



■ حسین فصیحی

افتتاح مرکز تست تصادف خودرو در کشور، بدون تردید یک گام روبه‌جلو برای صنعت خودرو محسوب می‌شود، اما پرسش بزرگ افکار عمومی همچنان بی‌پاسخ مانده‌است. اگر خودروهای داخلی آزمون‌های ایمنی را با موفقیت پشت سر می‌گذارند، چرا هر روز در جاده‌ها و خیابان‌های کشور، خودروهایی که باید حافظ جان سرنشینان باشند، خود به‌عامل تشدیدِ مرگ و معلولیت تبدیل می‌شوند؟ آیا آزمون‌ها واقعی هستند یا استانداردها با آنچه مردم در تصادفات تجربه می‌کنند، فاصله‌ای عمیق دارد؟ راه‌اندازی نخستین مرکز تست تصادف خودرو در ایران و خاورمیانه اتفاق مهمی است. از این پس خودروسازان برای انجام سه آزمون اجباری برخورد از جلو، جانب و عقب دیگر نیازی به ارسال خودروه به مراکز اروپایی، روسی یا چینی ندارند. اقدامی که هزینه‌ها را کاهش داده و فرآیند اخذ گواهی‌های استاندارد را تسهیل می‌کند، اما مسئله اصلی چیز دیگری است. مردم از خود نمی‌پرسند آزمون در داخل انجام می‌شود یا خارج از کشور. آنها تنها یک سؤال دارند؛ اگر خودروهای ایمن هستند، چرا این همه کشته می‌دهند؟

چرا خودروهایی که آزمون تصادف را پشت سر می‌گذارند، همچنان در جاده‌های ایران قربانی می‌گیرند؟

# گواهی ایمنی روی کاغذ، ارابه‌های مرگ روی جاده

در بسیاری از کشورهای دنیا، علاوه بر آزمون اولیه، سازوکارهای سختگیرانه‌ای برای کنترل کیفیت تولید انبوه وجود دارد تا محصول نهایی با نمونه آزمایش‌شده تفاوتی نداشته‌باشد. اگر چنین نظارت مستمری وجود نداشته‌باشد، حتی معتبرترین آزمون‌های تصادف نیز نمی‌توانند تضمین‌کننده ایمنی تمام خودروهای تولیدی باشند.

■ آزمون کافی نیست

در بسیاری از کشورهای جهان نتیجه آزمون تصادف یک اطلاعات محرمانه نیست. مردم می‌دانند خودروی مورد نظرشان چند ستاره ایمنی گرفته، در برخورد از جلو چه عملکردی داشته و میزان حفاظت از راننده، سرنشین و کودک چگونه بوده‌است، اما در ایران چند نفر می‌دانند خودرویی که سوار می‌شوند دقیقاً چه امتیاز ایمنی کسب کرده‌است؟ چند نفر فیلم کامل تست تصادف خودروهای داخلی را دیده‌اند؟ چند نفر می‌دانند هنگام برخورد با سرعت ۶۴ کیلومتر بر ساعت چه اتفاقی برای ستون‌ها، اتاق خودرو، فرمان و کیسه‌های هوا رخ می‌دهد؟ نبود این شفافیت باعث شده اعتماد عمومی نسبت به نتایج آزمون‌ها شکل نگیرد.

■ فاصله استاندارد با واقعیت

استاندارد حداقل الزام قانونی است، نه نهایت کیفیت. ممکن است خودرویی حداقل الزامات قانونی را کسب کند، اما همچنان در مقایسه با خودروهای روز دنیا فاصله قابل توجهی از نظر ایمنی داشته‌باشد. در بسیاری از کشورهای پیشرفته، خودروسازان برای کسب چهار یا پنج ستاره ایمنی با یکدیگر رقابت می‌کنند، زیرا بازار، محصول نایمن را نمی‌پذیرد، اما در بازار انحصاری، رقابت واقعی شکل نمی‌گیرد و مصرف‌کننده نیز حق انتخاب محدودی دارد. نتیجه چنین شرایطی، ادامه تولید خودروهایی است که اگر چه مجوز شماره‌گذاری می‌گیرند، اما اعتماد عمومی نسبت به ایمنی آنها پایین است.

■ مسئولیت فقط بر دوش راننده نیست
سال‌هاست در تحلیل تصادفات، سهم خطای انسانی برترنگ از سایر عوامل مطرح می‌شود اما همان‌گونه که رئیس پلیس راه‌نیز تأکید کرده، اگر خودرویی ایمن باشد، می‌تواند شدت بسیاری از صدمات را کاهش دهد. در کشورهای توسعه‌یافته، فلسفه ایمنی خودرو بر این اصل استوار است که

# “

هر سال حدود ۱۷ هزار ایرانی در تصادفات رانندگی جان خود را از دست می‌دهند و صدها هزار نفر نیز دچار معلولیت‌های دائمی می‌شوند. بخش مهمی از این قربانیان در خودروهایی جان می‌بازند که

سال‌هاست با قیمت‌های نجومی به مردم فروخته می‌شوند. رئیس پلیس راه راه‌سور فراجا اعلام کرده‌است که بیش از ۹۰ درصد تصادفات جرحی و فوتی کشور با خودروهای داخلی مرتبط است. این آمار به تنهایی زنگ خطری جدی برای صنعت خودرو و نهادهای نظارتی محسوب می‌شود. اگرچه عامل انسانی همچنان مهم‌ترین علت وقوع تصادفات است، اما آنچه جان انسان را حفظ می‌کند، کیفیت خودرویی است که در لحظه برخورد باید انرژی ضربه را جذب کند، فضای کابین را حفظ کند و اجازه ندهد یک تصادف به فاجعه‌ای مرگ‌بار تبدیل شود.

■ گواهی ایمنی برای کدام خودرو؟

یکی از پرسش‌های قدیمی کارشناسان این است که آیا خودرویی که برای آزمون تصادف به مرکز تست ارسال می‌شود، دقیقاً همان خودرویی است که با همان کیفیت و همان قطعات از خط تولید خارج شده و به دست مشتری می‌رسد؟



انسان ممکن است اشتباه کند بنابراین خودرو باید تا حد امکان از جان او محافظت کند. اگر با یک برخورد نه‌چندان شدید، اتاق خودرو فروریزد، ستون‌ها تغییر شکل دهند یا سامانه‌های ایمنی عملکرد مطلوبی نداشته باشند، دیگر نمی‌توان همه مسئولیت را متوجه راننده دانست.

■ مرکز تست آغاز راه، نه پایان آن

راه‌اندازی مرکز تست تصادف اقدامی ارزشمند است و می‌تواند به ارتقای کیفیت خودروها کمک کند، اما این مرکز زمانی اثر واقعی خواهد داشت که نتایج آزمون‌ها به صورت شفاف منتشر شود، امکان نظارت مستقل فراهم باشد، کیفیت خودروهای تولید انبوه به‌طور مستمر کنترل شود و هیچ خودروسازی نتواند صرفاً با عبور از حداقل استانداردها، محصولی با ایمنی پایین را روانه بازار کند. اگر قرار است این مرکز تنها هزینه خودروسازان را کاهش دهد، اما تغییری در کیفیت واقعی خودروها ایجاد نکند، مردم تفاوتی میان آزمون داخل و خارج احساس نخواهند کرد.

■ جان مردم، محل آزمون نیست

سالانه هزاران خانواده ایرانی عزادار می‌شوند خانواده‌هایی که بسیاری از آنان معتقدند اگر خودروی ایمن تر در اختیار داشتند، شاید عزیزشان امروز زنده بود. این پرسش همچنان پابرجاست خودرویی که در آزمون‌های رسمی موفق ارزیابی می‌شود، چرا در نخستین برخورد جدی به «رابه‌مرگ» تبدیل می‌شود؟ پاسخ این سؤال، نه در تبلیغات خودروسازان، بلکه در شفافیت، نظارت مستمر، انتشار عمومی نتایج آزمون‌ها، ارتقای واقعی کیفیت تولید و پاسخگویی همه دستگاه‌های مسئول نهفته است.

تا زمانی که این حلقه‌ها کامل نشود، هر گواهی ایمنی که صادر شود، برای افکار عمومی تنها یک بره‌گافذ خواهد بود، زیرا مردم ایمنی را نه در گزارش‌های رسمی، بلکه در لحظه تصادف و در سلامت عزیزان خود قضاوت می‌کنند.

## محوالات

سرویس حوادث ۶۰ ۸۵۲۳۰

۷ گزارش

## موبایل‌قاپی زیر ۶۰ ثانیه با موتور مشتریان

■ غلامرضا مسکنی

دو سارق موتور سوار که برای رکور دشکنی و هیجان، دست به موبایل‌قاپی‌های سرریالی می‌زدند، با تلاش مأموران پلیس تهران دستگیر شدند. این دو متهم که یکی از آنها تعمیر کار موتورسیکلت بود، از موتورسیکلت‌های مشتریان برای سرسرت استفاده می‌کردند و پلاک آنها را مخدوش می‌نمودند. آنها در کمتر از ۶۰ ثانیه، تلفن همراه شهروندان را سرسرت می‌کردند. ■■■

چندی قبل، مأموران پلیس تهران با شکایت شهروندانی در جریان موبایل‌قاپی‌های سرریالی دو سارق موتورسوار قرار گرفتند. شاکیان از سرقت تلفن همراهشان در کمتر از چند ثانیه خبر می‌دادند و می‌گفتند سارقان با موتورسیکلت در میان ترافیک ناپدید می‌شوند.

یکی از شاکیان که پسر جوانی بود، به مأموران گفت: «در یکی از خیابان‌های اطراف میدان امام خمینی به صورت پیاده در حال حرکت بودم و همزمان با تلفن همراهم صحبت می‌کردم. وقتی به مکان خلوتی رسیدم، یک موتورسیکلت با دو سرنشین وارد پیاده‌رو شد و در یک چشم بهم‌زدن، ترک‌نشین آن تلفن همراهم را از دستم قاپید و فرار کردند. داد و فریادم به جایی نرسید و سارقان خیلی سریع از محل دور شدند.»

■ رد پای حرفه‌ای؛ ماسک و پلاک مخدوش

در حالی که شکایت‌ها روز به روز بیشتر می‌شد، بررسی دوربین‌های مداربسته و اظهارات شاکیان همگی حکایت از آن داشت که دو سارق موتورسوار چهره خود را با ماسک پوشانده‌اند تا شناسایی نشوند و از سوی دیگر، پلاک موتورسیکلت‌شان را مخدوش کرده‌اند تا هیچ ردی از خود به جا نگذارند. مأموران در ادامه بررسی هیچ ردی از موبایل‌قاپان به دست نیاوردند، اما دریافتند سارقان تمامی سرقت‌های خود را در یک محدوده مشخص انجام می‌دهند. بنابراین برای دستگیری آنها اقدام به گشت‌زنی کردند و تیمی‌هایی به صورت نامحسوس محل‌های مورد نظر را تحت کنترل قرار دادند.

■ تعقیب و گریز و دستگیری

تحقیقات برای شناسایی سارقان ادامه داشت تا اینکه چند روز قبل، یکی از گشت‌های پلیس در یکی از خیابان‌های اطراف میدان امام خمینی به یک موتورسیکلت با دو سرنشین مشکوک شدند. سرنشینان موتورسیکلت در خیابان‌ها در حال پرسه‌زنی بودند و به نظر می‌رسید به دنبال فردی می‌گشتند تا تلفن همراه او را سرقت کنند.

از سوی دیگر، مأموران متوجه شدند پلاک موتورسیکلت مخدوش است. همین موضوع مأموران را مطمئن کرد که آنها سارق هستند و به دنبال طعمه‌ای داخل خیابان می‌گردند. مأموران به سرنشینان موتورسیکلت دستور ایست دادند. آنها با دیدن مأموران فرار کردند، اما در یک تعقیب و گریز کوتاه به دام افتادند.

■ موتورسیکلت سرقتی و اعتراف

متهمان پس از دستگیری ادعا کردند که سارق نیستند و با موتورشان برای تفریح داخل خیابان دور دور می‌کردند. اما بررسی پلاک موتورسیکلت مشخص شد چند روز قبل از داخل خیابانی در جنوب تهران سرقت شده‌است و صاحب آن اعلام سرقت کرده‌بود.

با به دست آمدن این اطلاعات، معلوم شد دو پسر جوان همان سارقان موتور سوار هستند و برای تحقیقات بیشتر به کلانتری منتقل شدند. دو متهم در بازجویی‌ها تلاش کردند مأموران



را فریب دهند، اما در نهایت به سرقت‌های سرریالی از شهروندان اعتراف کردند. تحقیقات از متهمان برای شناسایی شاکیان احتمالی و کشف سرقت‌های دیگر این باند ادامه دارد.

■ می‌خواستیم رکورد بشکنیم

هومن ۱۸ ساله‌است و هیچ سابقه کیفری ندارد. او می‌گوید در ابتدا تنها برای تفریح، کل کل با دوستان و ثبت رکورد کمترین زمان در موبایل‌قاپی وارد دنیای سرقت شد، اما به گفته خودش، کم‌کم پول حاصل از سرسرت برایش وسوسه‌انگیز شد و همین موضوع باعث شد همراه همدستش به سرقت‌های خود ادامه دهد؛ سرسرت‌هایی که سرانجام با دستگیری هر دو نفر پایان یافت

■ هومن؛ سابقه داری؟

نه، من و دوستم هیچ سابقه‌ای نداریم. من تعمیر کار موتورسیکلت هستم و در یک مکانیکی کار می‌کردم. اصلاً فکرش را نمی‌کردم روزی به این روز بیفتم.

■ چه شد که سرقت می‌کردید؟

ابتدا برای تفریح و کل کل سرقت می‌کردیم، اما کم‌کم عادت و برای پول سرقت می‌کردیم. یک روز در باشگاه فوتبال دستی، تعدادی را دیدیم که کلیپ‌های سرقت را با هیجان تماشا می‌کردند. آنها‌ز سرعت عمل سارقان تعریف می‌کردند. من و دوستم تحت‌تأثیر قرار گرفتیم و با خودمان گفتیم: «ما هم می‌توانیم این کار را انجام دهیم.» همین موضوع بود که برای تفریح وارد سرقت شدیم. ما می‌خواستیم رکورد زیر ۶۰ ثانیه را برای خودمان ثبت کنیم.

■ زیر ۶۰ ثانیه سرقت می‌کردید؟

ابتدا نه، مثلاً چند دقیقه هم طول می‌کشید، اما کم‌کم که پیش رفتیم، زیر یک دقیقه هم موبایل‌قاپی می‌کردیم. واقعاً این رکوردشکنی برلمان هیجان‌انگیز بود.

■ چرا وقتی رکورد سرقت را شکستید، دست از سرقت نکشیدید؟

عادت کردیم و پول سرقت زیر زمانمان شیرین آمد. برای به دست آوردن پول‌های پادا ورده، سرقت‌هایمان را ادامه دادیم. انگار که یک بازی شده‌بود برایمان، اما الان می‌فهمم چقدر اشتباه بود.

■ برای موبایل‌قاپی ابتدا موتورسیکلت سرقت می‌کردید؟

نه، من تعمیر کار موتورسیکلتم و معمولاً مشتریانی که موتورسیکلت‌شان را برای تعمیر به مغازه می‌آوردند، برمی‌داشتیم و با آن به سرقت می‌رفتیم. پلاک موتور را مخدوش می‌کردیم تا شناسایی نشویم، اما در آخرین سرقت، مجبور شدیم موتورسیکلت دیگری را سرقت کنیم که دستگیر شدیم. اگر مثل همیشه با موتورسیکلت مشتری‌ها می‌رفتیم، دستمان رو نمی‌شد، اما بدشانسی آوردیم.

■ چرا آخرین سرقت از موتورسیکلت مشتری‌ان استفاده نکردید؟

موتورسیکلت یکی از مشتری‌ها را برداشتیم، اما در میانه راه خراب شد و نتوانستیم سرقت کنیم. موتور را به مغازه برگردانیم و وقتی به خیابان برگشتیم، با یک موتورسیکلت بدون قفل روبه‌رو شدیم. وسوسه شدیم و آن را سرقت کردیم. همان موتور بود که ما را به دام انداخت.

■ درباره شیوه سرقت‌تان توضیح بده.

ما با موتور در خیابان‌ها دور دور می‌کردیم و وقتی متوجه می‌شدیم یک شهروند با تلفن همراهش در حال حرف زدن است، به سمتش می‌رفتیم و گوشی را از دستش می‌قاپیدیم. گاهی هم از مسافران داخل خودرو که پنجره پایین بود و موبایل دستشان بود، موبایل‌قاپی می‌کردیم. خیلی سریع کارمان را انجام می‌دادیم و فرار می‌کردیم.

■ فکر می‌کردید دستگیر شوید؟

نه، چون فکر می‌کردیم خیلی حرفه‌ای عمل می‌کنیم و هیچ ردی از خود به‌جانمی‌گذاریم. ماسک می‌زدیم، پلاک را مخدوش و همیشه موتور را عوض می‌کردیم، اما پلیس از ما حرفه‌ای‌تر بود.

■ حرف آخر؟

پشیمان هستیم، کاش وسوسه نمی‌شدیم.

## سارق باوانت پر از ضبط‌های سرقتی دستگیر شد



کلانتری منتقل کردند. در تحقیقات فنی و استعلام‌های انجام‌شده، مشخص شد که متهم از سارقان سابقه‌دار است و ساعتی قبل این ضبط‌صوت‌ها را از خودروهای شهروندان سرقت کرده و در حال انتقال به مخفیگاهش بوده‌است.

■ کشفیات بیشتر در مخفیگاه متهم

سرهنگ علایی ادامه داد: «پس از اعترافات اولیه، مأموران به مخفیگاه متهم اعزام شدند. در بازرسی از این محل، تعداد قابل توجهی تجهیزات خودرو کشف شد که همگی سرقتی بودند.» اقلام کشف‌شده شامل: پنج عدد ضبط خودرو، پنج عدد آمپلی‌فایر، یک عدد ضبط پایونیر، یک عدد کازن، دو جفت بلندگوی گرانقیمت و هفت جفت تیونر (گیرنده رادیویی) بود.

■ اعتراف به ۱۲ فقره سرقت

متهم در بازجویی‌های تکمیلی به ۱۲ فقره سرقت از داخل خودروها اعتراف کرد. سرهنگ علایی گفت: «تیمم پس از اعتراف، برای ادامه تحقیقات

و شناسایی سرقت‌های احتمالی دیگر به مقام قضایی تحویل داده شد.

■ هشدار پلیس به سارقان

سر کلانتری پنجم پلیس پیشگیری تهران بزرگ در پایان به سارقان هشدار داد و گفت: «پلیس با برخورد قاطعیت‌با هرگونه سرقت و خلاف‌کاری برخورد خواهد کرد. امنیت شهروندان خط قرمز پلیس است.»
تأیقات موجود در گفتار متهم، وی از شهروندان خواست که در صورت مشاهده