ابتکار
روزنامه صبح ایران
روزنامه سیاسی، اجتماعی، اقتصادی، ورزشی، فرهنگی صبح ایران
صاحب امتیاز و مدیر مسئول:
محمدعلی وکیلی
دفتر مرکزی: تهران، زرتشت غربی
نرسیده به بیمارستان مهر، پلاک ۶۶، طبقه دوم
تلفن: ۸۸۹۷۵۷۱۰-۸۸۹۹۴۶۰۹
فاکس: ۸۸۹۷۵۷۰۹
سامانه پیامکی: ۳۰۰۰۶۰۰۰۴۰۴۰۰۰
ebtekarnews@gmail.com
سازمان آگهی ها:
بلوار آیت الله کاشانی، بین رامین شمالی و گلستان شمالی، ساختمان فرید، پلاک ۲۵۸، واحد یک
۴۴۰۱۹۸۰۵ - ۴۴۰۱۹۸۰۶ - ۴۴۰۱۹۸۰۷
سازمان شهرستان‌ها: ۰۹۱۲۲۷۱۷۵۰۳
توزیع: شرکت نشرگسترامروز - ۶۱۹۳۳۰۰۰
چاپ: صمیم / ۳-۶۵۵۸۶۸۰۱
شنبه / ۱۰ آذر ۱۴۰۳ / شماره ۵۷۹۱
۲۸ جمادی‌الاول ۱۴۴۶ - ۳۰ نوامبر ۲۰۲۴
سال بیستم / ۱۲ صفحه

سبک زندگی

دلایل استرس در محل کار و نحوه مدیریت آن

استرس محل کار همه‌گیری خاموش در دنیای مدرن است و متاسفانه کمتر در مورد آن صحبت می‌شود.

به گزارش ایسنا، استرس محل کار یک مسئله فزاینده است که باعث فرسودگی شغلی و عوارض سلامتی می‌شود. عوامل کلیدی شامل حجم کاری بیش از حد، کنترل محدود بر وظایف، تعادل ضعیف بین کار و زندگی، رقابت ناسالم بین همکاران، نامشخص بودن نقش‌های شغلی، ناامنی شغلی به دلیل عوامل اقتصادی و عدم قدردانی است. مدیریت این استرس‌ها مستلزم ارتباط شفاف با مدیران و کارفرمایان و تمرین تکنیک‌های ذهن آگاهی است. استرس محل کار همه‌گیری خاموش در دنیای مدرن است و متاسفانه کمتر در مورد آن صحبت می‌شود. مرگ برخی کارکنان به دلیل کار بیش از حد و استرس در محل کار، نگرانی‌ها را در مورد سلامت روانی صاحبان مشاغل که برای مدت طولانی در خواب زمستانی بودند، برانگیخته است. افزایش تقاضا، ساعات کاری و گاهی اوقات انتظارات غیرممکن - همه اینها به راحتی می‌تواند کار را به یک استرس بی‌امان تبدیل کند.

بر اساس مطالعات مختلف، استرس مزمن در محل کار می‌تواند منجر به فرسودگی شغلی، کاهش بهره‌وری و همچنین مشکلات سلامتی طولانی مدت به شکل بیماری قلبی شود. تنها با شناسایی علل اصلی استرس در کار می‌توان آنها را مدیریت کرد.

اهداف و ضرب‌الاجل‌های غیر قابل تصور

یکی از شایع‌ترین دلایل استرس در محل کار زمانی به وجود می‌آید که افراد بیش از حد کار دارند. اگر حجم کاری ارائه شده به یک کارمند بیشتر از آنچه که می‌تواند در یک مدت زمان مشخص ارائه کند، تحت فشار دائمی قرار می‌گیرد. داشتن خواسته‌های بسیار زیاد و تقریباً پایان‌ناپذیر می‌تواند کارمندان را خسته، ضعیف و در نهایت فرسوده کند.

برای مقابله با حجم کار زیاد در یک زمان محدود، اولویت‌بندی کار مورد نیاز است. بنابراین، برای شروع، موارد فوریتی را پیدا کنید و در صورت لزوم تفویض کنید. راه دیگر برای کاهش این احساس، این است که پروژه‌های بزرگ را به کارهای کوچکتر و عملا انجام شده تقسیم کنید. از هر ابزار مدیریت زمان که ممکن است نیاز باشد استفاده کنید، از فهرست کارها گرفته تا برنامه‌های بهره‌وری استفاده کنید تا در مسیر اولویت‌های تعیین شده بمانید. پرداختن به انتظارات نادرست از طریق صحبت با مدیران بالادستی و درخواست توضیح در مورد اولویت‌ها به کاهش بخشی از این فشار کمک می‌کند.

ندانستن این که چه کاری و چگونه باید انجام شود

وقتی کارمندان کنترل کمی بر حجم کار، برنامه یا فرآیندهای تصمیم‌گیری خود دارند، این روند باعث احساس درماندگی و ناامیدی می‌شود. فقدان اختیارات مشخص باعث می‌شود کارگران احساس ناتوانی کنند که منجر به استرس و عدم تعهد می‌شود. مدیریت خُرد، ساختارهای سفت و سخت و نقش‌های شغلی نامشخص می‌تواند این احساس را تشدید کند. یاد بگیرید که مرزها را تعیین کنید و با مدیران ارتباط مستقیم برقرار کنید. کارفرما یا مدیر می‌تواند این عامل استرس‌زا را در محیطی دلگرم کننده که از بازخورد کارکنان استقبال می‌کند و همچنین درجاتی از آزادی در تصمیم‌گیری در وظایف کاری آنها، کاهش دهد. رویکرد دیگر برای ایجاد رضایت و از بین بردن عامل استرس‌زا، شرایط کاری انعطاف پذیر است.

جدا نکردن زندگی شخصی و حرفه‌ای

جداسازی بین کار و زندگی شخصی، به ویژه با فرهنگ کاری پرمشغله امروزی، بیشتر و بیشتر چالش برانگیز شده است. با برنامه‌های کاری فعلی، فرد باید کار را به خانه بیاورد یا در تمام طول روز در حالت آماده باش باشد. بنابراین، روابط شخصی را پس می‌زند و باعث استرس مزمن جسمی و روحی ناشی از خستگی و افسردگی می‌شود. تعادل بین کار و زندگی را می‌توان با تعیین مرزهای مشخص در مورد اینکه چه زمانی باید کار کرد و چه زمانی باید استراحت و فراغت داشت، ایجاد می‌شود. بردن بخشی از کار و دغدغه‌های شغلی به زمان حضور در منزل، زندگی شخصی شما را مختل می‌کند، ازاینرو با تفکیک کارهای منزل از اشتغال، به این شرایط پایان دهید. حتما یک استراحت کوتاه در وسط روز و یک استراحت کامل در پایان هفته داشته باشید.

رقابت ناسالم در محل کار

این یکی دیگر از منابع اصلی استرس در محل کار است. درگیری، ارتباط نادرست یا تنش مداوم با همکاران یا سرپرستان می‌تواند به راحتی محیط کار را غیر دوستانه کند. بدون آشتی، تعارض باعث اضطراب، انگیزه پایین و درد عاطفی در حین انجام کار شما می‌شود.

ارتباط موفق تضمین می‌کند که افراد مشکلات را با هم حل می‌کنند. مشکل را به طور واضح و حرفه‌ای مطرح کنید و سعی کنید نگرش طرف مقابل را درک کنید. اگر شرایط ایجاب می‌کند، یک شخص ثالث بی‌طرف، مانند یک مدیر یا نماینده منابع انسانی، برای میانجیگری پیدا کنید. همکاری و احترام متقابل به جلوگیری از بزرگتر شدن درگیری‌ها کمک می‌کند.

ابتکار طنز

فوتبال مردونه

طرح: محمد طحانی

ماشین بازی

مرسدس بنز ترمز جدیدی را اختراع کرد

شرکت خودروسازی مرسدس بنز یک سامانه ترمز جدید برای خودروهای الکتریکی اختراع کرده است.

به گزارش ایسنا، تقریباً تمام خودروی امروزی از ترمزهای دیسکی استفاده می‌کند که شامل یک دیسک همراه با لنت‌های ترمز و قاب لنت(کالیپر) و بازوی کنترل در هر چرخ است.

کالیپر ترمز بخشی از سیستم ترمز دیسکی است که در بسیاری از خودروها، به خصوص در ترمزهای جلویی استفاده می‌شود. این کالیپرها دارای پیستون‌های ترمز هستند و وظیفه آنها متوقف کردن چرخ‌های خودرو با ایجاد اصطکاک با دیسک(روتور) ترمز است. درون هر کالیپر، جفتی از صفحات فلزی قرار دارد که به عنوان لنت ترمز شناخته‌می‌شود.

راننده پدال ترمز را فشار می‌دهد و مایع هیدرولیک از خطوط لوله ترمز به داخل کالیپر رانده می‌شود، پیستون‌ها را منبسط می‌کند و لنت‌های ترمز را به سمت دیسک فشار می‌دهد، چرخش دیسک متصل به توپی را کاهش می‌دهد و در نتیجه سرعت چرخ را کاهش می‌دهد.

سیستم‌های دیگری مانند ترمزهای هوایی، ترمزهای نواری، روش فلینت استونز و غیره نیز وجود دارند که از ابتدای صنعت خودروسازی به وجود آمده‌اند. مفهوم کلی تقریباً همیشه یکسان است؛ استفاده از اصطکاک برای کاهش سرعت.

به نقل از نیواطلس، اکنون مرسدس بنز یک مفهوم قدیمی را با آنچه «ترمز از پیشرانه»(in-drive brakes) برای خودروهای الکتریکی می‌نامد، اختراع جدیدی ارائه کرده است.

این سیستم که در بخش تحقیق و توسعه این شرکت در سیندلفینگن آلمان توسعه می‌یابد، ترمزها را در آرایشی که بسیار شبیه به ترمز گیربکس عمل می‌کند، به طور مستقیم در پیشرانه ادغام می‌کند.

این سیستم شبیه به صفحه کلاچ است، اما ویژگی‌های منحصر به فرد خود را دارد. ضمن اینکه هیچ کالیپری نیز وجود ندارد و در عوض، یک لنت ترمز دایره‌ای که مستقیماً به شفت خروجی موتور الکتریکی متصل است روی یک حلقه ثابت خنک شونده با آب فشار داده می‌شود که همگی در یک سیستم بسته قرار دارند.

به گفته مرسدس، این سیستم «ترمز از پیشرانه» در طول عمر خودرو نیاز به سرویس ندارد و به طور بالقوه هزاران دلاری را که معمولا برای تعمیر و تعویض سیستم ترمز هزینه می‌شود، صرفه‌جویی می‌کند. حتی بقایای لنت و گرد و غبار در یک محفظه داخلی کوچک جمع می‌شود که نیازی به تخلیه ندارد.

بقایای سیستم ترمز به ویژه در مناطق شهری با ترافیک زیاد، یکی از عوامل اصلی آلودگی است.

موتورهای خودروهای برقی ذاتاً هنگام رها شدن پدال گاز به عنوان یک ترمز عمل می‌کنند، زیرا این توانایی را دارند که برق را دوباره به باتری‌ها بازگردانند و سرعت خودرو را در این فرآیند کاهش دهند. با این حال، هنوز یک سیستم ترمز واقعی مورد نیاز است.

سیستم «ترمز از پیشرانه» هنوز در حال آزمایش است و مرسدس معتقد است که استهلاک ترمز وجود ندارد، چرا که این سیستم با آب خنک می‌شود.

با توجه به اینکه سیستم «ترمز از پیشرانه» تمام قطعات را از چرخ‌ها دور می‌کند، وزن خودرو به میزان قابل توجهی کاهش می‌یابد و باعث می‌شود خودرو هم کنترل بهتری داشته باشد و هم تجربه سواری را بهبود بخشد. همچنین می‌توان چرخ‌ها را بدون وجود سیستم ترمز در هر چرخ، از نظر آیرودینامیکی کارآمدتر ساخت.

سیستم ترمزی که نیازی به تعمیر و تعویض ندارد، موجب صرفه‌جویی در زمان و هزینه صاحب خودرو می‌شود. همچنین یکپارچه سازی اجزاء باعث صرفه‌جویی در هزینه تولید کنندگان و مواد لازم می‌شود و تأثیر کمتری بر روی کره زمین می‌گذارد.

در حالی که مرسدس بر روی طراحی مجدد سیستم‌های ترمز سنتی برای خودروهای الکتریکی خود تمرکز می‌کند، سایر شرکت‌ها در حال بازنگری در کل معماری خودروهای الکتریکی هستند. به عنوان مثال شرکت REE با جابجایی همه چیز از زیر کاپوت به پشت چرخ‌ها، رویکرد جالبی را در پیش گرفته است. در این سیستم، موتورها، پیشرانه، فرمان، سیستم تعلیق و ترمزها همگی در پشت چرخ‌ها قرار گرفته‌اند و یک پلتفرم ماژولار را ایجاد می‌کنند که می‌توان روی آن هر چیزی را ساخت، از کامیون‌های مخصوص تحویل بسته‌ها گرفته تا خودروهای اسپرت و حتی ون‌های کمپر.

اینکه آیا ترمزهای جدید مرسدس بنز به استانداردی نوین تبدیل می‌شوند یا به عنوان یک ارتقای درجه یک برای خریداران ثروتمند خودروهای برقی لوکس در نظر گرفته می‌شوند را تنها زمان مشخص خواهد کرد.

تازه‌های علمی

ابرآلیاژهای ژاپنی و مقاومت در برابر دمای ۶۰۰ درجه سانتی‌گراد

ابرآلیاژهای جدید ژاپن در برابر دمای ۶۰۰ درجه سانتی‌گراد مقاومت می‌کنند و برای محافظت از راکتورهای همجوشی هسته‌ای مناسب هستند

به گزارش ایسنا، محققان با استفاده از آنالیز متالورژیکی، میکروسکوپ الکترونی و طیف‌سنجی، جزئیات ریزساختار لایه اکسید محافظ آلیاژهای ODS شامل SP۱۰ و NF۱۲ را بررسی کردند.

به نقل از آی‌ای، محققان مؤسسه علوم توکیو با همکاری دانشگاه ملی یوکوهاما، شرکت توسعه سوخت هسته‌ای نیپون و مؤسسه ملی علوم همجوشی، آلیاژهای تقویت‌شده با پراکندگی اکسید(ODS) را با جریان فلز مایع در دمای ۶۰۰ درجه سانتی‌گراد آزمایش کردند و یک محیط همجوشی را شبیه‌سازی کردند. خواص ضد خوردگی آلیاژهای نشان داده شده در این آزمایش‌ها به توسعه دوام مواد راکتورهای همجوشی هسته‌ای کمک می‌کنند. انتظار می‌رود که همجوشی هسته‌ای نقش مهمی در دوره گذار از انرژی فسیلی به انرژی‌های تجدیدپذیر ایفا کند، زیرا جهان برای حذف تدریجی سوخت‌های فسیلی و روی آوردن به منابع انرژی پاک‌تر تلاش می‌کند.

همجوشی هسته‌ای بر خلاف شکافت هسته‌ای، زباله‌های رادیواکتیو تولید نمی‌کند. این فرآیند واکنش‌هایی را که در خورشید رخ می‌دهد، تقلید و تکرار می‌کند و بنابراین به دمای بسیار بالایی نیاز دارد.

این امر مستلزم استفاده از مواد پیشرفته و خنک کننده‌های فلزی مایع برای استخراج گرما از راکتور در صورت لزوم است. با این حال، این خنک کننده‌ها که معمولاً از لیتیوم و آلیاژهای لیتیوم-سرب(LiPb) ساخته می‌شوند، بسیار خورنده هستند و یکپارچگی ساختاری مخزن راکتور را تهدید می‌کنند. این جایی است که آلیاژهای ODS می‌توانند کمک کنند.

آلیاژ ODS چیست؟

آلیاژهای تقویت شده با پراکندگی اکسید، آلیاژهایی هستند که ذرات کوچک اکسیدی در آنها پراکنده شده‌اند. این آلیاژها استحکام بهتری نسبت به آلیاژهای معمولی دارند، زیرا ناهماهنگی ذرات اکسید منجر به انرژی سطحی بالاتر و کاهش احتمال جابجا شدن می‌شود.

این ماده همچنین دارای انعطاف پذیری و مقاومت حرارتی بالایی است که آن را به گزینه‌ای مناسب برای کاربردهای در دمای بالا مانند پره‌های توربین و مبدل‌های حرارتی تبدیل می‌کند.

کاربردهای پیشرفته‌تر ODS شامل پوشش فضاپیماها در هنگام ورود مجدد و اکنون در راکتورهای همجوشی هسته‌ای است.

آلیاژهای ODS کاندیداهای امیدوارکننده‌ای برای راکتورهای همجوشی هسته‌ای هستند، زیرا می‌توانند لایه‌های اکسید محافظی را در شرایط دمای بالا تشکیل دهند. از آنجایی که آلیاژهای لیتیوم-سرب بسیار خورنده هستند، محققان مؤسسه علوم توکیو و همکارانشان مشتاق بودند تا تعامل آنها را از نزدیک مطالعه کنند.

آزمایش آلیاژهای ODS

تیم‌های تحقیقاتی در آزمایشگاه، دو آلیاژ ODS شامل SP۱۰ و NF۱۲ را در دمای ۶۰۰ درجه سانتی‌گراد (۱۱۱۲ درجه فارنهایت) آزمایش کردند تا شرایط را در سیستم‌های خنک‌کننده راکتور همجوشی شبیه‌سازی کنند.

این تیم تحقیقاتی ریزساختار لایه اکسید محافظ روی سطوح آلیاژ را با به‌کارگیری تکنیک‌هایی مانند آنالیز متالورژیکی، میکروسکوپ الکترونی عبوری روبشی و طیف سنجی از دست دادن انرژی الکترونی بررسی کردند.

این تیم دریافت که لایه Al_2O_3 در ابتدا در جلوگیری از خوردگی مؤثر است، اما پس از واکنش با لیتیوم به $LiAlO_2$- نیز تبدیل شد. حتی اگر آلیاژ ODS از قبل اکسید نشده باشد، در این شرایط یک لایه خود-محافظ تشکیل می‌دهد. هر دوی این لایه‌های اکسید شده مقاومت بالایی در برابر لایه‌برداری نشان دادند و به شدت به سطح آلیاژ حتی تحت تنش حرارتی بالا چسبیدند.

ماساتوشی کوندو(Masatoshi Kondo) از محققان این مطالعه در بیانیه‌ای مطبوعاتی گفت: دوام لایه اکسید لیتیوم-آلومینیوم نشان می‌دهد که این آلیاژها می‌توانند در شرایط با دمای بالا و تنش بالا دوام بیشتری داشته باشند.

وی افزود: این لایه به عنوان یک سپر پایدار عمل می‌کند که به محافظت از اجزای راکتور حتی پس از سایش اولیه ادامه می‌دهد.

یافته‌های این پژوهش می‌تواند به توسعه راکتورهای همجوشی کمک کند تا در صورت کارکرد طولانی مدت، ایمن کار کنند.

کوندو در بیانیه مطبوعاتی خود نتیجه‌گیری کرد: یافته‌های ما نشان می‌دهد که آلیاژهای ODS FeCrAl با توانایی خود در تشکیل لایه‌های محافظ بادوام می‌توانند نقشی حیاتی در آینده راکتورهای همجوشی و دیگر سیستم‌های قدرت با دمای بالا داشته باشند.

یافته‌های این پژوهش در مجله Corrosion Science منتشر شده است.

«اپ»تکار

سری ردمی K۸۰ معرفی شد

تراشه پرچم‌دار، دوربین قدرتمند و باتری بزرگ‌تر

گوشی‌های پرچمدار اما خوش‌قیمت ردمی از راه رسیدند.

ردمی چند روز پیش از لوگوی جدید خود رونمایی کرد و حالا امروز از سری گوشی‌های پرچم‌دار K۸۰ در بازار چین رونمایی کرد. این خانواده شامل K۸۰ معمولی و K۸۰ پرو است. در ادامه بیشتر با این موبایل‌ها آشنا می‌شویم.

هر ۲ گوشی نمایشگر امولد ۶٫۶۷ اینچی با وضوح ۲K دارند و از نرخ نوسازی ۱۲۰ هرتزی بهره می‌برند. حداکثر روشنایی این صفحه‌ها به ۳۲۰۰ نیت می‌رسد و از HDR۱۰+ و دالبی ویژن پشتیبانی می‌کنند.

مشخصات فنی سری ردمی K۸۰

قلب تپنده ردمی K۸۰ معمولی اسنپدراگون ۸ نسل ۳ و ردمی K۸۰ پرو اسنپدراگون ۸ الیت است. مدل معمولی انرژی خود را از یک باتری ۶۵۵۰ میلی‌آمپرساعتی می‌گیرد و از شارژ سریع ۹۰ واتی بهره می‌برد، درحالی‌که مدل پرو باتری ۶۰۰۰ میلی‌آمپرساعتی با پشتیبانی از شارژ سریع سیمی ۱۲۰ وات و بی‌سیم ۵۰ وات دارد. هر ۲ مدل از تراشه جدید Surge P۳ و Surge G۱ برای مدیریت باتری و شارژ آن استفاده می‌کنند.

هر ۲ گوشی دوربین اصلی ۵۰ مگاپیکسلی با سنسور LYT-۸۰۰ سونی با لرزشگیر اپتیکال دارند. ردمی K۸۰ در کنار دوربین اصلی از دوربین ۸ مگاپیکسلی فوق‌عریض بهره می‌برد اما مدل پرو از سنسور ۳۲ مگاپیکسلی فوق‌عریض استفاده می‌کند. البته مدل پرو یک دوربین ۵۰ مگاپیکسلی تله‌فوتو با لرزشگیر اپتیکال نیز دارد که زوم ۲٫۵ برابری ارائه می‌دهد. هر ۲ مدل در جلو از دوربین ۲۰ مگاپیکسلی برای سلفی برخوردارند.

مشخصات ردمی K۸۰ پرو

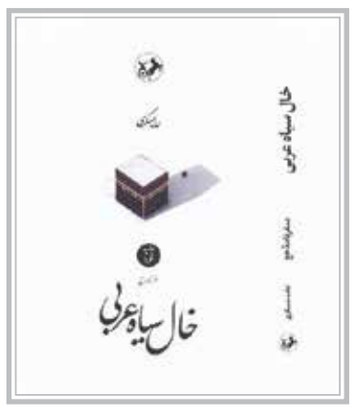
از دیگر ویژگی‌های سری ردمی K۸۰ می‌توان به سیستم‌عامل HyperOS ۲٫۰، حسگر اثر انگشت اولتراسونیک، فیلم‌برداری ۸K و استاندارد IP۶۸+۶۹ برای مقاومت برابر آب و گردوغبار اشاره کرد. هر ۲ گوشی در رنگ‌های سفید، سبز و مشکی روانه بازار خواهند شد. مدل معمولی یک رنگ اضافه آبی هم دارد.

ردمی K۸۰ در مدل پایه با ۱۲ گیگابایت رم و ۲۵۶ گیگابایت حافظه داخلی با قیمت ۳۴۵ دلار عرضه می‌شود. قیمت مدل K۸۰ پرو با همین مقدار حافظه و رم حدود ۵۱۱ دلار است. خانواده جدید ردمی مدل پرو با ۱۶ گیگابایت رم و یک ترابایت حافظه داخلی هم دارد که ظاهرش متفاوت است و با نام چمپیون ادیشن با قیمت ۶۹۱ دلار عرضه می‌شود.

سری K ردمی معمولاً در بازارهای جهانی با برند پوکو عرضه می‌شود اما هنوز اطلاعاتی درباره زمان این تغییر برند و عرضه جهانی منتشر نشده است.

ویترین

«خال سیاه عربی» چاپ شانزدهمی شد



چاپ شانزدهم سفرنامه حج «خال سیاه عربی» اثر حامد عسکری توسط انتشارات امیرکبیر منتشر شد.

به گزارش خبرنگار مهر، حامد عسکری شاعر و نویسنده ایرانی پس از سفر حج تمتع خود، خاطراتش را در قالب سفرنامه به رشته تحریر در آورده است که به تازگی چاپ شانزدهم آن توسط انتشارات امیرکبیر منتشر شده است.

عسکری با خاطرات دوران کودکی‌اش و تصوراتش از خدا شروع می‌کند. او در حادثه زلزله بم بسیاری از نزدیکان خود را از دست داده و پس از آن برای ادامه تحصیل به تهران رفت. شاید به همین دلیل باشد که خانواده و به ویژه مادر در داستانش نقش پر رنگی دارند. می‌توان نشانه‌های زیادی را در این کتاب پیدا کرد که حاکی از تعلق خاطر نویسنده به شهر مادری‌اش یعنی بم است.

بنا بر اظهارات نویسنده «خال سیاه عربی» او سعی داشته که تنها تجربیات شخصی خود را از یک اتفاق بزرگ بنویسد و مطالب دگر از پیش داوری یا تعصب باشد.

در بخشی از این کتاب می‌خوانیم:

«خدا... این کلمه، این مفهوم، بزرگ‌ترین سوال کودکی من بود و از سی‌وهفت سال پیش تا همین لحظهٔ اکنون، مغزم دست گذاشته روی علامت سوال صفحه‌کلید مغزم و هنوزاهنوز برنداشته. این مفهوم، این نیرو، این نور، این قدرت، این هر چی که هست، کیست؟ از کجا آمده؟ قرار است برای من چه‌کار کند و قرار است برایش چه‌کار کنم؟ خدا را توی همان چند سال اول کودکی از چند تا عینک مختلف دیدم. عینک اول عینک معلم‌های دینی‌مان بود.

خدای معلم‌های دینی مدرسه مثل خودشان بود؛ خدایی با عینکی کائوچویی که یک سری مقررات دقیق و منظم وضع کرده بود سخت‌تر از مقررات مدرسه و هرکس دست از پا خطا می‌کرد، حسابش با آتش جهنم بود و سُرب داغ و میل گداخته به چشم؛ یک خدای اخمو و بی اعصاب که انگار همیشه از دندان‌درد رنج می‌برد و همین روی رفتارهایش تأثیر منفی گذاشته بود. از این خدا خیلی می‌ترسیدم.