



## احمد رضا سهرابی خبرنگار و کاریکاتوریست

داشتم به خطی کردن صفحه‌های از کتابم می‌خندیدم که احساس کردم جلو چشم‌هایم ستاره بارون شده است! حالا، من مانده‌ام با صورت سرخ شده از سیلی معلم و صفحه‌های خط‌خطی که بعدها اسمش را گذاشتم نخستین اثر یک کاریکاتوریست و یادم می‌ماند که صورتم همیشه باید سرخ بماند برای سیلی خوردن!

از آن روز تا حالا، حدود ۲۵ سال گذشته است و امروز من کاریکاتوریست پرتیراژترین روزنامه ایران (همشهری) هستم؛ اما در این رهگذر، هیچ‌گاه بزرگواری روزنامه‌نگاری دلسوز چون محمدمهدی جعفری‌زاده صاحب‌امتیاز و مدیرمسئول «روزنامه طلع» را فراموش نکرده‌ام.

بعد از خوردن آن سیلی از دست معلم، احساس کردم کاریکاتور هنری تأثیرگذار و اثربخش است! آن‌قدر تأثیرگذار که می‌تواند حتی نظم یک کلاس درس را به هم بریزد و آن‌قدر اثربخش که مرا به فکر کردن وادار کند. به همین بهانه، تصمیم گرفتم یک کاریکاتوریست شوم!

حدود دو سال تمرین کردم و سپس توانستم بخت روزنامه‌نگاریم را با روزنامه «آینه جنوب» بوشهر بیازمایم. آقای محمد دادفر باینکه کاریکاتوریستی آماتور بودم، سخاوتمندانه مرا پذیرفت و حاضر شد در قبال کاریکاتورهایم به من حق‌الزحمه بدهد. همزمان با این همکاری، هفته‌نامه «طلوع» از سیهر مطبوعات شهر کهن و باستانی کازرون که سال‌هاست دیگر در قامت یک روزنامه منتشر می‌شود، طلوع کرد و کاریکاتورهای من در این روزنامه به چاپ رسید.

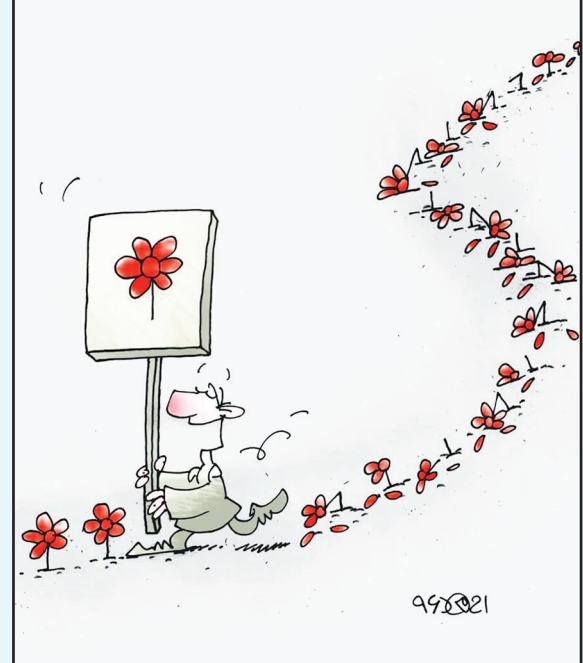
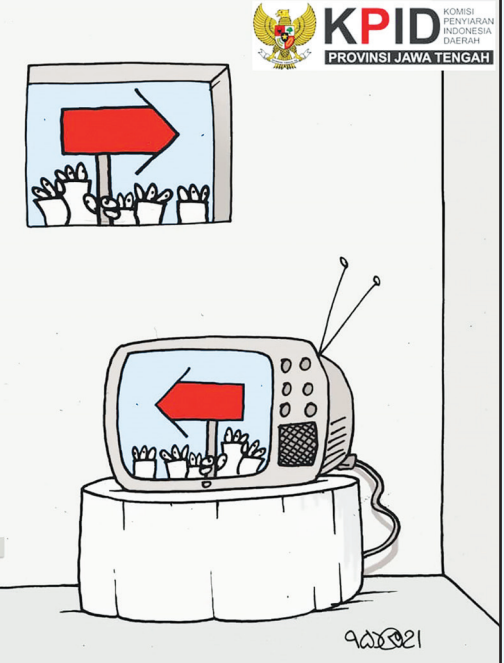
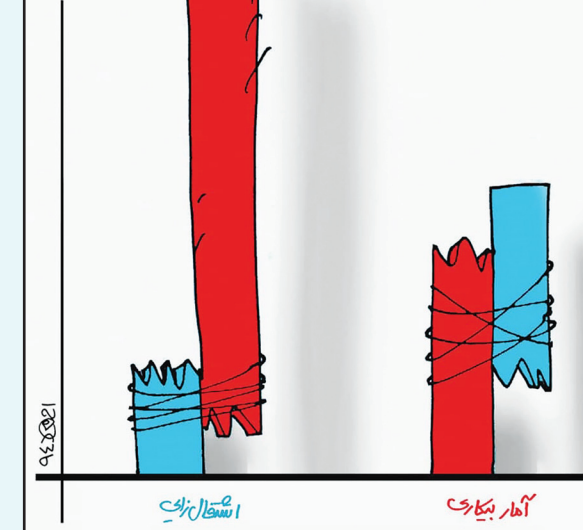
باگذشت یک سال، یکی از کاریکاتورهایم نخستین جایزه ملی را برایم به ارمغان آورد و توانستم در نخستین جشنواره روزنامه‌نگاران جوان ایران

در سال ۷۵ جایزه اول را بگیرم. این جایزه، یک اتفاق بزرگ در دوران روزنامه‌نگاری من به شمار می‌رود و امروز باگذشت بیش از دو دهه فعالیت مطبوعاتی و کسب بیش از ۲۰ جایزه از جشنواره‌های ملی و بین‌المللی کاریکاتور و مطبوعات، هنوز آن جایزه برایم دل‌نشین است.

در سال ۸۲ و برای ادامه فعالیت مطبوعاتی از شهر خشت (زادگاهم) به شیراز آمدم و از همان سال تاکنون در کنار کاریکاتور، به‌عنوان خبرنگار و دبیر سرویس خبر روزنامه «عصر مردم» فعالیت مطبوعاتی را به شکل حرفه‌ای با محمد عسلی صاحب‌امتیاز و مدیرمسئول روزنامه «عصر مردم» ادامه دادم. از سال ۸۲ تاکنون، فعالیت در این روزنامه برایم حکم دانشگاه را داشته است و همین امر باعث شد تا طی این سال‌ها و به‌موازات همکاری با «عصر مردم» به‌عنوان کاریکاتوریست با روزنامه‌های جام جم، فرهیختگان، اعتماد و همشهری کار کنم.

هرچند پیش از «عصر مردم» یک سال با روزنامه «نیم‌نگاه» و دو سال در جریان سربازیم با روزنامه «نویس» ارک کار کردم.

و امروز، در آستانه ۴۲ سالگی وقتی به تهریش نیمه سفیدم دست می‌کشم، یادم به‌صورت سرخ‌شده‌ام می‌افتد و سیلی آموزگار دوران دبیرستانم که تاکنون بیش از ۲۰ جایزه ملی و بین‌المللی برایم به ارمغان آورده است و باعث شده آثارم ضمن راهیابی به نمایشگاه‌ها، در کاتالوگ جشنواره‌های بین‌المللی کاریکاتور LM چین، اومیا ژاپن، مازاتلان مکزیک، دوسالانه کاریکاتور ایران، دوسالانه کاریکاتور پرتغال، نانچینگ چین، آیدین دوغان ترکیه، نیله بوگه دانمارک و برلین آلمان، به چاپ برسد.



## اطلاعات فراگیر درباره جلوبندی و تعلیق خودرو

مهندس مؤذنی، کارشناس مکانیک و برق خودرو



دو راه دارید. ابتدا باید قطر دیسک‌ها سنجیده شود. اگر به حد لازم بود با تراشکاری و برداشتن لایه‌های نازک از روی دیسک این عیب برطرف می‌شود؛ اما اگر قطر دیسک کم باشد باید حتماً عوض شود.

یکی دیگر از مشکلاتی که در سیستم فرمان خودرو دیده می‌شود، انحراف خودرو به یک سمت در مسیر مستقیم است. وقتی در حال حرکت در مسیر مستقیم هستید، اگر فرمان را برای چند لحظه رها کنید، خودرو تمایل دارد از مسیر مستقیم خارج شود و اصطلاحاً گفته می‌شود فرمان به سمتی می‌کشد.

اتصالات فرمان و تنظیم زوایای چرخ می‌تواند باعث بروز این مشکل شود. پس آنها را نیز کنترل کنید.

۱۰. اما یکی از مهم‌ترین دلایل این عیب شاسی خودرو است. وقتی شاسی خودرو با یک سمت مورد ضربه و آسیب قرار می‌گیرد تنظیمات اولیه کارخانه و ابعاد شاسی به‌سرعت به هم می‌ریزد. برگرداندن آن به حالت اولیه بسیار مشکل بوده و گاهی این کار به‌درستی انجام نمی‌شود. خودرویی که در اثر تصادف شاسی آن تغییر حالت داده باشد به‌سرعت در سیستم جلوبندی مشکل پیدا می‌کند. سیستم فرمان و متعلقات آن‌هم که وابسته جلوبندی است سریع خراب‌شده و دچار مشکل می‌شود. کشیدن فرمان به یک سمت، خراب شدن سریع پلوس‌ها، پاره شدن گردگیر آنها و در کل خرابی جلوبندی از عوارض این‌گونه خودروها است. پس قبل از خرید خودروی کار کرده از سلامت شاسی اطمینان حاصل کنید.

۱۱. نقش بازوی سگ‌دست... این بازو که نقش اساسی در جلوبندی بازی کرده و بازیگر نقش اول است در صورت خرابی باعث کشیدن فرمان به یک سمت می‌شود. نگران نباشید قیمت این بازیگر نقش اول برخلاف بسیاری از بازیگران امروز زیاد نیست.

خودرو است. خرابی بلبرینگ چرخ صدای خاصی دارد که از آن می‌توان به معیوب بودن این قطعه پی برد. توجه داشته باشید تنظیم بلبرینگ چرخ بسیار مهم است و در عمر بلبرینگ و کارکرد آن نقش زیادی دارد.

۵. نقش اصلی در گرفتن ضربات جاده و کنترل نوسانات را در سیستم تعلیق کمک‌فنر بازی می‌کند. این وسیله که خود می‌تواند عیوب و مشکلات زیادی را شامل شود (که معمولاً تعمیرکارها با تعویض آن اقدام به رفع عیب می‌کنند) اگر خراب شود مشکلات زیادی را به وجود می‌آورد. گاهی لرزش فرمان نیز از خستگی شدید کمک یا فنر بوده که استحکام لازم را نداشته و ارتعاشات را به سیستم فرمان و در نهایت غریبک منتقل می‌کند. گاهی مواقع شل بودن کمک‌فنر نیز باعث ایجاد صدای اضافی و لرزیدن فرمان نیز می‌شود.

۶. سبک نیز یکی از عوامل و ریشه‌های این عیب است. وقتی سبک خراب شده و حرکت مفصلی خود را به‌درستی انجام ندهد می‌تواند این عیب را به وجود آورد. سبک نباید در راستای محور Y حرکتی داشته باشد. به زبان ساده‌تر سبک نباید حرکت عمودی آن‌چنانی داشته باشد. لقی مجاز سبک در راستای عمود آن‌قدر کم است که با دست حس نمی‌شود. پس خرابی و لقی سبک موجب لرزش فرمان و زدن آن می‌شود.

۷. تنظیم زوایای فرمان نیز در لرزش فرمان بسیار تأثیرگذار است. پس اگر فرمانتان می‌لرزد در اولین فرصت یک تنظیم فرمان انجام دهید.

۸. گاهی خرابی اتصالات و شل بودن بیش‌ازاندازه آنها نیز این مشکل را به وجود می‌آورد که با آچارکشی و کنترل مجدد برطرف می‌شود.

۹. اما گاهی لرزش فرمان فقط در هنگام ترمزگیری بوده که این عیب از دیسک‌های ترمز است. وقتی دیسک تاب داشته باشد در هنگام ترمزگیری این عیب حالت مشاهده می‌شود. برای برطرف کردن این عیب

یکی از مهم‌ترین قسمت‌های خودرو جلوبندی است که در عمده مواقع به علت بی‌توجهی بعضاً دچار مشکل می‌شود. حال در این گزارش به شایع‌ترین علل بروز مشکل در جلوبندی خودرو خواهیم پرداخت.

به گزارش خبرنگار نبض بازار گروه اقتصادی باشگاه خبرنگاران جوان در اولین مرحله به لاستیک‌ها سر می‌زنیم؛ اما این بار فشار باد آنها اهمیت آن‌چنانی ندارد، بلکه آج لاستیک‌ها و ساییدگی آنها بسیار مهم بوده و می‌تواند باعث این عیب شود. لاستیک‌های جلو بسیار مهم هستند. آج تایرها، کیفیت آنها و نحوه قرارگیری‌شان می‌تواند در بسیاری از پارامترها تأثیر بسیار زیادی بگذارد. حتی تفاوت میزان آج لاستیک چپ و راست می‌تواند غریبک را تا حدودی بلرزاند. پس در کیفیت لاستیک‌های خودروی خود دقت کنید تا از عوارض آن به دور بمانید.

۲. دومین نکته‌ای که باید به آن دقت کنید بالانس بودن چرخ‌های جلو است. نابالانسی در چرخ‌ها می‌تواند به‌راحتی فرمان را بلرزاند و حتی در صورت عدم برطرف کردن آن جلوبندی را نیز با عیوب غیرقابل‌پیش‌بینی مواجه کند.

۳. میل تعادل همان‌گونه که از اسمش پیداست برای حفظ تعادل خودرو به کار می‌رود. این میل با شکل خاصی که دارد و نحوه اتصالش در سرپیچ‌ها نیروی پیشش را بین دوچرخ تقسیم کرده و از خم شدن بیش‌ازحد خودرو به یک سمت جلوگیری می‌کند. این میل توسط دو بوش محکم نگه‌داشته می‌شود. در صورت خرابی این بوش‌ها نیز غریبک فرمان می‌لرزد یا اصطلاحاً فرمان می‌زند. بوش‌های میل تعادل در بی‌سروصدا کار کردن سیستم تعلیق و جلوبندی نقش به‌سزایی دارند.

۴. اما قسمت دیگری که در جلوبندی نقش مؤثری دارد بلبرینگ چرخ بوده که خرابی آن می‌تواند عیوب زیادی را به وجود آورد که از جمله آن‌ها لرزش فرمان

کنترل شود. در این مواقع معمولاً کمک‌فنر تعویض می‌شود. ساییدگی سبک و بدون روغن کار کردن آن‌هم سبب این سروصدا می‌شود. سبک نیز معمولاً قابل تعمیر نیست، چون به‌صورت پرسی ساخته می‌شود. پس سبک نیز به‌راحتی تعویض می‌شود.

این بوش میل تعادل و برخورد آن با سایر قسمت‌ها سروصدا اضافی تولید می‌کند. گچ زدن خودرو را تقریباً همه ما با آن دست‌وپنجه نرم کردیم.

این هم یکی از شایع‌ترین عیوب بوده که دلایل و ریشه‌های خود را دارد. بار دیگر به میل تعادل بازمی‌گردیم. اگر این میل ضعیف شود و نتواند نیرو را به‌درستی در خود جذب کند خودرو به‌راحتی گچ می‌زند. سیستم تعلیق، فنر و کمک‌فنر نیز وقتی ضعیف می‌شوند باعث گچ زدن خودرو می‌شوند.