

خبرهای روز

هشدار درباره قاچاق انسان

ایلنا: رئیس پلیس راه راهور فراجا با اشاره به تهدید نگران‌کننده قاچاق انسان و کالا، بر استفاده از اختیارات استانداردان در کنترل این پدیده تأکید کرد.
احمد کریمی‌اسد، با اشاره به افزایش نگران‌کننده قاچاق انسان و کالا در محورهای مواصلاتی کشور، گفت: «یکی از تهدیدهای بزرگی که اکنون با آن مواجه هستیم، موضوع قاچاق انسان و کالاست؛ به‌ویژه قاچاق انسان که بیش از سایر موارد ما را آزار می‌دهد. این اقدام توسط عده‌ای سودجو و با شگردها و شیوه‌های مختلف انجام می‌شود و آنها نسبت به انتقال و جابه‌جایی تعدادی از اتباع غیرمجاز از نوارهای مرزی به داخل کشور اقدام می‌کنند».
کریمی‌اسد با شرح یکی از حوادث اخیر در محور سراوان – خاش گفت: «در هفته گذشته یک دستگاه پژو ۴۰۵ به ۱۵ تبعه غیرمجاز را به همراه راننده جابه‌جا می‌کرد، با یک دستگاه تریلی برخورد کرد که متأسفانه ۹ نفر در صحنه جان باختند و هفت نفر نیز با وضعیت بسیار وخیم به بیمارستان منتقل شدند. اینکه چگونه ۱۵ نفر در یک خودروی سواری جاسازی می‌شوند، نشان‌دهنده روش‌های خطرناک و بی‌محابا و کاملاً عامدانه رانندگان این خودروهاست و همین رانندگان تمام تلاش‌شان را می‌گذارند تا از دید ایست‌های بازرسی پنهان بمانند».
او افزود: «در همین حادثه راننده تریلی برای جلوگیری از برخورد، به سمت راست منحرف شد و خودرویش واژگون شد، اما حادثه به دلیل رفتار عامدانه راننده پی‌ورخ داد. این نوع رانندگی برای رسیدن به مطامع مالی انجام می‌شود و جان راننده، سرنشینان و دیگران اهمیتی برای آنها ندارد. اگر به‌جای تریلی یک خودروی سواری حامل خانواده یک یا اتوبوس بود، قطعاً تلفات بسیار بیشتر می‌شد».
رئیس پلیس راه راهور فراجا با اشاره به اختیارات ویژه‌ای که رئیس‌جمهور به استانداردان داده است، گفت: «این اختیارات کمک می‌کند از ظرفیت‌های استانی برای کنترل قاچاق انسان و خودروهای شوتی استفاده شود. این موضوع نیازمند اهتمام و اجماع کامل دستگاه‌های استانی است و نباید فقط منتظر پلیس بود. استان‌های مرزی به عنوان مبدأ خودروهای شوتی از سیستان‌وبلوچستان، کرمان، آذربایجان غربی تا کردستان مسیریهای کشور را تا عمق استان‌های مرکزی نامی می‌کنند. او با بیان اینکه پلیس راه تجهیزات و اسکان کافی برای رصد کامل خودروهای شوتنی ندارد، توضیح داد: این خودروها ظاهر عادی دارند و با استتار داخل خودرو، از جمله برداشتن صندلی‌ها و جاسازی در صندوق عقب، تشخیص‌شان دشوار است. با همکاری جهادی و هماهنگ دستگاه‌های استانی می‌توان جلوی این پدیده را گرفت؛ چون در نهایت انسان‌هایی جان می‌بازند، فارغ از اینکه این اتباع ورودشان غیرمجاز بوده است، اما باید در نظر داشت انسان بودند که جان باختند». او با اشاره به شدت تلفات تصادفات خودروهای حامل قاچاق انسان، گفت: «در این‌گونه حوادث معمولاً چهار تا پنج نفر با بیشتر دچار فوت می‌شوند و مصدومان در این‌گونه تصادفات، دچار مصدومیت‌های شدید مانند نقص عضو می‌شوند. از نگاه کارشناسی من، تصادف ناشی از جرائم غیرعمد است، اما این تصادف‌ها اصلاً در شمول تصادف قرار نمی‌گیرند، چراکه رفتار راننده کاملاً عامدانه است. خودروی حامل قاچاق انسان با کالا نباید حتی تحت پوشش بیمه قرار بگیرد؛ اینها جرم است نه حادثه غیرعمد».
کرمی‌اسد درخواست کرد که زیر نظر استانداردان کمیته‌ای برای مقابله با خودروهای شوتی تشکیل شود: «این موضوع با جان مردم سروکار دارد و نیازمند اراده جمعی است. مسیریها نباید به خاطر گروهی محدود ناامن شوند. با تشکیل کمیته استانی و الزام دستگاه‌ها می‌توان این پدیده شوم را مهار کرد».

به‌کارگیری نخستین دوره سرباز محیط بان

فرمانده یگان حفاظت محیط زیست کشور از آغاز روند به‌کارگیری نخستین گروه از سرباز محیط‌بانان آموزش‌دیده در یگان حفاظت خبر داد.
رضا رستگار با اعلام این خبر گفت: «ورود دانش‌آموختگان هنرستان‌های محیط‌بانی به یگان حفاظت، آغازگر دوره‌ای تازه در تربیت محیط‌بانان آموزش‌دیده و گامی مهم در ارتقای توان تخصصی و عملیاتی این یگان است». او با اشاره به تلاش‌های انجام‌شده برای پیوند میان آموزش رسمی و مأموریت‌های میدانی افزود: «به‌کارگیری نیروهایی که آموزش ساختار‌یافته دریافت کرده‌اند، کیفیت عملیات حفاظتی در زیست‌بوم‌های حساس کشور را افزایش داده است و مسیر تربیت نیروهای پایدار و کارآمد را تقویت می‌کند». فرمانده یگان حفاظت محیط زیست کشور همچنین دریافت سهمیه ویژه برای استان‌های دارای هنرستان محیط‌بانی را نتیجه هماهنگی میان یگان حفاظت و بخش‌های ستادی سازمان برشمرد و گفت: «دوران سربازی در محیط زیست فرصتی ارزشمند برای تقویت مهارت‌های میدانی، افزایش انضباط عملیاتی و درک بهتر سختی‌ها و الزامات حرفه محیط‌بانی است».
به گفته او، نیروهای آموزش‌دیده پس از طی دوره رزم مقدماتی با آمادگی بیشتری وارد عرصه حفاظت می‌شوند و می‌توانند الگوی نسل جدید تأمین نیروی متخصص در ساختار محیط‌بانی کشور باشند.

افقی:

۱- ضمیر متکلم وحده- ثابت و همیشگی- بندری در هندوستان ۲- یوپانمایی کم‌دی رزمی آمریکایی که قهرمان آن یک خرس است ۳- شادمانی- بسپار- راز دیرینه پرورش ۴- سازمان علمی و فرهنگی وابسته به سازمان ملل متحد- گلی زینتی- عدد ۵- ظالم- از ابزارهای ورودی کامپیوتر- بله آلمانی ۶- صوت شگفتی- سروصد- بخش مرکزی ات ۷- تجمع گاز در لوله گوارش- دوره‌ای در آغاز خدمت سربازی- سست ۸- شب گذشته- زمین نموده کشت- قایق پارویی ۹- پیشوا- از طوایف کرد ایران- نوعی سطح شیب‌دار ۱۰- نوعی طاق در فضای معماری- تغییر متناوب- بانگ چوپان ۱۱- زمینه- خوش‌اندام- سدی در تهران بر روی رودخانه جاجرود ۱۲- کلاه آهنی- چرخه- مسافر پیاده ۱۳- کنترل دقیق- از سازه‌های بادی برنجی در ارکستر سمفونیک- درنگ ۱۴- کنایه از مباح و بسپار گواربودن است ۱۵- بی‌نظیر- گریختن- فهرست غذای رستوران

عمودی:

۱- مقدار بسیار اندک و ناچیز- مجموعه تشک و لحاف و بالش ۲- فریب- عددی دورقمی- این دو خط هرگز به هم نمی‌رسند ۳- فیلم کوتاه تبلیغی- شهید خرازی در این عملیات به درجه جانبازی رسید- ریز نیست ۴- یکپارچه و کامل- روضه‌خوانی سنتی امام حسین(ع) در بوشهر- سازمان اطلاعات مرکزی آمریکا ۵- عضو رونده- نادر- پیاز سفت و یک‌تکه‌ای ۶- عایق آماده ضدطوبت- هیولای محبوب سینما- بالامدن آب دریا ۷- یک نفر- اسب تندرو- نوعی نوشیدنی

گزارش آماری-تحلیلی «شرق» از افزایش نگران‌کننده تصادفات و فوتی‌ها، وضعیت ایمنی خودروها و جاده‌ها

هر روز ۳۴ تصادف

در نیمه اول امسال، ۱۰ هزار و ۴۱۴ نفر بر اثر تصادفات جان داده‌اند و ۲۰۲ هزار و ۱۴۵ نفر نیز مصدوم شده‌اند که نشان‌دهنده افزایش ۳۰۳ درصدی در تعداد کشته‌ها و ۱۰۲ درصدی مصدومان است

مریم لطفی: هر روز صبح از خانه بیرون می‌زنیم، در شهری پر از چراغ‌های چشمک‌زن، بوق‌های ممتد و ترافیک فشرده، میدان نبرد خاموش اما بی‌رحم انتظارمان را می‌کشد. طبق آخرین داده‌های اورژانس کشور، هفت هزار و ۳۰۴ تصادف فقط در هفت ماه نخست امسال ثبت شده است؛ یعنی به طور متوسط هر روز ۳۴ نفر درگیر حوادثی می‌شوند که می‌توانست با یک لحظه دقت بیشتر یا یک مسیر ایمن‌تر هرگز اتفاق نیفتد. تهران، خراسان رضوی و فارس در صدر این آمار تلخ قرار دارند و تهران به‌تنهایی ۱۸۳ کشته و بیش از سه هزار مصدوم داشته است؛ همان شهری که این روزها نامهربان شده و آدم‌ها و درختان و گیاهان و حیوانات را در غباری از دود و آلودگی و سرما درهم کشیده است. این گزارش، فراتر از آمارهای خسته‌کننده، قصد دارد پرده از پیچیدگی‌ها و واقعیت‌های پنهان پشت تصادفات رانندگی بردارد؛ از رفتارهای برخطر رانندگان و ضعف سیستم‌های نظارتی گرفته تا کیفیت پایین خودروها و ناکارآمدی زیرساخت‌های جاده‌ای و شاید مهم‌تر از همه، نشان دهد که مشکل فقط خطای انسانی نیست، بلکه ساختارهای نهادی، فرهنگ خودروپرستی و بی‌توجهی سیستماتیک نهادی، تصادفات را به یک بحران روزمره و تلخ تبدیل کرده‌اند.

●●●

افزایش ۱۱درصدی

آمارهای ملی همچنان از افزایش تلفات و آسیب‌های ناشی از حوادث ترافیکی حکایت دارد و تازه‌ترین داده‌های اورژانس کشور این تصویر نگران‌کننده را تأیید می‌کند. سخنگوی سازمان اورژانس کشور در گفت‌وگو با ایسنا اعلام کرده است که در هفت‌ماهه نخست امسال، هفت هزار و ۳۰۴ حادثه ترافیکی در کشور ثبت شده است؛ عددی که نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۱۱ درصد افزایش را نشان می‌دهد. میانگین روزانه این حوادث نیز به ۳۴ مورد رسیده است. افزایش حدود ۱۱درصدی تعداد حوادث و رشد مأموریت‌های امدادی نشان می‌دهد که سهم آسیب‌های ترافیکی در سبد عملیات اورژانس، بیش از سال گذشته شده است؛ گرچه این آمار، از زاویه مداخله اورژانسی ارزیابی می‌شود و با داده‌های تلفات سالانه تفاوت ماهوی دارد. به گفته او، حدود ۲۰ درصد از کل مأموریت‌های پیش‌بیمارستانی نیروهای اورژانس در همین بازه زمانی به حوادث ترافیکی اختصاص داشته؛ سهمی که خود نسبت به سال گذشته دو درصد افزایش یافته و نشان می‌دهد وزن آسیب‌های ناشی از تصادفات در حجم کل مأموریت‌های اورژانسی رو به رشد است.

تمرکز زمانی و جغرافیایی حوادث

بر اساس داده‌های اورژانس، عمده تصادفات ثبت‌شده امسال، بین ساعت‌های ۱۶ تا ۲۰ رخ داده است. الگویی که در تحلیل‌های جداگانه نیز به عنوان ساعات پرتردد و پریسک شناخته می‌شود و هم‌پوشانی ترافیک عصرگاهی، خستگی رانندگان و افزایش تردد‌های بین‌شهری احتمال بروز حادثه را افزایش می‌دهد. در حوزه مأموریت‌های اورژانس، استان‌های تهران، خراسان رضوی و فارس بیشترین حوادث ترافیکی را ثبت کرده‌اند؛ آماري که ناظر بر میزان مأموریت‌های امدادی است و لزوماً به صورت کامل با آمار تلفات سالانه هم‌پوشانی ندارد. استان تهران با هزار و ۶۷۶ مأموریت مرتبط با حوادث ترافیکی در صدر قرار گرفته است. پس از تهران، خراسان رضوی با ۶۲۳ مأموریت و فارس با ۵۲۶ مأموریت در رتبه‌های بعدی قرار دارند. در مقابل، گیلان با فقط ۴۶ حادثه کمترین آمار را به خود اختصاص داده است.

حسین جاجرمی، جامعه‌شناس: کمبود نیروی پلیس، ایمنی پایین خودروها، طراحی نامناسب جاده‌ها

و کمبود بودجه و تجهیزات: این مسائل نمی‌توانند فقط با کمبین‌های اطلاع‌رسانی یا پوش‌های جمعی حل شوند؛ برای اصلاح رفتارها نیاز به سرمایه‌گذاری، مطالعات دقیق و اصلاحات نهادی است

از جامعه

تدوین طرح مراقبت از «خودکشی»

ایسنا: طرح مراقبت از خودکشی تدوین شده این خبری است که در نشست کارکنان دفتر مشاوره و امور روانشناختی سازمان بهزیستی اعلام شد.
ابراهیم غفاری یکی از شرکت‌کنندگان در این نشست با اشاره به بازنگری دستورالعمل مراکز مشاوره در سال جاری گفت: «این بازنگری با هدف افزایش دسترسی مردم به خدمات روانشناختی انجام شده است». او افزود: «به دنبال توسعه خدمات پیشگیرانه هستیم و امسال اجرای پایلوت آن را در استان گیلان آغاز می‌کنیم. هدف ما این است که مراکز مشاوره در کنار درمان اختلالات روانشناختی، آموزش‌های ارتقایی را نیز به جامعه ارائه دهند».
به گفته او، امسال، ۳۰۰ مرکز از سه هزار مرکز مشاوره کشور درگیر آموزش مهارت‌های روانشناختی بوده‌اند؛ «فقط سازمان‌های بهزیستی و وزارت ورزش و جوانان مجوز ایجاد مراکز مشاوره را صادر می‌کنند و تفاهم‌نامه‌ای با حوزه علمیه برای صدور مجوز مراکز مشاوره وابسته به آنها داشتیم و جلسات متعددی برای رسیدن به این تفاهم برگزار شده. غفاری در ادامه از اجرای پایلوت چهار استان برای ارزیابی روانشناختی کودکان و نوجوانان خبر داد و گفت که در حال اجراست و دستورالعمل صلاحیت‌سنجی مشاوران نیز در دست تدوین قرار دارد. در ادامه این نشست، طاهریان، رئیس گروه مراکز مشاوره دولتی اعلام کرد: ۳۶ مرکز مشاوره حضوری دولتی، ۴۴ دفتر مشاوره در شهرستان‌ها و سامانه تلفنی ۱۴۸۰ را داریم که مجموعاً ۵۱۰ نیروی مشاور دارند. به گفته او، ۲۸۴۰ مرکز مشاوره غیردولتی نیز در کشور فعال هستند. طاهریان این را هم اضافه کرد: «زمان استاندارد مشاوره حضوری، ۴۵ دقیقه و زمان مشاوره تلفنی ۴۵ تا دقیقه است. همچنین تعرفه‌ها بدین ترتیب است: کارشناس ارشد ۵۰۳ هزار تومان، دکتر ۶۲۰ هزار تومان و مشاور با بیش از ۱۵ سال سابقه، ۷۰۲ هزار تومان است». در این نشست، جواد حسینی، رئیس سازمان بهزیستی هم گفت: «جامعه امروز با سرعت بالای تغییرات مواجه است و این شرایط «توفانی» موجب گسترش آسیب‌های اجتماعی و کاهش تاب‌آوری شده است. سلامت روان، امروز مهم‌تر از سلامت جسمی است اما ساختارهای اداری با نیازهای واقعی فاصله دارند». او افزود: «سامانه ۱۴۸۰ و مراکز مشاوره باید دارای داشبورد مدیریتی مبتنی بر ثبت و تحلیل داده باشند. طرح‌های پیشگیرانه خودکشی، آموزش زبان اشاره به مشاوران، تربیت روان‌شناس متخصص آتیسم و سالمندی و رتبه‌بندی مراکز مشاوره باید تقویت شود». حسینی در ادامه با اشاره به اهمیت اقدام‌های پیشگیرانه در حوزه خودکشی گفت: «باید از ظرفیت مراکز مثبت زندگی و طرح سلام برای ارائه آموزش‌ها و خدمات پیشگیرانه استفاده کنیم تا افراد به سمت افکار یا اقدام به خودکشی نروند».

توزیع جغرافیایی فوتی‌ها

نقشه جغرافیایی تصادفات در شش ماه نخست سال، همان الگوهایی را تأیید می‌کند که پیش‌تر در گزارش هفت‌ماهه نیز مشهود بود. استان‌های تهران، فارس، کرمان و خراسان رضوی بیشترین تعداد کشته‌ها را ثبت کرده‌اند؛ در حالی که قم، کهگیلویه‌وبوییراحمد و ایلام کمترین تلفات را داشته‌اند. در بخش مصدومان نیز بیشترین تعداد مربوط به استان‌های تهران، خراسان

رضوی و اصفهان بوده و کمترین ارقام در هرمزگان، بوشهر و ایلام گزارش شده است. این تمرکز جغرافیایی نه‌تنها نشان‌دهنده بار ترافیکی بالا در برخی استان‌هاست، بلکه ضعف ساختاری در ایمنی معابر، مدیریت تردد و کنترل سرعت در استان‌های پرتردد را نیز برجسته می‌کند. کلان‌شهر تهران که در گزارش اورژانس نیز در بسیاری شاخص‌ها در صدر قرار داشت، همچنان یکی از پریسک‌ترین نقاط کشور در حوزه ترافیک است. جعفر تشکری‌هاشمی، رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران، با اشاره به تصادفات زنجیره‌ای اخیر، وضعیت موجود را «غیرقابل قبول» توصیف کرده است. به گفته او، در هفت ماه نخست امسال تعداد جان‌باختگان در تهران ۴۷ درصد افزایش یافته و از ۳۵۳ به ۵۱۷ نفر رسیده است. او جزئیات بیشتری هم ارائه داده است: ۱۶۲ عابر پیاده، ۲۰۵ موتورسوار و ۶۰ راننده و سرنشین خودرو در این مدت جان باخته‌اند. تشکری‌هاشمی این وضعیت را به لحاظ هشدارآمیز توصیف می‌کند: «اینجا نه غزه است، نه سودان و نه میدان جنگ؛ شهری است که مردم با امید از خانه بیرون می‌روند، اما ماهانه ۹۰ نفر و به طور متوسط روزانه سه نفر در تهران بر اثر تصادفات جان می‌بازند».

کاهش‌کی دوام ناپورد

برای درک بهتر روند کنونی، مرور آمار سال ۱۴۰۳ نیز ضروری است. در آن سال، مجموعاً ۱۹ هزار و ۴۳۵ نفر در حوادث رانندگی جان باختند و ۳۸۱ هزار و ۴۸۴ نفر مصدوم شدند؛ آماري که نسبت به ۱۴۰۲، کاهش نسبی سه‌درصدی در تعداد کشته‌ها و ۲۰۵درصدی در شمار مصدومان را نشان می‌داد. بیشترین فوتی‌های سال ۱۴۰۳ در استان‌های فارس، تهران، خراسان رضوی و کرمان ثبت شد و خراسان شمالی، اردبیل، کهگیلویه‌وبوییراحمد و ایلام کمترین فوتی‌ها را داشتند. میانگین کشته‌های سالانه به‌ازای هر استان حدود ۶۲۷ نفر بوده است. در تفکیک نوع معابر نیز جهان هزار و ۷۵۹ فوت درون‌شهری، ۱۳ هزار و ۳۷۲ فوت برون‌شهری و هزار و ۸۹ فوت در جاده‌های روستایی ثبت شده است.

בלاتکلیفی پوش «نه به تصادف»

پوش ملی «نه به تصادف» به عنوان یک اقدام در راستای سلامت عمومی با هدف کاهش مرگ‌ومیر و مصدومیت ناشی از تصادفات رانندگی توسط وزارت بهداشت کلید خورد و به عنوان یک پروژه ملی با همکاری نهادهای مختلف از جمله پلیس راهنمایی و رانندگی، راهداری و جمعیت هلال‌احمر در سطح کشور راه‌اندازی شد. این پوش برای اولین بار اسفند ۱۴۰۳ با شعار ششیش دونگ برانیم» آغاز شد.

جدول ۵۲۰۴: طراح: بیژن گورانی

۷	۸	۴	۱		
۳	۸				
	۱	۹			
۹	۵	۳	۸		
					۳
			۱	۲	۹
		۶			
	۹		۶		۴
	۳	۲			۱

	۷		۱		۲
۸		۶		۷	
		۴	۳	۵	۲
			۱	۴	۳
۹	۷		۳		
۵			۱	۷	
۴	۵	۳		۸	
			۴		۶
					۲

سودوکو سخت ۴۲۰۰

زمان پیشنهادی: ۴۰ دقیقه

قانون‌های حل جدول سودوکو

۱- در هر سطر و ستون باید اعداد یک تا ۹ نوشته شود. بدیهی است که هیچ عددی نباید تکرار شود.
۲- در هر مربع ۳×۳ اعداد یک تا ۹ باید نوشته شود و در نتیجه هیچ عددی نباید تکرار شود.

سودوکو ساده ۴۲۰۰

زمان پیشنهادی: ۲۰ دقیقه

سودوکو

سودوکو Sudoku یک واژه ترکیبی ژاپنی به معنای عددهای بی‌تکرار است و امروزه به جدولی از اعداد گفته می‌شود که به عنوان یک سرگرمی رایج در نشریات کشورهای مختلف به چاپ می‌رسد.

حل سودوکو ۴۱۹۹

۴	۳	۶	۵	۱	۷	۸	۲	۹
۱	۸	۹	۳	۲	۴	۶	۵	۷
۵	۷	۲	۸	۹	۳	۷	۱	۴
۶	۴	۵	۱	۹	۳	۷	۸	۲
۷	۱	۸	۲	۴	۵	۹	۶	۳
۲	۹	۳	۸	۶	۵	۴	۱	۷
۹	۵	۱	۳	۷	۸	۲	۴	۶
۸	۶	۴	۹	۳	۲	۱	۷	۵
۳	۲	۷	۵	۱	۴	۹	۸	۳

۵	۴	۱	۲	۶	۸	۳	۷	۹
۶	۲	۹	۳	۷	۸	۱	۵	۴
۳	۷	۸	۵	۱	۹	۴	۲	۶
۹	۱	۴	۶	۵	۲	۳	۷	۸
۲	۵	۳	۷	۹	۱	۶	۸	۴
۷	۸	۶	۴	۲	۳	۹	۵	۱
۱	۳	۵	۸	۴	۶	۷	۹	۲
۴	۹	۷	۱	۳	۲	۵	۶	۸
۶	۲	۹	۵	۷	۱	۴	۳	۸

حل جدول ۵۲۰۲

۱۵	۱۴	۱۳	۱۲	۱۱	۱۰	۹	۸	۷	۶	۵	۴	۳	۲	۱
۱	ق	ی	ا	س	ب	ن	د	ر	و	م	ک	ب	س	ا
۲	س	ت	ا	ر	ا	م	غ	ا	ج	ح	ج	ا	ز	ا
۳	م	ی	و	ا	ل	ی	ا	ل	ج	ا	ب	ن	ا	ت
۴	ت	م	ر	و	م	ی	ا	ف	ر	ن	د	د	د	ا
۵	ج	ا	ق	و	س	ا	ز	ی	ا	و	ر	ا	ا	د
۶	ی	و	د	ا	و	ا	ب	ا	ت	ا	ا	ل	ن	ا
۷	ی	ا	ر	ه	د	ر	ا	د	ر	ا	ک	ر	ن	خ
۸	ش	ب	ر	ه	ا	ل	ا	ا	ا	م	ا	د	ق	ا
۹	م	ا	ز	ه	و	ج	د	ر	ی	ف	ا	ا	ا	ا
۱۰	ا	ن	ی	ا	ن	و	ا	ع	ا	ت	ر	ا	ا	ق
۱۱	ق	د	ا	س	م	ن	ک	ا	م	د	ا	ش	د	ت
۱۲	م	د	ر	ا	م	ن	ک	ا	م	د	ا	ش	د	ت
۱۳	خ	ی	ا	ب	ا	د	ا	و	ن	ا	ا	ق	ا	ا
۱۴	م	ج	ا	ی	ک	ز	ی	ن	ی	ک	د	ل	ا	ا
۱۵	ط	ن	ی	ا	ا	ل	ا	ل	ا	خ	ک	ب	ا	ا