

# منوعات

## أوغندا.. لا تتغير فيها ساعات الصيام منذ دخول الإسلام حتى الآن

تختلف ساعات الصيام خلال نهار رمضان من دولة إلى أخرى، وهناك دول يطول فيها النهار عن الليل، ودول أخرى يكون فيها النهار أقصر من الليل، بينما دول أخرى يتساوى فيها الليل مع النهار، ويختلف ذلك حسب موقع الدولة، واختلاف فصول السنة، ففي فصل الصيف يطول النهار عن الليل وتزداد ساعات النهار كلما اقتربنا من القطب الشمالي، بينما تقل ساعات النهار كلما اقتربنا من نصف الكرة الجنوبي، حيث يكون فصل الشتاء في ذلك الوقت.

ويصوم المسلمون في دولة أوغندا، التي تقع في شرق إفريقيا، 12 ساعة في رمضان، منذ دخول الإسلام البلاد حتى الآن، بسبب موقع تلك الدولة على خط الاستواء؛ ما يجعل الليل يتساوى مع النهار في جميع شهور السنة، بغض النظر عن الفصول الأربعة.

ويوجد في أوغندا نحو 10 ملايين مسلم يشكلون ما بين 27% إلى 30% من مجموع عدد السكان، ولديهم عاداتهم خلال شهر رمضان، حيث يجتمع السكان سوياً في منزل واحد لتناول الإفطار، ويحضر طعمهم التقليدي من الموز والفول السوداني والأفوكادو، كما يضرب الأزواج زوجاتهم برفق قبل الإفطار.

### انضم إلى أصدقاء الجريدة

عبر الفيسبوك

واحصل على آخر الأخبار فور

حدوثها

إبحث عنا



An-Nour  
Newspaper

## هذا أخطر مقعد في السيارة.. ماذا عن وسائل النقل الأخرى؟



على الرغم من تطوّر وسائل النقل على اختلافها من سيارات وطائرات وقطارات، وسعيها الدائم إلى ضمان سلامة الركاب وراحتهم في الوقت نفسه، تؤدي الحوادث بحياة أكثر من مليون شخص سنوياً بحسب إحصاءات منظمة الصحة العالمية.

في هذا الإطار، نشر موقع "برايت سايد" تسجيل فيديو حدّد فيه المقاعد الأكثر أماناً والأخطر في السيارات والباصات والقطارات والسفن والطائرات.

ويظهر من خلال الفيديو أنّ المقعدين الأكثر أماناً في السيارة هما الأوسط في القسم الخلفي والمقعد الواقع خلف السائق، فيما يُعدّ المقعد إلى جانبه الأخطر. في الباص، تُعدّ المقاعد الخلفية وتلك القريبة من النوافذ والأبواب الأخطر على سلامة ركاب، فيما تُعدّ الأخرى المتبقية الأكثر أماناً.

في القطار، تعتبر المقاعد في العربات الوسطى القريبة من وسطه الأكثر أماناً، أمّا الأخطر فهي تلك المواجهة لوجهة السفر.

في السفينة، يُعتبر سطح السفينة والمقصورات القريبة منه الأكثر أماناً، في حين تُعدّ المقصورات السفلى الأخطر.

في الطائرة، تُعدّ المقاعد في مؤخرتها الأكثر أماناً، أمّا الأخطر فهي الواقعة في الصف الأول في القسم الأمامي.

المصدر: (Bright Side)

## لماذا لون حافلات المدارس برتقالي والطائرات أبيض ويوتوب أحمر؟



الشرابين والأعماء. لذلك يحتاج الطبيب لإنعاش الرؤية بعد التحديق طويلاً للون الأحمر، أثناء التواجد في غرفة العمليات.

واللون الأخضر جدير بالقيام بهذه المهمة؛ فهو مريح للعين، وأيضاً النظر العميق لفترات طويلة للون الأحمر تُوهّم الأعصاب البصرية برؤية طيف أخضر على الأسطح البيضاء، ويجعل الطبيب لا يستطيع تمييز لون الدم عن لون الجسم، ويأتي اللون الأخضر لتعديل الأعصاب البصرية.

### العلامات التجارية للشركات

تعتمد معظم الشركات عند تصميم العلامات التجارية الخاصة بها على عامل مهم جداً، لإيصال الصورة الحقيقية عن الشركة وطبيعة العمل، وهو قدرة اللون على التأثير في المستهلك، مثلاً استغلت شركة "يوتوب" قوة ونارية الأحمر ليكون لون العلامة التجارية الخاصة بها، واعتمدت شركتنا "أندرويد" و"ستاربيكس" على الهدوء والاسترخاء والتفان الذي يتركه اللون الأخضر في النفس.

اعتمدت "ياهو" و"فيسبوك" على سحر وبريق الأرجواني، ولأنّ قسمة من البيج ماك، أو قيادة الفيراري تشعرك بالسعادة والبهجة، اختارت شركتنا "ماكدونالد" و"فيراري" اللون الأصفر لون الحيوية، واللون الأسود الذي يُضفي على شركة البلاك بيرلي القوة والغموض، وغيرها من الشركات التي تستخدم قوة تأثير اللون لزيادة نسب المبيعات الخاصة بها.

تعتمد كثيراً من الشركات والخبراء على الألوان، فتعتمد لونا معيناً لسلعة أو شعاراً لها، فاختيار الألوان ليس امراً اعتباطياً بل هو علم ودراسة، وذلك لأنّ للألوان أثر نفسي وجسدي على الانسان.

### اللون البرتقالي لحافلات المدارس

في عام 1939، أقيم مؤتمر بالولايات المتحدة الأميركية لوضع المعايير الخاصة بحافلات المدارس، على أثره وقع الاختيار على اللون البرتقالي لتُطلى به الحافلات. في الحقيقة لم يكن اللون البرتقالي خالصاً، بل خليطاً بين الأصفر والبرتقالي، أقرب إلى لون المانجو من الداخل.

اختيار هذا اللون لطلاء حافلات المدارس لم يكن عشوائياً. بل كان مدروساً جيداً، ويندرج الاختيار ضمن إجراءات السلامة؛ والسبب في ذلك أن اللون الأصفر بدرجاته المتفاوتة يخطف انتباهك بشكل أسرع من أي لون آخر، بما فيها اللون الأحمر، وبإمكانك ملاحظته بكافة زوايا العين، حتى لو كنت تنظر في خط مستقيم، وأيضاً تستطيع تمييزه بسهولة في حالات الضباب والطقس السيء والبيئة المظلمة، فتزيد حالة الانتباه والحيط عند مرور حافلات المدارس.

### اللون الأبيض للطائرات

السبب وراء اختيار العديد من شركات الطيران اللون الأبيض يرجع إلى أنه يعكس أشعة الشمس، ويحافظ على برودة جسم الطائرة، على عكس الألوان الأخرى التي تمتص أشعة الشمس وتزيد من سخونة الطائرة.

يكون اختياره أيضاً جزءاً من إجراءات السلامة؛ ففي حالة تسرب زيت الطائرة مثلاً، يسهل على الخبراء ملاحظة ذلك أثناء عملية الفحص، والطائرات الملونة تحتاج إلى تكلفة أكبر لإعادة تصميمها من جديد، وهذا يؤثر في تكلفتها عند البيع، لذلك الطائرات البيضاء أعلى قيمة من الملونة.

### ارتداء الطبيب للون الأخضر

إذا تأملنا عجلة الألوان، نجد أن اللون الأخضر هو المقابل للون الأحمر، وبما أن الطبيب في غرفة العمليات يرى كثيراً من الأحمر، وهو لون الدم في

## إن المقالات المنشورة تعبر عن آراء كاتبها ولا تعكس بالضرورة رأي جريدة "النور"

## سقوط أول طائرة لبنانية: أين اختفت صناديق الـ400 كيلو من الذهب؟



بعيداً عن الأمكنة التي بحثت فيها السفن طوال هذه المدة. ما عزز الأسئلة حول اللغز أيضاً، العودة المفاجئة لسفينة "أوديسي إكسبلورر" ذاتها التي بحثت عن كنز الذهب في نهاية التسعينيات، وأوقعت عام 2006 لتساهم في البحث المزعوم عن الطائرة الأثيوبية، وتبين لاحقاً أن "أوشن ألبرت" و"أوديسي إكسبلورر" تعود ملكيتهما للشركة المشغلة ذاتها.

تردد في بيروت صدى الأسئلة عن السبب الحقيقي لوجود كل هذه السفن، هل هو البحث عن الطائرة الأثيوبية أو عن الكورتيس الغارقة من الخمسينات وكنزها الذهبي؟ وكثرت الأسئلة حول الأمر، ما أجبر الحكومة اللبنانية تحت الضغط الإعلامي على نشر خط سير السفن يومياً في النشرات الإعلامية.

### الضحايا أم الذهب؟

لم يعرف حتى اليوم ما إذا كانت إحدى الجهات التي بحثت عن الذهب قد انتشلته فعلاً وتقاومت مع جهات لبنانية نافذة، أو أنه لا يزال غارقاً تحت بحر لبنان. الثابت فقط أنه بعد أكثر من ستين عاماً على اللغز، خفت الأصوات المطالبة باستنقاذ الضحايا مع تقبل الأهالي لخسارتهم، وطويت ذكري هؤلاء إلى الأبد، لكن الشهية المفتوحة لكنز الذهب لم تسكت، والأسئلة المطروحة حول الحادثة تكبر وتزداد كلما نزع عنها الغبار، لتحصل حكاية طائرة الذهب على السيرة المعادة لكل الألغاز اللبنانية، نهاية موجلة إلى حين.

(عماد بزي - رصيف 22)

والفضوليين تجول المنطقة، كل يمني النفس بالحصول على الذهب، دون جدوى.

حتى أن هناك غطاسين محترفين حاولوا النزول إلى الأعماق ولم يفلحوا، وبقيت هذه المحاولات غير مسجلة لأنها كانت تدور سرا، إلى أن حضر إلى بيروت العام 2000 صائد الكنوز السويدي الشهير سفيركر هالستروم، طامعاً بأول محاولة جدية للبحث عن الطائرة بعد كل هذه السنوات.

بعد عام واحد، حضر هالستروم ومعه فريقه وسفينته الشهيرة "لو سكوبيو"، وغطاس آلي قادر على الغوص إلى 2500

متر وإرسال الصور بدقة، وعقد مع الدولة اللبنانية اتفاقية تسمح له بالبحث عن الطائرة والذهب، مقابل أن يحصل هو على 75% منه في حال وجده. بدأ هالستروم وفريقه العمل فوراً، غير أن ثمة ما أثار إعجابهم، فغادروا فجأة إلى غير رجعة، ليزيد من الأسئلة والتكهنات حول ماهية ما اكتشفه الرجل وفريقه حول حقيقة الطائرة، فهل وجدها خالية؟ أو لم يجدوا أثرها على الإطلاق؟ أو أن ثمة من أسر له بالحقيقة فقرر المغادرة؟

مع العلم أن هولستروم في طلبه إلى وزارة النقل أكد أنه وجد الحطام على عمق 1400 متر، وأرفق في تقريره صوراً له، فما الذي حصل حتى يتراجع بعدما وجد الطائرة، وما كان عليه سوى النزول لإحضاره؟

قبل هولستروم، كانت هناك محاولات وطلبات تقدمت بها شركات عديدة للبحث عن الكنز، عامي 1998 و1999 مقدمة من "أوديسي إكسبلورر" وهي سفينة متخصصة في انتشال الكنوز مقابل اقتسام الكنز مناصفة مع الدولة اللبنانية، ووقعت الاتفاقية في وزارة النقل ولم تبدأ عمليات البحث بحجة أن الشركة لم تتمكن من توفير المعدات اللازمة.

وفي عام 2006 قبيل حرب تموز، أوقف الجيش اللبناني سفينة "أوديسي إكسبلورر" واتهمت بقيامها بأعمال قرصنة في المياه الإقليمية اللبنانية، بعدما ضبطتها القوات البحرية في الجيش اللبناني أثناء رميها لأجهزة استشعار في مناطق يشبته أنها مكان سقوط الكورتيس.

لاحقاً فسرت الشركة الأمر بأنها وجدت

من البر، لم يتم العثور على حطام الطائرة ولا على جثث ضحاياها السبع والعشرين، الطيار شكر الله أبي سمرا، ومساعدته، وإثنين من الطاقم، و13 لبنانياً، و4 بحريين، و4 بريطانيين، وكويتي وأميركي، ما شكل لغزاً محيراً، لأن العمق الأقصى المحيط بالمياه الإقليمية اللبنانية يسجل 1400 متر فقط، فإين اختفى الحطام والجثث؟

بعد أشهر من الرصد البحري والبري والجوي، جاء في التقرير الاستنتاجي للتحقيقات يومها أن الجثث بقيت معلقة في هيكل الطائرة، لذا لم تطف إلى السطح، وما سيطفو منها بعد مدة سيسحبه التيار البحري إلى أعماق البحر المتوسط ليتحلل. وتعين على العائلات المفجوعة دفن جثث في توابيت رمزية فارغة.

### أين اختفى الذهب؟

400 كيلوغرام من الذهب الخالص، تبلغ قيمتها التقديرية حينها أكثر من مليار و650 مليون دولار اختفت في تلك الحادثة، الأمر الذي دفع السلطات اللبنانية تحت ضغط شركة التأمين إلى التحقيق حول إمكانية عدم صعود الذهب إلى الطائرة أصلاً، أو إن كان في الأمر شبهة جنائية.

غير أن التحقيق لم يصل إلى نتيجة، لا بل ضاعف الأسئلة حول حقيقة ما حدث، والسبب الحقيقي وراء تحطم الطائرة واختفاء حمولتها النفيسة من دون أي دليل أو قطعة تساعد في حل الأحجية، فهل تخفتي طائرة بهذا الحجم في بحر ضحل دون أي أثر؟

تطلب الأمر 35 سنة من المماثلة والدعاوى القضائية حتى قامت شركة التأمين البريطانية "لويدز إنشورانس" بدفع قيمة التأمين على الطائرة والذهب، فقد كانت تأمل الوصول إلى صناديق السبانك لتعوض جزءاً من خسارتها الفادحة، الأمر الذي لم يحصل.

سرت شائعات كثيرة حول اختفاء الطائرة، فقيل إن هناك من منع الوصول إليها، أو إن الذهب قد أخذ من الطائرة، أو إنه لم يصعد إلى متنها قط، وإن تلاعباً ما تم في السجلات، وإن هناك من يتمتع بنفوذ خارق، تمكن من تدبير أمر تعطيل الطائرة لتسقطه ثم أخفى الطائرة بطريقة ما.

### ذهب يسيل له اللعاب

قامت البحرية اللبنانية في بادئ الأمر بمنع الاقتراب من المنطقة التي يشبته أن الطائرة قد سقطت فيها، وما أن انتهت التحقيقات حتى بدأ الناس يرون قوارب الصيادين

"لست مسؤولاً، لم تكن غلطي" كانت تلك آخر ما سمعه الموظفون في برج مراقبة مطار بيروت الدولي من الرّبّان قبل أن تخفتي الطائرة "كورتيس سي 46" التابعة للخطوط الجوية اللبنانية عن شاشات الرادار أمامهم، ويسود السكوت التام في البرج، وتقرأ الحيرة في العيون، بينما تغوص الطائرة في البحر لتدفن معها شحناتها الكبرى من الذهب، وتسجل أول حادثة للطيران المدني في لبنان، وتتحوّل إلى أكثر الألغاز الوطنية تعقيداً حتى اليوم. بعد ظهر نهار خميس مشمس من تشرين الأول العام 1957، أكمل الطاقم الاستعدادات الروتينية على متن الطائرة، واستوى ركابها الثلاثة والعشرون على مقاعدهم، وأقفلت كوة الحمولة في باطنها على خمسة عشر صندوقاً محكم الإغلاق يحتوي 400 كيلوغراماً من سبانك الذهب الخالص، كانت في طريقها من بيروت إلى الكويت، فالبحرين.

بعد 17 دقيقة من إقلاع الطائرة، ولدى وصولها إلى أجواء مدينة صيدا الجنوبية، ورد إتصال من طيارها شكر الله أبي سمرا يفيد بصوت مضطرب أنه على ارتفاع 10500 قدم وأن حريقاً شب في محركات الطائرة، وطلب العودة إلى المطار للقيام بهبوط اضطراري.

رد برج المراقبة في بيروت بالموافقة، وبدأت فوراً عملية إخلاء المدرج وأعطى الأمر لسيارات الإسعاف لتبقى على أهبة الاستعداد.

بعدها بدقيقتين اتصل أبي سمرا مجدداً بصوت مرتعد يقول "لن أنجح في الوصول إلى المطار، أنا على ارتفاع 6000 قدم والطائرة تسقط". تضاعفت الإجراءات الوقائية في المطار، ثم أتت كلمات شكر الله الأخيرة "بنت على ارتفاع 1500 قدم، فقدت السيطرة على كل شيء، لست مسؤولاً"، ثم صرخ "لم تكن غلطي، ليست غلطي" وانقطع الإرسال نهائياً.

سقطت الكورتيس سي 46 على بعد 18 كيلومتراً من مطار بيروت، وعلى مسافة لا تزيد عن 13 كيلومتراً من البر، ومع أن سقوطها جاء في بحر هادئ وضحل نسبياً، اختفى كل أثر للطائرة، ولم يعثر على حطامها إلى اليوم، بعد مضي 60 عاماً على الحادثة.

### لم يعثروا على الجثث

بالرغم من قرب مكان سقوط الطائرة