تغییر اکران

جدول نمایش عمومی محصولات سینمایی با یک تغییر زمان نمایش عمومی دیگر روبه‌رو شد. این بار تهیه‌کنندگان قسمت دوم «دانتون ابی» اعلام کردند این درام تاریخی را به‌جای ۲۲ دسامبر ۲۰۲۱، در تاریخ ۱۸ مارس ۲۰۲۲ روانه پرده سینماها خواهند کرد. شرکت فوکوس پیکچرز اعلام کرد تاریخ جدید زمان بهتری برای جذب تماشاگرانی است که به صورت خانوادگی راهی سالن سینماها می‌شوند. قسمت اول سال ۲۰۱۹ موفق به فروش عالی جهانی ۱۹۵ میلیون دلاری شد. / گاردین

اکران وسیع چینی

فیلم پرهزینه پروپاگاندایی تاریخی چینی «۱۹۲۱» سر از سالن‌های نمایش فیلم در آمریکا و انگلستان درمی‌آورد. این اولین بار است که یک فیلم تاریخی مورد پسند زمامداران چینی، به صورت وسیع در کشورهای انگلیسی‌زبان پخش می‌شود. ۱۹۲۱ همزمان با جشن‌های ۱۰۰ سالگی حزب کمونیست چین در این کشور اکران عمومی شد و فروش ۳۷ میلیون دلاری آن حکایت از عدم استقبال تماشاگران بومی از آن می‌کند. داستان فیلم، ۱۰۰ سال تاریخ کشور چین را بررسی می‌کند. / اسکرین اینترنشنال

مزد ترس!

«جاده یخی» ماجراجویی یخ و سرد تازه نیسون!

کیکاوس زیاری
سینمای جهان

داستان‌هایی مثل داستان اکشن دلهره‌آور «جاده یخی» می‌توانند خلق‌کننده هیجان و اضطراب بسیار زیادی روی پرده سینما باشند و بینندگان خود را تا پایان داستان و ماجرا، با ماجراجویی‌های تماشایی و ترسناک خود همراه و درگیر کنند. این البته به شرطی است که یک داستان جذاب و بدیع در کار باشد و فیلمنامه‌نویس بتواند تا دقایق پایانی فیلم هیجان و تعلیق خود را در حد قابل قبول نگه داشته و حفظ کند. اما با تماشای جاده یخی متوجه این موضوع می‌شویم که فیلمنامه‌نویس تنها در دقایق ابتدایی داستان، راه درستی رفته و بیننده را درگیر خودش می‌کند و بعد از مدت زمان کوتاهی، در ورطه تکرار و کلی‌گویی‌های کلیشه‌ای و متداول می‌افتد. از این منظر، نمی‌توان امتیازی به تازه‌ترین فیلم لیام نیسون کانادایی تبار داد و به همین دلیل است که عموم منتقدان جاده یخی را کاری خسته‌کننده و کم‌ارزش ارزیابی کرده‌اند.

طرح کلی گیرافتادن تعدادی راننده کامیون حامل یک بار پرارزش در یک جاده پوشیده از برف و یخ و احتمال فروریختن این جاده لغزنده در هر لحظه، به اندازه کافی هیجان و اضطراب دارد و تشویشی غیرقابل کنترل در دل تماشاچی ایجاد می‌کند. اما پرسش این است که بعد از حرکت کامیون‌ها در چنین جاده غیرمطمئن و لغزنده‌ای در ادامه قرار است چه اتفاقاتی بیفتد و آیا داستان فیلم توانایی آن را دارد که در یک جدول زمانی حداقل ۹۰ دقیقه‌ای با حرکت دادن کامیون‌ها روی جاده یخی و شکننده ماجراها را جلو ببرد و به نتیجه مطلوب برساند؟ طبیعی است که جواب چنین پرسشی منفی است.

پس سازندگان فیلم دست به دامان ماجراهایی فرعی می‌شوند تا داستان‌شان را نجات دهند اما این داستانک‌ها نمی‌توانند کمکی به کلیت ماجرا بکنند. در این رابطه، چند دهه قبل هنری ژرژ کلوزو اکشن دلهره‌آور و جاده‌ای «مزد ترس» را سال ۱۹۵۷ کارگردانی کرد که داستان حمل یکسری سوخت خطرناک نیتروگلیسیرین توسط چند کامیون بود و در طول این سفر جاده‌ای خطرناک و مرگ‌آفرین هر لحظه احتمال منفجر شدن این مواد سوختی خطرناک وجود داشت. این احتمال، باعث خلق تعلیقی خطرناک و هیجان‌انگیز شده و تماشاچی را وادار به پیگیری ماجراها تا پایان کار می‌کند. فیلمنامه جاده یخی که شباهت زیادی به این فیلم دارد به هیچ‌وجه نتوانسته تعلیق بسیار خوب اکشن دلهره‌آور کلوزو را تکرار کند.

بازگشت تکراری

لیام نیسون در یک نقش تکراری دیگر - که بعد از موفقیت بالای قسمت اول «ربوده شده»، در این نوع نقش‌ها کلیشه شده - مایک، راننده کامیون بخت برگشته‌ای است که باید همراه دو کامیون دیگر، مواد اولیه آهنی سنگینی را به مقصدی دور برساند. انفجار در یک معدن زیرزمینی، باعث حبس کارگران معدن شده و اکسیژن آنها رو به اتمام است و با وسایلی که مایک و همراهانش حمل می‌کنند، می‌توان جان معدنچیان گرفتار را نجات داد. اما کامیون‌ها باید از جاده‌ای یخی و شکننده عبور کنند و خطر غرق‌شدن آنها بسیار بالا و جدی است. به‌زودی مشخص می‌شود نماینده شرکت بیمه‌ای که همراه کامیون‌هاست، قرار است مانع موفقیت کار کامیون‌ها شود و نگذارد آنها به مقصد برسند. مرگ برادر مایک، روح انتقام را در او زنده می‌کند و تمام تلاش مایک نابود کردن مامور بیمه و رساندن تجهیزات در زمان لازم به دست مسؤولان است.

به باور بسیاری از منتقدان، این طرح داستانی فقط می‌تواند جوابگوی فیلمی کوتاه و ۲۰ دقیقه‌ای باشد! منتقد راتن تومیتو هم این‌چنین به استقبال فیلم می‌رود: «لیام نیسون همچنان تلاش دارد یک قهرمان اکشن باقی بماند و تمام کارها را روی پرده سینما، یکه و تنها انجام دهد اما متاسفانه، قهرمان بازی‌های او در دل داستانی به‌شدت کلیشه‌ای و قابل حدس است و جواب نمی‌دهد. این روزها پرده سینما پر از داستان‌هایی شبیه جاده یخی است که هیچ‌یک نتوانسته‌اند یک اکشن دلهره‌آور قوی ارائه دهند.»

جاناتان هنسلیگ، کارگردان فیلم که ۱۰ سال از کار فیلمسازی دور بود، تصور می‌کرد با جاده یخی بازگشت شکوهمندانه‌ای خواهد داشت. احتمالا مدیران شبکه نتفلیکس هم مثل او امید زیادی به موفقیت فیلم داشتند که امتیاز پخش اینترنتی آن را ۱۸ میلیون دلار خریداری کردند.

خستگی «بلک ویدو»

اسکارلت جوهانسن اعلام کرده است در قسمت‌های بعدی اکشن کمیک استریپی «بلک ویدو/ بیوه سیاه» بازی نخواهد کرد. در حالی که فقط چند روز به اکران عمومی قسمت اول فیلم باقی مانده، برخی رسانه‌ها اظهارات بازیگر را تبلیغات رسانه‌ای برای جذب بیننده بیشتر ارزیابی کرده‌اند. این در حالی است که جوهانسن دلیلی برای کناره‌گیری از این پروژه پرسروصدا و گران‌قیمت ارائه نکرده است. با این وجود، نزدیکان بازیگر می‌گویند او از اکشن‌کاری و تلاش مضاعف برای حضور در جلوی دوربین خسته شده است. همه اینها در شرایطی است که از بلک ویدو به‌عنوان یکی از محصولات بلاک‌باستری هالیوود اسم می‌برند که تماشاگران سینما مدت‌هاست در انتظار اکران عمومی‌اش هستند. جوهانسن در این اکشن ابرقهرمانانه در قالب شخصیت ناتاشای روسی ظاهر می‌شود که در زمان خطر، تبدیل به ابرقهرمانی به نام بیوه سیاه می‌شود. / ددلاین

پلنگ سیاه بدون پلنگ سیاه

کار فیلمبرداری دومین قسمت مجموعه ابرقهرمانانه پلنگ سیاه در شرایطی آغاز شده است که چادویک بازمن بازیگر اصلی فیلم در آن حضور ندارد و هنوز کسی نمی‌داند در غیبت او، ماجراها به کدام سمت می‌رود و کدام شخصیت جایگزین او شده است! رایان کوگلر، کارگردان فیلم که تمام بازیگران قسمت اول را دوباره دور هم جمع کرده، تنها به بیان این جمله اکتفا کرده که با وجود غیبت بازمن خللی در کلیت داستان و فضای این مجموعه اکشن کمیک استریپی وارد نشده است. او می‌گوید: «طبیعی است که شروع فیلمبرداری قسمت دوم بدون چادویک بسیار غم‌انگیز است اما همه عوامل فیلم همچنین خوشحال و هیجان‌زده هستند که دنیای واکاندا دوباره وارد ماجراجویی شده است.» قسمت دوم با نام «پلنگ سیاه: واکاندا برای همیشه» وارد مرحله تولید شده است. / هالیوود ریپورتر

جن‌گیری تازه

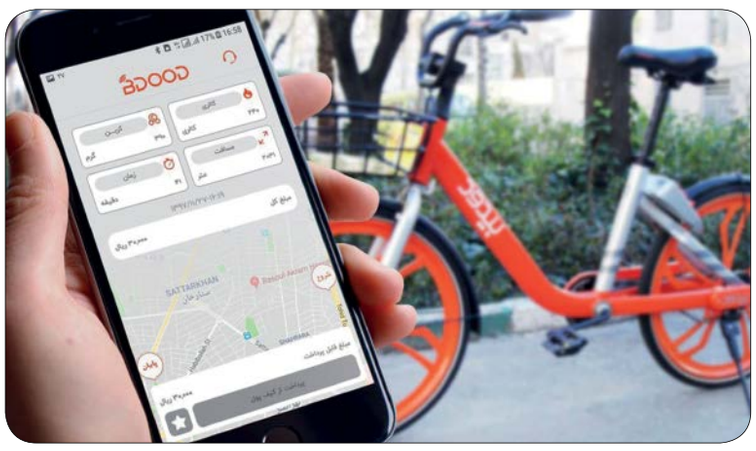
چند دهه بعد از موفقیت خیره‌کننده درام ترسناک «جن‌گیر» قسمت دوم آن وارد مرحله تولید می‌شود. این در حالی است که این فیلم کلاسیک سینما طی دهه‌های گذشته، صاحب چند دنباله و پیش‌درآمد شده است! اما تهیه‌کنندگان فیلم تازه می‌گویند این اثر دلهره‌آور دقیقا دنباله نسخه اصلی است و داستانش در ارتباط تنگاتنگ با ماجراهای نسخه اصلی خواهد بود. جیسون بلوم که نسخه جدید را تهیه می‌کند، زمانی برای شروع کار فیلمبرداری اعلام نکرده است. ظاهرا فیلمنامه قسمت دوم در حال بازنویسی است. به‌زودی نام کارگردان و عوامل قسمت دوم اعلام می‌شود. نسخه اصلی سال ۱۹۷۳ اکران عمومی شد و جنبش تازه‌ای در گونه ترس و وحشت به راه انداخت و حالا یکی از کلاسیک‌های درخشان سینما لقب گرفته است. / موویز

شلوغی سر سیدارت

سیدارت مالهوترا هم با فروکش کردن کووید-۱۹ در هند، جلوی دوربین فیلم تازه‌اش «خدا را شکر» رفت. فیلمبرداری این اکشن اجتماعی که قبل از شروع کرونا آغاز شده بود، برای ماه‌ها به حالت تعلیق درآمده بود. این درحالی است که بازیگر خبر از شروع کار اکشن دیگری به نام «ماموریت مانجو» هم داده است. او بلافاصله بعد از پایان کار فیلمبرداری خدا را شکر، خودش را سر صحنه فیلمبرداری ماموریت مانجو می‌رساند. همه اینها در شرایطی است که احتمال زیادی وجود دارد درام جنگی شرح‌حال‌گونه «شیرشاه» سیدارت، از پلتفرم‌های اینترنتی پخش شود. او مخالفت خود را با این اقدام اعلام کرده است. / بالیوود هنگاما

شرکت دانش‌بنیان «پاک چرخ ایرانیان» مجری طرح دوچرخه‌های «بیدود»
راهکار موثر، فناورانه و سلامت‌محوری برای حمل و نقل پاک در شهرها ارائه کرده است

خیابان‌ها را با بیدود رکاب بزن



ندا اظهری
نشان ایرانی ۲

چند سالی است که به دلیل آلودگی هوا در شهرهای بزرگی چون تهران، بحث رواج استفاده از دوچرخه مطرح شده و تاکنون طرح‌هایی هم دراین باره ارائه شده است. در میان این طرح‌ها شاید موفق‌ترین طرح سه، چهار سال اخیر را بتوان ترویج استفاده از دوچرخه‌های اشتراکی «بیدود» ارائه‌شده از سوی شرکت دانش‌بنیان «پاک چرخ ایرانیان» دانست. دوچرخه‌های عمومی هوشمند و نارنجی‌رنگی که خیلی از شهروندان را دوچرخه‌سوار کرد. ایده اولیه پیاده‌سازی این کسب‌وکار از سال ۹۶ آغاز شد. مبدا اصلی‌اش دختری چینی بود که در سال ۲۰۱۴ این کار را راه‌اندازی کرد و در سال ۲۰۱۸، حدود ۲/۷ میلیارد دلار شرکتش را فروخت. مدیران شرکت «پاک چرخ ایرانیان» به این فکر افتادند که چگونه می‌توانند این طرح را متناسب با شرایط ایران، بومی‌سازی کنند تا نیازهای روز جامعه ما را برطرف و حتی مواردی را هم به آن اضافه کنند.

ایده ترویج استفاده از دوچرخه‌های هوشمند اشتراکی و حمل و نقل اشتراکی باعث شد غلامحسین قاسمی، رئیس هیأت مدیره و یکی از دو مؤسس و صاحبان شرکت «بیدود» به همراه رضا باقری که به دنبال یک کار استارتاپی نو بودند بتوانند به یکی از نیازهای مهم شهروندان پاسخ دهند. آنها در تحقیقاتشان متوجه شدند این ایده، نیاز مبرم جامعه امروز است و در سال‌های آینده نیازی انکارناپذیر برای تمام شهرهای با تراکم بالای کشور خواهد بود. گفتنی است فناوری مدیریت هوشمند دوچرخه‌های اشتراکی به طور کلی در اختیار چهار برند دنیاست که به تمام شهرها و مناطق حوزه خود سرویس‌دهی می‌کنند.

قاسمی دارای مدرک دیپلم است و حدود ۱۷ سال در حوزه تولید پوشاک فعالیت داشته است. او کارآفرین حوزه پوشاک و کیف و کفش محسوب می‌شود و شریکش هم سال‌ها در حوزه خودرو کار کرده است. ایده اولیه تولید چنین دوچرخه‌هایی هم از سوی قاسمی مطرح شد و بعد از صحبت‌های اولیه، شروع به کار و تحقیق در این زمینه کردند. آنها از همان روزهای نخست سراغ استادان و دانشجویان دانشگاه‌هایی مانند علم و صنعت، صنعتی شریف، تربیت مدرس و غیره رفتند و توانستند با دانشجویان و استادان دانشگاهی کار را به خوبی جلو ببرند و بخش تحقیق و توسعه شرکت را تقویت کنند. آنها در ادامه به تحقیق درباره اینترنت اشیا، قفل هوشمند، حمل‌ونقل شهری و غیره پرداختند و همین راز بقای این کسب‌وکار است. رونمایی از نسخه پایلوت دوچرخه‌ها را هم در دانشگاه تربیت مدرس انجام دادند؛ به‌طوری‌که پیش از ورود به تهران، حدود یک ماه دوچرخه‌ها را در اختیار دانشجویان تربیت مدرس قرار دادند تا رایگان از آنها استفاده کنند و بتوانند مشکلات اولیه سیستم را شناسایی کنند.

حل مشکلات، ما را در رفع نیاز یاری کرد

در ادامه شرکت تأسیس شد و ارتباطات با شرکت‌های خارجی ایجاد و قرار شد برخی ابزارها را در اختیار آنها قرار دهند تا دستگاه‌های اولیه ساخته شود. هدف اولیه شرکت این بود که ابتدا بتوانند در تولید اپلیکیشن و قطعات هوشمند این دوچرخه‌ها خودکفا شوند تا به‌تنهایی و بدون نیاز به کشور دیگری بتوانند مشکلات احتمالی را رفع کنند. از این رو، از همان ابتدا سراغ دانشجویان مقطع دکتری در حوزه الکترونیک و مهندسان حوزه کنترل رفتند تا اطلاعات بیشتری درباره حوزه اینترنت اشیا کسب کنند. پس از شناسایی نیازها برای تولید چنین قفلی، تولید آن شروع و پس از اتمام، ثبت اختراع و گواهی شرکت دانش‌بنیان صادر شد. بنیانگذار این شرکت دانش‌بنیان می‌گوید: «پیش از ورود به بستر شهر، به این فکر افتادیم اطلاعاتی درباره کنترل دوچرخه‌ها در سطح شهر کسب کنیم. طی صحبت‌هایی که با دانشجویان و استادان مرتبط با این حوزه داشتیم، دریافتیم باید پایش ۲۴ ساعته، جی‌پی‌اس، مانیتورینگ و ناوگان ۲۴ ساعته داشته باشیم. هرچه جلوتر رفتیم به مشکلات بیشتری برخوردیم و یکی یکی آنها را حل کردیم.»

فناوری‌های به‌کار رفته در «بیدود»

دوچرخه‌های بیدود، تاکسی - دوچرخه‌هایی شامل قفل هوشمند و خود دوچرخه هستند. قفل هوشمند از اجزای مختلفی تشکیل شده است؛ یک قسمت شامل صفحه خورشیدی است که انرژی خورشیدی را به انرژی الکتریکی تبدیل می‌کند. بردهای تعبیه شده داخل آن کار اینترنت اشیا، اطلاع‌رسانی و ارسال داده را انجام می‌دهد و یک موتور مکانیکی هم در آن وجود دارد. دوچرخه هم بسیار منحصر به فرد است به طوری که از پیچ‌های خاصی در ساختار آن استفاده شده که کاملا طراحی شرکت است، پره‌های متفاوتی دارد و به راحتی با هر پیچ گوشتی باز نمی‌شود. همچنین برای این دوچرخه‌ها لاستیک‌های منعطف و توپُری طراحی شده که پنچر نمی‌شوند. در این دوچرخه به‌جای لقمه ترمز که ممکن است خراب یا تمام شود، از دیسک استفاده شده است. همچنین به جای پره از رینگ استفاده شده و داخل رینگ، لنت‌ها و ترمزهای دیسکی جاسازی شده‌اند. دوچرخه کاملا به صورت هوشمند طراحی شده و افراد با قد ۱۲۰ تا ۱۸۸ سانتی‌متر، امکان استفاده از این دوچرخه‌ها را دارند.

آینده «بیدود»

قاسمی در ادامه از رونمایی از یک نمونه اسکوتر برقی متعلق به این شرکت خبر می‌دهد که حدود یک سال و نیم از کار روی آن می‌گذرد و قرار است به زودی در سطح شهر از آن استفاده شود. تاکنون شش نمونه از آن ساخته شده و نسخه نهایی آن تکمیل شده است. دوچرخه برقی هم محصول دیگری از «بیدود» است که ماه آینده از آن رونمایی خواهد شد؛ طراحی بسیار خاصی دارد و تمام شیب‌های تهران را می‌پیماید و با یک بار شارژ تا ۵۰ کیلومتر حرکت می‌کند و برای سفرهای بلندمدت‌تر استفاده می‌شود.

قاسمی درباره رشد و توسعه استفاده از دوچرخه‌های بیدود می‌گوید: «در سال ۹۶ با ۲۰۰ دوچرخه کار را شروع کردیم که حالا به ۴۵۰۰ دوچرخه رسیده است. طرح ما این است که تا سال ۱۴۰۵ بالغ بر ۴۰ هزار وسیله نقلیه در تهران داشته باشیم. دو سالی است که به مردم شیراز هم خدمت‌رسانی می‌کنیم. همچنین برای ورود به رشت، یزد، قزوین و سمنان هم تفاهم‌نامه امضا کرده‌ایم و آماده نوشتن پیش قرارداد هستیم. با اصفهان و مشهد هم صحبت‌هایی کرده‌ایم.» او ادامه می‌دهد: «در قالب این شرکت دانش‌بنیان، در حال حاضر حدود ۸۵ نفر لیست بیمه داریم و به طور مستقیم مشغول به کار شده‌اند و به طور غیرمستقیم برای ۲۰۰ نفر شغل ایجاد شده است که در مجموع ۲۸۵ نفر در قالب این شرکت کار می‌کنند. البته تا چهار سال آینده و با توجه به روی کار آمدن محصولات دیگر شرکت، میزان اشتغال‌زایی این شرکت به طور مستقیم به ۶۵۰ نفر خواهد رسید.

از «بیدود» چطور استفاده کنیم؟

نرم‌افزار «بیدود» برای گوشی‌های اندروید از طریق گوگل پلی، کافه بازار و وب‌سایت این شرکت قابل دریافت است. اما به این دلیل که سیستم عامل iOS نرم‌افزار «بیدود» را در اپ‌استور تحریم کرده، نسخه وب اپلیکیشن بیدود با استفاده از مرورگر «بلوفای» در دسترس کاربران iOS قرار گرفته است. پس از ثبت‌نام و پرداخت حق عضویت یک ساله ۱۴۹ هزار تومانی که بیمه راکب و موکب و شخص ثالث هم شامل آن می‌شود، کاربران در ازای هر نیم ساعت استفاده، باید ۲۹۰۰ تومان کرایه سفر را در پایان بپردازند. با باز کردن اپلیکیشن، محل قرارگرفتن دوچرخه‌ها روی نقشه نمایش داده می‌شود و کاربر می‌تواند با پیدا کردن نزدیک‌ترین دوچرخه، بعد از اسکن QR Code درج شده روی قفل هوشمند و باز کردن قفل، از آن استفاده کند. در انتها نیز می‌توانند در هر جایی که بخواهند، دوچرخه را پارک کرده و قفل را ببندند. دوچرخه‌های «بیدود» یک محدوده یا پولیگان دارند که در نقشه کاملا مشخص و به کاربر اطلاع‌رسانی شده در چه مکان‌هایی می‌توانند دوچرخه‌ها را پارک کنند و در چه مکان‌هایی اجازه پارک ندارند.

راه‌های ارتباط با «بیدود»

bdood.ir

me@xtratheme.ir

bdood.bikes

۰۲۱-۶۶۹۱۵۵۵۳
۰۲۱-۶۶۹۱۵۵۵۴

تهران، خیابان جمالزاده شمالی، پلاک ۵۲۰، طبقه اول

برای ورود به سایت این کد را با گوشی اسکن کنید