داستان هارلی؛ سرگذشت زندگی یک موتورسیکلت افسانه‌ای

سکوت پرحرف هارلی دیویدسون

صادق دهقان

هارلی دیویدسون در دنیای موتورسواری یکی از محبوب‌ترین و برجسته‌ترین نام‌ها و برندهای موتورسیکلت است. اگر شما از همه موتوربازها و کلکسیون‌دارهای بزرگ موتورسیکلت سؤال کنید که فقط یک موتور نام ببرند که حتما می‌خواهند در مجموعه خودشان نگهداری کنند یا زیر پایشان باشد، برای پزدادن و گزکردن در خیابان‌ها و حتی جاده‌ها، به احتمال فراوان می‌گویند: هارلی دیویدسون. ولی واقعا چرا هارلی دیویدسون این میزان محبوبیت دارد؟ موتور هارلی نه مثل سوزوکی و هوندا به سرعت خیره‌کننده‌اش معروف است و نه مانند موتورهای تریل یا کراس به جست‌وخیز روی صخره‌ها و تپه‌های شنی و نه حتی قدرت مانور این موتور در کورس‌های مسابقه‌ای و خیابانی زبانزد است. همین‌طورکه می‌بینیم، به‌طور مشخص هیچ‌یک از این ویژگی‌ها در هارلی برجسته نیست؛ باوجوداین هارلی مجموعه‌ای است از تمام این خصوصیات.

هارلی در عین داشتن ابعاد بزرگ و وزن سنگین، سرعت و قدرت بالا را توأمان با هم دارد. برای همین این موتور یک گزینه مناسب و درعین‌حال جذاب برای پیمایش‌های طولانی و حتی سفرهای جاده‌ای است؛ به‌ویژه با وجود باک بزرگی که دارد، می‌توانید مطمئن باشید در میانه راه نمی‌مانید و نباید سطل به دست در کنار جاده به عبور ماشین‌ها چشم بدوزید. ضمن آنکه قدرت موتور و چرخ و تایرهای پهن و بزرگ هارلی این امکان را می‌دهد که در شرایط مختلف مثل تانک هر مانعی را پشت‌سر بگذارید. از امنیت بالای این موتورسیکلت نیز همین بس که شکل و بدنه هارلی به گونه‌ای طراحی شده که موتورسوار حداقل از ناحیه خودش واهمه‌ای از برخورد با مانعی ندارد.

گذشته از همه اینها هیبت هارلی دیویدسون نقطه برتری آن است. سواری با هارلی با آن دسته فرمان‌های بلند و کشیده، چرخ‌های بزرگ و باک برجسته و زین منحنی و تک‌نفره، احساس فرّ و شکوه و خاص‌بودن به سرنشین می‌دهد؛ به‌ویژه آنکه این موتور با صحنه‌های هارلی‌سواری ستاره‌های محبوب اواخر دهه ۸۰ و اوایل دهه ۹۰ میلادی هالیوود مانند آرنولد در فیلم‌های ترمیناتور در ذهن بسیاری از ما حک شده است. از صدای هارلی هم نگویم؛ مهیب و پرطنین، صدایی که آن را در طبیعت فقط با غرش شیر می‌توان مقایسه کرد.

بیخود نیست که با وجود آنکه ۱۲۰ سال از حیات و تولد این موتورسیکلت می‌گذرد و مسئولان این شرکت همچنان اصرار دارند از طراحی و فناوری‌های سنتی خود پیروی کنند؛ اما همچنان در بازار رقیبی روی دست این موتور نیامده و چیزی از محبوبیت آن در میان موتوردوستان کم نشده است.

البته در این سال‌ها شرکت‌های موتورسازی زیادی سعی کردند از روی طراحی هارلی کپی‌برداری کنند؛ اما موتورهای تولیدشده، در کسب موفقیت و محبوبیت هرگز به گرد پای آن نرسیده‌اند و به نظر می‌رسد هارلی همچنان بی‌رقیب به یکه‌تازی خود در این عرصه ادامه دهد.

تولد هارلی

داستان زندگی هارلی در یک کارگاه ۲۰متری شروع شد؛ سال ۱۹۰۳. در حقیقت نسخه اولیه این موتور را دو دوست قدیمی به نام ویلیام هارلی و آرتور دیویدسون ساختند و نام هارلی دیویدسون از نام خانوادگی آنها گرفته شد. وقتی برادران دیویدسون و دوست صمیمی‌شان آقای هارلی، تصمیم گرفتند با سوارکردن یک انجین ۱۱۶ سی‌سی روی یک دوچرخه، موتورسیکلتی بسازند، اصلا فکرش را هم نمی‌کردند روزی موتور آنها تا این حد معروف شود؛ اما الان از آن تصمیم ۱۲۰ سال گذشته و هارلی دیویدسون تبدیل به یکی از برجسته‌ترین برندهای موتورسیکلت در جهان شده است.

نمونه اولیه این موتورسیکلت در سال ۱۹۰۴ ساخته شد و شرکت هارلی دیویدسون به طور رسمی در سال ۱۹۰۷ بنیان‌گذاری شد. هارلی‌هایی که تا سال ۱۹۴۰ ساخته می‌شد، از نظر طراحی بسیار شبیه به سایر موتورسیکلت‌های تولیدشده در جهان بود؛ اما در واقع از سال ۱۹۴۰ بود که انقلابی در طراحی محصولات هارلی به وجود آمد. در این سال، هارلی دیویدسون با ابعاد بزرگ‌تر و چیزی شبیه به موتورهایی که ما آن را به نام هارلی دیویدسون می‌شناسیم، طراحی شد. حدود نیمی از فروش هارلی دیویدسون در سال ۱۹۱۷ برای استفاده در جنگ جهانی اول به نیروهای مسلح ایالات متحده اختصاص یافت و به‌این‌ترتیب این برند در تأمین موتورسیکلت برای سربازان نقش مهمی داشت؛ اما بعد از جنگ، تولیدات تنوع و وسعت زیادی پیدا کرد؛ به حدی که امروز هارلی دیویدسون به یک برند نمادین موتورسیکلت در جهان تبدیل شده است.

هارلی دیویدسون در ایران

هارلی دیویدسون در ایران به‌عنوان وسیله نقلیه به سفارش نیروهای نظامی برای استفاده در ادارات و ارگان‌ها، عمدتا نظامی و انتظامی وارد کشور شد و این موتورسیکلت به‌طور گسترده از سوی پلیس مورد استفاده قرار گرفت. این موتورسیکلت‌ها حتی تا اواخر دهه ۶۰ شمسی در اختیار پلیس قرار داشت؛ اما به دلیل مشکلاتی که در زمینه تأمین قطعات آن به وجود آمد، به‌تدریج از رده خارج شد و بسیاری از موتورها به همراه قطعات یدکی آن در مزایده‌ها به فروش رسید. در ادامه سرنوشت موتورهای هارلی دیویدسون را در ایران از زبان «یوسف شکارانداز» که مجموعه‌ای از موتورهای هارلی دیویدسون کلاسیک را در زیرزمین مغازه‌اش حوالی خیابان جمهوری نگهداری می‌کند، دنبال می‌کنیم. او از آن دست کسانی است که این موتورها یا بهتر بگوییم قطعات آکبند آن را با واسطه از مزایده‌ها خریداری کرده و بعد از آنکه قطعات را روی هم سوار می‌کند، آنها را در زیرزمین مغازه‌اش جای می‌دهد.

وقتی همراه او برای دیدن موتورهایش پا به راه‌پله‌های کم‌نور و قدیمی زیرزمین گذاشتم، اصلا فکرش را نمی‌کردم یک‌مرتبه با کلکسیون شیک و تر و تمیزی از موتورسیکلت‌ها روبه‌رو شوم؛ مجموعه‌ای بی‌نظیر از موتورهای آنتیک و کلاسیک، آن زیر انتظار ما را می‌کشیدند که قدمت برخی از آنها به بیش از یک قرن قبل می‌رسید. علاوه بر هارلی‌ها، موتورهایی با برندهایی مثل تریومف، زونداپ، هرکولس و بی‌اس‌ای هم در زیرزمین وجود داشت که بوق‌های لاستیکی یا دنده‌های دستی‌شان قدمت زیاد آنها را نشان می‌داد. دیدن موتورهای کلاسیک قدیمی در گوشه دنج و ساکت زیرزمین و مقایسه آن با شلوغی و همهمه جمعیت در آن بالا در خیابان جمهوری ناخودآگاه من را یاد فیلم فاخر «زیرزمین» محصول ۱۹۹۵ انداخت که زندگی عده‌ای پارتیزان را نشان می‌داد که در بحبوحه جنگ جهانی دوم برای در امان ماندن از نازی‌ها به زیرزمین خانه‌ای پناه می‌برند؛ ۲۰ سال از آن زمان گذشته و جنگ تمام شده؛ اما آنها با تصور آنکه همچنان درگیری ادامه دارد، در زیرزمین خانه مانده‌اند؛ درحالی‌که زندگی بر روی زمین با شکلی کاملا متفاوت از دوره جنگ جریان دارد.

مطمئنا هیچ‌یک از افرادی که آن بالا از جلوی مغازه عبور می‌کنند، هم گمان نخواهند کرد در این زیر، مجموعه‌ای از باارزش‌ترین موتورهای کلاسیک و قدیمی خاک می‌خورد. شکارانداز درباره نحوه شکل‌گیری این مجموعه می‌گوید: کار اصلی من در گذشته آنتیک فروشی بود و بیشتر از ۳۰ سال قبل در خیابان نادری، چهارراه استانبول آنتیک‌فروشی داشتم اما الان چند سالی است به جبر روزگار و تصمیم شرکای سابق در این مغازه به کار فروش اکو و لوازم صوتی مشغول شده‌ام و اصلا هم به این کار علاقه‌ای ندارم.

من مثل بیشتر بچه‌های هم‌دوره‌ام از کودکی به موتور علاقه داشتم؛ یادم می‌آید روبه‌روی خانه‌مان در سلسبیل یک موتورسازی بود که هر روز با حسرت به موتورهای آن نگاه می‌کردم. یواش‌یواش که بزرگ‌تر شدم، شروع کردم به موتور خریدن؛ از سوزوکی ۱۰۰۰ تا کاوازاکی ۱۳۰۰ و... اما اولین موتور کلاسیکی که ۱۹ سال پیش خریداری کردم، یک موتور زونداپ آلمانی بود. آن را مثل یک مجسمه در اتاق طبقه سوم خانه جای دادم. آن موتور یک چیز متفاوت از سایر آنتیک‌هایم شد، هر که می‌دید نگاهش به آن جلب می‌شد. خوشم آمد، یک، دو، سه و... همین‌طور موتور می‌خریدم. بعدش گفتم حالا باید یک هارلی دیویدسون تهیه کنم اما همه هارلی دیویدسون‌های موجود در بازار قراضه بود. آن زمان فکر نمی‌کنم در کل ایران بیشتر از ۳۷، ۳۸ تا هارلی پیدا می‌شد. شما می‌دانید هارلی دیویدسون زمان رژیم سابق، موتور اصلی مورد استفاده در ارگان‌های نظامی از قبیل راهنمایی و رانندگی، ژاندارمری و تشریفات‌های رسمی بود، چون موتوری بسیار پرقدرت و بادوام است. اما بعد از انقلاب چون روابط ما با کشور سازنده قطع شد، دیگر امکان ورود لوازم یدکی و قطعات وجود نداشت و به‌تدریج این موتورها از ناوگان موتوری پلیس کنار گذاشته شد. بعد از آن قطعات و موتورهای موجود در انبارها به مزایده گذاشته شد. در این مزایده‌ها بسیاری از این قطعات آکبند که تمام آنها با کیفیت بسیار عالی مخصوص پلیس ایران تولید شده بود، توسط افراد سودجو خریداری و به خارجی‌ها فروخته شد. آن زمان شنیدم یک فردی قطعات موتور هارلی را در مزایده‌ای خریداری کرده که از داخل این قطعات آکبند می‌شود چندین موتور درآورد. این شد که با فروش ماشین و قرض و قوله، مقداری پول تهیه کردم و با آن دو کانتینر ۲۰ فوت لوازم و قطعات آکبند هارلی خریدم.

وقتی این قطعات را خریدم هر که می‌دید می‌گفت این قطعات به چه درد می‌خورد غافل از آنکه من آنتیک‌فروش بودم و می‌دانستم این قطعات که روی کارتن‌های آن زده شده بود مثلا برای ۶۰، ۷۰ سال پیش چه ارزشی دارد. تمامی این قطعات در کمپانی میلواکی بسته‌بندی شده که الان آن کمپانی تبدیل به موزه شده و خودش دیگر قطعه‌ای برای هارلی نمی‌سازد. این قطعات همه دستی تولید شده‌اند، درحالی‌که قطعات که بعد از دهه ۸۰ میلادی تولید شده، کاملا به‌صورت ماشینی است و دیگر از ریخته‌گری، سوهان‌کاری و سوراخ‌کاری دستی در ساخت قطعات خبری نیست.

سپس با کمک یک مکانیک شروع کردیم به جمع‌کردن موتورها؛ انجین کامل، شاسی کامل و سایر قطعاتی را که وجود داشت، روی هم سوار کردیم. از آنجا که خودم مجسمه‌ساز بودم، مدیریت کار و دیزاین موتورها را بر عهده گرفتم و در نهایت بیش از ۴۰ تا هارلی دیویدسون به دست آمد که تمام آنها برای من حکم مجسمه داشت.

اول که قطعات شکل موتور گرفت یک مقدار برای نگهداری از آنها دچار وحشت شدم. با خودم می‌گفتم نکند بیایند ایراد بگیرند؛ همچنان‌که بعد از آن از کالای قاچاق، از پلیس و... که خبردار می‌شدند، آمدند و گفتند این موتورها را از کجا آورده‌ای؟ مدارک را نشان می‌دادم می‌گفتم از خودتان خریدیم. بعد آن یک جای امن و تر و تمیز در زیرزمین برای عشقم ایجاد کردم و موتورها را در بخش‌های جداگانه‌ای مرتب کردم ولی دومرتبه از شهرداری آمدند به سازه‌ها ایراد گرفتند و آنها را جدا کردند. بعد از این قضایا یک تعداد از موتورها را فروختم و باقی آنها هم همین‌طور که می‌بینید، اینجا خاک می‌خورند. درحالی‌که به نظر خودم باید از من تقدیر می‌شد، چون اینها سرمایه و میراث ماست. جالب اینجاست که حتی یکی از این موتورها هم در موزه راهنمایی و رانندگی وجود ندارد. دلیل آن‌هم این است که ارزش قائل نشدند؛ درحالی‌که این موتور جزء تاریخچه راهنمایی و رانندگی و پلیس ما محسوب می‌شود. شکارانداز درباره مشخصات و تعداد موتورهای فعلی‌اش توضیح می‌دهد: الان در مجموع حدود ۱۵ موتور هارلی دیویدسون دارم و حدود ۳۰ موتور کلاسیک دیگر از برندهای معروف موتورسیکلت دنیا. موتور هارلی دیویدسون از حدود ۱۹۴۰ وارد ایران شده اما قدیمی‌ترین هارلی دیویدسونی که من دارم یک موتور ۱۲۰۰ سی‌سی متعلق به سال ۱۹۴۲ میلادی است. مدل باقی هارلی‌ها هم تا سال ۱۹۷۹ هستند که همه این موتورها تا آن سال به‌صورت دستی قالب‌ریزی و تولید شده‌اند و همگی صفر کیلومتر هستند. به همین خاطر این مجموعه در ایران و حتی دنیا نظیر ندارد زیرا اگزوز قدیمی‌ترین محصولات خود شرکت هارلی هم داغی دارد ولی این موتورها در حد روشن‌شدن و استارت‌زدن کار کرده‌اند. موتورهای کلاسیک دیگری هم از شرکت‌های وسپا، هرکولس، زونداپ و... دارم که قدیمی‌ترینشان یک موتور تریومف مدل ۱۹۱۴ میلادی محصول کشور انگلیس است.

از او می‌پرسم حیف نیست این موتورها اینجا خاک می‌خورد و آیا علاقه ندارد آنها را در مجموعه‌ای به شکل موزه جای دهد؟ می‌گوید: مطمئنا از این کار استقبال می‌کنم اما مسئولان ارزشی برای چنین مجموعه‌ای قائل نیستند. ضمن آنکه بدون همراهی و صدور مجوز از سوی ارگان‌های ذی‌ربط و حمایت مالی آنها برای ایجاد یک مجموعه چنین اقدامی شدنی نیست. من انتظار دارم از من حمایت شود و جایی تهیه شود که امکان نگهداری حدود ۴۰ تا موتور را داشته باشد و حداقل مدیریت آن به من سپرده شود تا از وضعیت و سلامت موتورها اطمینان خاطر پیدا کنم. اگر این کار انجام شود، من از اینکه مردم بیایند و از نزدیک موتورهای من را ببینند، بالطبع خوشحال می‌شوم.

به او می‌گویم باقی قطعات را می‌خواهی چه کار کنی؟ می‌گوید: الان حدود ۳۷، ۳۸ هزار قطعه یدکی دارم که از میان آنها حدود ۳۰ موتور دیگر می‌توان سوار کرد اما هرکدام چند قطعه جزئی کم دارند. حدود ۹۵ درصد قطعات هریک از موتورها را دارم، برخی موتورها یک دست پیچ یا نهایتا یک سیلندر می‌خواهند، چون می‌دانید قطعات و حتی پیچ سایر موتورها به هارلی دیویدسون نمی‌خورد. به خاطر همین با وضعیت موجود و تحریم‌ها امکان آوردن این قطعات وجود ندارد. از طرفی خارجی‌ها برای این قطعات سر و دست می‌شکنند، زیرا یک فردی که هارلی دیویدسون مدل قدیمی دارد، حاضر نیست قطعات جدید روی آن ببندد و حتما قطعه‌ای را می‌خواهد که متعلق به همان دوره بوده و اصلی باشد. برای همین اگر یک قطعه یدکی ۱۰ دلار باشد یک قطعه قدیمی صد دلار قیمت دارد.

ادامه از صفحه اول

دو سویه مهاجرت نخبگان و پذیرش پناه‌جویان

از چهار تا هشت میلیون تعداد این عزیزان مطرح می‌شود و سه دسته دارای کارت آمایش، گذرنامه اقامتی و فاقد مجوز در کشور ما حضور دارند. این خیل عمدتا فاقد مهارت و سرمایه بوده و به قصد پناهندگی و اقامت به ایران می‌آیند. پس در سرجمع خیل هزینه‌سازی برای کشور هستند. ملاحظات امنیتی و جمعیتی جای خود را دارد.

۵- یک زمانی حاکمیت وضع خوبی دارد و برای کشور جنبه انسان‌دوستانه اهمیت پیدا می‌کند و حاضر می‌شود شهروند دیگر کشورها را بپذیرد تا کمک نوع‌دوستانه کرده باشد؛ اما در وضعیت حاضر که ما درگیر تعدد و تراکم و تلاقی بحران‌ها هستیم، امکان هزینه از بودجه عمومی برای این قشر وجود ندارد. به طرق دیگری می‌توان این کمک انسان‌دوستانه را ارائه داد و بی‌ضابطگی در پذیرش مهاجر و بازگذاشتن مرزها حتما تجربه شکست‌خورده و مخرب برای خیر عمومی است. فقدان حقوق رفاهی و کثرت جمعیت جویای رفاه و مسکن و کار و تحصیل، آن‌هم در بحبوحه چالش‌های داخلی معیشتی و تورم و خط فقر و کسری بودجه ایجاب می‌کند که حکمرانی سیاستی دیگر اتخاذ کند و وقت بازنگری را مغتنم شمارد که زود دیر می‌شود.

۶- چالاکی و چابکی حاکمیت اقتضا دارد برای منافع ملی و خیر عمومی سریع‌الانتقال و هوشمند عمل کنیم. چقدر باید آوار بر کشور سرریز شود که برای تغییر نگرش به هوش آییم؟! جمعیت نخبه و درس‌خوانده و المپیادی را بیرون می‌فرستیم و خیل پناه‌جویان عزیز افغان را به کشور وارد می‌کنیم. تغییرات جمعیتی و ارزش افزوده برای کشور را چقدر مورد توجه قرار می‌دهیم؟! چالش مهاجرت با این مقیاس که شهروند اثرگذار هوشمند تحویل می‌دهیم و آینده‌ساز هزینه‌شده را می‌دهیم و مهاجر نیازمند امداد اضطراری و مُعد اقدامات ناقض امنیت را تحویل می‌گیریم، آیا به سود ملت است؟!

۷- اما رصدخانه مهاجرت هرازگاه اخباری منتشر می‌کند که ذکر مصیبت ملی است؛ ازجمله رشد ۲۱درصدی مهاجرت پزشکان و کادر درمان و... یا رشد ۲۴درصدی پزشکان ایرانی در مراکز درمانی آمریکا... . این آمارها به شرط صدق فاجعه‌آمیز است و باید تدبیری کرد تا به صورتی پیشگیرانه و معقول این وضعیت متوقف شود. کار سیاست‌گذار تحلیل بهنگام و چاره‌اندیشی است. اگر تدبیر عاجل نشود، سرریز این آوار گریبان همه را می‌گیرد.

۸- سرمایه انسانی ثروت نخست ملت است. مغزها هستند که خلق ارزش افزوده می‌کنند. بازبینی کنیم چه شده که کشور مبتلا به سویه مهیب نخبه‌گریزی شده است. این سیاق ایران را روزبه‌روز فقیرتر و وابسته‌تر می‌کند. کاستی نیروی متخصص منجر به افول شاخص‌های توسعه ملی می‌شود و اخلال در نظام شایسته‌سالاری در مدیریت کشور یعنی استعدادهای پایین سکاندار امور مهم شوند و بدین‌سان کشور خسارت جبران‌ناپذیر و برگشت‌ناپذیر می‌بیند.

۹- مسئولان امر بدانند و آگاه باشند که هر دو سویه این مصیبت باید اولویت تصمیم‌سازی‌ها باشد. بی‌فایده است اگر از دشمن سخن بگوییم؛ اما چشم در چشم خوشه‌چینی کشورهای ثروتمند و کدخداهای جهانی منفعل و متأثر و بی‌برنامه باشیم. کمتر از مصائب جنگ تحمیلی نیست که ما دودستی نیروی جوان، ماهر، متخصص و ماحصل آموزش و هزینه دانشگاه و مدرسه و خانواده خود را به اغیار تحویل می‌دهیم و در این ورطه ثمره کشور چیزی جز ضرر نیست. زمانی نخبگان بورسیه را خارج می‌فرستادند تا پل ارتباطی توسعه شوند و حال این راه یک‌سویه خسران ملی را نهیب می‌زند. اینکه ما در زمره سه کشور دارای بالاترین میزان فرار مغزها هستیم، فاجعه‌ای است که در کنار جذب حداکثری پناه‌جویان افغان حدیث مفصل و مثنوی هفتاد من کاغذ، حکایت از سوءتدبیر در لایه‌های تصمیم‌گیری است.

۱۰- این بی‌تدبیری البته در کنار یک جنبش فرهنگی باید مدنظر باشد که نظام آموزشی و فرهنگی و خانوادگی ما تا حد مطلوبی مسئله حب وطن و عرق ملی و عشق به کشور را ترویج و تعمیم نداده و در این زمینه کشوری با این تمدن و غنا و فرهنگ و ریشه و اصالت باید بیشتر به این آموزه‌ها توجه دهد. امید که هم حواس حکومت به توسعه مغزافزار و سرمایه اجتماعی محور باشد و تدابیر هم‌افزایانه‌ای بین دولت و مردم در باب مهاجرت شکل بگیرد و هم حوزه عمومی به ترویج باور به عرق ملی و وطن‌دوستی اهتمام اثربخش‌تری کند و فرصت بازنگری نسبت به مهاجران عزیز افغان فوت نشود.

به ابیاتی از ابوالقاسم حالت در هفته‌نامه فکاهی توفیق ختم می‌کنم که:

به که در فکر وطن باشیم و فکر کار او/ پیش از آن کز دست ما بیرون رود کار وطن

هر که دور از میهن خود در دیار غربت است/ از برایش سرمه چشم است دیدار وطن

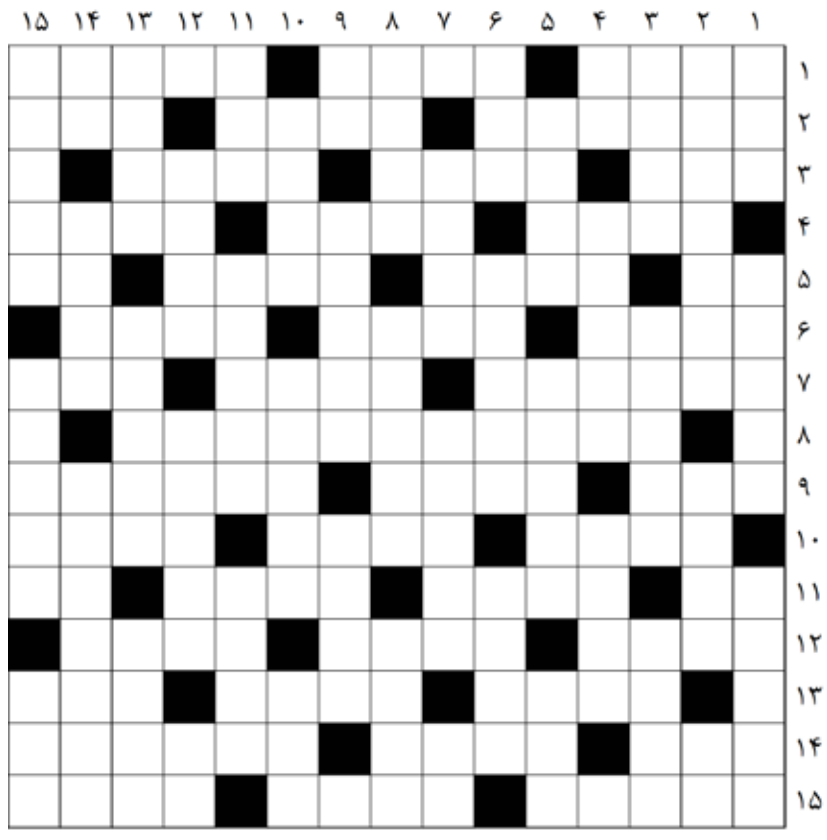
آه کآخر سستی ما خصم را سرمایه داد/ تا دکان فتنه بگشاید به بازار وطن

قامت مام وطن دانی چرا خم گشته است... .

جدول ۴۵۹۷ • طراح: بیژن گورانی

افقی: ۱- فراگیرترین وسیله طراحی- سوغات یزد- یار ایرانی پیامبر(ص) ۲- دلخراش- فیلم خنده‌دار- میانه روز ۳- آموختنی مدرسه- وقت و هنگام- کلمه ۴- رستنی- کلفت و ضخیم- سیاهرگ ۵- ضمیر دوم‌شخص مفرد- غلاف شمشیر- از زبان‌های زنده دنیا- بوی رطوبت ۶- میوه‌ای با خاصیت طبی شبیه سنجد- خنده‌رو- کرم کدو ۷- از آثار هومر، حماسه‌سرای یونانی- از وسایل حمل‌ونقل درون‌شهری- حرص ۸- فراگیرترین نوع نقاشی در تقسیم‌بندی کلاسیک ۹- باطل‌کردن- از القاب حضرت فاطمه(س)- از باشگاه‌های فوتبال پرتغال ۱۰- برودت- اشاره- ششمین خلیفه اموی ۱۱- ستون بدن- نوعی پنیر خامه‌ای- کانون- لنگه در و پنجره ۱۲- به‌ذهن‌افکندن- اهل رشت- سالک ۱۳- سلیقه- ژانری در سینما- پیروان یک پیامبر ۱۴- آسمان- غیرارادی- مناسب استفاده روزمره ۱۵- مدارک- دور از شلوغی و ازدحام- از سازهای بادی برنجی در ارکستر سمفونیک

عمودی: ۱- بزرگی و شرف- بر یکدیگر اثرگذاشتن- پرهیزکار ۲- تغییر و تحول- مرده‌شور- اولین فلز شناخته شده جهان۳- کفش پاشنه‌دار قدیمی- نوعی بیماری وبا- از اسباب توزین ۴- دست شکسته- بیست‌ویکمین سوره قرآن- شیره چغندرقند ۵- بی‌بنیاد- مقابل رعیت- بررسی و تحلیل آثار هنری ۶- پول شیلی- جاودانگی- حفاظ راه‌پله ۷- ضربه‌ای در بدمینتون- تقاضای محترمانه- گوشه‌نشین شطرنج ۸- ثروت و دارایی- از خواهران برونته- موتورسیکلت پرقدرت ورزشی ۹- اندک- سرخ‌کردن- سانسورچی ۱۰- منافق- شلیک پیاپی گلوله- زمان معین ۱۱- سازمان اطلاعات مرکزی آمریکا- از درجات نظامی- بخشنده ۱۲- ماه ششم فرنگی- مردود- روستا ۱۳- نماد و نشانه- از پیامبران بنی‌اسرائیل- موش خرما ۱۴- از دل پرسوز برآید- از القاب امرای ترک- واحد اندازه‌گیری طول‌های بزرگ ۱۵- از چهره‌های مهم ادب پایداری آمریکای لاتین- پرستش خداوند- انجیر قرآنی



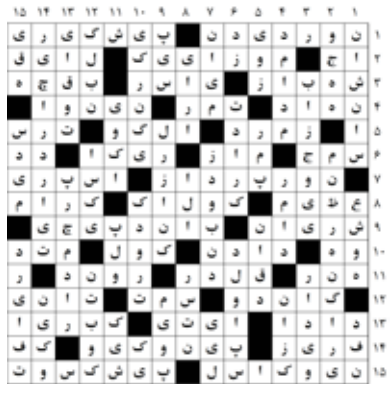
حل سودوکو سخت

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

حل سودوکو ۳۵۹۲

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

حل جدول ۴۵۹۶



سودوکو سخت ۳۵۹۳

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.

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

سودوکو ساده ۳۵۹۳

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.

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