



گفت و گوی شهرآرامحله با قهرمان اتومبیل رانی که بیش از ۷۰ مدال دارد

تخت گاز تا قهرمانی



گل دفتر

۶

فهیمة شهری

خودرو دل خواهش لامبورگینی است، اما همه او را با پراید سفید و قرمز می شناسند که با آن رکوردهای بسیاری را ثبت کرده و حتی در مسابقه با بی ام و قهرمان شده است. درباره محمد مهري صحبت می کنیم. قهرمان

اتومبیل ران کشورمان که ۴۱ سال سن دارد و تاکنون ۴۰ مقام کشوری و بیش از ۳۰ مقام استانی در رشته اتومبیل رانی را از آن خود کرده است. او از سال ۹۰ تاکنون در همه مسابقات کشوری روی سکو رفته و از سال ۹۱ تاکنون در رقابت های آزاد اتومبیل رانی نیز بیش از ۲۰ مدال کسب کرده است. او تعداد زیادی جام

قهرمانی برای استان به ارمغان آورده، طوری که فقط در یک مسابقه ۵ جام به نام او ثبت شده است. طی سال های اخیر نیز رتبه های اول تا چهارم استان مربوط به شاگردان و هم تیمی های این قهرمان اتومبیل رانی بوده است. در ادامه، صحبت های این ورزش کار را می خوانید.

● شوق پدر، موفقیت پسر

اهل تایباد هستم و کودکی ام را در این شهرستان گذراندم. پدرم در عین حال که کشاورز بود، به خودروراندگی خیلی علاقه داشت. از مکانیکی هم سردر می آورد. همین موضوع باعث شد که وقتی از کودکی علاقه من به راندگی را می دید، مشوقم باشد و شرایط تمرین را برابم مهیا کند. بنابراین از حدود ده سالگی راندگی می کردم و وقتی در سن هجده سالگی گواهی نامه ام را گرفتم، برایم یک تویوتای زردشکاری

خرید. با این خودرو استارت اتومبیل رانی من زده شد و خاطرات زیادی با آن دارم. شنیده بودم مشهد پیست اتومبیل رانی دارد. در رفت و آمدهایم به این شهر سراغ پیستش را گرفتم و به آنجا رفتم. آن زمان پیست ثامن فقط یک زمین آسفالت بزرگ بود. دیدم راننده های چند خودرو در آن حرکات مارپیچ می روند. من هم به این کارها علاقه داشتم. حتی احساس می کردم سرعتم از بعضی هایشان بیشتر است. با حمایت خانواده و به خصوص پدرم، تصمیم گرفتم تمریناتم در پیست را شروع کنم.

آن زمان هیئت اتومبیل رانی در استان تشکیل شده بود، اماری موتور متمرکز بودند و برای مسابقات اتومبیل رانی کار خاصی انجام نمی دادند. با چند نفر از دوستانم وضعیت اتومبیل رانی را کمی نظم دادیم و رقابت های عامیانه را شروع کردیم. از همان موقع در مسابقات جزو نفرات برتر می شدم و روی سکو می رفتم. اولین مقامم را سال ۷۶ گرفتم و از آنجا که می دیدم فاصله رکوردم با رقیبانم زیاد نیست، انگیزه بیشتری پیدا کردم. آن موقع فدراسیون کلاس آموزشی یا امکانات تمرینی خاصی

مهری می‌گوید: علت اینکه ما نمی‌توانیم در مسابقات اتومبیل‌رانی جهانی شرکت کنیم، این است که علم و فناوری لازم در حوزه خودرودار نداریم. با این وضعیت تحریم‌ها هم جلو ورود بسیاری از فناوری‌های جدید گرفته شده است. این در حالی است که فناوری حرف اول را در ورزش اتومبیل‌رانی می‌زند. بنابراین باید سعی کنیم علم و فناوری روز را به

کوشش مان بیاوریم تا نسل‌های آینده بتوانند در مسابقات جهانی اتومبیل‌رانی شرکت کنند. به عقیده او، رانندگان ما از استعداد خوبی برخوردار هستند، فقط لازم است که به طور مدون آن‌ها را آموزش دهیم و فناوری روز خودرودار در دسترس علاقه‌مندان این عرصه قرار دهیم تا شاهد درخشش آن‌ها در مسابقات جهانی باشیم. ■

در اختیار می‌ماند نمی‌گذشت. من هم بدون گذراندن هیچ دوره آموزشی خاصی، فقط بر اساس تمرین و تجربه شخصی مسابقه می‌دادم. از آن موقع تاکنون حدود ۵۰ مقام در رشته اتومبیل‌رانی برای استان کسب کرده‌ام، اما از حدود سال ۷۸ دیگر به کسب مقام در استان قانع نبودم. به مسابقات کشوری فکر می‌کردم. برای همین با همان تویوتا به تهران رفته و پیست اتومبیل‌رانی آن را پیدا کردم. برای ورود گفتند باید کارت عضویت داشته باشی. من هم چون علاقه داشتم، اقدامات لازم برای دریافت کارت را انجام دادم و سرانجام داخل پیست رفته و چند دور در آن ردم. در حین همین تمرین با یک خودرو دیگر وارد رقابت شدم و دیدم سطح خوبی دارم و فاصله‌ها با او خیلی زیاد نیست. فقط خودروم از لحاظ فنی ضعیف بود و فهمیدم باید روی آن کار کنم. زیدار در مسابقات اتومبیل‌رانی ۵۰ درصد موفقیت به رانندگی مربوط می‌شود. ۵۰ درصد دیگر به وضعیت خودروم و سطح فنی آن ارتباط دارد. پس از تمرین تهران به مشهد بازگشتم، اما دائم این خیال را در سر داشتم که بتوانم در مسابقات ملی تهران مقام کسب کنم. برای رسیدن به این هدف، تا سال ۸۱ خودروم را عوض کردم.

● گفتند به درد این رشته نمی‌خوری، اما ناامید نشدم

در تهران دیده بودم که اتومبیل‌رانان یک اتاق پر از تجهیزات خودشان تجهیزات فنی داخلش را می‌بندند. من هم همین کار را انجام دادم. موتور می‌بندیدم و با همان اطلاعات فنی و مکانیکی که لازم بود، خریدم و با همان اطلاعات فنی و مکانیکی که از پدرم فرا گرفته بودم، اتاق پر از تجهیزات و تجهیزات آن را کامل کردم. ابتدا چند مسابقه استانی را با این خودرودار شرکت کردم و در همه‌شان مقام گرفتم. دیدم قابلیت‌های خوبی دارد. مطالعات اینترنتی زیادی انجام دادم و خودروم را به استانداردهای فدراسیون نزدیک کردم. آن زمان سربازی‌ام را خریده بودم. درسم را تا دیپلم ریاضی خواندم و بعد از آن همه وقت را به اتومبیل‌رانی اختصاص دادم. میلیون‌ها تومان هزینه اینترنت کردم تا مباحث و فیلم‌های رانندگی را دنبال کنم. پایه اطلاعاتی که من در این رشته کسب کردم، همه از طریق اینترنت بود. در واقع به جای دانشگاه، در خانه و از طریق اینترنت درس اتومبیل‌رانی خواندم. هنوز هم در حال تحقیق و افزودن اطلاعاتم در این رشته هستم. آن زمان هم بعد از اینکه خودروم را از لحاظ فنی ارتقا دادم، برای شرکت در مسابقات کشوری تقاضا دادم، اما گفتند باید گواهی نامه حضور در این مسابقات را کسب کنی. برای گرفتن گواهی نامه رفته نزد فردی که از آزمون عملی می‌گرفت. چون خودروم پلاک نداشت، آن را با قطار و به سستی به تهران رسانده بودم. آن مریبی از خودروم و خودم کلی ایراد گرفت و روحیه‌ام را تضعیف کرد.

در آخر هم گفتم می‌خواهم هنگام رانندگی کنار دست بنشینم. چون خودروم مسابقه یک صندلی بیشتر ندارد، کلی در شهر تهران سختی کشیدم تا توانستم برای خودروم یک صندلی دیگر بگذارم که آن مریبی بتواند کنار دستم بنشیند. در نهایت همین که یک دور با او ردم، گفت شما به درد این رشته نمی‌خوری. بعد از ۸ سال رانندگی و گرفتن مقام‌های متعدد استانی، این حرف مثل آب سردی بود که روی سرم ریختند. برایم خیلی سخت بود، اما ناامید نشدم. پرس و جو کردم ببینم فرد دیگری هم هست که آزمون بگیرد و گواهی نامه حضور در مسابقات کشوری را بدهد. مرحوم سعید اعرابیان را معرفی کردند. در حالی که جمعه روز مسابقه بود، چهارشنبه توانستم او را پیدا کنم. پنجشنبه به سستی قانع کردم که به پیست بیاید و از من آزمون بگیرد. کنار ایستاد و گفت برو بهترین رانندگی‌ات را انجام بده. پس از اینکه رانندگی‌ام تمام شد، دیدم نیست. داشتم دنبالشم می‌گشتم که یک بچه از بین جمعیت آمد و برگه گواهی نامه مهر و امضا شده‌ام را به من داد و گفت اعرابیان این را داده است تا به شما بدهم. در آن لحظه انگار دنیا را به من داده بودند. خیلی خوش حال شدم. فردایش روز مسابقه بود. خودروم چند ایراد جزئی داشت. تا آن‌ها را برطرف کردم و رسیدم، تایم‌گیری تمام شده بود و من آخرین نفر مسابقه را شروع کردم، اما مقام اول را کسب کردم و خاطره‌ای به یادماندنی برایم شد.

● از رکوردهای کشوری تا حضور در رقابت‌های آزاد

این ماجرا مربوط به سال ۸۳ است و از آن زمان تاکنون هر سال در مسابقات کشوری حضور داشتم و مقام گرفته‌ام. پس از اولین مقام کشوری، در کلاس‌های ۱۶۰۰ سی‌سی، ۱۸۰۰ سی‌سی و کلاس پراید با موتور بی‌بی شرکت کردم و مقام‌هایی کسب کردم که رکورددار شدم و از این پس رکوردهای کشوری را تغییر می‌دادم. سفرهایم به کشورهای اروپایی را آغاز کردم تاکنون به ۲۰ کشور خارجی رفته‌ام تا از نزدیک تکنیک‌ها و تجهیزات فنی آن‌ها را ببینم و روی خودروم پیاده کنم. کم‌کم یک خودرو و دیگر خریدم تا خودروم مخصوص مسابقه داشته باشم. به پیست‌های معروف کشورهای موفق در اتومبیل‌رانی رفته و سعی کردم اطلاعاتم را به روز کنم. زیرا هر چند ممکن است من به مسابقات جهانی اتومبیل‌رانی نرسم، دوست دارم از لحاظ فکری آماده باشم و بدانم چه کارهایی باید برای شاکردان و نسل جدید انجام دهیم تا آن‌ها به این سطح برسند و شرایط مسابقات جهانی برایشان مهیا شود. البته این سفرها برای خودم هم فایده‌های بسیاری داشت. آن‌ها در نوع رانندگی، صندلی، چرخ‌ها، لباس، کلاه، کفش و... نکات زیادی به کار می‌برند

و دیگران ندارند و می‌توانند لذت یک هیجان فوق‌العاده را درک کنند. زیدار رانندگی پرسرعت، فشار خون و آدرنالین افزایش پیدا می‌کند و در نهایت احساس خوبی به فرد دست می‌دهد که با هیچ احساس دیگری مقایسه‌شدنی نیست. او با اظهار تأسف از شمار زیاد تصادفات جاده‌ای ایران می‌گوید: مادر دنیا بیشترین مرگ و میر جاده‌ای را در ایران و چین خیلی تأسف انگیز است. زیرا فرهنگ رانندگی ما ضعیف است و رانندگان رانندگی بدون قاعده و دور از قوانین را یک افتخار می‌دانند، در حالی که رانندگی حرفه‌ای پر از قاعده و قانون است و کسی می‌تواند در رانندگی موفق باشد که به اصول و قوانین آن پایبند باشد.

مهری خطاب به دوستداران رانندگی همچنان انگیز اظهار می‌کند: قهرمان کسی است که در عین اجرای اصول و قوانین رانندگی و رعایت همه مسائل ایمنی بتواند سرعت را تجربه کند، و گر نه اینکه کسی با زیر پا گذاشتن قوانین و به خطر انداختن جان خودش و دیگران پاروی گاز خود را بگذارد، حماقتی بیش نیست.

● آینده خوب رانندگی بانوان

در ادامه او بر بهبود وضعیت جاده‌ها و خیابان‌های شهر تأکید می‌کند و می‌گوید: بسیاری از بولوارهای اصلی ما از جمله وکیل‌آباد از سال‌ها پیش به همین شکل بوده و اکنون که تعداد خودروها چند برابر شده، باز هم مانند قبل است و این بستر را برای سانه فراهم می‌کند. بنابراین لازم است که مسئولان توجه بیشتری بر ایمن‌سازی جاده‌ها و خیابان‌ها داشته باشند. او به اطلاعات کم مردم در خرید خودرو و اشاره می‌کند و توضیح می‌دهد: مردم ما تخصص کمی درباره خودرو دارند. به عنوان مثال می‌بینیم که فردی برای رانندگی شهری، از روی چشم و هم چشمی خودرو و شاسی بلند می‌خرد، در حالی که نمی‌داند این خودرو از نظر هندلینگ ضعیف است و در سرعت‌های زیاد نمی‌تواند تعادل خوبی داشته باشد. این‌ها همه باعث می‌شود که شاهد افزایش آمار تصادفات باشیم. او تصریح می‌کند: اگر شهر و ندان به پیست بیایند و از آموزش‌های آن برخوردار شوند، ممکن است همه به قهرمانی کشور نرسند، اما همین که یاد می‌گیرند در حین رانندگی چطور نکات ایمنی را رعایت کنند، برای خودشان و خانواده‌شان مفید است. مهری در ادامه به پیشرفت‌های رانندگی بانوان اشاره می‌کند و می‌گوید: طی سال‌های اخیر شاهد پیشرفت‌های خوبی در این حوزه بوده‌ایم و اکنون بانوان بسیاری داریم که در این رشته تمرین می‌کنند و مدال‌هایی دریافت کرده‌اند و من آینده خوبی را برای آن‌ها می‌بینم. او به نوبه اسپانسر در این رشته اشاره می‌کند و می‌افزاید: تا زمانی که ورزش کار رشته اتومبیل‌رانی به حدی برسد که بتواند اسپانسر جذب کند، باید هزینه‌های زیادی بپردازد که هر کسی توان پرداخت آن را ندارد. او توضیح می‌دهد: در همه دنیا، این رشته با کمک اسپانسرهای پیش می‌رود. به گونه‌ای که شرکت‌های سازنده خودرو، مسابقات را هدایت می‌کنند، اما در ایران چون شرکت‌های خودروساز قوی نداریم و از طرفی در صدا و سیما این رشته دیده نمی‌شود و تبلیغاتی برای آن انجام نمی‌شود، جذب اسپانسر سخت‌تر است. ■



که خیلی هایشان برای ما هم قابل اجراء است. در این سفرها چیزهایی که می‌دیدم عکس و فیلم می‌گرفتم تا وقتی به ایران بازگشتم، آن‌ها را اعمال کنم. البته کار ساده‌ای نبود. زیدار شرکت‌ها و کارگاه‌های ساخت خودرو، همیشه مسائلی هست که در اختیار هیچ‌کس نمی‌گذارند و در مزایای کاری‌شان است. از سال ۹۰ به بعد تصمیم گرفتم تیمی از اتومبیل‌رانان تشکیل دهم. ابتدا ۲ نفر عضو این تیم بودند، اما به مرور تعدادشان افزایش پیدا کرد و به ۱۱ نفر رسید. من همیشه اعضای این تیم را با خودم به مسابقات کشوری می‌برم و تجربه‌ایم را در اختیارشان می‌گذارم تا شاهد موفقیت آن‌ها هم باشم. یکی از افتخاراتم هم این است که در همه مسابقات، خودم یا یکی از اعضای تیمم روی سکورفته است. بنابراین بیشترین تعداد جام‌های استانی را برای خراسان رضوی کسب کرده‌ایم. حتی در یک مسابقه تیم ما ۷ جام استان را گرفت. تا حالا سابقه نداشته است این تعداد جام برای یک استان گرفته شود. یکی دیگر از افتخاراتم حضور در رقابت‌های آزاد است. این بزرگ‌ترین هدف و آرزوی من در اتومبیل‌رانی بود. زیدار در رقابت‌های آزاد، قوی‌ترین و سریع‌ترین خودروهایی که در کشور هستند، حاضر می‌شوند. من هم در این مسابقات با پرایدی که داشتم، با خودروهای شش سیلندر، هشت سیلندر، ده سیلندر و خارجی مسابقه دادم و برنده شدم، در حالی که طی ۲۰ سال پیش از آن هیچ‌کس نتوانسته بود با پراید با آن‌ها مسابقه دهد و این کار خیلی بزرگی بود. البته موتور خودروم را قوی کرده بودم، اما همان چهار سیلندر بود و بارها با همین پراید چهار سیلندر در رقابت‌های آزاد مسابقه دادم و باز مان‌های خوبی که داشتم، از سال ۹۱ تاکنون، بیش از ۲۰ بار روی سکوی رقابت‌های آزاد کشوری ایستاده‌ام و می‌توانم بگویم که بدون جام از رقابت‌های بیرون نیامده‌ام.

● تجهیز خودروم برای ثبت رکوردهای بهتر

مهری تمرین زیاد و مستمر را یکی از دلایل موفقیتش می‌داند و در این راستا اظهار می‌کند: ۲۴ سال است که در رشته اتومبیل‌رانی حضور دارم و در همه این سال‌ها هر هفته بدون استثنا، جمعه‌ها تمرین می‌کردم. در این تمرینات هم لاستیک‌های مختلف، خودروهای متفاوت، رانندگی در وضعیت‌های مختلف و روی زمین‌های خاکی و آسفالت گوناگون را تجربه کردم. این‌ها در کسب تجربه بسیار مؤثر است. این قهرمان اتومبیل‌ران کشورمان حدود یک و نیم سال پیش خودروم جدیدی را جمع کرده و با آن در رقابت‌های آزاد توانسته است رتبه اول را به دست آورد. همچنین سال ۹۸ با این خودروم مقام قهرمانی کلاس‌های ۲۰۰۰ سی‌سی را کسب کرده است. او سال ۹۷ با پرایدش مقام قهرمانی کلاس‌های جی‌تی‌را به دست آورده است. مهری برای خودروی که خودش طراحی کرده، ۳۵ هزار دلار هزینه کرده و در کنارش تحقیقات زیادی انجام داده است تا از لحاظ فنی این خودرو را به سطح بالایی برساند. او اکنون در حال طراحی یک خودرو دیگر است که پیش‌بینی می‌کند حدود ۶۰ هزار دلار برایش هزینه داشته باشد. البته به علت شیوع کرونا و بسته بودن مرزها، کارش عقب افتاده، ولی امیدوار است که تا پایان سال بتواند ساخت و جمع‌بندی این خودرو را به پایان برساند. مهری که تاکنون رکوردهای مختلفی را به ثبت رسانده، امیدوار است در سال‌های آینده بتواند رکورد کلاس‌های پرایدی بی‌بی، پراید جی‌تی، پراید ۲۰۰۰ سی‌سی و رقابت‌های آزاد را بنویسد و خودروم جدیدی که در حال جمع کردن آن است، می‌خواهد رکورد خودروم‌های شش، هشت و ده سیلندر را از آن خود کند. به عقیده او، در استان خراسان رانندگان با استعدادی داریم که ظرفیت‌های زیادی دارند و با برنامه‌ریزی و برگزاری کلاس‌های آموزشی برای آن‌ها می‌توان به موفقیت‌های آینده‌شان و مدال‌هایی که برای استان می‌آورند، امیدوار بود.

مهری با اشاره به شیوع بیماری کرونا که منجر به تعطیلی پیست شده است، می‌گوید: از خودروم‌های اتومبیل‌رانان ما می‌شود فقط در پیست استفاده کرد و این تعطیلی‌ها می‌تواند از شور و شوق و آمادگی آن‌ها بکاهد. بنابراین امیدوارم با گذر از وضعیت قرمز، هر چه زودتر مسابقات پیست برگزار شود تا اتومبیل‌رانان انگیزه‌های بیشتری پیدا کنند. به نظر او، پیست اتومبیل‌رانی مشهد از وضعیت خوبی برخوردار است و بعد از تهران، دومین پیست کشور است، اما همچنان می‌تواند اوضاع بهتر و مطلوب‌تری را برای علاقه‌مندان این رشته فراهم کند. بزرگراه‌های ویراژ دادن نیست، او که تاکنون در پیست سرعت بیشتر از ۲۰۰ کیلومتر را تجربه کرده است، در رانندگی شهری سعی بر اجرای قوانین دارد و به خصوص خطاب به جوانان می‌گوید: بزرگراه‌های حرکات مارپیچ و لایه کشیدن نیست و از کسانی که به این سبک رانندگی علاقه دارند، درخواست می‌کنم که به پیست بیایند و در محیطی ایمن، همچنان تاشان را تخلیه کنند. او توضیح می‌دهد: برخلاف تصور عموم، پیست اتومبیل‌رانی نه تنها جای پر خطری نیست، بلکه مکانی امن است و چون در آن اصول ایمنی رانندگی لحاظ می‌شود، خطرات جانی بسیار کمی دارد. این در حالی است که در شهر احتمال خطر و تصادف ۸۰ درصد افزایش پیدا می‌کند. او همچنین بر مصرف نکردن مشروبات الکلی تأکید می‌کند و می‌افزاید: در همه جای دنیا، رانندگی پس از مصرف مشروبات الکلی ممنوع است. زیرا این مشروبات بر عملکرد مغز تأثیر منفی می‌گذارد و جسات کاذبی به فرد می‌دهد که بسیار خطرناک است. مهری تاکنون هیچ تصادف منجر به جراحتی نداشته و فقط در پیست بارقیان‌ش بر خوردهایی در حد سیر به سپر یا آینه به آینه داشته است. این قهرمان اتومبیل‌رانی ادامه می‌دهد: رانندگی فقط لایه کشیدن نیست و اگر علاقه‌مندان این حرکات ابتدا آموزش‌های لازم را دریافت کنند و بعد در محیط ایمن پیست تمرین و مسابقه دهند، هیچ خطری برای خودشان