



کوتاه از جامعه

### قاجاق شاهین‌سانان

### به کشورهای حاشیه خلیج فارس

شهاب‌الدین منتظمی، مدیرکل دفترحفاظت و مدیریت حیات وحش سازمان حفاظت محیط‌زیست گفت: بیشترین گونه‌های پرندگان در معرض قاجاق، شاهین‌سانان از جمله بخری و بالابان‌ها هستند که اغلب به کشورهای جنوبی حاشیه خلیج فارس قاجاق می‌شوند. وی توضیح داد: درحال حاضرعمده‌ترین حیوانات درمعرض تهدید قاجاق، پرندگان شکاری هستند اما خوشبختانه با توجه به استمرار پایش‌ها و افزایش مراقبت‌ها از سال گذشته جلوگیری از این تخلف‌ها بیشتر شده به‌طوری‌که این پرندگان پس ازکشف رهاسازی می‌شوند. منتظمی در واکنش به خبرصادرات بلبل خرما از خوزستان به یکی از کشورهای حاشیه خلیج فارس گفت: موضوع پرندگان زینتی جدا از موضوع پرندگان حیات وحش است. بخش اعظم پرندگان زینتی در زمره گونه‌های غیربومی ایران هستند و هیچ مشکلی برای صادرات آنها وجود ندارد. بلبل خرما نیز گونه انحصاری، بومی و در معرض خطر کشورمان نیست، با این حال اگر این پرنده از طبیعت زنده‌گیری شود قطعاقاجاق است و با آن برخورد می‌شود. / ایلنا

#### کاهش مرگ‌های کرونایی دیابتی‌ها

اسدا... رجب، رئیس انجمن دیابت ایران با بیان این‌که آمار مرگ و میر بیماران دیابتی مبتلا به کرونا بسیار کاهش یافته، تاکید کرد: بیماران مبتلا به دیابت حتما دوز سوم واکسن کرونا را تزریق کنند. وی گفت: در گذشته میزان مرگ و میر دیابتی‌های مبتلا به بیماری‌های زمینه‌ای مانند قاقی، مشکلات قلبی و عروقی و فشار خون بالا به علت ابتلا به کرونا ۲۲ درصد بود که این مرگ‌ها با تزریق دوزهای اول دوم واکسن بسیار کاهش یافته‌است.



رجب اظهارداشت: انجام واکسیناسیون به‌ویژه دوز سوم برای بیماران دیابتی با توجه به شیوع سویه امیکرون بسیار ضروری است زیرا واکسن در برابر عفونت‌ها و ویروس‌ها، آنتی‌بادی‌های لازم را تولید و این‌ آنتی‌بادی‌ها با میکروب‌هایی که وارد بدن می‌شوند، مبارزه می‌کند.

رئیس انجمن دیابت ایران با بیان این‌که ۱۲ درصد جمعیت بالای ۲۰ سال کشور دیابت دارند، خاطرنشان کرد: حدود ۶۰ درصد جمعیت کشور اضافه وزن و چاقی دارند که از عوامل اصلی بروز بیماری دیابت است. / ایرنا

### واکنش بهزیستی به جمع‌آوری

### مراکز کاهش آسیب

درحالی‌که رئیس پلیس مبارزه با موادمخدر تهران وجود DICها (مراکز کاهش آسیب) و شلترها (سرپناه معتادان) در محله شوش و هرندی را دلیل مهاجرت معتادان استان‌های دیگر به تهران می‌داند، سازمان بهزیستی به‌عنوان متولی رسیدگی به آسیب‌دیدگان اعلام کرد این مراکز نمی‌توانند به خودی‌خود دلیل تجمع افراد پرخطر در نقاطی خاص باشند.

فاطمه رضوان مدنی، رئیس مرکز توسعه پیشگیری و درمان اعتیاد سازمان بهزیستی کشور در این ارتباط گفت: در ارزیابی برنامه‌های کاهش آسیب مشخص شده مراجعان زیادی از این برنامه استقبال کردند و به‌دلیل ایجاد دسترسی، افراد کاملاً محروم که از پایین‌ترین اقشار جامعه هستند، توانسته‌اند از این خدمات استفاده کنند. این درحالی است که به‌واسطه اجرای برنامه‌های کاهش آسیب، بیماری‌هایی از جمله ایدز که تا یک دهه قبل رشد شدیدی داشت اکنون کنترل شده‌است.

رئیس مرکز توسعه پیشگیری و درمان اعتیاد سازمان بهزیستی کشور با بیان این‌که در برنامه کاهش آسیب منطقه‌ای که قرار است در آن فعالیت کاهش آسیب انجام گیرد حتما باید ارزیابی انجام شود، خاطرنشان کرد: این مراکز نزدیک مکان‌هایی ایجاد می‌شود که در آنجا افراد معتاد و پرخطر حضور دارند تا بتوانند از این خدمات استفاده کنند. اما متأسفانه تصور افراد این است که علت تجمع افراد در این مناطق به‌دلیل خاطر مراکز کاهش آسیب است، درحالی‌که موضوع برعکس است. / اسپنا



### سال ۹۹، سال پدر و مادر شدن ۳۰ ساله‌ها

بیشترین فراوانی ولادت‌ها در سال ۱۳۹۹ متعلق به مادران ۳۰ ساله و بیشترین فراوانی ولادت‌ها مربوط به پدران ۳۴ ساله بوده است.

برپایه اطلاعات سالنامه آماری سال ۱۳۹۹ ثبت احوال کشور، بیشترین فراوانی ولادت‌ها در سال گذشته با فراوانی ۶۴هزار و ۸۷۸ نوزاد زنده متولد شده متعلق

به مادران ۳۰ ساله و بیشترین فراوانی ولادت‌ها با فراوانی ۷۲ هزار و ۶۲۶ نوزاد زنده متولد شده متعلق به پدران ۳۴ ساله بوده‌است. این در حالی است که سال ۱۳۹۸ بیشترین فراوانی ولادت‌ها مربوط به مادران ۲۹ ساله و پدران ۳۳ ساله بوده‌است.



### پیگیری ماجرای عمل نکردن کیسه‌های هوا در سانحه تصادف ۵۹ خودرو

### ما را به پاسخ‌ها و موارد عجیبی می‌رساند

# کیسه‌های هوا تاکنون آزمایش نشده‌اند!

✎ از تصادف زنجیره‌ای صبح روز ۲۰ دی حالا دیگر پنج روز می‌گذرد و اصل خبر به هیچ‌و چه داغ نیست ولی حواشی این خبر و عواملی که باعث شده ۵۹ خودرو در زنجیره‌ای مرگبار گرفتار شوند، هنوز داغ است. گرچه برای سه خودرویی که در این تصادف دچار حریق شدند و سرمایه‌شان جلوی چشم‌شان خاکستر شد یا برای آن خانواده سه نفره‌ای که در دم جان باختند، هنوز افکار عمومی بغض دارد. ولی موضوع مهم و حیاتی ایربگ‌ها، کاری کرده که ذهن‌هایبیشتر به آن سمت می‌رود، به آن سمت که پس کیسه‌های هوای تعبیه‌شده در خودروها چه‌کاره بوده‌اند که نتوانسته‌اند جلوی مرگ مردم یا آسیب‌دیدگی‌شان را بگیرند. ریشه این سوال در گفته‌های دو مقام مسؤول در پلیس راهور کشور است. ابتدا در صحبت‌های کمال هادیانفر، رئیس پلیس راهور کشور که گفت در حادثه بهبهان، ایربگ هیچ خودرویی باز نشد و سپس در اظهارات عین... جهانی، معاون اجتماعی و فرهنگ ترافیک پلیس راهور نا جا که جزئی تر وارد بحث شد و اعلام کرد که ایربگ هیچ‌یک از ۲۷ مدل خودروی ایرانی در این تصادف باز نشده‌است. پلیس بیهوده گزارش نداده و بدون بررسی به عدد ۲۷ اشاره نکرده‌است. این عدد مفهوم دارد و حرفش این است که خودروهای گرفتار در مه که در روز

حادثه با سرعت به هم کوبیدند و آتش و لاش شدند، حداقل‌های ایمنی را نداشته‌اند، با این‌که به‌ظاهر با آپشنی به نام کیسه هوا فروخته شده بوده‌اند.

با این حال از روزی که پلیس موضوع ایربگ‌ها را رسانه‌ای کرد، آنهایی که به نوعی دستی در خودروسازی یا نظارت بر کار خودروسازان دارند، سکوت کرده‌اند یا همه چیز را به انجام بررسی‌های بیشتر موکول کرده‌اند. دیروز يك منبع آگاه در وزارت صمت حتی به ما گفت که خودروسازان گفته‌اند مواضع‌شان درباره حادثه بهبهان را روز یکشنبه (فردا) اعلام خواهند کرد که چون چنین است و افکار عمومی مثل همیشه باید منتظر بماند با کارشناسان و مسوولانی که در دسترس بودند، مصاحبه کرده‌ایم تا بدانیم ما به عنوان مردم که مشتری ناچار خودروهای داخلی هستیم، این بار باید حقوق مان را از چه نهادی طلب کنیم و این بار فرایدمان را بر سر چه کسی بلند کنیم.



مریم خباز

جامعه

## ایربگ چیست و چه باید بکند؟

کیسه هوا برای خودرو اولین بار در سال ۱۹۵۰ میلادی ساخته شد، اما از

سال ۱۹۷۰ به بعد در خودروها به کار گرفته شد. کار ایربگ‌ها محافظت از سرنشینان در لحظه تصادف است، به این نحو که با وارد آمدن ضربه به خودرو با سرعت پر از گاز می‌شوند و تبدیل به بالن‌هایی کوچک می‌شوند تا صدمات به حداقل برسد.

آنچه که به لحاظ تئوری برای عملکرد کیسه‌های هوا تعریف شده، این است که پس از تشخیص برخورد اتومبیل با مانع سخت، سنسورهای ضربه پس از تشخیص برخورد اتومبیل با مانع سخت، سیگنال‌هایی را از طریق الگوریتم‌های از پیش تعیین‌شده و برخی سیستم‌های الکترونیکی، به سوی کامپیوتر مرکزی ارسال می‌کنند. کامپیوتر مرکزی یا ای‌سی‌یو هم پس از ارزیابی شدت ضربه وارده و در صورت نیاز، دستور به باز شدن کیسه‌های هوا می‌دهد. عمل باز شدن کیسه‌های هوا نیز بر اثر انجام یکسری واکنش‌های شیمیایی گرماده که منجر به تولید گاز می‌شوند، به وقوع می‌پیوندد که این واکنش شیمیایی در کسری از ثانیه کیسه‌های هوا را منبسط کرده و از جای خود بیرون می‌آورد تا از اصابت اجسام سخت به بدن و صدمه دیدن سرنشینان خودرو، جلوگیری کند.

این تئوری اما در کشور ما به این شفافیت نیست و ایربگ‌ها بیشتر شبیه

## چرا کیسه‌های هوا کار نمی‌کند؟

درباره فعال نشدن کیسه هوا در ۲۷ خودروی ایرانی حاضر در صحنه تصادف بهبهان گمانه‌های زیادی مطرح است، از جمله این‌که ایربگ‌ها غیراستاندارد بوده‌اند و سنسورهای‌شان نتوانسته‌اند به‌موقع عمل کنند. يك گمانه نیز وجود دارد بر خالی بودن فضای ایربگ‌ها که درواقع به گنجشک‌ها رازنگ کردن و به جای بلبل فروختن، اشاره دارد. به این معنی که اساسا در این خودروها کیسه هوایی وجود نداشته تا در حین حادثه عمل کند. يك گمانه هم که بیشتر مورد پسند مسوولان است، این‌که اغلب این خودروها قبل از سال ۹۲ ساخته شده‌اند، یعنی زمانی که نصب ایربگ روی خودروها اجباری نبوده‌است.

این گمانه‌ها محور گفت‌وگوی ما با آرشر راهبر، کارشناس خودرو بود، کسی که احتمالات مربوط به باز نشدن ایربگ‌ها را در حادثه بهبهان از نظر فنی تشریح می‌کند. او به ما می‌گوید: «ایربگ‌ها از چند جز تشکیل شده‌اند: کیسه هوا، حسگرهایی که در چرخ‌های جلوی خودرو قرار دارند و سیستم بادکننده که بعد از وارد آمدن ضربه‌ای سخت به خودرو، گازی منتشر می‌کند که باعث باد شدن کیسه هوا و در نتیجه محافظت از افراد می‌شود. اما از آنجایی که ایربگ‌ها بسیار گرانبیمت هستند، معمولا خودروسازها تمایلی به استفاده از آنها ندارند.»

با این توضیح، او لایل باز نشدن ایربگ خودروها را شرح می‌دهد و می‌گوید:

«لایل متنوعی برای باز نشدن ایربگ خودرو وجود دارد. يك دلیل این است که راننده ایربگ‌ها را غیرفعال می‌کند، چون هزینه باز و بسته کردن ایربگ‌ها بسیار بالاست و در يك تصادف ساده ممکن است تا ۱۵ میلیون تومان برای این کار صرف شود، زیرا لازم است فرمان، داشبورد و کیسه هوا خارج شود، به اضافه این‌که باز و بسته کردن کیسه هوا هم کار هر تعمیرکاری نیست و در نتیجه راننده تصمیم می‌گیرد ایربگ را غیرفعال کند.»

وی می‌افزاید: «دلیل دیگر عمل نکردن کیسه هوا، کار گذاشتن سنسورهای ایربگ در مکانی نامناسب است. در صورتی که سنسورها درست جاسازی نشوند، ممکن است عمل نکنند و بنابراین در زمان تصادف ایربگ‌ها باز نشوند. سومین دلیل هم این است که به دلیل قیمت بالای کیسه هوا، خودروساز اصلا ایربگی را در خودرو کار نگذاشته باشد.»

به گفته این کارشناس فقط چهار شرکت در جهان کیسه هوا تولید می‌کنند و گاهی به دلیل قیمت بالای آن که اغلب هم با دلار محاسبه می‌شود، خودروسازان تمایلی به کارگذاشتن کیسه هوا ندارند و جای آن را خالی می‌گذارند.

آرشر راهبر البته در مورد حادثه بهبهان تاکید دارد که قبل از هر چیز باید منتظر گزارش اولیه کارشناس انتظامی بود تا براساس آن اظهارنظر درستی انجام شود.

همچنین میانگین سن مادران در ولادت‌های ثبت‌شده سال گذشته نیز ۲۹ سال و ۵ ماه و میانگین سن پدران در ولادت‌های ثبت‌شده ۳۳ سال و ۷ ماه بوده‌است. به این ترتیب سهم پدران و مادران جوان یعنی ۱۸ تا ۳۵ ساله از کل ولادت‌های ثبت‌شده به ترتیب ۳/۶۵ و ۸۱/۸ درصد بوده‌است. / اسپنا

## چه کسی مقصر است؟

فوت پنج هموطن و مصدوم شدن ۴۱ ایرانی در کیلومتر ۱۰ محور بهبهان - اهواز، حادثه‌ای چنان مهیب و هولناک است که نمی‌تواند بدون مقصر باشد. قطعا این مردم سوار اراه‌های مرگ بوده و قطعا در جاده‌هایی می‌رانده‌اند که در هوایی م‌آلود نمی‌توانند راهنمایان خوبی برای رانندگان باشند. پس باز هم پای دو مثلث از سه مثلثی که همواره منجر به حوادث جاده‌ای در کشورمان می‌شوند در میان است: جاده و خودرو. اما این‌که این بار کدام‌یک از این دو عامل سهم بیشتری در جان باختن و مصدوم شدن بخشی از هموطنان مان داشته‌اند سوالی بود که ما از کارشناسان پرسیدیم و همان طور که انتظار می‌رفت پاسخ شنیدیم، این که مقصر اصلی خودرو و خودروساز است و البته همه کسانی که به انواع مختلف از عملکرد آن‌ها دفاع می‌کنند یا مهربر تأیید روی کارهای آن‌ها می‌زنند.

علیرضا اسماعیلی، کارشناس تصادفات و فرمانده پیشین پلیس راه کشور به ما می‌گوید، درباره نحوه عملکرد ایربگ این خودروها و این که کیسه کدام از ۲۷ مدل خودروی ایرانی حاضر در صحنه کیسه هوا فعال شده ندارند از یک سو باید سازمان استاندارد و از سوی دیگر شرکت خودروساز پاسخگو باشند چون سازمان استاندارد، تولیدات خودروسازان را تأیید می‌کند و خودروسازان نیز مکلفند محصولی باکیفیت و تضمین‌شده به مشتری ارائه دهند.

او می‌گوید وقتی یک خودرو مهر کنترل کیفیت می‌خورد همه کسانی که در نقش بستن این مهر سهم داشته‌اند باید پاسخگو باشند.

هادی هاشمی، رئیس پلیس سابق راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ نیز در این باره به ما می‌گوید: طبیعتا خودروسازان نه‌تنها باید درباره چرایی عمل نکردن ایربگ‌ها پاسخگو باشند بلکه اگر نقص کیسه‌های هوا مسجل شود باید فراخوان داده و نواقص را اصلاح کنند اما خودروسازان در کشور ما به هیچ کس توجهی ندارند و ساز خودشان را می‌زنند و عجیب این که کسی هم قادر نیست راه‌خطای آن‌ها را سد کند.

دیروز که با پیمان پیرایش، مدیرکل نظارت بر اجرای استاندارد صنایع فلزی سازمان ملی استاندارد نیز گفت‌وگو کردیم و از او پرسیدیم که کدام مرجع را مقصر بازنشدن کیسه‌های هوا در حادثه بهبهان می‌داند او به خودروسازان اشاره کرد و سازمان استاندارد را میرزا از هر کوتاهی دانست. وی توضیح داد: ما استاندارد‌ها ابلاغ می‌کنیم و نظارت‌ها را هم انجام می‌دهیم، بنابراین مسوولیت با سازنده خودرو بوده و اوست که باید پاسخگو. محصول تولیدی‌اش باشد همان طور که در همه دنیا این گونه‌است. پیرایش ادامه داد: البته بحث ایربگ ماجرای پیچیده‌ای دارد و با سرعت و بدون بررسی نمی‌توان پاسخ داد که چه کسی مقصر است چون اولاً ممکن است برخی خودروهای حاضر در صحنه تصادف، تاریخ ساخت‌شان مربوط به قبل از سال ۹۲ که نصب ایربگ اجباری نبود، باشد. دوم این که احتمال دارد راننده‌ها ایربگ‌ها را غیرفعال کرده باشند چون کلید ایربگ جلوی دست راننده است. اما اگر هیچ‌کدام از این موارد نباشد و ضربه نیز از جلو به خودروها وارد شده باشد می‌توانیم بگوییم کیسه هوا عمل نکرده‌است. ما برای شناسایی مقصر در پرونده ایربگ‌ها با معاصر صنایع حمل‌ونقل خودرو وزارت صمت نیز تماس گرفتیم تا میزان تقصیر خودروسازان در این ماجرا را از زبان وی بشنویم که چون او به تماس ما پاسخ نداد سکوت را به نام وزارت صمت در این گزارش درج می‌کنیم.

## ایران تست ایربگ ندارد

تصادف زنجیره‌ای درجاده بهبهان به اهواز این بحث را داغ کرده‌است که از این پس وقتی مردم خودرویی را می‌خرند و به نام حک شده ایربگ روی داشبورد و فرمان دلخوش می‌کنند، آیا این کیسه‌های هوا در موقع خطر عمل می‌کنند و آیا اساسا چیزی به نام ایربگ در این محفظه‌ها وجود دارد که بخواهد عمل کند؟

این ترس و نگرانی مدتی است داغ شده طوری که در ذهن عده‌ای نداشتن ایربگ امن‌تر از داشتن آن است؛ زیرا راننده دیگر به دلخوشی کاذب ناشی از آن گرفتار نمی‌شود. حالاسوال این است مردم به عنوان مشتريان خودروهای داخلی چطور باید از وجود ایربگ و عمل کردن آن در صحنه تصادف مطمئن شوند؛ ایربگ‌هایی که فقط در لحظه تصادف قابل سنجش هستند.

ما این سوال را از پیمان پیرایش مدیرکل نظارت بر اجرای استاندارد صنایع فلزی سازمان ملی استاندارد پرسیدیم که او ابتدا يك پاسخ کلی داد و پس از آن که ما از پاسخ‌ها قانع نشدیم، سر اصل مطلب رفت.

او به ما گفت: اساسا دو آزمون تست کرش یا برخورد از روبه‌رو وجود دارد که یکی از موارد آن تست ایربگ است. در این آزمون خودرو با سرعتی ثابت و تحت شرایطی مشخص با یک مانع برخورد می‌کند و استحکام اتاق، ستون، سقف، درها و باز شدن ایربگ‌های آن سنجش می‌شود که این آزمون مبنای صدور تأییدیه برای خودروها نیز هست. پیرایش در پاسخ به این سوال که برای خودروهای تولید داخل سالی چند بار از این آزمون‌ها ترتیب داده می‌شود، افزود: در ابتدای صدور مجوز برای خودروها و براساس چک‌لیست‌هایی که وجود دارد خودروسازان متعهد می‌شوند این کارها را انجام دهند ضمن این که بازرسان ما نیز عملکرد خودروسازان را براساس تیراز تولید و نوع خودرو کنترل می‌کنند.

ما که پاسخ سوال خویش را دریافت نکرده‌بودیم، بار دیگر سوالمان را از این مقام مسؤول در سازمان ملی استاندارد پرسیدیم که او این بار پاسخ متفاوتی ارائه کرد. پیرایش گفت: متأسفانه در ایران تست کرش انجام نمی‌شود چون آزمایشگاه آن وجود ندارد و گلايه سازمان استاندارد هم این است که چرا بعد از چهار دهه هنوز خودروسازان اقدامی برای ایجاد این آزمایشگاه‌ها نمی‌کنند. ما البته در ابتدای تولید و زمانی که مغایرتی مشاهده می‌کنیم یا شکایتی از خودروسازان مطرح می‌شود از تولیدات نمونه‌برداری و به یکی از مراکز معتبر اروپایی ارسال می‌کنیم مثل سال قبل که يك نمونه را به اسپانیا فرستادیم.

ما از او پرسیدیم درخوشبینانه‌ترین حالت سالی چندبار نمونه‌ای به اروپا فرستاده می‌شود که پیرایش گفت «شاید سالی یک بار» که کل ماجرای ایربگ خودروهای ایرانی در همین یک جمله خلاصه می‌شود: ایربگ‌هایی که اگر در خودروها کار گذاشته شده باشند، هیچ وقت سنجش نمی‌شوند آیا در لحظه تصادف کار می‌کنند یا خیر. ✎