



رفراندوم؛

برگی از اوراق خاطراتم!

قسمت سیزدهم

محمد رجبی



شخص گفتم بدون اینکه من تعهدی بسپارم یا استعفا بدهم و ایشان بخواهد به‌عنوان رهبر ملت ایران با من صحبت بکند، ما به‌عنوان شاپور بختیار و روح‌الله خمینی، صحبت بکنیم. این موضوع مذاکره شد و این مذاکره رسید به سطح بهشتی؛ بهشتی و مطهری با اصل این موضوع تا آنجایی که من اطلاع دارم، موافقت کردند. موضوع را منعکس کردند و متنی هم که تهیه شده بود به این مفهوم بود. من تقریباً از حافظه کمک می‌گیرم؛ من، شاپور بختیار که سالیان دراز برای آزادی، استقلال و حکومت قانون در این مملکت مبارزه کرده‌ام، اکنون که مملکت در وضع بسیار اسفناکی گرفتار شده، سعی کردم تا می‌توانم حکومت را «حکومت قانون» بکنم، آن بی‌عدالتی‌ها را از بین ببرم و غیره تقاضا می‌کنم که وقتی تعیین کنید که من به پاریس بیایم و با آیت‌الله راجع به آینده ایران و راجع به مسائلی که هست با هم تبادل‌نظر بکنیم و اگر نظری دارید راجع به بعضی مسائل، چون این هم برمی‌گردد به قانون اساسی، باکمال احترام من گوش خواهم داد و در حدود قانون اساسی انجام خواهم داد. پس تصویب شده بود که من به پاریس حرکت کنم. باز برمی‌گردم به قسمت اول که اگر من این کار را نمی‌کردم آن ایراد از طرف پسر شما نیست به من حتمی بود که چه می‌شد اگر بختیار این کار را می‌کرد. نامه که رسید به نظر موافق بهشتی و مطهری، از این دو نفر اطمینان دارم- بازرگان تلفن کرد به من، گفتم آقای بازرگان خود شما هم بیایید به نظر من صلاح است. حالا اگر طیاره‌ای نیست با طیاره نخست‌وزیری می‌رویم هر دو نفر تا شهر نیس، از آنجا شما با یک طیاره دیگر می‌توانید مستقیماً بروید پیش آقای خمینی و من می‌روم منزل یکی از نزدیکانم و روز بعد به پاریس می‌آیم و با ایشان صحبت می‌کنم. یک مقداری تنها یک مقداری هم با حضور شما، هر طوری که خود شما ترتیبش را بدهید؛ ولی بودن شما در آنجا مانع صحبت من نخواهد بود. بازرگان گفت که من هم‌نظر موافق دادم و موضوع را به آقای بهشتی گفتم. من تلفن کردم به وزارت خارجه که برای من و دو تا از وزرای کابینه و دو سه نفر هم که یک گرفتاری داشتند که طیاره پیدا نمی‌کردند که پاسپورت‌هایی که لازم است صادر بکنند و حتی یک مقداری پول هم فرستادم از بانک آوردند، سی چهل هزار فرانک برای اینکه مخارج رفتن و آمدن

نظر بختیار برای متن استعفا:
بختیار به بازرگان پیشنهاد می‌دهد: «خود ما متن پیام را تهیه می‌کنیم، از آنجاکه من تن به چنین شرایطی نخواهم داد، بهتر است از ابتدا امکان اینکه او شرایطش را به ما تحمیل کند، از او بگیریم.» و در ادامه می‌گوید که متن با نظر کامل بازرگان و در هماهنگی و مشورت عالی با او برای آیت‌الله تهیه شده است: «روز جمع‌های به این کار مشغول شدیم. حدود ۱۲ ستری نوشتیم که بازرگان چندین بار بالا و پایینش با حکومت: متن هنوز موجود است. با کلمات «این‌جانب، شاپور بختیار...» شروع می‌شد و بعد به شرح خلاصه‌ای از فعالیت‌هایم تا زمان نخست‌وزیری می‌پرداخت و در پایان باکمال احترام پیشنهاد اینکه به پاریس بروم تا درباره مسائل بسیار حیاتی آینده کشور و حتی دنیای اسلام، با او دوبه‌دو به گفت‌وگو بنشینیم. مقصود از دوبه‌دو این بود که نه من به‌عنوان رئیس دولت با او حرف خواهم زد و نه او به‌عنوان رهبر مذهبی با من طرف خواهد شد و افزوده بودم که من می‌توانم ظرف ۴۸ ساعت پس از دریافت جواب، نزد او بروم و با میل پیشنهادهای او را در جهت منافع ملت ایران بشنوم» (بختیار، خاطرات).

همکاری مهندس بازرگان با دکتر بختیار:

شاپور بختیار در راه مذاکره با آیت‌الله خمینی از همکاری مهدی بازرگان که به گیت بختیار، انسانی «که در لطافت طبعش خلاف نیست.»

رفراندوم برای تعیین حکومت، ابتکار بختیار:

(اعلامیه بختیار به مناسبت برگزاری رفراندوم جمهوری اسلامی) و نیز موافقت آیت‌الله محمد حسینی بهشتی و آیت‌الله مرتضی مطهری که باز به گفته او «از این دو نفر اطمینان دارم»، برخوردار می‌شود: «روی این فکر من این تصمیم را گرفتم و یک متنی تهیه کردم. روز جمع‌های بود، یادم هست. یکی از دوستان آقای بازرگان را خواستم. بالاخره ما با بازرگان سال‌ها هم زندان بودیم و باوجود اختلافات سلیقه و طرز تفکری که داریم و اختلافات راجع به دخالت مذهب در سیاست، من او را آدم فاسدی هیچ‌وقت ندیدم. به این شخص گفتم من حاضرم بروم به اروپا و با آقای خمینی مذاکره بکنم راجع به مسائل و مصائب کشور و اینکه در خارج کشور به‌عنوان دو ایرانی ما بایستی قبل از هر چیز به منافع مملکت فکر کنیم. بالاخره به این

در ضمن او نمی‌توانست از تهران خارج شود، زیرا در آن روزها برای آنکه امام نتواند به تهران برود، دولت و ارتش فرودگاه‌ها را بسته بودند و رفت‌وآمد تمامی هواپیماها متوقف شده بود و بختیار می‌خواست با یک هواپیمای اختصاصی ارتشی به پاریس بیاید. اگر بختیار در تهران استعفاي خویش را منتشر می‌ساخت و بعد می‌خواست از تهران خارج شود، به‌احتمال‌قوی در تهران کودتا می‌شد» (یزدی، خاطرات)

خطر کودتا توسط ارتش شاهنشاهی!

بااین‌حال، بختیار باوجود خطر کودتا توسط ارتش شاهنشاهی علیه دولت، برای جلوگیری از سقوط نظام به دست انقلابیون، دست به ریسک بزرگی زده و آماده خروج از کشور به‌منظور مذاکره با رهبر انقلاب می‌گردد. در این میان از همکاری کامل بازرگان برخوردار می‌شود که در برنامه حزبشان، نهضت آزادی، وفاداری به قانون اساسی مشروطه مورد تأکید و به همین دلیل نهضت آزادی مورد تأیید مصدق در تبعید قرار گرفته بود. ازاین‌رو بختیار به‌منظور ملاقات با آیت‌الله خمینی، نامه‌ای را با مشورت یار و هم‌زم دیرینش در سنگر مشروطه، بازرگان، می‌نویسد: من فکر کردم که اگر هیچ قدمی به‌سوی خمینی بردارم، ممکن است تاریخ مرا محکوم کند که: چرا کوشش نکرد شخصاً او را ببیند؟ چرا دوبه‌دو با او به صحبت نشست؟ دراین‌باره با بازرگان مشورت کردم. جوابش این بود:

– فکر بسیار خوبی است، ولی ترتیبش را چطور بدهیم؟ چون قطعاً خمینی خیال می‌کند که ما با این کار برایش دامی گسترده‌ایم.

– کافی است مقدمات را درست بچینیم.

– همان کاری را خواهد کرد که با سنجایی کرد؛ یعنی می‌گوید: «اول امضا کنید، بعد بیایید» و قبل از اینکه لای در را باز کند، استعفاي شما را خواهد خواست (بختیار، خاطرات):

بحران در کشور، خواست آیت‌الله خمینی از دولتمردان:

طبق تجربه سیاسی آن دوران بحران و گفته‌های بازرگان، آیت‌الله خمینی به هر که از در وارد می‌شد، اجازه ورود نمی‌داد، مگر آنکه اول استعفا دهد. این دو در اندیشه یافتن راهی برای خروج از بن‌بست استعفا از سوی آیت‌الله هستند.

پیشنهاد مهندس بازرگان:

بازرگان به گفته ابراهیم یزدی چهار راه و فرمول را در مورد بختیار و استعفاي او، پس از مذاکرات ۳ بهمن ۱۳۵۷ ارائه می‌کند:

۱. دکتر بختیار به‌عنوان رئیس حکومت دولت ایران بگنجد من در اختیار شما هستم.
۲. دکتر بختیار به‌عنوان رئیس حکومت دولت ایران بگنجد از این ساعت اگر شما اجازه بدهید من به کار خود ادامه می‌دهم والا کنار می‌روم و آقا بگنجد فعلاً به کار خود ادامه بدهید.
۳. دکتر بختیار به‌عنوان رئیس حکومت دولت ایران استعفا‌نامه خود را کتباً تقدیم کند؛ ولی آقا نپذیرند و بگنجد فعلاً به کار خود ادامه دهید.
۴. دکتر بختیار به‌عنوان رئیس حکومت دولت ایران استعفا‌نامه کتبی تقدیم کند، آقا بپذیرند و مجدداً او را مأمور تشکیل کابینه بعدی نمایند.

دیدار نخست‌وزیر شاه با آیت‌الله خمینی:

ابراهیم یزدی از موافقان مذاکره در این زمینه چنین گفته است: «...پس از مکالمه تلفنی با آقای مهندس بازرگان، گزارش تهران را همان روز (۶ بهمن ۱۳۵۷) به اطلاع امام رسانیدم. همان‌طور که انتظار می‌رفت، گفتند هیچ‌یک از فرمول‌ها قابل‌قبول نیست، اما چهارمی قابل‌بحث و تحت شرایطی قابل‌قبول است. مذاکراتی هم انجام گرفت که آقای مهندس بازرگان نیز همراه بختیار به پاریس بیایند تا بعد از استعفاي بختیار، بلافاصله آقا حکم نخست‌وزیری ایشان را بدهند» (به نقل از: نجاتی، خاطرات).

پیشنهاد شورای انقلاب اسلامی:

یزدی در ادامه دلایل شورای انقلاب را برای این کار توضیح می‌دهد: «نظر امام این بود که اگر بختیار بیاید تا استعفا ندهد، اجازه دیدار نخواهد داشت» و آقای یزدی می‌گوید: «اما اعلام این مسئله، درحالی‌که بختیار در تهران بود، ضرورتی نداشت» (یزدی، خاطرات).

خروج بختیار برای دیدار با امام:

یزدی خطر کودتا توسط ارتش در صورت خروج نخست‌وزیر از ایران (برای مذاکره با رهبر انقلاب) را گوشزد می‌کند: «روشن بود بختیار نمی‌توانست در تهران استعفاي علنی بدهد و بعد به پاریس بیاید. اگر او استعفا می‌داد، دیگر نخست‌وزیر نبود و آن‌وقت ملاقاتش با امام فایده و معنایی نداشت.



واکنش به افزایش کرایه تاکسی

منوچهر حبیبی



که رانندگان و مالکان عزیز تاکسی، کار نسبتاً سخت و طاقت‌فرسایی دارند و عمده‌ترین فشار بر این قشر، علاوه بر گرانی مایحتاج روزمره، گرانی لوازم و قطعات است؛ اما اینکه عده‌ای خودسرانه و یا به عبارتی با چراج سبز صنف بر نرخ و کرایه‌ها، بدون تصویب در شورای ترافیک و یا بدون هماهنگی با استان دست‌زده‌اند، اجحاف به مردم و خلاف قانون و مقررات است و تعزیرات باید با سودجویان و متخلفین برخورد نماید.

لازم به یادآوری است که این افزایش نرخ، همچون دفعات قبل در کوتاه‌مدت شاید به نفع تاکسی‌داران و افزایش درآمدشان بینجامد، اما در درازمدت، همچون هر گرانی دیگری، موجب رکود توری می‌شود. این بدان معناست که در حرفه تاکسیرانی منجر به کاهش مسافر می‌گردد. به همین دلیل است که هرروز خیابان‌های شهرمان شلوغ و شلوغ‌تر می‌شود. چراکه برخی از شهروندان ترجیح می‌دهند با خودروی شخصی تردد نمایند یا اینکه رو به تاکسی‌تلفنی بیاورند. اخیراً هم که بر تعداد موتورسواران آن‌چنان افزوده شده که بیش از ظرفیت ۵ نفره یک تاکسی و گاه

در مطلب «حال کازرون خوب نیست» به این نکته اشاره کردم که بخشی از مشکل، ناشی از این است که در کازرون، هرکس هر کاری خواست می‌کند و با هیچ‌گونه نظارت و برخوردی روبه‌رو نمی‌شود. نمونه‌ای از این به‌هم‌ریختگی، همین افزایش نرخ کرایه تاکسی‌های درون‌شهری است که مدتی است موجب نزاع و بگومگاری مسافران با برخی رانندگان تاکسی شده است. البته با شکایاتی که صورت گرفته و از سوی تعدادی از رانندگان عنوان شده، این افزایش نرخ با هماهنگی با ارگان ذی‌ربط صورت گرفته و به‌قول‌معروف، در این اوضاع نابسامان اقتصادی و گرانی، عده‌ای از تاکسی‌داران راهکار برون‌رفت از فشار اقتصادی و افزایش بهای لوازم‌پدکی را در این دیده‌اند که آنان نیز با افزایش نرخ کرایه‌ها تا حدودی از مشکلات پیش روی خود بکاهند.

آنچه مسلم است همه اقشار امروز با شرایط بحرانی و بد اقتصادی دست‌به‌گریبان هستند، اما آنچه غیرقابل درک و فهم است و بر مضللات افزوده است، سوءاستفاده از همین شرایط ظاهراً غیرقابل کنترل است. شکی نیست

عملکرد سیستم ایمنی کیسه هوا (AIRBAG)



مهندس مؤذنی، کارشناس مکانیک و برق خودرو

۱. حسگر ضربه تصادف
۲. کنترل الکترونیکی ایربگ
۳. فنر ساعتی
۴. مدول ایربگ

شرح عملکرد قطعات اصلی سیستم ایمنی کیسه هوا (AIR BAG)

حسگر ضربه تصادف محل قرارگیری این سنسور بر روی واحد کنترل الکترونیکی ایربگ (SAS UNIT) است و چنانچه خودرو با تصادف شدید از سمت جلو مواجه گردد شدت ضربه توسط این سنسور اندازه‌گیری شده و به واحد کنترل ارسال می‌گردد.

واحد کنترل الکترونیکی ایربگ

این مجموعه اطلاعات ارسالی از سمت حسگر ضربه را دریافت نموده و با پردازش آن جریانی جهت عملکرد کیسه هوا به مدول ایربگ ارسال می‌نماید.

فنر ساعتی

با توجه به‌قرارگیری مدول ایربگ بر روی غریبک فرمان و گردش فرمان به چپ و راست بایستی اتصالی مطمئن بین غریبک فرمان و دسته‌راهنما به وجود آید که این عمل باوجود قطعه‌ای به نام فنر ساعتی (CLOCK SPRING) میسر می‌گردد.

مدول ایربگ

جریان ارسالی از سمت واحد کنترل الکترونیکی ایربگ (SAS UNIT) به سمت پرایمر که در داخل مدول ایربگ

یکی از سیستم‌های ایمنی در خودروها استفاده از کمربند ایمنی است که به میزان قابل‌ملاحظه‌ای (حدود ۴۶٪) از پرتاب شدن سرنشینان به سمت جلو و برخورد آنها با قسمت‌های مختلف خودرو ازجمله داشبورد، غریبک فرمان، شیشه جلو و... جلوگیری می‌نماید که درعین‌حال به‌تنهایی نمی‌تواند در همه ضربات، ایمنی لازم را برای سرنشینان ایجاد نماید. برای بهبود عملکرد سیستم کمربند ایمنی سیستم مکمل جدیدی طراحی گردیده است که خطرات ناشی از تصادفات شدید را تا حد قابل‌ملاحظه‌ای (حدود ۸۱٪) کاهش می‌دهد که نام این سیستم ایمنی، کیسه هوا (AIR BAG) است.

انواع سیستم ایربگ

این سیستم در دو نوع:

مکانیکی و الکترونیکی طراحی گردیده است که نوع مکانیکی آن قدیمی بوده و نوع الکترونیکی آن طراحی جدید است. در سیستم ایربگ با توجه به نوع آن می‌توان به‌صورت انتخابی از چندین کیسه هوا درون یک خودرو استفاده نمود که عبارت‌اند از: کیسه‌های هوای سمت راننده بر روی غریبک فرمان، سرنشین جلو بر روی داشبورد، کیسه‌های هوای جانبی داخل صندلی سمت راننده و سرنشین جلو، کیسه هوای سرنشینان عقب بر روی پشت‌سری صندلی‌های جلو و سقف خودرو و ستون‌ها و... نام برد.