اشکودا سا‌پرب، ۸۵ ساله شد

حدود ۸۵ سال پیش، در ۳۰ مهر ۱۳۱۵ اشکودا از اولین نسل سا‌پرب رونمایی کرد. این خودرو که جایگزین اس۶۴۰ شده بود تا سال ۱۹۴۹ روی خط تولید قرار داشت و از پیشرانه شش سیلندر ۲/۵ لیتری ۵۵ اسب بخاری استفاده می‌کرد. اشکودا سال ۱۹۳۸ مدل سا‌پرب او.اچ.وی (OHV) را معرفی کرد که در بطن خود پیشرانه شش سیلندر ۳/۱ لیتری ۸۰ اسب بخاری را قرار داده است./پدال

هوندا آکورد مدل ۲۰۲۰ ماه دسامبر راهی بازار می‌شود

هوندای استرالیا اعلام کرده است که نسل دهم سدان آکورد در آخرین ماه سال ۲۰۱۹ وارد نمایندگی‌های فروش بومی خواهد شد. گمان می‌رود موتورهای بنزینی چهار و شش سیلندر کنونی این خودرو با یک جفت موتور توربوشارژ چهار سیلندر جایگزین خواهند شد. اولین موتور این خودرو یک نسخه ۱/۵ لیتری توربوی بنزینی با قدرت ۱۴۳ کیلووات و گشتاور ۲۶۰ نیوتن متر متصل به گیربکس دستی شش سرعته یا سی‌وی‌تی خواهد بود./خبرخودرو

اسم وطنی شیرین‌تره!

با ماشین‌هایی آشنا شوید که پس از عرضه در بازار ایران با نام یا لقبی خاص معروف شدند

معید حمیدی

دانش

حضور چهارچرخه‌های دودی یا همان خودروها در کشورمان قدمتی بسیار طولانی و تقریبا همزمان با فراگیرشدن این وسیله نقلیه در تمام دنیا دارد. اما در تمام این سال‌ها، در هیچ دوره‌ای تنوع خودروهای خارجی موجود در کشورمان به اندازه دیگر کشورهایی نبوده است که به طور مستقیم با بازار جهانی ارتباط دارند. با این حال، موضوع تنوع نه چندان بالای خودروهای خارجی، دلیل خوبی برای این نمی‌شد که یکی از بامزه‌ترین عاداتمان را فراموش کنیم! بله، بسیاری از خودروهای خارجی برای ما اسامی اختصاصی ایرانی پیدا کرده‌اند و در بسیاری از موارد، با نام اصلی آنها بیگانه‌ایم!

در ادامه با تعدادی از اسامی و القابی برای خودروهایی آشنا می‌شوید که بعضا توسط افراد انتخاب شده‌اند و در برخی موارد هم برای بهتر جا افتادن خودرو در بازار توسط خودروسازانی که دست به مونتاژ آن می‌زدند انتخاب شده بود.

تویوتا عراقی

اشتباه نکنید! این مدل از تویوتا در عراق تولید نشده است. اما از آنجا که بیشتر نمونه‌های موجود از این خودرو یعنی تویوتا «کرونا» نسل ششم در جریان هشت سال جنگ تحمیلی از عراق به ایران وارد شد، در بین مردم با این عنوان شناخته می‌شود. در آن سال‌ها از مهم‌ترین نکات در مورد این خودرو، ضعف شدید از ناحیه قطعات یدکی و تبحر تعمیرکاران در سرویس‌های این خودرو بود.

بنز معماری

در دهه ۴۰ و ۵۰ شمسی، بسیاری از معماران و افرادی که به کار ساخت‌وساز ساختمان مشغول بودند، سراغ مرسدس بنز «معماری» می‌رفتند! اما معماری، کدام اتاق مرسدس بنز بود؟ در زبان تخصصی این برند، این اتاق تحت عنوان دبلیو۱۱۴/۱۱۵ شناخته می‌شود و در بازار کشورمان هم نسخه ۲۳۰، ۲۳۰,۴ و در نهایت ۲۸۰ این خودرو را بیش از نسخه‌های دیگر داشتیم.

جیپ آهو

جیپ آهو، یك شاسی‌بلند استیشن است که از دهه ۵۰ شمسی تا اواخر دهه ۶۰ روی خط تولید شرکت «سهامی جیپ ایران» (پارس خودروی امروز) قرار داشت و در آن دوران از محبوب‌ترین خودروهای بازار کشور بود، زیرا با توجه به ابعاد بزرگ، پیشرانه شش سیلندر و قیمت مناسب، خودرویی بسیار کاربردی محسوب می‌شد. اما این خودرو که از خانواده «اس جِی» جیپ زاده شده و از سال ۱۳۴۲/ ۱۹۶۳ روی خط تولید این خودروساز آمریکایی قرار گرفته و در بسیاری منابع از آن به عنوان نخستین شاسی‌بلند لوکس دنیا یاد می‌شود، در بازار جهانی به «واگونیر» مشهور است. آهو نامی بود که پارس خودروی کنونی برای ملموس‌تر بودن و بهبود روند تبلیغات، برای این محصول در نظر گرفت.

ولوو سوسماری

این عناوین در دنیای ماشین سنگین هم بسیار رایج است. ولوو ان۸۶ و ان۸۸ (اتاق مشترك) که در دوران پیش از انقلاب به بازار ایران عرضه می‌شدند، با توجه به ظاهرش که حقیقتا شبیه به سوسمار است، با این عنوان بین رانندگان شناخته می‌شد و هنوز هم این محصول با همین عنوان در وبگاه‌های خرید و فروش آگهی می‌شود.

سیتروئن ژیان

ژیان را می‌توان از خاطره‌انگیزترین خودروهای بازار ایران دانست. این هاچ‌بك سوپر مینی که از اواخر دهه ۱۳۴۰/ ۱۹۶۰ روی خط تولید سیتروئن قرار گرفت، به نوعی فرزند سیتروئن «CV۲» محسوب می‌شود و تولید آن تا سال ۱۳۶۲/ ۱۹۸۳ ادامه داشت. اما هرچند کوچولوی خاطره‌انگیز فرانسوی «دیان» نام داشت، با قدم گذاشتن آن روی خط تولید شرکت سهامی سیتروئن ایران (سایپای فعلی)، نام ایرانی «ژیان» برای این خودرو در نظر گرفته شد.

ماك دلفینی

ماك سی‌اچ۶۱۳ از جمله محصولاتی بود که در دهه ۷۰ شمسی در سال‌های سازندگی پس از هشت سال جنگ تحمیلی وارد بازار ایران شد. در آن سال‌ها با توجه به پیشینه بسیار خوب سری آر در بین رانندگان ایرانی، این خودرو هم مورد استقبال قرار گرفت. طراحی سیال و خطوط نرم این خودرو نسبت به محصولات قدیمی‌تر ماك موجب این شد که لقب «دلفینی» روی پیشانی سی‌اچ۶۱۳ بنشیند.

تویوتا کالسکه

تویوتا لندکروزر سری «جی۴۰» که در هشت سال جنگ تحمیلی هم کمك شایانی به نیروهای ایرانی کرد، تحت عنوان «کالسکه» شناخته می‌شود. این لقب که از طرف مردم برای این خودرو انتخاب شده است، احتمالا به‌خاطر سبك طراحی این خودرو و شباهتش با کالسکه باشد!

شورولت کاپریس تخم‌مرغی

شورولت کاپریس، سدان بزرگ آمریکایی که بین کلاسیك‌بازان طرفداران فراوانی دارد، تا اوایل دهه ۱۳۹۰/۱۳۷۰ با همان شمایل قدیمی و کلاسیك نسل سومش تولید می‌شد. اما در همان ایام، زبان طراحی شورولت برای محصولات آن زمانش تغییر کرد و کاپریس نسل چهارم با خطوطی بسیار نرم‌تر از قبل طراحی و تولید شد. پس با توجه به خطوط منحنی متعدد موجود در شمایل این خودرو، «تخم‌مرغی» لقبی است که مردم برای کاپریس دهه نودی انتخاب کرده‌اند.

بنز دانشجویی

پس از این که بنز معماری یا همان دبلیو ۱۱۴/۱۱۵ از خط تولید خارج شد، مرسدس بنز دبلیو ۱۲۳ را که درواقع پدر «ای کلاس» کنونی محسوب می‌شود، جایگزین این خودرو کرد. در آن دوران این خودرو را دانشجوهایی که در خارج از کشور به تحصیل مشغول بودند به ایران وارد می‌کردند و به همین خاطر این اتاق مرسدس بنز که عمدتا مدل ۲۳۰ آن را در خیابان‌ها می‌بینیم، به «دانشجویی» مشهور شد.

میتسوبیشی گالانت سوسماری

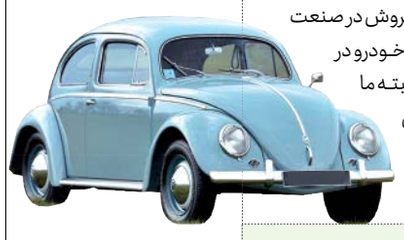
دومین سوسمار این فهرست سنگین نیست! اتفاقا یك سدان چابك و دوست داشتنی ژاپنی است که این خودرو هم به‌دلیل شباهت طراحی به سوسمار (به‌خاطر پوزه عبوس)، با این عنوان شناخته می‌شود. البته توجه داشته باشید که گالانت سوسماری در واقع نسل ششم این خودرو است که در سال‌های ۱۳۶۸ تا ۱۳۷۱ وارد بازار ایران شد.

بنز کپل

در اواخر دهه ۱۹۸۰/۱۳۶۰ نسل جدید آن روزهای مرسدس بنز با مدل ۲۳۰ای اتاق دبلیو۱۲۴ وارد بازار کشورمان شد که با توجه به خطوط نرم‌تر بدنه در قیاس با نمونه‌های کلاسیك محصولات این خودروساز، لقب «کپل» را برای آن در نظر گرفتند. البته بسیاری از افراد برای مرسدس بنز ۱۹۰ای (اتاق دبلیو۲۰۱) هم همین لفظ را استفاده می‌کردند. اما باید توجه داشته باشید که بنز ۱۹۰، یك سایز کوچك‌تر از ۲۳۰ است و این دو خودرو یکسان نیستند.

فولکس قورباغه

این کوچولوی دوست داشتنی آلمانی که از اواخر دهه ۳۰ میلادی روی خط تولید شرکت فولکس‌واگن قرار گرفت و به نوعی نخستین محصول سواری این خودروساز محسوب می‌شود، با فروش بیش از ۲۱ میلیون دستگاه تا سال ۱۳۸۲/ ۲۰۰۳ دومین نام پرفروش در صنعت خودروسازی، پس از تویوتا کرولا است. اما نام این خودرو در زبان لاتین «بیتل» به معنای «سوسك» است و البته ما ایرانی‌ها از همان ابتدا این آلمانی دوست داشتنی را «قورباغه» نامگذاری کردیم که این انتخاب قطعا به‌دلیل شمایل کلی بدن پر از قوس قورباغه است.



جیپ سیمرغ

در همان دوران تولید جیپ آهو، نسخه تجاری سری «اس جِی» یعنی جیپ «سیمرغ» هم به تولید می‌رسید که این نام هم توسط شرکت سهامی جیپ برای این وانت بار بسیار قدرتمند و کاربردی انتخاب شده بود. سیمرغی که در بازار ایران داریم، در بازار جهانی تحت سه عنوان متفاوت «جیپ گلادیاتور»، «جیپ پیکاپ» و «جیپ سری جِی» به فروش می‌رسید، اما مرسوم‌ترین نام برای این خودرو «گلادیاتور» است. جیپ گلادیاتور در چند نسخه دُم بلند، دُم کوتاه، دوکابین و... طراحی شده بود که عمده سیمرغ‌های موجود در ایران از نوع تك‌کابین با جای بار یا دُمِ بلند هستند؛ ضمن این که تعداد قابل توجهی از نسخه دوکابین هم در اختیار اداره برق بود که این نسخه بین بسیاری از افراد تحت عنوان «سیمرغ اداره برقی» شناخته می‌شود.

نیسان آبی

این خودرو را می‌توان قدیمی‌ترین محصول حال حاضر صنعت خودروسازی کشورمان بدانیم که سال آینده در بازار جهانی، ۵۰ ساله می‌شود! در واقع این نسل از نیسان جونیور برای نخستین بار در سال ۱۹۷۰/۱۳۴۹ روی خط تولید نیسان قرار گرفت و تولید آن تنها تا سال ۱۹۸۲/۱۳۶۱ ادامه یافت. اما زامیاد هنوز هم دست از سر آن برنداشته و با اندکی تغییرات طی این سال‌ها، همچنان تولید محبوب‌ترین وانت بارکشور را ادامه می‌دهد. اما نکته جالب این که بسیاری از ما ایرانی‌ها این وانت را تحت عنوان «نیسان آبی» می‌شناسیم، زیرا عمده نمونه‌های موجود در خیابان‌ها از این خودرو، به رنگ آبی هستند و جالب‌تر این که زامیاد در طی این سال‌ها اقدام به تولید وانت نیسان با رنگ‌های دیگر هم کرد اما از آنها استقبال نشد!

ب‌ام‌و اتاق مشهدی

ما هم دلیلش را نمی‌دانیم اما بسیاری از دلالان و افراد فعال در بازار خودرو، ب‌ام‌و ۵۳۰آی اتاق قدیم (مشهور به اتاق ای۶۰ که در حد فاصل سال‌های ۱۳۸۴ تا ۱۳۸۹ وارد بازار کشورمان شد) را تحت عنوان «اتاق مشهدی» می‌شناسند! با این باور که این اتاق از ب‌ام‌و میان مردم عزیز مشهد، بسیار محبوب است.

تویوتا شکاری

این لقب را ایرانی‌ها برای دو مدل از محصولات کلاسیك تویوتا به کار می‌بردند. مورد اول، تویوتا «کارینا» نسل اول است که از سال ۱۳۴۹ تا ۱۹۷۰/۱۳۵۶ تا ۱۹۷۷ تولید می‌شد و در حد فاصل همین سال‌ها تعداد قابل توجهی از آن به بازار ایران عرضه شد. این خودرو در چند نسخه متفاوت اعم از چهار در و دو در تولید شده بود. اما اکثر نمونه‌های موجود در ایران سدان چهار در هستند. با این وجود، با توجه به طراحی ستون سوم و شیب صندوق بار، تویوتا کارینای نسل اول محبوب بسیاری از جوانان بود و عناوینی مثل «شکاری» یا «خرگوشی» برای آن استفاده می‌شد که عنوان «خرگوشی» به احتمال زیاد به‌خاطر آینه‌هایی است که روی گلگیر این خودرو قرار دارد. مورد دوم، تویوتا سلیکا است که این خودرو تنها به صورت دو در (در دو نسخه لیفت‌بك و هارد تاپ) تولید می‌شد و این محصول هم با توجه به ذات اسپرتش، در بسیاری موارد تحت عنوان «تویوتا شکاری» شناخته می‌شد.

بنز پلیسی

اواسط دهه ۸۰ شمسی بود که تعداد قابل توجهی از مرسدس‌بنزهای سی کلاس و ای کلاس (دبلیو۲۱۱ و دبلیو۲۰۳) به ناوگان پلیس نیروی انتظامی (عمدتا سی۲۴۰) و راهنمایی و رانندگی (عمدتا ای۲۴۰) راه پیدا کرد. به همین خاطر بسیاری از افراد این دو اتاق مرسدس بنز را تحت عنوان «پلیسی» می‌شناسند. البته کلاس ای با لقب «راهوری» هم بعضا شناخته می‌شود؛ زیرا در آن دوران مرسدس‌بنزهای ای۲۴۰ به پلیس راهور راه پیدا کرده بودند.

میتسوبیشی گالانت عینکی

اما نسل هفتم میتسوبیشی گالانت هم در عین ناباوری در بین مردم ایران یك لقب داشت! این لقب با توجه به ظاهر خودرو که نسبت به گذشته مدرن‌تر شده بود و چراغ‌های آن شبیه یك عینك روی پوزه خودرو بودند، موجب آن شد میتسوبیشی گالانت مدل سال‌های ۱۹۹۳ تا ۱۹۹۶ موجود در بازار ایران را «گالانت عینکی» بنامیم.

لذت پرواز

داستان کلاه‌های جنگنده

چرا خلبانان هواپیمای جنگنده کلاه ایمنی بر سر می‌گذارند؟

محمدحسین بختیاری

دانش

تا حالا فکر کرده‌اید موتورسیکلت و یك هواپیمای جنگنده چه شباهتی دارند که سرنشین هر دو مجبورند برای حفاظت از سر و جان‌شان کلاه بگذارند؟ در حالی که مسافران هواپیمای مسافربری نیازی نیست کلاه سرشان بگذارند! حتما می‌دانید با افزایش سرعت یا ارتفاع، دمای هوا افت کرده و سرما در محیط غالب می‌شود. اگر سوار موتور شده باشید به‌ویژه در فصول سرد سال حتما این موضوع را حس کرده‌اید. همین علت بود که استفاده از کلاه (به همراه لباس گرم) را برای پرواز با هواپیماهای اولیه که سر و صورت خلبان را در معرض جریان هوا قرار می‌دادند، بدیهی کرده بود.

خلبانان هواپیماهای ابتدایی که فقط یك سوم خودرو سرعت می‌گرفتند، برای پرواز کلاه‌های ساده بندار با امکان استفاده از عینك بر سر می‌گذاشتند. به مرور زمان افزایش سطح کیفی هواپیماهای اولیه، افزایش وزن و قدرت موتورهایی که روی هواپیما نصب می‌شد را به دنبال داشت و این یعنی مداومت پرواز و برد بیشتر هواپیماها. از طرف دیگر رواج بیشتر هواپیما و رخ دادن برخی حوادث در هنگام فرود که منجر به آسیب دیدن سر خلبانان اولیه شد، آنها را به فکر استفاده از کلاه‌های محکم‌تر مانند کلاه‌های مورد استفاده در مسابقات موتورسواری، برای پرواز با هواپیما انداخت. خلبانان انگلیسی و فرانسوی برای اولین بار و قبل از وقوع جنگ جهانی اول از کلاه‌های موتورسواری اصلاح‌شده برای پرواز استفاده کردند که قابلیت جذب ضربه بالایی داشتند.

مشکل دیگر پرواز، رقیق‌شدن هوا و کمبود اکسیژن با افزایش ارتفاع بود که هنوز هم هست! کم‌شدن فشار هوا و کافی نبودن اکسیژن موجود در هوا، نفس‌کشیدن را دشوار می‌کند. این مشکل را در صعود به قلل مرتفع رفته باشید می‌توان به خوبی حس کرد. خلبانان اولیه که با وقوع جنگ جهانی اول و با نظامی‌شدن این دستاورد جدید بشر، اکثرا از نظامیان بودند، همواره مجبور به پرواز در ارتفاعات بالاتر می‌شدند. از این رو همیشه با مشکل کمبود اکسیژن هوا دست و پنجه نرم می‌کردند. از همین رو ماسك اکسیژن همراه کلاه محافظ به یکی از ملزومات خلبانان نظامی تبدیل شد. از طرف دیگر، امکان ارتباط رادیویی و لزوم استفاده از بی‌سیم و مکالمه خلبانان با مرکز زمینی، فرودگاه‌ها و همین‌طور با همدیگر، باعث افزوده شدن وسیله دیگری به تجهیزات مورد استفاده خلبانان در پرواز شد و آن میکروفون بود. به این ترتیب میکروفن هم امکانی بود که به ملزومات بدیهی کلاه پرواز تبدیل شد.

اما هوانوردی مسافری مسیر دیگری را طی کرد. لزوم راحتی مسافر و عملی‌نبودن تامین اکسیژن برای تك‌تك مسافران در طول پرواز باعث شد تا مهندسان در هوانوردی مسافری، به استفاده از کابین تحت فشار روی آورند. به این معنی که با رعایت تمهیداتی برای حفظ هرچه بیشتر آب‌بندی و عدم نشتی بدنه هواپیما هنگام ساخت، با دمیدن مداوم هوا به داخل اتاق، هواپیما مثل یك بادکنك باد کند و در انتهای پرواز خالی شود.

شاید فیلم‌هایی از پروازهای آزمایشی هواپیماهای مسافربری جدید را دیده باشید که در آنها خلبانان آزمایشگر با لباس‌هایی مانند خلبانان نظامی و نه باکت و شلوار، پرواز می‌کنند. به دلیل حساسیت پروازهای آزمایشی و لزوم پیش‌بینی و جلوگیری از وقوع هرگونه خطر و برای حذف تهدید جانی برای خلبانان آزمایشگر، آنها نیز از لباس ویژه، کلاه، ماسك پرواز و... استفاده می‌کنند.