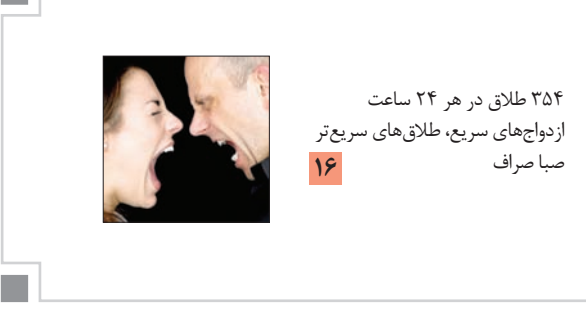




«**ماشین‌های ما**»
 شبنم رحمتی
 رئیس ماشین‌های دو دیفرانسیل فدراسیون اتومبیلرانی:
ماشین را بهترین رفیق خودم می‌دانم

دریاچه فشافویه دیگر کجاست خدایا؟ برای گفت وگو با رئیس کمیته ماشین‌های دو دیفرانسیل فدراسیون باید می‌گویدم می‌رفتم تا فشافویه. بعد هم باید می‌رفتم کنار دریاچه آنجا. آن هم در این هوایی که اصلاً اعتباری به آن نیست... سعی کردم برای ترفتن راهی پیدا کنم. چاره‌ای که در طرف‌العینی جواب داد و آقای کامران خرم‌پور بعد از شنیدن زاری‌های من بلافاصله پیشنهاد کرد تلفنی حرف بزنیم. اولش دلم غنج زد اما وقتی گفت وگوی تلفنی‌مان تمام شد فکر کردم خیط بزرگی کردم و حسرتش در دلم ماند. کاش می‌رفتم و این آقا را از نزدیک می‌دیدم. با دیدن فشافویه هم به اطلاعات گردشگری‌ام اضافه می‌شدا!

عشق غربی به این آب و خاک دارد. «هم عاشق بیابونم هم عاشق پرواز. من عاشق طبیعت کشورم هستم اما آنچه بیش از همه عناصر طبیعت مرا جذب می‌کند کوهستان است.» مردی که ۲۲ بهمن سال ۵۷ تحصیل در رشته هوا فضای کالج لندن را برای پیوستن به مردم سرزمینش رها کرد و با بازگشت به وطن در رودخانه خروشانی که از اعتقاد توده‌ها می‌خوشید مشارکت کرد باید همچنین عشق غربی به این آب و خاک داشته باشد. از آنجا که پدر نظامی بود هر یک از بچه‌ها در گوشه‌ای از این گربه لمبید در جوار خزر چشم گشودند و سهم کامران هلند ایران بود. در ۱۰ آبان سال ۱۳۳۷ در محلات به دنیا آمد؛ شهری در استان مرکزی، اما هیچ خاطره‌ای از آنجا ندارد چون در شش‌ماهی ناچار از مهاجرت به شهری دیگر شدند.

امتیاز شغل پدر موجب شد آنها همه جای ایران را سرای خود ببانند و در چهار گوشه این خاک هر از گاهی بی‌توته کنند. شاید هم بیراه نباشد اگر بینداریم عشق به طبیعت، گشت و گذار و سفر از همان اوان کودکی و به دلیل همین سبک زندگی در وجود او ریشه دوانده است. می‌گوید: «بزرگ‌شده تهرانم. خیابان نیروی هوایی. در ورشته الکترونیک و زبان درس خوانده‌ام. در مدرسه عالی پارس زبان خوانده‌ام و در دانشگاه تهران الکترونیک.» بعد از گرفتن لیسانس، عشق به تحصیل در رشته هوا فضا او را به لندن می‌کشاند. «وایل سال ۵۷ بود اما بهمن همان سال به ایران برگشتم.» در پاسخ به چرایی من می‌گوید: «برای مملکت. برای پیوستن به مردم مملکت.» چندی بعد دوباره به لندن بازمی‌گردد و سال ۶۰ بعد از اتمام تحصیلاتش برای همیشه راهی وطن می‌شود. «نظمی نبودم و نیستم، بنابراین شروع کردم برای بخش خصوصی کار کردن. برای سازمان محیط زیست، هواپیمایی کشوری، اکتشاف نفت، صلیب سرخ و... به عنوان خلبان کار می‌کردم. هنوز هم با بخش خصوصی همکاری دارم.» جالب است که مردی هم‌زمان عاشق پرواز و اتومبیلرانی و طبیعت‌گردی باشد.

از آقای خرم‌پور می‌پرسم: کدام یک شما را بیشتر ارضا و خوشحال می‌کند؛ پرواز یا رانند. در طبیعت؟ می‌گوید: «من هم عاشق پروازم هم عاشق بیابون. من عاشق این آب و خاکم و فرقی نمی‌کند که با هواپیما از بالا آن را تماشا کنم یا با ماشین راه‌های مالرویی را برانم که کمتر ماشین به آنجا رسیده باشد.»

رئیس کمیته دو دیفرانسیل فدراسیون اتومبیلرانی دو دستگاه پاجرو دارد به اضافه یک اپل و یک میتسوبیشی گالات. «هر کدام را برای استفاده خاصی در نظر گرفته‌ام.» می‌گوید: «من تمام ماشین‌هایی را که راه می‌روند و به مردم سرویس می‌دهند دوست دارم. ماشین را هم بهترین رفیق خودم می‌دانم. این چهار تا ماشین هم خودروهای دلخواهم بوده‌اند که خریدم‌ام و از رانندن با همه آنها هم لذت می‌برم. این را هم برایتان بگویم زمانی که جوان

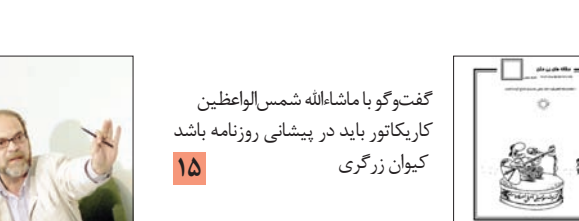


بودم یک تویوتا لنز کروز داشتم که خیلی دوستش داشتم. زمانی که ناچار شدم آن را بفروشم نتسستم و کلی گریه کردم اما چون به پولش نیاز داشتم چاره‌ای جز فروش نبود.» می‌پرسم: وقتی پول به دست آوردید رفتید دوباره آن را خریدید؟ می‌گوید: «نه رفتم بهترش را خریدم.» به گفته دوست و آشناها او راننده خوبی است و به گفته خودش از آنجا که تاکنون تصادف نکرده حتماً این گزاره صادق است. او عاشق تیونینگ کردن ماشین‌هاست و می‌گوید این کار را قبل از انقلاب آغاز کرده بود: «من از بچگی به ماشین علاقه داشتم. پدرم نظامی بود و ما جیب داشتمین. من همیشه دور و بر این جیب می‌لبکدم و هر وقت پدرم آن را می‌برد تعمیر کار من هم می‌رفتم چون دوست داشتم از مکانیکی هم سر در بیاورم. کم‌کم یاد گرفتم که چطور می‌شود عیوب اولیه یک ماشین را رفع کرد. الان هم اگر ماشین خراب شود از مسائل اولیه آن سر درمی‌آورم. قبل از انقلاب با سه تا از دوستانم گروهی تشکیل دادیم به نام اسپورت‌کار. سرگرمی اصلی ما در آن زمان تیونینگ کردن ماشین بود البته با همان شکل و قاعده‌ای که آن زمان رواج داشت. آن زمان در تهران فقط چند نفر این کارها را انجام می‌دادند و گروه ما هم بود. دیگران فقط لوازم جاسی روی خودرو می‌بستند اما ما سعی می‌کردیم کارهای جدیدتری هم انجام دهیم. مثلاً کارهای الکترونیکی با رموت کنترل گذاشتن و کنترل از راه دور ماشین.» گروه فنی اسپورت‌کار بعد از انقلاب و سفر آقای خرم‌پور به لندن از هم می‌باشد اما یکی از اعضای آن گروه هنوز هم رفافت و همکاری‌اش را فراموش نکرده است. «لان در کمیته دودیفرانسیل یکی از بچه‌های آن دوران با من است. در این کمیته تورهایی برگزار می‌کنیم برای طبیعت‌گردی یا بیابانگردی و شکار، و کسائی که عاشق طبیعت‌اند را دعوت می‌کنیم که با این تورها سفر کنند. گذر از مناطق صعب‌العبور و ارتفاعات یا کویر و جنگل تخصص ماست. شرکت‌هایی هم هستند که از ما دعوت می‌کنند تا برایشان برنامه‌هایی اجرا کنیم مثل سازمان حفاظت از محیط زیست و UN.» علاوه بر خلبانی و رانندگی ماشین‌های دودیفرانسیل، او طبیعت‌گرد قهار و خبره‌ای نیز هست. تقریباً بیشتر مناطق ایران را گشته و حتی به جاهایی قدم گذاشته که بکر بوده‌اند و کمتر دست گردشگران به آنها رسیده است: «اینکه بگویم من جاهایی را دیده‌ام که قبل از من کسی ندیده، درست نیست. اما گاهی پیش آمده با ماشین یا موتور تریل به مناطقی سفر کرده‌ام که محلی‌ها گفته‌اند تا به حال اینجا ماشین نیماده بود. یا خیلی کم ماشین رفته بود. جاده‌های مالرویی که اصلاً نمی‌شود با ماشین معمولی رفت و فقط باید دودیفرانسیل داشته باشی تا بتوانی در آنها برانی.»

از او می‌پرسم: شما به خیلی از مناطق ایران سفر کرده‌اید. کدام خطه از این خاک را بیشتر دوست دارید؟ می‌گوید: «همه ایران زیباست. این کشور آنقدر قشنگ است که زبان از گفتن زیبایی‌های آن قاصر است اما من کوهستان‌ها را بیشتر دوست دارم. همه کوهستان‌های ایران را از البرز و زاگرس بگیر تا بقیه ارتفاعات. کوهستان مرا بیشتر از کویر و جنگل و دریا جذب می‌کند اما زیبایی‌های آنها هم به قوت خود باقی است.»

آقای خرم‌پور توصیه‌ای هم برای جوان‌ها و والدین‌شان دارد: «خوب است خانواده‌ها بچه‌هایشان را تشویق کنند به سفر کردن؛ به سفر در دل طبیعت و طبیعت‌گردی. انسان‌ها در طبیعت همه چیز را پیدا می‌کنند، هم خودشان را باز می‌یابند و هم راه غلبه بر موانع را یاد می‌گیرند. طبیعت هم به آنها آراشش می‌دهد و هم به آنها کمک می‌کند راه درست زندگی کردن را بهتر فرا بگیرند.»

رئیس کمیته دودیفرانسیل فدراسیون اتومبیلرانی از جوار دریاچه فشافویه آرزویش را با ما چنین در میان می‌گذارد: «دوست دارم یک لند‌کروز ۲۰۱۱ بخرم.»



گفت‌وگو با ماشاالله شمس‌الواعظین
 کاریکاتور باید در پششانی روزنامه باشد
 کیوان زرگری
 ۱۵



از چنین امکاناتی در خودروهای ایرانی، یکی از اصلی‌ترین عوامل تصادف‌های رانندگی فرهنگ غلط رانندگی است.

تند و بدون احتیاط
 علیرضا: عجب روز بدی بود، آرش نشسته بود رو زمین، حمیدم داشت به در و دیوار فحش می‌داد و منم نمی‌تونستم جلوی خنده خودمو بگیرم. اون موقع جمله یک پیرزن ابیانه‌ای که صبح دیده بودمیش تو ذهنم بود که می‌گفت راز موفقیت جوان‌های ابیانه اینه که نه تند میرن نه کند درست برعکس ما.

«**ماشین‌های ما**»
 دکی کوشک

ترمز ABS از کجا آمد

مغز هوشمند خودرو با توجه به اطلاعات حاصل از سنسورهای مختلف مشخص می‌کند در زمان ترمزگیری چه میزان نیرو باید بر هر یک از چرخ‌ها وارد شود. استفاده هم‌زمان از ترمز ABS و ESP بیش از ۴۰ درصد امکان تصادف را کاهش می‌دهد یعنی با استفاده از این سیستم در خودروهای ایرانی سالانه بیش از ۹ هزار نفر از مرگ نجات می‌یابند.



نگاهی گذرا به ستون‌های کاریکاتور
 روزنامه‌ها از سال هفتاد و شش تاکنون
 صالح تسبیخی
 ۱۵



نشده بود، هنوز صدای ضبط ماشین تو گوشمه که می‌گفت سپیده دم اومد و وقت رفتن... آره هنوز یادمه. اما به راستی چه عامل دیگری غیر از ایمن بودن خودرو جان این سه دوست قدیمی را نجات داده است. جواب تا حدودی مشخص است استفاده سرنشینان خودرو از کمربند ایمنی مدرن چندمرحله‌ای. ایمنی خودرو به موارد زیادی از جمله طراحی داخلی و خارجی و نوع لوازم ایمنی بازش کردم. آرش گفت بیا از اینجا بیرون و بعد چهار دست و پا رفتم بیرون. از ماشین که اومدم بیرون علیرضا و آرش رو دیدم که هیچیشون فرام یذیری سریع این خودرو بوده باشد.

گذشته از این مساله حتی امن‌ترین خودروهای اروپایی نیز که در ایران تولید می‌شوند، تنها در مدل‌های سفارشی دارای ترمزهای مدرن ضدقفل و کیسه هوا هستند.

امکاناتی برای امن کردن خودروها
 حمید تصادفی را که برایشان در جاده قد رخ داده این‌گونه تعریف می‌کند که کمربند ماشین انگار قفل شده بود و من با تمام زوری که داشتم بازش کردم. آرش گفت بیا از اینجا بیرون و بعد چهار دست و پا رفتم بیرون. از ماشین که اومدم بیرون علیرضا و آرش رو دیدم که هیچیشون

«**ماشین‌های ما**»
 دکی کوشک

زندگینامه برادران «خیامی»

احمد کارش را در رشته اتومبیل با عشق و پشتکار شروع کرد. روزی که در خردسالی نخستین دوچرخه‌اش را تهیه کرد همه عشق و علاقه‌اش آن بود که یک موتورسیکلت را جانشین آن کند. وقتی توانست یک موتورسیکلت کهنه را به صورت نقد و اقساط خریداری کند چشمش به اتومبیل‌های معدودی بود که در آن سال‌های بعد از شهریور ۱۳۲۰ و اشغال کشور بود که در آن

زمان اتومبیل یک وسیله اشرافی محسوب می‌شد و قیمت آن بسیار گران بود. احمد نمی‌توانست با پولی که از حمل مسافر با موتورسیکلت یا کرایه دادن آن به نوجوانان به دست می‌آورد اتومبیلی خریداری کند. اما به زودی توانست با شست‌وشوی اتومبیل در خیابان‌های مشهد و تعمیر اتومبیل‌هایی که در کنار خیابان‌ها از حرکت باز می‌مانند با موتور اتومبیل آشنا شود و بعدها تا روزی که توانست نخستین اتومبیل عمرش را تهیه کند در گازراه‌های مشهد به کار تعمیر اتومبیل بپردازد. عشق احمد خیامی به اتومبیل آنقدر زیاد بود که سال‌های بعد که در کارخانه‌اش ۱۵ هزار کارگر و کارمند کار می‌کردند و تولید سالانه پیکان به ۱۵۰ هزار رسید هر وقت اتومبیل خودش یا نزدیکانش عیب و ایراد پیدا می‌کرد در مقابل چشم کارگران و راننده‌ها کتشی را می‌کند، استین‌هایش را بالا می‌زد



گذری بر پدیده شدن شبکه‌های اجتماعی و غول آنها، «فیس‌بوک» صبا روزبه‌نیا
 ۱۴

اتوبان تهران - قم، نیم‌ساعتی از غروب گذشته بود، سه جوان با نام‌های علیرضا، حمید و آرش در خودرو پژو ۲۰۶ نشسته‌اند و بی‌خیال از همه جا رانندگی می‌کنند.

آرش پشت فرمان نشسته و قصد دارد دوباره رکورد سرعت خود را بشکند. سرعت خودرو به ۲۰۰ کیلومتر در ساعت می‌رسد. ضربه‌ای ناگهانی تند می‌شود، تلفن موبایل آرش زنگ می‌زند اما موبایل آرش کجاست. او در حالی که با سرعت بالا در حال رانندگی است دنبال موبایلش می‌گردد که علیرضا یکدفعه از عقب می‌گوید بیا آرش اینم موبایلت. یک لحظه آرش سرش را برمی‌گرداند تا موبایلش را بگیرد. لحظه‌ای نمی‌گذرد که صدای مهیبی می‌آید، خودرو دو بار به گارد‌های کناری جاده می‌خورد و معلق زدن خودرو آغاز می‌شود و...

ایران مقام دوم را در تصادفات جاده‌ای به خود اختصاص داده است به طوری که در طول سال بیش از ۲۰ هزار نفر بر اثر تصادف کشته و حدود ۲۵۰ هزار نفر نیز زخمی می‌شوند. این در حالی است که رشد سالانه تولید خودرو در ایران طی ۱۵ سال گذشته بالای ۱۰ درصد بوده است، اما توسعه زیرساخت راه‌ها زیر یک درصد است که این دلیل یکی از عوامل تشدید تصادفات جاده‌ای در ایران به شمار می‌رود.

پلیس ایران اعلام کرده: «۳۰ درصد تصادفات جاده‌ای مربوط به وضعیت وسایل نقلیه و راه‌ها در ایران است که از این میزان ۱۰ درصد تصادفات به وضعیت ایمنی در خودروهای ایرانی مربوط می‌شود.»

البته درباره تاثیر ۱۰ درصدی خودروها در تصادفات جای شک بسیاری وجود دارد چرا که بر اساس برخی آمار پلیس راه پراید، وانت‌نیسان و کامیون‌های قدیمی حدود ۵۰ درصد از مرگ و میرهای جاده‌ای ایران را رقم می‌زنند.

کدام خودروها در ایران ایمن هستند
 حادثه از نگاه حمید: ماشین شروع به معلق زدن کرد. ضلالت بدنم مثل سنگ شده بود، تو معلق دوم، شیشه خرد شد و پاشید تو چشمم، یک لحظه فکر کردم کردم شو شدم، چشممو با اضطراب تمام باز کردم و دیدم که ماشین داره مثل فرقره رو سقف می‌چرخه و به جلو میره، حالا بدنم شل شده بود و تو جرقه‌های سقف ماشین، صحنه‌های زندگیمو مثل یک فیلم تندشده فریم به فریم دیدم.

آماده سوار شدن به قطار آخرت بودم، فکر می‌کردم همه چیز تموم شده، ماشین یواش‌یواش از حرکت وایساد. لال شده بودم نمی‌دونستم چه اتفاقی افتاده. بعد صدای در عقب ماشینو شنیدم که باز شد. آرش رو کنار خودم حس کردم، گفتم آرش تو زنده‌ای و آرش گفت... آره.

شاید یکی از علت‌هایی که سه دوست در خودرو پس از چنین تصادف شدیدی زنده ماندند، خودرو ایمنی بوده که سوارش بودند چرا که این سه دوست سوار پژو ۲۰۶ یکی از خودروهای ایمن در ایران بودند.

البته این سوال که کدام خودروها در ایران ایمن هستند را تاکنون هیچ مرجع رسمی پاسخ نداده است.

طبقه‌بندی خودروها در سازمان گسترش و نوسازی صنایع نشان می‌دهد در خصوص کیفیت ترمز که یکی از اصلی‌ترین موارد در ایمنی خودروهاست، وضعیت خودرو برتری‌تری مانند

«**ماشین‌های ما**»
 دکی کوشک

زندگینامه برادران «خیامی»

احمد کارش را در رشته اتومبیل با عشق و پشتکار شروع کرد. روزی که در خردسالی نخستین دوچرخه‌اش را تهیه کرد همه عشق و علاقه‌اش آن بود که یک موتورسیکلت را جانشین آن کند. وقتی توانست یک موتورسیکلت کهنه را به صورت نقد و اقساط خریداری کند چشمش به اتومبیل‌های معدودی بود که در آن سال‌های بعد از شهریور ۱۳۲۰ و اشغال کشور بود که در آن

زمان اتومبیل یک وسیله اشرافی محسوب می‌شد و قیمت آن بسیار گران بود. احمد نمی‌توانست با پولی که از حمل مسافر با موتورسیکلت یا کرایه دادن آن به نوجوانان به دست می‌آورد اتومبیلی خریداری کند. اما به زودی توانست با شست‌وشوی اتومبیل در خیابان‌های مشهد و تعمیر اتومبیل‌هایی که در کنار خیابان‌ها از حرکت باز می‌مانند با موتور اتومبیل آشنا شود و بعدها تا روزی که توانست نخستین اتومبیل عمرش را تهیه کند در گازراه‌های مشهد به کار تعمیر اتومبیل بپردازد. عشق احمد خیامی به اتومبیل آنقدر زیاد بود که سال‌های بعد که در کارخانه‌اش ۱۵ هزار کارگر و کارمند کار می‌کردند و تولید سالانه پیکان به ۱۵۰ هزار رسید هر وقت اتومبیل خودش یا نزدیکانش عیب و ایراد پیدا می‌کرد در مقابل چشم کارگران و راننده‌ها کتشی را می‌کند، استین‌هایش را بالا می‌زد