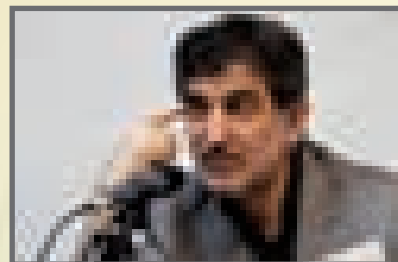
عدم شماره گذاری اسکانیا غیر قانونی است

سخنگوی کمیسیون اصل ۹۰ مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه عدم شماره گذاری اسکانیا غیر قانونی است، گفت: در صورت تخلف پرونده به قوه قضائیه ارجاع می‌شود.

مصطفی افضل‌فرد نماینده مردم اردبیل مجلس شورای اسلامی و سخنگوی کمیسیون اصل ۹۰ خانه ملت با اشاره به پرونده شکایت عقاب افشان (اسکانیا) از پلیس راهور ناجا، گفت: پیش از این مقرر شده بود که اشکالات فنی اتوبوس‌ها طبق شاخص‌های نیروی انتظامی رفع شود و نیروی انتظامی هم جلوی شماره گذاری‌ها را نگیرد.

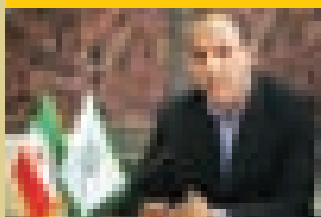
وی اضافه کرد: قرار بود توافق ذکر شده تا پایان اردیبهشت‌ماه اجرایی شود و اگر تاکنون شماره گذاری‌ها آغاز

نشده غیر قانونی است. سخنگوی کمیسیون اصل ۹۰ مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه اگر خلاف قانونی محرز شود باید پرونده به قوه قضائیه ارجاع شود، خاطر نشان کرد: باید روال طبیعی در این پرونده طی شود. پیش‌تر حجت‌الاسلام حمید رسایی رئیس کمیته سلامت اداری مجلس با بیان اینکه پرونده شکایت وزارت صنعت و شرکت عقاب افشان از پلیس راهور در مراحل نهایی قرار دارد، گفت: بر اساس این گزارش رئیس پلیس راهور به دلیل اصرار بر اقدام غیر قانونی در عدم شماره گذاری تولیدات این خودروساز به قوه قضائیه معرفی می‌شود.



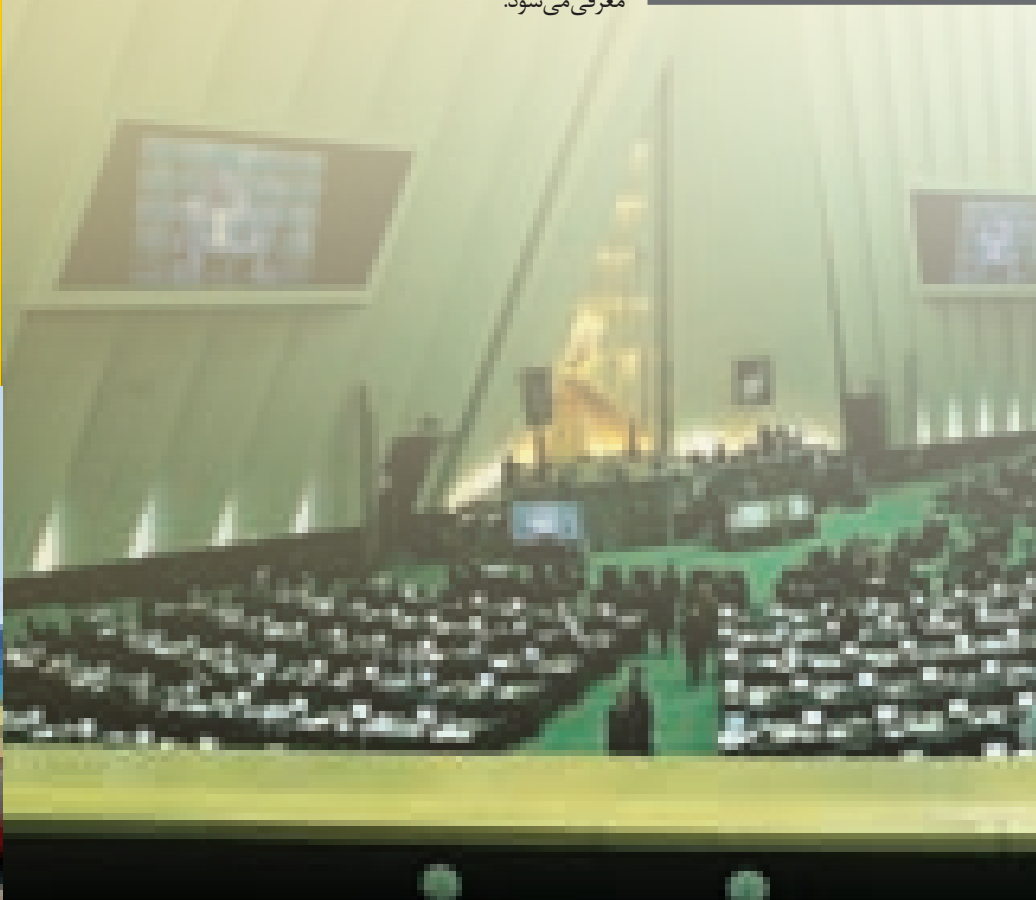
معاون شهردار تهران:

برای تهران اسکانیایم خیریم



سید جعفر تشکری هاشمی در پاسخ به اینکه «با توجه حادثه آزادگان آیا شهرداری تهران سیاست خرید اتوبوس از شرکت اسکانیا را دارد؟»، گفت: ما از تمامی صنعت‌گران داخلی از جمله اسکانیا حمایت می‌کنیم.

وی در پاسخ به اینکه آیا برنامه خرید اتوبوس در دستور کار دارید، اعلام کرد: بله در صدد این کار هستیم و به عنوان شرکت سازنده داخلی از آنها حمایت کرده و وارد مذاکره می‌شویم.



اسکانیا

گرمشتره

فرهنگ‌و هنر

ساخت

ورزش

بازبینی اتوبوس‌های اسکانیا در مراکز استان‌ها



گفت: این شرکت کار بازبینی و بررسی همه تولیدات اسکانیا در سراسر کشور را آغاز کرده و رانندگان و صاحبان اتوبوس‌های این شرکت می‌توانند در سراسر کشور به نمایندگی‌های ما مراجعه و نسبت به بازبینی خودروی خود توسط کارشناسان و متخصصان ما اقدام کنند.

وی با بیان اینکه این طرح در پاسخ به دغدغه پلیس محترم، دستگاه قضایی و سازمان راهداری کشور اجرایی شده است، تصریح کرد: در حال حاضر هر روز تعداد قابل توجهی از اتوبوس‌های اسکانیا در سراسر کشور با مراجعه به این مراکز بازبینی تخصصی می‌شوند.

نوروزی در پاسخ به این پرسش که آیا این مراکز جوابگوی کشور است، اذعان کرد: از آنجا که درصد بسیار بالایی از ناوگان جابجایی مسافر بین جاده‌ای کشور و بخش زیادی از اتوبوس‌های درون شهری کشور ساخت این شرکت است در حال حاضر ۲۲ مرکز بازبینی در شهرهای مختلف کشور راه‌اندازی

مدیر روابط عمومی اسکانیای سوئد گفت: مالکان و رانندگان اتوبوس‌های اسکانیا این خودرو را از استاندارد خارج می‌کنند.

«دنیل سون» از اسکانیا به عنوان یک برند معتبر بین‌المللی یاد کرد و تصریح کرد: آنچه مسلم است این است که تاکنون به موارد زیادی در ایران برخوردیم که مالکان و رانندگان با دستکاری در اتوبوس آن را از حالت ایمنی خارج می‌کنند.

وی ادامه داد: دستکاری‌های انجام شده در بسیاری از موارد عامل از کار افتادن ترمز خودرو شده و همین عامل برخی سوانح شده است.

مسئول روابط عمومی اسکانیای سوئد در پاسخ به پرسشی پیرامون توقف شماره گذاری این اتوبوس در ایران خاطر نشان کرد: ما از این تصمیم متعجب شدیم چرا که محصولات عقاب، از کیفی‌ترین محصولات خودرویی در بازار ایران هستند.

همچنین نوروزی - مدیر شبکه خدمات پس از فروش شرکت عقاب افشان - در گفتگو با ایسنا،

شده و به مالکان خودروها خدمات ارایه می‌دهند. همچنین ابلاغیه و فراخوانی در این خصوص در سراسر کشور و در سطح گسترده توزیع و به تمام مراکز استانی ابلاغ شده است.

وی همچنین در پاسخ به پرسشی پیرامون موانع پیش رو، یادآور شد: متأسفانه در برخی موارد صاحبان خودروها با وجود رایگان بودن خدمات همکاری لازم را ندارند و از مراجعه به مراکز خودداری می‌کنند.



کنترل خشم در زمان رانندگی

رانندگی افراد پرخاشگر

راننده پرخاشگر، راننده‌ای است که با توسل به درگیری و خشونت، قصد انجام اعمال خلاف مقررات راهنمایی و رانندگی را دارد؛ اعمالی همچون تغییر مسیر ناگهانی و خطرناک، سبقت غیرمجاز، رعایت نکردن فاصله مناسب طولی و عرضی، بوق زدن‌های مکرر، استفاده از نور بالا برای تنبیه دیگران، حرکت سریع و تعقیب و گریز خودروبی، سرعت‌های نابجا، مانور و تغییر مسیر به‌طور مکرر، اشغال طولانی خط سبقت، ترمزهای ناگهانی و مکرر، انحراف از مسیر اصلی و عبور از خط مقابل برای رهایی از ترافیک غیرروان و قانون‌شکنی و دیگر رفتارهای ناپسند همراه با فحاشی و هتاک به دیگران، در کارنامه رانندگی افراد پرخاشگر کاملاً مشهود است. از عوامل مؤثر در بروز رفتار پرخاشگرانه رانندگان می‌توان به این موارد اشاره کرد:

صرف زمان، معطلی و کندی ترافیک؛ مهارت نداشتن در رانندگی؛ آلودگی‌های صوتی موجود در محیط؛ مشکلات روانی راننده؛ نابسامانی ترافیک؛ تأثیر آلودگی هوا بر سیستم عصبی. این عوامل به‌طور مجزا باعث بروز عکس‌العمل‌های نامناسب یا کاهش توانایی‌های فکری و جسمی راننده خواهند شد.

رفتارهای تهاجمی در رانندگی

رفتار تهاجمی در رانندگی به آن نوع از رانندگی اطلاق می‌شود که راننده متأثر از سلطه احساسات و هیجانات نامتعادل و نامعقول، وسیله نقلیه خود را به طرزی ناامن و خلاف مقررات هدایت می‌کند.

رفتارها به‌طور اعم و رفتارهای تهاجمی به‌طور اخص، در بستر بازخوردها، نگرش‌ها و باورهای خاص پدیدار می‌شوند و تکوین بازخوردها و نگرش‌ها نیز متأثر از ۲ عنصر شناختی و احساسی است. به عبارت دیگر آمیزه‌ای از تکوین تدریجی شناخت‌های حاصل از چگونگی قرار گرفتن پشت فرمان اتومبیل، تبلور رفتارهای کلامی و حرکتی، از دوران کودکی تا زمان رانندگی و احساسی که به تناسب آن به‌صورت خوشایند یا ناخوشایند در هر فردی به‌وجود می‌آید، نگرش یا بازخورد او را نسبت به چگونگی رفتار تهاجمی در رانندگی تشکیل می‌دهد و ریشه در اعماق وجود هر فرد دارد.

به‌طور کلی هیجان‌زدگی یا هیجان‌خواهی یا آزردهی هیجانی در رانندگی متأثر از ۳ مولفه اصلی است:

- ۱- وجود خصیصه‌های شخصیتی ناشکیبا، بی‌قراری و بی‌دقتی در امور
- ۲- قدرت‌طلبی و زورمداری
- ۳- بی‌پروایی و یاغی‌گری خیابانی (جاده‌ای)

هر یک از مولفه‌های فوق می‌تواند به الگوهایی از رفتارهای تهاجمی و تخلفات خاص در رانندگی منجر شود. از آنجا که

ریشه اصلی رانندگی‌های تهاجمی و تخلفات رانندگی را می‌توان در شرایط روانی و خصیصه‌های شخصیتی افراد متخلفیافت، شایسته است که در مقابله با این پدیده شوم، توجه به مسائل روان‌شناختی و الگوهای رفتار افراد قبل از اعطای گواهینامه رانندگی و پس از آن در اولویت برنامه‌های اصلاحی قرار گیرد.

خشونت در رانندگی

شما پشت چراغ قرمز منتظر سبز شدن چراغ هستید که ماشین عقبی یک دقیقه مانده تا چراغ سبز شود شروع می‌کند به بوق زدن و دست تکان دادن که چرا حرکت نمی‌کنی!

خشونت و پرخاشگری برخی رانندگان حین رانندگی به یکی از معضلات و عوامل استرس‌زای زندگی روزمره تبدیل شده است و چنانچه با این معضل برخورد معقول و منطقی نشود می‌تواند به نزاع‌های خیابانی، تصادفات و حتی مرگ نیز منجر شود. برخی عوامل هستند که بروز این پدیده را افزایش می‌دهند:



۱- عوامل محیطی: ترافیک سنگین، آب و هوا (گرم، سرما و رطوبت زیاد)، آلودگی صوتی، آلودگی هوا، تنگی وقت و عجله داشتن.

۲- عوامل روانی: تحت تأثیر خشم، ترس، اضطراب، ناکامی‌ها، خواب آلودگی، درد شدید و داروها رانندگی کردن. افرادی که حین رانندگی به خشونت دست می‌زنند به ۲ دسته تقسیم می‌شوند:

- ۱- افرادی که مقصر هستند و از روی غرض و به عمد دست به رفتارهای خشونت‌آمیز و غیرقانونی می‌زنند.
- ۲- افرادی که سهواً حین رانندگی رفتار خشونت‌آمیز و غیرقانونی از خود بروز می‌دهند و ما به اشتباه تصور می‌کنیم آن‌ها عمداً به چنین اعمالی دست زده‌اند.

کارشناس فنی واحد مهندسی خدمات پس از فروش شرکت عقاب افشان در گفتگو با «کالسکه سبز»:

رسیدگی ادواری طول عمر اتوبوس را بیشتر می کند

◀ چه مواردی نیازمند توجه بیشتر است. اما اغلب با فتوحی راننده مواجه می شود؟

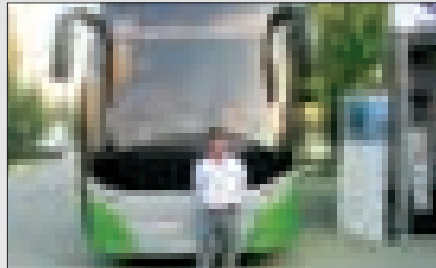
نوع عیبی که دستگاه اعلام می کند بسیار مهم است، مثلاً حرارت موتور از حالت طبیعی خارج شده و چراغ هشدار هم روشن است و اعلام حریق می کند، اما راننده بی توجه است. با اینکه چراغ را دیده باز هم پشت گوش می اندازد و رفع عیب را به بعد از انجام این سرویس و آن سرویس موکول می کند. یا قطعات را به جای نمایندگی از بازار تهیه می کند در حالی که استاندارد نیست. مثلاً ظاهر قطعه یک فیوز ۲۰ آمپر است اما در اصل ۴۰ آمپر است و همین به سیستم فنی دستگاه فشار وارد می کند و سیم کشی آسیب می بیند. راننده ها نباید خود را تبدیل به موش آزمایشگاهی تعمیر کارانی کنند که تخصصی برای رسیدگی به اسکانیا یا هر اتوبوس دیگری ندارند و اینقدر به آن ها خسارت می زنند تا تجربه کسب کنند، بعد هم مسئولیتی در قبال خسارت به گردن نمی گیرند. شرکت عقاب افشان خدمات پس از فروش خوبی دارد که یکی از نقاط قوت ماست. راننده موظف است برای تهیه قطعه به نمایندگی مراجعه کند.

◀ چه زمانی برای مراجعه رانندگان به مراکز خدمات پس از فروش مناسبتر است؟

هنگام نقص فنی، هر وقت که باشد راننده باید مراجعه کند. به غیر از این موارد، شرکت برای دستگاه ها سرویس های ادواری نیز مشخص کرده. مواردی از قبیل فیلتر شدن موتور و تعویض روغن و فیلتر و غیره. در حال حاضر اتوبوس هایی که مراجعه می کنند از نظر فنی و ایمنی مورد بازرسی و کنترل کامل قرار می گیرند. شرکت در این مورد فراخوان داده و همه باید مراجعه کنند. بعد از آن بر چسبی مانند بر چسب معاینه فنی روی ماشین زده می شود که سفید به معنای شرایط مناسب، زرد به معنای مشروط و قرمز مردود است. اتوبوس ها بعد از رفع عیوب می توانند مجوز شرکت را دریافت کنند.

◀ به جز فراخوان برای کنترل فنی. دیگر سیاست های عملی شرکت «عقاب افشان» برای ایجاد ایمنی بیشتر چیست؟

قرار است برای باطری ماشین، کاور پلاستیکی به عنوان عایق گذاشته شود. هم چنین قرار است تمام سیم کشی های عقب از خرطومی های نسوز رد شوند. نصب



◀ نقاط قوت سیستم فنی اتوبوس های اسکانیا از نظر شما چیست؟

اسکانیا اتوبوسی است که خیلی زود موفق شد از سایر رقبای خود پیشی بگیرد. مدل های مختلف این اتوبوس، شرایط مختلف اما نزدیک به هم دارد. برای مثال موتور این اتوبوس ها همواره مجهز به اینتر کولر، توربو شارژ و خنک کن گازوئیل مطابق با استاندارد آلایندگی محیط زیست بوده و مضاف بر آن دارای سیستم های مدرن ترمز ضد قفل ABS سیستم ضد لغزش TS گیربکس های مکانیکی با تعویض دنده اتوماتیک، کلاچ های تمام اتوماتیک الکترونیکی، ترمز کمکی هیدرولیکی ریتاردر و سیستم کنترل سرعت قابلیت تنظیم ارتفاع اتوبوس نسبت به سطح جاده به صورت دستی، سیستم عیب یاب الکترونیکی و غیره، همه از نقاط قوت سیستم فنی اتوبوس های اسکانیا است.

◀ یک راننده با رعایت چه عواملی می تواند ایمنی فنی بیشتری برای اتوبوس ایجاد کند؟

فکر می کنم رسیدگی منظم به وسیله نقلیه و استفاده از قطعات اصلی، مهم ترین شرط حفظ ایمنی خودرو باشد. اهمیت ندادن به معایبی که حتی هشدار آن به وسیله سیستم خودکار دستگاه اعلام شده و پشت گوش انداختن رفع این عیوب، عدم استفاده از خدمات پس از فروش و به جای آن، مراجعه به تعمیر کاران غیر متخصص و در کل بی توجهی رانندگان به آنچه به آن ها آموزش داده شده، به طور حتم ایمنی کمتر و هزینه بیشتر در پی دارد.

◀ رانندگان ایراف به ایمنی اتوبوس هایشان به قدر کافی اهمیت می دهند؟

کفه ترازو به سمت رانندگان بی توجه سنگین تر است. در اکثر موارد که نقص فنی اتوبوس منجر به ایجاد حادثه شده، در واقع از کم توجهی رانندگان نشأت گرفته است.



شاید کمتر کسی از ما می داند که در بروز آسیب های فنی و حوادث مربوط به اسکانیا، درصد زیادی از تقصیر متوجه رانندگان بی تجربه یا بی توجه بوده. رانندگانی که مانند بسیاری از ما نقص خودروی خود را جدی نمی گیرند و رفع آن را به فردا می سپارند و فردا که می رسد از یاد می برند یا به هر شخص و تعمیرگاهی مراجعه می کنند بی آنکه از تخصص تعمیرکار مطلع باشند. این در حالی است که نشستن پشت فرمان اتوبوس، نیاز به تخصص و تعهدی به مراتب بیش از نشستن پشت فرمان خودروهای شخصی دارد. رانندگان این وسائط نقلیه در آن لحظه نه تنها مسئول جان خود که امانت دار جان مسافرائی هستند که با اعتماد به آن ها روی صندلی های اتوبوس نشسته اند. «علی محمد عربی» کارشناس فنی واحد مهندسی خدمات پس از فروش شرکت عقاب افشان، در گفتگو با «کالسکه سبز» معتقد است: «کار کشیدن از خودرو بدون رسیدگی های لازم، عدم آشنایی راننده با خودرو، و مراجعه به تعمیرکاران فاقد تخصص از عوامل اصلی ایجاد نقص های بزرگ، استهلاک زودرس، و بروز حوادث است.» او که از سال ۱۳۸۴ همکاری با شرکت عقاب افشان را آغاز کرده، ۷ سال سابقه تعمیر مستقیم دستگاه ها و ۲ سال سابقه کارشناسی فنی این اتوبوس ها را در کارنامه خود دارد. این گفتگو را در زیر می خوانید:

تومان بود. یعنی راننده خرج را ۱۲ برابر کرد برای اینکه فقط در جاده نماند. متأسفانه راننده‌ها اغلب تا ماشین از حرکت نیفتد، به آن رسیدگی نمی‌کنند. آشنایی محدود آن‌ها به سیستم فنی و اتاقی خودرو و بی‌توجهی مالک اتوبوس به اینکه چه کسی با چه سطح اطلاعات پشت فرمان می‌نشیند از دیگر عوامل نقص یا استهلاک زودرس ماشین است. مورد داشته‌ایم که راننده نمی‌دانسته منبع آگزوز کجاست، وسیله روی آن گذاشته و موجب آتش سوزی اتوبوس شده. آشنایی راننده با خودرو از عوامل مهم در جلوگیری از استهلاک است.

❖ فکر می‌کنید چند درصد راننده‌ها متعهد و متوجه باشند؟

همان طور که گفتیم ترازو به سمت راننده‌های بی‌توجه سنگین‌تر است. فکر می‌کنم باید آموزش‌های سفت و سخت تری داشته باشیم.



• راننده اگر رسیدگی‌های ادواری را انجام دهد و در رفع عیوب پشت‌گوش‌انداز نباشد، خودرو مستهلک نخواهد شد. مهم نیست راننده کجا باشد، در هر نقطه‌ای گرفتار نقص امداد خودرو در کمترین زمان ممکن آنجاست.

باک‌های پلیمری و سیستم اطفای حریق نیز از جمله سیاست‌های قطعی در تولیدات آینده شرکت هستند.

❖ چه عواملی باعث می‌شود خودرو زودتر از موعد مستهلک شود؟

کار کشیدن از خودرو بدون رسیدگی که در مورد تمام خودروها صدق می‌کند، هم چنین عدم آشنایی راننده با خودرو. راننده اگر رسیدگی‌های ادواری را انجام دهد و در رفع عیوب پشت‌گوش‌انداز نباشد، خودرو مستهلک نخواهد شد. مهم نیست راننده کجا باشد، در هر نقطه‌ای گرفتار نقص شود امداد خودرو در کمترین زمان ممکن آنجاست. این‌ها خدمات خوبی است که قدر آن را نمی‌دانند. مدتی قبل موردی داشتیم که فیوز خودرو مشکل پیدا کرد، کمک راننده گفته بود می‌تواند نقص را برطرف کند و فیوز قوی‌تر انداخته بود. نتیجه این شد که تا به تهران برسند، تمام سیم کشی آسیب دید و ۱۲ میلیون تومان هزینه برداشت، در حالی که هزینه اعزام نیرو و رفع عیب تنها یک میلیون



محمود علیزاده، راننده سابق شرکت عقاب افشان در گفتگو با «کالسکه سبز»:

اسکانیا را بهترین اتوبوس جهان می دانم

◀ خدمات پس از فروش اسکانیا بسیار قوی است

شیراز و اهواز این را تجربه کردم. مدیران شرکت خود را متعهد می دانند که جنس را به دست مالک برسانند. هم چنین امداد خودرو بسیار خوب عمل می کند. من در دوران رانندگی ام، ابتدای جاده قم به تهران بودم که با مشکل مواجه شدم و تماس گرفتم، امداد یک ساعته خود را رساند و نقص را برطرف کرد.

◀ **مهم ترین ویژگی که در این اتوبوس ها دیده اید چه بوده؟**

اینکه به لحاظ لوازم و قطعات، کمتر از سایر اتوبوس ها به هزینه می افتند. مثلاً یک قطعه سوپاپ روی اتوبوس های ولوو نهایتاً دوازده ماه کار می کند، اما روی اسکانیا هجده ماه. شایعاتی هست که به آن دامن می زنند اما نظر من مصرف کننده را بخواهید، تا

◀ **شما هم مالک اسکانیا هستید. هم سابقه رانندگی دارید. در این سال ها کیفیت این خودروها را چطور دیده اید؟**

کیفیت اسکانیا در حال حاضر از سایر برندها مناسب تر است. من قبل از این ولوو داشتم اما در سال های اخیر، تنها از اسکانیا استفاده کرده ام. به خصوص لوازم و خدمات پس از فروش برایم حائز اهمیت بوده که در این زمینه اسکانیا قوی عمل می کند. ما در بیشتر مراکز استان ها نمایندگی داریم و برای من به شخصه تا به حال پیش نیامده که اتوبوس به واسطه کمبود قطعه ماشین، از کار افتاده باشد در صورتی که در سایر برندها این مورد پیش آمد. حتی روز جمعه نیز نمایندگی پاسخگو است، یعنی من در نمایندگی



متولد سال ۱۳۴۲ است، مالک چند دستگاه اتوبوس اسکانیا و راننده سابق شرکت عقاب افشان. ۵۱ سال دارد و هنوز جوان است، خودش می گوید! رانندگی را کنار گذاشته اما این دلیل پیری اش نیست، هنوز هم جوان است و مانند جوان ها انرژی دارد. «سید محمود علیزاده» سال ها در جاده های ایران و اروپا اتوبوس رانده، از زمانی که تنها ۱۸ سال داشته.

او که ۳۳ سال است که با انواع و اقسام اتوبوس ها سر و کار داشته، ۱۲ سال است که اسکانیا را بهترین اتوبوس جهان می داند و از جمله افرادی است که تولید اول شرکت عقاب افشان را تحویل گرفته، بیش از تمام برندها از اسکانیا احساس رضایت می کند و معتقد است: «این خودرو در جهان اسمی است، چرا راضی نباشم؟»

علیزاده در گفت و گو با «کالسکه سبز» با اشاره به اینکه اگر طبق دستور العمل شرکت عمل کنی، می توانی بهترین مراقبت و بیشترین استفاده را از این خودرو داشته باشی، تاکید می کند که این به معنای هزینه نکردن نیست و اول و آخر برای هر دستگاهی باید هزینه کرد: «اما اگر از روی انصاف بگویم، خدماتی که در مقابل هزینه ارائه می دهند عالی است.» گفتگو با این مالک فعلی و راننده سابق را در زیر می خوانید:



کالسکه سبز

[۱۶]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۲ تیر ماه ۱۳۹۳

کامل ندیدم به من تحویل ندادند. اما دست کاری ماشین بعد تحویل توسط راننده‌ها همیشه در دسرساز بوده که متاسفانه به اسم شرکت تمام می‌شود.

❖ راضی هستید از اتوبوس؟

این خودرو در جهان اسمی است، چرا نباشم؟ افرادی که راضی نیستند هم فکر می‌کنند چون برند است پس هیچ وقت از کار نمی‌افتد. رسیدگی نمی‌کنند و انتظار معجزه دارند. چنین چیزی نیست، باید مرتب به خودرو رسیدگی کرد. چه راننده باشی و چه مالک، باید از سلامت فنی اتوبوس مطمئن باشی. من بی‌نهایت راضی هستم. شرکت طوری عمل می‌کند که نیازی نباشد من مالک برای دو سه فاکتور خدمات اسیر بشوم و دنبال اجناس بدم. هزینه کردن یک طرف است، برای هر دستگاهی باید هزینه کرد. اما از روی انصاف بگویم، خدماتی که در مقابل هزینه ارائه می‌دهند عالی است.

❖ راه‌های نگه داری بهتر از اتوبوس اسکانیا چیست؟

بهترین راه این است که طبق دستورالعملی که شرکت همان ابتدا می‌دهد عمل کنیم. همین طور زیر نظر متخصصین شرکت عمل کنیم که گاهی حتی از کشور سوئد هم بهتر هستند.

❖ وظایف یک راننده خوب در قبال مسافران چیست؟

بازدید خودرو قبل از خروج از شهر، خودداری از سرعت، تمیز نگاه داشتن ظاهر بیرونی و داخل اتوبوس و احترام به مسافر.

❖ وظایف مسافر در قبال اتوبوس و راننده چطور؟

استفاده استاندارد از وسایل داخل اتوبوس، خودداری از آسیب رساندن به وسایلی که برای مدتی حق استفاده از آن را دارند، متعلق به مالک است و بعد از او مسافران دیگر هم باید از آن استفاده کنند. حتما در مورد دستگاهی که استفاده از آن را نمی‌دانند سوال بپرسند. آسیب نزنند و بعد هم به روی خود نیاورند. به همان اندازه که احترام می‌بینند احترام هم بگذارند.

❖ این حقوق در حال حاضر از سوی راننده و مسافر رعایت می‌شود؟

بینابین است، ۵۰ درصد رعایت می‌کنند و ۵۰ درصد خیر. متاسفانه هنوز فرهنگ رفتار متقابل بین راننده و مسافر جا نیفتاده.

❖ به عنوان راننده تا به حال با مسافری دعوا کرده‌اید؟

نه، دعوا اثر گذار نیست. انسان را برای لجاجت سخت‌تر می‌کند.

❖ وضعیت جاده‌های کشور را چطور می‌بینید؟

چندان مطلوب نیست. البته شکی نیست که نسبت به چند سال قبل خیلی بهتر شده اما هنوز هم جایگو نیست و در مقایسه با کشورهای اروپایی، خیلی عقب هستیم، مخصوصا به لحاظ مهندسی پیچ‌ها. بزرگ‌ترین نقص در حال حاضر همین پیچ‌های خطرناک جاده هاست و از همه بدتر جاده چالوس، که به شش‌صه با ترس و لرز از آن رد شده‌ام.

به حال مشکل خاصی نبوده. اگر هم بوده ناشی از دست کاری خود شخص است.

❖ چند سال است مالک اسکانیا هستید؟

دوازده سال، از سال ۱۳۸۱. از جمله افرادی که تولید اول شرکت را تحویل گرفتند من بودم. در مجموع از سال ۱۳۶۰ شروع به کار کردم و در برندهایی که آزمودم، اسکانیا از همه بیشتر پاسخ داده.

❖ اسکانیادار بودن نیازمند چه مسئولیت‌هایی است؟

اول از همه مراقبت از سلامت فنی خودرو. اگر ماشین فقط بدود و هزینه‌ای نکنی مشکل آفرین خواهد شد. دوم هم اطلاع از اینکه خودرو را به دست چه کسی می‌سپاری. چه خودت راننده باشی و چه به دست راننده بسپاری، باید آموزش دیده باشی. دوازده سال قبل که من این خودرو را خریدم، به یاد دارم که تا آموزش



❖ اگر ماشین فقط بدود و هزینه‌ای نکنی مشکل آفرین خواهد شد. دوم هم اطلاع از اینکه خودرو را به دست چه کسی می‌سپاری. چه خودت راننده باشی و چه به دست راننده بسپاری، باید آموزش دیده باشی. دوازده سال قبل که من این خودرو را خریدم، به یاد دارم که تا آموزش کامل ندیدم به من تحویل ندادند.

❖ اسکانیا در جهان اسمی است، چرا راضی نباشم از این اتوبوس؟ افرادی که راضی نیستند هم فکر می‌کنند چون برند است پس هیچ وقت از کار نمی‌افتد. رسیدگی نمی‌کنند و انتظار معجزه دارند. چنین چیزی نیست، باید مرتب به خودرو رسیدگی کرد. چه راننده باشی و چه مالک، باید از سلامت فنی اتوبوس مطمئن باشی. من بی‌نهایت راضی هستم. شرکت طوری عمل می‌کند که نیازی نباشد من مالک برای دو سه فاکتور خدمات اسیر بشوم و دنبال اجناس بدم. هزینه کردن یک طرف است، برای هر دستگاهی باید هزینه کرد. اما از روی انصاف بگویم، خدماتی که در مقابل هزینه ارائه می‌دهند عالی است.



با فرهنگ‌ها و بی‌فرهنگ‌ها در رانندگی



«جامعه‌شناسی خودمانی» اثر
«حسن نراقی» به زبان خودمانی
در زمینه روان‌شناسی اجتماعی
است؛ در این کتاب نکات فراوانی
مورد بحث قرار می‌گیرد که یکی
از این موضوعات رانندگی است.
این کتاب اگرچه سال‌ها پیش
منتشر شده اما واقعا امروز هم
قابل مطالعه و مراجعه است. با
خواندن این کتاب، آدم احساس
می‌کند باید رفتارش را تغییر
دهد یا لااقل در مورد آن تجدید
نظر کند. بخش‌هایی از این کتاب
را با هم می‌خوانیم.

پایمال کردن حقوق و مسخره کردن دیگران

راننده ایرانی همیشه رانندگی دیگران را به تمسخر می‌گیرد و پایمال کردن حقوق دیگران را لازمه داشتن دست و فرمان خوب می‌داند. گناهی هم ندارد زیرا از کودکی به او تلقین شده است که زندگی یک مسابقه انفرادی است و در کوچک‌ترین مسئله‌ای هم باید ببرد و باخت قابل قبول نیست حتی گاهی برد را هم برای او به درستی تفسیر نکرده‌اند.

در کودکان استان‌های ایران یک بازی انجام می‌شود که نام آن را فراموش کرده‌ام اما شیوه بازی به این گونه است که ۱۰ کودک به دور ۹ صندلی می‌دوند و با سوت مربی باید بر روی یک صندلی بنشینند و کسی که بدون صندلی می‌ماند باخته است و در دور بعد ۹ نفر بر سر ۸ صندلی رقابت می‌کنند و بازی بدین گونه ادامه می‌یابد. در جایی خواندم که در ژاپن همین بازی به شیوه‌ای دیگر برگزار می‌شود. مربی مهد، کودکان را به تیم‌هایی تقسیم می‌کند و یک تیم به دور صندلی‌ها می‌دود با شنیدن صدای سوت همه باید بر روی صندلی‌ها بنشینند و در صورتی که از تیمی یک نفر بدون صندلی بماند آن تیم باخته است لذا کودکان خود را بر روی صندلی‌ها جمع می‌کنند تا هم تیمی‌هایشان هم بتوانند بر روی صندلی بنشینند و ۱۰ نفر بر روی ۹ صندلی جا بشود. همین بازی ساده به کودک می‌فهماند که مهم نیست تو چقدر چابک هستی اصل برنده شدن تیم است نه فرد. من ایرانی بازی زندگی را رقابتی انفرادی و هر فعالیت را یک مسابقه می‌دانم به همین دلیل در جاهایی هم که نیاز به سرعت و پایمال کردن حقوق دیگران نیست اما چون به این کار شرطی شده‌ام این کار را انجام خواهم داد.

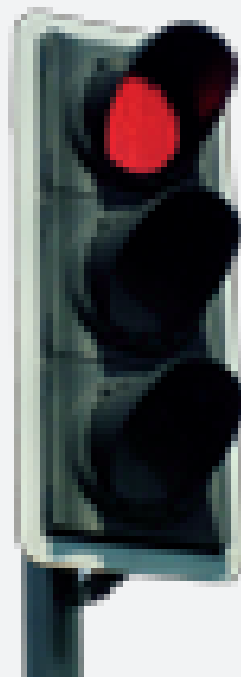
هر ۲۴ دقیقه یک ایرانی... مرگ

داستان کشته‌های تصادفات ایران دیگر تکراری شده است. آمار و ارقام هم دردی را درمان نکرده است. طبق گفته مسئولان در طول هشت سال جنگ ایران و عراق تعداد کشته‌های ایران ۲۱۸ هزار نفر بوده است اما در فاصله زمانی سال ۸۱ تا ۸۹ (هشت سال) حدود ۲۵۳ هزار نفر در سوانح رانندگی در ایران جان خود را از دست داده‌اند. برای لمس این مورد لازم نیست زیاد تیز بین باشیم فقط کافی است تا نیم ساعت در اورژانس بیمارستان شهر خود معطل شویم تا کسانی را با دست و پای شکسته و یا فوت شده مشاهده کنیم. طبق اعلام رسمی پلیس در سال ۸۹، در هر ۲۴ دقیقه یک ایرانی بر اثر سانحه رانندگی جان خود را از دست می‌دهد

است و هر نکته‌ای که ما یاد بگیریم و به کار ببندیم قدمی در کاهش مرگ و میر ناشی از تصادفات است و این چیز کمی نیست. متن ایمیل به این شرح است: «شوخی نیست که یک ملت هر ساله حدود سیصد هزار نفر از افراد خود را کشته یا مجروح کند چون دارد به سر کار، مهمانی، خرید و یا مسافرت می‌رود. تنها در دوران پس از انقلاب، لااقل ۷۰۰ هزار قبر برای کشته‌های رانندگی حفر شده و دست کم ۱۵ میلیون نفر مجروح شده‌اند که تعدادی از آنان باید باقی عمر را بر روی تخت و یا ویلچر بگذرانند. همه قشرها از وزیر، وکیل و استاد دانشگاه گرفته تا ورزشکار، بازیگر، کارمند و کارگر هر از چندگاهی به سوگ یکی از همکاران خود می‌نشینند. مثل بسیاری از ما، شاید این از دست رفتگان مانند مرحوم کریمی رادوزیر دادگستری، مرحوم آیدین نیکخواه بهرامی و مرحومه خانم گلدره گمان نمی‌کردند جان خود را در یک تصادف ناگهانی از دست بدهند.

هشدار جدی نسبت به رانندگی خطرناک ایرانیان

به راستی ما را چه شده است که یکی از بی‌فرهنگ‌ترین مردم دنیا در رانندگی از آب درآمده‌ایم به طوری که در کنار معرفی جاذبه‌های گردشگری در ایران، «هشدار جدی نسبت به رانندگی



توجه کنید هر ۲۴ دقیقه. مدتی است که به توپولف‌های روسی گیر داده‌ایم (در زمان انتشار کتاب این اتفاق در صدر خبرها بود که توپولف قربانی می‌گیرد) و سوار شدن توپولف را قرعه مرگ حتمی می‌دانیم در حالی که کل کشته شدگان سوانح هواپیمائی در ده سال گذشته ۹۸۶ نفر بوده است که این رقم کمتر از تعداد کشته شدگان سوانح جاده‌ای در تعطیلات نوروز در یک سال است. فاجعه بسیار شدیدتر از این حرف هاست که بشود با آمار و ارقام آن را وصف کرد.

ما ایرانی‌ها با خود درگیر یک جنگیم؛ جنگی خونین. متأسفانه این جنگ برنده‌ای ندارد و تا فرهنگ رانندگی در ایران اصلاح نشود به پایان این جنگ امیدی نیست. اگر چه اولین دلایلی که مسئولان برای سوانح جاده عنوان می‌کنند استاندارد نبودن جاده‌ها و کیفیت پایین خودروهای داخلی و عدم استفاده خودرو سازان از تکنولوژی‌های ایمنی و کنترلی همانند کیسه هوا و ترمز ABS... است اما آیا من و تو ایرانی نمی‌توانیم طوری رانندگی کنیم که به این موارد اصلاً نیازی نباشد. یا عده‌ای دیگر افزایش تعداد ماشین‌ها را دلیل تصادفات می‌دانند اما بهتر است بدانیم که در کشور آمریکا به ازای هر ۱۰۱ نفر یک ماشین وجود دارد و در اروپا به ازای هر ۵۰۱ نفر یک ماشین وجود دارد؛ در کشور ما به ازای هر ۱۲ نفر یک ماشین وجود دارد (این آمار متعلق به زمان انتشار کتاب است). معتقدم که ما به فرهنگ سازی بسیار بیشتر از کیسه هوا و ترمز ABS نیاز مندیم.

جامعه از من و شما ساخته شده

ایمیلی از یکی از دوستانم در راستای فرهنگ سازی برای رانندگی دریافت کردم که آن را بدون کم و کاست در اختیاران قرار می‌دهم خواهشمندم این مطلب را به دوستانتان پیشنهاد دهید تا بخوانند فراموش نکنیم که جامعه از من و شما ساخته شده

• «رانندگی صحیح» نوعی مشارکت در یک امر جمعی است. این «جریان عبور و مرور» است که راننده را به مقصد می‌رساند نه به اصطلاح «زرنگی» او. «رانندگی صحیح» که نوعی مشارکت در یک امر جمعی است به معنای «هدایت خودرو خود در جای صحیح در بین خودروهای دیگر» است. بنابراین، اینکه خودرو فرد در بین دو خودرو جلویی جا می‌شود یا نه، تأثیری در نحوه رانندگی صحیح ندارد.



چنین تصویری است:

📌 زرتگی در رانندگی!!

گر چه اتومبیل سال‌هاست وارد ایران شده، اما تعریف رانندگی، چه رسد به فرهنگ آن، هنوز وارد کشورمان نشده است.

«رانندگی صحیح» نوعی مشارکت در یک امر جمعی است. این «جریان عبور و مرور» است که راننده را به مقصد می‌رساند نه به اصطلاح «زرتگی» او. «رانندگی صحیح» که نوعی مشارکت در یک امر جمعی است به معنای «هدایت خودرو خود در جای صحیح در بین خودروهای دیگر» است. بنابراین، اینکه خودرو فرد در بین دو خودرو جلویی جا می‌شود یا نه، تأثیری در نحوه رانندگی صحیح ندارد. وقتی در جامعه‌ای این نگرش به رانندگی حاکم باشد، یعنی هر کس قبل از آنکه به رسیدن به مقصدش فکر کند به دنبال مشارکت در حرکت جمعی خودروها باشد، این نظم در عمل چنین خود را نشان می‌دهد:

📌 رانندگی اصولی

با این روش:

۱. سرعت حرکت خودروها چند برابر می‌شود.
۲. احتمال تصادف اتومبیل‌ها به شدت کاهش می‌یابد.

خطرناک ایرانیان» یکی از بخش‌های جدایی‌ناپذیر کتابچه‌های راهنمای جهانگردان است؟ مگر ما چگونه رانندگی می‌کنیم که فیلم رانندگی و نیز نحوه عبور عابران در ایران، تبدیل به یکی از انواع کلیپهای پربیننده و خنده‌دار در اینترنت با صدها هزار بیننده شده و آبروی «ایرانی» را به حراج گذاشته‌ایم؟ هر چه هست ما اصلاح ناشدنی نیستیم و الا ایستادن خودروها در پشت خط عابر پیاده و نیز بستن کمر بند ایمنی، امروز در میان ما فراگیر نشده بود.

📌 آیا رانندگان دیگر رقیب ما هستند؟

به نظر می‌رسد یک عامل اساسی که چنین ما را گرفتار کرده، این است که در ایران اساساً از ابتدا کلمه «رانندگی»، غلط معنا شده است. رانندگی در دنیا یک امر «جمعی» است ولی در ایران یک امر «فردی» تلقی می‌شود. رانندگی در ایران یعنی «می‌خواهم خودم را با خودرو به مقصدم برسانم». پس رانندگان دیگر، «رقیب» من هستند و من نباید از رقبای عقب بمانم. هر فضای خالی که پیدا شد باید زودتر از دیگران آن را پر کنم. چنین است که رانندگی ایرانی یعنی «چپاندن خودرو یا موتور در اولین فضایی که خالی می‌شود»؛ یعنی «رفتن از هر مسیر ممکن نه از مسیر تعیین شده»؛ حاصل این نوع رانندگی



• به راستی ما را چه شده است که یکی از بی‌فرهنگ‌ترین مردم دنیا در رانندگی از آب درآمده‌ایم به طوری که در کنار معرفی جاذبه‌های گردشگری در ایران، «هشدار جدی نسبت به رانندگی خطرناک ایرانیان» یکی از بخش‌های جدایی‌ناپذیر کتابچه‌های راهنمای جهانگردان است؟ مگر ما چگونه رانندگی می‌کنیم که فیلم رانندگی و نیز نحوه عبور عابران در ایران، تبدیل به یکی از انواع کلیپهای پربیننده و خنده‌دار در اینترنت با صدها هزار بیننده شده و آبروی «ایرانی» را به حراج گذاشته‌ایم؟

سر یک خودرو حرکت می کند خلاف قانون مرتکب نشده و عملاً تخلف محسوب نمی شود. باید حتماً به اصطلاح «بخورد و صدا بدهد» تا اتفاقی افتاده باشد.

البته طبق قانون رانندگان موظفند «فاصله ایمن» را رعایت کنند، ولی این از همان کلی گوییهای است که مصادیقش نه تعریف شده و نه به مردم آموزش داده شده است و نه رعایت نکردن آن به چشم کسی می آید، زیرا همه عادت کرده ایم چفت در چفت یکدیگر حرکت کنیم...

برای اینکه ببینیم جزئیات رعایت فاصله چگونه در دیگر کشورها یک به یک به رانندگان آموزش داده شده و چگونه اعمال قانون می شود مناسب است نمونه هایی در اینجا آورده شود.

اتومبیل های دیگر یا پای یک عابر عبور می دهیم. پس در هر دو اصطلاح «راه گرفتن» و «رد کردن» که مختص به رانندگی ماست، معنای «نزدیک شدن شدید به خودروها یا عابران» نهفته است.

حال چرا بدون «راه گرفتن» و «رد کردن» نمی توان در ایران رانندگی کرد؟ نکته اصلی اینجاست: اساساً «رعایت فاصله» که عنصری بسیار اساسی در رانندگی است در کشور ما هیچ جایگاه و تعریف مشخصی ندارد. اگر راننده سپرش را از یک میلیمتری زانوی عابر رد کند، تخلفی مرتکب نشده؛ اگر پشت چراغ قرمز اتومبیل ها پنج سانتی متر از هم فاصله داشته باشند قانون رعایت شده؛ وقتی یک موتورسیکلت با فاصله ۳۰ سانتی متر در پشت

۳. در صورت تصادف، با توجه به مسیر خالی در دو طرف، خودروهای پلیس و آمبولانس به سرعت به محل رسیده راه را باز می کنند.

۴. در صورت پنچر شدن یا خرابی یک ماشین، به دلیل وجود فضای کافی راه بندان پدید نمی آید.

۵. از همه مهم تر، رانندگان با اعصاب راحت رانندگی می کنند. دیگر لازم نیست که آنان در هر لحظه چهار طرف را مراقبت کنند تا مبادا سپر یا آینه اتومبیل کناری به اتومبیلشان برخورد کند یا از عقب کسی به آن ها بزند...

همچنین کسی که می خواهد در بزرگراه به راست بپیچد از صدها متر جلوتر در مسیر تعیین شده قرار می گیرد و خالی بودن باند کناری، او را به قانون شکنی نمی کشاند. (البته اعمال شدید قانون نقش خود را دارد که محل بحث در اینجا نیست)

فرهنگ رانندگی اصولی

ترافیک در همه شهرهای بزرگ دنیا وجود دارد. وقتی بناست چند صد هزار یا چند میلیون نفر در ساعت معینی به سر کار بروند خود به خود ازدحام پدید می آید. اما تفاوت ترافیک شهرهای بزرگ دنیا با ترافیک تهران این است که در کلانشهرها ترافیک باعث «تأخیر» است اما در شهری مثل تهران چون رانندگی یک امر فردی است نه جمعی، ترافیک فقط موجب تأخیر نیست، موجب «کلافگی» و «خرد شدن اعصاب» هم هست.

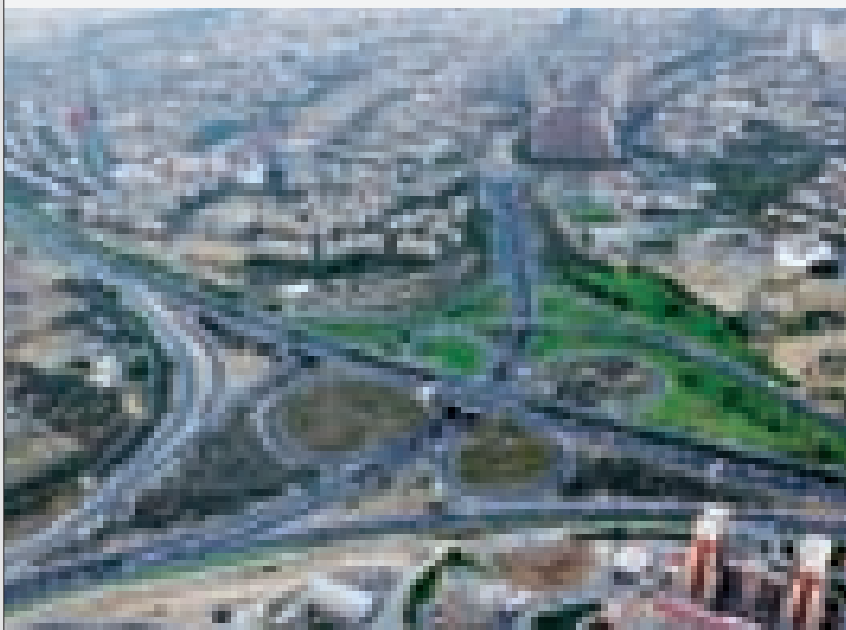
اما پرسش مهم این است که برای اصلاح وضع موجود عملاً از کجا باید آغاز کرد؟

«راه گرفتن» یعنی جلوی دیگری را بگیر تا

خودت بتوانی بروی!

برای روشن شدن مطلب باید توجه کرد که رانندگی ایرانی، اصطلاحات خاصی هم به دنبال آورده است که در کتاب های آموزش رانندگی هیچ کشوری اصلاً «وجود ندارد»؛ اصطلاحاتی مانند «راه گرفتن» و «یا رد کردن». «راه گرفتن» یعنی جلوی دیگری را بگیر تا خودت بتوانی بروی. به دلیل نبود پاره ای مقررات در ایران (مثلاً قانون حق تقدم هنگام گردش به چپ) مجبوریم تا می توانیم وسیله نقلیه خود را جلوتر و جلوتر ببریم تا خودرو مقابل چاره ای جز راه دادن به ما نداشته باشد.

همچنین «رد کردن» را وقتی به کار می بریم که خودرو خود را از فاصله بسیار نزدیک از کنار



آیا آمادگی ازدواج دارید؟

سایناز مودت

کارشناس ارشد روان شناسی



خانواده مهم‌ترین نهاد اجتماعی و کوچک‌ترین هسته جامعه است که پایه و بنیان آن را در ابتدا زن و مرد و سپس فرزندان آنها تشکیل می‌دهند. این نهاد و رکن اصلی خانواده، این نهاد مهم اجتماعی، ازدواج است. بدون شک ازدواج بزرگ‌ترین و مهم‌ترین رخداد زندگی هر انسانی است، به طوری که موفقیت یا شکست در آن می‌تواند برای هر یک از زوجین و حتی فرزندان آنها سرنوشت‌ساز باشد. به همین دلیل ازدواج باید بر پایه اصولی صحیح و تصمیم‌گیری مناسب صورت پذیرد تا بتواند زمینه‌ساز رشد و شکوفایی افراد و در نتیجه جامعه گردد.

پس برای هر دختر و پسر لازم است که قبل از آنکه برای ازدواج کردن تصمیم بگیرد، در مورد همسر آینده خود اطلاعات لازم و کافی را به دست آورد و سپس اقدام به ازدواج نماید. در جوامع مختلف و نیز در کشور خودمان، شاهد بسیاری از ناسازگاری‌های خانوادگی و در نتیجه از هم پاشیدگی و از هم گسستگی خانواده‌ها هستیم که مهم‌ترین عوامل این اتفاق ناخوشایند، عدم شناخت و درک صحیح زن و مرد از یکدیگر و در نتیجه داشتن انتظارات و توقعات نامعقول و غیر واقع بینانه از یکدیگر می‌باشد.

تامین نیازهای جنسی: انسان دارای مجموعه‌ای از نیازها و غرایز است که عدم ارضاء یا نقص در ارضای هر کدام از آنها موجب تزلزل در شخصیت فرد می‌شود. یکی از آنها نیاز جنسی است و تنها راه طبیعی و مشروع ارضای این نیاز، ازدواج و تشکیل خانواده می‌باشد.

فرزند دار شدن: یکی از موضوعات مهم در ازدواج و از ثمرات بزرگ آن، تولید مثل و بقای نسل است که از اهداف اساسی ازدواج نیز محسوب می‌شود. وجود فرزندان موجب گرمی، پویایی و صفای کانون خانواده می‌شود و انگیزه ادامه و تداوم زندگی را ایجاد می‌کند.

تکامل: هیچ انسانی به تنهایی کامل نیست و پیوسته در جهت جبران نقص و کمبود خود تلاش می‌کند. ازدواج و گزینش همسر مناسب از مهم‌ترین راه‌های رسیدن انسان به تکامل می‌باشد و انسان مجرد نیمی از راه تکامل را باید با ازدواج بپیماید. سلامت و امنیت اجتماعی: با ازدواج و تحکیم کانون گرم خانواده، به گونه‌ای قابل ملاحظه از فسادها، انحرافات، بی‌بند و باری‌ها، تجاوزات جنسی و سایر جنایات‌ها کاسته خواهد شد.

تامین نیازهای روانی - اجتماعی: ازدواج برای انسان نوعی کمال محسوب می‌شود و به وقوع پیوستن این امر مقدس در زندگی فرد نیازهای مختلف روانی - اجتماعی فرد را برآورده می‌کند. هر فردی برای ازدواج کردن باید ویژگی‌های لازم و شرایط مورد نیاز را داشته باشد تا بتواند نسبت به ازدواج مناسب اقدام نماید که برخی از آن ویژگی‌ها به شرح زیر می‌باشد:

- ۱- رشد اجتماعی
- ۲- رشد عقلانی
- ۳- رشد عاطفی
- ۴- رشد اجتماعی
- ۵- رشد اخلاقی

از وظایف مهم ارگان‌های مهم، تاثیر گذار و تصمیم گیرنده جامعه این می‌باشد که با بالا بردن آگاهی‌های فردی و اجتماعی و آموزش‌های مناسب، از با کیفیت بودن و مناسب بودن ازدواج جوانان اطمینان حاصل کرده و در این راستا کمک‌شان نمایند و به آنها نشان دهند که زندگی مشترکی که با انتخاب آگاهانه آغاز شود، نه تنها نگرانی و تشویش ندارد بلکه به رشد و تکامل و سلامت جسمانی و روانی فردی و اجتماعی نیز کمک می‌کند.

ازدواج یک نیاز و خواست طبیعی در زن و مرد می‌باشد و همه مکاتب سالم در جوامع بشری، به ویژه مکاتب آسمانی و خاصه دین مبین اسلام، جوانان را به این امر مهم دعوت و ترغیب نموده‌اند. پیامبر اسلام، حضرت محمد (ص) می‌فرمایند: «هیچ بنیانی در اسلام بنیانگذاری نشده است که نزد خداوند محبوب‌تر از ازدواج باشد.» بنابراین ازدواج دارای فوایدی متفاوت برای فرد و اجتماع است، زیرا ازدواج از فطرت و آفرینش ویژه انسان‌ها نشأت می‌گیرد و از ضروریات زندگی هر انسانی به شمار می‌رود.

هدف از ازدواج:

همان‌طور که اشاره شد، ازدواج جزء امور ضروری زندگی انسان‌هاست و اهداف و نیازهای فراوانی را در زندگی انسان تامین می‌کند. در ادامه به اهداف ازدواج به اختصار اشاره می‌کنیم:

رسیدن به آرامش: نیاز به آرامش در سرشت آدمی ریشه دارد و به اندازه‌ای مهم می‌باشد که خداوند نیز در کلام خود به آن به کرات اشاره داشته است. بنابراین حضور زوج و همسر در کنار هر فردی برای او موجبات آرامش و امنیت خاطر و الفت را فراهم می‌کند که این‌ها خود از نشانه‌های حکمت و رحمت پروردگار هستند.

گردشگری

- ▶ بهترین جاده‌های جهان
- ▶ مشکلات گردشگران جاده‌ای
- ▶ نخستین پایتخت ایران را بیشتر بشناسید
- ▶ هفت شرط «مسافر بودن» در ماه مبارک رمضان
- ▶ بزرگ‌ترین شهر بدون اتومبیل در اروپا!
- ▶ کدام شهرهای جهان با هم خواهر و برادرند؟

کارگاه

[۲۳]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۲ تیر ماه ۱۳۹۳

کارگاه

اسکاتیا

گردشگری

فرهنگ و هنر

سلامت

ورزش

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

بهترین جاده‌های جهان



به طور معمول، در مسافرت مقصد برای ما مهم است، اما این یک اشتباه است، گاهی مسیر مهم‌تر از مقصد است، باور ندارید؟ حیف نیست که زیبایی‌های مسیر را نادیده بگیریم؟ این‌ها پیشنهاد ما برای تماشای بهترین جاده‌های جهان است.

مسافرت‌های خارجی معمولاً به وسیله هواپیما انجام می‌شوند، بعد مسافت میان کشورهای مختلف به گونه‌ای است که نمی‌توان به سفر زمینی با اتومبیل و اتوبوس فکر کرد، حالا حتی کار به جایی رسیده که برای بازدید از شهرهای مختلف یک کشور هم از هواپیما استفاده می‌شود.

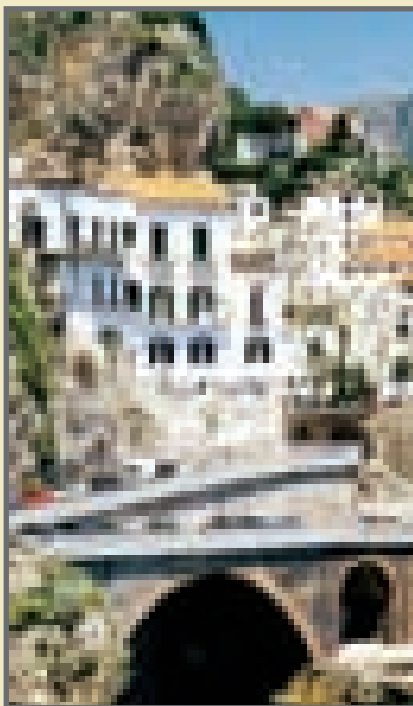
طبیعی است که اینگونه سفرها سریع‌تر و راحت‌تر هستند، اما این وسط شاید یک اتفاق بد بیفتد آن هم این است که یکی از جاذبه‌های توریستی مقصد نادیده گرفته می‌شود، جاذبه‌ای توریستی به نام «جاده‌ها» و «راه‌ها».

جاده امپراتوران روم

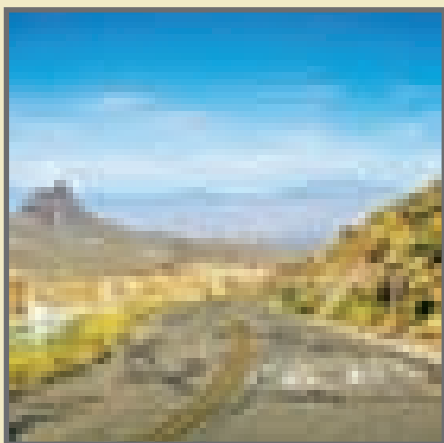
جاده آمالفی، ایتالیا

شاید این جاده را در فیلم‌های ایتالیایی دیده باشید. جاده‌ای باریک که در یک سوی آن کوه‌های بلند و در سوی دیگر آن دریا قرار دارد. این جاده بسیار زیبا در جنوب ناپل است و از آنجا تا جنوب پمپئی ادامه می‌یابد، در اصل این جاده را قرن‌ها قبل امپراتوران روم ساخته‌اند و حالا همان جاده آسفالت و بهینه‌سازی شده است.

تنها تغییر این است که در سمت دریا یک دیوار و مانع سیمانی یک متری قرار گرفته است تا مانع از سقوط اتومبیل‌ها به دریا شود (البته بسیاری از صحنه‌های سقوط اتومبیل‌ها به دریا در این جاده فیلمبرداری می‌شود) این جاده از زیباترین جاده‌های اروپاست، در پشت هر پیچ منظره‌ای زیبا و غافلگیرکننده در انتظار شماست و منظره درختان و گیاهان زیبایی که در میان صخره‌ها رویده‌اند هم زیبایی‌های بسیاری ایجاد کرده است. شکل خاص صخره‌ها هم از دیگر زیبایی‌های این جاده است که البته تنها ۵۰ کیلومتر طول دارد اما بسیاری از توریست‌ها ساعت‌ها برای گذشتن از آن وقت می‌گذارند.



جاده‌هایی که شما را شگفت زده می‌کنند



شیشه اتومبیل را پایین می‌کشید، باد به صورتتان می‌خورد، هوای خنک و دلنشین روحتان را آرام می‌کند، زیبایی‌های طبیعت پیرامون، شما را مسحور می‌کند، چشم‌هایتان به دنبال نشانه‌های جدید و زیبایی‌های دیده نشده می‌گردد، این یکی از لذتبخش‌ترین ویژگی‌های سفر است. راه‌های زیبا، اتوبان‌ها و جاده‌های صاف یا پیچ در پیچ، در دل طبیعت، در مناطق عجیب و غریب، با زیبایی‌های طبیعی، یاگاه با زیبایی‌های ساخت دست بشر، حتماً برای شما هم پیش آمده که طی یک سفر از جاده‌های زیبا و عجیب، شگفت‌زده شوید. این مطلب پیشنهاد بازدید از راه‌هایی است که گذر از آن‌ها خودش یک لذت و یک تجربه خوب گردشگری است.

جاده ۳۸۰۰ کیلومتری

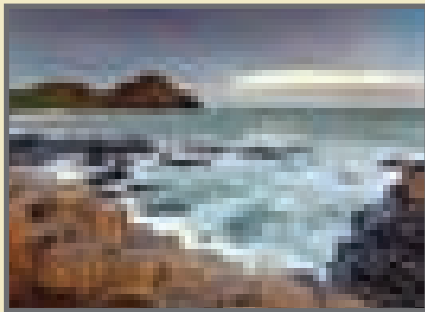
در آمریکای شمالی به این جاده می‌گویند «مادر تمام جاده‌ها» این جاده دوطرفه و بسیار قدیمی، شهر شیکاگو را به ایالت کالیفرنیا وصل می‌کند و در گذشته مهم‌ترین جاده در آمریکای شمالی بوده است. البته حالا چندین جاده و اتوبان بسیار مدرن به صورت شهر به شهر ساخته شده‌اند اما این هم باعث نشده که این اتوبان ۳۸۰۰ کیلومتری اهمیت خود را از دست بدهد. طی این جاده بسیار طولانی شما می‌توانید از کوه‌ها، تپه‌ها، دره‌ها و جنگل‌ها بگذرید و انواع و اقسام طبیعت‌ها و شهرها را ببینید و با فرهنگ‌های مختلف موجود در یک کشور آشنا شوید. مطمئن باشید در این جاده آنقدر چشم‌انداز زیبا می‌بینید که تا سال‌ها می‌توانید در مورد آن‌ها صحبت کنید.

در دل توفان



جاده کناره، کانتی آنتریم، ایرلند شمالی

این جاده از جاده‌های مشهور جزیره است و ممکن است بخش‌هایی از آن را در فیلم‌های سینمایی دیده باشید. این جاده در قسمت شمالی جزیره به صورت یک کمان، شهرهای لارن تا دانگل کاستل را به هم متصل می‌کند.



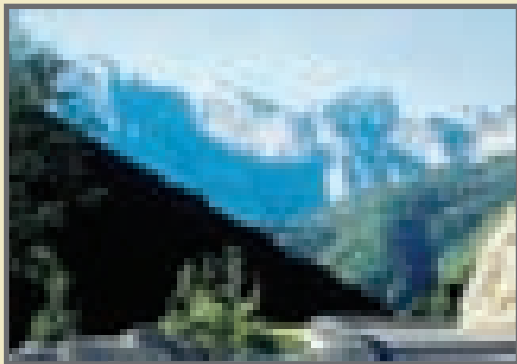
طی عبور از این جاده می‌توانید از شهرها و دهکده‌های بسیار زیبا و تاریخی که در مسیر قرار دارند دیدن کنید. قصر مشهور دانگل جاده قدیمی نورث وستون و موزه چزن هام از مناطقی است که می‌توانید با عبور از این جاده آن‌ها را هم ببینید، البته اگر طبیعت را دوست دارید حتما سری به پارک ملی کارنافوک کانتی بزیند و از منظره‌های زیبای آن لذت ببرید. اما قطعا زیباترین بخش این جاده دیواره سنگی موسوم به دیواره ساحلی، یا دیوار بزرگ سنگی است که در واقع سدی است برای محافظت زمین‌ها از پیشروی آب دریا و با ۴۰ هزار سنگ بسیار عظیم ساخته شده است. واقعا عظمت و زیبایی این مجموعه سنگی را باید از نزدیک تماشا کرد.

با حیوانات همسفر شوید



جاده پیکوس دی اروپا، اسپانیا

سواحل اسپانیا برای بسیاری از مردم جهان آشنا و شناخته شده هستند، اما در فاصله نزدیکی از این سواحل کوه‌هایی وجود دارند که مناظر زیبایی را در خود جای داده‌اند. جاده موسوم به پیکوس دی اروپا از کوه‌های مشرف به سواحل شمالی اسپانیا شروع می‌شود و مسیری طولانی را در میان کوه‌ها طی می‌کند. تجربه رانندگی در این مسیر تجربه‌ای بی نظیر خواهد بود. البته پیمودن کل



این جاده حداقل ۷ ساعت به طول می‌انجامد اما قطعا از این سفر چندساعته لذت خواهید برد. تپه‌ها و کوه‌های پوشیده از درختان و یکسره سبز بر این جاده مشرف هستند اگر خوش شانس باشید می‌توانید طی این سفر حیوانات خاص این ناحیه، از روباه‌های نارنجی، تا خرس‌های موسوم به

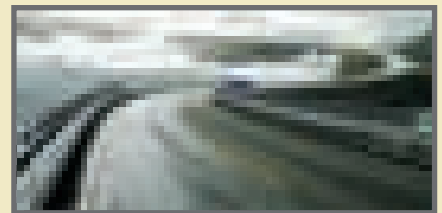
خرس‌های قهوه‌ای ایبره، را از نزدیک ببینید و البته در این موارد باید مراقب هم باشید. در کناره‌های جاده شما می‌توانید تعداد زیادی از قصرها و کلیساهای دوران رنسانس و قرون وسطی را ببینید و از دل تاریخ عبور کنید. با ترمز کردن در توقفگاه‌های کنار جاده هم می‌توانید بسیاری از چشم‌اندازهای فوق‌العاده‌ای که عکس‌های آن‌ها را در اینترنت یا روی کارت پستال‌ها دیده‌اید از نزدیک ببینید.

در دل توفان



جاده آتلانتیک، نروژ

این جاده تنها ۸ کیلومتر دارد، اما بسیار خاص است. این بخش از اتوبان موسوم به RV۶۴ در سال ۱۹۸۹ ساخته شده است و در منطقه هاستاویکا واقع است، منطقه‌ای که به دلیل اتفاقات طبیعی، مثل سیل، زلزله و رانش زمین و آب و هوای نامتعادل شهرت دارد. در واقع توفان‌های شدید تمام جاده‌های این منطقه را غیرقابل استفاده و خطرناک می‌کردند اما حالا جاده جدید امکان یک رانندگی امن در دل یک طبیعت عجیب را فراهم کرده است. اگر در فصول مختلف از این جاده بگذرید می‌توانید از گوزن و مرغ ماهی‌خوار تا نهنگ و حتی پنگوئن را در دریا یا حتی کنار جاده ببینید. زیبایی‌های این جاده در فصول مختلف غیرقابل توصیف است و طی این مسیر کوتاه می‌توانید ده‌ها چشم‌انداز بسیار زیبا کشف کنید.



در دل سرزمین اسرارآمیز



کاراه بزرگ، افغانستان

این مسیر ۲۵۰۰ کیلومتری شهرهای بزرگ افغانستان را به هم وصل می‌کند. جاده‌ای که در دل کوه‌ها و دره‌های سرزمین‌های بکر و با طبیعت دست‌نخورده کشیده شده است و در اصل هدف از ساخت آن مقاصد نظامی بوده است. شاید در هیچ جاده‌ای در جهان نتوان اینگونه از نزدیک زندگی مردم بومی، فرهنگ و رسوم آن‌ها را تماشا کرد و به آن‌ها نزدیک شد. طی سفر در این جاده ممکن است به اتوبوس‌ها و اتومبیل‌های بسیار قدیمی و عجیب و غریب و حتی به اراکه‌هایی که حیوانات آن‌ها را می‌کشند برخورد کنید.





بهترین جاده‌های جهان

اتوبان رنگ‌ها



بزرگراه آیره، استرالیا

این اتوبان در واقع مسیر حرکت ماموت‌های غول‌آسا بوده! نام این جاده از جان آیره کاوشگر و سیاح مشهوری گرفته شده که در سال ۱۸۴۱ به دنبال کشف نشانه‌هایی از زندگی در هزاران سال قبل و یافتن فسیل‌ها، طی مدت ۵ ماه مسیر شرق تا غرب جنوب استرالیا را طی کرد. حالا در آن مسیر بزرگراهی به طول ۱۵۰۰ کیلومتر کشیده شده که پورت آگوستا در شرق را به نورسمان در غرب متصل می‌کند. این بزرگراه را «راه طبیعت» هم می‌نامند، زیرا بیشتر از دوسوم از آن در دل طبیعتی است که کاملاً وحشی است و هیچ نشانه‌ای از زندگی انسانی در آن به چشم نمی‌خورد. عبور از این بزرگراه شما را در دنیایی از رنگ‌های مختلف، از انواع زرد و نارنجی تا سبز و آبی شناور خواهد کرد.

کارت پستال‌ها را از نزدیک ببینید

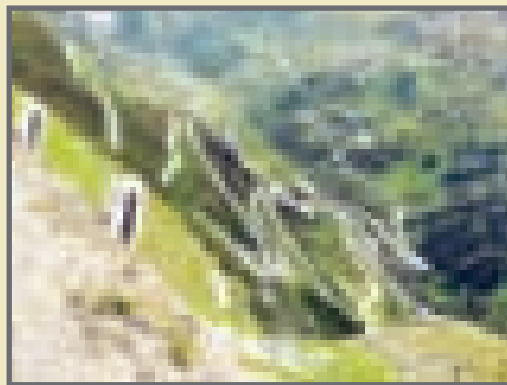


جاده سان برناردینو، سوئیس

این جاده از آنهایی است که به آن می‌گویند «بهشت راننده‌ها»، در این جاده شما از دل کوه‌های آلپ می‌گذرید و برای همین عجیب نیست که در پس هر پیچ جاده، منظره‌ای فوق‌العاده در انتظار شما باشد.

در کناره‌های جاده شما می‌توانید تعداد زیادی از قصرها و کلیساهای دوران رنسانس و قرون وسطی را ببینید و از دل تاریخ عبور کنید. با ترمز کردن در توقفگاه‌های کنار جاده هم می‌توانید بسیاری از چشم‌اندازهای فوق‌العاده‌ای که عکس‌های آن‌ها را در اینترنت یا روی کارت پستال‌ها دیده‌اید از نزدیک ببینید. یادتان باشد که شماری از زیباترین پل‌های تاریخی اروپا هم در این مسیر منتظر شما هستند.

به خاطر بسپارید که آب و هوای این منطقه غیرقابل پیش‌بینی است و برای همین پیشنهاد می‌شود که فقط در فصل‌های بهار و تابستان و در شرایطی که هوا آفتابی است از این جاده زیبای تاریخی عبور کنید.



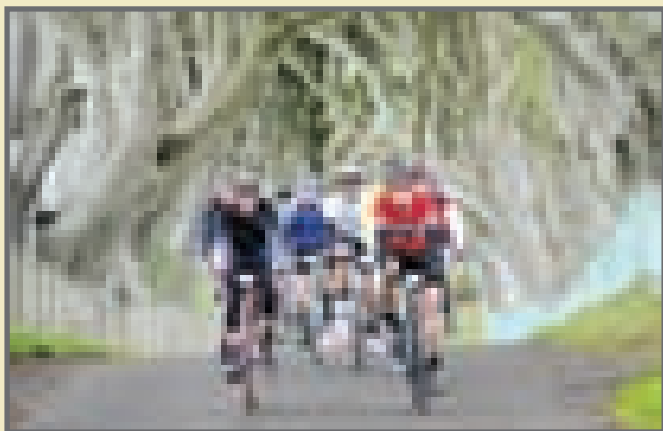
اقیانوس زیرپای شماست



بزرگراه ساحلی پاسیفیک (بزرگراه شماره یک)، ایالات متحده

این بزرگراه دو شهر توریستی محبوب این کشور را به هم وصل می‌کند. این بزرگراه از شهر سانفرانسیسکو آغاز و در شهر لس‌آنجلس پایان می‌یابد. طی این مسیر شما بخشی از چشم‌اندازهای زیبا را هم خواهید دید.

البته اگر عجله دارید و می‌خواهید این مسیر را به سرعت طی کنید حداقل برای تماشای منظره‌های منطقه سان‌لوئیز اوبیسپو و مونتوری توقف کنید. در این مناطق می‌توانید در حاشیه اتوبان از روی صخره‌های بسیار زیبا به پایین پایتان که اقیانوس آرام است نگاه کنید و لذت ببرید.



مشکلات گردشگران جاده‌ای

از «راه ابریشم» تا «مارکوپولو»



سفرهای جاده‌ای آن هم با وسیله نقلیه شخصی مانند خودروهای سواری، کاروان، موتور و دوچرخه از پرتعدادترین مدل‌های سفر در دنیا و مشخصاً در کشورهای اروپایی است.

از سوی دیگر، وجود راه‌هایی مانند جاده ابریشم، ادویه و مارکوپولو، انگیزه حرکت بسیاری از این گردشگران است و این خوش شانس‌های ایران به شمار می‌آید که این مسیرها از آن می‌گذرند و گردشگران زیادی تمایل دارند از آنجا عبور کنند؛ ولی مهم‌ترین چالش گردشگران برای آمدن به ایران، امنیت است، دقیقاً آنچه ما کمتر در بیرون از مرزها درباره وجود آن تبلیغ کرده‌ایم. بنابر گزارش معاونت گردشگری سازمان میراث فرهنگی و گردشگری، بیشتر گردشگران خارجی تحت تأثیر تبلیغات شفاهی، ایران را برای مسافرت انتخاب می‌کنند و ورود گردشگران جاده‌ای، مهر تأییدی بر وجود امنیت و آرامش در کشور مقصد است و می‌تواند شیوه‌ای برای تبلیغ ایران، وجود امنیت در آن و متعاقباً جذب گردشگر بیشتر شود؛ اما این سفر زمینی برای گردشگر خارجی هفت خوان رستم شده است، از کارانه گمرکی و روادید گرفته تا همراه شدن اجباری یک راهنمای تور.

براساس بخشنامه دفتر هماهنگی معاونت گردشگری سازمان میراث فرهنگی و گردشگری و مورد تأیید وزارت امور خارجه، گردشگران خارجی که با وسایل نقلیه شخصی و از طریق آژانس‌های گردشگری به ایران می‌آیند، برای ورود و اخذ روادید حتماً باید یک راهنمای مجاز و مورد تأیید این دفتر را در طول سفر در ایران، همراه خود داشته باشند. در واقع، شکل این کار از نظر امنیتی مساله نیست؛ ولی برخی گردشگران

را از آمدن به ایران منصرف می‌کند، چون آن‌ها تمایل دارند فقط روادیدشان را از طریق آژانس بگیرند و به دلیل همراه شدن اجباری راهنمای تور، هزینه‌ای را متقبل نشوند و با وسیله نقلیه شخصی خود به ماجراجویی در ایران بپردازند.

این بخشنامه از طرف سازمان میراث فرهنگی و گردشگری است و مدیران آژانس‌ها باید آن را به گردشگرانی که قصد دارند با وسیله نقلیه شخصی خود به ایران سفر کنند، اطلاع دهند؛ ولی گاهی برخی از آن‌ها قبول نمی‌کنند و از آمدن منصرف می‌شوند.

اگر آن‌ها این بخشنامه را نپذیرند و از همراهی راهنما خودداری کنند، نمی‌توانند مجوز ورود به ایران و روادید را بگیرند.

سفرنامه با «کالسکه سبز»

نخستین پایتخت ایران را بیشتر بشناسید

دلا از دست تنهایی به جونم ...

هنگامی که به سوی دیگر و میدان باباطاهر بروید، یادی می‌شود از عارف نامی قرن پنجم که به واسطه زندگی ساده و بی‌پیرایه، باباطاهر عریان نام گرفت. وی دوبیتی‌های مشهوری دارد که در آنها از واژه‌های عامیانه در دوران خود استفاده شده است. پس از درگذشت، در دوران‌های مختلف، بناهای متفاوتی بر مزارش بنا شد تا آن که هم‌زمان با بنای آرامگاه بوعلی سینا، آرامگاه جدید باباطاهر نیز ساخته شد. دلا از دست تنهایی به جونم / ز آه و ناله خود در فغونم / شوان تار از درد جدایی / کره فریاد مغز استخونم

احداث این بنا در سال ۱۳۴۴ شمسی با همت انجمن آثار ملی و شهرداری وقت همدان و توسط مهندس محسن فروغی انجام شده است.

«گنبد علویان» یادگار سلجویان در تمدن و معماری

دیگر اثر معروف شهر همدان، گنبد علویان است که از نظر هنر گچبری و آجرکاری کم‌نظیر است. از برخی جهات شبیه گنبد سرخ مراغه و قزوین است. گنبد علویان در چهار باغ علویان، امام رزاده عبدالله قرار دارد. این گنبد یکی از متعلق به اواخر دوره سلجوقیان در قرن است، که توسط خاندان علویان ابتدا به احداث شده است و سپس در دوره‌های سردابی در زیرزمین، به مقبره آن خاندان لازم به ذکر است گنبد این بنا که مدفن بوده، در اثر گذشت زمان فرو ریخته و برج قربان یکی دیگر از آثار تاریخی هجری است، که در محل زندگی‌های طالقانی، جنب دبیرستان ابن سینا واقع که تا حدی به گنبد قابوس شباهت حسن بن عطار، یکی از زهاد، محدثان امرای دوره سلجوقی است.



گفته می‌شد که «هگمتانه» نخستین شهر ایران است که در حدود سال ۷۲۸ پیش از میلاد به دستور حاکم ماد به عنوان پایتخت بنا شد. هگمتانه که به معنای محل تجمع است پس از دوره ماد و در زمان هخامنشیان پایتخت بیلاقی باقی ماند. این شهر در دوره‌های اشکانی، سلوکی، ساسانی و پس از اسلام نیز اهمیت خود را حفظ کرد. شاید پیش از هر نقطه دیدنی دیگر، (البته پس از دیدن کهن‌ترین بخش شهر که همان تپه هگمتانه و موزه آن است که در خیابان اکباتان قرار دارد) آرامگاه‌های باباطاهر، شاعر نامی، و بوعلی سینا، دانشمند جهانی پرداخت که هیچ مسافری بدون دیدن این دو اثر، همدان را ترک نمی‌گوید جذاب و دیدنی باشد.

ابن سینا، نادره دوران خود که در علوم گوناگون منطق، ریاضی، نجوم، شیمی و طب صاحب نظر بود حدود ۹۸۰ میلادی در شهر «خورمیس» از توابع بخارا به دنیا آمد. به گرگان و ری سفر کرد و مدتی نیز در همدان وزیر دربار دیلمی بود که علاوه بر آن در مدرسه بزرگ شهر نیز تدریس می‌کرد. زمانی که درگذشت در باغ دوست خود، ابوسعید دخوک به خاک سپرده شد و بنایی به شکل چهارطاقی بر مزارش ساخته شد. در زمان قاجار تجدید بنا شد، اما سال ۱۳۳۳ خورشیدی بنای فعلی به دست هوشنگ سیحون بر اساس برج گنبد قابوس احداث شد. بنای آرامگاه تلفیقی از دو سبک معماری ایران باستان و ایران بعد از اسلام است که با بهره‌گیری از هنر معماری سستی و شیوه‌های نوین استفاده شده است.

کالسکه

[۲۸]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۲ تیر ماه ۱۳۹۳



بزرگترین آرامگاه قوم یهود در همدان

آرامگاه استر و مردخای در مرکز شهر همدان، ابتدای خیابان دکتر شریعتی قرار دارد. از شکل ظاهر و سبک معماری این اثر، چنین بر می آید، که ساختمان فعلی در قرن هفتم هجری روی ساختمان قدیمی تری بنا شده باشد. این بنا از قسمت‌های مدخل ورودی، دهلیز، مقبره، ایوان و شاه‌نشین تشکیل شده که در وسط فضای مربع شکل مقبره‌ها، دو صندوق منبت‌کاری شده زیبا قرار دارد.

استر نام دختری است که با کمک عموی خود مردخای، همسر خشایار شاه هخامنشی می‌شود. اینان از آن جهت که قوم یهود را از توطئه هامان وزیر خشایار شاه نجات دادند و یکی از اعیاد این قوم را به نام «جشن پوریم» رقم زدند، اهمیت دارند. این اثر تاریخی از یک طرف، برای قوم یهود زیارتی و قابل احترام است، و از طرف دیگر، به عنوان یک اثر تاریخی، واجد ارزش است. علاوه بر بنا، در سنگی ورودی، صندوق چوبی خوش تراش و کتیبه‌های به خط عبری که حاوی ده فرمان هستند، از آثار قابل توجه این اثر محسوب می‌شود.

شیری که سنگ شد!

شیر سنگی نام مجسمه‌ای است در میدانی به همین نام بر محل یک تپه باستانی و محل کشف تابوت اشکانی قرار گرفته است. این شیر و قرینه آن هنگام فتح همدان بر دو طرف دروازه شهر قرار داشتند.

مرداوچ دیلمی، قصد کرد این دو مجسمه را به ری منتقل کند که موفق نشد و به این ترتیب پنجه یک شیر را شکست و دیگری را به کل خراب کرد. شیر آسیب‌دیده در زمان نوسازی برخی آثار به‌وسیله مهندس سیحون در محل فعلی نصب شد.

گنج‌نامه و پایتخت تابستانی هخامنشی در مسیر جاده شاهی

پس از حدود ۸ کیلومتر به سمت جنوب غرب شهر به گنج‌نامه می‌رسید. گنج‌نامه در دامنه کوه الوند و دره عباس‌آباد قرار دارد. علاوه بر چشم‌انداز و آبشار زیبای منطقه که طبیعتی خاص ایجاد کرده‌اند، کتیبه گنج‌نامه نیز بیانگر ارزش تاریخی

منطقه است. از آنجا که هگمتانه، پایتخت تابستانی هخامنشی در مسیر جاده شاهی قرار داشته، داریوش اول پس از اتمام کار کتیبه بیستون، دستور ایجاد این کتیبه را صادر می‌کند. پس از او فرزندش، خشایار شاه نیز کتیبه دیگری کمی پایین‌تر، از خود بر جای می‌گذارد.

کوه الوند ایستاده بر بلندای تاریخ

فاصله فقط ۲۵ کیلومتری همدان، کوه الوند با ارتفاع حدود ۳۵۰۰ متر واقع شده است. یک مسیر صعود از میدان میشان، یکی از دشت‌های ییلاقی، آغاز می‌شود که پناهگاهی نیز در آن احداث شده است.

بزرگترین غار آبی جهان

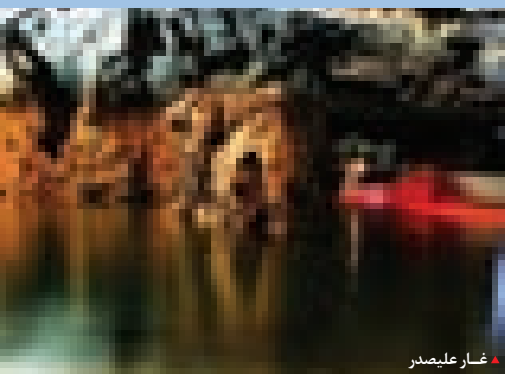
اگر می‌خواهید در فضایی آرام و زیبا لحظاتی را با خود به دور از هیاهو و شلوغی‌های شهر خلوت کنید و از مشکلات دنیای امروزی فارغ شوید به بزرگترین، طولانی‌ترین و زیباترین غار آبی جهان، بهشت خاموش یعنی غار علیصدر در همدان سفر کنید.

سفر به همدان بدون دیدن این غار به نظر ناتمام می‌آید، در مسیر شمال غرب، اگر از سر دوراهی به طرف صالح‌آباد و گل تپه بروید، به غار آبی علی‌سرد یا علی‌صدر خواهید رسید که از این مسیر حدود ۷۰ کیلومتر با همدان فاصله دارد. این غار آبی زیبا از سال ۱۳۴۶ مورد بهره‌برداری واقع شده و به همین دلیل آسیب زیادی نیز دیده است. زیرا بد نیست بدانید که سازه‌های طبیعی آهکی که در طول زمان اشکال مختلفی می‌یابند، در صورت تماس دست، دیگر افزایش

• پس از حدود ۸ کیلومتر به سمت جنوب غرب شهر به گنج‌نامه می‌رسید. گنج‌نامه در دامنه کوه الوند و دره عباس‌آباد قرار دارد. علاوه بر چشم‌انداز و آبشار زیبای منطقه که طبیعتی خاص ایجاد کرده‌اند، کتیبه گنج‌نامه نیز بیانگر ارزش تاریخی منطقه است. از آنجا که هگمتانه، پایتخت تابستانی هخامنشی در مسیر جاده شاهی قرار داشته، داریوش اول پس از اتمام کار کتیبه بیستون، دستور ایجاد این کتیبه را صادر می‌کند. پس از او فرزندش، خشایار شاه نیز کتیبه دیگری کمی پایین‌تر، از خود بر جای می‌گذارد.

نخستین پایتخت ایران را بیشتر بشناسید

استرو مردخای



غار علیصدر

طول نخواهند داشت و به عبارتی می‌میرد.

با این حال، این غار هنوز زیبا و تعداد زیادی از مردم را پذیراست. گشتی با قایق در این غار و دیدن استلاگمیت و استلاکتیت‌های عجیب و غریب که هر یک به نامی معروف‌اند، روزی پرهیجان رقم خواهد زد. فقط این نکته را نباید فراموش کرد که هر چند غار علی‌سرد یکی از جاذبه‌های شناخته‌شده است اما جاده دسترسی آن چندان مناسب نیست.

بزرگترین دانشگاه تاریخ ایران مدیون شیخ فضل‌الله

سفر به همدان ناتمام به نظر می‌رسد، مثل آن که جایی ندیده یا موضوعی ناگفته باقی مانده است. درست است، همدان بدون ذکر نامی از خواجه رشیدالدین فضل‌الله همدانی و عین‌القضات همدانی ممکن نیست.

خواجه رشیدالدین، نویسنده «جامع‌التواریخ» و بانی «ربع رشیدی» یا بزرگترین مجتمع علمی در تبریز بوده که در شهرهای مختلفی آثاری از خود بر جای گذاشت و اینک وقف‌نامه مشهورش در حافله جهانی ثبت است.

آرامگاه عین‌القضات شاگرد خیام نیشابوری

اما عین‌القضات همدانی، شاعر، مفسر و محدث معروف و از شاگردان حکیم عمر خیام بود که در عرفان و تصوف جایگاه بالایی داشت و چون حلاج بر دار رفت. هر چند در بغداد محکوم به مرگ شد اما برای اجرای حکم به زادگاهش، همدان بازگردانده شد.

هفت شرط «مسافر بودن» در ماه مبارک رمضان

اگر مسافر دارای این هفت شرط باشد نباید روزه بگیرد:

۱- اینکه مسافر نیت کند که هشت فرسخ (برخی آن را حدود ۴۵ کیلومتر، برخی دیگر در حدود ۴۳ و عده‌ای آن را در حدود ۴۰ کیلومتر می‌دانند) مسیر ممتد را طی کند، به این صورت که از شهرش به جایی برود و یا از جایی به شهرش برگردد، و یا اینکه مجموع رفت و برگشتش هشت فرسخ بشود، به شرط آنکه مسافت رفتنش کمتر از چهار فرسخ نباشد (بنابر احتیاط)، پس در جایی که رفتنش سه فرسخ و برگشتش پنج فرسخ باشد باید احتیاط کند. و فرقی نمی‌کند که رفت و برگشتش متصل به هم و بلافاصله انجام شود یا آنکه بین رفتن و برگشتن فاصله شود و کمتر از ده روز، در آن محل اقامت کند.

۲- اینکه سفر قبل از ظهر باشد، پس اگر بعد از ظهر سفر کند باید روزه خود را تمام کند و قضا بر او واجب نیست.

۳- اینکه به حد ترخص برسد، یعنی جایی که دیوارهای شهر را نبیند و صدای اذان آن را نشنود و قبل از رسیدن به این مسافت نباید روزه خود را باطل کند.

۴- اینکه نیت نکند قطع کردن سفر را، و قطع سفر به چند چیز محقق می‌شود: اینکه نیت کند که ده روز یا بیشتر در جایی توقف کند، یا از وطن

خود عبور کند، یا سی روز یا بیشتر در جایی توقف کند و مردد باشد که سفر کند یا همانجا بماند. و مانند این مورد اخیر است اگر قصد داشته باشد که روز بعد حرکت کند و حرکت نکند و باز قصد کند روز دیگر حرکت کند و از آن محل حرکت نکند تا سی روز.

۵- اینکه سفرش، سفر شغلی نباشد مثل راننده وسایران و دریانورد.

۶- اینکه خانه به دوش و کوچ نشین نباشد، و مقصود کسانی هستند که مسکن معینی ندارند و همیشه برای یافتن آب و چراگاه مناسب برای حیوانات خود در حال کوچ هستند.

۷- سفرش، سفر مباح و جایز باشد، پس اگر سفرش برای معصیت باشد مثل دزدی یا گناه دیگر، باید روزه بگیرد.

مسائل

۱- هرگاه مسافری که دارای شرایط مذکور است، از روی جهل به حکم، روزه گرفت، اگر در بین روز فهمید که مسافر نباید روزه بگیرد، روزه او باطل می‌شود، و اگر تا بعد از مغرب نفهمید، روزه آن روز او صحیح است.

۲- اگر کسی فراموش کرد که روزه مسافر باطل است و در سفر روزه گرفت، روزه‌اش باطل است و باید قضا کند.

۳- اگر مسافری قبل از اینکه به حد ترخص برسد، روزه خود را باطل کند، بنابر احتیاط واجب هم کفاره بر او واجب است و هم قضا.

۴- اگر مسافر پیش از ظهر به وطنش برسد، یا به جایی برسد که می‌خواهد ده روز در آنجا بماند، چنانچه کاری که روزه را باطل می‌کند انجام نداده، باید آن روز را روزه بگیرد و قضا بر او واجب نیست، و اگر یکی از مفطرات را قبل از رسیدن به آن محل انجام داده، روزه آن روز بر او واجب نیست و قضا بر او واجب می‌شود.

۵- اگر مسافر بعد از ظهر به وطنش برسد، یا به جایی برسد که می‌خواهد ده روز در آنجا بماند، نباید آن روز را روزه بگیرد چه کاری که روزه را باطل کند انجام داده باشد یا انجام نداده باشد و باید قضای آن روز را بجا آورد.

۶- در اماکن چهارگانه‌ای که مسافر بدون قصد اقامت ده روز، مخیر است در اینکه نمازش را شکسته یا تمام بخواند نمی‌تواند روزه واجب ماه رمضان را بگیرد و آن چهار مکان عبارتند از:

۱- مسجد الحرام

۲- مسجد پیامبر (ص)

۳- مسجد کوفه

۴- حائر حسینی (علیه السلام)

زیباترین قایق سواری در شهر عاشق‌ها

بزرگ‌ترین شهر بدون اتومبیل در اروپا!



شهری افسانه‌ای؛ شهری که باید رفت و دید مردمانش چگونه در آن زندگی می‌کنند؛ چگونه با هم قدم می‌زنند؛ فروشگاه می‌روند؛ ماهی می‌فروشند؛ بازار درست می‌کنند؛ جشنواره‌های متعدد برگزار می‌کنند؛ و دست آخر اینکه با هم روزگار می‌گذرانند. ونیز جزیره‌ای در شمال ایتالیا که در میان دریای آدریاتیک قرار گرفته است و بصورت جزیره‌های کوچک است که جزیره‌ها به وسیله کانال‌هایی از هم جدا شده‌اند و تردد در شهر به وسیله قایق صورت می‌گیرد. شهر ونیز یکی از شهرهای گردشگری پذیر جهان است و سالانه میلیون‌ها گردشگر به این شهر می‌روند. از دیدنی‌های این شهر می‌توان به میدان سن مارکو محل دفن مرقس یکی از حواریون حضرت مسیح که به سن مارکو مشهور است، اشاره کرد. شهر ونیز به خاطر شکل عجیب و همچنین تعدد آثار تاریخی و هنری و معماری در لیست میراث جهانی یونسکو نیز قرار گرفته که همین امر موجب شده سالانه میلیون‌ها نفر (بیش از بیست میلیون نفر تخمینی) از سر تا سر جهان برای دیدن این شهر زیبا به ایتالیا سفر کنند. ونیز شهر جشنواره‌ها و کارناوال‌ها نیز هست. برای مثال جشنواره فیلم ونیز در اواخر اگوست، هر سال یکی از اتفاقات مهم دنیای فیلم و هنر است. کارناوال مشهور ونیز هم که در ماه فوریه در تمام شهر برپاست، از بزرگ‌ترین و قدیمی‌ترین کارناوال‌های جهان است. این کارناوال به کارناوال ماسک‌ها نیز مشهور است. همان ماسک‌هایی که شاید در *Eyes Wide Shut* دیده باشید. ماسک‌های آن فیلم را نیز هنرمندان این شهر ساخته‌اند. به غیر از ماسک‌ها، کریستال‌های ونیزی هم شهرت فراوان دارند و طرز ساختشان دیدنی است. این کریستال‌ها را هنوز با روش سنتی در جزیره‌های اطراف ونیز (مورانو و بورانو) می‌سازند؛ ظریف و خارق العاده با قیمت‌های بالا.

۴۰۰ پل در ونیز مردم را به هم وصل می‌کند

ونیز در جهان با کانال‌های آبی‌اش مشهور است. حدود ۱۵۰ کانال یا آبراه، ۱۱۸ جزیره ونیز را به یکدیگر ارتباط می‌دهند، جالب اینکه این جزایر را ۴۰۰ پل به یکدیگر متصل کرده‌اند. در قسمت قدیمی و تاریخی شهر، کانال‌ها نقش خیابان را دارند و در آن‌ها تاکسی‌ها و اتوبوس‌های آبی مسافران را جابجا می‌کنند. ونیز بزرگ‌ترین شهر بدون اتومبیل در اروپاست. قسمت شمالی شهر همان بافت قرن‌های گذشته را حفظ کرده، به طوری که مردم برای رفت و آمد یا از قایق استفاده می‌کنند یا با پای پیاده به مقصد خود می‌روند، ونیز شهری بدون خودرو سواری و کامیون است.

شهر ونیز ۲۵ خط اتوبوسرانی آبی دارد. قایق سنتی و کلاسیک ونیز به نام گوندولا امروزه عمدتاً گردشگران را جابه‌جا می‌کند یا از آن برای مراسم عروسی و جشن‌های دیگر استفاده می‌شود. بیشتر ونیزی‌ها برای رفت و آمد اتوبوس آبی سوار می‌شوند. شهر همچنین شمار زیادی قایق شخصی دارد که همان خودروهای شخصی افرادند.

شهری که پناهگاه بود

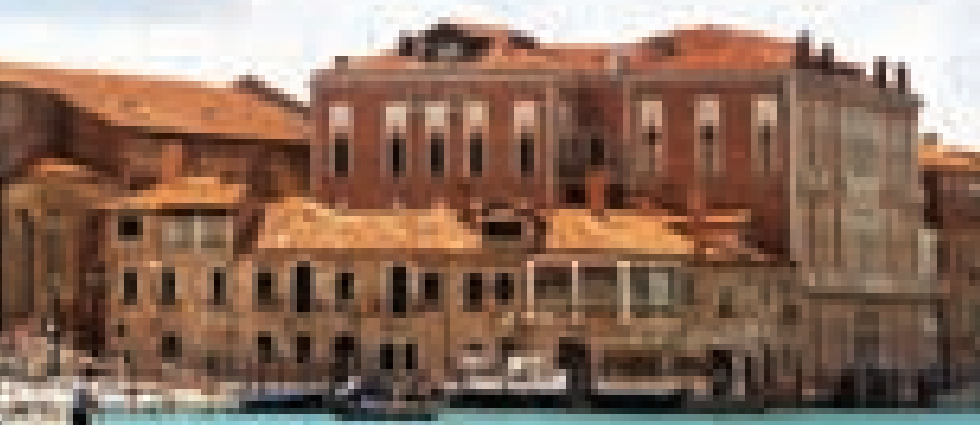
شهر ونیز به صورت امروزی در سال ۸۰۰ بعد از میلاد با پیشینه زیستی ماقبل تاریخ به وجود آمد. تالاب ونیز در سال ۸۰۰ بعد از میلاد مسیح کم‌کم شکل امروزی را به خود گرفت؛ قبل از آن هم با توجه به منابع غنی برای شکار و ماهیگیری افرادی می‌زیستند به طور پراکنده، طبق شواهد تاریخی در زمان قبل از رومیان نیز تمدنی با مشاغل از قبیل ماهیگیری، تولید

نمک و حمل و نقل دریایی در این منطقه وجود داشته است؛ با آمدن رومیان به این منطقه مشاغل رونق بیشتری می‌گیرد و بنادر ساخته می‌شود (کیوجا) اولین بندر ساخت رومیان است در نزدیکی ونیز؛ آثار متعددی که هنوز هم پای بر جاست در همین دوران ساخته می‌شود و بنا بر شواهدی رومیان از ونیز به عنوان تفرجگاه برای تعطیلات نیز استفاده می‌نمودند. بنا بر نظر کرونیکن آلتیلاتنه تاریخ نویس قرن ۱۱ میلادی، برای اولین بار در ۲۵ مارس ۴۲۱ با افتتاح کلیسای سن جاکومتو بر روی پل ریالتو شهر ونیز به طور رسمی ایجاد شد بعدها ساکنان نواحی اطراف با پناه آوردن به ونیز بعد از حملات مکرر لونگو باردی‌ها در سال میلادی ۵۶۸ به جمعیت شهر افزودند.

دومین شهر بدبوی جهان!

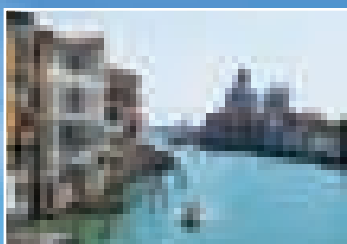
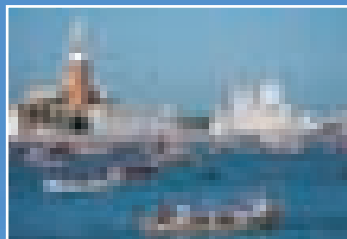
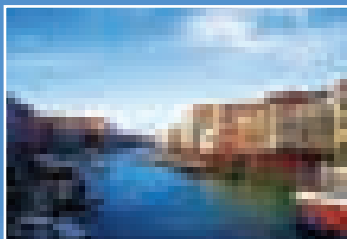
ونیز بسیار بسیار زیباست. اما باید عیوب آن را هم برای گردشگر بر شمرد. به دنبال انتشار فهرست پنج شهر بدبوی جهان، ونیز در رده دوم این فهرست جای گرفته است. ونیز به دلیل آب‌راه‌های مشهور و کوچه‌های آبی تاریخی و توریستی‌اش، دومین شهر بدبوی جهان معرفی شده است. گروهی از متخصصان و حامیان محیط زیست اخیراً نام پنج شهر را در جدول بدبوترین شهرهای جهان قرار داده‌اند که ونیز توریستی‌ترین شهر ایتالیا، دومین شهر بدبوی جهان معرفی شده است.

شهر توریستی ونیز در ایتالیا هم به رغم شهرت تاریخی و جایگاه فرهنگی آن به عنوان شهر رویایی برای هزاران توریست شناخته شده و سالانه بیشترین تعداد توریست را از سراسر جهان به خود جذب می‌کند، در





• ونیز بسیار بسیار زیباست. اما باید عیوب آن را هم برای گردشگر بر شمرده. به دنبال انتشار فهرست پنج شهر بدبوی جهان، ونیز در رده دوم این فهرست جای گرفته است. ونیز به دلیل آبراه‌های مشهور و کوچه‌های آبی تاریخی و توریستی‌اش، دومین شهر بدبوی جهان معرفی شده است.



ردیف دوم این فهرست طبقه‌بندی شده است. بنابراین توریست‌هایی که آرزو دارند در نهرهای تاریخی و مشهور ونیز قایقرانی کنند و از خیابان‌های باریک و تاریخی این شهر عبور کنند، ناچارند صبر و تحمل زیادی را بر خود هموار کنند، زیرا خیابان‌های ونیز بوی چندان خوشایندی ندارند و نکته اصلی هم همان جاذبه این شهر یعنی کانال‌ها و راه آب‌هایی است که این شهر تاریخی و موزه‌های آن را با شهرتی جهانی محبوب همگان کرده است.



معرفی تعدادی از شهرهای ایران که با شهرهای دیگر جهان برادر و خواهرند

کدام شهرهای جهان با هم خواهر و برادرند؟

حسن گوهرپور

پیمان خواهر خواندگی چیست؟

در ابتدا باید بدانیم پیمان خواهر خواندگی چیست؟ پیمان خواهر خواندگی رابطه‌ای دوستانه و هدفمند است که به منظور تبادل اطلاعات و تجربیات و توسعه مناسبات فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی، فنی و سیاسی میان یک جامعه شهری با جامعه شهری مشابه خارجی برقرار می‌شود. این پیوند با اتمام جنگ جهانی دوم در سال ۱۹۴۵، برای نخستین بار در کشورهای اروپایی شکل گرفت. مدتی بعد در سال ۱۹۶۵، رئیس جمهور وقت آمریکا، یعنی ژنرال آیزنهاور در ارائه برنامه «مردم به مردم» بر شکل گیری پیمان‌های خواهر خواندگی بین شهرهای آمریکا با شهرهای دیگر کشورهای جهان تاکید کرد و بدین ترتیب حرکتی جهانی در این موضوع ایجاد شد. هدف آیزنهاور از تاکید روی این طرح، درگیر کردن افراد و سازمان‌ها و گروه‌ها در تمامی سطوح جامعه برای کاهش درگیری‌ها در سطح جهان با انعقاد قراردادهای خواهر خواندگی بود. این پیمان در اروپا «شهرهای دوقلو»، در آمریکا و آسیا «شهرهای خواهر خوانده» و در روسیه «شهرهای برادر خوانده» نامیده می‌شود. تفاهم خواهر خواندگی بین شهرهایی امضا می‌شود که نوعی وجه تشابه و همسانی از قبیل ویژگی‌های باستان‌شناختی، تاریخی، فرهنگی، نمادهای مشترک و... داشته باشند تا از ظرفیت‌های یکدیگر برای پیشبرد اهداف خاص علمی، فنی، گردشگری و نظایر آن استفاده کنند. خواهر خواندگی بدون توجه به قراردادهای رسمی بین دولت‌ها و به وسیله شهرداران و مدیران محلی، که ارتباط نزدیکی با شهروندان دارند، انجام می‌شود.

فواید خواهر خواندگی شهرها:

نخستین تاثیر خواهر خواندگی توسعه پایدار شهری است. پیمان خواهر خواندگی ظرفیت لازم را برای مشارکت شهرها فراهم می‌کند که این امر باعث توسعه پایدار شهرهای درگیر می‌شود. طرح‌های مشارکتی در بین این شهرها در راستای برنامه نشست جهانی ۲۰۰۲ سازمان ملل در توسعه پایدار است. اهداف توسعه هزاره که مورد تاکید سازمان ملل است در امضای تفاهم نامه خواهر خواندگی بین شهرهای جهان مورد توجه قرار می‌گیرد، چرا که این اهداف، توسعه پایدار را به دنبال خواهند داشت. دومین تاثیر اهداف بشردوستانه است: پیمان خواهر خواندگی اهداف بشر دوستانه را بین شهرها دنبال می‌کند و آن‌ها را



این آمار البته تقریبی است اما شیراز با ۱۸ مورد خواهر خواندگی، اصفهان با ۱۷، تهران با ۱۱، نیشابور با ۱۰، تبریز با ۹، مشهد با ۶ و رشت با ۴ مورد خواهر خواندگی، از جمله شهرهای پیش‌تاز ایران در بستن پیمان نزدیکی با شهرهای دیگر جهان به شمار می‌روند.

از آن روزگار که گردشگری به عنوان صنعتی سرمایه‌ساز در جوامع در حال توسعه مطرح شد؛ عناوینی همچون خواهر خواندگی و برادر خواندگی هم در میان جوامع شکل گرفت. البته ویژگی‌هایی نیز میان جوامع می‌باید وجود داشته باشد تا این عناوین در موردشان به کار گرفته شود.

از میان آن‌ها می‌توان به مشخصه‌های مشترک قومی؛ تباری؛ و در معنای عمومی‌تر فرهنگی اشاره کرد که ممکن است شهرهایی در برخی زمان‌های تاریخی در مبادله اقتصادی فرهنگی با هم بوده و یا حتی مشاهیرش در ارتباط علمی با هم قرار داشته‌اند و امروزه در جغرافیای سیاسی از هم دور افتاده‌اند.

شاید نخستین حرکت‌ها از زمانی شروع شد که شهر «هترا» که در معماری و فرهنگ آن آمیزه‌ای از سه تمدن ایرانی، یونانی و رومی به چشم می‌خورد و مهم‌ترین محوطه باستانی به جا مانده از دوران اشکانیان است به خواهر خواندگی شهر «پالمیرا» ی سوریه در آمد

آثار این شهر تاریخی در استان حمص واقع شده است. این شهر به عنوان یک کاروانسرا برای افرادی که از صحرای سوریه عبور می‌کرده‌اند بسیار با اهمیت بوده و به همین دلیل «عروس کویر» خوانده می‌شده است.

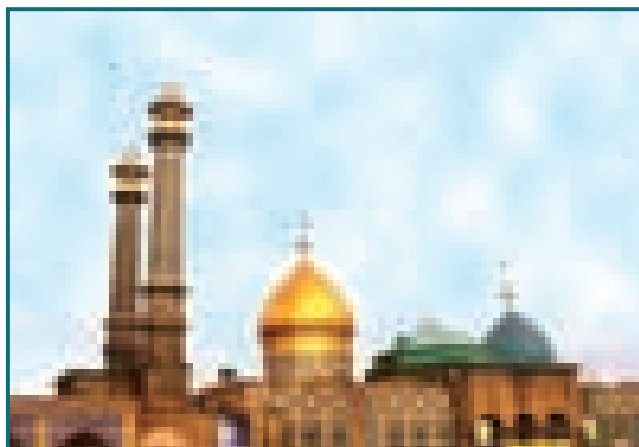


کارگاه

[۳۴]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۲ تیر ماه ۱۳۹۳



در راه رساندن پیام صلح به سراسر دنیا پیش می‌برد. پیمان خواهر خواندگی در تغییر سطح فرهنگی دو شهر خواهر خوانده و تبادل فرهنگ‌ها نقش به سزایی دارد که در این بین برخی از شهرهای خواهر خوانده هر ساله با برگزاری مسابقه‌ها و نمایشگاه‌های مختلف به پیشبرد این هدف کمک بسیاری می‌کند. در ایران بعد از انقلاب در سال ۱۳۷۳ برای نخستین بار تهران با بیشکک پایتخت قرقیزستان خواهر خوانده اعلام شد.

برادر خواندگی بصره و خرمشهر

ملت ایران و عراق با اعلام مرز دوستی و برادری دو کشور یک گام عملی دیگر در راه انسجام اسلامی برداشتند. چهارم مهرماه هر سال برابر با ۲۶ سپتامبر را به عنوان روز دوستی و برادری دو ملت ایران و عراق اعلام شد. قرار بود نظیر این مراسم میان شهرهای العماره و دزفول، دهلران و علی شرقی، کوت و ایلام، بدره و مهران، خانقین و قصر شیرین، پنجویین و مریوان، سلیمانیه و سنندج و روندوز و پیرانشهر هم برگزار شود. بنای یادبود برادر خواندگی شهرهای بندری خرمشهر و بصره در دروازه مرزی شلمچه با حضور مسئولان دو استان خوزستان ایران و عراق تنی چند از مردم شهرهای استان بصره انجام پذیرفت.

برادر خواندگی کربلا و ری

مسئولان شهرستان ری و مسئولان عراق توافق کردند که بین دو شهر کربلا و ری برادر خواندگی اعلام کنند و در این راستا روابط دو شهر در خصوص موضوعات

فرهنگی، مذهبی، زیارتی، اقتصادی و... گسترش پیدا کند. احداث زائرسرا در این دو شهر زیارتی، تسهیل در صدور روادید و مراحل سفر زیارت کنندگان به این دو شهر و توسعه و تحکیم مناسبات فرهنگی و مذهبی از جمله اقداماتی است که با نهایی شدن و انجام مقدمات این طرح، اجرا خواهد شد.

خواهر خواندگی اصفهان با لاهور

شهردار لاهور پاکستان و شهردار اصفهان، قرارداد خواهر خواندگی این دو شهر را امضا کردند. اصفهان به عنوان یکی از هفت شهر مهم تاریخی جهان با یکی از شهرهای تاریخی و مهم پاکستان و جهان اسلام قرارداد خواهر خواندگی منعقد کرد. لاهور از قدیمی‌ترین شهرهای پاکستان بوده که قدمت آن به بیش از چهار هزار سال قبل باز می‌گردد و در این راستا هر دو شهر اصفهان و لاهور از پیشینه غنی فرهنگی و تاریخی برخوردارند. شهر اصفهان با شهرهای فرایبورگ آلمان، فلورانس ایتالیا، بارسلون اسپانیا، شیان چین، شهر کویت، یاش رومانی، کوالالمپور مالزی، هاوانا کوبا، ایروان ارمنستان و سن پترزبورگ روسیه، کیوتوی ژاپن و... قرارداد خواهر خواندگی منعقد نموده است.

• پیمان خواهر خواندگی رابطهای دوستانه و هدفمند است که به منظور تبادل اطلاعات و تجربیات و توسعه مناسبات فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی، فنی و سیاسی میان یک جامعه شهری با جامعه شهری مشابه خارجی برقرار می‌شود. این پیوند با اتمام جنگ جهانی دوم در سال ۱۹۴۵، برای نخستین بار در کشورهای اروپایی شکل گرفت.

• مسئولان شهرستان ری و مسئولان عراق توافق کردند که بین دو شهر کربلا و ری برادر خواندگی اعلام کنند و در این راستا روابط دو شهر در خصوص موضوعات فرهنگی، مذهبی، زیارتی، اقتصادی و... گسترش پیدا کند.



خواجه خواندگی دلیجان ایران و ارمنستان

تفاهم‌نامه خواجه خواندگی ۲ شهر دلیجان ایران و ارمنستان میان جمهوری اسلامی ایران و جمهوری ارمنستان به امضا رسید. این تفاهم‌نامه به دلیل وجود نقاط مشترک فراوان میان ۲ شهر تاریخی دلیجان در استان مرکزی و شهر دلیجان در استان تاوش ارمنستان که می‌تواند منجر به ارتباطات فرهنگی شود میان استاندار استان مرکزی و استاندار استان تاوش در کشور ارمنستان به امضا رسید. بر مبنای این تفاهم‌نامه طرفین به مبادله گردشگر، تبادل تجربه در زمینه مرمت بناهای تاریخی و گسترش صدور صنایع دستی اقدام خواهند کرد. طرفین در زمینه حفاظت، نگهداری و بهره‌برداری مناسب از بناهای تاریخی با تبادل اطلاعات و خدمات فنی یکدیگر را یاری خواهند کرد.

خواجه خواندگی ارومیه و وارنا بلغارستان

وارنا و ارومیه از بسیاری جهات از جمله بافت شهری، جاذبه‌های گردشگری، صنعت و تولید شبیه هم هستند و با همکاری‌های گسترده در این زمینه می‌توان از تجربیات دو شهر بهره برد. همچنین شهردار ترابوزان خواستار خواجه خواندگی شهرهای ارومیه و ترابوزان شده است. شهردار ترابوزان گفته است: با توجه به فاصله ۱۱ ساعته ارومیه تا ترابوزان بنادر دریای سیاه می‌توانند جایگزین مناسبی برای بنادر خلیج فارس است.



خواجه خواندگی رشت و مولتان پاکستان

نخست وزیر پاکستان با بیان اینکه شهر مولتان در پاکستان که زادگاه من محسوب می‌شود نیز از سابقه‌ای بیش از ۵ هزار سال برخوردار است، پیشنهاد کرده بود که مراسم ویژه خواجه خواندگی دو شهر رشت و مولتان پاکستان برگزار شود.

خواجه خواندگی شیراز با قونیه

بحث خواجه خواندگی شهر شیراز با شهر قونیه ترکیه مطرح است که با توجه به روابط کشور ترکیه با ایران و قدمت شهر شیراز و شهر قونیه ترکیه این دستور کار مصوب شورای استانی شده است.

• شهر اصفهان با شهرهای فرایبورگ آلمان، فلورانس ایتالیا، بارسلون اسپانیا، شیان چین، شهر کویت، یاش رومانی، کوالالامپور مالزی، هاوانا کوبا، ایروان ارمنستان و سن پترزبورگ روسیه، کیوتوی ژاپن و ... قرارداد خواجه خواندگی منعقد نموده است.

• وارنا و ارومیه از بسیاری جهات از جمله بافت شهری، جاذبه‌های گردشگری، صنعت و تولید شبیه هم هستند و با همکاری‌های گسترده در این زمینه می‌توان از تجربیات دو شهر بهره برد.

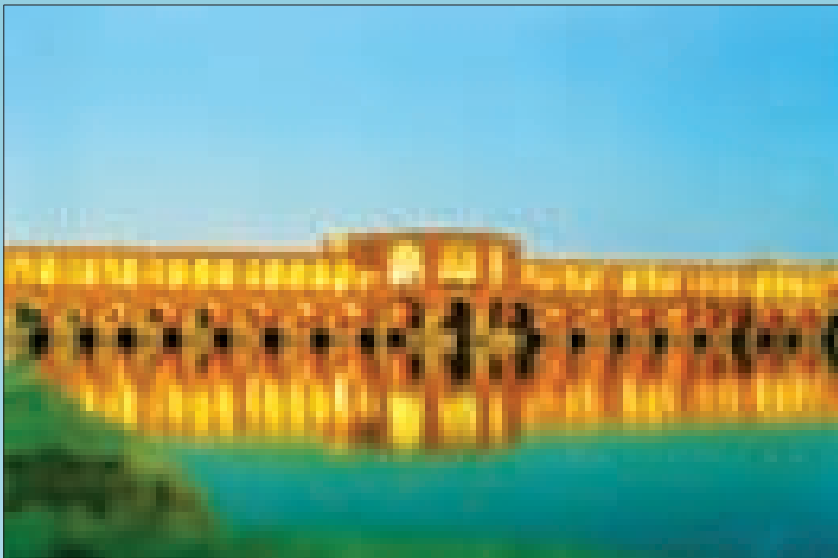
خواجه خواندگی اردبیل و تیسواشوازی مجارستان

امضای تفاهم‌نامه و قرارداد خواجه خواندگی دو شهر اردبیل و تیسواشوازی صورت گرفته است. در حالی که شهر تیسواشوازی با ۳۰ هزار نفر جمعیت بسیار کوچک‌تر از شهر اردبیل است، اما به دلیل برخی مشترکات این خواجه خواندگی انجام شد. یکی از ویژگی‌های مشترک اردبیل با پایتخت مجارستان کم بودن ترافیک شهری است. همانطوری که در اردبیل ترافیک سنگین و طاقت‌فرسایی وجود ندارد در شهر بوداپست نیز روانی تردد را شاهد بودیم.

همدان خواجه خوانده کولاب تاجیکستان و اسپار تای ترکیه

شهر همدان نیز همچون بسیاری از شهرهای ایران، به دلیل دارا بودن ظرفیت‌های گوناگون از حیث داشتن خواجه خوانده محروم نماند و در همین راستا با شهرهای کولاب تاجیکستان و اسپار تای ترکیه عقد خواجه خواندگی بست. عقد قرارداد خواجه خواندگی همدان و کولاب به دهه ۷۰ باز می‌گردد و شاخصه قابل توجه و ریشه اصلی پیوند میان دو شهر را در اصل باید می‌رسید علی همدانی عنوان کرد. می‌رسید علی همدانی، عارفی است که در قرن هشتم در همدان زاده شده و اکنون





دروازه اروپا و مسیر جاده ابریشم دارند. استفاده از تجربیات مفید دو طرف در بخش‌هایی چون گردشگری، ترویج فعالیت‌های فرهنگی، عمران شهری، حمل و نقل عمومی، مسایل زیست محیطی، شهرسازی و میراث فرهنگی را تسریع‌بخش گسترش روابط دوجانبه است.

همچنین «تهایی شدن موضوع خواهرخواندگی تبریز با هامبورگ در حال پیگیری است» این خبری در آبان ۹۰ از سوی شهردار تبریز مطرح شد. وجود روابط و مناسبات تجاری و اقتصادی گسترده میان شهرهای تبریز و هامبورگ از گذشته‌های دور و نیز برقراری روابط تجاری دو طرف در صناعی چون چرم، کفش و فرش از یک سو و حضور و سکونت بسیاری از ایرانیان و تجار ایرانی در این شهر صنعتی و تجاری آلمان از

طلایی شهر خوی به شهردار نیشابور و نماینده شهردار قونیه بود. همچنین هماهنگی‌هایی برای خواهرخواندگی خوی و قونیه و خوی و نیشابور انجام داده بودیم که در همایش دو شهر خوی و نیشابور به طور رسمی با هم خواهرخوانده شدند و مقدمات امضای پروتکل خواهرخواندگی خوی و قونیه نیز انجام و مقرر شد در آینده نزدیک با حضور مسئولان شهر خوی در قونیه این پروتکل تکمیل و نهایی شود.

خواهرخواندگی تبریز و ارزروم

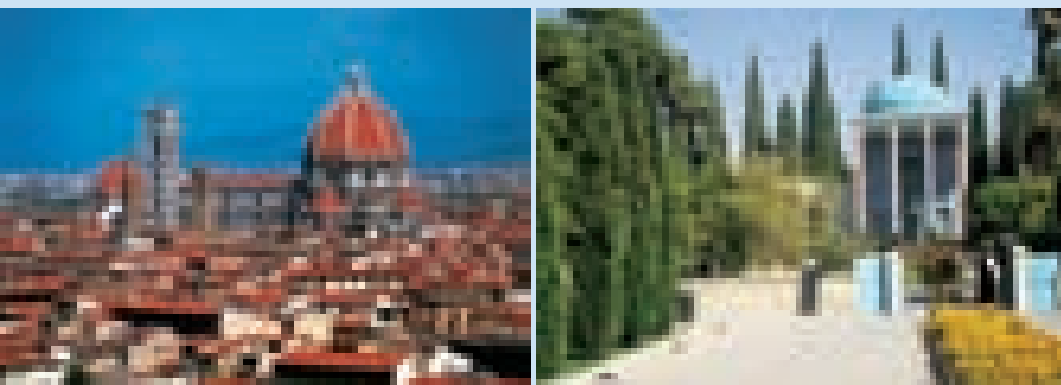
شهرهای ترکیه و ارزروم مشترکات تاریخی، مذهبی و تجاری به ویژه شهر تبریز به عنوان

مقبره وی در کولاب تاجیکستان واقع شده است. بعد از امضا قرارداد خواهرخواندگی بلواری نیز به نام کولاب در میدان قائم همدان نامگذاری شد. در خصوص خواهرخواندگی همدان با اسپارتای ترکیه نیز باید گفت در سال ۸۸ و در حاشیه همایش بین‌المللی سرمایه‌گذاری و توسعه همدان، به دلیل تشابهات فراوان در زمینه‌های اقتصادی و کشاورزی، بحث خواهرخواندگی این دو شهر مطرح و پس از بررسی‌های مقدماتی همدان و اسپارتا رسماً خواهرخوانده یکدیگر شدند. بحث انتخاب سومین خواهرخوانده همدان نیز در همایش ۱۵۰ سال دوستی ایران و ایتالیا مطرح و بنا بر این شد تا سفیر ایتالیا در ایران یکی از شهرهای ایتالیا را که از تمام جهات با همدان مشابهت داد، انتخاب و برای انجام مذاکرات خواهرخواندگی زمینه ارتباط این دو شهر را فراهم آورد.

خواهرخواندگی خوی و قونیه

در همایش «مولانا در آینه شمس» که با محور خواهرخواندگی خوی و قونیه و خوی و نیشابور برگزار شد، مقدمات امضای پروتکل خواهرخواندگی و همکاری‌های فرهنگی بین خوی و قونیه فراهم شد. این همایش در ۴ محور خواهرخواندگی شهرهای خوی و قونیه و خوی و نیشابور، ایجاد تفاهم‌نامه علمی و فرهنگی بین دانشگاه آزاد خوی و نیشابور با دانشگاه سلجوق ترکیه برگزار شد. هدف اصلی همایش نشان دادن فرهنگ متعالی شمس و مولانا و عطار به جهانیان بود که به همین منظور چندین سخنرانی علمی با حضور چهره‌های مطرح فرهنگی و مولوی‌پژوهان و شمس‌شناسان در طول همایش برگزار شد. همچنین چند برنامه فرهنگی جانبی چون نمایشگاه خوشنویسی و مجسمه، مثنوی‌خوانی و اجرای موسیقی توسط گروه اوستا با حضور استاد جلال ذوالفنون نیز طبق پیش‌بینی‌های قبلی اجرایی شد. از برنامه‌های پیش‌بینی شده که محقق هم شد اهدای کلید





• امضای تفاهم‌نامه و قرارداد خواهر خواندگی دو شهر اردبیل و تیسساواشوازی صورت گرفته است. در حالی که شهر تیسساواشوازی با ۳۰ هزار نفر جمعیت بسیار کوچک‌تر از شهر اردبیل است، اما به دلیل برخی مشترکات این خواهر خواندگی انجام شد.

• شهر همدان نیز همچون بسیاری از شهرهای ایران، به دلیل دارا بودن ظرفیت‌های گوناگون از حیث داشتن خواهر خوانده محروم نماند و در همین راستا با شهرهای کولاب تاجیکستان واسپارتای ترکیه عقد خواهر خواندگی بست.

شورای اسلامی شهر و شهرداری ورامین، پیشنهاد برادر خواندگی شهرهای قم و ورامین مطرح شد. مدیران شهری قم معتقدند؛ این مسئله موضوعیتی ندارد و این بحث بیشتر در عرصه بین الملل و بین دو کشور مطرح است که با هدف گسترش روابط تجاری، فرهنگی و... انجام می‌شود. برادر خواندگی شهرهای قم و ورامین مورد تأیید شورای اسلامی شهر قم قرار نگرفت. موضوعی که باعث شد این مساله مطرح شود یکی قیام تاریخی ۱۵ خرداد ۱۳۴۲ و تشابه آغاز قیام در قم و ورامین است که سوابق مبارزه‌های انقلابی مردم این دو شهر را تا پیروزی انقلاب اسلامی و پس از آن در پی داشته است.

برادر خواندگی رامسر و گرگان

همچنین یکم آذرماه سال ۹۰ رئیس کمیسیون فرهنگی شورای اسلامی رامسر گفت: از رئیس کمیسیون فرهنگی گرگان می‌خواهم تا پس از رایزنی با اعضای شورا، گرگان و رامسر را برادر خوانده فرهنگی اعلام کنند. پیشنهاد شده بود تا معبری در گرگان به نام رامسر و معبری در رامسر به نام گرگان نامگذاری شوند.

سوی دیگر، لزوم تسریع در عقد تفاهم‌نامه خواهر خواندگی میان این دو شهر را دوچندان می‌کند و لازم است با پی‌گیری‌های لازم از سوی دو طرف زمینه برای نهایی شدن این امر فراهم گردد.

خواهر خواندگی کرج با یکی از شهرهای تاجیکستان

همچنین موضوع خواهر خواندگی کرج با یکی از شهرهای کشور تاجیکستان با حضور معاون سفارت این کشور در اردیبهشت ماه امسال بررسی شده است. بر اساس تفاهم‌نامه‌ای قرار است دفتر ارتباطات فرهنگی ایران و تاجیکستان در کرج راه اندازی شود. ایرانیان در نزد مردم تاجیکستان از محبوبیت بالایی برخوردار هستند. نخستین کشوری که بعد از استقلال تاجیکستان، این کشور را به رسمت شناخت، جمهوری اسلامی ایران بود، که مردم تاجیکستان برای همیشه قدر دان ایرانیان هستند.

برادر خواندگی شهرهای قم و ورامین

با درخواست شورای شهر و شهرداری وقت ورامین، در آستانه سالروز قیام تاریخی ۱۵ خرداد ۱۳۴۲ به پیشنهاد

فرهنگ و هنر

- ◀ دور از بدیهیات پیش پا افتاده سینمایی
- ◀ بازارچه فرهنگ و هنر
- ◀ نگاهی به ردکارپت فیلم جدید رضا عطاران: پشت پرده!
- ◀ فلامک جنیدی در گفتگو با «کالسکه سبز»: دوست دارم موزه‌ها را ببینم
- ◀ «برف» فیلمی ساده، سطحی و متوسط
- ◀ اصول اخلاقی مدینه ثابت و بدون تغییر بود

کارگاه

نگاهی به فیلم «پنجاه قدم آخر» به کارگردانی کیومرث پوراحمد

دور از بدیهیات پیش پا افتاده سینمایی

مازیار فکری ارشاد



«من تلاش‌م را کرده‌ام و فیلم همین است و کاریش نمی‌شود، کرد.» این جمله را کیومرث پوراحمد در نشست مطبوعاتی فیلم «پنجاه قدم آخر» در جشنواره سی و دوم فجر بر زبان رانده است. با طرح این موضع‌گیری فیلمساز در نشست خبری فیلمش عملاً راه بر نقد و بررسی فیلم بسته می‌شود. فیلمساز با ادای این جمله کلیدی عملاً منتقد را خلع سلاح می‌کند. چون زین پس هر چه بنویسی و بگویی، به همین دیالوگ ارجاع داده خواهد شد. موضوع فقط این نیست که فیلمساز پرسابقه و صاحب کارنامه دست‌هایش را به علامت تسلیم بالا می‌برد. موضوع این است که راه بر هرگونه گفت‌وگو و مفاهمه میان فیلمساز و منتقد بسته می‌شود و این اصلاً شایسته فیلمسازی که در کارنامه‌پر فراز و نشیبش فیلم‌های محبوبی مثل مجموعه «قصه‌های مجید»، «شب یلدا» و «خواهران غریب» به چشم می‌خورد نیست. «پنجاه قدم آخر» باز هم به دغدغه‌های شریف و انسانی پوراحمد در محکوم کردن سپاهی و تباهی جنگ می‌پردازد. راهی که فیلمساز با «اتوبوس شب» بنا گذاشت و اکنون بار دیگر به سراغ این موضوع می‌رود. «پنجاه قدم آخر» فیلمی متشکست و چندپاره است، چه به لحاظ ساختار روایت و چه به لحاظ لحن. فیلمنامه به شکلی آشکار و واضح فاقد مصالح کافی برای تبدیل به یک فیلم بلند داستانی است. به همین دلیل هر جاکه احساس کمبودی می‌شود - به ویژه در بخش توزیع اطلاعات لازم داستانی - فیلم به روایت راوی متکی می‌شود تا برخی اطلاعات و گره‌های مهم روایتی را به مخاطب ارائه دهد. اما در همین روایت راوی هم کاستی‌هایی اساسی به چشم می‌خورد. در میانه ارائه اطلاعات از غیر سینمایی‌ترین شیوه ممکن، ناگهان صدای راوی قطع می‌شود و فیلم با تغییر لحنی نامنتظره بار دیگر مخاطب را به مشاهده وقایع فرا می‌خواند. رفت و برگشت و تغییر لحن بارها در طول فیلم رخ می‌دهد تا جایی که ارتباط ذهنی مخاطب با آنچه روی پرده می‌بیند بارها قطع می‌شود.

«پنجاه قدم آخر» نه تنها روی سروشکل قصه و روایت متمرکز نشده بلکه‌گاه از بدیهیات پیش پا افتاده سینمایی هم به دور است. چرا هیچ یک از دیالوگ‌هایی که به زبان کردی بیان می‌شوند زیرنویس ندارند؟ چند درصد مخاطبان فیلم با زبان کردی آشنایند و می‌توانند بی‌نیاز از زیرنویس جملات را درک کنند؟ آن رقص زوربا گونه شخصیت مهندس (که بابک حمیدیان نقشش را بر عهده دارد) چرا به لحاظ اجرایی و منطقی روایت این همه سست و الکن به نظر می‌رسد؟ چرا لحن و حال و هوای فیلم به ویژه در زمان رویارویی نزدیک رزمندگان با نیروهای عراقی یاد آور فیلم‌های سطحی و ضعیف دهه ۱۳۶۰ است که دشمنان را عده‌ای ابله و نادان تصویر کرده و نیروهای خودی را نهایت رشادت و شجاعت و تیزهوشی؟ یعنی سه دهه پس از آن دوران هنوز هم سینمای ما باید با چنین خام دستی‌هایی مواجه باشد؟ آن هم از سوی فیلمسازی که به حکم کارنامه و سوابقش با زبان روایت و قصه‌گویی در سینما آشناست.

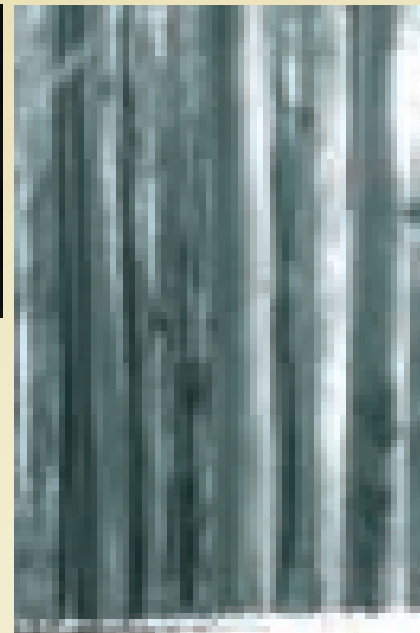
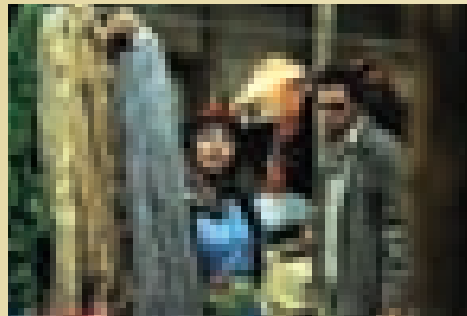
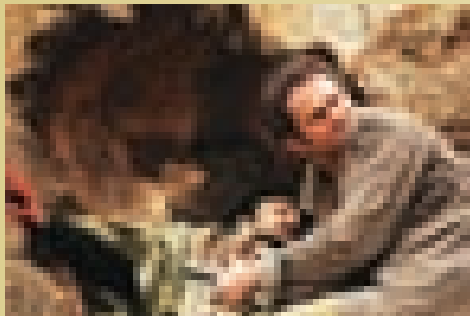
چند فراز از روند گسترش پیرنگ داستانی را باید بر شمیریم که از منطق روایت و قواعد کلاسیک و حتی ساختار شکنانه فیلمنامه نویسی به دور مانده‌اند؟ آیا روند سریع قانع شدن مهندس برای حضور در جبهه و انجام یک عملیات خطرناک به اندازه کافی پرداخت شده است؟ آیا حضور مهندس در جبهه و رویارویی‌اش با روحیات متواضع و متفاوت رزمندگان به جای آنکه تماشاگر را اقناع کند، یادآور فیلم‌های سردستی و نازل دهه اول جنگ نیست؟ زدن به قلب دشمن و از کار انداختن راداری که اهمیتی استراتژیک برای آنان دارد به همین سادگی و راحتی رخ می‌داده؟ این‌ها و هزار سؤال

کارگاه

[۴۰]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۲ تیر ماه ۱۳۹۳



دیگر باعث شده‌اند نتوانیم فیلم «پنجاه قدم آخر» را جدی بگیریم. چون خود فیلم هم مخاطبش را دستکم می‌گیرد و هیچ کوشش برای قانع کننده بودن و نزدیک شدن به واقعیت نمی‌کند.

فصل رفتن مهندس به خانه آن خانواده کرد روستایی و آشنایی‌اش با دخترک کرد چه کارکردی در داستان دارد؟ اگر نبود چه اتفاقی می‌افتاد جز اینکه قصه ته مایه‌ای عاشقانه به خود نمی‌گرفت؟ آیا به وجود آمدن رابطه عاشقانه‌ای به این قدرت می‌ام مهندس و دختر کرد به قدر کافی برای تماشاگر باور پذیر از آب درآمده است؟ همین چند دیالوگ و نشانه‌هایی از هوشمند و دانا بودن دخترک برای مهندس کافی بود تا دل ببارد؟ نقش و تاثیر پرداخت سینمایی در این گونه موقعیت‌های روایتی چیست؟

در نهایت برسیم به آن پایان بندی عافیت طلبانه و محافظه کاری که دیگر پس از بارها بازتولید در فیلم‌های مختلف رویکرد سینمای دفاع مقدس، در مخاطب دافعه ایجاد می‌کند. آیا همه فیلم‌های ما به هر قیمت ممکن باید پایانی خوش و به سامان داشته باشند؟

کیومرث پوراحمد را چه می‌شود؟ آیا او هم به مانند برخی همتایانش در سینمای ایران، به واسطه مشکلات و محدودیت‌های سالیان گذشته باید قید اعتبار و آبروی خود را به این سادگی بزنند؟ اعتبار و آبرویی که فیلم به فیلم و به قول دیالوگ تکرار شونده راوی منزل به منزل کسب شده را به این راحتی می‌توان نادیده گرفت؟ گاهی اوقات سکوت و فیلم نساختن برای کسی که فیلم ساختن را بلد است اما گویا دیگر حوصله و تمرکزش را ندارد، بهترین راهکار است.



• «پنجاه قدم آخر» باز

هم به دغدغه‌های شریف و انسانی پوراحمد در محکوم کردن سیاهی و تباهی جنگ می‌پردازد. راهی که فیلمساز با «توبوس شب» بنا گذاشت و اکنون بار دیگر به سراغ این موضوع می‌رود. «پنجاه قدم آخر» فیلمی متشتت و چند پاره است. چه به لحاظ ساختار روایت و چه به لحاظ لحن. فیلمنامه به شکلی آشکار و واضح فاقد مصالح کافی برای تبدیل به یک فیلم بلند داستانی است. به همین دلیل هر جا که احساس کمبودی می‌شود - به ویژه در بخش توزیع اطلاعات لازم داستانی - فیلم به روایت راوی متکی می‌شود تا برخی اطلاعات و گره‌های مهم روایتی را به مخاطب ارائه دهد.



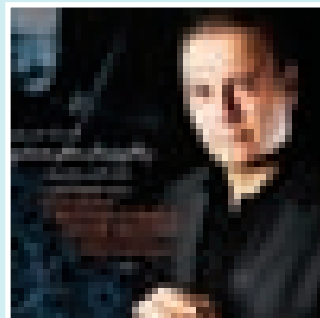
پنجاه قدم آخر

بازارچه فرهنگ و هنر

«رفتم و بار سفر بستم» با صدای علیرضا قربانی

آلبوم «رفتم و بار سفر بستم» با صدای علیرضا قربانی از سوی انتشارات آوای باربد روانه بازار موسیقی شد. اشعار این اثر از اسماعیل نواب صفا، پرویز و کیلی، بیژن ترقی، رهی معیری است و آهنگسازی توسط علی تجویدی انجام شده است. همچنین تنظیم قطعات این اثر موسیقایی به عهده کامبیز روشن روان بوده است. این اثر شامل شش قطعه است و نام بعضی از قطعات آن «رفتم و بار سفر بستم»، «بگو چه کنم»، «حق ناشناس»، «مناجات»، «دیدنی که رسوا شد دلیم» و... است.

در این اثر نادر رحیمی (فلوت)، فرشید حفطی پور (ابوا)، حسین پورمعین (کلارینت)، پدیده احرار نژاد (تار)، آذر هاشمی (سنتور)، ارژنگ صانعی (کمانچه)، کوروش بزرگ پور (تنبک/دف)، نازنین روستا، شیوا سروش، روشک کی منش (گروه آواز جمعی) و... از اعضا و نوازندگان این گروه هستند. علیرضا میرعلی نقی در مقدمه این آلبوم آورده است: آثار استاد علی تجویدی در مدتی بیش از پنجاه سال آفرینش گری مستمر در محیط موسیقی کلاسیک ایرانی شنیده شدند. برخی سازی، برخی نیز آموزش و بخش اعظم آن آوازی و با کلام، به خصوص که استاد با ادب منظوم فارسی و اشعار متقدمین انس و الفت فراوان داشت. آموزش‌های دقیق او نزد استاد صبا، خوشه چینی از استادان قدیم در منزل حاج آقا محمد ایرانی مجرد و ژرف نگری هایش در آثار دو نوازنده نغمه پرداز برجسته نسل قبل خود مرتضی محجوبی و حسین یاحقی مختصات اصلی هنر نغمه پردازی علی تجویدی را در سال‌های دهه ۱۳۲۰ سامان داد.



آلبوم «وطن» سالار عقیلی

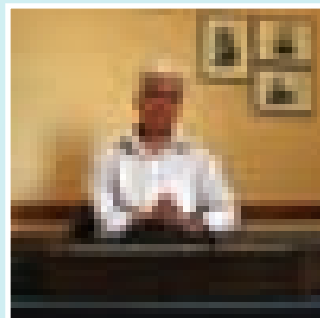
آلبوم وطن به خوانندگی سالار عقیلی و آهنگسازی نوید دهقان و اجرای گروه قمر منتشر شد. آلبوم موسیقی قمر به عنوان تازه ترین کار سالار عقیلی به آهنگسازی نوید دهقان و با اجرای گروه موسیقی قمر توسط شرکت ایران گام منتشر و به بازار آمد. در این آلبوم تصنیف بهار آمد، ساز و آواز، تصنیف بوی خوش عید، تکنوازی کمانچه ۱، تصنیف نغمه نوروزی، تکنوازی تار، تصنیف آواز کرک، تکنوازی کمانچه ۲ و تصنیف وطن عرضه شده اند. اشعار این آلبوم از سروده های شاعرانی چون حافظ، فریدون مشیری، سیاوش کسری، رهی معیری انتخاب شده است. در آلبوم وطن، بهزاد رواقی (تار)، نسیم اربابی (کمانچه)، علیرضا گرانفر (سنتور)، حسین محمد حسینی (نی)، امین گلستانی (عود)، فرهاد صفری (تنبک)، شهریار نظری (دف) و نوید دهقان به عنوان نوازنده (کمانچه) ایفای نقش کرده اند. آلبوم وطن بیستمین آلبوم رسمی سالار عقیلی است. وی تاکنون آلبوم های عشق ماند، سایه های سبز، در یای بی پایان، سعدی نامه، به نام گل سرخ، مایه ناز، عاشقی، هوای آفتاب، سالار خوانی ها، عشق دیرین، باده نوشین، یاد باد، سیوی تشنه، یار و دیار، نغمه همرازان، می تراود مهتاب، به سپیدی صلح، یار مست و به یاد من باش را منتشر کرده است.



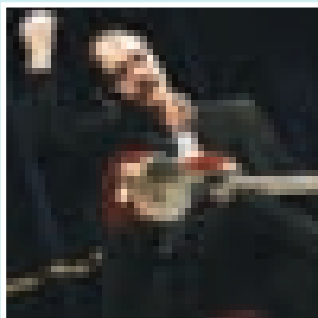
آلبوم «فردوسی و موسیقی» مجید کیانی

مجید کیانی آلبومی پژوهشی با عنوان «فردوسی و موسیقی» را که شامل بخش های مختلف صوتی، تصویری و کتاب الکترونیکی است را منتشر کرد. مجید کیانی ضمن اعلام این خبر گفت: برای تهیه این آلبوم چند نسخه معروف و معتبر از شاهنامه را بارها مطالعه کردم و ابیاتی را که درباره سازها و موسیقی وجود داشت را جدا کردم که در هر نسخه بین ۶۰۰ تا ۷۰۰ بیت پیدا کردم.

این پژوهشگر موسیقی ایرانی در ادامه افزود: این ابیات به دست آمده را از نظر واژه شناسی و موسیقی مورد بررسی قرار دادم که حاصل آن در آلبوم «فردوسی و موسیقی» راهی بازار شد. وی همچنین عنوان کرد: این آلبوم در دستگاه های سه گاه و همایون اجرا شده و از سه بخش تشکیل شده است. بخش تصویری این آلبوم حدود ۲ ساعت است و علاوه بر آن نیز از یک بخش صوتی و یک کتاب الکترونیک ۱۰۰ صفحه ای نیز تشکیل شده است. این نوازنده سنتور ادامه داد: آلبوم «فردوسی و موسیقی» یازدهمین آلبوم از مجموعه «شناخت هنر موسیقی» است که روانه بازار می کنم و در آینده ای نه چندان دور ۴ شماره دیگر از این مجموعه را به مخاطبان عرضه می کنم.



«ردیف چهارگاه» کیوان ساکت



کتاب «ردیف چهارگاه» به روایت کیوان ساکت نوازنده تار و سه تار از سوی انتشارات تصنیف منتشر شد. کیوان ساکت، نوازنده تار و سه تار درباره این اثر به هنرآنلاین، گفت: این اثر یک جلدی و دارای ۱۲۰ صفحه است و جنبه آموزشی دارد. ساکت با اشاره به اینکه به طور کلی ردیف‌های قدیمی هرچند ارزشمند هستند، اما امروزه به دلایل مختلف قابلیت اجرای صحنه‌ای را ندارند، گفت: به همین دلیل تصمیم گرفتم ردیفی را بنویسم که قابلیت اجرای صحنه‌ای را داشته باشد.

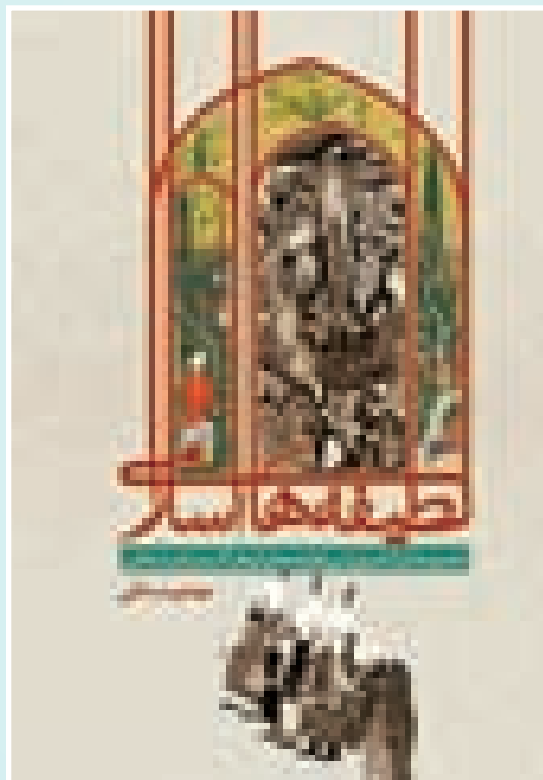
این نوازنده خاطرنشان کرد: ردیف‌های قدیمی و سنتی موسیقی ایرانی با تمام ارزش و احترامی که برای آن‌ها قائل هستیم به عنوان میراث به جا مانده از نیاکان ما است که امروزه جنبه عملی و کاربردی خود را در بسیاری از موارد از دست داده‌اند. کیوان ساکت افزود: با توجه به تحولات قرن اخیر و تغییرات مناسبات اجتماعی، فرهنگی، سیاسی، اقتصادی جامعه لزوم تدوین یک ردیف جدید با استفاده از تمام پارامترها و جزئیات ردیف‌های قدیم و حفظ اصالت آن ناگزیر به نظر می‌رسید، زیرا ردیف‌های قدیمی با تمام ارزش و اعتباری که برای آن‌ها قائل هستیم، به دلایل ذکر شده خاصیت کاربردی خود را در آلبوم‌ها، کنسرت‌ها، گردهمایی‌ها دارا نیست. این نوازنده سه‌تار در ادامه گفت: به همین دلیل سال‌هاست فقط به عنوان یک رپر توار آموزشی از آن استفاده می‌شود و همین دلایل بود که استاد صبا، شهنازی، پایور را تشویق به تدوین و نوشتن یک ردیف تازه در زمان خود کرد.

«لطیفه‌های اسلامی» منتشر شد

کتاب لطیفه‌های اسلامی، گزیده‌ای از جذاب‌ترین و شیرین‌ترین لطیفه‌ها و طنز نوشته‌های فرهنگ و تمدن اسلامی است و بخشی از آن به لطیفه‌هایی درباره ماه مبارک رمضان اختصاص دارد. کتاب «لطیفه‌های اسلامی» به قلم حجت الاسلام مهدی مسائلی توسط انتشارات تیسرا چاپ و روانه بازار نشر شده است. این کتاب گزیده‌ای از جذاب‌ترین و شیرین‌ترین لطیفه‌ها و طنز نوشته‌های فرهنگ و تمدن اسلامی است که با رجوع به کتب و منابع گوناگون فرهنگ و ادب اسلامی گردآوری و در سه فصل تنظیم شده است و فصل سوم آن به طنزهای مرتبط با آموزهای دینی اختصاص دارد. یکی از پر بسامدترین موضوعاتی که در این کتاب لطیفه‌ها را به خود اختصاص داده است موضوع ماه مبارک رمضان و روزه‌داری است که در ادامه چند مورد از این لطیفه‌ها می‌آید:

۱. مردی صحرانشین از علماء شنیده بود که ثواب روزه‌ی روز عرفه معادل یک سال است. پس روز عرفه تا ظهر روزه گرفت و سپس افطار کرد و چون ماه رمضان شد، دیگر روزه نگرفت. به او گفتند: چرا روزه نمی‌گیری؟ گفت: من نصف روز عرفه را روزه گرفتم که معادل روزه گرفتن شش ماه اول سال است و ماه رمضان هم داخل در آن شش ماه اول بود.

۲. عده‌ای در مورد شخصی تحقیق می‌کردند، از فردی که او را می‌شناخت، پرسیدند: آیا فلاتی نماز می‌خواند؟ آن شخص گفت: من روزه خوردنش را دیده‌ام، اما راستش را بخواهید نماز خواندنش را ندیده‌ام. ۳. گبری مسلمان شد، اما روزه گرفتن برای او خیلی سنگین بود؛ لذا داخل سرداب منزلش شد و روزه خود را افطار کرد. مشغول غذا خوردن بود که فرزندش صدای او را حس کرد و گفت: کیست؟ پدرش در جواب گفت: پدر بدبخت تو است که دارد نان خودش را می‌خورد و از مردم می‌ترسد.



بازارچه فرهنگ و هنر

مفاهیم اساسی طراحی در «اندیشه طراحانه»

کتاب «اندیشه طراحانه» پوستر، طرح های بسته بندی، پیکتوگرام، کارت ویزیت، لوگو، صفحه بندی، تصویرسازی ها، بروشور، تناسبات در طراحی، شکل ها در طراحی، جلد کتاب و مجلات را که توسط هنرمندان نامدار طراحی شده اند همراه با تجزیه و تحلیل این آثار به تصویر کشیده و مفاهیم اساسی اندیشه طراحانه را به صورتی کلی مطرح می کند. کتاب «اندیشه طراحانه» نوشته گوین امبروز و پل هریس با ترجمه حسین شهرابی روانه بازار نشر شد. این کتاب با پوستری از «فوترو» آغاز شده است که در آن لوگوی فست فود مشهوری را تصرف کرده و آن را با شبیه کردن به بنای کلیسا یا تاج اسقف ها در متن تشکیلات مذهبی قرار داده است. این تصرف ویژگی ها و طرح رنگی برند فست فود را به این متن جدید انتقال می دهد و چنین تداعی می کند که نهادهای مذهبی به برندهای عظیم بین المللی با قدرت بازاریابی وسیع شباهت دارند که نگرش مردم به کمپانی های بزرگ و مذاهب را به چالش می کشد.

در مقدمه این کتاب می خوانیم: «کارهای متفاوت مستلزم به کارگیری فرآیندهای اندیشه و تکنیک های متفاوت است تا ایده های خلاق طراحی با هدف نهایی ارائه اطلاعات به بهترین شکل ممکن برای برقراری ارتباط موثر با مخاطب، توسعه یافته و به پیش برود. این کتاب ساختاری برای فرآیند طراحی پدید می آورد که به طراح کمک می کند از مرحله خلق ایده ها یا مفاهیم به تولید و مرور نهایی کار برسد تا درک کامل مفاهیم ارائه شده در کتاب «اندیشه طراحانه»، همواره به دانش مهارت های طراحی مرتبط با تایپوگرافی، فرمت، رنگ، شبکه بندی و تصویر، طراح را به ابزارهایی قدرتمند مسلح می کند تا خلاقیت های شگرفی را به کار گیرد.



لطیفه ها از کجا می آیند؟

کتاب «لطیفه ها از کجا می آیند» با اینکه در سال ۸۴ منتشر شده است اما به راحتی ذیل «ادبیات پشت پرده» قرار می گیرد.

«لطیفه ها از کجا می آیند» عنوان کتابی است از احمد اخوت که چاپ اول آن برمی گردد به ۹ سال پیش. اما در این ۹ سال چند مطلب دیده اید که به این کتاب اشاره کرده باشند؟ چند بار این کتاب به واسطه مطالب منتشر شده در جراید توجه شما را به خود جلب کرده است؟ این در حالی است که باید بدانید احمد اخوت در این کتاب دست روی موضوعی گذاشته است که حساسیت برانگیز و پر اهمیت است. به تمام این ها اضافه کنید این موضوع را که میزان کتاب هایی که «لطیفه» را دست مایه تحقیق خود قرار داده اند، بسیار کم است. این کتاب را نشر قصه در ۱۰۰۰ نسخه منتشر کرد که حالا هم معلوم نیست این ۱۰۰۰ نسخه به تمامی فروش رفته است یا خیر. و اما در اهمیت «لطیفه» بد نیست این گفته سقراط و تفسیر اخوت را بخوانیم: «سقراط گفت: هر چیزی را به منظوری ساخته اند. کار چکش کوفتن میخ و وظیفه ی اره بریدن چوب است. آسیا را برای آرد کردن درست کرده اند. وظیفه لطیفه خنداندن مردم است و باید خنده دار باشد.

لطیفه مانند فلسفه کارش را با چیزی به ظاهر ساده و پیش پا افتاده که ارزش سخن گفتن ندارد آغاز می کند و با چیزی بسیار پیچیده و گاه نقیضه آمیز به پایان می برد که کمتر کسی آن را باور می کند. کلیشه های زندگی و زبان را در برابر چشمان ما می گذارد و نگاهی تازه به آن می اندازد. حکایت آن مسافر است که شبی سوار بر اتوبوس بی شهری نصف شب بیدار شد و دید همه ی مسافرها خواب اند و فقط راننده مشغول رانندگی بیدار است. ناراحت داد کشید: آی مردم، همه که خوابیدید پس این آقای راننده برای کی رانندگی می کند. این نگاه تازه ای به جهان نیست؟»



نگاهی به رد کاریت فیلم جدید رضا عطاران

پشت پرده!

عطاران از جمله بازیگرانی است که کارش را بلد است و به خوبی موفق شده است، خود در دل تمامی اقشار جامعه جا کند و سرچشمه این علاقه هم با نمکی شخصیت حقیقی خود اوست که فیلم‌ها را نیز تحت تاثیر قرار داده است. رضا عطاران چندی قبل با فیلم «طبقه حساس» مهمان سینما بود که فروش خوبی داشت اما فیلم خوبی نبود و اخیراً نیز «فرش قرمز» را با خود از فرانسه به سینماهای ایران آورده است.

داستان فیلم

یک بازیگر خرده پای تئاتر و سینما (رضا عطاران) به منظور ملاقات با استیون اسپیلبرگ و ارائه یک فیلم‌نامه به او، جهت ساخت فیلم سینمایی براساس آن، تصمیم می‌گیرد به جشنواره فیلم کن که در کشور فرانسه برگزار می‌شود، سفر کند تا بتواند در آن‌جا با اسپیلبرگ دیدار داشته باشد اما این سفر در دره‌هایی برای او به همراه دارد.

به خاطر این ایده باید رضا عطاران را تحسین کرد. کارگردانی که نشان داد برای رسیدن به هدف خود، بسیار خلاق تر و خوش فکرتر از هم صنفان خود است اما دقیقاً همین دلیل تحسین را هم باید نقد کرد، چرا که بسیار بی‌برنامه و غیر حرفه‌ای ایده خود را استفاده کرده است، مثلاً وقتی که شخصیت اصلی از بی جایی جلوی فرش قرمز جشنواره کن می‌خوابد، داستان اصلی ضد قصه می‌شود.

مستند یا فیلم؟!

نصف داستان روایتی است که پیش بینی نشده و حاصل موقعیت‌های لحظه‌ای است که عطاران

فیلم می‌توان دید، طنز بصری مثل صحنه‌ای که عطاران در خیابان با یک تصویر تبلیغاتی مستهجن مواجه می‌شود و یا به همراه بردن تن ماهی! طنز کلامی هم مثل انتقاد از آنجلینا جولی در انتخاب فیلم‌هایش و یا صحبت با خانم فرانسوی در مترو و گفت و گوی واقعی و بی‌واسطه با جیم جارموش که انصافاً صحنه خنده‌داری را رقم زده است. و تیتراژ ابتدایی این فیلم که به شروع حال و هوای این فیلم بسیار کمک می‌کند و بسیار جذاب است.

فروش

رد کاریت بسیاری از رکوردها را شکست و سینماها را از کساد در ماه رمضان در آورد. مثلاً در یک روز در سینماهای مشهد بیش از ۱۲ میلیون فروش داشت و در یکی از سینماهای تهران نیز در حدود ۱۵ میلیون فروخت. اگر نگاهی به هشت فیلم اخیر عطاران به عنوان بازیگر بیاندازیم فیلم‌هایش کم‌تر از یک میلیارد فروش نداشته‌اند و «رود آقایان ممنوع» حتی به ۵ میلیارد تومان هم رسید، از همین رو بعید نیست رد کاریت هم چند میلیاردی شود.

خلاصه این که

رد کاریت (فرش قرمز) فیلمی است مبتنی بر طنزهای شخصیتی رضا عطاران که گاهی لوس هم می‌شود، ایده این فیلم بسیار عالی است اما رضا عطاران از اجرای آن به خوبی بر نیامده و ضعف‌های مشهودی دیده می‌شود اما اگر صرفاً جهت خندیدن و لذت بردن از شوخی‌های رضا عطاران به سینما می‌رود، نمی‌توانید اشکال زیادی به فیلم بگیرید و احتمالاً از آن خوش‌تان می‌آید. راستی به علت فیلم‌برداری در فرانسه، در گوشه و کنار فیلم علی‌رغم سانسور گلدرشت، باز هم صحنه‌های منشوری به چشم می‌خورد!

به خوبی از پس آن بر آمده است اما آن قدر از هم گسیخته و گاهی مستندوار در کنار هم قرار گرفته‌اند که بیننده گیج می‌شود و شاید به خوبی با فیلم ارتباط نگیرد. شخصیت پردازی کاراکتر ایرانی مقیم فرانسه هم بسیار ضعیف است، یک دفعه وارد قصه می‌شود و به همان صورت هم از داستان بیرون می‌رود. عطاران در آن بازیگر ساده در ظاهر حرفی برای گفتن ندارد اما دیالوگ‌های آن‌ها پیام‌های اخلاقی بسیاری را در خود داشت که باز هم قربانی از هم گسیختگی فیلم شده است. به قسمت‌های آخر فیلم که می‌رسیم پیام‌های فیلم از گفتاری به بطن فیلم انتقال می‌یابد، مثل دف زدن و گدایی عطاران و یا حتی انداختن پرچم ایران بر روی خودش که آنقدر ساده و تیز روایت شده است که اصلاً حس همزاد پنداری را انتقال نمی‌دهد. استناد حرف‌ها صحبت‌های خود رضا عطاران است که گفته است: سادگی عنصر اساسی تولید فیلم «رد کاریت» است، یکی از دلایل کاربرد این سادگی نزدیک شدن به همان وجه مستند و اسنادی فیلم است که برایم خیلی مهم بود. در مقابل سعی کردیم با حداقل وسایل ضروری مثل دو دوربین ۵۰ و یک پایه دوربین و تجهیزات معمول و مرسوم صدا کارمان را انجام دهیم

صحنه‌های طنز و بازمه

استفاده از انواع طنز به صورت پراکنده را در این

فلامک جنیدی در گفتگو با «کالسه سبز»:

آدم سختگیری در سفر نیستم

◀ علی اکبر دهبان

◀ در مسافرت چگونه برای خودتان برنامه ریزی می‌کنید و به چه مکان‌هایی می‌روید؟

واقعیتش این است که هر سفر ویژگی‌های خاص خودش را دارد. خیلی از افراد زمانی که به سفر می‌روند بیش از هر چیزی علاقه دارند موزه‌های آن شهر را ببینند اما متأسفانه من خیلی اهل این گونه مکان‌ها نیستم؛ البته شاید در آخر سری هم به این گونه مکان‌ها بزنم اما جزو برنامه‌های اصلی من نیست. اما چیزی که بیش از همه برای من اهمیت دارد اتمسفر کلی شهر است و برای شناخت این فضا خلق و خوی مردمانش علاقه‌مند هستم که بیش از همه پیاده روی‌های طولانی در شهر داشته باشم تا برخورد مردم و آداب و رسومشان را بهتر بشناسم.

◀ اصولاً به سفر کردن علاقه‌مند هستید یا اگر براساس اتفاقی پیش آمد به جایی برای مسافرت می‌روید؟

شخصاً به سفر بسیار علاقه دارم و در هر فرصت مناسبی دوست دارم به مسافرت بروم. اما به دلیل شرایط کاری‌ام هماهنگ کردن این موضوع برایم بسیار سخت است یا باید در گیر پروژه‌ای نباشم و یا اینکه کاری را کنسل نمایم که برایم بسیار مشکل است. در نتیجه تعداد زیادی از سفرهایم کنسل می‌شود.

کارتان می‌روید برای شما می‌تواند حکم همان

◀ آیا سفرهایی که به دلیل مسافرت را داشته باشد؟

بدهم. برخی فکر می‌کنند که ما چون به مختلف می‌رویم برای ما حکم همان سفر این گونه نیست از طرفی بنده کارهایی را

بگذارید این گونه جوابتان را
دلیل کارمان به شهرستان‌های
را دارد در صورتی که اصلاً



فلامک جنیدی، متولد سال ۱۳۵۱ و اصالتاً مشهدی است. دو خواهر و یک برادر دارد. زمانی که سوم دبیرستان بود تصمیم گرفت بازیگر شود در نتیجه وارد دانشگاه شد و در رشته نمایشنامه‌نویسی درس خواند. مخاطبین در مجموعه «جنگ ۷۷» اولین بار او را دیدند و از آن به بعد وی جزو معدود بازیگران زنی شد که در عرصه کارهای کمدی به خوبی شناخته شد.

مجموعه‌های «جایزه بزرگ»، «بیخشید شما»، «شب‌های برره» و «بدون شرح» بخشی از کارهای طنز تلویزیونی وی می‌باشد. بازی جنیدی در فیلم سینمایی «ورود آقایون ممنوع» جزو بهترین بازی‌های او در یک نقش بسیاری جدی است.

فلامک جنیدی به دلیل اینکه با رامین ناصر نصیر در دانشگاه همکلاسی بود از طریق وی به مهران مدیری معرفی شد و از آن پس راهش را در این مسیر ادامه داد.

◀ خودتان تا به حال به کسی سفر هدیه داده‌اید؟

سفر هدیه دادن بسیار عالی است. راستش را بخواهید دوست داشته‌ام که من هم سفر هدیه بدهم اما در دنیای امروز اگر بخواهی همچنین کاری را انجام دهی باید با افراد هماهنگ کنی و ببینی که اصلاً وقت دارند که به آن سفر بروند یا خیر و از طرفی هم اگر آن را مطرح کنی دیگر حالت هدیه بودنش از بین می‌رود.

◀ برا شما سفرهایی که در دوران کودکی داشتید لذت بخش‌تر بوده است یا سفرهایی را که در دوران جوانی رفته

اید؟

خیلی آدمی نیستیم که گذشته را از حال تفکیک کنم به این معنی که جزو افراد که نوستالژی برای شان جذاب است نیستیم که دائم با یاد و خاطره گذشته زندگی کنیم. اکثر آدم‌ها دوست دارند به دوران کودکی برگردند و یا خاطرات آن دوره را مرور می‌کنند اما من خیلی درگیر این نوع طرز فکر نیستیم. اکثر سفرهایم خوب بوده و هر کدامشان به نوعی جذابیت داشته‌اند اما حسرتی که در دل دارم این است که همیشه فکر می‌کنم تعداد سفرهایی که با پدر و مادرم رفته‌ام بسیار کم بوده است و در حال حاضر که دیگر آن‌ها را کنارم ندارم همیشه افسوس می‌خورم.

◀ آیا در سفر با برنامه مشخصی پیش می‌روید و نسبت به آن

سختگیری می‌کنید؟

اصلاً در سفر آدم سخت‌گیری نیستیم چون مهم‌ترین چیز در سفر برایم این است که آرامش داشته باشم. حتماً نباید خودمان را بکشیم که تمام مکان‌های دیدنی را ببینیم و استرس به خودمان وارد کنیم. داشتن آرامش در سفر برایم بسیار مهم است.

◀ از اینکه مردم شما را می‌شناسند و در هر جایی دوست

دارند ابراز علاقه کنند همراهانتان اذیت نمی‌شوند؟

زمانی که شما به عنوان یک هنرپیشه وارد شهری می‌شوید و کسی را هم در آنجا نداری احساس غریبگی نمی‌کنید چون مردم شما را می‌شناسند و این احساس بسیار عالی است اما همیشه نگران همراهانم هستم چون وقتی من مورد لطف مردم قرار می‌گیرم ممکن است آن‌ها حوصله‌شان سر برود و همیشه هم می‌ترسم همراهانم عصبانی شوند و مرا بگذارند و بروند. اما خدا را شکر دوستانی که به امثال بنده لطف دارند خودشان مواظب هستند که اتفاقی نیفتد که باعث ناراحتی من و اطرافیان می‌شود.

که در شهرستان باشد را خیلی قبول نمی‌کنم و مورد تاییدم نیستند چون در آنجا نمی‌توانم استراحت و تمرکز لازم برای پرداخت نقشم را داشته باشم و تمام انرژی‌ام به هدر می‌رود.

◀ در سفر ابتدا از مکان‌های مدرن دیدن می‌کنید یا سنتی؟

دوست دارم ابتدا از مکان‌های سنتی‌اش دیدن کنم و بعد از آن به سراغ فروشگاه‌های مدرن بروم. انرژی فضاهای سنتی سریع‌تر منتقل می‌شود. البته شاید تعجب برانگیز باشد من جزو خانم‌هایی نیستم که خیلی اهل خرید باشم. در سفرهایم با یک کوله می‌روم و با یک کوله هم می‌آیم خیلی در میزان حجم و اندازه بارم تغییری ایجاد نمی‌شود. فقط برای دو خواهرزاده‌هایم تا جایی که می‌توانم سوغاتی می‌آورم.

◀ چه چیزی در تمام سفرهایتان برای شما در

اولویت است؟

در سفرهایم یک چیز را همیشه دوست دارم و آن هم امتحان کردن غذاهای ملیت‌های گوناگون است که حتماً با تحقیق تلاش می‌کنم بهترین مکان را برای امتحان کردن غذاها بیابم و به آنجا بروم.

◀ همسفر خوب به نظر شما به چه کسی

می‌گویند و باید چه ویژگی‌هایی داشته باشد؟

در یک کلام جواب شما را می‌دهم خوش سفر باشد. از نظر من هم فرد خوش سفر کسی است که اگر عادت‌های کمی تغییر کرد سخت نگیرد و اصولاً با اتفاقات پیش آمده به راحتی برخورد نماید و به سرعت اعصابش خورد نشود و پرخاشگری نکند و البته حس کنج‌کاو در سفر باعث لذت بخش‌تر شدن آن خواهد شد.

◀ آیا تا به حال از طریق جایی برای رفتن به

سفری دعوت شده‌اید؟

یکی دوبار برایم پیش آمده ولی نتوانستم به دلیل درگیر بودن مسائل کاری بروم.



• هر سفر ویژگی‌های خاص خودش را دارد. خیلی از افراد زمانی که به سفر می‌روند بیش از هر چیزی علاقه دارند موزه‌های آن شهر را ببینند اما متأسفانه من خیلی اهل این گونه مکان‌ها نیستم؛ البته شاید در آخر سری هم به این گونه مکان‌ها بزنم اما جزو برنامه‌های اصلی من نیست.

• برخی فکر می‌کنند که ما چون به دلیل کارمان به شهرستان‌های مختلف می‌رویم برای ما حکم همان سفر را دارد در صورتی که اصلاً این گونه نیست از طرفی بنده کارهایی را که در شهرستان باشد را خیلی قبول نمی‌کنم و مورد تاییدم نیستند چون در آنجا نمی‌توانم استراحت و تمرکز لازم برای پرداخت نقشم را داشته باشم و تمام انرژی‌ام به هدر می‌رود.

نگاهی به فیلم «برف» ساخته مهدی رحمانی

«برف» فیلمی ساده، سطحی و متوسط

حمید سلیمی



در انتهای فیلم «زیر پوست شهر» ساخته درخشان رخشان بنی اعتماد، طوبا خانم با بازی حیرت انگیز گلاب آدینه سوال مهمی می‌پرسد: این فیلما رو به کی نشون می‌دین؟ این سوالی است که بسیاری از فیلمسازان امروز سینما ما باید به آن پاسخ بدهند. از جمله، کارگردان محترم فیلم «برف».

«برف» یکی دیگر از انبوه فیلم‌های آپارتمانی - تک لوکیشنی سال‌های اخیر سینمای ماست، یکی دیگر از فیلم‌هایی که اصل تنوع لوکیشن را حذف کرده و به تعدد شخصیت به عنوان جذابیت جایگزین فکر کرده است. «برف» فیلمی است بدون داستانی خطی، با موقعیتی که در عرض رشد می‌کند و شخصیت‌هایی که قرار است با تغییرات خود مخاطب را از نقطه شروع به باور و یقینی تازه در انتهای داستان برسانند. اما آیا فیلمنامه، کارگردانی و بازی بازیگران در این مسیر موفقند؟

بزرگ‌ترین مشکل ساختاری فیلمنامه «برف» ریتم است. حذف ساختار کلاسیک سه پرده‌ای و چینش سکانس‌ها با استفاده از قواعد روایت پست مدرن مینی مال، کاستن از دانسته‌های مخاطب و ریزش قطره چکانی اطلاعات و پردازش شخصیت‌ها با ایجاد موقعیت‌های لبریز از تنش و واکنش‌های آن‌ها در این موقعیت‌ها، برخی از ترفندها و شیوه‌های روایی استفاده شده در متن فیلمنامه «برف» است. با این وجود ریتم کند، بدون پیشرفت و تکرار شونده فیلمنامه در کنار ناتوانی نویسنده در به اوج رسانیدن تنش‌ها - گرچه برخی از بهترین سکانس‌ها در اجرا نابود شده‌اند - و نیز فقدان شخصیتی فاعل و پیش برنده و اصرار به انفعال عمومی ساکنین خانه سبب شده مخاطب هیچ‌گونه درگیری عاطفی مثبت یا منفی با شخصیت‌ها پیدا نکند. فیلمی که داستان خاصی را تعریف نمی‌کند و شخصیت‌های جذابی هم ندارد، عملاً با داستانی خالی با

بیننده روبرو می‌شود. فیلمنامه مثل بیشتر فیلمنامه‌های سینمای ایران بر پایه ایده‌ای نگاشته شده که آشکارا برای یک فیلم سینمایی کافی نیست، در نتیجه نویسنده برای پر کردن حفره‌های زمانی و ساختاری ناچار به خلق داستانتک‌ها روی می‌آورد و آدم‌هایی را وارد قصه می‌کند که نه تنها به پیشبرد قصه کمک نمی‌کنند بلکه با ایجاد وقفه و سکت، ریتم کند فیلم را کندتر هم می‌کنند.

فیلم حتی در پاسخ دادن به سئوالات منطقی هم ناتوان است. مثلاً خانه‌ای که به عنوان لوکیشن فیلم نشان داده شده، ارزشی بسیار بیشتر از آن دارد که نتواند مشکل این خانواده را با بانک حل کند. مخاطب هرگز از ابعاد مشکلات مالی مجید خبردار نمی‌شود و وضوح چندان دربارۀ روابط و جایگاه شخصیت‌ها در بطن این زندگی دیده نمی‌شود. حذف کامل پدر و تبدیل شدن او به جلیل جلیل گفتن‌های مادر، سبب شده یکی از قطب‌های مهم داستان عملاً بدل به یک اسم شود و فرصت ایجاد تنش‌های دراماتیک بیشتر و بیشتر از بین برود. رابطه وحید و سارا عملاً در دیالوگ بازگشایی می‌شود و نمود بیرونی ندارد و سئوالاتی که رابطه امید و خاطره ایجاد می‌کند به بدترین شکل و با روتین‌ترین ترفندهای نمایشی بازگشایی می‌شود، و...

اما واقعاً تنها مشکل «برف» فیلمنامه نیست. حسین مهکام به مدد هوش والایی که دارد در نهایت با خلق چند سکانس دلچسب - از جمله آمدن زن عضو موسسه خیریه و محاکمه علنی اما زیرپوستی مادر - تأثیرگذاری نسبی قلم خود را حفظ می‌کند. ضعف بزرگ فیلم در اجرا نمایان می‌شود، جایی که نه کارگردانی می‌تواند ضعف‌های متن را پوشش دهد و نه بازیگران آنقدر درخشانند که مخاطب را از توجه به کاستی‌ها منصرف کرده و به هنرنمایی خود مجذوب کنند. دکوپاژ بسیار ساده و گاه نادرست فیلم در کنار دوری کردن عجیب کارگردان از استفاده بصری از ویژگی‌های لوکیشن سبب شده فیلم عملاً فاقد ویژگی‌های زیبایی‌شناسانه سینمایی باشد و بدل به یک تله

فیلم حتی در پاسخ دادن به سئوالات منطقی هم ناتوان است. مثلاً خانه‌ای که به عنوان لوکیشن فیلم نشان داده شده، ارزشی بسیار بیشتر از آن دارد که نتواند مشکل این خانواده را با بانک حل کند. مخاطب هرگز از ابعاد مشکلات مالی مجید خبردار نمی‌شود و وضوح چندان دربارۀ روابط و جایگاه شخصیت‌ها در بطن این زندگی دیده نمی‌شود.

کارگاه

[۴۸]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۲ تیر ماه ۱۳۹۳



فیلم خوب و یک فیلم سینمایی معمولی شود. برای نمونه کافی است توجه کنیم به ناتوانی کارگردان در معرفی فضاهای خانه، غیر از سالن بزرگ اصلی. نه اتاق امید به درستی معرفی می‌شود، نه اتاق سارا و نه دخمه‌ای که مجید خود را در آن حبس کرده کارکردی دراماتیک می‌یابد.

بازی بازیگران هم چندان غافلگیرکننده نیست. غیر از محمدرضا غفاری که در ادامه روند رو به پیشرفت خود اینجا هم موفق می‌شود چندگانگی شخصیتی را که بازی می‌کند به خوبی به نمایش بگذارد، بقیه در حال تکرار تیپ‌های آشنای همیشگی خود هستند. مینا ساداتی هرگز به عنوان دختری جوان و بازیگوش پذیرفتنی نیست، رویا تیموریان فراتر از نقش کلیشه‌ای مادر ایرانی رفتار نمی‌کند و افشین هاشمی هم همچنان مقابل دوربین بدل به بازیگر بدی می‌شود که نسبتی با بازیگر نخبه تئاتر ما ندارد. بازی آناهیتا افشار به رغم شروع دلچسبی که دارد، در ادامه بدل به کاریکاتوری از بازیهای باران کوثری می‌شود، و امیدواری‌ها را از بین می‌برد! «برف» یک فیلم متوسط است، فیلمی ساده و سطحی که بدون در نظر گرفتن نیازهای مخاطب سینما ساخته شده و بیشتر برای پخش در یک بعدازظهر جمعه از شبکه یک تلویزیون مناسب است. با ساخت و عرضه چنین فیلم‌هایی، نه تنها کمکی به سینمای مستقل نمی‌کنیم که روند فیلمسازی بدون بودجه‌های دولتی را هر روز بدون بازده‌تر و بیهوده‌تر جلوه می‌دهیم.



پریوش نظریه هنرپیشه سریال «مدینه»:

اصول اخلاقی مدینه ثابت و بدون تغییر بود

«آیا اخلاق گرایی مدینه در جامعه‌ای که به اخلاق چندان بهایی داده نمی‌شود باعث تنش او با جامعه نمی‌شود؟

بله، در سریال دقیقاً چنین اتفاقی رخ می‌دهد و مدینه بر سر پایبندی به یک سری از اصول است که با اطرافیان‌ش دچار درگیری می‌شود و خیلی طبیعی است که آدم‌های دیگر نیز باید به این اصول و اخلاق پایبند و مقید باشند. آدم‌ها در شرایط سخت و دشوار واکنش‌های متفاوتی بروز می‌دهند و اخلاق گرایی را فراموش می‌کنند. برای مدینه اصول اخلاقی ثابت و بدون تغییر و تفسیر است.

«مدینه در شرایط سختی که دچارش می‌شود چه تغییر و تحولاتی پیدا می‌کند؟

تغییراتی که برای خیلی از آدم‌های دیگر می‌تواند رخ بدهد. سعید نعمت‌الله با هوشمندی حین نوشتن فیلم‌نامه به سمت قهرمان‌سازی نرفته است. بلکه آدمی را ترسیم کرده که شامل تمام نقاط ضعف و قوت انسانی است و تلاش می‌کند نقاط قوتش را پررنگ‌تر کند.

«آیا مدینه شخصیت خاکستری دارد؟

مدینه دارای ویژگی‌های شخصیتی است که جاهایی بر اثر مصائب زندگی به اصطلاح کم می‌آورد و شاید اشتباهاتی هم مرتکب بشود.

«در جاهایی بانسل جوان‌تر مثل هانی و بهمن دچار اختلاف عقیده می‌شود؟

ریشه اصلی این اختلافات به دلیل فاصله سنی آن‌ها است. مدینه در ارتباط با جوان‌ها دچار تنش حاد و جدی نمی‌شود. باید در نظر داشت دیدگاه‌های اخلاقی نسل جوان دارای تغییراتی نسبت به گذشته شده است و جامعه در این تغییرات بی‌تقصیر نیست و بی‌هویتی بین نسل جوان زیاد شده است.

«بر اساس چه شرایطی در اولین کارمناسبتی کارنامه کاریتان بازی کردید؟

نقش، نقش خوب و کاملی بود و نویسنده و کارگردان درجه یک و توانایی پشت ساخت «مدینه» حضور داشتند. آدم‌هایی که کارشان را بلد بودند و می‌دانستند باید چه کاری را بسازند. پس زمینه کاری سیروس مقدم واقعاً درخشان است و اغلب کارهای ماندگار و درخشان تلویزیون را سیروس مقدم در این سال‌های اخیر ساخته است.

«آیا با فیلم‌نامه کاملی در ابتدا روبه‌رو بودید؟

نه، در حدود شش قسمت متن نوشته سریال در شروع آماده بود و از سبک نوشتار و فضای فیلم‌نامه خوشم آمد.

«به نظر شما نوع نگاهی که در شخصیت‌پردازی زنان در سریال «مدینه» انجام شده چقدر می‌تواند برخلاف تصویر رایج و کلیشه‌ای در سریال‌های تلویزیونی باشد؟

مسائلی وجود دارند که باعث پررنگ شدن کلیشه‌ها می‌شوند. زنی که قرار است در سریال‌های تلویزیونی نشان داده شود، طبق یک قانون نانوشته باید حتماً چادری باشد. طبق همین قانون نانوشته همه شخصیت‌های زنان تلویزیونی باید یک شکل باشند و اگر زنی لباس رنگی بر تن داشته باشد نقش منفی کار است. کل بازیگران زن سینما و تلویزیون بازیشان محدود به یک قاب از چهره‌شان و دو میچ دست شده است. البته هیچ مخالفتی با چادر ندارم. اما نگاه کلیشه‌ای ارزش‌های چادر را کم رنگ می‌کند. ممکن است زنی در یک قصه آدم خوب و مثبتی باشد و پوشش او هم چادر نباشد. باید این دیدگاه‌ها را وارد ساختار سریال‌ها کرد.

«برای مخاطبی که زنان را با انواع و اقسام پوشش‌های مختلف در جامعه می‌بیند این نوع برخورد دوگانگی به وجود می‌آورد؟

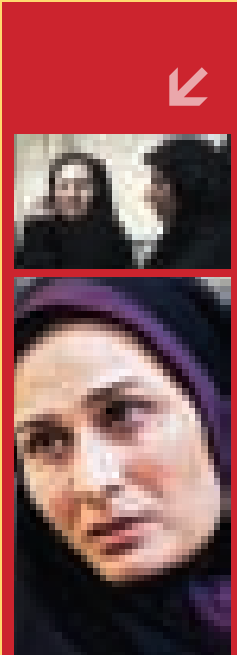
بله، تماشاگر با این پرسش در ذهنش روبه‌رو می‌شود که آیا یک زن با مانتو و روسری نمی‌تواند آدم خوب و متعهدی باشد؟

«شما با این محدودیت‌ها در ایفای نقش‌تان چگونه کنار آمدید؟

چاره‌ای نیست. باید من بازیگر در میان پیشنهادات کار بهتر را قبول می‌کنم. در گذشته کارهای خوب سینما بیشتر بود و بیشتر در سینما فعالیت می‌کردم. الان وضعیت تغییر پیدا کرده است و کیفیت برخی از فیلم‌های سینمایی از کارهای تلویزیونی پائین‌تر است. به همین دلیل من بازیگر به سمتی می‌روم که کار بهتری را بازی کنم.

«آیا مدینه را می‌توانیم زنی معتقد و مومن بدانیم؟

مدینه زنی اخلاق‌گرا است و اخلاق گرایی‌اش باعث می‌شود که هر چیزی را با دید انسانی نگاه کند.



پریوش نظریه‌که با سریال «مدینه» میهمان ماه رمضان خانه‌های ایرانی است؛ می‌گوید در عرصه بازیگری همیشه سعی می‌کند که بهترین فیلم‌نامه را انتخاب کند.

نظریه با بازی در نقش زنی می‌انسال به عنوان شخصیت محوری سریال «مدینه» بازی قابل تحسینی از خود ارائه می‌کند. پایگاه خبری هنرآنلاین با نظریه درباره این حضور و ویژگی‌های نقش «مدینه» گفت‌وگویی انجام داده که بخش‌هایی از آن را با هم می‌خوانیم.

کارگاه

[۵۰]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۲ تیر ماه ۱۳۹۲

سلامت

◀ شما چه مزاجی دارید؟

◀ ترویج صلح و انسانیت از طریق سفر

◀ تغذیه در سفرهای تابستانی

◀ فرهنگ رانندگی و رعایت فاصله ایمنی

◀ حقوق همسفر بر همسفر



آنچه باید در مورد مزاج خود بدانید

شما چه مزاجی دارید؟

دکتر حسین روازاده



کلمه مزاج برای همه ایرانیان نام کاملاً آشنایی است. افرادی را که زود عصبانی می‌شوند آتشین مزاج می‌خوانند، افراد دیر جوش و کم حرف و غیر فعال را سرد مزاج می‌نامند. حقیقتاً معنی مزاج چیست؟ چگونه می‌توانیم مزاج خود را یا به تعبیری درست‌تر طبیعت بدن خود را بشناسیم. اختلاف طبایع افراد همیشه مورد کنجکاوی و سؤال بوده است. در یک روز پائیزی به مردمی که بیرون از منازل خود و به جهت رفتن به محل کار در حرکتند دقت کنید تعدادی با پالتو و شال و کلاه، تعدادی با یک ژاکت معمولی و تعدادی فقط با یک پیراهن بیرون آمده‌اند، این‌ها چه تفاوتی دارند؟ تعدادی خیلی زود چاق می‌شوند و عده‌ایی با وجود خوردن مقدار قابل توجهی غذا، همچنان اندام مناسبی دارند، تعدادی خواب سبک دارند و ساعات خوابشان کم است،

تعدادی خواب سنگین و طولانی دارند، بعضی‌ها خیلی تند و تیز هستند، بلند و سریع تکلم می‌کنند در حالی که تعدادی نیز خیلی آرام و منقطع و با تانی حرف می‌زنند، برخی افراد با خوردن یک خیار دل درد می‌گیرند و به قول معروف سردیشان می‌شود در حالی که بعضی‌ها با خوردن نیم کیلو خیار هیچ واکنشی ندارند. تمام آزمایشات بالینی این افراد سالم است و از لحاظ بررسی خون و بافت‌های بدن و اعضا، و تمام موارد آزمایشگاهی همه طبیعی هستند پس اختلاف این افراد در کجاست؟

جواب تمامی این سؤال‌ها را در طب سنتی در بحث طبایع یا مزاج پیدا می‌کنیم. طبیعت انسان‌ها با هم تفاوت دارد، اگر بخواهیم سبک زندگی سالم و روش دستیابی به سلامت واقعی را تجربه نماییم، باید به جسم و روان آدمی از دیدگاه طب سنتی یا طب مزاجی ایران نظر کنیم.

تعریف ارکان:

و انفعال در اجزا آن مرکب به حدی برسد که در همه اجزا کیفیتی یکسان پیدا گردد. این کیفیت مرکب را مزاج گویند.

مزاج همان طبع است و آن را نباید با خلط یا رکن اشتباه کنید، مزاج جسم نیست. بلکه گرمی، سردی، خشکی، و تری را مزاج گویند.

انواع مزاج:

مزاج چون از ترکیب ارکان با یکدیگر پدید می‌آید لذا بسته به میزان ترکیب هر رکن، مزاج متفاوتی حاصل می‌گردد ولی اگر بخواهیم مزاج‌ها را دسته‌بندی نماییم چون تعداد چهار رکن در هم ترکیب می‌شوند، مزاج‌های اصلی را می‌توان در نه طبقه به شرح ذیل دسته‌بندی کرد:

۱- در تعدادی رکن آتش بیشتر از سایر ارکان است این افراد مزاج گرم و خشک دارند آن‌ها را «صغراوی» می‌گویند.

قبل از آنکه به تعریف مزاج بپردازیم لازم است که با چند اصطلاح در طب سنتی آشنا شویم.

از دیدگاه طب سنتی عوامل تشکیل دهنده جهان خلقت و بدن انسان، چهار عنصر اصلی به شرح ذیل می‌باشند، به عبارتی دیگر اجزای اولیه بدن انسان و غیر انسان از اجسام بسیطی تشکیل شده‌اند که غیر قابل تقسیم به اجسام مختلفه دیگر می‌باشند که به آن‌ها ارکان گفته می‌شود.

الف) آتش که گرم و خشک است. **ب)** هوا که گرم و تر است. **ج)** آب که سرد و تر است. **د)** خاک که سرد و خشک است.

تعریف مزاج:

هرگاه اجزای یک ارکان با دیگری در آمیزد به نوعی که اثر کند یکی در دیگری به قوت‌های خود که ضد هم‌اند و هر یکی تیزی دیگری را بشکند، همانندی فعل

کارگاه

[۵۲]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان
شماره ۲ تیر ماه ۱۳۹۳

آنچه باید در مورد مزاج خود بدانید

هر چیزی مزاجی دارد؟

این نکته قابل توجه است که هر چیز در این عالم هستی دارای مزاج است. حیوانات، گیاهان، فصول، سنین و اعضاء بدن که به ترتیب به آن‌ها اشاره‌ای می‌کنیم:

۱- حیوانات:

هر موجود بسته به نوع فعالیت و خلقتش دارای مزاج خاص خود است. مثلاً گرگ مزاج گرم و خشک دارد و عنصر آتش در آن برتری دارد، شیر که حیوان شجاع و درنده‌ای است از خون غالب آفریده شده است و اگر چنین نباشد که اصلاً شیر نیست و نمی‌تواند تمام خصوصیات یک شیر را داشته باشد - مورچه از جنس سوداست - زنبور از جنس صفر است - الاغ از جنس بلغم است.

۲- گیاهان:

در گیاهان وجود عناصر چهار گانه ارکان را با خوردن یا لمس آن‌ها به وضوح می‌بینیم. گیاهانی که خوردن و حتی لمس آن‌ها موجب گرمی و تشنگی فوری شده و یا حتی با تکرار در آن‌ها در بدن ایجاد خارش و سوزش می‌شود را گرم و خشک می‌گوئیم.

گیاهانی که خوردن آن‌ها موجب ایجاد گرمی می‌شود را گیاهان گرم و تر می‌گوییم. گیاهانی که موجب رفع حرارت، بدن شده و رفع تشنگی می‌کند، سرد و تر می‌نامیم. گیاهانی که از گرمی بدن می‌کاهد اما تشنگی را برطرف نمی‌کند و با تکرار آن‌ها در بدن ایجاد خشکی و لاغری می‌شود، سرد و خشک می‌گوئیم که مزاج تک تک گیاهان به تفکیک و با جزئیات در بحث مفردات، ذکر می‌شود.

همین جا یک نکته مهم لازم است ذکر شود:

در مجموع عناصر گرم و خشک را صفرازا، گرم و تر را مولد خون، در مجموع عناصر سرد و خشک را سودازا و سرد و تر را بلغم زا نامگذاری می‌کنیم.

۳- فصول:

بهار، مزاج گرم و تر دارد. پاییز، سرد و خشک؛

گرم و خشک	گرم و تر	سرد و خشک	سرد و تر
گرم و خشک	گرم و تر	سرد و خشک	سرد و تر
گرم و خشک	گرم و تر	سرد و خشک	سرد و تر
گرم و خشک	گرم و تر	سرد و خشک	سرد و تر
گرم و خشک	گرم و تر	سرد و خشک	سرد و تر

۶- انواع مزه‌ها:

مزه شیرین: گرم، تلخی: گرم و خشک، ترشی: سرد و خشک، شوری و تندی: گرم و خشک؛ بی‌مزه و گسی: سرد و تر؛

۷- مزاج عضوی:

هر عضوی در بدن یک مزاج مخصوص به خود دارد مثلاً: مغز، سرد و تر / استخوان و مو، سرد و خشک / چربی، سرد و تر / قلب، گرم و خشک می‌باشند.

۸- مزاج جنسیتی:

جنس مذکر نسبت به جنس مونث گرم‌تر است.

۹- مزاج مکان‌ها:

مناطق کوهستانی: سرد و خشک؛ مناطق بیابانی: گرم و خشک؛ مناطق کنار دریا: سرد و تر. خلاصه برای هر جسم، حالت و موقعیتی می‌توان مزاج قائل گردید که در جدول ذیل به پاره‌ای از آن‌ها اشاره شده است:

تابستان، گرم و خشک؛ زمستان، سرد و تر؛

۴- ساعات شبانه روز:

صبح: مزاج گرم و تر - بهاری؛ ظهر: گرم و خشک - تابستانی؛ عصر: سرد و خشک - پاییزی؛ شب: سرد و تر - زمستانی

۵- اسنان (سن‌ها):

انسان در سنین مختلف مزاج‌های مختلفی دارد:

۱- مرحله رشد و نمو (از تولد تا ۳۰ سالگی)، دارای مزاج گرم و تر است.

۲- مرحله جوانی (۳۰ تا ۳۵ سالگی)، مزاج گرم و خشک

۳- مرحله می‌انسالی یا کهنولت (۳۵ تا ۶۰ سالگی)، مزاج سرد و خشک

۴- مرحله پیری (بعد از ۶۰ سالگی)، مزاج سرد و تر

گرم و خشک	گرم و تر	سرد و خشک	سرد و تر
گرم و خشک	گرم و تر	سرد و خشک	سرد و تر
گرم و خشک	گرم و تر	سرد و خشک	سرد و تر
گرم و خشک	گرم و تر	سرد و خشک	سرد و تر
گرم و خشک	گرم و تر	سرد و خشک	سرد و تر
گرم و خشک	گرم و تر	سرد و خشک	سرد و تر
گرم و خشک	گرم و تر	سرد و خشک	سرد و تر
گرم و خشک	گرم و تر	سرد و خشک	سرد و تر
گرم و خشک	گرم و تر	سرد و خشک	سرد و تر
گرم و خشک	گرم و تر	سرد و خشک	سرد و تر

ترویج صلح و انسانیت از طریق سفر



ما آدم‌ها چه ارتباطی با هم داریم؟

چقدر شبیه هم هستیم و چقدر

متفاوتیم؟ مثلاً چقدر فرق می‌کند

که ما کجا متولد شده‌ایم؟ در برابر

این تفاوت‌ها می‌توانیم دور و بیکرد

را دنبال کنیم؛ نخست این که بر

تمایزها تمرکز کنیم. دانه به این

فکر کنیم که هر اختلافی عامل

فاصله است و به صورت مداوم

این فاصله را دامن بزنیم و بیکرد

دوم این است که بپذیریم همه ما

انسان‌ها در یک صفت مشترک -

که همان انسان بودنمان است

- مشترکیم و بقیه اختلاف‌ها

تحت‌تأثیر این اصل مهم قرار

می‌گیرد.

سفر در حقیقت دریچه‌ای است

به سوی رویکرد دوم؛ کسانی که

زیاد سفر می‌کنند تنوع فرهنگ‌ها

را می‌پذیرند، به تمایزهای

فرهنگ‌های مختلف احترام

می‌گذارند و تلاش می‌کنند با

دیگر افراد نکات مشترک پیدا

کنند. یکی از رویکردهای مهمی که

دنیا هم اکنون به آن رسیده همین

است؛ ترویج صلح و انسانیت از

طریق سفر.

هنگامی که سفر می‌کنیم، دیدن این تفاوت‌ها برای ما تبدیل به یک جاذبه می‌شود. این امر حتی در ارتباط با سفرهای داخلی نیز مصداق دارد. افراد زیادی از هموطنان ما هستند که در برنامه‌ریزی زمانی‌شان کوچ عشایر را در برنامه خود قرار می‌دهند. جنس تجربه کردن فرهنگ‌های مختلف به یکی از مهم‌ترین شاخه‌های سفر تبدیل شده است. به عنوان مثال شهرنشین‌ها دوست دارند با سفر ذات زندگی ساده روستاییان و عشایر را درک کنند و این امر جز تجربه کردن و زندگی با آنها میسر نیست. این امر هنگامی که نگاه بین‌المللی داشته باشیم، ابعاد گسترده‌تری پیدا می‌کند. با سفر می‌آموزیم چگونه فرهنگ‌های مختلف، خودشان را با شرایط اقلیمی منطبق می‌کنند؟ چگونه سنت‌های غذایی افراد مختلف منطبق با شرایط زندگی افراد شکل می‌گیرد؟ چگونه افراد متناسب با زیست‌بوم‌شان، شغل و اقتصاد معیشت خود را سامان می‌دهند؟ و...

اینها همه نکات مهمی است که جز با سفر به دست نمی‌آید. افراد با سفر، شانه به شانه یکدیگر قرار می‌گیرند و برخلاف دیگر مواقع با وجه انسانی یکدیگر ارتباط برقرار می‌کنند و آرام‌آرام هنگامی که کمیت سفرها افزایش پیدا می‌کند، روحیه انطباق با فرهنگ‌های مختلف نیز در وجودمان تقویت می‌شود. این به

آن معنا نیست که شبیه یکدیگر شویم، بلکه می‌آموزیم چگونه به تفاوت‌هایمان احترام بگذاریم و یاد می‌گیریم با توجه به اشتراک‌هایمان زندگی کنیم؛ چرا که اصرار ورزیدن بر تمایزها کمتر می‌تواند نقطه اشتراک ایجاد کند، در صورتی که دنیای امروز دنیایی است که افراد با کمترین اشتراک نیز تلاش می‌کنند بر نقاط مشترک‌شان تاکید بورزند و آن را تقویت کنند. سفر در این شرایط فقط یک وسیله برای تحقق این هدف نیست، بلکه برای بسیاری از افراد یک هدف است. یک سبک زندگی؛ سبکی که برای آنها آشنایی بیشتر به ارمغان می‌آورد و به آنها کمک می‌کند تمایزها و اشتراک‌ها جوامع مختلف را درک و تجربه کنند که چگونه می‌توانند حوزه اشتراک‌ها را گسترش دهند.



تغذیه در سفرهای تابستانی

نویسنده: دکتر زهرا عبداللہی



تابستان به خصوص، برای خانواده‌هایی که فرزندان مدرسه‌رو دارند، فصل مسافرت و خستگی در کردن یک سال تحصیلی و استراحتی برای تجدید قوا و آماده شدن برای سال تحصیلی دیگر است و اما چگونه می‌توان در طول سفر که غذای روح فراهم می‌شود، با رعایت چند نکته ساده تغذیه‌ای سلامت جسم را تامین کنیم و سفری دلپذیر را تجربه کنیم.

از آب شروع می‌کنیم که مایه حیات است، به این شرط که سالم باشد. در طول سفر حتماً از آب معدنی استفاده کنید و یا اینکه قبل از حرکت و در منزل آب سالم را در چند بطری تمیز بریزید و در فریزر بگذازید تا یخ بزند. به این ترتیب در طول سفر، باذوب شدن تدریجی یخ این بطری‌ها، آب آشامیدنی خنک، سالم و گوارا در دسترس شما و سایر افراد خانواده قرار دارد. برای تهیه چای هم می‌توانید یک فلاسک آب جوش همراه ببرید و در طول راه از چای تمیز و مطمئن برای رفع خستگی و تمدد اعصاب استفاده کنید.

برای شستن ظروف و لیوانهای مورد استفاده در طول سفر هم از آبی که از منزل با خود آورده‌اید استفاده کنید.

آبهایی که در طول مسیر به صورت نهر و چشمه جاری شده‌اند، اگر چه زیبا و با صفا هستند، اغلب آلودگی میکروبی دارند و یا به انواع تخم انگل‌ها آلوده شده‌اند. ممکن است حتی، به دلیل سرازیر شدن فاضلابهای صنعتی، انوای آلودگیهای شیمیایی را داشته باشند و سلامت بدن را به طور جدی به خطر بیندازند.

چه غذایی در طول سفر بخوریم

مطمئن‌ترین راه این است که غذای ساده‌ای در منزل تهیه کنید و در یک ظرف خنک با خود بردارید. غذایی که برای بین راه تهیه می‌کنید، نباید آبکی باشد. غذاهای آبکی مانند انواع خورش‌ها، سریع‌تر فاسد می‌شوند چون میکروب‌ها و باکتری‌ها در فضای مایع، محیط مناسب تری برای رشد و تکثیر دارند. غذاهای خشک مانند انواع کوکوها (کوکوی سبزی، سیب زمینی)، کتلت، شامی، انواع دلمه‌ها، انواع پلوها (عدس پلو، لوبیا پلو) همراه با گوجه فرنگی، کاهو و خیار تازه و لیمو ترش که خوب شسته شده‌اند، غذاهای مناسبی برای سفر هستند. غذایی را که برای سفر آماده می‌کنید، در طول راه کاملاً خنک نگهدارید. غذاهایی مانند سالاد الویه، کالباس و سوسیس که سریع‌تر فاسد می‌شوند، برای سفر مناسب نیستند. اگر مایل هستید صبحانه را در طول راه میل کنید، می‌توانید از منزل، پنیر، گوجه فرنگی، خیار و یا تخم مرغ آب پز و سفت و کمی مربا یا عسل به همراه یک فلاسک آب جوش برای چای با خودتان بردارید و با نان محلی داغ و تازه نوش جان کنید. پنیر، سرشیر، خامه محلی اغلب از شیر پاستوریزه نشده تهیه می‌شود و مصرف آن‌ها خطر ابتلا به بیماری تب مالت را به همراه دارد و یا ممکن است به دلیل کهنگی، خطر مسمومیت و اسهال و استفراغ را به دنبال داشته باشد. بهتر است از شیر محلی هم به

نمی‌شود. به خصوص در طول سفر از مصرف سس مایونز و یا سسهای خامه‌ای خودداری کنید، می‌توانید با مخلوط ماست، آبلیمو، کمی نمک و فلفل و در صورت امکان کمی روغن زیتون یک سس سالم برای سالاد تهیه کنید. غذاهایی را در رستوران سفارش دهید که سس، ادویه و چاشنی زیاد نداشته باشند. گاهی ممکن است در رستوران‌ها به غذاهای کهنه و مانده مقدار زیادی سس و چاشنی اضافه کنند که تغییر رنگ و طعم نامطبوع ناشی از فساد غذا مشخص نشود.

کباب حتما خوب پخته شود

اگر کباب برگ و یا جوجه کباب سفارش می‌دهید، تاکید کنید که کاملا پخته شود تا در صورت وجود آلودگی اولیه، در اثر حرارت کافی از بین برود. کباب کوبیده و همبرگر و یا هرغذای دیگری که در رستوران با گوشت چرخ کرده تهیه می‌شود، اغلب حاوی مقدار زیادی چربی است و به همین دلیل، احتمال فسادپذیری آن زیاد است. ضمن اینکه، این نوع غذاها اغلب آنقدر حرارت نمی‌بینند که به اصطلاح مغز پخت شوند. بنابراین احتمال آلودگی میکروبی و انگلی با خوردن این غذاها که خوب پخته نشده‌اند، زیاد است. در رستوران، حتما همراه با غذایی که میل می‌کنید، از ماست (کم چرب و پاستوریزه)، لیمو ترش و یا آبلیمو استفاده کنید. با مصرف این‌ها، دستگاه گوارش اسیدی می‌شود و در نتیجه، ارزش و تکثیر میکروب‌ها در دستگاه گوارش و در نتیجه مسمومیت غذایی جلوگیری می‌شود.

دوغ کم نمک به جای نوشابه

به جای نوشابه‌های گازدار، همراه باغذا دوغ کم نمک و بدون گاز سفارش دهید. نوشابه‌های گازدار حاوی مقدار زیادی قند هستند. یک قوطی ۳۰۰ میلی لیتری نوشابه در حدود ۲۸ گرم (تقریباً دو قاشق غذاخوری پر) شکر دارد و مقدار زیادی کالری وارد بدن می‌کند که نتیجه‌اش اضافه وزن و چاقی است. ممکن است بگویید از نوشابه‌های بدون قند و یا رژیمی استفاده می‌کنیم، ولی باید بدانید که حتی نوشابه‌های بدون قند هم حاوی مقادیر زیادی فسفات هستند که از جذب کلسیم غذا که برای استحکام استخوان‌ها ضروری است، جلوگیری می‌کند و نتیجه‌اش در دراز مدت پوکی استخوان خواهد بود.



• غذایی را که برای سفر آماده می‌کنید، در طول راه کاملاً خنک نگهدارید. غذاهایی مانند سالاد الویه، کالباس و سوسیس که سریع‌تر فاسد می‌شوند، برای سفر مناسب نیستند. اگر مایل هستید صبحانه را در طول راه میل کنید، می‌توانید از منزل، نان، پنیر، گوجه فرنگی، خیار و یا تخم مرغ آب پز و سفت و کمی مربا یا عسل به همراه یک فلاسک آب جوش برای چای با خودتان بردارید.



دلیل پاستوریزه نشدن استفاده نشود.

اگر مایل هستید در رستورانهای بین راه غذا بخورید، به چند نکته توجه کنید:

ماست به جای سالاد

به جای سالاد که احتمال آلودگی آن زیاد است، ماست بخورید. انواع آلودگی‌های انگلی و میکروبی با مصرف سبزی‌ها و سالاد آلوده به بدن منتقل می‌شود. یک راه ساده و مطمئن آن است که از منزل با خود گوجه فرنگی و خیار و لیمو ترش شسته شده همراه داشته باشید و در رستوران در کنار غذایی که سفارش می‌دهید، از گوجه فرنگی و خیار خرد شده خودتان استفاده کنید. به طور کلی مصرف سس مایونز و سایر سسهای چرب از نظر تغذیه‌ای توصیه

دسر خامه‌ای نخورید

مصرف انواع دسرهای خامه‌ای در طول سفر توصیه نمی‌شود چون ممکن است با شیر و خامه پاستوریزه نشده تهیه شده باشد و یا اینکه به علت کهنگی، فاسد شده باشد. اگر مایل به مصرف بستنی هستید، حتماً از نوع پاستوریزه شده و کم چرب آن استفاده کنید. از خرید و مصرف نوشیدنی‌های محلی مانند آب زرشک، آب آلبالو و... و همچنین لواشک، تمبره‌ندی، آلوچه، در صورتی که بسته بندی نشده و کد بهداشتی و پروانه ساخت از وزارت بهداشت ندارند، خودداری کنید. انواع آلودگی‌های انگلی با خوردن این نوع مواد غذایی غیر بهداشتی ممکن است به بدن منتقل شود.

آجیل بخورید

در طول راه، به عنوان تنقلات، مقداری آجیل مانند نخودچی، کشمش، خرما، انجیر خشک، گردوبادام، پسته و فندق کم نمک و یا تخمه‌های کم نمک به همراه داشته باشید. این تنقلات بسیار سالم‌تر و کم ضررتر از چیپس، پفک و نوشابه‌های گازدار هستند. از خرید و مصرف چیپس‌هایی که به صورت فله عرضه می‌شوند، خودداری کنید. این نوع چیپس‌ها اغلب حاوی مقدار زیادی نمک و روغن است و ممکن است روغن مورد استفاده در تهیه آن‌ها کیفیت مطلوبی نداشته باشد، به

این دلیل، مصرف آن‌ها حتی می‌تواند سرطان‌زا باشد. درباره مضرات پفک نیز بسیار شنیده‌اید. به خصوص در تغذیه کودکان، پفک به چند دلیل جایگاهی ندارد. نمک آن، ذائقه کودک را به غذاهای شور عادت می‌دهد و اغلب تمایل به خوردن غذاهای شور زمینه را برای ابتلا به فشار خون و بیماری‌های قلبی عروقی در بزرگسالی فراهم می‌کند. اغلب با خوردن پفک، فرزند شما دچار سیری کاذب می‌شود و از خوردن غذای اصلی خودداری می‌کند که نتیجه‌اش اختلال در رشد و بروز کمبود انواع ریزمغذی‌ها مانند کمبود آهن، کمبود روی، کمبود ویتامین آ و سایر ویتامین‌ها است. مواد افزودنی و نگهدارنده‌هایی که به انواع تنقلات صنعتی اضافه می‌شود، زمینه آلرژی را در افراد مستعد تشدید می‌کند.

فست فودها برای سفر خوب هستند

بچه‌ها علاقه وافری به خوردن کالباس و سوسیس دارند و به این دلیل، خانواده‌ها در طول سفر برای اینکه هم غذای مورد علاقه فرزندان را فراهم کرده باشند و هم وقت زیادی صرف تهیه غذا نکنند، کالباس و گوچه فرنگی و خیار شور را به عنوان غذای بین راه انتخاب می‌کنند. احتمال فسادپذیری کالباس زیاد است بنابراین برای سفر توصیه نمی‌شود. بسیاری از افراد مایل هستند در طول مسیر،

بساط پختن کباب و جوجه کباب برپا کنند که غذای سالم، مطبوع و با کیفیتی خورده باشند. در این باره به نکات ذیل توجه داشته باشید: گوشت و مرغ را از منزل در ظرف یخ گذاشته و دقت کنید در طول راه و پیش از کباب کردن، کاملاً سرد نگهداری شود. از گوشت‌هایی که در هوای آزاد آویزان شده به فروش می‌رسند، به خصوص در فصل تابستان استفاده نکنید. به دلیل هوای گرم، انواع میکروب‌ها و تخم انگل‌ها با مصرف این گوشت‌ها که ممکن است خوب هم پخته نشده باشند، به بدن منتقل می‌شود. در موقع تهیه کباب و جوجه کباب، مواظب باشید که تمام قسمت‌های آن و به خصوص داخل آن به طور کامل حرارت دیده و به خوبی پخته شود تا در صورت وجود آلودگی احتمالی، با پختن از بین برود. کبابی که خوب پخته شده باشد، قهوه‌ای رنگ است و اگر قسمت داخل کباب هنوز قرمز رنگ است، به این معنی است که پخته نشده و آلودگی احتمالی آن از بین نرفته است که نتیجه‌اش مسمومیت غذایی همراه با اسهال، استفراغ، دل درد و دل پیچه خواهد بود. گوشت ماهی در هوای گرم حساستر است و سریع‌تر فاسد می‌شود. اگر از سلامت ماهی مطمئن نیستید، بهتر است در طول سفر از آن استفاده نکنید.

فرهنگ رانندگی و رعایت فاصله ایمنی

◀ دکتر حسن مقدم
استاد دانشگاه شریف

کارگاه

[۵۹]

ماده‌نامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۲ تیرماه ۱۳۹۳

آن است که من می‌دانم/شیشه را در بغل سنگ نگه می‌دارد» این‌ها را گفتم تا بدانی اگر چه من تابع منطقم، مخصوصاً منطقی که با آزمایش تایید شده باشد، اما رعایت فاصله ایمن در عمل بسیار مشکل است. با توجه به اینکه خطر جدی در کمین آنهایی است که فاصله ایمن را رعایت نمی‌کنند، به نظر تو چطور می‌توان این منطق را در عمل پیاده کرد؟

گفتم: از اینکه حقیقت را دریافتی خوشحالم اما الزام عموم به رعایت فاصله ایمن کار قانون است نه من و تو. عدم رعایت فاصله ایمن باعث ایجاد خطر جانی است و خاطی باید تحت پیگرد قانونی قرار گیرد. پس باید مواد قانونی مناسب برای برخورد با این جرم تصویب و توسط ضابطین قانون به اجرا در آید. به نظر می‌رسد تا رسیدن به آن نقطه راه درازی در پیش است. فعلاً باید با خطر ساخت و فقط یادمان و یادشان باشد وقتی بهم برخورد می‌کنیم آن را تصادف ننمایم زیرا با عدم رعایت فاصله ایمن شرایط را برای برخورد مهیاساخته‌ایم.

و به سرعت جلوی من پیچید تا فضای خالی را پر کند! چیزی نمانده بود تصادف کنیم. بخیر گذشت. به خودم گفتم این یک استثنا بود. توجه نکن. تو خودت درست رانندگی کن و به دیگران کاری نداشته باش. پس از قدری تامل و آرام شدن اعصابم، به خودم جرأت دادم و مجدداً به آرامی فاصله را زیاد کردم؛ اما چند ثانیه بیشتر طول نکشید که ناگهان خودرو دیگری غرش کنان از کنارم گذشت و فضا را پر کرد. ناامید نشدم. به یاد داستان مورچه مصمم و حضرت سلیمان. با خود گفتم مگر من از یک مورچه کمترم! دوباره و سه باره. اما بی فایده بود. هر بار یکی دعوت مثل تندر از کنارم می‌گذشت و فاصله را پر می‌کرد. یکبار هم یک اتوبوس آنچنان از عقب نزدیک شد گویی می‌خواست مرا زیر بگیرد. از ترسم جا خالی دادم. خداخواست در کنارم ماشینی نبود و گر نه احتمالاً تصادف می‌شد. در آخر تسلیم شدم و گفتم درست راندن کار ما نیست. این هم ظاهراً از آن اموری است که درست شدنش منوط به ظهور حضرت است. این بود که خودم را سپردم به خدا که «رضاً به رضاک» که گفته‌اند: «گر نگهدار من

هر چند منطقی به نظر می‌رسید اما تا امتحان نکردم باورم نشد. اینکه گفتم فاصله توقف خیلی بیش از این سه چهار متر رایج است. دیروز در یک جاده خلوت خارج شهر امتحان کردم. پس از کنترل آینه و اطمینان از پشت سر، از سپرم خواستم به محض رسیدن به اولین درخت علامت دهد و من هم پا را کوبیدم روی ترمز. لاستیک‌ها سوتی کشید و ماشین ایستاد. تا درخت قدم گرفتم. ۴۰ متر! باورم نشد. آزمایش تکرار شد. ایندفعه ۴۲ متر. قبولش مشکل بود. چطور ۳۰ سال تجربه رانندگی کافی نبود بفهمم نمی‌شود خودرو را در چهار متر متوقف کرد؟ می‌خواستم مثل ارشمیدس فریاد «یافتم!! یافتم!!» سر دهم و به همه بگویم چقدر در خطرند. به محض ورود به اولین بزرگراه شهری تصمیم گرفتم جبران مافات بکنم. از این رو فاصله‌ام را با جلو قدری زیاد کردم. همینکه فاصله از ده متر گذشت خودروی پشت سر با عصبانیت به من نزدیک شد و چراغ داد. کم نمانده بود به سپرم بچسبید. خونسردی‌ام را حفظ کردم و به این اخطار توجه نکردم. بوقش را به صدا در آورد و آژیر کشان از کنارم گذشت



اسکانیا

گرددشگره

فرهنگ و هنر

سلامت

ورزش

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

حقوق همسفر بر همسفر

حسین صفدری

انسان تحولش زمانی آغاز شد که از سرزمینی به سرزمینی دیگر سفر کرد و این سفر انقدر مهم بود برای انسان، که خداوند متعال در قرآن در آیات مختلف بر آن تاکید کرده و فرموده: «فسیرو فی الارض کیف کان عاقبة المکذبین». در زمین گردش کنید و عاقبت انکارکنندگان را ببینید (آل عمران ۱۳۷)

همین امر باعث شد انسان‌هایی که باهم سفر می‌کنند نسبت به یکدیگر حقوقی داشته باشند وقتی انسانی با انسانی در کنار هم می‌نشینند نسبت به هم حقوقی دارند؛ در همین باره امام سجاد علیه السلام در رساله «الحقوق» در باب حق همراه و همسفر چنین می‌فرماید:

و اما حق همراه تو این است: با بخشندگی و انصاف با او مصاحبت کرده و او را هم چنان که تو را گرامی می‌دارد، گرامی شماری، و برای او لطف رحمت باشی، نه رنج و عذاب (و هیچ نیرویی جز به عنایت خدا وجود ندارد).

زمان سفر و مصاحبت ممکن است طولانی باشد؛ مثلاً حتی اگر سفر با همین «کالسکه سبز» کوتاه باشد – مثل یک سفر درون شهری – با این هم سفر، چنان باید باشی که دیگر بار آرزوی همسفر شدن با تو را داشته باشد نه اینکه سکوت اختیار کرده در کنارت باشد؛ اما صحبتی با تو نکند، فلذا ضرورت سفر در اسلام و حق همسفر در اسلام نشان از سفارش به سفر است که بگردید و بچرخید در زمین عاقبت انسان‌ها را ببینید و درس‌ها بگیرید که گفته‌اند:

«کباب پخته نگردد مگر به گردیدن» این گردش چقدر مهم است در روابط انسان با انسان‌های دیگر که پخته شود و هم صحبتی مدام گردد.



ورزش

- ◀ فرشته خوشبختی بر شانه ژرمن‌ها
- ◀ در ستایش رضا قوچان‌نژاد: جنگجوی مهاجم
- ◀ مهرباد پولادی: از اتوبوس سواری لذت می‌برم
- ◀ آرزوهای برباد رفته
- ◀ گزارشگری؛ از نود تا بیست چهارده

FIFA WORLD CUP

Brasil

کالعه

پایانی بر جام جهانی ۲۰۱۴ برزیل که به تاریخ پیوست

فرشته خوشبختی بر شانه ژرمن‌ها



گروه ورزش- داستان جام جهانی ۲۰۱۴ برزیل هم بالاخره به پایان رسید و آنچه در یک ماه، بخشی از دلمشغولی‌های مردم جهان بود، اینک به بخشی از تاریخ پیوسته است.

فینال جام، برخلاف بسیاری از پیش‌بینی‌های اولیه بدون حضور میزبان برگزار شد. آلمان به عنوان نماینده ای از اروپا و آرژانتین از آمریکای جنوبی در ریودوژانیرو به مصاف هم رفتند و این در حالی بود که جام طلایی، در کنار زمین، همه توجهات را به خود جلب کرده بود که آیا به بویس آیرس می‌رود یا به برلین؟ بازی در ۹۰ دقیقه قانونی بدون گل به پایان رسید و فینال به وقت اضافی کشیده شد و این در حالی بود که یک بار در اواخر نیمه اول، آلمانی‌ها توپ را به تیردروازه آرژانتینی‌ها کوبیده بودند و در اکثر دقایق بازی هم سرتر از حریف بودند.

بازی در نیمه اول وقت اضافی هم بدون گل سپری شد اما در دقیقه ۱۱۳، آلمان توسط "گوته" به گل ارزشمند خود دست یافت و توانست همین نتیجه را تا پایان بازی حفظ کند و در حالی که مدراعظم آنگلا مرکل در ورزشگاه این تیم را تشویق می‌کرد، برای چهارمین بار و بعد از ۲۴ سال قهرمان جهان شد و جام را به خود اختصاص داد و پرونده جام جهانی ۲۰۱۴ برزیل را با اثبات شایستگی‌های بلامنازع خود مختومه کرد. آلمان با این پیروزی اولین تیم اروپایی شد که در آمریکای لاتین قهرمان جهان شد تا جام برای سومین دوره پیاپی در قاره سبز باقی بماند.

آلمان و آرژانتین چگونه به فینال رسیدند

آلمان قبل از رسیدن به فینال، در هیچ کدام از بازی‌هایش باخت نداشت و فقط در برابر غنا به تساوی رسید؛ نتایج بازی‌های آلمان در بازی رقابت‌های این دوره بدین شرح است: برزیل (۱-۷)، فرانسه (۱-۰)، الجزایر (۲-۱)، آمریکا (۱-۰)، غنا (۲-۲) و پرتغال (۴-۱) اما آرژانتین برای رسیدن به فینال همه حریفان را برده بود: هلند (۴-۲)، بلژیک (۱-۰)، سوئیس (۱-۰)، نیجر (۳-۲)، ایران (۱-۰)، بوسنی و هرزگوین (۲-۱) بدین ترتیب، از نظر «برد-باخت-تساوی»، آرژانتینی‌ها با ۶ برد برتر از آلمان بودند که ۵ برد داشت ولی از نظر «گل زده و خورده»، آلمان‌ها برتر بودند که نقطه اوج آن، زدن ۷ گل به میزبان بازی‌ها بود. (تفاضل گل آلمان ۱۲+ و تفاضل گل آرژانتین ۷+ با احتساب گل‌های زده شده در پنالتی‌ها).

شرحی بر آنچه در جام بیستم گذشت

از همان دیدار افتتاحیه بین تیم‌های برزیل و کروواسی مشخص بود که در این جام هیچ تیمی ضعیف نیست و مدعیان نیز نمی‌توانند خود را از پیش برنده و قهرمان بدانند. نتایج ضعیف و دور از انتظار اسپانیا مدافع عنوان قهرمانی و حذف در مرحله گروهی، حذف زودهنگام ایتالیا و انگلیس، فوتبال روان و تماشاگر پسند هلند، تحقیر برزیل در دیدار نیمه نهایی و رده بندی، راهیابی آرژانتین به فینال در حالی که کمتر کارشناسی روی این تیم حساب می‌کرد، بازیهای درخشان تیم‌هایی چون کلمبیا، کاستاریکا، شیلی، بلژیک و مکزیک و در نهایت قهرمانی مقتدرانه آلمان در کنار درخشش دروازه

داد که چهره یک تیم مدعی را ندارد و با وجود حمایت‌های تماشاگرانی که مشکلات اقتصادی را فراموش کرده بودند برابر آلمان در نیمه نهایی هفت بر یک و مقابل هلند در رده بندی ۳ بر صفر مغلوب شد تا به عنوان چهارمی بسنده کند. تنها تیم پنج ستاره جهان به خوبی نشان داد که نیاز به تغییر نگرش و نسل دارد و باید فوتبال احساسی را فراموش کند.

هلند نیز با هدایت «لویس فان خال» به مقام سومی رسید تا با هم در جرگه بزرگان قرار گیرد. فان خال در این جام از تمامی ۲۳ بازیکن خود استفاده کرد تا در تاریخ جام جهانی رکورد دار شود. اسپانیا مدافع عنوان قهرمانی با دو شکست پنج بر یک مقابل هلند و ۲ بر صفر برابر شیلی به همراه انگلیس و ایتالیا در مرحله گروهی حذف شد تا ثابت شود دیگر نام‌ها نمی‌توانند در فوتبال موفقیت آور باشند. در جام بیستم، ستاره ای به نام «جیمز رودریگز» از کلمبیا با ۶ گل عنوان آقای گلی را به نام خود ثبت کرد تا باشگاه‌های بزرگ اروپایی را خواهان خود ببیند. این جوان کلمبیایی تا حدی زیبا و روان در میدان جولان می‌داد که خیلی‌ها وی را شایسته عنوان بهترین بازیکن جام جهانی ۲۰۱۴ می‌دانستند. یکی دیگر از نکات قابل توجه جام بیستم به ثمر رسیدن ۱۷۱ گل در ۶۴ مسابقه بود تا از این بابت رکورد تازه‌ای در تاریخ جام جهانی به ثبت برسد. درخشش دروازه بانانی چون «لوچو» از مکزیک، «مانوئل نویر» از آلمان، «سرخیو رومرو» از آرژانتین، «ناواس» از کاستاریکا و «کلودیو براوو» از شیلی را نیز باید نکته خاص این جام دانست. در واقع مربیان بزرگ در این جام نشان دادند که در فوتبال روز دنیا بازی سازی به جای خط دفاع از دروازه بان آغاز می‌شود و آنان علاوه بر محافظت از دروازه وظیفه بازی سازی را نیز برعهده دارند که نمونه بارز این ادعا «مانوئل نویر» آلمانی بود که در تیمش به خوبی نقش یک بازی ساز و حتی مدافع آخر را بازی می‌کرد.

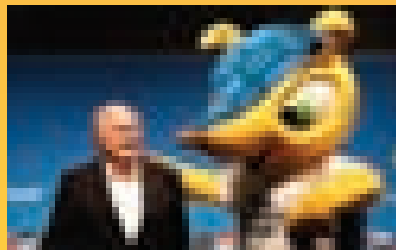
اشک‌ها و لیخندهای جام جهانی

ناکامی آسیا: چهار تیمی که از آسیا در

• میروسلو کلوze پایه سن گذاشته با به ثمر رساندن شانزدهمین گل جام جهانی از رونالدو مهاجم سابق تیم برزیل با ۱۵ گل پیشی گرفت. این مهاجم تیم ملی آلمان که در کوشش مقابل غنا در دیدار گروهی همسطح رونالدو قرار گرفته بود، با زدن دومین گل دیدار هفت بر یک مقابل برزیل در نیمه نهایی رکورد را برد.

• در این جام آلمان ثمره هشت سال برنامه ریزی و تلاش خود را گرفت و سزاورانه جام را به برلین برد تا در کنار ایتالیا چهار ستاره شود. نمایش دیدنی آلمان در دیدار نیمه نهایی برابر برزیل میزبان و پیروزی هفت بر یک، اتفاقی بود که هیچگاه از ذهن پاک نمی‌شود.

باتان از زیبایی‌های فراموش نشدنی جام بیستم بود. در این جام آلمان ثمره هشت سال برنامه ریزی و تلاش خود را گرفت و سزاورانه جام را به برلین برد تا در کنار ایتالیا چهار ستاره شود. نمایش دیدنی آلمان در دیدار نیمه نهایی برابر برزیل میزبان و پیروزی هفت بر یک، اتفاقی بود که هیچگاه از ذهن پاک نمی‌شود. آرژانتین تیمی متکی بر «لیونل مسی» فراتر از انتظار ظاهر شد و در حالی که از ابتدا چندان روی موفقیت این تیم حساب نمی‌شد حتی می‌توانست جام را به خانه ببرد اما بی دقتی «گوانزالو هیگواین» و «رودریگو پالاسیو» آلبی سلسه را از جام دور کرد. برزیل میزبان مسابقات و امید اول قهرمانی از همان دیدار افتتاحیه برابر کرواسی نشان



جام جهانی برزیل حضور داشتند از کسب پیروزی ناکام ماندند. برای نخستین بار بعد از جام جهانی ۱۹۹۰ است که آسیا بدون پیروزی با جام وداع کرد. سالی که امارات متحده عربی و کره جنوبی در هر سه بازی گروهی خود شکست خوردند. در این دوره جام جهانی تیمهای استرالیا، کره جنوبی، ژاپن و ایران تنها به سه مساوی دست یافتند و همگی در قعر جدول گروه خود قرار گرفتند.

۶ رکورد مجازات به جرم گاز گرفتن: لوئیز سوارز مهاجم اروگوئه بعد از فرو بردن دندانهایش در شانه جورجیو کیه لینی ایتالیایی با رکورد مجازات چهار ماه محرومیت از فوتبال و تعلیق از ۹ بازی بین المللی روبرو شد. سوارز ابتدا منکر گاز گرفتن بود اما پس از مجازات فیفا مجبور به عذرخواهی شد.

۷ رئیس جمهوری درگیر مشکلات سازماندهی: مسابقات برزیل را می توان از بهترین ها خواند، اما مشکلاتی که سازمان دهندگان مسابقات با آن روبرو بودند را نباید فراموش کرد. با توجه به عصبانیت بسیاری از برزیلی ها از ریخت و پاش های صورت گرفته برای جام جهانی و صرف ۱۱ میلیارد دلار برای برگزاری این مسابقات در شرایط ضعف اقتصاد این کشور و نیاز شدید به سرمایه گذاری در زمینه خدمات اجتماعی دیلما روسف رئیس جمهوری برزیل و سب بلاتر رئیس فیفا در مسابقات مرتب از سوی جمعیت هو می شدند.

۸ حضور چشمگیر تماشاگران: باتوجه به تماشاگرانی که از همه جای دنیا برای تماشای مسابقات جام جهانی به برزیل آمده بودند، تجربه ورزشگاههای خالی در جام جهانی آفریقای جنوبی در چهار سال پیش تکرار نشد. اکثریت هواداران فوتبال از کشورهای آرژانتین، شیلی و کلمبیا بودند. برزیلی ها از نظر متوسط دیدار کنندگان از مسابقات جام جهانی در بین ۳۲ کشور برگزار کننده بعنوان دومین کشور شناخته شدند.

و دیوید لوئیز لباس شماره ۱۰ این مهاجم را مقابل خود بگیرند، گرچه با همه اینها آلمان آنها را در هفت بر یک در هم کوبید.

۹ پیرترین بازیکن: فرید موندراگون دروازه بان کلمبیایی با ۴۳ سال سن پیرترین بازیکن شرکت کننده در جام جهانی بود وقتی در دیدار مقابل ژاپن در گروه سی وارد زمین شد.

۱۰ رکورد پنالتی: تعیین نتیجه چهار بازی از طریق ضربات پنالتی در جام جهانی برزیل نیز به نوبه خود رکوردی محسوب می شد. کاستاریکا در بازی مقابل یونان بازی را به این شیوه برد و در مقابل هلند به همین شیوه باخت. کیلور ناواس حضور موفقی به عنوان یک دروازه بان داشت اما نتوانست مقابل ضربات تیم کرول متخصص ضربات پنالتی ایستادگی کند.

۱۱ بوسه ای از ملکه: ماریو بالوتلی که گل وی به ایتالیا کمک کرد تا انگلیس را شکست دهد گفت با پیروزی برابر کاستاریکا در دیدار بعدی شان به این تیم کمک خواهد کرد. همه آنچه وی برای این کوشش انتظار داشت بوسه ای از ملکه بود. اما این مهاجم سابق منچستر سیتی به آرزویش نرسید چرا که ایتالیا در این بازی شکست خورد و انگلیس از دور مسابقات حذف شد.

۱۲ افول اسپانیا: تیم اسپانیا با جاه طلبی ناشی از مدافع عنوان قهرمانی و چهارمین قهرمانی پیاپی در مسابقات مهم وارد برزیل شد اما در کمال تعجب با یک شکست پنج بر یک مقابل هلند و شکست دو بر صفر برابر شیلی در دیدارهای نخستین خود از دور مسابقات حذف شد.

۱۳ استفاده از فناوری های جدید: فناوری خط دروازه (خط گل) برای نخستین بار در دیدار تیم فرانسه و هندوراس مورد استفاده قرار گرفت و به لطف شرکت آلمانی گل کنترل استفاده از این فناوری به مناقشه نوئل واندارس دروازه بان هندوراس پایان داد. نام فرانسه در تاریخ مسابقات به عنوان اولین تیمی ثبت شد که گل آنها با استفاده از تکنولوژی خط دروازه به اثبات رسید. این گل به خودی توسط نوئل والادارس دروازه بان هندوراس در دقیقه ۴۸ به ثمر رسید که با تایید ساندورو ریچی -داور بزرگ - برتری دو بر صفر را به تیم دیدیه دشان بخشید.

۱۴ خداحافظ برزیل، سلام روسیه: پایان بخش یک ماه تب فوتبال در سرزمین قهوه سرآغاز تب و تاب توپ گرد در سرزمینی دیگر بود. حالا این ولادیمیر پوتین رئیس جمهور روسیه است که مجوز رسمی برگزاری جام جهانی ۲۰۱۴ را از فیفا گرفته و قرار است میزبان چشمه دیگری از دنیای فوتبال و مستطیل سبزش باشد.

۵ بازی های پرگل: دیدارهای گروهی پر از لحظات خلق گل بود. در مرحله حذفی شاهد گل های کمتری بودیم با این حال قبل از دو بازی نهایی ۱۶۷ گل به ثمر رسید. چهار گل کمتر از رکورد ۱۷۱ گل به ثمر رسیده در جام جهانی ۱۹۹۸ فرانسه.

۶ رکورد حضور پیشکسوت: میروسلو کلوژه پایه سن گذاشته با به ثمر رساندن شانزدهمین گل جام جهانی از رونالدو مهاجم سابق تیم برزیل با ۱۵ گل پیشی گرفت. این مهاجم تیم ملی آلمان که در کوشش مقابل غنا در دیدار گروهی همسطح رونالدو قرار گرفته بود، با زدن دومین گل دیدار هفت بر یک مقابل برزیل در نیمه نهایی رکورد را برد.

۷ سودهای بادآورده: تولیدات یک شرکت تقریباً کوچک ایتالیایی به لطف اجرای غیرمنتظره تیم کاستاریکا و راهیایی به یک چهارم نهایی بر بعضی از برندهای مهم در برزیل پیشی گرفت. فروش پیراهن های «تیکو» بعد از این که تیم کاستاریکا با غلبه بر اروگوئه، ایتالیا و دیدار با یونان ۲۰ برابر افزایش یافت.

۸ نیمار: همه چیز برای بازیکن شماره ۱۰ برزیل که چهار گل در چهار بازی به ثمر رسانده بود و ملتی از وی انتظار سنگین ششمین قهرمانی در جام جهانی و نخستین در خانه را داشت خوب پیش می رفت. اما در دیدار برابر کلمبیا پس از یک تکل سنگین و شکستگی مهره مسابقات برای وی پایان یافت. آسیب دیدگی وی موجب شد که هم تیمی هایش کلاهی با نوشته «فورزا نیمار» بر سر بگذارند

در ستایش رضا قوچان نژاد که گلزنی در جام جهانی حقش بود

جنگجوی مهاجم



فوتبال در قلب اروپا به او آموخته که باید برای تیمش جان بدهد. زندگی در یک سرزمین منظم به او آموخته که هیچگاه نباید از پا افتاد و تسلیم شد. به او آموخته که فوتبال یک میدان جنگ است و یک جنگجو باید تا آخرین ثانیه بازی بجنگد و دست از جنگیدن برندارد.

حتی اگر رقیبش چند برابر از او بزرگتر، نامدارتر و قویتر باشد. زندگی در قاره سبز او را به این درک رسانده که نباید در مستطیل سبز تماشاگر شد. نه محو رقیب و نه ذوب در جریان بازی. او همان ستاره‌ای است که برخلاف خیلی‌ها فقط هنگام حمله و در زمین حریف به چشم نمی‌آید. او همیشه و همه‌جا موثر است حتی اگر قرار باشد استراتژی تیمش در جریان یک تورنمنت پرفشار بر پایه دفاع برنامه‌ریزی شده باشد.

فرقی نمی‌کند؛ چه دفع و چه حمله او همیشه هست؛ آماده، جنگجو و فداکار. یک سلاحشور واقعی.

در جام جهانی ستاره‌ای فراتر از یک مهاجم بود. ستاره‌ای که علاوه بر وظیفه اصلی خودش، بشدت در کار تیمی و تیم ورک مشارکت می‌کرد و یک دخالت تاثیرگذار داشت. ضربه سر در برابر نیجریه که توسط انیه‌ما از روی خط دروازه دفع شد، یک ضربه سر مشابه و یک شوت تماشایی برابر آرژانتین که رومرو به زحمت آن را جمع کرد و دست آخر تک گل او برابر بوسنی بزرگ‌ترین اتفاقات ایران در فاز تهاجمی در جام جهانی بودند. اتفاقاتی که در آن کوچی مرد اول و آخر بود و دست آخر جام جهانی خوب خود را با تک گل برابر بوسنی کامل کرد. گلی که البته کمترین پاداش او بود. کوچی در جام جهانی نشان داد که یک برند اصل است!



در جام جهانی او همان ستاره‌ای بود که نیاز داشتیم. ستاره‌ای که ثابت کرد که مهاجم فقط نباید مهاجم باشد. مهاجم جزئی از یک تیم است و باید همانند هر ۱۰ بازیکن دیگر، بجنگد، توپ بگیرد و دفاع کند. این رفتار رضا قوچان نژاد در جام جهانی یک کلاس درس واقعی بود. او در این کلاس درس مثل یک استاد زنده آموخت که وظیفه یک مهاجم فقط تهاجم نیست. شرح وظایف یک مهاجم تنها به زمین حریف و باکس محوطه ۱۸ قدم محدود نمی‌شود. قوچان نژاد را در جام جهانی همه جا می‌دیدیم. در یک لحظه در باکس حریف که می‌دوید و با مدافعان حریف درگیر می‌شد تا به آن‌ها اجازه بازسازی ندهد و لحظه‌ای بعد او را در میانه میدان رویت می‌کردیم که همانند یک هافبک دفاعی تکل می‌زند و توپگیری می‌کند و چند ثانیه بعد او را در پیشانی خط دفاعی ظاهر می‌شد که همانند یک مدافع تخصصی در حال دفاع از دروازه خودی است. جالب این که رضا این همه تاثیر را زمانی داشت که ایران قرار بود دفاع کند و به معدود تک حمله‌های کلیدی و تیغدار ایران او مرد اول بود که وظیفه اصلی خود را به بهترین شکل انجام می‌داد و دروازه حریفان را به لرزه می‌انداخت. قوچان نژاد برای ایران

کارگاه

[۶۵]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۲ تیر ماه ۱۳۹۳

اسکافیا

خردشگر

فرهنگ‌و هنر

سلامت

ورزش

گفتگوی کالاسکه سبز با مهر دادپولادی موفق ترین ملی پوش ایران در جام جهانی

از اتوبوس سواری لذت می برم

ابوذر مارکولایی

اگر قدری خوش شانس تر بود می توانست به جمع ۱۶ تیم برتر هم صعود کند. هر چند که ناراحت عدم تحقق این شرایط هم نیستیم.

توی یکی از بهترین بازیکنان تیم ملی در این تورنمنت بودی. از عملکرد خودت بگو.

این لطف شماست. به هر حال من فقط آنچه که کی روش خوسته بود را در زمین پیاده کردم و خوشحالم که موفق هم بودم. قاعدتا حضور در جام جهانی برای هر بازیکنی در هر سطحی یک افتخار بزرگ است. من در این مسابقات سه دیدار کامل را در زمین مسابقه بودم و خوشبختانه خودم هم از عملکردم راضی بودم.

اوج هنرغایات در بازی با آرژانتین بود هر چند که مسی در دقیقه پایانی بازی آب سردی بر پیکره پر امید تیم ملی ریخت.

واقعا بازی با آرژانتین عالی بودیم. نه فقط من همه عالی بودند. گفتم که ما می توانستیم برنده باشیم اما نشد. من در این بازی شرایط ویژه ای داشتم. مسی و هیگواین را دریبل کردم و در سمت چپ خط دفاع هم سعی کردم بهترین باشم.

به نظرت تیم ما مقابل بوسنی بازی قابل قبولی انجام داد؟

نتیجه بازی برای ما خوب نبود و ما به تجربه بالاتر بازیکنان این تیم باختیم اما وجدانمان راحت است که چیزی کم نگذاشتیم و تا آخرین نفس جنگیدیم.

به نظر رسید که بازیکنان مقابل بوسنی از لحاظ بدنی کم آورده اند.

نه، ما اصلاً مشکل بدنی نداشتیم. هر چند که هر چهار روز یک بار بازی کردیم و بازی ها هم بسیار سنگین بود.

بعضی منتقدان هم می گویند داستان جام ۹۸ تکرار و بازیکنان ما بعد از بازی با آرژانتین فکر کردند جام جهانی تمام شده!

این یک فکر پوچ و باور نکردنی است. هیچ کس اندازه بازیکنان دوست نداشت بازی را ببریم و صعود کنیم. از طرفی کی روش بالای سر تیم ملی ایران است که یک لحظه اجازه نمی دهد کسی بخواند بی انگیزه شود یا خدای ناکرده از روی شکم سیری بازی کند.

تو معتقدی بازیکنان کم انگیزه نبودند در حالی که کروش در نیمه دوم بازی با بوسنی دائماً کنار زمین حرص می خورد و سعی داشت به بازیکنان تیمش انگیزه بدهد!

من می خواهم بگویم ما بی انگیزه نبودیم، کی روش

به تازگی از جام جهانی برزیل برگشتی. تیم ملی در این مسابقات چطور بود؟

خوب بود اما به نظرم رضایت بخش نبود. ما باید صعود می کردیم اما در روز آخر و بازی با بوسنی اتفاقات به نفع ما رقم نخورد. تیم ملی حضور خوبی داشت. تقریباً به آنچه می خواستیم رسیدیم. ما می خواستیم آبرو داری کنیم اما بسیار فرای این ظاهر شدیم. حتما دیدید که تیم ملی تا روز آخر حتی مدعی صعود بودای کاش صعود می کردیم اما خب نشد.

خیلی ها منتظر سه شکست مفتضاحانه از تیم ملی بودند اما این اتفاق نیفتاد. چرا؟

دلایل زیادی داشت اما فکر می کنم بیش از هر فرد یا چیزی این کارلوس کی روش بود که روحیه خودباوری را در ما تقویت کرد. تیم ملی برای اولین بار در این مسابقات با سبک مشخصی بازی می کرد و در دو مسابقه به نتیجه دلخواهش هم رسید. حتما شما بازی ایران و آرژانتین را دیدید. ما در این دیدار حتی مستحق پیروزی بودیم اما داور بازی شرایط را کاملاً تغییر داد. بازی با نیجریه هم تیم ملی شرایط خوبی داشت. تیم ملی در این مسابقات



ابوذر مارکولایی: مهر داد پولادی یکی از بهترین و آماده ترین چهره های تیم ملی فوتبال ما در جام جهانی ۲۰۱۴ بود. او با عملکرد درخشانی که در هر سه بازی تیم ملی داشت خیلی زود خود را به چهره ای محبوب در بین هواداران این تیم بدل کرد و حتی مورد توجه برخی تیم های خوب اروپایی هم قرار گرفت.

اوج کار مهر داد بازی با آرژانتین بود که در یک حرکت هم لیونل مسی و هم هیگواین دو تن از بهترین ها فوتبال دنیا را دریبل کرد. با او به گفتگو نشستیم.

هم در مورد جام جهانی و هم علاقه اش به مسافرت با اتوبوس. گفتگوی کالاسکه سبز با این بازیکن خوب تیم ملی فوتبال را در زیر بخوانید.



کالاسکه

[۶۶]

ماهنامه داخلی شرکت معقاب افشان

شماره ۲ تیر ماه ۱۳۹۲



ناراحت نمی شوی؟

نه به هیچ وجه. خوشبختانه امروزه دیگر مثل گذشته نیست که همه چیزهای خوب در کشورهای توسعه یافته باشد و ما از تجهیزات قدیمی و مستهلک شده استفاده کنیم. شما یک نگاهی به ناوگان اتوبوس رانی خودمان ببینید. واقعا همین اتوبوس هایی که در کشور ما هستند در کشورهای دیگر هم استفاده می شوند. شاید اتوبوس هیوندا در کشور ما کمتر باشد اما اتوبوس اسکانیایی که در برزیل برای خبرنگاران استفاده می شد در همین ایران خودمان هم با همان امکانات وجود دارد.

◀ به عنوان یک فوتبالیست سالانه مجبوری مسافرت های زیادی را همراه تیمت بروی. ترجیح می دهی با چه وسیله ای سفر کنی؟

خب در فواصل طولانی به خاطر کمبود وقت معمولاً از هواپیما استفاده می شود اما وقتی در تیم های تهرانی باشی و در شمال کشور بازی داشته باشیم طبیعی است که از اتوبوس استفاده می کنیم. من هیچ مشکلی با اتوبوس سواری ندارم و اتفاقاً اگر فرصت باشد با اتوبوس که باشی می توانی یک سفر خاطره ساز هم در کنار دوستان و هم تیمی هایت بسازی.

وصحت پایانی؟

از همه مردم که مشوق ما بودند تشکر می کنم.

◀ اما وضع آب و هوا خیلی مناسبان نبود. درست است؟

بله خب ما هم به لحاظ زمانی و هم به لحاظ آب و هوایی تفاوت های بسیاری با شهرهای برزیل داشتیم اما سعی کردیم زودتر به آنجا برویم و قدری خودمان را با شرایط وفق دهیم.

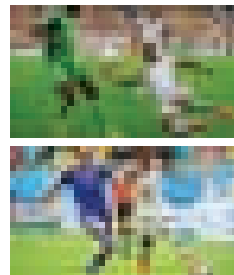
◀ قدری روی موضوع حمل و نقل مسابقات بحث کنیم. تدارک خوبی برای جابجایی شما دیده شده بود؟

باور کنید همه چیز عالی بود. فیفا برای حمل و نقل تیم ها با کمپانی هیوندا که اتوبوس های فوق مدرن داشت قرارداد بسته بود و برای خبرنگاران و اهالی رسانه هم از کمپانی اسکانیا کمک گرفته بود. به لحاظ ترافیکی همه چیز هماهنگ شده بود و ما برای هر جابجایی یک تیم اسکورت کامل داشتیم. واقعا ای کاش مسئولان کشور ما بودند و می دیدند چه نظمی بر بخش بخش این مسابقات حاکم بود.

◀ مسافرت با اتوبوس برایت سخت نبود؟

خب با توجه به مسافت شهرهای برزیل ما در مواقع نیاز با پرواز جابجا می شدیم اما شخصا با اتوبوس مشکلی ندارم و اتفاقاً فکر می کنم اتوبوس یک وسیله جابجایی مطمئن و راحت است. من از سفر با اتوبوس لذت می برم.

◀ یعنی در ایران هم از سفر با اتوبوس



هم مربی بزرگی است که باید با او کار کنید تا بفهمید چه مربی فوق العاده ای است. او نقش بسیار پررنگی در موفقیت های تیم ملی داشته و مطمئنم اگر کی روش باز هم باشد ما می توانیم نتایج بهتری بگیریم. اگر ما یک بار دیگر با بوسنی بازی کنیم قطعاً بهتر کار کرده و نتیجه خواهیم گرفت.

◀ فکر می کنی چرا به بوسنی

بختیم؟

ما گل اول را روی غافلگیری دریافت کردیم و تیم ما تا حدودی به هم ریخت. گل دوم را هم روی ضدحمله خوردیم. بوسنی مقابل ما استرسی نداشت اما ما باید می بردیم و فشار زیادی روی تیم ما بود. اگر توپ های مسعود شجاعی و رضا قوچان نژاد گل می شد شرایط بازی فرق می کرد.

◀ در بین تیم های آسیایی فکر می کنی کدام تیم عملکرد بهتری داشت؟

ایران و استرالیا. فوتبالی که ما بازی کردیم در جام جهانی قابل قبول بود و از سوی دیگر شما وقتی تدارک ما را با سه تیم دیگر یعنی کره، ژاپن و استرالیا مقایسه کنید، می فهمید ما چقدر خوب کار کردیم.

◀ از شرایط میزبانی برزیلی ها برایتان بگو.

فکر می کنم همه چیز عالی بود. غذا، اسکان، حمل و نقل و هتل. شاید پیش از آغاز مسابقات فکر می کردیم به خاطر وضعیت اعتراض ها قدری شرایط سخت باشد اما انصافاً هیچ مشکلی نداشتیم و هم مردم برزیل و هم مسئولان برگزاری برایمان سنگ تمام گذاشتند.

◀ قاعدتاً حضور در جام جهانی برای هر بازیکنی در هر سطحی یک افتخار بزرگ است. من در این مسابقات سه دیدار کامل را در زمین مسابقه بودم و خوشبختانه خودم هم از عملکردم راضی بودم.

◀ فیفا برای حمل و نقل تیم ها با کمپانی هیوندا که اتوبوس های فوق مدرن داشت قرارداد بسته بود و برای خبرنگاران و اهالی رسانه هم از کمپانی اسکانیا کمک گرفته بود. به لحاظ ترافیکی همه چیز هماهنگ شده بود و ما برای هر جابجایی یک تیم اسکورت کامل داشتیم. واقعا ای کاش مسئولان کشور ما بودند و می دیدند چه نظمی بر بخش بخش این مسابقات حاکم بود.

نگاهی به آنچه که بر تیم ملی در جام جهانی گذشت

آرزوهای بر باد رفته

مهم‌ترین اخباری



همه کیف جام جهانی به همین برد و باخت‌ها، شگفتی‌ها، متفاوت بودن‌ها و دیدگاه‌های متفاوت تمامی افراد روی کره زمین است. واقعاً روزهای لذت بخشی است. فارغ از اینکه آیا پشت پرده از قبل تصمیم‌گیری می‌شود که جام قهرمانی نصیب چه تیمی یا چه قاره‌ای شود؟ فارغ از اینکه چه تیمی به لحاظ سبکه و پیشینه قوی‌تر از دیگری است و فارغ از رنگ و پوست و نژاد و دارا و ندار بودن.

اصلاً قشنگی کار به همین است. اینکه تو فقیر باشی یا غنی، دارای سواد و علم باشی یا بی‌سواد، اخمو باشی یا خوش‌خنده، اهل هیجان باشی یا ساکت و صامت از هر نوع قشر بشری که باشی به خاطر کشورت و شاید به خاطر تیم‌های مورد علاقه‌ات برای یک ماه همه چیز را کنار می‌گذاری تا فقط به یک چیز فکر کنی. همه کنار هم برای یک چیز. این ایجاد وحدت قشنگ است و چه مورد نیاز. شاید هیچ مسابقه یا هیچ برنامه‌ای در جهانی که در آن هستیم قدرتمندتر از جام جهانی برای به وحدت رسیدن انسان‌ها به هم نباشد.

اصلاً اساس جام جهانی بر همین است. شاید به طور نهفته‌ای برای ما ایرانی‌ها هم یکی از دلایل شادی کردن و جستن شادی و هیجان و تب رفتن به جام جهانی همین نزدیک‌تر شدن به هم باشد اما حیف.. حیف که ما خیلی زود با یک قوره سردریمان می‌شود و با یک مویر گرمی.

داستان یک صعود

او برون‌گرا است. کی‌روش تاب تحمل هیچ گونه کم‌کاری به زعم خود را ندارد، تحمل پرداخت نشدن مطالباتش را ندارد، از کوچک‌ترین نقدها توسط مربیان ایرانی نمی‌گذرد و کسی را هم بی‌جواب نمی‌گذارد. او همیشه دوست دارد روحیه جنگجو طلبی داشته باشد. کی‌روش با این خصوصیات اخلاقی به هزار توهان فوتبال ایران وارد شد و البته بر کسی پوشیده هم نیست که فوتبال ایران هم رمز و رازهای خودش را دارد. آنروز بد را خدا برای مربی یا بازیکنی نیاورد که در چرخ گردون فوتبال دچار دردرسر شود و کی‌روش با همه تجارب، بزرگی و بین‌المللی بودنش گای روزها بد در پیچ و خم‌های بیپوده و عبث فوتبال ایران گیر کرد. از درگیری لفظی با مربیان لیگ برتری گرفته تا ناراحتی‌های گاه به حق و گاه به ناحقش با مسئولان فدراسیون. او از کوچک‌ترین مسئله‌ای نمی‌گذرد و نگذشت اما با همه این مسائل تیم ملی را به جام جهانی رساند. او در این راه کم حرف نشنید. از روزی که رحمتی را برای همیشه در تیم ملی به دلیل خداحافظی‌اش

قصه ما از مقدماتی جام جهانی شروع می‌شود و شاید قبل‌تر. آن روزی که قرار شد مربی به نام کارلوس کی‌روش سرمربی تیم ملی کشور ما شود. بدون اغراق او یکی از به نام‌ترین مربیان خارجی بوده که وارد فوتبال وطنی شده است. نام او بزرگ بود و البته خودش هم بزرگ. او وارد فوتبال و داستان زندگی ما شد. چه جالب که روز ورود این مرد پرتغالی با وارد شدن بزرگ مرد والیبالیست دنیا یعنی خولیو ولاسکو یکی شد. اتفاق جالب و ناگهانی بود. ولاسکو آمده بود تا والیبالیست ایران را متحول کند و کی‌روش هم این ماموریت را داشت تا فوتبال ایران را به بالای بلندی برساند. داستان این بود که کی‌روش وارد فوتبال ما شد با کلی نابسامانی. در دوره قبل ایران نتوانسته بود به جام جهانی صعود کند، پس هدف اول صعود به جام جهانی بود و بس. کی‌روش این چنین بود که با این هدف مصمم وارد فضایی شد که شاید چندان برایش تازگی نداشت. اصولاً کی‌روش مرد آرام و متواضع و صبور و خودخوری نیست.

کارگاه

[۶۸]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۲ تیر ماه ۱۳۹۳

کردند اما کیف نکردند. حظ نبردند. قضاوت بر عهده ما نیست. تاریخ گواه همه چیز خواهد بود. کی‌روش اتفاقی که چهار سال قبل‌تر از آن رخ نداده بود را به سرانجام رساند. پس تا اینجای ماجرا نه می‌توان کی‌روش را زیر گیوتین برد نه می‌توان از او اسطوره‌ای جاودان در فوتبال ایران ساخت. هر چه بود با تفکری حرفه‌ای و منطقی ما به برزیل رسیدیم.

آرزوی صعود و راه کج آماده سازی

از همان روزی که ایران به جام جهانی رسید یک نکته در صحبت‌های کی‌روش بیش از همه به چشم خورد. کی‌روش دوست داشت ایران فقط صعود کننده به برزیل نباشد. او دوست داشت طوری برنامه ریزی کنیم که تیم ملی به مرحله بعدی برسد. آیا این خواسته و آرزو شدنی بود؟ کی‌روش چه در فوتبال ایران دیده بود که چنین هدفی داشت و برایش فریاد زد؟ آیا کسی از ما حرف کی‌روش را فهمید؟ آیا کسی با چشم و عقل او به این قضیه نگریست؟ در هیاهوی اینکه چه کنیم تا بهتر آماده شویم شاید چند کارشناسی که شاید حب و بغض هم در کلامشان هویدا بود و شاید هم نگاه دلسوزانه‌ای داشتند اما بدترین نوع ادبیات را برای عنوان کردنش استفاده کردند بر طبل این زدند که همین که صعود کردیم خوب است و ما را چه به شاهکار. موج منفی از همان روزها کلید زده شد و ما چه خوب و زود این موج‌های منفی را جذب می‌کنیم. گویا که ما را به مثبت اندیشی و جور دیگر دیدن و شستن چشم‌ها راهی نیست و شعر معروف سهراب سپهری - چشم‌ها را باید شست، جور دیگر باید دید - فقط برای اس‌ام‌اس‌ها، استاتوس‌ها و قاب روی دیوارهای ما است. منصفانه نیست که بگوییم کی‌روش برای چاپلوسی و راه پیدا کردن به دل ایرانی‌ها چنین خواسته‌ای داشت او آن قدر جاه طلب و خواهان موفقیت هست که این خواسته را فقط برای این مسائل نخواسته باشد اما ما او را جدی نگرفتیم. البته ساختار و سیستم فوتبال ایران هم در به وجود آمدن اما و اگرها بی‌تقصیر نیست. در هر حال کی‌روش بابت آمادگی تیم ملی حرص زیادی خورد. شاید بخشی از حرص‌هایش شخصی بود که بی‌شک بود ولی تیم ملی آن طور که او می‌خواست آماده نشد ولی هر طور

انصافا فوتبال آرژانتین و نیجریه چند سال با ما تفاوت دارد؟ این درست که مقابل آرژانتین بازی فاخری از خود به نمایش گذاشتیم اما آیا روی کاغذ و در کلیات فوتبال ایران و آرژانتین قابل قیاس هستند؟ آیا غیر از این است که حتی خوشبین‌ترین مردم هم تصور نمی‌کردند که سربازان کشورشان اینگونه مقابل ستارگانی قد علم کنند که مدعی بردن بودند و با تفکر اینکه امیدواریم با تعداد گل کمتری ببازیم چشم به صفحات تلویزیون خود دوختیم.

هیچ مربی مثل کی‌روش نمی‌توانست با وجود دوران آمادگی پر التهاب جهت حضور در جام جهانی این چنین وجد و سرور را در بین بازیکنانی که شاید فکر می‌کردیم علاقه‌ای به هم ندارند و به دلیل حضور چند بازیکن دو رگه و دو ملیته از هم دور و تعلق خاطری به هم نداشته باشند ایجاد کند اما کی‌روش این کار را به نحو احسن انجام داد



نخواست تا این مورد که کی‌روش تغییری در روند ساختاری فوتبال ایران انجام نداده است. شاید اکثر مردمی که فوتبال را تماشا می‌کنند نوع بازی تیم ملی را دوست نداشتند به خصوص که مقابل کره جنوبی بیشتر از اینکه در نقش حمله کننده باشیم مدافع بودیم اما وقتی تیم ملی به هدفش که جام جهانی است می‌رسد چطور می‌توان کی‌روش را زیر تیغ حملات برد اما ما این کار را کردیم. ما یعنی همه آنهایی که همیشه دید منفی به کی‌روش و تفکر انتزاعی داشتند و شاید هم حق داشتند. اصلا تیم ملی برای همه مردم و اقشار است و بیان نظر آزاد. شاید هر کسی دوست داشته باشد به تیم ملی کشورش افتخار کند و از آن لذت ببرد. این حق کمی نیست. تیم ملی به جام جهانی رسید و این وسط خیلی‌ها خوشحال شدند و به خواسته‌شان رسیدند ولی در این بین عده‌ای شاید لذت رسیدن به جام جهانی را حس



نگاهی به آنچه که بر تیم ملی در جام جهانی گذشت



گذراندیم. اینکه چرا یک بحث آماری ساده و کاملاً مستند باعث ناراحتی برخی شده و آن را مغرضانه می‌دانند جای تأمل دارد. ما با یک روی قضیه با منطق و واقعیت طرف هستیم و یک روی با حقیقت.

واقعیت انکارناشدنی

آنچه در جام جهانی گذشت واقعیت ما بود اما حقیقت این بود که تیم ملی به لحاظ نمایش تصویری فاجعه نبود. واقعیت این است که فوتبال ما به دلیل ساختارهای اشتباه از گذشته دور به اصطلاح دیمی است. یعنی یک روزهایی فوق خوب است و آنچنان است که آرژانتین نامی و پرستاره را کلافه می‌کند و یک دنیا را به تحسین وادار می‌کند و یک روز شاید در همین ورزشگاه آزادی خودمان به کویت یا عراق ببازد. این است که شاید از شب گذشته به ذوق خیلی‌ها زده باشد و بر پایه همین استدلال با تحلیل‌های خود خواسته باشند کمر به انتقاد کی‌روش و آنهایی که او را انتخاب کردند بزنند.

مسئله این است که هیچ مربی مثل کی‌روش نمی‌توانست با وجود دوران آمادگی پر التهاب جهت حضور در جام جهانی این چنین وجد و سرور را در بین بازیکنانی که شاید فکر می‌کردیم علاقه‌ای به هم ندارند و به دلیل حضور چند بازیکن دو رگه و دو ملیته از هم دور و تعلق خاطری به هم نداشته باشند ایجاد کند اما کی‌روش این کار را به نحو احسن انجام داد و اگر منصف باشیم و تنگ نظری و بخل را کنار بگذاریم شده در خلوت خود قبول می‌کنیم که این یک کار کی‌روش بی‌نظیر بوده است. زمان پخش سرود ملی باید قیافه بازیکنان تیم ملی را متصور شوید که چطور دست در گردن هم و متحد به خواندن سرود ملی

بود این تیم راهی برزیل شد. از قصه آل اشپورت و بهانه‌های شخصی کی‌روش هم با دیده اغماض گذشتیم. بماند که شاید همین موضوع نیمی از ذهن مرد اول فنی تیم ملی ما را اشغال کرد و نمی‌دانیم چرا فدراسیون سر این موضوع دست روی دست گذاشت!

تب بازی با آرژانتین، مسی و انگشت حیرت یک دنیا

شاید حالا که تیم ملی حذف شده شمشیرها برنده‌تر و روتر از همیشه برای کی‌روش بسته شده باشد. شاید که نه برای برخی حتماً همین طور است. به خصوص برای آنهایی که از روز اول و از بازی اول و از برخورد اول با مرد پر تعالی ایشان با او در یک جوی نرفت که نرفت. آنهایی که هر که پا در عرصه تیم ملی می‌گذارد فقط نیمه خالی لیوان را می‌بینند و آنهایی که باد به پرچم هستند. با برد تیم ملی کی‌روش مربی خوبی می‌شد و با باخت او مربی بی‌کفایت که فقط به ایران آمده تا پولی بگیرد و برود. چه جالب؟ ما در اینجا سرزمین خودمان به اینکه چرا سرمربی کشورمان این همه پول می‌گیرد ایراد می‌گیریم؟ پول او را به بیت المال نسبت می‌دهیم و مثل ماجرای اینکه اول تخم مرغ به وجود آمد یا مرغ هنوز به این فکر می‌کنیم بالاخره باید برای تیم ملی که حمایت مردمی را دارد باید پول خرج بشود یا نشود؟ اگر بشود یک حرف است و اگر نشود حدیثی دیگر. شاید اگر این پول به جیب مربیان وطنی می‌رفت تعداد شاکیان نسبت به پرداخت مبلغ هنگفت دستمزد کی‌روش کمتر می‌شد اما اگر ماییم آن هم داستان دیگری بود. ما در جام جهانی نسبت به نتیجه گیری، آمار گل زدن و گل خوردن از سه دوره گذشته حضورمان در جام جهانی بدتر عمل کردیم پس ما روی کاغذ از ضعیف‌ترین دوره‌ها را



• ایران به نسبت دیگر تیم‌های آسیایی در جام جهانی مفتضح نبوده است و این مسئله‌ای است که نباید به راحتی از آن گذشت. بی‌شک تیم‌های آسیایی که در این دوره افت چشمگیری داشته‌اند برای جبران مافات نگاه خود را به جام ملت‌های آسیا می‌دوزند.

• کی‌روش بابت آمادگی تیم ملی حرص زیادی خورد. شاید بخشی از حرص‌هایش شخصی بود که بی‌شک بود ولی تیم ملی آن طور که او می‌خواست آماده نشد ولی هر طور بود این تیم راهی برزیل شد.

کارگاه

[۷۰]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۲ تیر ماه ۱۳۹۳

قهرمانی که سالهاست از آن فاصله گرفته‌ایم نزدیک کند؟ آیا زمان مناسبی برای تغییر سرمربی داریم؟ شاید حفظ کی‌روش هزینه سنگینی روی دست فدراسیون بگذارد ولی آیا حضور سرمربی جدید - که ایرانی بودنش یک مسئله است و خارجی بودنش چندین مسئله - هزینه‌های دیگری برای فدراسیون ندارد؟! ما با کی‌روش راهی را آغاز کردیم. خوب و بد هم زیاد داشته‌ایم. بهتر است فدراسیون فوتبال که تصمیم گیرنده نهایی در این زمینه است نه آنچنان عاشق کی‌روش باشد که نقاط ضعف فنی و خواسته‌های فردی او را نبیند و نه آن قدر شکم سیر باشد که چشم بر روی تاثیر گذاری او ببندد. تیم ملی به اندازه کافی محل آزمون و خطا بوده است. اینک فکر دیگر باید کرد و طرح نو دیگری باید انداخت.

این نیز بگذرد

این جام جهانی هم تمام شد و رفت. همیشه جای دیگری آمدن کار سختی بوده است. ایران آوردگاه آسیایی را در پیش دارد و انتظار می‌رود که تصمیمات بر پایه عقل و هوشیاری باشد نه بر اساس معیارهایی شخصی. قطعا ایران به نسبت دیگر تیم‌های آسیایی در جام جهانی مفتضح نبوده است و این مسئله‌ای است که نباید به راحتی از آن گذشت. بی‌شک تیم‌های آسیایی که در این دوره افت چشمگیری داشته‌اند برای جبران مافات نگاه خود را به جام ملت‌های آسیا می‌دوزند. این نشان می‌دهد سران فدراسیون بلافاصله باید به فکر باشند.

کی‌روش را بابت آمادگی روحی بازیکنان ستایش کنیم؟ شاید او نباید مقابل آرژانتین این چنین تیم را با انگیزه می‌کرد تا حالا اکنون زانوی غم نگرفته بودیم و او را بی‌کفایت نمی‌خواندیم. کی‌روش هر چه بر این فوتبال نکرد حداقل از نظر ساختار دفاعی توانست تیم ملی را دارای پتانسیل کند. به دفاع تیمی ایران شخصیت داد و البته که کاش کی‌روش با آنهایی که به او مشاوه دادند اندکی تفکرات هجومی و تماشاگر پسندتری را چاشنی کار می‌کردند. تیم ملی مقابل بوسنی یارای مقابله هجومی با حریف را نداشت و این بزرگ‌ترین نقطه ضعف ایران در بازی‌های این دوره بود.

و اکنون آروزهای برادررفته

کی‌روش را باید یک مربی جنجال دوست نامید. مربی‌ای که نگاه اولش مهربان است و شفاف اما اگر نخواهد بسازد روی دیگر سکه را نشان می‌دهد. ما می‌توانستیم در جام جهانی پراوازه‌تر از این باشیم. حتی به این فکر کنیم که در صورت صعود چطور این موقعیت را حفظ کنیم اما نشد که بشود. حالا همه این آروزهای قشنگ و رویایی که فقط چند قدم به ما دور بود زیر بحث ماندن و رفتن کی‌روش در حال دفن شدن است. انگار ما عادت به تکرار مکررات داریم. تجربه می‌آموزیم که از تجاربمان استفاده نکنیم. قبل از تصمیم گیری باید فرضیه ساخت. آیا رفتن کی‌روش از فوتبال ایران تمامی مشکلات فوتبال ملی ما را حل می‌کند؟ آیا تضمینی هست حفظ کی‌روش ما را در آسیا به

مشغول شدند و این دوستی و همدلی به راستی مدت‌ها بود که از تیم ملی ما رخت برپسته بود. آیا نه اینکه هدف اصلی جام جهانی نزدیکی دل‌ها و ایجاد وحدت است؟ شاید ساده و حتی خنده دار از این مسئله بگذریم اما همین کار ساده را سال‌ها بود انجام نداده بودیم.

کی‌روش نام ایران، حس وطن دوستی بیشتر و پررنگ‌تر را بار دیگر زنده کرد. بهترین حرف را شاید در مورد او سید جلال حسینی زد؛ کی‌روش مثل یک معلم رفتار کرد. البته هنوز هم به شدت معتقد به این هستیم که تیم ملی می‌توانست به جای ضعیف‌ترین نتیجه در دوران‌های حضورش در جام جهانی پر افتخارترین باشد. این قابلیت در بازی با آرژانتین دیده شد. حتی در بازی با نیجریه با وجودی که عدم اعتماد به نفس در چهره بازیکنان موج می‌زد این رگه‌ها دیده شد اما در بازی بوسنی انگار که انگیزه‌ای برای تکرار حماسه نبود. مثل عادت‌های همیشگی به یکباره فرو ریختیم.

مسلمانان به یک بازی می‌توان به کی‌روش لقب پادشاه داد و نه با یک شکست حتی تلخ می‌توان او را نامربی‌ای خواند که هیچ فایده‌ای برای ایران نداشته است. یادمان باشد که همین بوسنی مقابل آرژانتین نفس ستاره‌های این تیم را گرفته بود و اگر شاید گل به خودی زودهنگامشان نبود اکنون آن‌ها جزو صعود کنندگان به مرحله بعدی بودند. بهتر است واقع بین باشیم و از پوسته غیر منطقی و احساسی خود بیرون بیاییم که نه برای کی‌روش و یا طرفداران بی‌منطق و سینه چاکش بلکه به این دلیل که مگر ما چه کاشته بودیم که انتظار برداشت داشتیم؟

آن‌ها بهترند!

انصافا فوتبال آرژانتین و نیجریه چند سال با ما تفاوت دارد؟ این درست که مقابل آرژانتین بازی فاختری از خود به نمایش گذاشتیم اما آیا روی کاغذ و در کلیات فوتبال ایران و آرژانتین قابل قیاس هستند؟ آیا غیر از این است که حتی خوشبین‌ترین مردم هم تصور نمی‌کردند که سربازان کشورشان اینگونه مقابل ستارگانی قد علم کنند که مدعی بردن بودند و با تفکر اینکه امیدواریم با تعداد گل کمتری ببازیم چشم به صفحات تلویزیون خود دوختیم. آیا این بی‌انصافی نیست که حرکت روان شناسانه



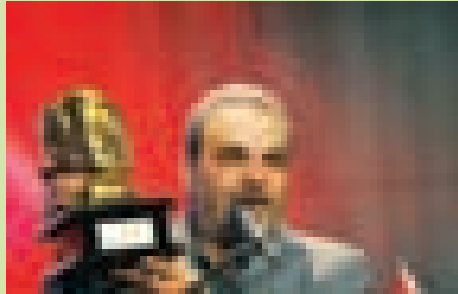
نقدی بر ضعف اطلاعاتی مجریان و گویندگان ورزشی تلویزیون

گزارشگری؛ از نود تا بیست چهارده

◀ مهدی شمس - روزنامه نگار

جام ۹۰ و فینالش بدل شد به یک خاطره‌ای که همیشه ما را در حالتی دو گانه قرار می‌دهد. لذت تماشا کردن هرشب فوتبال و موسیقی سحرانگیز ابتدای هر مسابقه و رنگ و نور و کیفیت تصاویر تلویزیونی و مارادونای سحر انگیز و آلمان فوق العاده آنجام و باجو و اسکیلاچی و کانی جیا و ماتئوس و کلینزمن و بابی رابسون و کامرون و روزه می‌لا و هیگوینتا و والدرا با ناگواری مفرطی همراه شده بود که با گزارش‌هایی که می‌شد به راحتی صدایشان را بست و در سکوت فوتبال را دید که بد ماجرابی ست این در سکوت فوتبال دیدن...

در جریان تکرار فینال ۱۹۹۰ بین آلمان و آرژانتین در برزیل ۲۰۱۴ اوضاع گزارشگری بهتر شده بود. به لطف اینترنت و فیس بوک و شبکه‌های تلویزیونی متعدد قابل دسترسی، روزگاران جذاب‌تر شده است. الان شاید همه مشکلمان در این عرصه به اصرار بر دفاع غیر خطی و تکرار چند باره نام «فغولی» خلاصه شده است. اما همچنان دوره می‌کنیم روزگار را و در مسیر تکراری قدم برمی داریم و مزدک ۲۰۱۴ می‌شود شفیق و صالح نیای ۱۹۹۰. تکرار تاریخ همیشه هم به تراژدی و کمدی ختم نمی‌شود، گاهی هم نشانه بی‌انضباطی و هر کسی را در هرجایی گذاشتن است و ربطی به فلسفه تاریخ ندارد.



این انتهای پرواز بود دیگر. از شفیق رسیدیم به عباس بهروان. به گزارشگری که حتی در تلفظ کلمات فارسی هم مشکل داشت و گزارش‌هایش را «با سلام خدمت بینندگان عزیز» شروع می‌کرد. هفته نامه‌ها را جلوی خود پهن می‌کرد و از روی آن اطلاعات دست اولش را با تیق‌های ریز و درشت روخوانی می‌کرد، غافل از اینکه بیننده پیگیر جلوتر از او آن‌ها را بلعیده بود. نام بازیکنان را اشتباه می‌گفت و در حین بازی دستورات تاکتیکی عجیب صادر می‌کرد، از بازی عقب بود و همه بازی‌ها را یکنواخت گزارش می‌کرد، در وقت اجرا به دوربین زل می‌زد و در برنامه ورزش و مردم ابایی از این نداشت که جلد دنیای ورزش و ورق زندنش را ببینیم که از این صفحه به آن صفحه می‌رفت برای پیدا کردن اسمی، تیمی، چیزی...



کاش در همان مسیر نرویم. فرقی هم نمی‌کند که این ماجرا از شفیق و صالح نیای ایتالیایی ۹۰ شروع شده باشد و به مزدک میرزایی و برزیل ۲۰۱۴ برسد. همچنان دور می‌زنیم در بی‌برنامه بودن و دل بستن همیشگی به جادوی «ایشالا درست می‌شه». یادمان نرفته است جام ۹۰ را. اعزام شفیق و صالح نیا به ایتالیا یکسال بعد از خاتمه جنگ ایران و عراق دل همه را خوش کرده بود به اینکه قرار است اتفاقاتی در رسانه بیفتد.

این اتفاق پیش از این در عرصه مکتوب و در دنیای ورزش و کیهان ورزشی افتاده بود. ویژه نامه‌های پر و پیمان آن‌ها تنها منبع قابل اتکا برای علاقمندان بود تا جزئیات تیمهای جام جهانی را پیگیری کنند.

اطلاعات گزارشگران تلویزیونی (بجز جهانگیر کوثری آن سال‌ها) در حد نازلی بود. با کوثری می‌شد حتی از تیمی بنام «زیگما اولموگ» خبر دار شد که تا مراحل بالاتر جام باشگاه‌های اروپا بالا آمده بود و واژه‌ای بنام «تیم ورک» را به ادبیات گزارشگران فوتبال اضافه کرد، اما مثلاً صالح نیا تا همان سالهایی که در فضیلت قلم می‌زد هم معتقد بود که گل دوم تیم جوان شده ایران به کویت در زمان پرویز دهداری با ضربه عابدزاده مستقیماً وارد دروازه کویت شده است.

با همه این ضعف‌های نهان و آشکار، شفیق و صالح نیا خیرالموجودین عرصه گزارشگری تلویزیون بودند. ولی افتاد مشکل‌ها. از بازی اول به بعد صدای آن دو قطع شد و دیگر خبری از آن‌ها نبود. حتی شفیق در اجرای ورزش و مردم هم مدتی طولانی دیده نشد...

کارگاه

[۷۲]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۲ تیر ماه ۱۳۹۳