

هنر تصادف نکردن

نویسنده: احمد اشرفی

انتشارات هدی

انتشارات اندیشه زرین

۱۳۹۰

سرشناسه :	اشرفی، احمد، ۱۳۴۸-
عنوان و نام پدیدآور :	هنر تصادف نکردن / نویسنده احمد اشرفی.
مشخصات نشر :	قم: هدی: اندیشه زرین، ۱۳۹۰.
مشخصات ظاهری :	۱۶۰ ص.
شابک :	۳-۶۱-۲۷۵۹-۹۶۴-۹۷۸: ۳۰۰۰۰ ریال
وضعیت فهرست نویسی :	فیا
موضوع :	تصادف -- پیشگیری
موضوع :	رانندگی -- حوادث
موضوع :	راه‌ها -- پیش‌بینی‌های ایمنی
زده بندی کنگره :	۱۳۹۰ ۹هـ/الف/۷۶۷۵ HV
زده بندی دیویی :	۱/۳۶۳
شماره کتابشناسی ملی :	۳۳۹۵۴۴۶



هنر تصادف نکردن



ناشر:..... هدی

ناشر همکار:..... اندیشه زرین

نویسنده:..... احمد اشرفی

صفحه آرا:..... زهرا رادمرد

نوبت چاپ:..... اول ۱۳۹۰

شمارگان:..... ۱۰۰۰ نسخه

چاپ و لیتوگرافی:..... سعیدی

قیمت:..... ۲۰۰۰ تومان

شابک:..... ۳-۶۱-۲۷۵۹-۹۶۴-۹۷۸

«این اثر با حمایت مالی دفتر تحقیقات کاربردی فرماندهی انتظامی استان قزوین انجام گرفته است.»

قزوین - خیابان نادری جنوبی - جنب کوچه امیرامجد - پلاک ۱۱۹. تلفن: ۲۲۳۸۷۳۴ - همراه: ۰۹۱۲۵۸۲۸۰۳۸

قم: بلوار ۱۵ خرداد - ۱۸ متری سوم خرداد - کوچه ۱ - پلاک ۴۵ - تلفن: ۰۹۱۲۵۵۱۴۰۳۹

Email: hodanashri۱۳۸۳@gmail.com

فهرست

عنوان	صفحه
مقدمه	۱
عبرت‌های داستان کشتی تایتانیک	۸
آیا از «ما بهتران» وجود دارند؟	۱۹
زندگی و رانندگی بر پایه‌ی عقل یا عادت؟	۲۸
ریشه‌ی انسانیت انسان‌ها: عقل یا عادت؟	۳۱
اولین گام در فاصله گرفتن از عادت‌ها	۳۴
چرا رانندگان سکه‌های خود را گم می‌کنند؟	۳۸
ریشه‌ی عادت به عدم رعایت فاصله طولی	۴۱
فاصله‌ی طولی، کم یا زیاد؟ مسئله این است	۴۵
داستان مرغ برتراند راسل	۴۹
تعقیب مرگبار	۵۲
نوش داروی تصادفات جلو به عقب	۵۴
چگونه از شر تصادفات جلو به عقب در تقاطع‌ها خلاص شویم؟	۵۸

- ۶۲..... اخلاق ایرانی، رانندگی ایرانی
- ۶۴..... حق تقدم، حقی دادنی یا گرفتن؟
- ۶۷..... سرطان قانون گریزی و درمان آن
- ۷۰..... مجرمان جانی یا رانندگان خاطی؟ از کدام یک بگریزیم؟
- ۷۷..... یک گام قبل از سبقت
- ۸۳..... آداب سبقت
- ۸۸..... فرشته‌ی نجات رانندگان کیست؟
- ۹۰..... وقتی با سبقت خطرناکی مواجه شدید چه باید بکنید؟
- ۹۵..... کجای جاده مال ماست؟
- ۹۹..... یک تجربه‌ی ناخوشایند
- ۱۰۲..... چرا جاده‌ها را خط خطی می‌کنند؟
- ۱۰۵..... آیا توقف در جاده‌ها هم آداب و رسوم دارد؟
- ۱۰۷..... امان از نرگس مست خواب
- ۱۱۲..... تلاش برای زنده ماندن پس از در راه ماندن
- ۱۱۴..... وقتی خودروی بی‌راننده مقصر تصادف می‌شود
- ۱۱۷..... نحوه‌ی توقف
- ۱۲۰..... خروج از پارکینگ با شلیک گلوله
- ۱۲۳..... چرا یک چیزی را قانون می‌کنند؟
- ۱۲۷..... گردش به چپ کردن بدون چپ کردن
- ۱۳۴..... نقش ترمزهای ضدقفل و بیمه‌های خودرو در افزایش احتمال وقوع تصادفات
- ۱۴۱..... چراغ بخت راننده
- ۱۴۵..... رانندگی با یک سر و هزار سودا
- ۱۴۹..... جوگیر نشوید
- ۱۵۱..... فهرست ارجاعات

مقدمه:

معمولاً وسیله‌ی چرخداری را که در سال ۱۸۸۶، کارل بنز^۱ آلمانی ساخت اولین خودرو با نیروی محرکه‌ی موتور احتراق داخلی و به نوعی جد بزرگ خودروهای امروزی به شمار می‌آورند.^۲ پس از این اختراع، اجماع فکری و اهتمام اهل فن به تکمیل و تجهیز این دستاورد در فاصله‌ی بسیار کوتاهی باعث رونق ساخت خودروها شد. به طوری که در سال ۱۹۱۳، هنری فورد^۳ نخستین خط مونتاژ را برای تولید انبوه خودروی فورد به راه انداخت. با پا گذاشتن خودرو به تمدن بشری، مردم خیلی زود محاسن و

۱. Karl Benz.

۲. کتاب «ایمنی ترافیک»، صفحه‌ی ۷۶، نوشته لئونارد ایونس، ترجمه‌ی علیرضا اسماعیلی و علیرضا پاک‌گوهر، چاپ اول ۱۳۸۷، تهران، دفتر تحقیقات پلیس و راهنمایی و رانندگی.

۳. Henry ford.

معایب خودرو را به چشم دیدند کما این که در کنار انتقال سریع، تصادف هم، چون سایه‌ای شوم بر تردد خودروها سنگینی می‌کرد. اسناد تاریخی، اولین تصادف منجر به فوت را در تاریخ ۱۷ آگوست ۱۸۹۶ ثبت کرده است که در لندن زن ۴۴ ساله‌ای در حین عبور از جاده با یک خودروی ساده و ابتدایی برخورد می‌کند و این شانس را می‌یابد که به نوعی نامش در تاریخ ثبت شود.^۱ پس از آن دیر نباید تا مردم دریابند تصادف از حد یک اتفاق ناخوشایند طبیعی پا را فراتر گذاشته و به یک مصیبت تبدیل شده است. امروز تصادف برخورد ناگریز و عادی میان وسایل نیست. تصادفات در روزگار ما چنان رشدی داشته که به یک معضل جدی برای سلامت عمومی در سطح جهانی بدل شده است. آمار بیش از یک میلیون نفر کشته در جاده‌های دنیا در هر سال تصادفات را به یکی از اصلی‌ترین علل مرگ‌های غیرطبیعی تبدیل ساخته است.^۲ ولی این تمام ماجرا نیست. آمار مجروحان بسیار بیش‌تر از این میزان است. ضمن آن که بسیاری از قربانیان در این میان برای همیشه دچار معلولیت‌های جسمی می‌شوند به نحوی که تبعات از کارافتادگی یا جبران و درمان آن لطامت، هزینه‌های سنگین و گذشت ایام و سنین زیادی را می‌طلبد و از این حیث مصیبت و محنت عظیمی بر طرفین درگیر در تصادف و خانواده‌های آنان تحمیل می‌شود. حتی اگر هیچ یک از اینان نباشد و تصادف دو خودرو تنها یک برخورد خسارتی را شکل دهد

۱. همان، ص ۷۶.

۲. همان، ص ۳۳.

باز تجربه‌ی ناخوشایندی رخ داده است. حداقل این برخورد، از دست رفتن ساعات زیاد در گیرودار تصادف، هدر رفتن برنامه کاری حداقل یک روز و گرفتار شدن در چرخه‌ی اداری روند دریافت یا پرداخت خسارت، انتظار برای حضور و بازدید حادثه توسط افسر پلیس و تنظیم کروکی و مراجعه به بیمه و نیز تعمیرگاه برای تعمیر خودرو است که به نوبه‌ی خود دردسرساز است. از این ذکر مختصر اندر معایب و مصایب تصادف بلافاصله می‌خواهم به این پرسش ناگزیر برسم که چاره و تدبیر کار در چیست؟ می‌گویند تجربه معلم خوبی است. آری ولی نمی‌توان انکار کرد که گاه درس‌های تلخی به ما می‌دهد. اگر بخواهیم هر آن‌چه لازم است از تجربه بیاموزیم هر چند ممکن است دیگر فراموششان نکنیم ولی شاید بهای گزافی برای آن بپردازیم. در خصوص رانندگی و تصادفات، این قضیه قطعاً صادق است. چنان‌چه راننده‌ای بخواهد تنها با اتکال بر تجربه‌ی شخصی دریابد که چه رخدادهایی احتمالاً به تصادف می‌انجامد، تجربه‌های سخت و اندوهباری را متحمل خواهد شد. تجربه‌های خطرناکی که بعید نیست توفیق اتمام این آموزش را با به خطر انداختن جان فرد، از او سلب کنند. گذشته از مخاطرات تجربه در آموختن راه‌های احتراز از تصادفات، به دلایل دیگر نیز اکتفا و ابتنای بر تجربه را توصیه نمی‌کنیم، چرا که شرایط بسیار متغیر رانندگی در اوضاع و احوال مختلف، امکان تجربه‌ی همه‌ی اطوار رانندگی و تسلط بر آن‌ها را دشوار می‌سازد که اگرچه تحقق آن‌ها محال نیست ولی به سادگی نیز دست یافتنی نمی‌باشد و در ید اختیار در آوردن آن‌ها، گذشتن

زمان‌های طولانی و مواجهه با شرایط مختلف رانندگی را می‌طلبد و مسلم است که در تمام این مدت نمی‌توان خطر کرد و راننده را بی‌توشه‌ی هر گونه آموزش، راهی راه تجربه و مواجهه با حوادث پیش‌بینی نشده نمود.

باز با تصور گذشت زمان‌های زیاد، کسب همه‌ی تجربه‌های لازم برای همگان مقدور نیست زیرا تحقیقات و مشاهدات میدانی نشان داده است حتی برای پرتصادف‌ترین افراد نیز که چیزی در حدود ۱۰ برابر رانندگان دیگر تصادف می‌کنند، وقوع هر بار رخداد تصادف در حیات آنان به طور میانگین تقریباً هر ده ماه یک بار صورت می‌گیرد و اگر به طور خوش‌بینانه فرض کنیم که در هر بار تصادف، راننده یا جان به در بردن از مهلکه حالت جدیدی را تجربه کند و مهارت جدیدی را کسب کند باز نمی‌توان به این آموزش تئیک مایه دل خوش داشت و خود را از رجوع به منابع و مراجع دیگر در باب آموختن دانش لازم بی‌نیاز دانست. به این منظور استفاده از تجربه‌های دیگران، می‌تواند اقدام مفیدی باشد. دانستن آیین‌نامه و مهارت در رانندگی و برقرار کردن هماهنگی لازم میان اعضاء در رانندگی و ابراز واکنش به جا و مناسب نیز گام بسیار موثری است. اما باز احاطه بر قوانین رانندگی نیز در عین حال که بسیار ضروری است، کافی به نظر نمی‌رسد و علت آن هم به این برمی‌گردد که هر قانون به علت طبیعت ذاتی خود، بازگوکننده‌ی یک سری از کلیات و تنها واجد رؤوس مطالب است و

چنانچه از یک قانون انتظار داشته باشیم پاسخ تمام موارد جزئی ممکن را بیان کند نه تنها پیش‌بینی بی‌نهایت شرایط جزئی ممکن را از قانون‌گذار می‌خواهیم که در عمل، محال است بلکه با این کار (حتی در صورت امکان آن)، امکان دسترسی و مراجعه آسان به قانون را سلب می‌کنیم، زیرا قانونی که بنا باشد تمام موارد جزئی را بدون شاخه‌بندی و کلی‌گویی ذکر کند چنان دچار تفصیل و تطویل می‌گردد که مراجعه و فهم را برای همه مشکل خواهد نمود.

و نکته‌ای که شاید پیش از همه منظور ما از نگارش کتاب در آن مستتر باشد این است که آن‌چه تا به حال خوانده و دانسته‌ایم اکثراً در این خلاصه شده است که چگونه برانیم تا تصادف نکنیم. شکی نیست این، نکته‌ی بسیار ارزنده‌ای است، اما به هیچ روی کافی نیست. درست است که یک راننده‌ی خوب کسی است که تصادف نمی‌کند ولی علاوه بر آن یک راننده‌ی خوب‌تر کسی است که اجازه نمی‌دهد دیگران نیز با او تصادف کنند. دانستن قانون به ما یاری می‌دهد تا تصادف نکنیم ولی باز باید نکات ظریفی اضافه شود تا ما را قادر سازد تا شرایطی را برپا سازیم که در سایه‌ی تحقق آن، دیگران نیز با ما تصادف نکنند. وسیله‌ی نقلیه را درست راندن و به سلامت رساندن و سالم رسیدن هنر بزرگی است، اما هنر بزرگ‌تر از آن کسی است که به نحوی می‌راند که خود را از قرار گرفتن در خطر تصادف به واسطه‌ی دیگران نیز می‌رهاند. به عبارت دیگر ما به دنبال این هستیم که نه تنها در تصادف نقش مقصر را بازی نکنیم بلکه حتی در نقش غیر مقصر نیز

ظاهر نشویم چرا که چنانچه تصادف به لطمات جانی از نوع جرح یا فوت منجر شود برای فرد یا خانواده‌ی زیان دیده‌ای که گرفتار اندوه یا دردی جانکاه شده است، مقصر نبودن در حادثه، به هیچ وجه راه خلاصی و نجات نخواهد بود. در تصادفات خسارتی نیز وضع بر همین منوال است و هیچ کس حتی با یقین به غیر مقصر بودن هرگز آرزو نمی‌کند در تصادفی خسارتی گرفتار شود زیرا ناگفته، لطمات و خساراتی که این گونه از تصادفات به اموال و برنامه‌های روزانه و آرامش افراد وارد می‌آورند، پیداست. پس غایت مقصود و هدف مطلوب راندن صحیح وسیله‌ی نقلیه به نحوی است که از هر جهت از خطر برخورد ایمن باشد و این که خود راننده به جهت علم و تجربه و مهارت با دیگران تصادف نکند تنها نیمی از این خواسته را بر می‌آورد. نیمه‌ی دیگر مساله، دست یافتن به علم و مهارتی است که ما را از قرار گرفتن در شرایط برخورد از جانب دیگران نجات دهد به طوری که حتی اجازه ندهیم که دیگران نیز با ما برخورد کنند و این نه تنها به داشتن مهارت و به اصطلاح «دست فرمان» وابسته است بلکه محتاج دانستن ظرایف و دقایقی است که شاید بیشتر سینه به سینه یا از طریق مشاهده‌ی عینی و تجربه‌ی عملی منتقل و آموخته شده است. همواره فقدان نوشته‌ای که این تجارب عملی متفرق را در مجموعه‌ای جمع و در اختیار علاقمندان قرار دهد احساس می‌شده است. این کتاب (با اعتراف به تمام کاستی‌های بزرگی که دارد) با این آرزو تالیف شده که بتواند گامی هر چند کوتاه در راه کاستن از تصادفات بردارد.

به این ترتیب این کتاب به دنبال ایفای نقش و ادای سهم خویش است. حذف تصادفات و تفکیک و جداکردن آن از پدیده‌ی ترافیک آرمان بلندی است، بهتر بخواهم بگویم شاید رویای شیرینی باشد، رویای شیرینی که گرچه به طور کامل قابل تحقق نباشد باز نمی‌توان از آن چشم پوشید. حال ما نیز از التفات به این مقال، داعیه‌ی آن را در سر نداریم که تمام آب دریا را به کام بکشیم بلکه اگر بتوانیم یک جام از آن بچشیم باز خدا را شاکریم. آنچه در این فصول از نظر شریف می‌گذرانید تلاشی است برای تحقق این مقصود، که با وجود تلاشی که نگارنده در بهره‌گیری از سال‌ها تجربه در کسوت کارشناس تصادفات و بررسی سوانح متعدد داشته است کاری است از هر جهت دستخوش کاستی و قابل انتقاد و اصلاح. لیکن اگر نبود این باورم که همیشه طولانی‌ترین سفرها از اولین گام‌ها هر چند کوتاه، آغاز می‌شود جرأت و جسارت قلم فرسایی در این باره را به خود نمی‌دادم. و به حکم «ما لا یُدرِکُ کُلَّهُ، لا یُترِکُ کُلَّهُ» به این نوشته‌ی پرنقیصه رضایت دادم.

