

پن‌بینینگ

دشواری برآورد اقتصاد زیرزمینی

جشنید پژویان

۱۴



اثر مالیات‌ها بر حجم اقتصاد زیرزمینی

الیاس نادران حسن صدیقی

۱۴



کار تون‌های مطبوعاتی

یحیی ندین

۱۵



نقاط اشتراک مذاهب راز همزیستی آن‌هاست

داریوش قنبری

۱۶



گفت‌و گو با زهره وطن‌خواه

زنی که در اتومبیلرانی به نبرد مردان رفت



◀ **امین آزاد**

در یکی از روزهای نه‌چندان خوش‌یمن و در دور سیزدهم مسابقات کارتینگ ایران، نحسی سیزده‌گریبانگیر یکی از رانندگان می‌شود. چرخ اتومبیل وی به کنار پیست برخورد می‌کند و اتومبیل از زمین بلند و سرنگون می‌شود. اما راننده اتومبیل که دختر جوانی است، جان سالم به در می‌برد. این دختر همچنان نیز شغل اتومبیلرانی را در ایران ادامه می‌دهد. نام این دختر زهره وطن‌خواه است که یکی از قهرمانان اتومبیلرانی ایران است.

– چه شد که به شغل اتومبیلرانی روی آوردید؟

از بچگی سرعت و رانندگی را خیلی دوست داشتم و البته بیشتر از همه به موتورسواری علاقه‌مند بودم. در سال ۸۱ از طریق یکی از دوستانم مطلع شدم که خانم‌ها هم می‌توانند در رشته اتومبیلرانی شرکت کنند. به همین خاطر من هم در ۲۵سالگی عضو این فدراسیون شدم. در اولین دوره‌ها من به عنوان راننده رالی در مسابقات شرکت کردم.

– خیلی‌ها می‌گویند این ورزش مردانه است، قبول دارید؟

من این حرف را قبول ندارم چرا که در اتومبیلرانی تمرکز و قدرت فکر و دوراندیشی مهم است و برخی از خانم‌ها نیز این توان را دارند. البته نمی‌توان منکر شد که تمایل به این ورزش در بین آقایان بیشتر از خانم‌هاست.

سال ۱۳۸۲ من تنها دختری بودم که با آقایان در مسابقات کارتینگ شرکت کردم و در همان مسابقات مقام چهارم را کسب کردم. در مسابقات رالی در سال ۱۳۸۱ به عنوان دومین بانوی راننده و در سال ۱۳۸۲ هم به عنوان قهرمانی این رشته دست پیدا کردم. ایمن در حالی بود که وقتی ما که به عنوان اولین زنان ایرانی این ورزش را شروع کردیم همه آقایان به چشم زنگ تفریح به ما نگاه می‌کردند اما پس از قهرمانی نگاه‌ها تغییر کرد و به جایی رسید که در این حرفه‌ای ایران با مربیان سابق خود مسابقه دادم.

– اما خیلی‌ها عقیده دارند خانم‌ها خوب رانندگی نمی‌کنند؟

شاید یک مشکلی که برخی خانم‌های ایرانی در رانندگی دارند، کمبود اعتماد به نفس باشد اما ما ثابت کردیم خانم‌ها هم می‌توانند خوب رانندگی کنند. الان در تهران خیلی موقع‌ها دختراها یا به پای پسرها رانندگی می‌کنند و لایمی‌کشند که اصلا خوب نیست و بهتر است این جوان‌ها بیابیند و هیجان خودشان را در پیست خالی کنند. من تا قبل از سال ۸۱ یکی از تفریحاتم

زندگینامه برادران «خیامی»- بخش هشتم

تاسیس ایران ناسیونال

اولین کار احمد خیامی بعد از انتخاب اتومبیل انگلیسیی آرو برای مونتاژ تاسیس یک شرکت بود. شرکت نام و سرمایه می‌خواست؛ نامی که او برای کارخانه اتومبیل‌سازی‌اش انتخاب کرد ایران‌ناسیونال بود که امروز به ایران‌خودرو تغییر نام داده است، با آرم یا علامت گردونه‌ای بستانی که به وسیله‌اش کشیده می‌شد. امروزه شاید کمتر کسی بداند چرا خیامی این نام را برای کارخانه اتومبیل‌سازی‌اش انتخاب کرده. یکی از همکاران سابق او در این باره چنین گفت: «بعد از شهریور ۱۳۲۰ و اشغال کشور به وسیله متفقین و آزادی فعالیت سیاسی، جوانان هم به سیاست علاقه پیدا کردند، اما بیشتر آنها به ویژه روشنفکران و افراد وابسته به طبقات محروم جامعه به عضویت حزب توده درآمدند. حزب توده یک حزب دست چپی متمایل به سیاست‌های اتحاد جماهیر شوروی سوسیالیستی بود. اما احمد خیامی با آنکه از طبقات پایین جامعه بود و در جوانی محرومیت‌ها کشیده بود تمایلات ملی‌گرایانه داشت. به این سبب در شعبه مشهد حزب «ایران» نام‌نویسی کرد

و در تمام سال‌های بعد از شهریور ۱۳۲۰ تا ۲۸ مرداد ۱۳۳۲ که فعالیت احزاب آزاد بود در آن حزب فعالیت می‌کرد چون جوانی ورزشکار بود و بارها می‌شد او را در صف اول مبارزه بین احزاب و زد و خورد گروه‌های مختلف سیاسی دید. حزب ایران یک حزب کوچک ملی بود که رهبران و اعضای آن طرفدار دکتر محمد مصدق بودند و وقتی نهضت ملی کرن صنعت نفت آغاز شد همگی به عضویت جبهه ملی درآمدند و در حقیقت ستون اصلی جبهه ملی را تشکیل دادند. بعد از ۲۸ مرداد ۱۳۳۲ بسیاری از اعضای حزب ایران گرفتار، محکوم و زندانی شدند اما احمد مشکلی پیدا نکرد.

کل انداختن با آقایان بود ولی بعد از ثبت نام در فدراسیون این موضوع به شدت فروکش کرد.

– یک راننده خوب باید چه خصوصیتی داشته باشد؟

یک راننده خوب باید قدرت عکس‌العمل بالا داشته باشد و شجاع و نترس باشد و در کنارش اعتماد به نفس خوبی هم داشته باشد، از طرفی باید باهوش باشد و پیش‌بینی خیلی جلوتر از خودش را بکند.

– آیا برای این رشته ورزشی آمادگی بدنی مهم است؟

بله. مثلاً در سرعت بالا ما باید تنها توسط ترمز سرعت ماشین را کم کنیم و گرفتن فرمان در آن سرعت و ترمز گرفتن فشار زیادی روی بدن می‌آورد.

– جس شما به ماشین چطوری است و از کی این علاقه را در خودتان حس کردید؟

من رانندگی را از بچگی خیلی دوست داشتم و از ۱۲سالگی دزدکی کلید ماشین بابا را برمی‌داشتم و رانندگی می‌کردم. حتی شاید جالب باشد وقتی در دانشگاه رشته مهندسی الکترونیک قبول شدم آنقدر خوشحال شدم نسبت به زمانی که گواهینامه گرفتم.

– مدتی راننده رالی بودید، شده در بیابان گیر کنید؟

خب خراب شدن ماشین برای هر کسی پیش می‌آید و خیلی موقع‌ها که در این شرایط گیر می‌افتم خودم مجبور به تعمیر می‌شوم.

– پس دست به آچار تان هم خوب است؟ من عشق تعمیر دارم و خودم هم در درست کردن ماشینم کمک می‌کنم. برچ می‌کنم، جوش می‌دهم و از این کارها لذت می‌برم.

– آیا به غیر از این رشته ورزشی فعالیت تخصصی دیگری هم دارید؟

من شش سال پیش پرواز با پاراگلایدر را شروع کردم و دو سال به صورت حرفه‌ای این کار را انجام می‌دادم. در نهایت به علت سوانحی که در این رشته ورزشی برای دیگران به وجود آمد، پدر و مادر من اجازه ادامه این کار را به من ندادند و من را بیشتر به رشته اتومبیلرانی تشویق کردند. یکی دیگر از رشته‌هایی که قبلاً انجام می‌دادم تیراندازی با کلت بادی بود. بعضی وقت‌ها هم بیلیارد بازی می‌کنم. کوه‌نوردی هم می‌کنم و در سال ۸۵ توانستم قله دماوند را هم فتح کنم.

– یک خانم اتومبیلران چه فرقی با خانم‌های دیگر دارد؟

به نظر من فرق عمده‌ای ندارد. فقط یک مقدار جسارت بیشتری دارد. خیلی از دختر خانم‌ها وقت‌شان را بیشتر توی سسلمانی یا مزون لباس می‌گذرانند، اما من بیشتر توی مکانیکی و پیست هستم و کارهای ماشینم را انجام می‌دهم و این کار برایم خیلی هم لذت دارد.

– جالب‌ترین خاطره‌ات در مسابقات چیست؟ یک بار در رالی کویر که دو روزه بود وقتی از



تهران به کاشان رسیدیم شب وقتی به هتل برای خواب رفتم، مدتی نگذشت که بهمان گفتند شیشه‌های ماشین خرد شده اما ما روز بعد با آن شرایط مسابقه دادیم و اول شدیم.

– الان شغل اصلی‌ات چیست؟

من با اینکه مهندسی الکترونیک خواندم اما در آن زندگی‌ام را از اتومبیلرانی به دست می‌آورم.

– به نظر می‌آید اتومبیلرانی در بین خودروسازان ایرانی چندان اهمیتی ندارد و این شرکت‌ها بیشتر روی والیبال و فوتبال سرمایه‌گذاری کرده‌اند در حالی که در دنیا

تهران به کاشان رسیدیم شب وقتی به هتل برای خواب رفتم، مدتی نگذشت که بهمان گفتند شیشه‌های ماشین خرد شده اما ما روز بعد با آن

شرایط مسابقه دادیم و اول شدیم.

– ما دکتر و مهندسان خوبی در جهان داریم

ولسی با اینکه ادعای رانندگی داریم هیچ راننده موفقی در جهان نداریم.

علاقه به اتومبیلرانی بین جوان‌های ایرانی وجود دارد ولی در اروپا بچه‌ها از بچگی و دبستان در مدرسه‌های اتومبیلرانی آموزش می‌بینند و در ۱۸سالگی رانندگان قهاری می‌شوند اما در ایران از ۲۴سالگی جوان‌ها تازه این رشته را شروع می‌کنند. خود من هم از ۲۵سالگی شروع کردم، اما آرزو می‌کردم از شش‌سالگی این ورزش را شروع می‌کردم و سعی می‌کنم دختر خودم را از همین سن آموزش بدهم.

کپی آگهی

واردات دوباره آغاز می‌شود

پورشه و نسل جدید شاسی‌بلندها در بازار ایران

طراحی شده و خودرو لاتیتیود و فلوتنس اشاره کرد. این خودروها به گونه‌ای قیمت‌گذاری شده‌اند تا از همتایان ژاپنی و کره‌ای خود ارزان‌تر یا هم‌قیمت باشند. در این خودروها کلتوس با قدرت ۱۷۰ اسب بخار رقیب هیوندای توسان، لاتیتیود با موتور شش سیلندر و با قدرت ۲۳۰ اسب بخار رقیب آزرا و لاگونای کوپه با قدرت موتور ۲۴۵ اسب بخار رقیب هیوندایی جنسیس است. این شرکت قرار است اولین خودرو تمام‌اسپورت یعنی مگان RS را با قدرت موتور ۲۵۰ اسب بخار و شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر ۶ ثانیه را هم وارد بازار ایران کند. به غیر از رنو، شرکت سان یانگ هم با واردکننده جدید خود یعنی رامک‌خودرو با سه شاسی بلند جدید به رقابت با شاسی‌بلندهای دیگر شرکت‌های کرایه در بازار ایران می‌رود. خودروهای کایرون، رکستون و آنتینو از محصولات آینده این شرکت خواهند بود. در این خودروها سان یانگ از پیش‌رانه مرسدس بنز استفاده کرده است. این محصولات قیمت کمتری از دیگر رقیبان کرایه‌ای خود در بازار دارند. شرکت پورشه آلمان هم در غیاب بی‌ام‌و و مرسدس بنز که فعلاً بازار ایران را تحریم کرده‌اند قصدافزایش فروش محصولاتش را در ایران دارد. این نمایندگی که خودروهای لوکس آلمانی را در ایران با قیمت‌های سر به فلک کشیده می‌فروشد حتی از برخی کشورهای حاشیه خلیج فارس هم فروش خودرواش در ایران بیشتر بوده است.



سال پنجم ■ شماره ۱۱۵۲ ■ سه‌شنبه ۱۴ دی ۱۳۸۹

ماهیگیران‌ها

گفت‌وگو با مولف کارکنشته کتاب‌های خودرویی

با تولید سمند در پوست خود نمی‌گنجدیم



وقتی در کشور فرانسه تحصیل می‌کردم (حدود ۴۰ سال پیش) در گفتمان دانشجویی، از موقعیت یکدیگر سوال می‌شد. یکی از دانشجویان فرانسوی سوال کرد کشور شما کجاست و کدام خودرو را تولید می‌کنید؟ این سوال تحقیرآمیز مرا بر آن داشت که جواب مع‌الفارق بدهم. گفتم ما آنقدر پولدار هستیم که خودروهای حقیر شما را سوار نمی‌شویم (در آن زمان در فرانسه دوفین، سیمکا، ژیان، رنو و پژو ۴۰۳ تولید می‌شد) زیرا ایرانیان اکثراً بنزسوار هستند. البته این پاسخ فقط جواب تحقیرآمیز در مقابل سوال تحقیرآمیز بود، ولی اصل مطلب درست بود که ایران کجاست و کدام خودرو را تولید می‌کند؟ آن روزها ایران را با شاه و ملکه که توسط نشریات پولکی در اروپا منتشر می‌شد می‌شناختمند و در ایران، خودرو تولید نمی‌شد. فرانسویان که در مقابل پاسخ من قرار داشتند، گفتند ما هرگز بنز سوار نمی‌شویم زیرا خودروهای کشورمان را دوست داریم. این تعصب مقدس باید در کشور ما هم جاری شود. (کوتاه‌شده از مقدمه یکی از کتاب‌های مهندس بوساری)

محمد محمدعلی بوساری دو سالی پس از شهریور ۲۰ امیریه تهران متولد شد. در هنرستان صنعتی تهران در خیابان قوام‌السلطنه درس خواند و دیپلم گرفت. به عنوان شاگرد اول هنرسرای مقدماتی، بورسی دوساله برای تحصیل در فرانسه به او دادند. در لیون متالورژی خواند و در بازگشت به وطن به ماشین و قطعات آن علاقه‌مند شد. در سال ۵۰ وارد دانشگاه علم و صنعت شد و در رشته مکانیک ماشین از این دانشگاه فارغ‌التحصیل شد. شاید بتوان او را پدر تالیف کتاب‌های خودرویی در ایران نامید. از ۴۰سالگی پس از طی ۲۰ سال تدریس در هنرستان و آموزشکده‌های کشور شروع به نوشتن و تالیف کتاب در این حوزه کرد و اکنون بیش از ۲۶ عنوان کتاب دارد که در همه سطوح و رشته‌ها تدریس می‌شوند. او برنده جایزه قلم‌های ماندگار نیز شده است. سازمان آموزش و پرورش نیز به دلیل تدوین کتاب‌های زیاد و مفید در این رشته به او مدرک معادل فوق لیسانس اعطا کرده است. شاید بیراه نباشد اگر بگوییم همه متخصصان این حرفه در ایران به نوعی مدیون او هستند و یکی از کتاب‌های او را ورق زده‌اند.

مهندس بوساری پس از بازنشستگی در سایپا و مگاموتور به آموزش متخصصان مشغول بوده و هم‌اکنون در شرکت ایسکسکو فعالیت می‌کند. گفت‌وگو با او دلپذیر بود؛ از این رو که نشان می‌داد از عمر طی شده خویش راضی است و از اینکه تدریس و تالیف را انتخاب کرده با همه مضیقه‌های مالی ناخشنود نیست.

– چرا کتاب‌های خودرویی، چه ضرورتی شما را به این نقطه رساند؟ احساس می‌کردم با ورود خودروهای جدید جایی باید پیدا می‌شد که اسامی قطعات جدید و مسائل فنی را برای مردم تفسیر و ترجمه کند. خودرو وقتی به ایران آمد دانشگاه‌های ما هیچ شناختی از آن نداشتند و بیشتر تعمیرگاه‌ها و گاراژ‌دارها به این مساله می‌پرداختند و در نتیجه اصطلاحات و کاربردهای غلط در جامعه رواج پیدا می‌کرد. به طوری که اسامی بسیار نامناسب مثل سگ‌دست، شغال‌دست، اسبک، خروسک و کله گاوی و… در جامعه رواج پیدا کرده بود که این موضوع پژوهندگان را نه‌تنها به این رشته جلب نمی‌کرد بلکه آنها را زده هم می‌کرد. از سوی دیگر کارگاه‌ها می بسیار کثیف و بندمنظره بود و اگر دانشجویی می‌خواست این رشته را انتخاب کند هم ظاهر و هم اصطلاحات دفع‌کننده بود. مرجعی هم نبود جز آموزش سینه به سینه همین مربیان اغلب بی‌سواد و کم‌سواد که اصطلاحاً استادکار نامیده می‌شدند و از گاراژ به هنرستان می‌آمدند. اینها مرا بر آن داشت واره‌های علمی و مطالب تکنولوژیک را برای هنرجویان رشته ماشین تالیف کنم.

– قبل از شما کتابی در زمینه خودرو تالیف نشده بود؟

چرا تالیف شده بود اما ناقص و کم.

– خاطرات هست اولین کتاب‌های خودرو را در ایران چه کسانی نوشته‌اند؟ مهندس صفایی و مهندس خوشینی. البته این کتاب‌ها زمینه‌های محدودی داشتند و کتاب‌هایی که من نوشتم در بسیاری زمینه‌ها نیازها را برطرف می‌کرد.

– اولین کتابی که تالیف کردید چه نام داشت؟

برق اتومبیل سال سوم و چهارم هنرستان. ۴۰ساله بودم که این کتاب را نوشتم.

– این کتاب هنوز هم منتشر می‌شود؟

هنوز هم از آن کپی گرفته می‌شود و در آموزشکده‌های فنی حرفه‌ای استفاده می‌شود.

– چرا دیگر چاپ نمی‌شود؟

چون هنرستان از چهار سال به سه سال تبدیل شد و سال چهارم را برداشتند.

– آیا کتاب‌هایتان را بازنگری می‌کنید؟

خودم نه اما عده‌ای هستند در آموزش و پرورش که این کار را انجام می‌دهند.

– کلا چند جلد کتاب دارید؟

در زمینه خودرو ۲۶ جلد. تعدادی هم کتاب در زمینه‌ها آزاد دارم.

– کتاب‌های خودرویی شما معمولاً در چه زمینه‌هایی هستند؟

نیرو محرکه، برق خودرو، شاسی، بدنه، سوخت‌رسانی‌ها و موتورهای خاص.

– برای نوشتن کتاب به منابع خارجی هم مراجعه می‌کنید؟

بله. گاهی مطالعه می‌کنم.

– به جای هر کدام از واره‌های زیر چه معادلی گذاشتید؛ سگ‌دست؟

محور چرخ.

– اسبک؟

مهره دسته‌دار.

– لاید به غیر از ماشین و تالیف کتاب‌های مربوط به ماشین علایق دیگری هم دارید. آنها را به ما بگویید.

بیشتر مطالعه می‌کنم. کتاب‌های مذهبی را دوست دارم و خیلی آنها را می‌خوانم.

– آینده صنعت خودرو را چطور ارزیابی می‌کنید؟

بسیار مثبت و بیشتار نسبت به سایر صنایع. چون این صنعت ارزش افزوده زیادی دارد و هر کشور که صنعت خودروسازی‌اش خوب باشد بقیه صنایع‌اش هم رشد می‌کند. تغییرات نظامی به اندازه خودرو پولساز نیست و چون خودرو می‌تواند به سایر کشورها صادر شود معرف صنعت آن کشور هم می‌شود. با تولید سمند در ایران، من در پوست خود نمی‌گنجدیم و با خودم می‌گفتم بالاخره ما هم صاحب خودرو ملی شدیم.

– گمان می‌کنید تحریم‌های جدید بتوانند در پیشرفت صنعت خودرو سنگ‌اندازی کنند؟

بهی تاثیر نیستند اما از طرف دیگر ما را به فکر ابتداع و اختراع می‌اندازد و باعث می‌شوند نقایص کارمان را جبران کنیم.

– شما الان چه ماشینی سوار می‌شوید آقای مهندس؟

سمند

– راضی هستید؟

بله. البته اشکالاتی هست اما باید صبوری کرد تا برطرف شود. اگر ما صبوری کنیم و ماشین تولید داخل را بخریم کم‌کم این صنعت رشد می‌کند. همه کشورهای دنیا هم این صبوری‌ها را کرده‌اند تا صنعت خودرویشان رشد کرده و به یک برند تبدیل شده است.

– فرزندان تان چی؟ آنها ماشین خارجی سوار نمی‌شوند؟

خیر. پسرم هم پژو ۲۰۶ سوار می‌شود که بالاخره تولید داخل است.

– اگر قرار باشد بار دیگر شغل خود را انتخاب کنید آیا از همین راه می‌رویذ؟

بله. اما تدریس را تا آخر ادامه می‌دهم. آدم‌سازی برایم خیلی مهم‌تر از ماشین‌سازی است. ماشین‌سازی را هر کسی با مقداری تخصص می‌تواند آموزش بدهد اما آدم‌سازی مقوله غریبی است. اگر آموزش و پرورش ما درست بشود همه کشور درست می‌شود. آموزش و پرورش هم فقط ساختن و کتاب و این چیزها نیست. معلم‌ها باید درست شوند و به شکلی تمام‌وقت در اختیار مدرسه و دانشجو باشند. شکل نیمه‌وقت معلمی در هیچ جای دنیا جواب نداده. معلم باید همه وقتش را در اختیار بگذارد؛ نیمه‌ای برای تدریس، نیمه‌ای برای آماده‌سازی. افت تحصیلی یک دانش‌آموز برای معلم باید ننگ باشد او به هیچ‌وجه ندیدرد که دانشجو یا دانش‌آموزش نمره نیاورده یا رد شده. اگر اینها را درست کردیم بقیه کشور خود به خود درست می‌شود.