

پن‌بینینگ

زیر تیغ، گزاریشی از جراحی بینی ولی خیلی- ارزو مرادی

۱۴



رشد ۸۰ درصدی جراحی پلاستیک در دهه گذشته ... فاضل سایه

۱۴



برگ‌های زیبا، طراوت تازه در خانه همه چیز در مورد برگ انجیری

۱۶



دکوراسیون داخلی بافنگ‌شویی علی عباسی

۱۶



بررسی فنی تندر ۹۰ در مسیر ۱۲۰۰ کیلومتری

تست تندر تا دو قدمی مرگ



امین آراد

جاده اصفهان- قم، خودرو با سرعت ۲۰۰ کیلومتر در ساعت در حرکت است. آمبر بنزین هشدار می‌دهد که دیگر بنزینی برای ادامه مسیر نمانده است. در سرعت ۲۰۰ کیلومتر خودرو همچون پر کاهی شده. پیچ تندی در پیش داریم. احتمالاً با این سرعت اگر ادامه دهیم خودرو چپ می‌شود. سرعت را تا ۱۴۰ کیلومتر در ساعت پایین می‌آورم. پیچ را رد می‌کنیم. حال دو کامیون پشت‌سرمان و یک کامیون در پیش رو است که به ناگاه موتور ماشین از بی‌بنزینی خاموش می‌شود. سرعت کاهش می‌یابد و به ۱۲۰ کیلومتر در ساعت می‌رسد در این زمان ترمز هم که از نوع ABS است عملکردش به دلیل خاموش شدن موتور به حداقل رسیده است، حال دیگر نه ترمز موتوری داریم و نه کامیون پشتی بوق شبیوری‌زنان با سرعت به سمت ما می‌آیند. گویا نعره‌کشان آماده لمعیدن ما هستند و از طرفی خودرو به سرعت در حال رفتن به زیر کامیون جلویی است. در این لحظه تنها یک راه باقی مانده؛ نگه داشتن خودرو با ترمزدستی، شانس زنده ماندن ۵۰ درصد است. ترمزدستی را تا میانه می‌کشم، سرعت خودرو شروع به کم شدن می‌کند. چند بار این کار را انجام می‌دهم و وقتی سرعت کاهش یافت این عمل را به طور متناوب انجام می‌دهم. سرعت به ۲۰ کیلومتر در ساعت می‌رسد که محکم ترمزدستی را می‌کشم و خودرو کنار جاده متوقف می‌شود. این رویداد عجیب بخشی از تست ۱۲۰۰ کیلومتری تندر ۹۰ است که به مدت دو روز از تهران به اصفهان و بالعکس انجام شده بود. این تست بسیاری از مزایا و برخی از معایب این خودرو را که هنوز هم برای مشتریان سوال است معلوم می‌کند.

شروع تست

مدل‌های مختلف تندر آماده‌اند تا به سمت قم و سپس سلفچگان، دلیجان، محلات، گلیپکان، گوگد، خوانسار و نجف‌آباد و پس از آن به اصفهان رهسپار شوند. برای شروع تست تندر ۹۰ قول با نام JLP، انتخاب می‌کنم. این خودرو کامل‌ترین مدل تندر ۹۰ است که دو ایربگ، ترمز ABS، شیشه‌های برقی، کامپیوتر ستر، CD Player، CD، رینگ آلومینیومی ۱۵ اینچی و سوئیچ ریموت‌دار دارد. ابتدا از فاصله ۲۰ متری با ریموت درها را باز می‌کنیم. من به همراه نقشه‌خوانم به سمت خودرو می‌روم و بارمان را در داخل صندوق عقب می‌گذاریم. صندوق بسیار جادار است.(حجم صندوق عقب ۵۱۰ لیتر است حدود دو برابر دیگر خودرو را می‌بیندم و خودرو را روشن می‌کنم. دور آرام خودرو بسیار کم‌صداست و صدایی به داخل کابین راه نمی‌دهد. کلاچ خودرو هم نرم و سبک است. خودرو را در دنده یک می‌گذارم. دسته دنده هم بسیار نرم است البته کیفیت فرمان و دسته دنده به دلیل استفاده از پلاستیک ارزان‌قیمت کمی توی ذوق می‌زنند. خودرو به آرامی حرکت می‌کند. چرخش فرمان هیدرولیک عملکرد خوبی را از خود نشان می‌دهد. شکل غریبک فرمان جذاب است اما گرفتن آن در دست کمی مشکل است. جنس به کاررفته در فرمان هم سبب می‌شود تا چندان خوش‌دست نباشد. شتاب خودرو نیز تا سرعت ۱۰۰ کیلومتر قابل قبول است و کاملاً احساس می‌کنید که از این نظر در میان خودروهای شهری دیگر مانند پژو پارس و پژو ۴۰۵ بالاتر است. وارد اتوبان قم می‌شویم. حال اینجا مکان مناسبی برای تست سرعت است. البته جلوی ما تعداد زیادی خودرو به سرعت‌سنج قرار دارد. پس باید به دو سمت خیابان دقت کنیم. سمت چپ که دوربین‌های سرعت کار گذاشته شده و سمت راست نیز پلیس‌های بزرگراه منتظر شکار خودروها هستند. پدال گاز را تا آخر فشار می‌دهم. با گذر از سرعت ۱۴۰ کیلومتر احساس می‌کنیم خودرو آن پایداری قبلی را ندارد، گویا خودرو در حال سبک‌تر شدن است. از طرفی ارتفاع بالای خودرو که به جهت افزایش حجم صندوق عقب و فضای داخلی است، سبب شده مرکز ثقل خودرو نسبت به خودروهای دیگر بالاتر باشد. پس به همین خاطر فرمان‌پذیری خودرو مخصوصاً

ایرادات خودرو می‌شوم. دید کور عقب خودرو و عدم پوشش لازم توسط آینه‌ها سبب می‌شود به هیچ عنوان نتوانیم با دنده عقب کوجهی‌اغ یاریک و پرپیچ و خم را طی کنیم گویی آچمز شدام. کنار کوجهی‌اغ جوی روانی وجود دارد که یک پل خراب هم روی آن است. سعی می‌کنم با دو دور چند فرمان خودرو را برعکس کنم. در این زمان به ناگاه خودرو در چاله آب فرو می‌افتد و ما هم مجبور می‌شویم زیر خودرو را با سنگ و چوب پر کنیم. بالاخره بعد از چند بار فرمان دادن، خودرو به جاده بازمی‌گردد. دوباره راه را ادامه می‌دهیم. پس از طی چند کیلومتر به کوه‌های اطراف خوانسار می‌رسیم. کولاک برف جاده را فراگرفته. در این زمان برف پاک‌کن خودرو را روشن می‌کنم، متوجه می‌شوم عملکرد برف پاک‌کن بسیار عالی است و مشکلی نیز جاده را کاملاً روشن کرده. خودرو نیز که ارتفاع بالایی دارد مانند یک شیه‌شاسی بلند این جاده را پشت سر می‌گذارد. پس از گذر از این جاده کوهستانی و گذشتن از شهر نجف‌آباد به شهر اصفهان می‌رسیم اما پس از ساعت‌ها رانندگی واقعاً یک چیز آزارمان می‌دهد و آن نیز قرار گرفتن در ترافیک وحشتناک این شهر است که گوی سبقت را از تهران ربوده است. با اینکه صندلی خودرو کمی سفت است و از نظر راحتی نمی‌توان نمره بالایی به آن داد ولی عملکرد مناسب دنده‌ها و کلاچ و فرمان نرم خودرو در ترافیک می‌تواند کمی از خستگی قرارگیری در چنین شرایطی بکاهد البته با اینکه موتور و گیربکس خودرو در سفر ۶۰۰ کیلومتری بین تهران و اصفهان عملکرد عالی در هماهنگی با هم از خود نشان دادند اما نزدیکی دنده‌ها به هم هنگام تعویض کمی توی ذوق می‌زند.

روز دوم

روز دوم دو خودرو E2 و E0 که یکی دارای ABS و دیگری فاقد ABS است مورد آزمایش ترمز قرار می‌گیرند. در مدل E2 من و در مدل E0 مصطفی دوستم نشسته

است. هر دو خودرو هم‌زمان تیک‌آف می‌کنند و در کنار هم در نقطه مشخص‌شده با سرعتی حدود ۱۲۰ کیلومتر در ساعت به ناگاه پدال ترمز را هر دو راننده فشار می‌دهیم، صدای جیغ شدیدی از لاستیک‌ها بلند می‌شود. خودروها به شدت و لرزش‌کنان روی آسفالت سر می‌خورند و پس از چند ثانیه متوقف می‌شوند. شاید باور کردنش سخت باشد آزمایشی که در برخی خودروهای داخلی به منحرف شدن شدید خودرو و حتی چپ شدن آن منتهی می‌شود، در مدل ABSدار بدون انحراف و در ترمز حدود ۳۰ متر است و اختلاف مدل ABS و بدون ABS نیز حدود هفت متر است. پس از این تست به سمت تهران بازمی‌گردیم. حال بهترین زمان برای تست شتاب و سرعت خودرو است چراکه در جاده بازگشت تعداد دوربین‌های سرعت‌سنج بسیار پایین است. ابتدا شتاب صفر تا ۵۰ خودرو را آزمایش می‌کنیم. بعد از چند بار آزمایش به عدد حدود چهار ثانیه می‌رسیم. پس از آن شتاب صفر تا ۱۰۰ که حدود ۱۱/۲ است و به دست می‌آوریم. البته اعلام کارخانه عدد ۱۰/۲ است که احتمالاً به خاطر وزن دو سرنشین خودرو و قرارگیری در ارتفاع بالاتر از سطح دریا و کاهش قدرت موتور ناشی از این حالت، این عدد برای ما غیرقابل دسترسی بوده است. با گذر از سرعت ۱۰۰ کیلومتر به شدت شتاب خودرو کاهش می‌یابد چراکه شتاب صفر تا ۱۲۰ کیلومتر خودرو و شتاب صفر تا ۱۴۰ کیلومتر، ۲۴ ثانیه است. با گذر از سرعت ۱۴۰ شتاب به شدت کند می‌شود و طی مدت بیش از ۴۰ ثانیه به سرعت ۱۶۰ کیلومتر در ساعت می‌رسد. افزایش سرعت ادامه پیدا می‌کند تا سرعت به ۲۱۰ کیلومتر در ساعت می‌رسد. در سرعت ۲۱۰ کیلومتر خودرو همچون پر کاه سست شده بود و هرگونه فرمان دادن حتی ناچیز به راننده‌القا می‌کند که تو حتماً ماشین را‌چپ خواهی کرد. البته قطع نشدن سیستم

بودن خدمات پس از فروش طراحی کسل‌کننده و دارای خطوط شکسته، نزدیکی دنده‌ها بر روی دست دنده هنگام تعویض، از کار نیفتادن سیستم هیدرولیک فرمان در سرعت بالای ۱۴۰ کیلومتر، عدم پایداری در سرعت بالای ۱۶۰ کیلومتر و دید نامناسب عقب هنگام دنده عقب و پارک، دید ضعیف آینه‌های کناری، انامناسب بودن شکل غریبک فرمان و دست دنده، هندلینگ ضعیف در سرعت بالای ۱۴۰ کیلومتر، صندلی راننده در سفرهای طولانی سفت و خسته‌کننده است، سی‌دی پلیر ضعیف، گران بودن خدمات پس از فروش



تست ترمز ABS در شهر اصفهان. تندر ۹۰ در سرعت ۱۲۰ کیلومتر در ساعت



مشاهده کلیات

را پذیرفت و ایران ناسیونال باشگاه اقبال را که به وسیله صنعتکاران و تاجیک قهرمانان سابق تأسیس شده بود، خریداری کرد و به توسعه آن پرداخت و به این «ماه‌محمود خیمای گفتمیم بیشتر باشگاه‌های فوتبال معروف اروپا متعلق به کارخانه‌های اتومبیل‌سازی هستند. مانند بونوتوس، فیات، روتس، فولکس واگن و... محمود که به فوتبال علاقه زیادی داشت پیشنهاد

از آغاز با خیامی‌ها همکاری داشت و قسمت اعظم کارخانه‌های ایران‌ناسیونال و کارخانه‌های جیتی را در تهران، مشهد و اصفهان ساخته، در این باره می‌گوید: «ماه‌محمود خیمای گفتمیم بیشتر باشگاه‌های فوتبال معروف اروپا متعلق به کارخانه‌های اتومبیل‌سازی هستند. مانند بونوتوس، فیات، روتس، فولکس واگن و... محمود که به فوتبال علاقه زیادی داشت پیشنهاد

مسلقه و رزرواسیون هتل می‌فرستاد و محمود خیامی یکی دو روز به سفر می‌رفت و مسابقات را از نزدیک تماشا می‌کرد. عده‌ای از دوستان و همکاران محمود خیامی که عشق و علاقه او را به فوتبال دیدند او را تشویق کردند که ایران‌ناسیونال هم یک تیم فوتبال تأسیس شدن، همچنان قیمت مناسب نسبت به محصولات مشابه در بازار، یک خودرو کند. فریدون معاونین مهندس معمار صاحب‌نام که

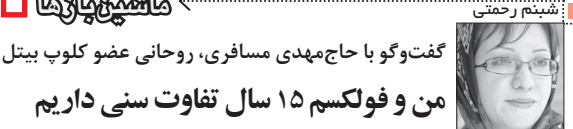
محمود خیامی از بازیکنان قدیمی تیم شاهین بود. علاقه محمود به فوتبال آنقدر بود که همه مسابقات فوتبال کشور و مسابقات مهم تیم‌های خارجی را پیگیری می‌کرد. کارخانه اتومبیل‌سازی روتس (سازنده اتومبیل پیکان) که از این علاقه آگاه بود هر وقت مسابقه مهمی بین تیم‌های معروف برگزار می‌شد برای او بلیت هواپیما، بلیت جایگاه مخصوص

زندگینامه برادران «خیامی»– بخش دوازدهم

تیم پیکان

محمود خیامی از بازیکنان قدیمی تیم شاهین بود. علاقه محمود به فوتبال آنقدر بود که همه مسابقات فوتبال کشور و مسابقات مهم تیم‌های خارجی را پیگیری می‌کرد. کارخانه اتومبیل‌سازی روتس (سازنده اتومبیل پیکان) که از این علاقه آگاه بود هر وقت مسابقه مهمی بین تیم‌های معروف برگزار می‌شد برای او بلیت هواپیما، بلیت جایگاه مخصوص

سال پنجم ■ شماره ۱۱۷۳ ■ یکشنبه ۱۰ بهمن ۱۳۸۹



گفت‌وگو با حاج‌مهدی مسافری، روحانی عضو کلوپ بیتل من و فولکس‌۱۵ سال تفاوت سنی داریم

«روز اولی که قصد کردیم برویم به پیست، اصلاً فکر نمی‌کردیم ما را راه بدهند؛ چون ماشین ما خیلی قراضه بود. راه را هم اشتباه رفته بودیم. گفته بودند باید بیاپیست آزادی اما ما اشتباهی تا ورآورد رفتیم. بعد تلفن زدیم و وقتی مسیر اصلی را فهمیدیم دوباره برگشتیم. جلوی پیست، هنوز فکر می‌کردم ما را راه نمی‌دهند اما وقتی در را باز کردند و جمعیت ما را با این لباس دیدند شروع کردند به تشویق و کف و سوت و بعد هم صلوات فرستادن. رفتیم جلو و همه کسانی که آن روز آمده بودند پیست دور ما جمع شدند و عکس دسته جمعی گرفتند. کسانی هم که جا مانده بودند آمدند عکس دو نفری گرفتند.

وقتی نوبت مسابقه شد موانع را چیدند و همه رفتند یک دور به شکل مارپیچ از بین موانع گذشتند. ما هم رفتیم و یک دور زدیم. بعد دیدیم جوان‌هایی هستند که دنده عقب هم این مارپیچ را می‌آیند؛ گفتیم ما هم جوانی نکنیم، این شد که رفتیم و یک بار مارپیچ‌ها را دنده عقب برگشتیم. بعد دیگر جمعیت شروع کردند به تشویق و صلوات و هلهله.»

نعلین به پا دارد و بر سباق بقیه روحانیون تند راه می‌رود. از دفترش که در آن به سوالات شرعی مردم پاسخ می‌دهد خارج می‌شود تا سوار ماشین ما بشود. بی‌مقدمه از من و همسرم دعوت می‌کند به منزلش برویم و آنجا گفت‌وگو کنیم. مانند تمامی مردان نسل خودش، نیازی نمی‌بیند که اهالی خانه را از قبل خبر کند. آنها هم گویا به این اخلاق حاج آقا عادت دارند و با روی خوش از مایذبایری می‌کنند. فولکسش مقابل منزل پارک است و باعث کنجکاو

همسایه‌هاست که می‌بینند ما از حاج آقا و فولکس عکس می‌گیریم. حاج مهدی مسافری روحانی ۶۵ ساله‌ای که قهرمان ماست کلیشه دیگری را از اهالی این سلک می‌زاداید. او جدیدترین عضو کلوپ بیتل (فولکس واگن) در ایران است که با ماشین خود فقط ۱۵ سال تفاوت سنی دارد.

۱۵ سال از او کوچک‌ترم. از ۱۷ شهریور سال ۷۱ تا به حال هم این ماشین زیرپای من است. درست ۱۸ سال و چهار ماه و نیم.» او متولد ۷ دی‌ماه ۱۳۲۴ در شهر قم است. از کلاس ششم درس طلیگی خوانده است و به گفته خودش الان به مرحله اجتهاد رسیده است و مقلد کسی نیست. با این حال دست به آچار هم هست و این فنی بودن خودش حکایت دیگری دارد: «سال ۴۶ من لباس طلیگی را داروادم و رفتم دنبال کاری غیر از طلیگی.در دفترهای اسناد رسمی، در دفاتر ازدواج و طلاق و در شرکت‌های مختلفی به عنوان دفتردار و حسابدار کار کردم. مدتی در فروشگاه وزارت دارایی کار کردم و بعد رفتم دنبال ماشین. اولین ماشینی که خریدم یک وانت پیکان بود. مدتی بعد آن را با یک تاکسی عوض کردم و چند سالی راننده تاکسی بودم. دو سه سال بعد تاکسی را فروختم و رفتم بیابان و یک خاور خریدم. مدتی بعد هم یک کامیون ۱۰ ت خریدم. طبیعتاً در این دوران یک مقدار از مسائل فنی ماشین را یاد گرفتم و خودم یک راننده دست به آچار شدم. البته در همه این زمان‌ها هم کتاب‌های مربوط به دروس عربی و درس‌های حوزه هم در ماشینم بود و از این مسائل دور نبودم. خلاصه کار رانندگی را بعد از ۱۸ سال، در اسفندماه سال ۶۴ رها کردم و دوباره لباس طلیگی پوشیدم و چون خیلی هم آمادگی داشتم از فردای همان روز در حوزه علمیه احمدیه شروع به تدریس کردم.»

اگر پای صحبت روحانیون نشسته باشید حتماً متوجه شده‌اید که کمتر پیش می‌آید نیازی به سوال پرسیدن از سوی شما باشد و آنها بنا به توانایی‌های اکتسابی خودشان درباره هر موضوعی توضیحات مبسوطی می‌دهند.حاج آقا مسافری هم از همین جره که است. درباره دوباره پوشیدن لباس طلیگی می‌گوید: «یکی از روحانیون متنفذ قم که به تازگی دار فانی را وداع کرده است روزی مرا دید و گفت:حاج مهدی، آخوندی به اندازه شوقی هم نیست؟ همین جمله باعث شد من کارم را رها کنم و دوباره لباس طلیگی بپوشم.»

او قبلاً شورولت هم داشته است اما معتقد است ماشین‌های اروپایی و ژاپنی بهتر از ماشین‌های آمریکایی هستند. ماشین‌های آمریکایی خیلی پرفرتراند اما مصرفشان هم خیلی بالاست. اصلاً آنها ماشین زیر شش سیلندر ندارند و به همین دلیل استفاده از آنها برای ما به صرفه نیست. با این حال خاطره جالبی از شورولت‌سواری‌اش تعریف می‌کند:



یک سال من ۱۷ نفر از بستگانم را سوار این شورولت کردم تا ببرم مشهد. در راه، یک گذرگاهی بود برای استراحت که باید چند مترتی سربایینی می‌رفتم. قبل از ما هم چند ماشین دیگر رفته بودند. ما هم رفتیم و نشستیم و استراحتی کردیم. عصر که شد من به همسفرانم گفتم حواس‌تان باشد، این ماشین‌هایی که اینجا هستند و الان می‌خواهند سربالایی را بروند بالا، احتیاج به ما پیدا می‌کنند برای هل دادن. همین طور هم شد. هر سه چهار تا ماشین را ما هل دادیم تا از سربالایی کشیدند بالا. من به همراهانم گفتم همه سوار شوید وسایل و ساک و مخلفات را هم بار زدیم و نیش گاز، آروم آروم سربالایی را رفتم بالا. بقیه ماشین‌ها آن بالا ایستاده بودند و وقتی ما رسیدیم همه دست زدند و خندیدند و گفتند مرگ بر امریکا!» دستش را جلوی دهانش می‌گیرد و می‌خندد وقتی این جمله مرگ بر امریکا یادم می‌آفتد. او برای خریدن این فولکس واگن قدیمی و مستهلک دردرس زیادی هم کشیده است: «روزی به یکی از شاگردانم جامع‌المقدمات درس می‌دادم. او گفت پدربزرگش فولکسی را وکالتی خریده بوده و حالا از دنیا رفته است و این فولکس روی دست بستگانش مانده است. به من پیشنهاد کرد شما این را بردار. قیمت گذاشته بودند ۲۵۰ هزار تومان. من گفتم بیشتر از ۱۰۰ هزار تومان نمی‌دهم. آنها هم راضی نشدند و ماشین را بردند به شخص دیگری فروختند. او هم ماشین را به شخص دیگری فروخت و حتی تا ۳۵۰ هزار تومان هم قیمتش بالا رفت اما خوب چون سند نداشت، خریداران یکی‌یکی ماشین را برگردانند. دوباره آمدند پیش من و گفتند یا ماشین را بخر. من هم به همان قیمت ۱۰۰ تومان خریدم. اما در این ۱۸ سالی که ماشین دست من است خیلی با آن انس گرفته‌ام و چندین بار با آن مسافرت شهرستان رفتم‌ام.»

برای گرفتن کارت سوخت، حاج آقا مسافری ناچار می‌شود بگردد و صاحب اصلی ماشین را پیدا کند. «چند مرحله را پشت سر گذاشتم تا توانستم او را پیدا کنیم و سند بنزیم به من گفتند در فلان جا سرهنگی هست که به روحانیت لطف دارد و کار آنها را راه می‌اندازد. من هم رفتم پیش همان سرهنگ و وقتی موفق شدم کارت سوختم را بگیرم به او گفتم: جناب سرهنگ اگر الان کارت سوخت یک ماشین ۳۰۰ میلیونی را به من داده بودی اینقدر خوشحال نمی‌شدم که کارت سوخت این فولکس را به من دادی.»

او فقط با سرعت مطمئنه حرکت می‌کند و هیچ وقت پیش نیامده بیشتر از ۷۵ کیلومتر در ساعت برود. می‌گوید به همه رانندگان سفارش می‌کنم: «گاه کن ببین جاده تو را چه جور می‌برد. همیشه طوری رانندگی کن که کنترل ماشین دستت باشد. فاصله‌ها را هم حفظ کن.» از او می‌پرسم: «اگر از شما دعوت کنند برای مسابقات بروید قبول می‌کنید؟» می‌گوید: «حتماً شرکت می‌کنم اما مطمئناً عقب می‌مانم چون هیچ وقت ندی نمی‌روم.» او تمایل دارد در سایر برنامه‌های کلوپ بیتل و فدراسیون اتومبیلانی شرکت کند و می‌گوید اگر مرا دعوت کنند حتماً می‌روم.