



رای
ناد،
برگ
ک را

سای
یک
ش با
؟

لتنی‌ها وقتی لاستیک
می‌نشینند تا پشت را
ر انجام دادم. در واقع
تا از لاستیک آن طرفی

لاستیک جرات زیادی
ایند تعادل تریلی به هم
ش‌بینی‌نشده‌ای منفجر
یلی را بخواهاند؟
بودم و تنها به این فکر
سریع‌تر به بیمارستان
و می‌دانستم به‌موقع
برسانم.
ما هشدار نمی‌دادند که

ن دادن و بوق زدن هی
کیده است. من هم با
می‌دانم، می‌دانم.
ن، دیگر از بیمارستان با
و می‌پرسیدند کجایی،
م دکتر زده و گفته بودم
را راحت بودم. خلاصه
ختی بود با همان وضع
رسیدم و از دور دیدم
بیمارستان مثل دکتر
متاده‌اند. با دیدن من
خداوکلی خودم هم از
م. سریع پایین پریدم و
موتور پمپ و بالا بردن
ه، دو تا سه تن اکسیژن
تان کردم. ولی بعد از
کسری حرف‌ها پشت
هستند، می‌خواهند و

ای مربوط به شما را در
یدم کسی از صنف شما
تحسین‌تان کردند که با
لی‌تان ضرر مالی بزنید اما
تان رازی برسانید.

سم به بیمارستان رازی،
من هستیم و باید هوای

م قائمشهر که از موضوع
م گرفتند هزینه خسارت
ازند. درست است؟
برگشتم، می‌خواستم
دخترم گفت بابا، مردم
خسارت را بپردازند که

گفتم نه. به دخترم گفتم از
طرف من پیام بگذار و بگو از
لطف آنها تشکر می‌کنم اما اگر
می‌خواهند کادویی بدهند، آن
را به بیمارستان‌هایی پرداخت
کنند که معطل دارو هستند.
خدا را شکر به اندازه کافی دارم
و نیازی ندارم.

❖ چه کسی به شما خبر داد که
فیلم‌تان در فضای مجازی پخش

شده است؟

من اهل فضای مجازی نیستم. اولین کسی که به من
خبر داد، پسر من بود. گفت بابا فیلمت را دیده‌ای؟ گفتم
نه. بعد جریان را برایم تعریف کرد. من اولین کاری که
می‌کنم این است که چند ساعت می‌خواهم تا بتوانم
حرکت کنم.

❖ الان هم اکسیژن حمل می‌کنید؟

بله. بارم را در بیمارستان رازی قائمشهر و امام ساری
تخلیه کردم. ان شاء... از این به بعد به جای بار اکسیژن
چیزهای خوب و شادکننده برای مردم حمل‌کنم.

❖ نجات جان ۱۶ بیمار کرونایی هم کار بزرگی بود و
دل ۱۶ خانواده را شاد کردید. حمل اکسیژن کار سختی
است؟

راستش خالی کردن اکسیژن ریزه‌کاری‌های خاص
خودش را دارد. ممکن است در لوله‌ها یخ بزند و
خلاصه راننده اذیت می‌شود. برای همین بعضی از
همکاران ما زیر بار حمل و نقل آن نمی‌روند.

❖ همیشه اکسیژن حمل می‌کنید؟

خب ما حمل بارمان آزاد است. من ۹ یا ۱۰ سال در واحد
پتروشیمی کار کردم و کارم حمل آمونیاک از بجنورد
به مراغه و پتروشیمی اراک بود. بعد از آن افتادیم در
کار آزاد و به بندر می‌رفتیم. کرونای که آمد، چون آشنایی
مختصری با گاز دارم، قبول کردم که اکسیژن بار بزنم.

❖ تریلی‌تان چند می‌ارزد؟

آن‌طور که فکر می‌کنید نیست. چینی است و یک
میلیارد و ۸۰۰،۷۰۰ میلیون می‌ارزد.

❖ روزی چند ساعت می‌خواهید تا انرژی کافی برای
نشستن پشت فرمان داشته باشید؟
گاهی اوقات حتی تا ۲۴ ساعت هم نمی‌خواهم.

❖ پس احتمالاً روزی که داشتید برای بیمارستان رازی
اکسیژن می‌بردید هم نه خواب داشتید و نه خوراک.

اصلاً. حتی فرصت غذا خوردن هم نداشتم. من
در ماشینم تخمه دارم. بچه‌ها همیشه می‌گویند
شاهرخ، تخم کدو در ماشینش دارد و اگر با او بروید تا
صبح همان‌طور پشت فرمان است و استراحت ندارد.

❖ در این ایام که پیک پنجم کشور را درگیر کرده، در
جاده‌ها به مسافرها تذکر نمی‌دهید که چرا قرنطینه را

شکسته و به سفر رفته‌اند؟

چه بگویم؟! روزی که داشتم بار اکسیژن به بیمارستان
امام ساری می‌بردم، ترافیک عجیبی در جاده وجود
داشت. از بیمارستان امام به من زنگ زدند کجایی؟
گفتم در ترافیک دماوند گیر کرده‌ام. به خدا قسم به
همه التماس می‌کردم. بعد از هماهنگی بین فرماندار
و رئیس پلیس راه، سریع نیرو فرستادند و من را
اسکورت کردند و بعد از طی کردن مسیری، دوباره من
را در اختیار گروه دیگری از گشت‌ها قرار دادند. خلاصه
با کمک آنها به بیمارستان ساری رسیدم. خانم!
وضعیت خیلی خراب است. از مردم خواهش می‌کنم
در این شرایط بحرانی کرونایی، پی سفر رفتن نباشند.
من در بیمارستان‌ها دیده‌ام چه قیامتی بپاست و
خانواده‌ها چطور عزادار می‌شوند.

آخرین راه نجات از کامیون فراری

این اولین بار نیست که رانندگان مختلف خودروهای سنگین یا سبک به داد هموطنان‌شان می‌رسند و در گذشته نیز بارها این اتفاق افتاده است. سال ۸۷ در یکی از این حوادث، راننده کامیون فداکاری با گذشتن از جان شیرین‌اش، جان ده‌ها نفر را از مرگی که در کمین‌شان نشسته بود، نجات داد. محل وقوع این حادثه در خیابان ثقه‌الاسلام شهرستان خوانسار بود. بار راننده کامیون آجر و قرار بود به ساختمان موردنظرش برود، اما در میانه راه و در سراسیمگی تند خیابان، کنترل کامیون از دست راننده خارج شد. راننده وقتی مقابله‌اش را نگاه کرد، حجم جمعیتی را دید که در انتهای خیابان تجمع کرده بودند. راننده که می‌دانست فرصتی برای فکر کردن ندارد و دیر بجنبند اجساد افراد زیادی روی کف خیابان خواهد افتاد، تصمیم آخرش را گرفت. او برای جلوگیری از کشته شدن مردم، کامیونش را منحرف و با درختان اطراف خیابان برخورد کرد. بر اثر این حادثه، تنها دو نفر زخمی شدند، اما راننده فداکار جان خود را از دست داد.

تصمیم به موقع راننده خاور



۲۹ خرداد سال ۹۵ نیز خطر مرگ بیخ‌گوش کسانی بود که در بلوار شهید بهشتی، جنب پل رازی رشت حضور داشتند. یک دستگاه کامیون نیمه واژگون و گازوئیل آن در سطح خیابان جاری شده بود. همه چیز برای وقوع یک تراژدی بزرگ فراهم بود. آتش‌نشانان ایستگاه ۵ آتش‌نشانی رشت که از موضوع مطلع شده بودند، به سرعت به سمت محل حادثه حرکت کردند. بر اساس اظهارات شاهدان حادثه، راننده کامیون پس از منحرف شدن از مسیر خود، در حال واژگون شدن بود که یک راننده خاور خودش را کنار کامیون رساند تا مانع سقوط آن شود. تصمیم راننده خاور درست بود و با حضور به موقع، مانع سقوط کامیون شد. آتش‌نشانان پس از رسیدن به محل حادثه و ایمن‌سازی، کامیون را به محلی امن منتقل کردند. با از خود گذشتگی راننده خاور، هم راننده کامیون و هم سرنشین دوم از مرگ نجات پیدا کردند.

راننده تاکسی فداکار

علی مصطفی زاده، راننده تاکسی فداکار قمی بود که جان‌ش را پای حفظ مال و اموال هموطنش گذاشت. ماجرا به روز ۲۵ آذر سال ۹۸ برمی‌گردد. آن روز، مصطفی زاده، ناگهان متوجه خودرویی شده که در حال سوختن بود. بدون این‌که نگران جان‌ش باشد، از صندوق عقب تاکسی خود کیسول آتش‌نشانی را برداشت و به سرعت به سمت خودروی سوزان دوید. در مسیر، ناگهان بدون این‌که حواسش باشد، به شدت با یک اتوبوس برخورد کرد و بر اثر برخورد سر و گردنش آسیب دید. بر اثر این آسیب دیدگی شدید، مصطفی زاده به کم‌رفت. کارشناسان سازمان تاکسیرانی که از حادثه مطلع شده بودند، به محل حادثه اعزام شدند تا حادثه را از نزدیک بررسی کنند و پیگیر مراحل درمان راننده تاکسی فداکار باشند.

راننده اتوبوس فداکار دانشگاه علوم و تحقیقات

هنوز هم وقتی نام دانشگاه علوم و تحقیقات تهران به میان می‌آید، خیلی‌ها به یاد حادثه اتوبوس دانشجویان این دانشگاه می‌افتند. ظهر روز چهارم دی سال ۹۷، اتوبوس دانشگاه در حال انتقال دانشجویان بود که بر اثر ترمز بریدن و برخورد شدید با پایه بتونی حاشیه جاده، ۱۰ نفر کشته و ۲۸ نفر دیگر زخمی شدند. ابعاد حادثه آن قدر وسیع بود که به سرعت تمام اخبار کشور را تحت تأثیر خود قرار داد و خبرهای مربوط به آن لحظه به لحظه در فضای مجازی و رسانه‌های مختلف منتشر می‌شد.

راننده اتوبوس در شرایطی بود که خوب می‌دانست بین دو راهی مرگ و زندگی قرار دارد و چند دقیقه بیشتر وقت ندارد تا بین این دو، یکی را انتخاب کند. او می‌توانست چشمش را بر جیغ و داد و گریه دانشجویان ببندد و خودش را در یک چشم برهم زدن از اتوبوس به بیرون پرت کند، اما شرافتش به او اجازه نداد تنها به خودش فکر کند. تمام قدرتش را در گلویش جمع کرد و به دانشجویان گفت همگی به انتهای اتوبوس بروند و خود نیز تمام بدنش را روی فرمان اتوبوس انداخت تا شاید از او فرمانبرداری کند و آن اتفاق تلخ رخ ندهد.

برادر راننده اتوبوس در مصاحبه با برخی رسانه‌ها گفته بود: «برادرم اگر به فکر جان دانشجویان نبود، می‌توانست خودش را از همان لحظات اول از اتوبوس به بیرون پرت کند؛ نه این‌که تا آخرین لحظات فرمان را دو دستی بگیرد. فاصله رکاب خودرو تا آسفالت ۳۰ سانتی‌متر بیشتر نیست و برادرم وقتی متوجه می‌شد ماشین دچار نقص شده می‌توانست در اتوبوس را باز کند و خودش را نجات دهد، اما فرمان را گرفت و تا آخرین لحظه زندگی‌اش تلاش کرد در حد توانش جان دانشجویان را نجات دهد.»



راننده فداکار وقتی

کنترل خودرو از

دستش خارج شد

متوجه حرکت کامیون

به سمت افرادی شد

که در انتهای خیابان

ایستاده بودند برای

این‌که با آنها برخورد

نکند و فاجعه ای رخ

ندهد، کامیون را به

درختان اطراف زد اما

خودش جان باخت

