

## خطر اتومبیل توقع متقابل و مشکلات رانندگان

بطوریکه پیش بینی شده است تعداد اتوموبیل‌های شخصی در جاده‌ها تا سال ۱۳۵۹ شمسی هر سال شش درصد اضافه خواهد شد و اگر بعد از آن هم این افزایش تا سه درصد برسد تا سال ۱۳۸۹ شمسی تعداد اتوموبیل در جاده‌ها چهار برابر تعداد کنونی خواهد بود. بحکایت یک گزارش بیمارستانی هر چند تعداد بیماران مبتلابامراض قابل جلوگیری از زمان جنگ تا کنون دائماً رو به کاهش بوده در مقابل این تقلیل، افزایش تعداد تلفات جاده قرار دارد که خیلی بیشتر از کاهش آن بیماران است. عوارض و بیماری‌های ناشی از گاز اتوموبیل و زیان کاراژهای داخل شهر بحساب نیامده است. با فرض اینکه تعداد مرگ و میر کما بیش مناسب با تعداد وسائط نقلیه بالا می‌رود و با توجه باینکه هم اکنون بنا بگزارش اتوموبیل کلوب ایتالیا تلفات تصادفات در حدود چهارصد هزار نفر احصا شده است اقدام جدی لازم گردیده که اتوموبیل را بصورت یک وسیله نقلیه مطمئنی در آورند.

بطوریکه ریچارد کار **Richard Carr** در نیوستیسمن می نویسد کارخانجات اتوموبیل سازی در اطراف اصلاح ترمز و عناصر فرماندهی اتوموبیل‌های آخرین مدل خود داد سخن داده اند و شکی نیست که وضع اتوموبیل‌های جدید در معابر و چگونگی کار آنها در حال پیشرفت و تکامل است مع الوصف بموازات این پیشرفت باید توقعاتی را هم که از اتوموبیل و راننده با در نظر گرفتن سرعت فوق العاده حرکت و شرائط عمومی و خراب شدن جاده‌ها هنوز برای اصلاح قدرت مکانیکی یک اتوموبیل که بتواند تقاضا را اجابت کند خیلی کارها میشود کرد.

در نتیجه آزمایش اتوموبیلی که توسط شرکت هاری فرگوسن ریسرچ Hary Ferguson Research Ltd ساخته شده ثابت گردیده است که کشش راهی توان بوسیله حرکت چهار چرخه و نقل و انتقال خود کار قدرت Automatic transmission توأم با انفصال و تعلیق مستقل و همه جانبه خیلی اصلاح کرد.

همین اتوموبیل نیز ارزش نصب دستگاه ترمز دنلپ ماگزات Dunlop Maxaret Braking system را که برای استفاده در هواپیما ساخته شده ثابت کرده است.

در دستگاه مزبور که حداکثر قدرت ترمز با کنترل کامل رانندگی در شرایط بد و خوب هر دو بخوبی تأمین گردیده و چنگالهای ترمز دیسکی بطور خود کار در هر ثانیه اقل پنج دفعه صفحه را میگیرد چون صفحه بطور مداوم و ثابت گرفته میشود ترمزها سفت و قفل نمیشوند، گیر نمیکنند و باین طریق یکی از عوامل و موجبات عمده سر خوردن روی جاده واز دست دادن کنترل حرکت سمتی (عرضی) از بین میرود یعنی بر اثر ثابت گرفتن ترمز و لیز خوردن ماشین اتوموبیل بچپ یا راست منحرف نمیکردد.

این دستگاه ماگزات هم چنین از آزمایشگاه بررسی های راه و جاده بطور رضایت بخش امتحان داده و آزمایشی که بوسیله یک دوچرخه موتوری صورت گرفت ثابت کرد که بدون آن ممکن نبود دوچرخه را روی یک سطح مرطوب و تر بدون اینکه راننده تعادل خود را از دست بدهد متوقف کرد ولی با استفاده از دستگاه ماگزات توانستند دوچرخه را بدون از دست رفتن کنترل متوقف سازند.

ممکن است سازندگان و کارخانجات بگویند این دستگاه مقداری وسائل آبکار Hydraulic System و لوازم پیچیده در هم و گران قیمت لازم دارد ولی مزیت آن بر دستگاههای ترمز معمولی کنونی مسلم است و حالا افلا روسها و ژاپونیها اقدام به ساختن و تکمیل آن کرده اند.

یک وسیله مکانیکی دیگر که باید بصورت استاندارد در آید عبارت است از

نصب جعبه فرمان در بالای موتور با يك اتصال کوتاه رل مانند آنچه که در اتوموبیل های (Rover 2000) رور ۲۰۰۰ ساخته اند .

با این طریق در يك تصادف روبرو رل و میل فرمان بیدن راننده فرو نمی رود دیگر این که باید اقدامات احتیاطی بعمل آید و اطمینان حاصل شود که کلیه اتوموبیلها دارای لاستیکهائی باشند که مایه تواب مقاومت در دو ساعت متوالی حرکت با سرعت شصت میل را داشته باشند زیرا بحکایت آمار هفده در صد از تصادفات در جاده ها ناشی از ترکیدن لاستیک است در انگلستان شورای امنیت بریتانیا فروش و استعمال لاستیک های دوبار بریده شده را تحریم کرده و عمل خلاف قانون شناخته است و اینکه در ایران روکش لاستیکها را با عاج های جدید با دست یا ماشین تعمیر می کنند قابل توجه و بررسی است .  
و اما راجع بداخل اتوموبیل .

از اعضاء بدن سر و سینه و شکم خیلی در معرض خطر و صدمه قرار دارند و خیلی کارها میشود کرد تا از برخورد این اعضا با سطوح سخت و لبه های تیز مواضع ماشین جلوگیری شود یعنی صفحه بالای داشبرد و لبه ها و زوایای صندلیها را بالش گزاری کنند و دسته ها و سایر برآمدگیها و اهرمها را در جاهای متعمر و محفوظ تعبیه کنند. آئینه ها را در يك گودی قرار دهند آفتابگردان ها را طوری بسازند که در اثر تصادم چین و چروک بخورند درها ضد ترکیدن باشند و پایه رل حالت ارتجاعی داشته باشد بطوری که اگر راننده روی آن بیفتد زیاد صدمه نخورد .

مجموع این وسائل احتیاطی و اطمینان بخش در يك اتوموبیل PF زیگما که توسط پی نین فارینا طرح شده بود سال گذشته در تورینو بمعرض نمایش و آزمایش گذاشته شد در این ماشین کوبه مسافر طوری طرح شده بود که بصورت يك صخره غیر قابل انهدام درآمده بود و شاسی ماشین در انتها باریک شده بود بطوریکه در تصادف انتهایش له میشد و باین نحو انرژی حرکتی ضربه را بخود جذب میکرد و شاسی نیز طوری تعبیه شده بود که در تصادف روبرو موتور میرفت زیر ماشین نه این که آنرا

داغان کند .

از همه مهمتر اینکه مسافرین جلو باید کمربند اطمینان ببندند بطوریکه در آزمایشگاه بررسی های جاده ثابت شده ضمن بررسی پانصد حادثه کمربند اطمینان ۷۹ درصد از جراحات سخت و ۳۸ درصد از جراحات خفیف را جلوگیری کرده یعنی در حدود نصف جراحات با بستن کمربند کم شده است . مع الوصف فقط چند کارخانه مانند ماشین ولو (Volvo) این کمربند را جزء ضروریات تلقی کرده بصورت استاندارد گذاشته و بقیه بعنوان این که گران تمام میشود خودداری می کنند .

هر چند کمربند ضامن قطعی مصونیت از هر خطری نیست ولی لازم است نصب آن در کلیه اتوموبیلها مخصوصاً اتوموبیل های جدید اجباری گردد .

بفرض اتخاذ تمام این تدابیر احتیاطی مع الوصف جاده ها و رانندگان منبع و منشأ خطرند و باید جاده های عمده و پر عبور و مرور عریض و طوری باشند که در سر بیج ها عابرین از دو خط وسط مقابل هم واقع شوند و در حد امکان جاده ها یکطرفه یا مضاعف باشند که وسائط نقلیه ای که از مقابل می آیند از روبرو دیده نشوند و خطوط عبور وسائط نقلیه کندرو جدا و مستقل باشند .

مسئله رانندگان در عین حالیکه فوق العاده اهمیت دارد کمتر مورد توجه است و هنوز باین عقیده چسبیده ایم که يك امتحان رانندگی برای تمام عمر کافی است .

مسیر دقت و مراقبت مأمورین بیشتر توقف های کوتاه و تخلفات خفیف شهری است ولی باید متناسب و بد تمام جهات تقسیم شود مثلاً کمتر دیده شده است که از اتوموبیلی بعنوان فرسودگی فوق العاده لاستیک یا نداشتن چراغ خطر یا اضافه سوار کردن در معابر بازخواست شودو مسائل سطحی از قبیل توقف غیر مجاز یا دور زدن در خیابانهای مرکزی بیشتر مأمورین را جلب و جذب می کند .

بازرسی سرعت که در هر صورت اثر فرعی دارد باید بطریقه گشت فرانسوی تبدیل شود در طریقه مزبور يك اتوموبیل مجهز با دو دوربین عکاسی برای ثبت وضعیت و حوادث و بد رفتارها بکار میروند و تاریخ و وقت و سرعت را ضبط

میکند و حکایت این وسائل برای داد گاه در مورد سبقت وعدم توجه به علائم راهنمایی و تکالیف رانندگی و نور چراغ و زیاد بودن دود آگزوست بکار می رود و نظریه مأمورین در رسیدگی به تخلفات رانندگان معتبر و مستند است .

مسئله مهم این است که با قوانین و مقررات متقابلاً ما باید رعایت حال رانندگان را بکنیم این مالیات و عواضی که از ایشان گرفته میشود برای این است که بتوانند بهتر و راحت تر از تأمین و تسهیل و راه خوب و مصونیت از خطر و اختلال استفاده و رانندگی کنند. خرابی های متوالی معابر وعدم توجه بعضی از مسئولین و مباشرین وعدم آشنائی مالکین و متصدیان ساختمانهای واقعه در مسیر و حریم و موانع عبور و عوامل تصادفی که در جاده ها بوجود می آید از یک طرف، سد پیاده روهای خیابانها که اغلب با کمک و رضایت و موافقت بلکه به هدایت شهرداری و برزنها صورت میگیرد از طرف دیگر همه چوبهائی هستند که خودمان لای چرخ رانندگان میگذاریم غافل از اینکه وقتی پیاده رو و وسط خیابان را برخلاف انتظار و اقتضا سد کردیم خواه و ناخواه عبور و مرور مختل و دچار تراکم و بی نظمی و باعث تصادف و مزاحمت میشود.

دیگر اینکه اگر با حاصیبه تصادفات رانندگی و رعایت نسبت توجه شود خواهیم دید که رانندگان خارجی که برای سیاحت یا مقاصد دیگری با یران آمده اند زیاد تصادف کرده اند زیرا اغلب ترجیح میدهند که خود شخصاً رانندگی کنند و باعتبار نظم و رویه ای که در کشورهای متمدنی دیده و عادت کرده اند و تصور اینکه ما هم آن نظامات را بدقت مانند ایشان رعایت می کنیم در حساب کار دچار اشتباه و وقایع ناگوار میشوند و این بی نظمی و کثرت تصادف در مسئله جلب سیاحان و ارزبایی حیثیت ملی ، و چگونگی قضاوت بیگانگان نسبت بانضباط فکری و اخلاقی و نظام اجتماعی مردم کشور خیلی مؤثر است .

قسمتی از این بی نظمی ناشی از تلاش معاش رانندگان تا کسی ها است و علت آن این است که اغلب آنها خود مالک تا کسی نیستند و شب باید دخل بدهند و هر کس کمتر دخل بدهد کمتر میتواند نظر صاحب تا کسی را جلب کند زیرا دقت و

مناات و حسن مراقبت را ننده مقدراری از دخل مادی روزانه را کم میکند و راننده ای در مسابقه دخل و در آمد پیش است که به سرعت و بی مبالائی تن دهد و پس باید صاحبان وسائط نقلیه را نیز مسئول بدانیم و به جستجوی سبب و مسبب برویم زیرا مسبب غیر از مباشر است و مباشر مسبب را بری نمی کند .

راننده دو چرخه يك مسئولیت دارد و کسی که دو چرخه را به راننده بدون گواهی نامه داده مسئولیت دیگر .

راننده اتوبوس يك مسئولیت دارد و صاحبی که اتوبوس سالم را با لاستیک فرسوده و نواقص فنی دیگر راه انداخته مسئولیت دیگر .

راننده مست يك مسئولیت دارد و آنکه راننده دائم الخمر و معتاد را استخدام میکند يك مسئولیت .

بنا بر این برای هر سانحه دو پرونده لازم است یکی جزائی و دیگری حقوقی و مدنی و در حوادث غیر عمد علاوه بر مباشر که از نظر خلافتی و جزائی تعقیب میشود مسبب باید تحت تعقیب حقوقی قرار گیرد تا در انتخاب و استخدام متصدیان و تعمیر و ترتیب کار وسائط نقلیه سهل انگاری و بی اعتنائی نشود .

ما از حیث قوانین و اصول و قواعد فقهی کم و کسر نداریم .

ولی در مراحل عملی هر کس صدمه خورد یا زیان مالی دید بعنوان اینکه راننده بی چیز و فقیر است و صاحبان وسائط نقلیه مسئولیت تضامنی مخصوص ندارند در پرونده جزائی هم يك رضایت نامه میدهد و با اعتراف باینکه تقصیر از مصدوم بوده پرونده بسته میشود در صورتیکه اگر قاعده تسبیب رعایت شود صاحبان وسائط نقلیه بهتر و بیشتر به وضع مالی، روحی معاشی و اخلاقی راننده علاقه نشان میدهند و علاج قسمتی از وقایع قبل از وقوع صورت میگیرد چون صاحبان وسائط نقلیه خود را مقید به هیچگونه تعهد تضامنی نمیدانند و در موارد حوادث فقط راننده تعقیب میشود و اغلب رانندگان قدرت مالی جبران خسارت را ندارند خود اشخاص مصدوم یا زیان بده نیز هیچگونه امیدی به

حصول نتیجه و وصول خسارت و غرامت ندارند بر اثر این ناامیدی و گذشت از قصور و تقصیر، رانندگان جری و بی اعتناء میشوند و تخلف مستمر خوبی نانی میگردد .  
 در صورتیکه اگر صاحبان وسائط نقلیه در حوادث و تصادفات بنحو تضامن مسئول باشند در تعمیر و تأمین صحت اصابت عناصر فرماندهی وسیله نقلیه و در حسن انتخاب راننده از لحاظ مهارت و شهامت و دقت احتیاط و مراقبت کنند و در نتیجه هر راننده‌ای که بهتر و مؤدب‌تر و مرتب‌تر باشد بیشتر مورد علاقه و تشویق صاحبان وسائط نقلیه قرار میگیرد .

### شایان توجه :

- ۱ - وضع مقررات تعمیرگاه و نظارت بر صلاحیت فنی متصدیان
- ۲ - مراقبت شدید در اینکه دوچرخه‌ها و وسائط نقلیه کندرو چراغ و چراغ خطر داشته باشند .
- ۳ - تعیین وظائف و مسئولیت متصدیان باد و تعمیر لاستیک
- ۴ - احتراز خود شهربانی و شهرداری از سد راه و پیاده روها
- ۵ - تضامن صاحبان وسائط نقلیه با رانندگان و بطور کلی رعایت حال و تأمین توقعات معقول و قانونی متقابل رانندگان از طرف مردم و شهرداری
- ۶ - مراقبت در چگونگی روکش‌سازی و مصرف لاستیک‌های کهنه و فرسوده .
- ۷ - آشنا ساختن سیاحان و مسافرین خارجی به اوضاع و احوال رانندگان بومی و روش محلی.