یادداشت

تهران، «آیسان» را به تو می‌سپارم

سپیده علیزاده*

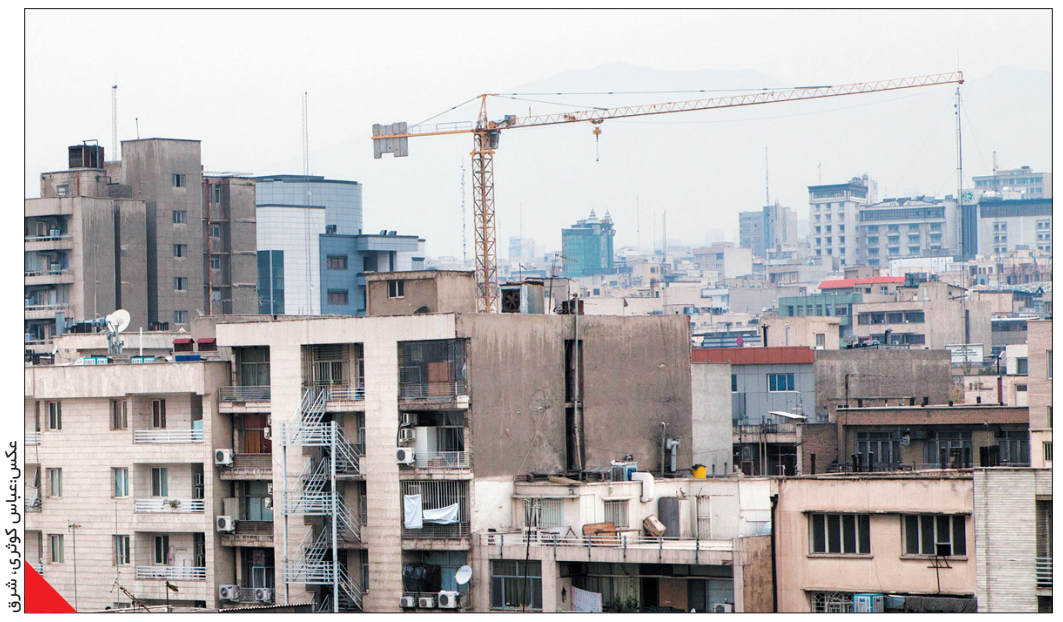
● اخیرا دسته‌دسته و چند صدتا چند صدتا زنان را برای درمان اعتیاد به مراکز اجباری می‌برند. در سه سال گذشته تنها روان‌درمانگر زن مرکز اجرای طرح درمان اجباری زنان معتاد بی‌خانمان شهر تهران بودم و هنگام اجرای طرح سال جاری و جذب ۴۰۰ نفری آنان، هیچ مسئول و متولی و تصمیم‌گیرنده‌ای سراغ تجربه‌ام را نگرفت. دردهایم را از این طریق فریاد می‌زنم تا بدانند اعتیاد زنان را نمی‌شود فوج‌فوج درمان کرد. اغلب این درمان‌های اجباری را مردانی تصمیم‌گیری کرده‌اند که خود را علامه آسیب‌های اجتماعی زنان می‌دانند، درصورتی‌که حتی کوچک‌ترین مشکلات جسمانی زنان را درک نکرده‌اند.

بعد از ۲۱ یا ۳۰ روز یا سه ماه و شش‌ماه قطع مصرف اجباری در مراکز تعبیه‌شده توسط متولیان مختلف امر اعتیاد کشور، بالاخره فرد ترخیص می‌شود و شروع داستان اینجاست: بازگشت به جامعه مددجویان ترخیص‌شده‌ای که نیازهای فیزیولوژیک و نیازهای امنیتی‌شان رفع شده اما تبدیل به مشکلات کشور ما در هماهنگی و برنامه‌ریزی بین سازمان‌های مجری و مسئول برای رفع نیازهای بالاتر که همان نیازهای اجتماعی است، شده‌اند. رفع نیازهای اجتماعی با آنکه کمتر حیاتی است، به مراتب سخت‌تر و پیچیده‌تر از تأمین غذا و سرپناهی است که امور حیاتی محسوب می‌شوند. انگ اجتماعی برای زنان معتاد بیشتر از مردان است و بازگشت به جامعه را برای آنان سخت‌تر می‌کند. مرد دارای سابقه مصرف مواد، بعد از ترک، راحت‌تر ازدواج می‌کند و شغل پیدا می‌کند تا زن دارای همان پیشینه. دورنمای ذهنی زنان از آینده بسیار شکننده و تحت‌تأثیر شرایط است. چه آینده زیبایی را می‌توان ساخت برای زنی که سال‌ها اعتیاد را تجربه کرده، زیبایی‌اش را از دست داده، خانواده‌اش را از دست داده، مدارکش مفقود شده، بارها سوءاستفاده‌های جنسی را تجربه کرده و فرزندانی دربه‌در و آواره و احتمالا مصرف‌کننده‌ای دارد؟ سه سال است به صورت تیمی پیگیر دریافت مدارک هویتی چند نفر از مددجویانمان و فرزندانشان هستیم و هنوز موفق نشده‌ایم. آنها زنانی بوده‌اند که در زمان اعتیاد همه چیزشان را از دست داده‌اند و با قطع مصرف، زندگی جدیدی را آغاز کرده‌اند. دستگاه‌های اجرائی کشور ما در حل ابتدایی‌ترین مشکل معتادین در حال بهبودی که صدور مدارک هویتی و ثبت وقایع زندگی و هویت فرزندانشان است، عاجزند، چه برسد به برنامه‌ریزی برای سطوح بالاتر نیازهای آنان و خودشکوفا کردنشان. «آیسان» را از دو سال پیش وقتی ۱۵ ساله بود می‌شناسم که بی‌سرپناه و مصرف‌کننده شیشه بود. با تنها عضو خانواده‌اش که ارتباط مددکاری برقرار کردیم مطمئن شدیم که جایی را برای زندگی ندارد و احتمالا اگر ما هم در موقعیت او پرورش می‌یافتیم و از کودکی مورد تجاوز اعضای خانواده مصرف‌کننده قرار می‌گرفتیم و پدر زندانی و مادر گم‌شده‌ای داشتیم، از خانه بیرون می‌زدیم و سرنوشتمان به سرنوشت او نزدیک می‌شد و تجربه ۹ سال کارتن‌خوابی پیدا می‌کردیم. هیچ مرکز مجازی برای درمان تخصصی اعتیاد دختران زیر ۱۸ سال در تهران پیدا نکردیم و آیسان به همت مدیران مراکزی که ریسک دریافت اخطارهای دستگاه‌های مختلف را می‌پذیرفتند، دو بار تا حدود سه ماه پاکی را تجربه کرد و هر بار از آنجا که بعد از خروج از مرکز درمانی، خانواده و جامعه حمایتگری نداشت، لغزش کرده و تخریب‌شده‌تر از قبل، اندک اراده باقی‌مانده‌اش را برای ترک شیشه امتحان می‌کرد.

***کارشناس ارشد روان‌شناسی**

شهروندان از تجاوزی که به حریم مالکیتی و شهروندی آنها شده خبر ندارند

خطر بالای سرمان است



عکس: عباس کوثری، شرق

معصومه اصغری: تعداد قابل‌توجه سقوط تاورکرین‌ها و جرثقیل‌ها روی سر شهروندان در ماه‌های اخیر آن‌قدر نگران‌کننده شده که رئیس کمیسیون ترافیک و عمران شورای شهر تهران از مهلتی دوماهه برای دستگاه‌های مربوطه برای بررسی شفاف شرایط و احصای مسئولیت‌ها و نیز بازرسی‌های جدی خبر می‌دهد. وخیم‌ترشدن شرایط این شاخک‌های هرس‌نشده بالای سر خانه‌ها و خیابان‌ها و حرکت خزنده آنها در عرض و طول و ارتفاع، در واقع نقض حریم مالکیتی و حریم شهروندی است؛ به عبارتی بیشتر شهروندان نمی‌دانند فعالیت این غول‌های بالای سر خودشان و خانه‌شان تخلف و غیرقانونی است.

احمد دنیامالی، رئیس کمیسیون ترافیک و عمران شورای شهر تهران صراحتا به «شرق» اعلام کرد که تاورها نباید روی املاک مردم و شارع عام گردش و فعالیت داشته باشد و این اقدام مسئله حقوقی دارد و کاملا خلاف است. وی توضیح داد: برای اینکه زاویه حرکت تاورها به‌گونه‌ای باشد که به شارع عام و املاک مردم تعرض نداشته باشد، باید در طراحی‌ها این موضوع دیده شود و در اجرای پروژه در هر سطحی این موضوع باید لحاظ شود. تا اگر اپراتور هم خواست این تغییرات را انجام دهد نتواند آن را انجام دهد. بعضا پروژه‌ها برای رفع این مسئله چند تاور قرار می‌دهند که اگر اجازه چرخش نداشته باشند، با چند تاور کار را پیش ببرد تا این امنیت و مالکیت رعایت شود.

این عضو شورا به جلسه‌ای که درباره تاورها و حوادث و استاندارد آنها برگزار شد، اشاره کرد و گفت: نظام مهندسی، شهرداری، سازمان استاندارد و بازرسی وزارت کار و سازمان آموزش فنی و حرفه‌ای در این جلسه حضور داشتند و یکی از مواردی که بر آن تأکید شد، همین قواعد کار با تاورها بود. اشکالی که درباره تاورکرین‌ها وجود دارد، این است که تا زمان سقوطشان دیده نمی‌شوند، درحالی‌که بخش عمده سوانح و تلفات در حین کار کارگر و مهندسین در زمان فعالیت تاور است و کارکرد اشتباه تاور این حوادث را می‌آفریند، درحالی‌که این موارد دیده نمی‌شود و تازه زمانی که تاور یا جرثقیل سقوط می‌کند، حساسیت‌ها زیاد می‌شود. مسئله دیگر این است که تاورها نوعی جرثقیل هستند، اما بعضا دیده می‌شود در جایی که تاورکرین نمی‌تواند کار کند، جرثقیل را می‌آورند و کار می‌کند، درحالی‌که مردم و خودروها از زیر آن تردد دارند و اصول اولیه ایمنی رعایت نمی‌شود و همه اینها خلاف قانون است و پیگرد حقوقی دارد.

وی به عدم اطلاع شهروندان از این حق قانونی خود اشاره کرد و گفت: معمولا مردم از این شرایط اطلاعی ندارند و پیگیری هم نمی‌شود، مگر زمانی که حادثه‌ای رخ دهد. دنیامالی می‌گوید مسئول این تاورها تنها سازمان نظام مهندسی نیست و این سازمان وظیفه نظارت دارد. وی در ادامه می‌افزاید: گواهی مربوط به تاورها به دو بخش گواهی صحت و سلامت خود دستگاه و گواهی اپراتور آن تقسیم می‌شود و تاور یا جرثقیل باید استاندارد لازم را داشته باشد و سازمان استاندارد باید بر این مهم نظارت کند. تاجایی‌که می‌دانم بسیاری از تاورهایی که فعال هستند عمرشان به دهه ۶۰ میلادی برمی‌گردد و خیلی خطرناک است. وزارت صنعت باید در این زمینه محدودیت‌هایی را اعمال کند و اجازه ندهند این تاورهای کهنه و قدیمی با رنگ‌کردن و «سندبلاست» و اصلاح ظاهری وارد پروژه‌ها و ساخت‌وسازها شوند. طبق قانون این جرثقیل‌ها و تاورها در هر بار جداسازی از پروژه باید تست خستگی فلزات (فتیک) شده و سنسورها چک شوند و درنهایت اینکه نباید بگذارند تاورهای دست دوم وارد چرخه این خدمات شوند. از سوی دیگر نیروی کاری که روی تاور کار می‌کند، هم اهمیت زیادی دارد و گاه ممکن است تاور ایرادی نداشته باشد و خطای اپراتور یک فاجعه بیافریند.

این عضو شورا، اقدام تاورها و جرثقیل‌ها را برای گردش در فضاهای عمومی و شخصی مردم غیرقانونی برشمرد و گفت: بارها دیده شده که وزنه‌های تاورها به سمت خیابان است، درحالی‌که نباید این‌طور باشد. حتی زمانی که این تاورها غیرفعال هستند نباید در این شرایط قرار داشته باشند، اما درحال‌حاضر تعداد زیادی از تاورهای غیرفعال و قفل را در شهر داریم که متوقف هستند و نوعی چالش و حادثه بالقوه بالای سر مردم است و باید در مورد آنها حساس باشیم.

دنیامالی به تلاش برای پیگیری و پاسخ‌گوبودن نظام مهندسی، شهرداری، سازمان استاندارد، وزارت صنعت و اداره کار اشاره کرد و گفت: خواستیم تا در کارگروهی این مسائل مورد بررسی قرار گیرد. مسئله نظارت بر عملکرد مهم است و درحالی‌که وزارت کار اعلام می‌کند برای نظارت بر کارگاه‌های کل استان تهران تنها ۳۵ بازرس دارد، نمی‌توان انتظار زیادی داشت. به هر صورت تقریبا از اواخر آذر مهلت دوماهه این کارگروه برای همه این مجموعه‌ها شروع شده و باید درباره شفافیت عملکرد، احصای مسئولیت‌ها و درعین‌حال بازرسی‌های بیشتر گزارش خود را ارائه کنند.

علی صابری، عضو دیگر شورای شهر تهران هم که دستی بر مسائل حقوقی دارد، می‌گوید: مهم‌ترین مسئله قابل پیگیری خدشه‌واردشدن به حقوق مالکیتی افراد است. طبق قانون فضای بالا و پایین هر ملک جزء فضای مالکیتی محسوب می‌شود و کسی نمی‌تواند در آن دخل‌وتصرف داشته باشد.

تاورها نوعی جرثقیل هستند، اما بعضا دیده می‌شود در جایی که تاورکرین نمی‌تواند کار کند، جرثقیل را می‌آورند و کار می‌کند، درحالی‌که مردم و خودروها از زیر آن تردد دارند و اصول اولیه ایمنی رعایت نمی‌شود و همه اینها خلاف قانون است. طبق قانون فضای بالا و پایین هر ملک جزء فضای مالکیتی محسوب می‌شود و کسی نمی‌تواند در آن دخل‌وتصرف داشته باشد

وی تأکید دارد که احتمال بروز خطر و عدم ایمنی در فضای مالکیتی به طور بالقوه می‌تواند دلیلی بر انجام شکایت باشد. البته این احتمال ضرر بالقوه است و سلب مالکیت نمی‌کند. درعین‌حال بهتر است هر شهروند از این شرایط اطلاع داشته باشد و نسبت به این خطر واکنش لازم را نشان دهد. صابری افزود: مسئله شرایط استاندارد و نوع عملکرد تاورها و جرثقیل‌ها در تهران در جلساتی بررسی شده اما هنوز ابعاد مختلفی از آن مغفول است.

محمود کاشانی، کارشناس حقوقی می‌گوید که در ماده ۳۸ قانون مدنی، مالکیت زمین مستلزم مالکیت فضای بالا و پایین آن هم هست. وی می‌افزاید: هر چند مقررات شهرسازی محدودیت‌هایی را برای مالکان همه پلاک‌های ثبتی در ساخت‌وسازها و به‌ویژه محدودیت ارتفاع ساختمان‌ها برقرار کرده است و همه مالکان باید از محدودیت ارتفاع مقرر در طرح‌های جامع شهری تبعیت کنند اما بااین‌حال فضای بالای خانه‌ها همچنان در مالکیت صاحبان آنهاست. بنابراین افرادی که با گرفتن پروانه از شهرداری می‌خواهند برج‌سازی کنند، حق ندارند جرثقیل‌های خود را در فضای بالای خانه‌های همسایگان و کوچه‌ها و خیابان‌ها به گردش درآورند.

وی می‌گوید: درحال‌حاضر بسیاری از تاورها و جرثقیل‌ها بدون رعایت اصول لازم به هر سمتی که می‌خواهند گردش دارند و روی فضاهای عمومی و خیابان‌ها یا فضاهای خصوصی و املاک مردم می‌چرخند و هر لحظه احتمال خطر برای شهروندان وجود دارد درحالی‌که آنها گاهی حتی از این موضوع اطلاع هم ندارند.

کاشانی حق شکایت برای شهروندان را کمترین حق عنوان کرد و گفت: مسلما این تاورها در فضای محدود کارگاهی خود نمی‌توانند کار کنند. واقعیت این است که امنیت جسمی و روانی مردم در انبوه این جرثقیل‌ها در تهران به مخاطره افتاده است.

این کارشناس دفاع از حقوق شهروندان دراین‌باره را وظیفه دادستان دانست و گفت: دادستان باید به‌عنوان یک حق عمومی جلوی نصب و فعالیت غیرقانونی این تاورها را بگیرد چراکه مردم حتی اگر درباره املاک خصوصی خود حق دفاعی داشته باشند، نمی‌توانند در مقابل خطری که در فضاهای عمومی نظیر خیابان‌ها و سایر فضاهای عمومی شهر وجود دارد، از خود دفاعی کنند. این موضوع در جای خود از مصادیق مزاحمت‌های مذکور در ماده ۶۹۰ قانون مجازات عمومی و دارای وصف کیفری است و دادستان را نیز مکلف به برخورد با صاحبان این تاورها و جرثقیل‌ها می‌کند.

وی به تعداد درخور توجه حوادث سقوط تاورها و جرثقیل‌ها اشاره کرد و گفت: حتما نباید منتظر بروز یک حادثه دلخراش باشیم تا درباره این غول‌های بالای سر مردم حساسیت بیشتری به خرج دهیم. در همین حال نباید فراموش کرد که این حجم عظیم تاورها و جرثقیل‌ها نتیجه صدور حجم عظیم پروانه‌های ساختمانی است که با تراکم‌فروشی و تجاوز به مقررات شهرسازی از سوی شهرداری برای برج‌سازی‌ها صادر می‌شوند که در جای خود تجاوز آشکار دیگری به حق مالکیت همسایگان است.

جلال ملکی، سخنگوی آتش‌نشانی پیش‌تر به «شرق» درباره افزایش تعداد حوادث تاورکرین‌ها در چند ماه اخیر و بی‌سابقه‌بودن این حوادث گفته بود. حالا آتش‌نشانی یکی از اعضای اصلی کارگروه مربوط به بررسی ایمنی تاورها است و قرار است این ایمنی بیشتر بررسی شود. در پی چند حادثه متوالی که در چند ماه گذشته تاورها در تهران ایجاد کرده بودند پشمچی‌زاده، معاون شهرسازی شهردار تهران اعلام کرده بود که تنها ۲۱ درصد از ۹۷۸ تاورکرین موجود در تهران گواهی کیفیت دارند و بعد از ارزیابی ما مشخص شد بیشتر این تجهیزات شرایط نامناسبی از نظر استاندارد دارند.

معاون شهردار اعلام کرد «مسئولیت کنترل گواهینامه سلامت تاورها متوجه مهندسین ناظر در کارگاه‌های عمرانی است. درعین‌حال جانمایی تاور روی سایت پلان، وضعیت فونداسیون، حفر چاه ارت و گواهینامه مقاومت‌سنجی تاورها باید بررسی و تأیید شوند و پیمانکاران باید گواهی بازرسی کیفیت و گواهینامه صلاحیت اپراتورها را اخذ کنند و مهندسان ناظر باید این موارد را تأیید کنند». اما عموما این اتفاق نمی‌افتد و آنچه همه ما را نگران می‌کند، نظارتی است که مثل بسیاری از الزامات شهرسازی اسمش هست، اما خودش نیست. معاون شهرسازی شهردار تهران اعلام کرده بود که تنها ۱۲ درصد از تاورکرین‌ها تأییدیه چاه ارت و ۱۲ درصد بیمه دارند. اما نکته دیگر صحبت‌های معاون شهردار به همان اشاره دنیامالی، عضو شورای شهر تهران درباره عمر این تاورها برمی‌گردد؛ یعنی چهار درصد تاورهای فعال تهران متعلق به دهه ۶۰ میلادی، ۲۱ درصد دهه ۷۰ میلادی، ۴۷ درصد دهه ۸۰ میلادی با بیشترین درصد فراوانی، ۱۹ درصد دهه ۹۰ میلادی و ۹ درصد متعلق به دهه اول قرن حاضر هستند. با این آمار و موارد مطرح‌شده، شما به‌عنوان یک شهروند اگر بدانید یک جرثقیل یا تاور بالای سرِ خانه‌تان روزها و ماه‌ها در حال گردش است، چه احساسی دارید؟

تجربه زیسته بیماری «ام‌اس»

اولین نشانه «ام‌اس» چیست؟

مریم پیمان

● انگار یک چیزی داخل چشمم رفته، بیرون نمی‌آید؛ هرچقدر پلک می‌زنم فایده ندارد. چند ثانیه پلک‌هایم را روی هم فشار می‌دهم و بازشان می‌کنم، اما بی‌فایده است. کمی سرم تیر می‌کشد. وسط زنگ که می‌دانم احتمالا کسی به درس گوش نمی‌دهد، به هم‌کلاسی‌ام می‌گویم نگاهی به داخل چشمم بکند، اما او هم چیزی پیدا نمی‌کند. گاهی این اتفاق می‌افتد؛ فکر می‌کنم چیزی داخل یکی از چشم‌هایم است. البته بیشتر صبح‌ها با این مشکل مواجهم. همان خواب‌آلودگی صبح انگار ادامه پیدا می‌کند و گاهی به سردرد تبدیل می‌شود؛ امروز هم از همان روزهاست. مادرم می‌گوید حتما به‌دلیل کتاب‌خواندن زیادی است. چندباری هم با چای تازه‌دم چشم‌هایم را شست. از وقتی دو سال پیش رفتیم پیش چشم‌پزشک و او گفت چشم‌هایم هیچ مشکلی ندارند، همین وضع بوده است. تا این مسئله را مطرح می‌کنم همه با خنده حرف دکتر را تکرار می‌کنند: «هوس عینک کرده، یک فریم برایش بخرید تا این‌طوری ثابت شود که بچه‌درس‌خوان است»، اما این‌بار، باید برویم دکتر. امتحان‌های سری اول دارد شروع می‌شود، باید فکری برای چشم‌هایم بکنم. اگر قرار باشد مثل این چند روز اذیت شوم، دور اول درس‌ها تا پایان ماه تمام نمی‌شود و برای آزمون جامع مدرسه آماده نیستم. بچه‌هایی که پارسال رتبه‌شان دورقمی شد، می‌گفتند تا پایان همین ماه، درس‌ها را دوره کرده بودند. من خیلی عقبم و از استرس نمی‌دانم چه‌کار کنم؛ باید همین فردا برویم دکتر.

صورت مادرم خیس می‌شود. دکتر با خنده می‌گوید: « بذار من اول روضه رو بخونم بعد اشک بریز». سه بار قطره داخل چشم‌هایم ریخت و بعد از هر ۱۵ دقیقه با چراغ‌قوه داخل چشم‌هایم را نگاه کرد؛ باورم نمی‌شود، این‌بار هم دکتر چراغ‌ها را کامل خاموش کرد، عینکی را روی بینی‌ام گذاشت و پرده‌ها را کشید. دلم عینک می‌خواست، اما نه اینکه شماره‌اش هفت یا هشت باشد. صدای دکتر فکر را از سرم می‌پراند: «خب! به کدام سمت است؟...» نفس راحتی می‌کشم. خدا را شکر، چشم چپم هیچ مشکلی ندارد. حتی خط یکی مانده به آخر را هم دیدم. صدای قدم‌های دکتر می‌آید، صفحه مشکی روی عینک را عوض می‌کند. دوباره شروع می‌کند؛ خط اول، خط دوم، خط سوم، هیچ‌کدام از خط‌ها را نمی‌بینم. صدای قلبم را می‌شنوم، نفسم می‌ایستد و ترس تک‌تک سلول‌هایم را می‌گیرد. عینک را برمی‌دارد، چراغ را روشن می‌کند و با آرامش برای من و مامان روی ورق شروع می‌کند به توضیح‌دادن؛ می‌گوید احتمالا از استرس زیاد، عصب مرکزی چشم راستم ملتهب شده و به دلیل این التهاب تصویر روی شبکیه نمی‌افتد و برای همین وقتی به چیزی نگاه می‌کنم، مستقیم را خوب نمی‌بینم، اما از اطراف می‌توانم نور را تشخیص بدهم و ببینم. می‌گوید مشکلی برای اعصاب دیگر وجود ندارد، اما چون درمانگاه، دولتی است و دستگاه معاینه ندارد، نمی‌تواند با اطمینان حرف بزند. از سردردهایم هم می‌گویم؛ می‌گوید اگر به نشانی‌ای که داده رفتم و احتمال اول رد شد، باید حتما پیش یک دکتر مغز و اعصاب بروم و در هر دو صورت «ام‌آرآی» هم بدهم. به مامان تأکید می‌کند همین فردا صبح باید پیش یک دکتر دیگر بروم. «اما فردا مدرسه دارم»، دکتر لبخندی می‌زند و گواهی مرخصی را به دستم می‌دهد.

ادامه در صفحه ۱۷

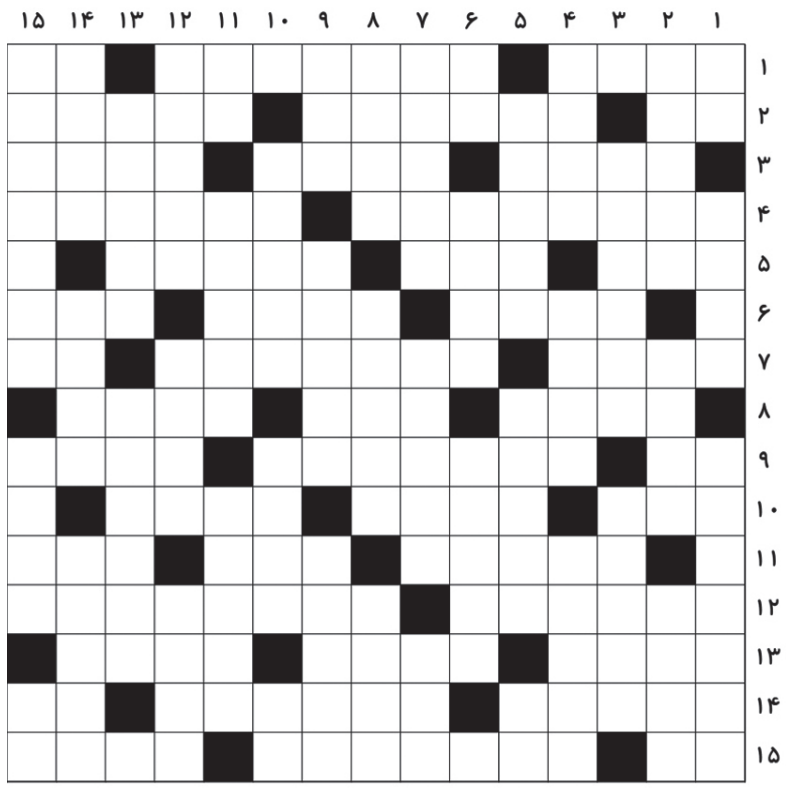
جدول ۲۴۴۳ ■ طراح: بیژن گورانی

افقی:

۱- سروش آسمانی- از القاب حضرت فاطمه‌زهرا(س)- تکرار حرفی از الفبا ۲- بله انگلیسی- غیرحرفه‌ای- درختان ۳- بزرگ- تکیه‌گاه پای دوچرخه‌سوار- نوعی قایق پارویی ۴- از شکل‌های مصرف دارو- آلرژی ۵- ذرات تشکیل‌دهنده مولکول- بلدرچین- ساز استاد زنده‌یاد جواد معروفی ۶- میانه- نام پدر حضرت‌ابراهیم(ع)- زندان ۷- خلق‌وخو- میانه‌رو- دشمن سرسخت ۸- خروس جنگی- قلمرو دو کشور همسایه را از هم جدا می‌کند- از ورزش‌های رزمی ۹- گنده- متدی در خیاطی- موش خرما ۱۰- امپراتوری قدیم- پسر کاوه آهنگر- دارای طول زمانی ۱۱- شادابی- حشره خونخوار- جغد ۱۲- روشن‌دل- نوعی بیماری روانی ۱۳- قائم به ذات- ناشناخته- پایه‌گذار حساب آنالیز ۱۴- انگیزه- یگانی نظامی برای حمل‌ونقل نیروها- حرف عطف عربی ۱۵- پایتخت ایتالیا- دستگاهی برای اندازه‌گیری شدت جریان برق- واحد بین‌المللی فرکانس.

عمودی:

۱- بانگ چوپان- کشاورز- ارجمند ۲- کفش چرخدار ورزشی- از سازهای زهی- روزها ۳- مثلث شیطان- خوشایند ۴- شاعر دشتستانی با دوبیتی‌های ساده و روان- بزرگ و عظیم- علم شعبده‌بازی ۵- دارای ارتباط- بیماری اختلال عمل کبد- قصد و اراده ۶- دو یار هم‌قد- جمع شیء- از جزایر جنوبی ایران ۷- زمزمه‌کننده- ساختمان- اسب قهوه‌ای ۸- کلمه تأیید خارجی- نوعی پارچه نخی ظریف- همسر مرغ ۹- تیز و برنده- معادل فارسی آنتی بیوتیک- شیرینی سوغات قم ۱۰- عابد نصرانی که از نبوت حضرت‌محمد(ص) در کودکی خبر داد- سمبل- برنج گیلانی‌ها ۱۱- همه چیز را جمع می‌بندد- پادگان نظامی- آن‌که در سفر است ۱۲- نامی پسرانه- منزل آذری- از اجزای تخم‌مرغ ۱۳- خبرچین- خوشحال و مسرور ۱۴- دوم- نشستن- انتقال صفات از والدین به فرزندان ۱۵- پولدار- به اندازه لازم- ترش و شیرین.



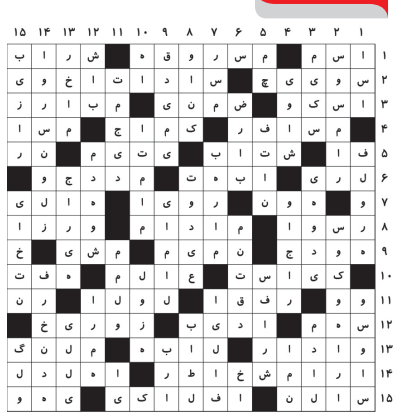
حل سودوکو سخت

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

حل سودوکو ۱۴۳۹

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

جدول ۲۴۴۲



سودوکو سخت ۱۴۴۰

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.

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

سودوکو ۱۴۴۰

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.

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