

## الأضرار الناتجة عن ممارسة نشاط التفحيط بمدينة الرياض

مشيب سعيد القحطاني

أستاذ علم اجتماع الانحراف والجريمة المشارك، قسم علم الاجتماع والخدمة الاجتماعية،

كلية العلوم الاجتماعية بجامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية

(قدم للنشر في ١٨ / ١ / ١٤٣٧ هـ؛ وقبل في ١٩ / ٨ / ١٤٣٧ هـ)

الكلمات المفتاحية: خصائص ديموغرافية، مفحط، تفحيط، أشكال التفحيط، الأضرار الناتجة عن التفحيط. ملخص البحث: يهدف البحث إلى التعرف على الأضرار الناتجة عن التفحيط بمدينة الرياض، وقد استعمل الباحث منهج المسح الاجتماعي عن طريق إداة الملاحظة المحددة مسبقاً لعينة بلغت (٣٦٠) مشاهدة. وقد توصلت الدراسة إلى أن غالبية المفحطين أعمارهم المتوقعة ما بين (١٥ إلى ٢٥ سنة)، والمظهر الخارجي للمفحط التلطم (التلثم)، وقيادة المركبة بصحبة آخرين، والأيام المناسبة للتفحيط الجمعة ثم الخميس، والوقت المناسب للتفحيط في أثناء الليل، وزجاج المركبة مظلل، ومسجل المركبة وصوت المحرك عاليان، ولون المركبة أبيض من النوع الياباني، والدفع الرباعي للمركبة أمامي، وممارسة كل أشكال التفحيط، وموقع التفحيط الأكثر ممارسة كان في شرق الرياض، ونتج عن التفحيط أضرار بالأرواح والممتلكات والمركبات والجمهور. وأكدت نتائج اختبار مصفوفة الارتباط وجود علاقات قوية ذات دلالات إحصائية بين أغلبية المتغيرات الديموغرافية للمفحط والأضرار الناتجة عن التفحيط.

كما أكدت نتائج البحث من تحليل التباين الأحادي لدى تأثيرات الخصائص الديموغرافية للمفحطين الأضرار الناتجة عن التفحيط، وقد وجدت تأثيرات قوية للمتغيرات الآتية: "المظهر الخارجي للمفحط، زجاج المركبة المظلل، اليوم، صوت مسجل المركبة، صوت محرك المركبة، نوع المركبة، الدفع الرباعي للمركبة، موقع التفحيط، وأشكال التفحيط"، وبينت نتائج اختبارات "شفية" أن تلك التأثيرات كانت لصالح المفحط الذي لبسه رياضي، ونوع المركبة الأمريكي، وموقع التفحيط في سط مدينة الرياض، وأشكال التفحيط الممارس كان لصالح نوع الدرقة.

كما أظهرت نتائج تحليل التباين الثنائي وجود تأثير معنوي ذي دلالة إحصائية لمتغير اليوم المناسب للتفحيط على الأضرار الناتجة عن التفحيط، ولم تظهر أي تأثير للوقت؛ أيضًا وجود تأثير لحالة مسجل المركبة، دون أي تأثير لصوت المركبة، بالإضافة لوجود تأثير لمتغير نوع المركبة، دون لون المركبة. أيضًا إلى وجود تأثير معنوي ذي دلالة إحصائية للتفاعل بين موقع التفحيط وأشكال التفحيط على الأضرار الناتجة عن التفحيط.

### المقدمة

الكثير من الحوادث والوفيات (القحطاني، ١٤٣٥). إن ملاحظة ممارسة التفحيط بوصفه أحد نشاطات الشباب المزعجة في المجتمع التي لها أضرارها الجسيمة أمر بالغ الأهمية؛ لأن ما قد يترتب عليها من آثار يعد ذا مساس بأمن المجتمع، نظرًا لما قد ينتج عنه من انعكاسات على أفراد المجتمع ومؤسساته. وقد لُوِحظ شيوع هذا النشاط الخطر في الأحياء والطرق وبعض الأماكن العامة، والبحث الحالي ما هو إلا محاولة لمعرفة خطورة هذا النشاط في مدينة الرياض، وأهم سمات وخصائص مرتكبيها الديموجرافية، والاجتماعية، وأشكالها، وأضرارها؛ وذلك للمساهمة بطرح نتائج قد تساعد الباحثين في العلوم الاجتماعية والشرطية والإنسانية والعاملين في الجهاز القضائي والقانوني في وضع ضوابط قانونية وقضائية جديدة للحد منها والحكم على مرتكبيها، بسبب تدمير الأرواح والممتلكات العامة والخاصة أو على الأقل التخفيف من حدتها.

### مشكلة البحث

تطورت ظاهرة التفحيط في المجتمع السعودي عبر مايقارب أربعة العقود الماضية، وكانت مزمنة لظهور

أصبحت المركبات من الضروريات الهامة في نشاطات الحياة الاجتماعية في نقل السلع ومتطلبات الحياة اليومية، والتنقل بالأفراد من مكان إلى آخر حسب احتياجاتهم، إلا أن هناك من المراهقين من أساء استعمالها؛ فأصبحت أداة للقتل والتخريب والترويع نتيجة النشاطات غير المبررة للتهور في قيادتها من خلال عمليات التفحيط؛ إذ أوقعت الكثير من الأضرار التي أدت إلى تلف في الأموال والأبدان (العمار، ١٤٢٧؛ والقحطاني، ١٤٣٥). إن عدد ضحايا التفحيط بوصفه نشاطًا شبائياً خطراً من الأرواح البريئة المصاحبة لهذه الممارسات تزداد في المجتمع السعودي، مما يجعلها مقلقة تحتاج للبحث العلمي من أجل التقليل من خطرها. بل إن كثيرًا من الشباب أصبح يمارس هذه الظاهرة، ويتفنن في أنواع الحركات الانتحارية، بل في حركة الموت التي تعد طريقة أو أسلوبًا في القيادة للمركبة تكون هذه الحركة عندما تصل السرعة إلى أقصى ارتفاعها يقوم المفحط بحذف المركبة للمرة الأولى من جهة، ثم يقوم بحذفها بالثانية للجهة الأخرى، ومن ثم ترك المركبة تمشي بسرعتها على الجنب حتى تتوقف، وهذه الطريقة قد تسبب

الحوادث والوفيات الناتجة عن التفحيط والتلاعب بالمركبات كانت في عطلة الأسبوع، مما يؤكد أن هنالك علاقة بين وقت الفراغ وبين حجم الوفيات لدى الشباب، ولعل ذلك يرجع إلى زيادة وقت الفراغ لدى الشباب في عطلة الأسبوع التي يلجأ فيها الشباب لممارسة التفحيط كأسلوب ترويحي. إن مرتكب جرائم التفحيط يسبب أضراراً بأمن المجتمع، وقد توعد الله صاحب التفحيط بالعقوبة جزاء لإيذائه في قوله تعالى: ﴿وَالَّذِينَ يُؤْذُونَ الْمُؤْمِنِينَ وَالْمُؤْمِنَاتِ بَغْيٍ مَا كَتَبُوا فَقَدِ احْتَمَلُوا بُهْتَانًا وَإِثْمًا مُّبِينًا﴾ (سورة الأحزاب، الآية ٥٨). وفي الحديث روى المغيرة بن شعبة - رضي الله عنه - أنه سمع رسول الله صلى الله عليه وسلم يقول: "إن الله كره لكم ثلاثاً - قيل وقال، وإضاعة المال، وكثرة السؤال" (رواه البخاري ومسلم). فالتفحيط هو إضاعة للمال، وله أضرار عديدة تتمثل في قتل الأنفس، والتعدي على الآخرين بإتلاف أرواحهم وترويعهم في الطرقات العامة، بالإضافة إلى الخسائر المادية في الممتلكات العامة والخاصة بسبب الحوادث الناتجة عن التفحيط. كذلك معاناة أسرة المفحط من غياب الابن عن المنزل وإلحاق الضرر بنفسه وبالآخرين من إزهاق لأرواحهم وترويع المخدرات وخلاف ذلك من الأمور المؤثرة على حياة الأسرة وميزانيتها. كما أن من أضرار التفحيط تعطيل الحركة المرورية، وإحداث الازدحام واختناق

الرخاء الاقتصادي للمجتمع، الذي يعدّ مزامناً لشيوخ السيارات بين أفراد المجتمع، وبالتحديد ١٣٩٩هـ؛ الذي يعد بداية ممارسة التفحيط بالمركبات العامة في الشوارع والطرقات والساحات العامة (الدويرعات، ١٤٢٧: ٦٤١). وفي هذا الصدد يشير (العمار، ١٤٢٧: ١٤) أن ظاهرة التفحيط ارتبطت بثلاثة عناصر إجرامية تتمثل في تعاطي وترويج المخدرات، وسرقة السيارات، وبعض من مظاهر الجرائم الأخلاقية. ويرى الحربي (١٤٣٢) أن ظاهرة التفحيط تقتضي التخفي والإيهام؛ إذ يلاحظ أن المفحط يتخفي، ويغطي لوحات السيارات أو يزيلها بالكلية عند ممارسة أعمال التفحيط تحسباً للهروب والمطاردة من الدوريات الأمنية (الحربي، ١٤٣٢: ٣). تعد حوادث السيارات الناتجة عن التفحيط كمنشآت لدى الشباب، وما قد ينجم عنها من أضرار جسيمة على الفرد والمجتمع من أخطر الكوارث غير الطبيعية التي تهدد حياة الإنسان بوجه عام. إن عدد الضحايا من الأرواح البريئة المصاحبة لهذه الظاهرة في تزايد (القحطاني، ١٤٣٥). وقد أكد كثير من الباحثين المهتمين بالظاهرة في المجتمع السعودي (اليوسف، ٢٠٠٥؛ التويجري، ٢٠٠٥؛ الدويرعات، ٢٠٠٥؛ الغامدي، ٢٠٠٥؛ الوهيد، ٢٠٠٥؛ العوين، ٢٠١٠؛ الرميح، ٢٠٠٧؛ الرشود، ٢٠٠٧؛ الغامدي، ٢٠٠٧؛ الحربي، ١٤٣٢؛ والقحطاني، ١٤٣٥) أن أغلب

للخطر" (مرور الرياض، ١٤٠٣). من ناحية أخرى، عرف التفحيط " بأنه ذلك الفعل الذي يقوم به المفحط أثناء القيادة بسرعة عالية، مع التلاعب بموقد المركبة للانحراف بها عن السير الطبيعي، مما ينتج عنه أصوات تضر بالذوق العام، وتحدث ضوضاء، وتتسبب في إحداث أضرار مادية وإصابة قد تنتهي بتعرض حياة المفحط أو الآخرين للخطر، وقد تنتهي بالوفاة " (الريميح، ٢٠٠٧: ١٨١-١٨٢). وقد عرف القحطاني (١٤٣٥) التفحيط بأنه نشاط أو فعل سلوكي سلبي "عدواني" يمارس من خلال الميل نحو الإثارة وروح المغامرة، وبالتالي هذا السلوك قد يتنافى مع قيم وعادات المجتمع، حيث يعتبر التفحيط ظاهرة اجتماعية سلبية تؤدي إلى إتلاف الممتلكات والأرواح سواء بالمفحط نفسه أو بالآخرين أو بإحداث إعاقة، وأيضا إتلاف المركبات، وأخيراً استمالة الشباب نحو الانحراف وإهدار المال والخروج على القوانين والمعايير المجتمعية (القحطاني ١٤٣٥ : ١٨٢-١٨٣). والتعريف الإجرائي للتفحيط في هذه الدراسة : هو سلوك ممتع للمفحط نفسه، وفي نفس الوقت مؤذ له وللآخرين، يتنافى مع العرف والدين والقانون؛ نظراً لما يترتب عليه من إتلاف للممتلكات والأرواح أو بحصول إعاقة أو باستمالة الشباب نحو الانحراف والجرائم الأخلاقية.

السير في الشوارع والطرق العامة، مما يحدث تجمعات للشباب قد تكون سبباً في الفوضى، والتعدي على الناس والممتلكات، وانتهاك الأنظمة والقوانين. ولذلك تتبلور مشكلة الدراسة في التساؤل الآتي : " ما الأضرار الناتجة عن التفحيط بمدينة الرياض ؟ "

### أهداف البحث

يتمثل الهدف الأساس لهذا البحث في ملاحظة ورصد وتحليل الأضرار الناتجة عن التفحيط في مدينة الرياض، وذلك من خلال تحقق عدد من الأهداف الفرعية الآتية:

- ١- وصف الخصائص الديموغرافية للمفحط والأضرار الناتجة عن التفحيط.
- ٢- التعرف على العلاقات الارتباطية بين متغيرات الخصائص الديموغرافية للمفحطين والأضرار الناتجة عن التفحيط.
- ٣- كشف مدى تأثير بعض المتغيرات الديموغرافية على الأضرار الناتجة عن التفحيط وكذلك أشكال التفحيط أيضاً.

### مفاهيم البحث

**التفحيط:** "Acrobatic reckless driving "Altafheet"

عرف التفحيط من ناحية قانونية لدى شعبة السير بإدارة مرور الرياض (١٤٠٣) بأنه " القيادة بسرعة عالية التي ربما قد تعرض حياة الآخرين

الأضرار:

الضرر لغة: ضد النفع يقال: ضره يضره ضرًا وضرراً: ألحق به مكروهاً أو أذى (المعجم الوسيط، ٥٣٧، المصباح المنير: ٤٩٢/٢، والمفردات للراغب، ص: ٢٩٣). اصطلاحاً: أن يُدخَلَ على غيره ضرراً بما ينتفع هو به (جامع العلوم والحكم، لابن رجب، ص: ٢٦٧). أو هو: الإخلال بمصلحة مشروعة للنفس أو الغير تعدياً أو تعسفاً أو إهمالاً (الضرر في الفقه الإسلامي، لأحمد موافي، ١/٩٧). وفي القرآن قوله تعالى: ﴿لَا يَسْتَوِي الْقَاعِدُونَ مِنَ الْمُؤْمِنِينَ غَيْرُ أُولِي الضَّرَرِ﴾ (سورة النساء، الآية: ١٠٣). وفي الأحاديث الشريفة ما رواه عبادة بن الصامت أن رسول الله قال: ل"أَضَرَّ وَلَا ضَرَّارٌ" حديث حسن رواه ابن ماجه. وقال: "كُلُّ الْمُسْلِمِ عَلَى الْمُسْلِمِ حَرَامٌ دَمُهُ وَمَالُهُ وَعَرَضُهُ" رواه مسلم.. كما قال صلى الله عليه وسلم: "مَنْ ضَارَّ مُسْلِمًا ضَارَّهُ اللَّهُ، وَمَنْ شَاقَّ مُسْلِمًا شَقَّ اللَّهُ عَلَيْهِ" رواه أبو صرمة. والتعريف الإجرائي للضرر في هذه الدراسة يتمثل في قتل الأنفس، والتعدي على الآخرين بإتلاف أرواحهم وتخطيم أبدانهم وثوراتهم وترويعهم في الطرقات العامة، بالإضافة إلى الخسائر المادية في الممتلكات العامة والخاصة بسبب الحوادث الناتجة عن التفحيط. وإحداث الازدحام واختناق السير في الشوارع والطرقات العامة والفوضى، والتعدي على الناس، وانتهاك الأنظمة والقوانين.

الإطار النظري والأدبيات المفصلةللأضرار الناتجة عن التفحيط

الوقوف عند منظور واحد في تفسير أضرار التفحيط قد يجعلنا عاجزين عن التوصل إلى تفسيرات عميقة للأضرار الناتجة عن التفحيط؛ واستعراض جملة من الأدبيات العلمية قد يتطلب توظيف بعض الأفكار لغرض المزاجية العلمية (القحطاني، ١٤٣٥: ١٨٥). فمن المنظور الديني Religious perspectives على سبيل المثال، نجد كثيرًا من علماء الدين في المجتمع السعودي أمثال (ابن جبرين، و ابن عثيمين) - رحمهما الله - ذهبوا إلى تحريم ممارسة التفحيط لما لها من أضرار بالفرد والمجتمع، بناء على فتوى اللجنة الدائمة للإفتاء رقم (٢٢٠٣٦) في ٢٧/٧/١٤٢٢هـ. وقال رسول الله صلى الله عليه وسلم في الحديث الصحيح: "من رأى منكم منكراً فليغيره بيده، فإن لم يستطع فبلسانه، فإن لم يستطع فبقلمه وذلك أضعف الإيمان" رواه مسلم (٤٩). وللتفحيط آثار وأضرار على الأسرة والمجتمع فضلاً عما ينجم عنه من إزهاق الأرواح، وإتلاف الممتلكات، وضياع الأموال، فحرم التفحيط لما يترتب عليه من إلحاق الأذى بالأنفس وبالآخرين، قال تعالى: ﴿وَلَا تُلْقُوا بِأَيْدِيكُمْ إِلَى التَّهْلُكَةِ﴾ (سورة البقرة، آية: ١٩٥). كذلك قتل للأنفس، قال تعالى: ﴿وَلَا تَقْتُلُوا أَنْفُسَكُمْ إِنَّ اللَّهَ كَانَ بِكُمْ رَحِيمًا﴾ (سورة النساء، آية: ٢٩). وقال الرسول صلى الله عليه وسلم:

واستنزاف مقدراتهم المادية والبشرية (القحطاني، ١٤٣٥: ١٨٧). وبما أن التفحيط نشاط وتهور في قيادة المركبات، يؤدي للانتحار والموت المحقق دون الوعي لمخاطره، وبعضهم يفضلون قضاء أوقات فراغهم في ممارستها؛ وهذا قد يعزى لطبيعة المرحلة العمرية التي تنعدم فيها الجاذبية بين عالم الأطفال وعالم الكبار فلا يميزون على وجه التحديد؛ وبالتالي يجدون في العنف "violence" وسيلة للتعبير عن هوايتهم كالتفحيط والتهور وما يُعرف "بالهجوم". إن نظرية هربرت سبنسر (Herbert Spencer 1820 1903) عن فائض الطاقة "Surplus Energy Theory" ترى أن الشاب مشحون بطاقة لا تمكنه من الهدوء، وإنما اللعب ما هو إلا مجرد وسيلة لاستنزافها دون هدف (Curtis & O'Hagan, 2009). وهذا ما تؤكدته نظرية التعبير الذاتي Self-expression theory التي ترى إن الترويح نمط من النشاط ناتج عن نزعة الشاب نحو الحركة واستعمال طاقاته وإمكاناته لأقصى حد ممكن ليجد مجالاً لتحقيق رغباته والتعبير عن مكانه شخصيته (Gay & Ibrahim, 1985). في حين يرى هرشي "Hirschi" (١٩٦٩) في نظرية الضبط الاجتماعي "Social control theory" أن الشباب الذين يتمتعون بضبط مرتفع للذات أقل ميلاً للانحرافات السلوكية كالتفحيط على سبيل المثال، والعكس صحيح فالذين يتمتعون بضبط منخفض أكثر ميلاً لممارسته

"لا ضرر ولا ضرار" (رواه ابن ماجه و الدارقطني، وغيرهما الحديث رقم: ٢٣٤٥). فهدر النعمة بإتلاف المركبة وإضاعة المال ذكر فيه قوله تعالى: ﴿وَلَا تُسْرِفُوا إِنَّهُ لَا يُحِبُّ الْمُسْرِفِينَ﴾ (سورة الأعراف، آية: ٣١) كما قال تعالى: ﴿إِنَّ الْمُبْدِرِينَ كَانُوا إِخْوَانَ الشَّيْطَانِ﴾ (الإسراء، آية: ٢٧). وقال صلى الله عليه وسلم: "إن الله كره لكم ثلاثاً قيل وقال، وإضاعة المال، وكثرة السؤال" (أخرجه البخاري في كتاب الزكاة برقم ١٤٧٧). كما أن التفحيط فيه إيذاء لعباد الله. قال تعالى: ﴿وَالَّذِينَ يُؤْذُونَ الْمُؤْمِنِينَ وَالْمُؤْمِنَاتِ بغيرِ مَا أَكْتَسَبُوا فَقَدِ احْتَمَلُوا بُهْتَانًا وَإِثْمًا مُّبِينًا﴾ وقد يصاحب ظاهرة التفحيط إفساد في الأرض، كالانحرافات السلوكية، قال تعالى: ﴿وَلَا تُفْسِدُوا فِي الْأَرْضِ بَعْدَ إِصْلَاحِهَا﴾ (سورة الأعراف، آية: ٥٦). إن عملية التفحيط حتمًا تعرض الشباب للخطر. ويرى الرميح (٢٠٠٧) أن هنالك جملة أسباب وراء هذا النشاط يمكن النظر إليها على أنها خليط بين البحث عن المتعة وكذلك تحقيق الشهرة بين المفحطين.

ونلاحظ من وجهة نظر المنظور الاجتماعي Sociological perspectives تعدد وجهات النظر نحو الترويح ووقت الفراغ "leisure-time" وخصوصًا في ما يترتب على التفحيط كنشاط خطر يمارسه الشباب في الوقت الحاضر، وبالتحديد في وقت فراغهم لما له من الأضرار الناتجة على الأفراد أنفسهم وممتلكاتهم

لتقسيم العمل للمجتمعات الإنسانية أن الكثافة السكانية، وحدوث التغير الاجتماعي قد يؤديان إلى تنوع المهن وتعدد الأدوار، ولذا تحدث تشكيلة مغايرة للتركيبة الاجتماعية للمجتمع عن وضعه السابق مما قد يحدث ضعفاً في ضبط السلوك (Rock, 2002: 472). المجتمع السعودي بعد اكتشاف البترول منذ ١٩٣٢ ميلادية حدث له تغير سريع ونقله حضارية مما أدى بالفعل إلى توافر فرص العمل لكلا الجنسين ذكوراً وإناثاً؛ ومن ثم أدى ذلك إلى ضعف في مستوى التوجيه والرقابة لدى بعض الأسر؛ نظراً لانشغال الوالدين مما خلق حالة الأنومي، واتباع سلوك مخالف، كظاهرة التفحيط والأضرار بالنفس والآخرين على سبيل المثال. تقوم نظرية الأنومي عند (دور كايم) على افتراض أنه كلما زاد التماثل بين الأعضاء في الجماعة زاد تماسكهم معاً، وكلما قوي التماسك زادت مقاومتها للسلوك المنحرف (الطخيس، ١٤٠٣: ٨٣-٨٤). إن ممارسات أنشطة التفحيط دون وعي وعدم مبالاة أو حتى بتعمد من الشباب كنشاط ترويحي وبسيارة غير معدة بأدوات السلامة يعد خطراً بصرف النظر عن ممارسة هذا النشاط. روبرت ميرتون (1938) Robert Merton طور فكرة اللامعيارية في تفسير السلوكيات الانحرافية لدى الشباب، افترض أن ثقافة أي مجتمع تتألف من مجموعة الأهداف و السبل المشروعة التي تبيحها الثقافة، وتسمح للأفراد باتباعها في تحقيق

(Whitehead & Lab, 2012). السداحان (٢٠٠٤)، يرى عدم وجود تطور كمي في ساعات الفراغ بالمجتمع، مما يعني الخلط بين المناشط الأساسية وكذلك ما يسمى بوقت الفراغ بين فئات المجتمع. في حين، نجد بدر (١٩٩٥) قد أشار إلى أن الترويح وأوقات الفراغ يعدان من النشاطات الاختيارية الإرادية التي تنمي الفرد بدنياً وصحياً وعقلياً واجتماعياً، وتدعم الانتماء للجماعة والمجتمع والبعد عن الانحرافات الذي قد تؤثر على سلامة البناء الاجتماعي. وهذا خلاف ما يقوم به الشباب من ممارسة للتفحيط الذي يعد نشاطاً ترويحياً خطراً يقوم به في إيذاء نفسه والآخرين وقد لا يسلم من مخاطره الآخرون؛ وهذا قد يكون نتيجة للتغير السريع الذي يمر به المجتمع مما جعل الفرد قد لا يميز بين ما هو مطلوب منه وما هو مفروض أن يتعلمه. كثير من الباحثين السعوديين أمثال (اليوسف، وآخرون، ٢٠٠٥) يرون أن البيئة الاجتماعية التي يعيش فيها الشاب قد تشكل شخصيته البدنية والعقلية والنفسية والاجتماعية التي تتمثل في الأسرة وجماعة الرفاق والمؤسسات التعليمية والدينية ووسائل الإعلام التي شهدت تطوراً سريعاً في العقود الماضية أدت إلى تغيرات حديثة في النموذج التقليدي. من جانب نجد النظرية اللامعيارية "الأنومي" Anomie قد تكون أنسب لتفسير نشاط التفحيط الخطر، وقد أشار أميل دوركايم (1893) Émile Durkheim في دراسته

وتوقعهم من قبل الأفراد في تحقيق أهدافهم؛ فهم غالبًا ما يحملون التنظيم الاجتماعي مسؤولية هذا الإخفاق، ويدعون قصور العدالة الاجتماعية؛ مما قد يؤدي إلى ضعف الشعور بالولاء والانتماء والإيمان بشرعية التنظيم الاجتماعي والقواعد والقوانين، الأمر الذي يدفعهم إلى تبني العصيان لتحقيق غاياتهم (Agnew, 2009). فالأفراد ينحرفون عنوة من جراء الصراع الحادث بين طموح الفرد وأهدافه الثقافية المشروعة، ووسائل الضبط الاجتماعي (Akers, 2000). الباحث هنا يرى أن التفحيط سلوك منحرف نتيجة لخلل في النظام الاجتماعي والتنظيم وعدم تكيف الشاب مع قيم وثقافة المجتمع، وبالتالي يحدث هنالك اختلال وعدم توازن بين أهداف المجتمع ومعايره وأهداف الشاب؛ لكون المعايير الاجتماعية تعمل على جعل الشاب يحقق أهداف المجتمع كاملة، ولا تتيح له بعض الوسائل المناسبة والعادلة لتحقيق تلك الأهداف التي يسعى لتحقيقها، مما يحتم عليه توفير وسائل غير مشروعة كالتفحيط اذا جاز التعبير.

إن المنظور القانوني Law perspectives في المادة (٥٠) من لائحة نظام المرور التنفيذية التي تنص على قواعد السير وآداب الطريق تحظر مستعملي الطريق البصق أو إلقاء المخلفات أيًا كان نوعها على الطريق العام، مع منع إضافة ما يرفع أو يزيد من صوت محرك أي مركبة، كما يجب تجنب إحداث أي ضجة أو إزعاج

الطموحات والأهداف، لكن السبل غير المشروعة هي التي لا تبيحها ثقافة المجتمع ولا قوانينه، وعندما يعجز الأفراد عن تحقيق أهدافهم بالسبل المشروعة يظهر ما أطلق عليه الانحراف المبتكر الذي يعبر عن ابتكار وتطوير سبل غير مشروعة من قبل الأفراد لتحقيق أهدافهم ذات الإجماع الثقافي (السيف، ١٤٢٥ و جابر، ٢٠٠٧). إن الانضباط Conformity عند "ميرتون" يعني الالتزام بالأهداف مع توافر الوسائل المناسبة لتحقيق الطموح، ثم يأتي الانحراف الابتكاري؛ إذ يتمسك الفرد بالأهداف العامة التي تحث عليها ثقافة المجتمع، لكن قد لا تتوافر لديه الوسائل المشروعة لتحقيق تلك الأهداف؛ فيبتكر وسائل غير مشروعة كجرائم العنف خاصة مثل التفحيط والتخريب (Tepperman & Curtis, 2006)، ومن زاوية أخرى، "كلوارد، واوهلن" Richard Cloward & Lloyd Ohlin (1960) يؤكدون أن الأفراد المنتمين إلى الطبقة العاملة في المجتمع يريدون تحقيق أهدافهم بالطرق الشرعية، لكنهم يواجهون صعوبات تتمثل في الفروق الثقافية، واللغوية، وضعف الدخل، وقلة الفرص الوظيفية؛ مما ينتج عن ذلك إحباط يجعلهم عرضة لضغوط قهرية تجعلهم يتبعون السبل غير الشرعية وافتعال الخطيئة (George, et al, 2002). يرى العالمان (Cloward & Ohlin, 1960) أن اغتراب الأفراد عن المعايير الاجتماعية يرجع إلى إخفاقهم

الفقرات (أ) و(ب) و(ج) من نظام المرور واللائحة التنفيذية له (١٤٢٩ : ٩٧).

تناولت ظاهرة التفحيط عددًا من البحوث من زوايا مختلفة، حيث نجد في دراسة القحطاني (١٤٣٥) التي كشف إحدى متغيراتها عن وجود أضرارًا قوية لحقت بالأرواح البشرية للمفحطين أنفسهم وغيرهم، نتج عنها وفيات وإصابات بليغة، ودمار كامل للممتلكات العامة، وأضرار قوية لحقت بالمركبات وبالمشجعين والمعززين نتج عنها تلف كلي. فضلًا عن الأضرار السلوكية والأخلاقية واستمالة المشجعين صغار السن نحو مزالق الانحراف والجريمة من خلال إعجابهم لغرض استدراجهم في توزيع المخدرات واستعمالها. من ناحية، لم توضح دراسة العوين (٢٠١١) وجود أثر للعوامل الاجتماعية في الحوادث المرورية كالمهنة، والمستوى التعليمي، والواسطة، والعلاقات الأسرية، وأيدت الغالبية العظمى نظام الضبط الإلكتروني "ساهر"، وكشفت أن السرعة تسببت في بعض الحوادث للأفراد. من ناحية أخرى، دراسة آل عجيان (٢٠١٠) كشفت أن غالبية المبحوثين من فئة الشباب العزاب، الذين يحملون درجة تعليمية أقل من الجامعة، ومستواهم الاقتصادي أقل من ٣٠٠٠ ريال، وليسوا عاطلين عن العمل ومن طلاب المدارس، كما أن أعمار السيارات المستعملة في التفحيط تتراوح بين ٢٣ و٢٤ سنة غالبيتها صنعت في عام

عند استعمالها، إضافة لذلك لا يجوز وضع كتابة أو رسم أو أية بيانات أخرى على جسم المركبة أو أي جزء من أجزائها غير تلك الواجبة بحكم النظام أو اللوائح، كما لا يجوز استعمال المركبات في الإعلان بتركيب مكبر صوت بها أو بوضع لافتات أو نماذج مجسمة على المركبة أو أي جزء خارجي منها أو بأي شكل من أشكال الدعاية والإعلان إلا بموافقة الجهات المختصة (نظام المرور واللائحة التنفيذية له، ١٤٢٩: ٥٨-٧٨).

إن المادة (٦٢) أيضًا تنص على أن كل من أتلف نفس إنسان - كلاً أو بعضاً - في حادث سير متعمداً، أو مفرطاً، يعاقب بالسجن مدة لا تزيد على سنة واحدة، وبغرامة مالية لا تزيد على عشرة آلاف ريال، أو بإحدى هاتين العقوبتين، دون إخلال بما يتقرر للحق الخاص. كذلك المادة (٦٣) في النظام نفسه تحث على أنه يجب على كل قائد مركبة يكون طرفاً في حادث مروري أو يوقف المركبة في مكان الحادث، ويبادر بإبلاغ الجهات المختصة، وأن يقدم المساعدة الممكنة لمصابي الحادث، وفي حال لم يفعل فإنه سيكون عرضة لتطبيق العقوبات المتمثلة في غرامة مالية لا تزيد على ألفي ريال أو بالسجن لمدة لا تتجاوز ٣ أشهر أو بهما معاً (نظام المرور واللائحة التنفيذية له، ١٤٢٩: ٩١-٩٢). أما فيما يتعلق بعقوبات التفحيط في نظام المرور بالمادة (٦٩) تؤكد على أن التفحيط مخالفة مرورية يجازى مرتكبها بالعقوبات المنصوص عليها في

مستوى الثقافة المرورية. ومن زاوية أخرى، نجد أن دراسة التويجري (٢٠٠٥) قد أسفرت عن نتائج كانت مرتبة حسب أهميتها كالآتي: المخالفات المرورية هي أكثر الأسباب، الانشغال في أثناء القيادة، والتعب والإرهاق، والسرعة الزائدة من أهم الأسباب. كما أن أغلب الحوادث ارتكابًا تحدث من طلاب الثانوية خصوصًا الذين يعيشون مع أحد الوالدين أو بعيدًا عنها بغياب أو خلافه، وأن مشكلة الحوادث ترتبط بسلوكات وتصرفات خاطئة عن السائق الحدث، وقلة خبرة السائقين الذين لا يمتلكون رخصة القيادة مما يجعلهم يجهلون التعليمات الخاصة بالسلامة المرورية. أما الدويرعات (٢٠٠٥) في دراسته التي توصلت إلى سلبية هذه الظاهرة بين أفراد المجتمع، واقترحت الحزم من قبل رجال المرور، وإيجاد أماكن للتفحيط بطريقة منظمة وتحت إشراف جهات مسؤولة؛ ليكون هذا المكان معدًا بطرق السلامة الحديثة لممارسة الشباب هواية رياضة السيارات " التفحيط ". بالنسبة لليوسف (٢٠٠٥) فقد وجد أن مرتكبي المخالفات المرورية في مدينة الرياض تقع في الفئة العمرية ما بين ١٨-٢٤ سنة بسبب تظليل السيارات، يليها التفحيط وعكس الاتجاه وعدم حمل رخصة القيادة. كما أن مخالفات العزاب تتركز في التفحيط والتظليل من جهة، ومن جهة أخرى فإن الأسباب المؤدية للتفحيط هي تشجيع الأصدقاء والمشكلات الأسرية وضغوط

١٩٨٤، وأعمار المفحطين تتراوح بين ١٧ إلى ٢٦ سنة، وأكثر الاشتراطات شيوعًا بين عينة المفحطين هي لهفتهم للتفحيط في أوقات النهار، وفي المناسبات الوطنية وعند خروج الطلاب من المدرسة. أما دراسة الرميح (٢٠٠٧) فقد توصلت إلى أن غالبية الممارسين لسلوك التفحيط هم من طلاب الصف الأول الثانوي، وأوضحت أن نسبة الطلاب الدارسين في دار الملاحظة تزداد على طلاب المدارس، كما بينت أن غالبية المفحطين هم من ذوي التحصيل الدراسي الضعيف. دراسة للرشود (٢٠٠٧) خرجت بعدد من النتائج منها: أن السرعة الزائدة أكثر العوامل تأثيرًا من وجهة نظر عينة الدراسة، وكشفت أن أغلب أفراد العينة تقع أعمارهم بين العشرين والثلاثين سنة، وتوصلت أيضًا إلى أن هنالك انخفاضًا في حالة الاستقرار الأسري بعد الحادث، وأن أكثر طبيعة الإصابات كانت في الأطراف السفلية. ومن زاوية، نجد دراسة كل من محمد الغامدي وسعيد الغامدي (٢٠٠٧) قد توصلت إلى أن أغلب السائقين لا يقومون بفحص المركبة بشكل منتظم، وعدد من السائقين لا يقومون بحمل رخصة القيادة، وثقافة السائقين مازالت دون المستوى المطلوب. كما توصلت إلى أن عددًا من السائقين يشغلون أنفسهم بعدد من المخالفات مثل التدخين، واستعمال الهاتف الجوال، والانشغال بالراديو، كذلك عدم استعمال حزام الأمان في أثناء القيادة مما يؤكد تدني

المخالفة	١٤٣٣ هـ	١٤٣٤ هـ
استعمال الهاتف المحمول في أثناء القيادة	١٤٢٥٠١	١٤٥٩٧٩
قيادة بدون رخصة	٨٩٣٦٥	١٨٧٨٢٣
تجاوز غير نظامي	١٠٤٤٩٥	١١٠١٢٥
قيادة بدون رخصة سير	٦٩١٢٣	٨٠٨٣١
عكس السير	٦٤٠١٦	٣٢٨٤٧
دوران غير نظامي	٦٤٠٢٠	٦٧٢٣٣
عدم وجود لوحات أو طمس أو تحريف		١٣٥١٥١
المجموع	٢٠٦٥٧٦٨	٢٤٩٦٦٣٩

المراجع: إدارة مرور منطقة الرياض ( آخر زيارة يوم الاثنين الموافق ٢٣/٧/١٤٣٦ هـ الساعة ١٢.٣٠ صباحا انظر الموقع:

(<http://www.rt.gov.sa/statistics.php?year=2>)

وبالرغم من أن الجدول وضح بعض المخالفات حسب النوع، ولكنه لم يبين الحجم الحقيقي للأضرار الناتجة عن التفحيط، ولكن بالرجوع لبعض معطيات

الحياة. لكن الوهيد (١٩٩٨) أكد أن القيم الاجتماعية الشائعة بين الشباب التي تؤثر في حوادث المرور تلخصت في مشكلات تنظيم الوقت، تبادل التحية من خلال المجاملة في أثناء السير، واعتبار السيارة رمزاً للمكانة، وأن هنالك قصوراً حول طبيعة المركبة والطريق، أيضاً إعطاء الأبناء صلاحيات القيادة، والالتكال على القدر وقصور الثقافة المرورية.

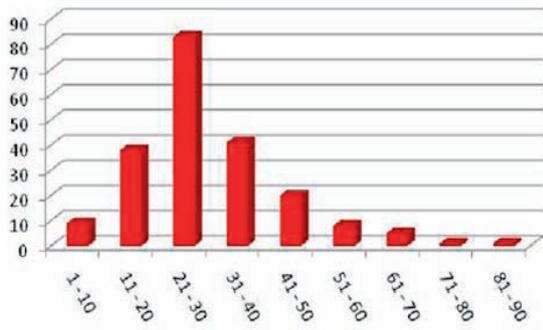
لمحة لبعض الإحصاءات والحوادث المرورية القاسية:

تشير بعض المخالفات المرورية للمدة ما بين ١٤٣٣ هـ إلى ١٤٣٤ هـ الصادرة من مرور الرياض حسب نمط المخالفة ونوعها التي تظهر لنا من الجدول رقم (١) الآتي:

المخالفة	١٤٣٣ هـ	١٤٣٤ هـ
السرعة داخل المدينة	٢٠٤٧٧٨	٢٢١٤٠٥
مخالفات أخرى يعاقب عليها النظام	٤٢٣٢٢٤	٤٣٦٠٣٢
عدم ربط حزام الأمان	٣٣٧٠٤٣	٤٢١٥٣٥
وقوف غير نظامي	٢٦٨٣٣٩	٢٩٨٨٧٦
قطع الإشارة	١٤٩٦٧٤	٢٠٥٩٥٣
التظليل	١٤٩١٩٠	١٥٢٨٤٩

البشري، إضافةً إلى قطع الإشارة وقيادة غير المؤهلين للقيادة واستعمال المركبات لغير ما أعدت له مثل التفحيط؛ وهذا ما تؤكدُه إحصاءات الشكل التالي رقم (٢) الذي يوضح أن الفئة العمرية من ١١ إلى ٤٠ سنة هم الأكثر نصيباً لضحايا الحوادث.

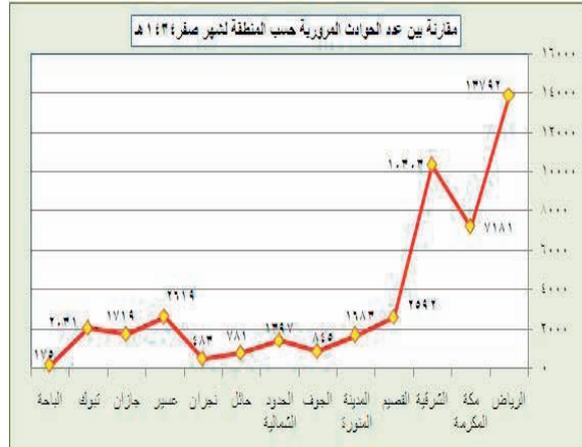
خطأ!



المرجع : إدارة مرور منطقة الرياض ( آخر زيارة يوم الاثنين الموافق ٢٣/٧/١٤٣٦ هـ الساعة ١٢.٣٠ صباحاً انظر الموقع <http://www.rt.gov.sa/statistics.php?year=1432>)

الشكل السابق يكشف لنا أن أغلب حوادث الوفيات طبقاً لمؤشر العمر كانت ما بين الفئة العمرية من ١١ إلى أقل من ٤٠ سنة، تعدد الأعلى مقارنة بمؤشرات الأعمار الأخرى؛ مما يفسر أن الشباب في هذه المراحل العمرية يمر بظروف اجتماعية قد تسهم في عملية احترافهم لنشاط التفحيط التي ينتج عنها كثيرٌ من الأضرار الفادحة. وقد سبقت الإشارة إلى ذلك في ما أورده الريميح (٢٠٠٧) الذي يرى أن التفحيط عبارة عن خليط بين المتعة والشهرة، وقد

الجدول نلاحظ بعض المؤشرات العامة التي نستدل منها على خطورة ظاهرة التفحيط التي تزيد سنة بعد الأخرى وبمقارنة عام ١٤٣٣ مع ١٤٣٤ نلاحظ ارتفاع ملحوظ لكل المخالفات حسب النوع. من جانب آخر، تؤكد لنا إحصاءات الإدارة العامة للمرور بالمملكة العربية السعودية عددًا من الحوادث المرورية لشهر واحد في مناطق المملكة في عام ١٤٣٤ هـ، التي قد لحقت الأضرار بالأفراد والممتلكات العامة والخاصة كما يتبين لنا من الشكل رقم (١) الآتي:

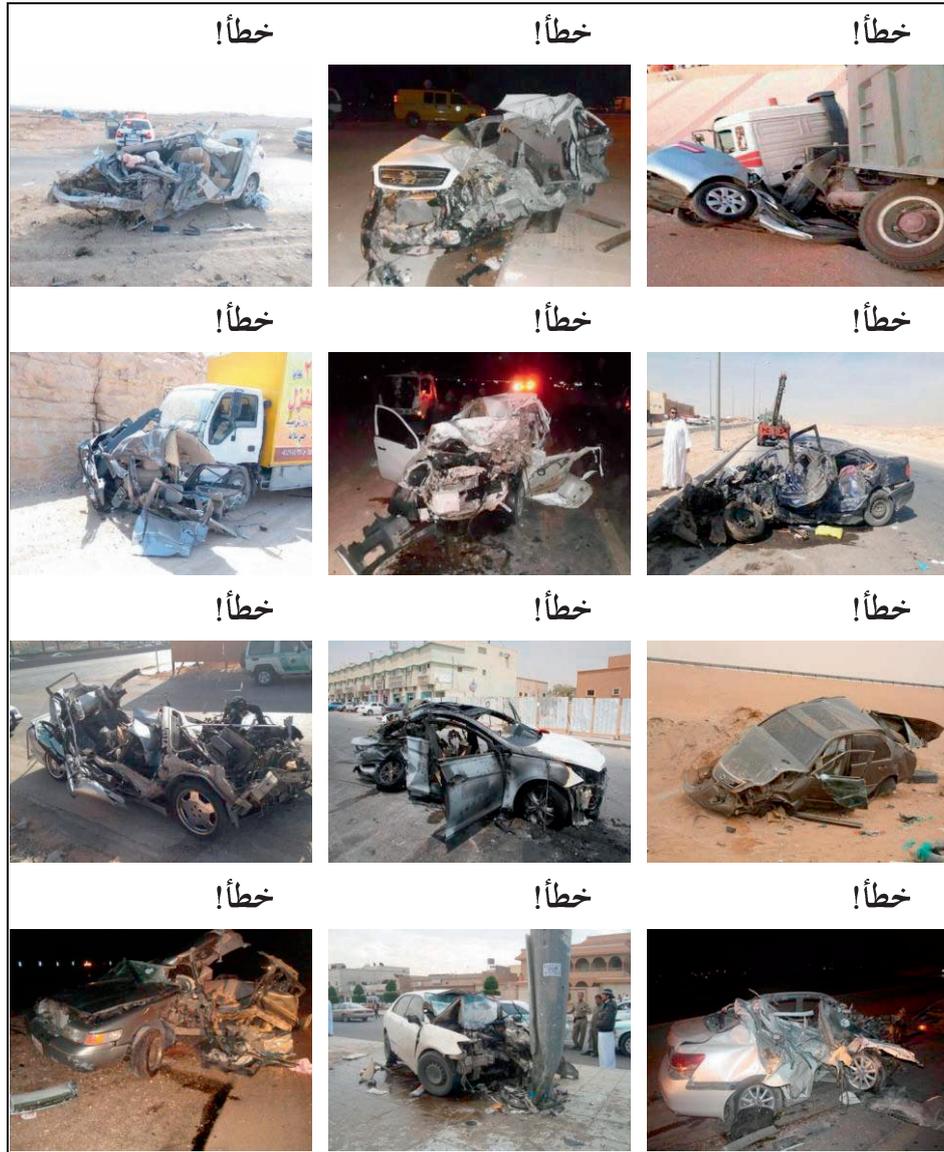


المرجع : إدارة مرور منطقة الرياض ( آخر زيارة يوم الاثنين الموافق ٢٣/٧/١٤٣٦ هـ الساعة ١٢.٣٠ صباحاً انظر الموقع <http://www.moi.gov.sa>)

فالشكل السابق يظهر لنا جلياً أن منطقة الرياض المستهدفة بالدراسة الحالية هي الأكثر نصيباً مقارنة بالمناطق الأخرى، تليها منطقة مكة المكرمة ثم المناطق الأخرى، التي تقع فيها الحوادث بسبب أخطاء العنصر

يكون ممارسة نشاط التفحيط رياضة كما يرى القاسية التي فقد على أثرها الكثيرون وأعيق الكثيرون المراهقون؛ لذلك ربما لا يكون للعمر تميز في هذا النشاط ، لكن يمكن عرض بعض صور الحوادث

من الأفراد ناتجة عن ممارسة التفحيط، كما يتبين من الصور الآتية:





المرجع : إدارة مرور منطقة الرياض ( آخر زيارة يوم الاثنين الموافق ٢٣/٧/١٤٣٦هـ الساعة ١٢.٢٦ صباحا انظر الموقع

<http://www.rt.gov.sa/accidents.php?do=viewaccident>

للمفحطين وأشكال التفحيط وأضراره؛ والبحث يختلف عن معظم الدراسات السابقة التي ركزت على بعض العوامل الاجتماعية في الحوادث المرورية، وارتكاب المخالفات المرورية، وارتفاع ظاهرة التفحيط، واكتشاف الثقافة المرورية وعلاقتها بحوادث السير، ومعرفة الرضا عن ظاهرة التفحيط، وأهم الخصائص الاجتماعية والنفسية لمرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية بين صغار السن، كذلك الدوافع النفسية والاجتماعية لحجم ظاهرة التفحيط، بالإضافة إلى وضع البرامج المهنية؛ لمواجهة الآثار الاجتماعية والنفسية للحوادث المرورية، وأخيراً معرفة القيم الاجتماعية وأثرها على مشكلة المرور. ولا يعني

تعد حوادث السيارات الناتجة عن التفحيط بوصفه نشاطاً شبايياً وما قد ينجم عنها من أضرار جسيمة على الفرد والمجتمع من أخطر الكوارث غير الطبيعية التي تهدد حياة الإنسان بوجه عام؛ وإن عدد الضحايا من الأرواح البريئة المصاحبة لهذه الممارسة الخطرة في تزايد (القحطاني، ١٤٣٥)

الباحث استفاد من الأدبيات السابقة حول الموضوع والمنهجية، إلا أن البحث الحالي يختلف فيما يتعلق بالموضوع تحديداً وطرق تطبيق الأداة والتحليل، ويتفق مع دراسة القحطاني (١٤٣٥) عن واقع نشاط التفحيط بمدينة الرياض بوصفه نشاطاً شبايياً خطراً فيما يتعلق بالخصائص الديموجرافية والاجتماعية

يكون البحث وصفيًا تحليليًا، لاسيما أن الباحث على دراية كافية بنشاط التفحيط، والمعلومات عنه كافية جدًا. والباحث لأسباب علمية خارجة عن إرادته لم يتمكن من الحصول على قوائم تحدد الإطار العام لمجتمع البحث Research Population لكي يعتمد عليها؛ كالقوائم أو السجلات أو البيانات أو الإحصاءات الرسمية التي ترصد ظاهرة التفحيط لدى الشباب بمدينة الرياض، لكي يتم تحديد إطار مجتمع الدراسة "المفحطين" تحديدًا دقيقًا وواضحًا؛ ولكي يتم على ضوءها الاختيار العشوائي للعينة؛ ولهذا فإن مجتمع البحث الحالي هم الشباب السعوديون الذين يمارسون نشاط التفحيط بالمركبات العامة، ويسكنون مدينة الرياض للأعوام " ١٤٣٥-١٤٣٦هـ"، وعممت عليهم النتائج بوصفهم مجتمعًا صغيرًا، ضمن مدن المجتمع السعودي. وقد قسم مجتمع البحث إلى خمسة مواقع يوجد فيها المفحطون بصفة مستمرة، خصوصًا في وقت العطل الأسبوعية، كالشرق، والغرب، والوسط، والجنوب، والشمال. وقد قام الباحث و(١٢) طالبًا من طلاب الدراسات العليا كملاحظين للظاهرة والأضرار الناتجة عنها

١. أثناء التدريب على أدوات جمع البيانات لمادة طرق مناهج البحث الاجتماعي، التي يقوم بتدريسها الباحث من جانب نظري وتطبيقي ضمن مواد برنامج الدراسات العليا.

الاختلاف قصورًا في الدراسات السابقة ولا يقلل من قيمتها، بل قد أسهمت نتائجها في تنوير الباحث للخروج في بحثه بهذه الصورة وبناء الأسئلة الآتية:  
تساؤلات البحث:

البحث محاولة علمية للإجابة عن التساؤل الرئيس الذي سبق ذكره سابقًا في مشكلة الدراسة واندرج تحته جملة من الأسئلة الفرعية الآتية:

- ١- ما الخصائص الوصفية الديموغرافية للمفحط والأضرار الناتجة عن التفحيط؟
  - ٢- هل يوجد علاقات ارتباطية بين متغيرات الخصائص الديموغرافية للمفحطين والأضرار الناتجة عن التفحيط؟
  - ٣- ما مدى تأثير متغيرات الخصائص الديموغرافية للمفحطين على الأضرار الناتجة عن التفحيط؟
- الإجراءات المنهجية للبحث:

البحث الحالي كما سبق أن أشرت إليه، هو محاولة متواضعة للتعرف على الأضرار الناتجة عن التفحيط وبعض الخصائص الديموغرافية المرتبطة به؛ ولتحقيق هذا الهدف، اتبع الباحث منهج المسح الاجتماعي باعتباره الأكثر ملاءمة للوصول إلى استنتاج علمي يساعد في فهم المشكلة والقضايا التي تحتاج إلى تفسير أعمق مما جعل استعمال هذا المنهج أمرًا ضروريًا.

وانطلاقًا من طبيعة البحث التي تكمن في معرفة الأضرار الناتجة عن التفحيط، وجد أنه من المناسب أن

التفحيط، التي من خلالها تُحقَّق من نشاطات الشباب المتهورين، عندما يُعبَّرُون عن أنفسهم في مختلف المواقف عن طريق المشاهدة الحسية والعقلية عند رصد وقائع هذا النشاط الخطر. ومبررات استعمال هذه الأداة هو زيادة مقاومة المبحوثين " المفحطين " في الوهلة الأولى، عندما أراد الباحث توقيفهم لغرض توجيه الأسئلة لهم، خصوصاً أن المفحطين ممارسي هذا النشاط لا يمكن أن يقفوا لأحد، بسبب حساسية موضوع البحث وخصوصيته، ومن ناحية أخرى، حساسية الشباب المفحطين عند التعرف عليهم وهم يمارسون هذا النشاط الذي يعد مخالفة للأنظمة المرورية ورغبة منهم في إخفاء أسماؤهم؛ لعدم شرعية وقانونية هذا النشاط، ويدلوا بما لديهم، فالتفحيط مسألة حساسة للغاية لديهم لما يترتب عليها من أضرار بالآخرين على الرغم من أنها من وجهة نظرهم متعة؛ لذلك استعملت هذه الأداة؛ لكثرة ملاءمتها لملاحظة السلوك وهم منخرطون في ممارسة نشاطهم. أيضاً خطر التفحيط على الملاحظين، مما جعل الباحث يستبعد الملاحظة بالمشاركة كلياً بمرحلة ثانية، صممت أداة الملاحظة بصورة ملائمة، وأخضعت للضبط العلمي على أساس خمسة عناصر رئيسية، اتضحت من الملاحظات الأولية التي على أساسها بنيت هذه الأداة؛ لرصد المشاهدات المتكررة للظاهرة. بعض الأدوات الأخرى استعملت؛ لكي تعين على دقة الملاحظة مثل

بجمع عدد (٣٦٧٣) ملاحظة كمشاهدات، لكي يخرج من دائرة التحيز الذي قد يصاحب العينات غير الاحتمالية، ومبررات اختيار هذا الأسلوب للعينات أنها ترتبط بالعينات غير الاحتمالية، التي لا يتم اللجوء إليها إلا عند عدم اكتمال متطلبات العينات الاحتمالية مجتمعة؛ لذا اتجه الباحث للعينات العشوائية لغرض تحقيق شروط العينات الاحتمالية، وقد اختار نسبة ١٠٪ للحصول على عينة عشوائية قوامها (٣٦٧) مفحطاً بطريقة القرعة، وقد تم ترقيم كل نماذج الملاحظات من ١ إلى ٣٦٧٣، ووضعت الأرقام في صندوق، وسحبت الأرقام حتى تم الوصول للعدد المناسب للعينات المحدد بالنسبة السابقة ١٠٪، مع إهمال عدد ٧ نماذج للملاحظات لعدم استيفائها الشروط، وصلت العينة لهذه الدراسة (٣٦٠) مشاهدة. (انظر الجدول ٢ الفقرة ٤ متغير مواقع التفحيط). لذلك ارتبط إطار مجتمع البحث الحالي حسب المنهج المتبع على التحديد السليم؛ لضمان أكبر قدر ممكن من ملاحظة الشباب المفحطين. ولهذا فإنَّ مجتمع البحث إجرائياً تميز بتحديد حدوده الجغرافية، والزمنية، والبشرية، التي جعلت الباحث على دراية كاملة بمفرداته. بالنسبة لأداة البحث، استعمل الباحث الملاحظة دون مشاركة " Non-participation Observation " لجمع المعلومات عن نشاط التفحيط من خلال مشاهدة السلوك كما هو واقع في ميدان

للملاحظات "كدمار كامل، قوي ، متوسط ، ضعيف". أما فيما يتعلق بصدق الأداة، فقد عُرِضت على عدد من المحكمين من أعضاء هيئة التدريس بقسم الاجتماع والخدمة الاجتماعية بالجامعة لمعرفة آرائهم التي على ضوءها أُجريت التعديلات المقترحة. أما صدق الاتساق الداخلي للأداة فقد طُبِّقَتْ ميدانيًا على عينة لأكثر ٣٤ مشاهدة للتفحيط، وتم حساب معامل الارتباط بيرسون؛ وذلك لمعرفة صدق الاتساق الداخلي بين درجة كل عبارة من عبارات الأداة بالدرجة الكلية للمحور المتمية إليه، كما يتضح من الجدول الآتي:

المذكرات التفصيلية التي يدون فيها الباحث والملاحظون مواقف الملاحظة، وقد حرص الباحث على اتباع بعض الخطوات التي ينبغي أن يسير عليها الملاحظون مع الباحث كتعريفهم بمشكلة البحث وأهدافها وتدريبهم على كيفية تسجيل الملاحظات وتدوينها لتقليل احتمالات الخطأ، نتيجة للتحيز أو النسيان مع مراعاة الجوانب والمسائل الأخلاقية واحترام كرامة المبحوثين فلم تخترق أي خصوصية لأي شخص. وقد استعمل الشكل المغلق لأداة الملاحظة الذي يحدد على ضوءه الإجابات المحتملة لكل فقرة بواسطة مقياس التدرج الرباعي

الجدول رقم (٢). يوضح معاملات ارتباط بيرسون لعبارات الأضرار الناتجة عن التفحيط وكذلك الثبات العام للأداة.

العبارة	قيمة معامل الارتباط
١. الأضرار بالأرواح	.738**
٢. الأضرار بالمتلكات العامة	.712**
٣. الأضرار بالركبة (السيارة)	.934**
٤. الأضرار بالمشجعين (الجمهور)	.712**

\*\* دال عند مستوى الدلالة ٠.٠١

Cronbach's Alpha is.826 N of Items 4 Reliability Statistics of

التفحيط، مما يدل على صدق اتساقها الداخلي. وقد تم التأكد من ثبات الأداة، وتم حساب معامل ثباتها باستعمال "معادلة ألفا كرونباخ" (Cronbach's Alpha) للاتساق الداخلي، واتضح أن معامل الثبات العام

يتضح من الجدول رقم (٢) أن جميع معاملات الارتباط دالة إحصائيًا عند مستوى (٠.٠١)، مما يشير للاتساق الداخلي بين قيم معاملات الارتباط لكل عبارة من العبارات، مع ما تقيسها للأضرار الناتجة عن

للأداة كان مرتفعاً؛ إذ وصل. 826 وهذا يدل على أن الأداة تتمتع بدرجة عالية من الثبات؛ إذ اعتمد عليها في التطبيق الميداني لجمع البيانات، وروعي فيها القضايا الأخلاقية مع الملاحظين أيضاً. أما أسلوب تحليل البيانات الإحصائي، فقد استعمل أساليب إحصائية مناسبة عن طريق برنامج الحزم الإحصائية للعلوم الاجتماعية (SPSS)؛ إذ استعمل معامل ارتباط بيرسون "Pearson's"؛ للتحقق من طبيعة الارتباط بين عبارات الأضرار الناتجة عن التفحيط. كذلك استعمل "معادلة ألفا كرونباخ" (Cronbach's Alpha) للتأكد من ثبات أداة الدراسة. وفي مرحلة التحليل للبيانات

استعملت معاملات ارتباط بيرسون Pearson Correlation لغرض معرفة مدى ارتباط متغيرات الخصائص الديموغرافية بالأضرار الناتجة عن التفحيط. أيضاً استعين بأسلوب اختبار "تحليل التباين الأحادي" (One Way ANOVA) لمعرفة مدى تأثير الخصائص الديموغرافية على الأضرار الناتجة عن التفحيط، كما استعمل اختبار شيفيه "Scheffe" لتحديد التأثيرات لصالح أي من المتغيرات. إضافة إلى اختبار "تحليل التباين الثنائي" (Two Way ANOVA) لمعرفة ما مدى تأثير بعض الخصائص الديموغرافية على الأضرار الناتجة عن التفحيط.

## نتائج البحث

### أولاً: نتائج البحث الوصفي:

الجدول رقم (٣). يوضح رصد الملاحظات اليومية لمشاهدة المفحط حسب الخصائص الديموغرافية وأشكال التفحيط والأضرار الناتجة عنه

#### ١ - خصائص المفحط

متغير العمر المتوقع	ت	%	متغير المظهر الخارجي	ت	%	متغير قيادة المركبة	ت	%
أقل من ١٥ سنة	٤٧	١٣.١	متلطم / متلثم	233	64.7	شخص بمفرده	58	16.1
ما بين ١٥ إلى قل من ٢٠	١٥٦	٤٣.٣	مكشوف الرأس	96	26.7	بصحبة آخر /	302	83.9
ما بين 20 إلى قل من 25	١٠٧	٢٩.٧	/ مكدش	31	8.6	آخريين	360	100.0
ما بين ٢٥ إلى قل من 30	٤٤	١٢.٢	لبس رياضي / فرنجي	360	100.0	المجموع		
ما بين ٣٠ إلى أكثر من 35	٦	١.٧	المجموع					
المجموع	٣٦٠	١٠٠.٠						

## ٢- خصائص الوقت

متغير الأيام	ت	%	متغير الوقت	ت	%
الأحد	27	7.5	ليل	119	33.1
الاثنين	34	9.4	منتصف الليل	115	31.9
الثلاثاء	22	6.1	نهار	83	23.1
الأربعاء	12	3.3	منتصف النهار	43	11.9
الخميس	94	26.1	المجموع	360	100.0
الجمعة	139	38.6			
السبت	32	8.9			
المجموع	360	100.0			

## ٣- خصائص المركبة

متغير الزجاج	ت	%	متغير حالة المسجل	ت	%
مظلمة	198	55.0	يشتغل	241	66.9
دون تظليل	162	45.0	مطفى	119	33.1
المجموع	360	100.0	المجموع	360	100.0
متغير اللون	ت	%	متغير الدافع الرباعي	ت	%
أبيض	173	48.1	أمامي	257	71.4
أحمر	25	6.9	خلفي	65	18.1
أسود	78	21.7	المجموع	38	10.6
أخضر	13	3.6		360	100.0
آخر يذكر	71	19.7			
المجموع	360	100.0			

## ٤- أشكال و مواقع التفحيط

متغير متغير الأشكال	ت	%	متغير المواقع	ت	%
الدرفتة	43	11.9	شرق الرياض	148	41.1
الهجولة	21	5.8	غرب الرياض	86	23.9
التفجير "التخميس"	19	5.3	وسط الرياض	13	3.6
عقدة "سفتي"	14	3.9	شمال الرياض	88	24.4
تنطيل	52	14.4	جنوب الرياض	25	6.9
تطويق	14	3.9	المجموع	360	100.0
كل ما ذكر	197	54.7			
المجموع	360	100.0			

## ٥- الأضرار الناتجة عن التفحيط

المجموع	دمار كامل	قوية	متوسطة	ضعيفة	مستوى القياس	نوع الضرر
360	25	40	35	260	التكرار	أولاً: أضرار بالأرواح
100.0	6.9	11.1	9.7	72.2	النسبة٪	
360	15	52	84	209	التكرار	ثانياً: أضرار بالمتلكات العامة
100.0	4.2	14.4	23.3	58.1	النسبة٪	
360	32	95	100	133	التكرار	ثالثاً: أضرار بالمركبة (السيارة)
100.0	8.9	26.4	27.8	36.9	النسبة٪	
360	23	32	31	274	التكرار	رابعاً: أضرار بالمشجعين (الجمهور)
100.0	6.4	8.9	8.6	76.1	النسبة٪	

بنسبة وصلت ٣٣.١٪، يليها التفحيط بمتصف الليل.

كما أظهرت نتائج الجدول (٣/٣) حسب الرصد اليومي للملاحظات المشاهدة لخصائص المركبة أن أكثر الملاحظات المشاهدة تكررًا هو أن زجاج المركبة كان في حالة التظليل بنسبة ٥٥٪، وكانت حالة مسجل المركبة يعمل بصوت عال وصلت نسبته ٦٦.٩٪، وصوت محرك المركبة عال بنسبة كانت ٥٨.١٪، واللون الأبيض كان الأكثر ملاحظة بنسبة وصلت ٤٨.١٪، ونوع المركبة الأكثر ممارسة للتفحيط الياباني بنسبة وصلت ٧١.٤٪، وكان الأكثر تكررًا ملاحظة الدافع الخلفي للمركبة بنسبة كانت ٥٨.١٪.

أيضًا يتضح من معطيات الجدول رقم (٤/٣) حسب الرصد اليومي للملاحظات المشاهدة لأشكال وموقع التفحيط أن كل ماذكر لأشكال وأنواع

يتضح من معطيات الجدول رقم (١/٣) حسب الرصد اليومي للملاحظات المشاهدة للمفحط في أثناء عملية التفحيط، أن الفئة العمرية المتوقعة للمفحط كانت ما بين (١٥ إلى ٢٠ سنة) التي تعد الأكثر تكررًا، بنسبة وصلت ٤٣.٣٪، تليها الفئة العمرية ما بين (٢٠ إلى ٢٥ سنة). في حين، لوحظ أن متغير المظهر الخارجي للمفحط الأكثر تكررًا كان "المتلطم/المتلثم" بنسبة وصلت ٦٤.٧٪ من إجمالي عدد الملاحظات، يليها "مكشوف الرأس/مكشوف الرأس" كما لوحظ أن قيادة المركبة "بصحبة آخر/آخرين" كانت هي الأكثر ملاحظة، إذ مثلت مانسبته ٨٣.٩٪.

كما تبين من الجدول (٢/٣) حسب الرصد اليومي للملاحظات المشاهدة للوقت المناسب للمفحط أن يوم الجمعة كان الأكثر تكررًا بنسبة وصلت ٣٨.٦٪، يليها يوم الخميس، وفي أثناء الليل كانت أيضًا الأكثر

التفحيط كان الأعلى تكراراً بنسبة وصلت ٥٤.٧٪، يليها التنظيل، ثم الدرقة ( انظر أشكال التفحيط في الجدول فقرة ١/٤)، كما تبين أن أكثر مواقع التفحيط تكراراً للملاحظة المشاهدة هو موقع تفحيط شرق الرياض بنسبة وصلت ٤١.١٪. أما بالنسبة للملاحظات المتكررة للأضرار الناتجة عن التفحيط في الجدول (٥/٣) حسب الرصد اليومي، فقد تبين أن هناك أضراراً لحقت بالأرواح، والممتلكات، والمركبات والجمهور تراوحت ما بين مستوى القياس القوي والمتوسط. وفي محاولة للباحث لمعرفة عما إذا كان هناك علاقات ارتباطية بين الخصائص الديموغرافية للمفحطين والأضرار الناتجة عن ممارسة التفحيط، بوصفها متغيرات مهمة تؤدي دوراً بارزاً في الأضرار الناتجة عن التفحيط، فقد تطلب البحث القيام بإجراء اختبار لمصفوفة الارتباط "Pearson Correlation" لتحقق من ذلك كما يتضح من الجدول الآتي:

### ثانياً: نتائج الارتباط بين متغيرات الخصائص الديموغرافية للمفحط والأضرار الناتجة عن التفحيط

الجدول رقم (٤) يوضح مصفوفة الارتباط "Pearson Correlation" للخصائص الديموغرافية والأضرار الناتجة عن التفحيط

	العمر	أضرار أشكال موقع الدافع لون نوع صوت حالة زجاج قيادة	التفحيط التفحيط التفحيط التفحيط الرابعي المركبة المحرك المسجل المركبة المركبة اليوم الوقت المظهر المتوقع		
العمر	P. C	1			
التوقع	Sig. (2-tailed)				
	N	360			
المظهر	P. C	.052	1		
	Sig. (2-tailed)	.327			
	N	360	360		
الوقت	P. C	-.170**	-.051	1	
	Sig. (2-tailed)	.001	.337		
	N	360	360	360	
اليوم	P. C	.097	-.104*	-.090	1
	Sig. (2-tailed)	.067	.048	.087	
	N	360	360	360	360



## تابع الجدول رقم (٤)

		أضرار أشكال موقع الدافع لون نوع صوت حالة زجاج قيادة												
		التفحيط التفحيط التفحيط الرباعي المركبة المركبة المحرك المسجل المركبة المركبة اليوم الوقت المظهر المتوقع												
أشكال	P. C	.043	-.263**	.012	-.006-	.168**	-.017-	-.192**	.035	-.069-	-.060-	-.342**	-.022-	1
التفحيط	Sig.	(2-.412	.000	.815	.909	.001	.746	.000	.510	.190	.254	.000	.677	
	tailed)													
	N	360	360	360	360	360	360	360	360	360	360	360	360	360
أضرار	P. C	-.067-	-.233**	.031	.119*	-.033-	-.205**	-.211**	-.111**	-.049-	-.022-	-.141**	-.211**	.107*
التفحيط	Sig.	(2-.205	.000	.562	.024	.534	.000	.000	.035	.352	.682	.007	.000	.042
	tailed)													
	N	360	360	360	360	360	360	360	360	360	360	360	360	360

\* دالة إحصائية عند مستوى عند مستوى  $\alpha = 0.01$ \*\* دالة إحصائية عند مستوى عند مستوى  $\alpha = 0.05$ 

\*\* Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

\* Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

- P. C it means Pearson Correlation

- N is a sample total

وجود ارتباط بين اليوم المناسب للمفحط والأضرار الناتجة عن التفحيط، مما يعني أنه كلما زاد النشاط اليومي خلال عطلة نهاية الأسبوع ازدادت الأضرار الناتجة عن التفحيط. كما وصلت أيضًا قيمة ارتباط معامل بيرسون (\*\*-0.205-)، التي تؤكد وجود ارتباط قوي جدا بين حالة زجاج المركبة المظلمة للمفحط والأضرار الناتجة عن التفحيط؛ أي إنه كلما ارتفعت نسبة التظليل لزجاج المركبة، كلما ازداد الضرر المصاحب للتفحيط. إضافة إلى قيمة ارتباط معامل بيرسون (\*\*-0.211-)، التي تشير لوجود ارتباط قوي جدا بين حالة مسجل المركبة العالي والأضرار الناتجة

يتضح من نتائج الجدول رقم (٤) الذي يبين لنا مصفوفة الارتباط "Pearson Correlation" بين الخصائص الديموغرافية للمفحط والأضرار الناتجة عن التفحيط، أن هناك ارتباطات ذات دلالات إحصائية، إذ وصلت قيمة ارتباط معامل بيرسون (-0.233\*\*)، مما يدل على وجود ارتباط قوي جدا بين المظهر الخارجي للمفحط والأضرار الناتجة عن التفحيط؛ أي إنه كلما انشغل المفحط بعملية التلطم لإخفاء مظهره الخارجي زاد الضرر نتيجة انشغاله وإهماله للمركبة، ومن ثمَّ يزداد الضرر. كما وصلت قيمة ارتباط معامل بيرسون (\*0.119) مما تؤكد على

الناتجة عنه؛ أي كلما تعددت مواقع التفحيط في شرق وشمال وغرب الرياض كلما كثرت الحوادث والأضرار الناتجة عنها. أمّا بالنسبة لأشكال التفحيط الممارس فقد وصلت قيمة ارتباط معامل بيرسون (\*107). وتؤكد على وجود ارتباط قوي جدا بين أشكال التفحيط الممارس والأضرار الناتجة عنه؛ أي كلما ازداد التفنن والتكتيك في أشكال وأنواع التفحيط، كلما كثرت الحوادث والأضرار الناتجة عنها في الأرواح والممتلكات والمركبات والجمهور المشجع للتفحيط. ولضرورة معرفة الآثار المترتبة على الخصائص الديموغرافية للمفحطين والأضرار الناتجة عن التفحيط بالمركبات، استخدم تحليل التباين الأحادي "One Way Anova" لمعرفة هذه التأثيرات كما يظهر لنا من نتائج الجدول الآتي:

عن التفحيط؛ أي كلما ارتفع صوت المسجل زادت الأضرار الناتجة عن التفحيط المصاحبة للضجيج. أضف إلى ذلك صوت محرك المركبة، الذي وصلت فيه قيمة ارتباط معامل بيرسون (\*-111). والتي تؤكد على وجود ارتباط بين صوت محرك المركبة العالي والأضرار الناتجة عن التفحيط؛ أي كلما ارتفع صوت المحرك للمركبة زادت الأضرار الناتجة عن التفحيط المصاحبة للضجيج أيضاً. كما وصلت قيمة ارتباط معامل بيرسون (\*-141). التي تؤكد على وجود ارتباط قوي جدا بين الدفع الرباعي للمركبة والأضرار الناتجة عنه؛ أي كلما كان الدافع خلفياً أو رباعياً ازدادت الحوادث والأضرار الناتجة عن التفحيط. كما أظهرت نتائج الجدول لمواقع التفحيط أن قيمة ارتباط معامل بيرسون وصلت (\*-211)؛ وتؤكد على وجود ارتباط قوي جدا بين مواقع التفحيط بمنطقة الرياض والأضرار

### ثالثاً: نتائج آثار الخصائص الديموغرافية للمفحطين على الأضرار الناتجة عن التفحيط

الجدول رقم (٥). يوضح نتائج تحليل التباين الأحادي "One Way Anova" لمعرفة تأثيرات الخصائص الديموغرافية للمفحطين على الأضرار الناتجة عن التفحيط بالمركبات.

عدد المتغيرات	الخصائص	مصدر التباين Sum of Squares	مجموع المربعات Sum of Squares	درجة الحرية df	متوسط المربعات Mean Square	قيمة أف F-Value	مستوى الدلالة Sig.- level
١	العمر المتوقع للمفحط في أثناء عملية التفحيط	بين المجموعات	46.262	4	11.566	1.252	.289
		داخل المجموعات	3278.935	355	9.236		
		المجموع	3325.197	359			

تابع الجدول رقم (٥).

مستوى الدلالة Sig.- level	قيمة أف F-Value	متوسط المربعات Mean Square	درجة الحرية df	مجموع المربعات Sum of Squares	مصدر التباين Sum of Squares	الخصائص	عدد المتغيرات
.000	11.837	103.393	2	206.785	بين المجموعات	المظهر الخارجي للمفحط في أثناء عملية التفحيط	٢
		8.735	357	3118.412	داخل المجموعات		
			359	3325.197	المجموع		
.534	.388	3.602	1	3.602	بين المجموعات	قيادة المركبة في أثناء عملية التفحيط	٣
		9.278	358	3321.595	داخل المجموعات		
			359	3325.197	المجموع		
.196	1.573	14.503	3	43.509	بين المجموعات	الوقت المناسب للتفحيط	٤
		9.218	356	3281.689	داخل المجموعات		
			359	3325.197	المجموع		
.079	1.903	17.369	6	104.212	بين المجموعات	اليوم المناسب للتفحيط	٥
		9.125	353	3220.986	داخل المجموعات		
			359	3325.197	المجموع		
.000	15.783	140.409	1	140.409	بين المجموعات	حالة زجاج المركبة في أثناء عملية التفحيط	٦
		8.896	358	3184.788	داخل المجموعات		
			359	3325.197	المجموع		
.000	16.692	148.130	1	148.130	بين المجموعات	حالة مسجل المركبة في أثناء عملية التفحيط	٧
		8.874	358	3177.067	داخل المجموعات		
			359	3325.197	المجموع		
.035	4.495	41.230	1	41.230	بين المجموعات	صوت محرك المركبة في أثناء عملية التفحيط	٨
		9.173	358	3283.968	داخل المجموعات		
			359	3325.197	المجموع		
.007	4.979	45.117	2	90.235	بين المجموعات	نوع المركبة في أثناء عملية التفحيط	٩
		9.062	357	3234.962	داخل المجموعات		
			359	3325.197	المجموع		
.203	1.496	13.780	4	55.121	بين المجموعات	لون المركبة في أثناء عملية التفحيط	١٠
		9.211	355	3270.076	داخل المجموعات		
			359	3325.197	المجموع		
.007	7.260	66.095	1	66.095	بين المجموعات	الدفع الرباعي للمركبة في أثناء عملية التفحيط	١١
		9.104	358	3259.102	داخل المجموعات		
			359	3325.197	المجموع		

تابع الجدول رقم (٥).

مستوى الدلالة Sig.- level	قيمة أف F-Value	متوسط المربعات Mean Square	درجة الحرية df	مجموع المربعات Sum of Squares	مصدر التباين Sum of Squares	الخصائص	عدد المتغيرات
.000	6.303	55.122	4	220.487	بين المجموعات	منطقة أو موقع التفحيط	١٢
		8.746	355	3104.711	داخل المجموعات		
			359	3325.197	المجموع		
.000	5.665	48.676	6	292.058	بين المجموعات	أنواع أو أشكال التفحيط الممارس	١٣
		8.592	353	3033.139	داخل المجموعات		
			359	3325.197	المجموع		

\*\*. Correlation is significant at the 0.01 level ).

\*. دالة إحصائية عند مستوى عند مستوى 0.01 (α = 0.01)

(2-tailed)

\*. Correlation is significant at the 0.05 level

\*. دالة إحصائية عند مستوى عند مستوى 0.05 (α = 0.05)

(2-tailed)

مسبقاً. بينما تشير النتائج من جانب آخر عن وجود تأثيرات ذات دلالات إحصائية بين الخصائص الديموغرافية للمفحط والأضرار الناتجة عن التفحيط وفقاً للمتغيرات الديموغرافية " المظهر الخارجي للمفحط، حالة زجاج المركبة في أثناء عملية التفحيط، اليوم المناسب للتفحيط، حالة مسجل المركبة في أثناء عملية التفحيط، صوت محرك المركبة في أثناء عملية التفحيط، نوع المركبة، الدفع الرباعي للمركبة، موقع التفحيط، وأشكال التفحيط الممارس"، إذ تراوحت قيم F.Value ما بين (٤.٤٩٥ إلى ١٦.٦٩٢) وهي موافقة لمستوى الدلالة الإحصائية المطلوبة. ولتحديد مصادر تلك التأثيرات للأضرار الناتجة عن التفحيط

بالنظر إلى نتائج الجدول رقم (٥) والذي تكشف نتائجه تحليل التباين الأحادي "One Way Anova"، لغرض معرفة مدى تأثيرات الخصائص الديموغرافية للمفحطين على الأضرار الناتجة عن التفحيط بالمركبات؛ تبين حسب مخرجاته عدم وجود تأثيرات ذات دلالات إحصائية بين الخصائص الديموغرافية للمفحط والأضرار الناتجة عن التفحيط، طبقاً للمتغيرات الديموغرافية " العمر المتوقع للمفحط، قيادة المركبة في أثناء عملية التفحيط، الوقت المناسب للتفحيط، ولون المركبة في أثناء عملية التفحيط"، إذ تراوحت قيم F.Value ما بين (1.573 إلى 388) وهي أصغر من مستوى الدلالة الإحصائية المشار إليها

٣. ( انظر ٢، ٥، ٦، ٧، ٨، ٩، ١١، ١٢، و١٣).

٢. ( انظر ١، ٣، ٤، و١٠).

وفق مخرجات النتائج الإحصائية للمتغيرات السابقة، بواسطة اختبار شفية Scheffe لمعرفة بالضبط مصدر طبقاً لمخرجات نتائج اختبارات المقارنات المتعددة Post Hoc Test بأسلوب Multiple Comparisons الجداول الآتية ما يلي:

الجدول رقم (٦). يوضح المقارنات المتعددة Multiple Comparisons بواسطة اختبار Scheffe لتحديد تأثير الضرر الناتج عن التفحيط وفقاً لمتغير المظهر الخارجي للمفحط.

المجموعات المقارنة Groups	ن N	المتوسط الحسابي Mean	الانحراف المعياري Std.	مستوى الدلالة Sig.
(١). متلطم X (٢). مكشوف الرأس	360	1.55347*	.35844	.000
(١). متلطم X (٣). لبس رياضي		1.68116*	.56504	.013
(٢). مشكوف الرأس X (١). متلطم	360	1.55347*	.35844	.000
(٢). مشكوف الرأس X (٣). لبس رياضي		.12769	.61055	.978
(٣). لبس رياضي X (١). متلطم	360	-1.68116*	.56504	.013
(٣). لبس رياضي X (٣). مشكوف الرأس		-.12769-	.61055	.978

مكشوف، ولبس رياضي، لصالح المفحط الذي يظهر لبسه رياضي.

وبالرجوع للجدول رقم (٧) الذي يوضح المقارنات المتعددة Multiple Comparisons بواسطة اختبار Scheffe لتحديد تأثير الضرر، وفقاً لمتغير نوع المركبة كان على النحو الآتي:

وقد كشفت نتائج الجدول رقم (٦) الذي يظهر المقارنات المتعددة Multiple Comparisons بواسطة اختبار Scheffe أن مصدر التأثير للأضرار الناتجة عن التفحيط، حسب متغير المظهر الخارجي للمفحط ذو دلالة إحصائية، إذ تشير نتائج اختبار "شفية" أن هناك تأثيراً معنوياً ذا دلالة إحصائية بين المظهر الخارجي للمفحط متلطم / متلثم، ومكشوف الرأس /

المجموعات المقارنة Groups	ن N	المتوسط الحسابي Mean	الانحراف المعياري Std.	مستوى الدلالة Sig.
(١). ياباني X (٢). أمريكي	360	1.26046*	.41793	.011
(١). ياباني X (٣). ألماني		-.22496-	.52318	.912
(٢). أمريكي X (١). ياباني	360	-1.26046*	.41793	.011
(٢). أمريكي X (٣). ألماني		-1.48543-	.61471	.055
(٣). ألماني X (١). ياباني	360	.22496	.52318	.912
(٣). ألماني X (٢). أمريكي		1.48543	.61471	.055

كما اتضح من نتائج الجدول رقم (٧) الذي يظهر المقارنات المتعددة Multiple Comparisons بواسطة اختبار Scheffe أن مصدر التأثير للأضرار الناتجة عن التفحيط، طبقاً لمتغير نوع مركبة المفحط ذو دلالة إحصائية، وأن هناك تأثيراً معنوياً بين نوع المركبة الياباني، ونوع المركبة الأمريكي، والألماني، لصالح نوع المركبة الأمريكي. أما الجدول رقم (٨) فيوضح المقارنات المتعددة Multiple Comparisons بواسطة اختبار Scheffe لتحديد تأثير الضرر الناتج عن التفحيط وفقاً لمتغير موقع التفحيط كما يلي:

مستوى الدلالة P.Value	الانحراف المعياري Std. Deviation	المتوسط الحسابي Mean	ن N	مجموعات المقارنة Groups
.976	.40098	-.27671-	360	شرق X غرب
.071	.85547	2.52651	360	X وسط
.054	.39809	1.22144	360	X شمال
.152	.63947	1.66189	360	X جنوب
.976	.40098	.27671	360	X شرق غرب
.040	.88002	2.80322*	360	X وسط
.026	.44842	1.49815*	360	X شمال
.083	.67195	1.93860	360	X جنوب
.071	.85547	-2.52651-	360	X شرق وسط
.040	.88002	-2.80322*-	360	X غرب
.698	.87871	-1.30507-	360	X شمال
.947	1.01122	-.86462-	360	X جنوب
.054	.39809	-1.22144-	360	X شرق شمال
.026	.44842	-1.49815*-	360	X غرب
.698	.87871	1.30507	360	X وسط
.980	.67023	.44045	360	X جنوب
.152	.63947	-1.66189-	360	X شرق جنوب
.083	.67195	-1.93860-	360	X غرب
.947	1.01122	.86462	360	X وسط
.980	.67023	-.44045-	360	X شمال

وبناء على نتائج الجدول رقم (٨) الذي يوضح المقارنات المتعددة Multiple Comparisons بواسطة اختبار Scheffe أنّ مصدر التأثير للأضرار الناتجة عن التفحيط طبقاً لمتغير موقع التفحيط ذو دلالة إحصائية، وأنّ هناك تأثيراً معنوياً بين موقع التفحيط في شمال، ووسط، وغرب مدينة الرياض، لصالح موقع التفحيط في وسط مدينة الرياض.

الجدول رقم (٩). يوضح المقارنات المتعددة Multiple Comparisons بواسطة اختبار Scheffe لتحديد تأثير الضرر الناتج عن التفحيط وفقاً لمتغير أشكال التفحيط.

مستوى الدلالة P.Value	الانحراف المعياري Std.	المتوسط الحسابي Mean	العينة N	مجموعات المقارنة Groups
.001	.78038	-3.71982*	360	X الهجولة
.572	.80750	-1.76744-	360	X التفجير (التخميس)
.433	.90198	-2.19601-	360	X عقدة (سفتي)
.999	.60421	-.38283-	360	X تنطيل
.968	.90198	-1.05316-	360	X تطويف
.044	.49340	-1.78775*	360	X كل ماذكر
.001	.78038	3.71982*	360	X الدرفتة
.620	.92812	1.95238	360	X التفجير (التخميس)
.893	1.01139	1.52381	360	X عقدة (سفتي)
.004	.75789	3.33700*	360	X تنطيل
.328	1.01139	2.66667	360	X تطويف
.224	.67289	1.93208	360	X كل ماذكر
.572	.80750	1.76744	360	X الدرفتة
.620	.92812	-1.95238-	360	X الهجولة
1.000	1.03246	-.42857-	360	X عقدة (سفتي)
.795	.78580	1.38462	360	X تنطيل
.998	1.03246	.71429	360	X تطويف
1.000	.70417	-.02030-	360	X كل ماذكر
.433	.90198	2.19601	360	X الدرفتة
.893	1.01139	-1.52381-	360	X الهجولة
1.000	1.03246	.42857	360	X التفجير (التخميس)
.647	.88260	1.81319	360	X تنطيل
.983	1.10792	1.14286	360	X تطويف
1.000	.81078	.40827	360	X كل ماذكر

تابع الجدول رقم (٩).

مستوى الدلالة P.Value	الانحراف المعياري Std.	المتوسط الحسابي Mean	العينة N	مجموعات المقارنة Groups
.999	.60421	.38283	360	تنطيل X الدرفته
.004	.75789	-3.33700*	360	X الهجولة
.795	.78580	-1.38462-	360	X التفجير
.647	.88260	-1.81319-	360	X عقدة
.997	.88260	-.67033-	360	X تطويف
.153	.45701	-1.40492-	360	X كل ماذكر
.968	.90198	1.05316	360	تطويف X الدرفته
.328	1.01139	-2.66667-	360	X الهجولة
.998	1.03246	-.71429-	360	X التفجير
.983	1.10792	-1.14286-	360	X عقده
.997	.88260	.67033	360	X تنطيل
.991	.81078	-.73459-	360	X كل ماذكر
.044	.49340	1.78775*	360	كل ماذكر X الدرفته
.224	.67289	-1.93208-	360	X الهجولة
1.000	.70417	.02030	360	X التفجير
1.000	.81078	-.40827-	360	X عقده
.153	.45701	1.40492	360	X تنطيل
.991	.81078	.73459	360	X تطويف

التفحيط، استُخدم تحليل التباين الثنائي Two- Way ANOVA لتحديد دلالة التأثير للأضرار الناتجة عن التفحيط تبعاً لمتغيرات الآتية: "اليوم المناسب للتفحيط، والوقت، حالة مسجل المركبة وصوت محرك المركبة، نوع المركبة ولون المركبة، وموقع التفحيط وأشكال التفحيط"، نظراً لأهميتها في البحث الحالي، كما يظهر لنا من نتائج الجداول الآتية:

كشفت نتائج الجدول رقم (٩) الذي يوضح المقارنات المتعددة Multiple Comparisons بواسطة اختبار Scheffe أن مصدر التأثير للأضرار الناتجة عن التفحيط طبقاً لمتغير أشكال التفحيط الممارس ذو دلالة إحصائية، إذ اتضح من اختبار شفوية وجود تأثير معنوي بين أشكال التفحيط، فيما يتعلق بالهجولة والدرفته والتنطيل ذو تأثير معنوي، لصالح الدرفته. ولمعرفة بالضبط مدى تأثير بعض المتغيرات الديموغرافية للمفحط على الأضرار الناتجة عن

الجدول رقم (١٠). يوضح تحليل التباين الثنائي Two- Way ANOVA لتحديد دلالة التأثير للأضرار الناتجة عن التفحيط تبعاً لليوم المناسب للتفحيط والوقت المناسب للتفحيط.

مستوى الدلالة P. Value Sig.	قيمة أف F. Value	متوسط المربعات Mean Square	درجة الحرية Df	مجموع المربعات Type III Sum of Squares	مصدر التباين Source
.046	2.170	19.325	3	122.561	اليوم
.470	.844	7.520	6	115.949	الوقت
.165	1.341	11.941	17	202.995	اليوم x الوقت
		8.906	333	2965.541	الخطأ داخل الخلايا
			360	19499.000	المجموع

جدول رقم (١١). يوضح تحليل التباين الثنائي Two- Way ANOVA لتحديد دلالة التأثير للأضرار الناتجة عن التفحيط تبعاً لحالة مسجل المركبة وصوت محرك المركبة.

مستوى الدلالة P. Value Sig.	قيمة أف F. Value	متوسط المربعات Mean Square	درجة الحرية Df	مجموع المربعات Type III Sum of Squares	مصدر التباين Source
.000	13.005	115.368	1	115.368	حالة مسجل المركبة
.188	1.740	15.440	1	15.440	صوت محرك المركبة
.321	.986	8.750	1	8.750	حالة المسجل x صوت المحرك
		8.871	356	3158.188	الخطأ داخل الخلايا
			360	19499.000	المجموع

الجدول رقم (١٢). يوضح تحليل التباين الثنائي Two- Way ANOVA لتحديد دلالة التأثير للأضرار الناتجة عن التفحيط تبعاً لنوع و لون المركبة.

مستوى الدلالة P. Value Sig.	قيمة أف F. Value	متوسط المربعات Mean Square	درجة الحرية Df	مجموع المربعات Type III Sum of Squares	مصدر التباين Source
.002	6.116	53.835	2	107.670	نوع المركبة
.320	1.177	10.364	4	41.456	لون المركبة
.033	2.126	18.715	8	149.719	نوع المركبة x لون المركبة
		8.802	345	3036.749	الخطأ داخل الخلايا
			360	19499.000	المجموع

جدول رقم (١٤). يوضح تحليل التباين الثنائي Two- Way ANOVA لتحديد دلالة التأثير للأضرار الناتجة عن التفحيط تبعاً لموقع التفحيط وأشكال التفحيط.

مصدر التباين	مجموع المربعات	درجة الحرية	متوسط المربعات	قيمة أف	مستوى الدلالة
Source	Type III Sum of Squares	df	Mean Square	F. Value	P. Value Sig.
موقع التفحيط	44.125	4	11.031	1.440	.220
أشكال التفحيط	171.752	6	28.625	3.736	.001
موقع التفحيط x أشكال التفحيط	332.605	16	20.788	2.713	.000
الخطأ داخل الخلايا	2551.244	333	7.661		
المجموع	19499.000	360			

لمتغير نوع المركبة على الأضرار الناتجة عن التفحيط، إذ وصلت قيم F. Value 6.116 وتساوي.002، ولم يظهر للون المركبة أي تأثير. من جهة، كشفت نتائج تحليل التباين الثنائي لمعرفة مدى تأثير متغيري موقع وأشكال التفحيط على الأضرار الناتجة عنه في الجدول (١٣) عدم وجود تأثير معنوي ذي دلالة إحصائية لمتغير موقع التفحيط، في حين وجد هناك تأثير معنوي ذو دلالة إحصائية لمتغير أشكال التفحيط، إذ وصلت قيم F. Value 3.736 وتساوي.001، بينما تؤكد نتائج الجدول أن هناك تأثيراً معنوياً ذا دلالة إحصائية للتفاعل بين موقع التفحيط وأشكال التفحيط على الأضرار الناتجة عن التفحيط، إذ وصلت قيم F. Value 2.713 وتساوي.000

#### مناقشة نتائج البحث

أساء كثير من الشباب والمراهقين استخدام هذه المركبات في التفحيط والعنف ضد الغير والأنفس

يتضح من مخرجات الجدول رقم (١٠) التي تشير نتائج تحليل التباين الثنائي Two- Way ANOVA؛ لمعرفة مدى تأثير متغيري اليوم والوقت على الأضرار الناتجة عن التفحيط، وجود تأثير معنوي وذي دلالة إحصائية لمتغير اليوم المناسب للتفحيط على الأضرار الناتجة عن التفحيط، إذ وصلت قيم F. Value 2.170 وتساوي.046، ولم يظهر أي تأثير معنوي للوقت المناسب للتفحيط على الأضرار الناتجة عنه.

كما أشارت نتائج الجدول (١١) لمعرفة مدى تأثير متغيري حالة مسجل، وصوت محرك المركبة على الأضرار الناتجة عن التفحيط بوجود تأثير معنوي ذي دلالة إحصائية، لمتغير حالة مسجل المركبة على الأضرار الناتجة عن التفحيط، إذ وصلت قيم F. Value 13.005 وتساوي.000 ولم يظهر لصوت المركبة أي تأثير. كذلك بينت نتائج الجدول (١٢) لمعرفة مدى تأثير متغيري نوع ولون المركبة على الأضرار الناتجة عن التفحيط، بوجود تأثير معنوي ذي دلالة إحصائية

المتوقع للمفحط أن النتيجة تتفق مع إحصاءات إدارة مرور منطقة الرياض، التي تؤكد أن أغلب حوادث الوفيات طبقاً لمؤشر العمر كانت ما بين الفئة العمرية ١١ إلى ٤٠ سنة (انظر إحصاءات إدارة مرور منطقة الرياض في الموقع <http://www.rt.gov.sa>). إضافة إلى دراسة القحطاني (١٤٣٥) التي كشفت أن غالبية المراحل العمرية للمفحطين تراوحت ما فوق العقد الأول إلى ما فوق العقد الرابع تقريباً. أيضاً النتيجة تتفق مع نتيجة دراسة آل عجيان (٢٠١٠) الذي وجد أن أعمار المفحطين تراوح ما بين ١٧ إلى ٢٦ سنة. كما أن نتائج متغير العمر قد تتفق في أجزاء منها مع توصلت إليه بحوث سابقة (العوين، ٢٠١٠؛ الرميح، ٢٠٠٧؛ الرشود، ٢٠٠٧؛ الغامدي، ٢٠٠٧؛ التويجري، ٢٠٠٥؛ الدويرعات، ٢٠٠٥؛ واليوسف، ٢٠٠٥)، حول المرحلة العمرية للمفحطين وما يصاحبها من عوامل اجتماعية. إن ما يفسر هذه المرحلة العمرية التي يمرُّ بها الشباب وما قد يصاحبها من ظروف اجتماعية ربما قد تسهم في عملية احترافه لنشاط التفحيط الذي ينتج عنه كثير من الأضرار الفادحة. وبما أن ممارسة هذا السلوك عند الشباب السعوديين يعدُّ هواية ومخاطرة للحصول على الشهرة وإثبات الذات أمام الآخرين. في حين يرى باحثون آخرون (اليوسف، ٢٠٠٥؛ الرميح، ٢٠٠٧؛ والقحطاني، ١٤٣٥) أن التفحيط يعدُّ مخاطرة للوصول

والتلاعب والعبث بها مما جلب تبعات غير محسوبة من الأضرار لحقت بالأنفس والأرواح والخسائر المادية في الممتلكات العامة والخاصة، إضافة إلى ذلك تعطيل حركة السير في الطرقات والشوارع العامة، ناهيك عنما قد يتبع ذلك السلوك من الجرائم كالسرقات وتعاطي وترويج المخدرات بين صغار السن، وظهور بعض الجرائم الأخلاقية كأستدراج صغار السن نحو بعض المزالق والانحرافات السلوكية وأزعاج السكان وبعض أفراد المجتمع نتيجة للطيش والتهور أثناء القيادة.

وبالرجوع للهدف الأول لهذا البحث، فقد توصلَ البحث إلى عدد من النتائج الوصفية لعدد من المتغيرات، منها أن غالبية المفحطين أعمارهم المتوقعة كانت ما بين (١٥ إلى ٢٥ سنة)، والمظهر الخارجي للمفحط هو التلطم "مثلثم"، وقيادة المركبة كانت بصحبة آخرين، والأيام المناسبة للتفحيط كانت يومي الجمعة والخميس، والوقت المناسب للتفحيط هو الليل، وزجاج المركبة دائماً التظليل، ومسجل المركبة وصوت المحرك دائماً عاليان، ولون المركبة أبيض ومن النوع الياباني، والدافع الرباعي للمركبة دائماً أمامي، واتضح أن هناك ممارسة لكل أشكال التفحيط، وموقع التفحيط الأكثر ممارسة كان في شرق الرياض، كما أثبت البحث وجود أضرار عن التفحيط لحقت بالأرواح والممتلكات والمركبات والجمهور. وبمناقشة النتائج مع الأدبيات السابقة نلاحظ بالنسبة للعمر

في مضمونه مع ما يحصل حالياً. من جهة أخرى، تدعم نتائج البحث الحالي عن أشكال التفحيط، وموقع التفحيط الأكثر ممارسة في شرق الرياض، والأضرار الناتجة عن التفحيط نتائج دراسة القحطاني (١٤٣٥) حول التفحيط بالمركبات العامة كنشاط شبابي خطر بمدينة الرياض.

بالنسبة للهدف الثاني للبحث الحالي الذي كشفت نتائجه عن وجود علاقات قوية ذات دلالات إحصائية بين أغلبية المتغيرات الديموغرافية للمفحط "المظهر، اليوم، زجاج المركبة، حالة المسجل، صوت المحرك، الدافع الرباعي للمركبة، موقع التفحيط، أشكال التفحيط، والأضرار الناتجة عن التفحيط"؛ هذه النتائج تتفق بدرجة عالية مع دراسة كل من (الحربي، ١٤٣٢؛ والقحطاني، ١٤٣٥). من ناحية المظهر الخارجي للمفحط، إذ إنَّ غالبية المفحطين يغطون وجوههم باللثام أو الغترة حتى لا ينكشف أمرهم للجهات الأمنية (انظر أنماط المخالفات المرورية في الجدول رقم (١)، إدارة مرور منطقة الرياض الموقع <http://www.rt.gov.sa>). وهذا يُعزى إلى التستر عن الأجهزة الأمنية والخوف من عناصر المجتمع والنقد المجتمعي لهم؛ لأنَّ ما يقوم به المفحط يتنافى مع المعايير الاجتماعية والقيم والعرف والدين، لكون هذه الممارسة غير مشرفة لدى غالبية أفراد المجتمع، بطبيعة الحال النتيجة تلتقي مع وجهة نظر (Thompson, 2002)

إلى الشهرة، ناهيك عن بعض العوامل المصاحبة التي لها أثر كبير في تدعيمها كالبطالة ووقت الفراغ وقلة الرقابة الأسرية والأمنية ونقص الأنشطة الرياضية البديلة. لكن هذه النتيجة فيما يتعلق بالبطالة، تختلف مع دراسة آل عجيان (٢٠١٠) الذي يرى أن غالبية المفحطين ليسوا عاطلين، وربما هذا يعود إلى اختلاف مكان الدراسة وظروف المجتمع المدروس لديه. أما بالنسبة لمتغيرات أخرى ذات علاقة بالمظهر الخارجي للمفحط "التلطم/متلثم"، وقيادة المركبة كان بصحبة آخرين، والوقت المناسب للتفحيط هو الليل، كل هذه النتائج تتفق تماماً مع ما توصلت إليه دراسة القحطاني (١٤٣٥) عن ممارسة التفحيط كنشاط شبابي خطر. في حين نجد أن نتائج متغيرات وصفية ثانية، كزجاج المركبة دائماً مظلل، ومسجل المركبة وصوت المحرك دائماً عاليان، ولون المركبة أبيض ومن النوع الياباني، والدفع الرباعي للمركبة دائماً أمامي، كل هذه النتائج تتفق مع أبحاث سابقة أمثال (اليوسف، ٢٠٠٥؛ الحربي، ١٤٣٢؛ والقحطاني، ١٤٣٥). أمَّا فيما يخص النتيجة ذات العلاقة بالأيام المناسبة للتفحيط كانت يومي الجمعة والخميس، هذه النتيجة تختلف مع ما توصلت إليه دراسة القحطاني (١٤٣٥)، الذي وجد في بحثه أن أكثر أيام الأسبوع تفحيطاً يوم الخميس، يليه الأربعاء، وقد يعود الاختلاف إلى التغيير الرسمي لعطلة الأسبوع في المجتمع السعودي، والذي ينسجم

نتيجة لتغيير القيم والمعايير وقواعد السلوك في المجتمع. إن التستر باللثام لسهولة الهروب من الجهات الأمنية لكي لا يثبت عليه دليل ولكي لا يتبع أثره لقاء جرمه، ولكونه صاحب سوابق جنائية، وهذه النتيجة في جزء منها تدعم دراسة اليوسف (٢٠٠٥) حول المخالفات المرورية التي يرتكبها الشباب كالتظليل. ومن ناحية أخرى، فقد اتضح من نتائج الدراسة أن اليوم المناسب للتفحيط هو الجمعة ثم الخميس والوقت المناسب الليل الأكثر تفحيطاً، هذه النتيجة تلتقي في جزء منها مع ما توصلت إليه دراسة آل عيجان (٢٠١٠) حول المناسبات الوطنية، وتختلف عنها في أن التفحيط في وقت النهار بالنسبة إلى المفحطين بالمنطقة الشرقية، بينما المفحطون بالرياض يفضلون الفترة المسائية وهذه النتيجة توافق تماماً نتائج دراسة القحطاني (١٤٣٥)، الذي يرى أن التفحيط بالرياض في الفترة المسائية نظراً لقلّة الرقابة الأمنية في تلك الفترة، نظراً لانشغال المرور بتنظيم السير في أثناء الازدحام المروري وقت النهار. وهذا يدعم المؤشرات الإحصائية في الشكل رقم (٣) بخصوص توزيع الوفيات حسب اليوم (التقرير ٧ لحوادث الطرق بمدينة الرياض، ١٤٣١). مما يؤكد أن أغلب الوفيات ناتجة عن ممارسة نشاط التفحيط بسبب زيادة وقت الفراغ المتاح والميسر لدى الشباب كأسلوب ترويجي لعطلة نهاية الأسبوع أوالصفية الطويلة (القحطاني،

١٤٣٥ : ص ١٨٧). أيضاً هذه النتيجة تدعم نظرية فائض الطاقة "Surplus Energy Theory" التي ترى أنّ الشباب مشحون بطاقة لا تمكنه من الهدوء ( Curtis & O'Hagan, 2009). إضافة إلى ذلك المفحطون يظللون السيارات ويغلقون الزجاج؛ لكي لا يكشف أمرهم لأحد مثل تعاطي المخدرات، ولكي لا ينكشف أمرهم أمام الآخرين. وهذه النتيجة تتفق مع جزء من نتائج دراسة اليوسف (٢٠٠٥) حول بعض المخالفات المرورية التي يعد التظليل واحدة منها. علاوة على ذلك رفع صوت المسجل إلى أعلى؛ لغرض زيادة الحماس وطرده الخوف، وهذا قد يتنافى مع لائحة المرور ١٤٢٩هـ. في حين كشف البحث أنّ معظم الشباب يفتحون الزجاج لرفع صوت محرك المركبة، واستخدام المركبات ذات الدفع الرباعي؛ لغرض جلب انتباه الجمهور لما يقوم به المفحط من ممارسات بهلوانية، وهذا يخالف قوانين المرور حسبما تنص عليه المادة (٥٠)، إلا أنّ هذه النتائج قد اتفقت مع ما توصلت إليه دراسة القحطاني (١٤٣٥) التي وجدت أن الغالبية يفضل استعمال المركبات ذات الدفع الأمامي ثم الخلفي الذي يعد أكثر صعوبة من الأمامي. مشيراً إلى أنّ استخدام نوع الدفع الأمامي أو الخلفي يعتمد على نوع التفحيط؛ فكل شكل من أشكال التفحيط يتطلب نوعاً معيناً من دفع المحرك للمركبة. كما أنها التقت نتائج البحث الحالي مع ما توصل إليه من حيث

بالنسبة للأضرار الناتجة عن التفحيط؛ فقد كشفت نتائج البحث الحالي أن هناك أخطارًا متعددة أدت إلى إلحاق الأضرار القوية بالأرواح البشرية للمفحطين وغيرهم، نتج عنها وفيات وإصابات بليغة. وتتفق هذه النتيجة تمامًا مع ما توصلت إلي دراسة القحطاني (١٤٣٥) الذي تبين من نتائج بحثه وجود دمار كامل لحق بالمتلكات العامة كعدادات الكهرباء والأرصفة والشجر والأضرار القوية، التي لحقت بالمركبات العامة والخاصة من جهة، ومن جهة أخرى لحقت بالمشجعين والمعززين. من جانب آخر، نتج عن التفحيط أضرارًا سلوكية وأخلاقية، وهي استمالة المشجعين من صغار السن نحو مزلق الانحراف وتوزيع المخدرات.

أما الهدف الثالث للبحث الحالي الذي أظهرت نتائجه وجود تأثيرات للخصائص الديموغرافية قوية ذات دلالة إحصائية في المتغيرات " المظهر الخارجي للمفحط، زجاج المركبة، اليوم، مسجل المركبة، صوت محرك المركبة، نوع المركبة، الدافع الرباعي للمركبة، موقع التفحيط، وأشكال التفحيط " على الأضرار الناتجة عن التفحيط ؛ ومعظم هذه النتائج تتفق في أغلب الأجزاء مع نتائج بحوث سابقة ( Thompson, 2002؛ اليوسف، ٢٠٠٥؛ التويجري، ٢٠٠٥؛ الدويرعات، ٢٠٠٥؛ الغامدي، ٢٠٠٥؛ الوهيد، ٢٠٠٥؛ العوين، ٢٠١٠؛ الرميح، ٢٠٠٧؛ الرشود،

أن موقع الشرق هو أكثر المواقع تفحيطًا؛ نظرًا لتوافر بعض المواصفات كالبعد عن السكان داخل الأحياء، وعرض وطول واتساع الشوارع وخلوها من المطبات الصناعية، وعدم وجود الدوريات الأمنية، إضافة إلى نعومة الإسفلت التي تساعد على التزحلق وتوفر المخارج للهروب من الدوريات الأمنية. أما أشكال التفحيط الممارس؛ فتبين أن "الدرفلة، الترفيع، الهجولة، التفجير، العقدة، التنطيل، التطويق، والعكسية" فقد اختلفت مع نتائج دراسة العوين (٢٠١١) حول أن الحوادث نتيجة السرعة الزائدة، إضافة إلى الرشود (٢٠٠٧) الذي يرى أن السرعة الزائدة تعد أكثر العوامل الاجتماعية تأثيرًا؛ لأن التفحيط ينبع عن متعة وشهرة كما أشار الرميح (٢٠٠٧). أيضًا الغامدي (٢٠٠٥) والوهيد (١٩٩٨) في دراستين مختلفتين أرجعوا الحوادث المرورية في بحوثهم إلى تدني مستوى الثقافة المرورية لدى قائدي المركبات. كما أن التويجري (٢٠٠٥) أكد على أن السرعة الزائدة تعد من أهم أسباب الحوادث المرورية في المجتمع. أما اليوسف (٢٠٠٥) فيرى من خلال دراسته للعوامل الاجتماعية أن عكس الاتجاه في عمليات التفحيط يعد من أخطر المخالفات المرورية المرتكبة. من جانب، هذه النتيجة تتفق تمامًا مع ما توصلت إليه دراسة القحطاني (١٤٣٥) عن التفحيط بالمركبات كنشاط شبابي خطر. ومن جانب آخر،

تتمم العقدة ومن ثم عكسها بالاتجاه الآخر. ويعزو الباحث تلك الاختلافات إلى طبيعة الدراسة ومنهجيتها والأدوات التي جمعت بها البيانات في الدراسة السابقة، إضافة إلى ذلك تغير الوقت، وتطور المركبات العامة، وتغير أشكال التفحيط من موسم لآخر.

وأخيراً هناك متغيرات ذات أهمية بالغة في البحث لا بد من التحقق منها: "كاليوم المناسب للتفحيط والوقت، حالة مسجل المركبة وصوت محرك المركبة، نوع المركبة ولون المركبة، وموقع التفحيط وأشكال التفحيط"؛ والتي توصلت الدراسة عن وجود تأثير معنوي ذي دلالة إحصائية لتغير اليوم المناسب للتفحيط على الأضرار الناتجة عن التفحيط، ولم يظهر أي تأثير للوقت. أيضاً وجود تأثير لحالة مسجل المركبة، دون أي تأثير لصوت المركبة. إضافة إلى وجود تأثير لتغير نوع المركبة، دون لون المركبة. كذلك توصلت البحث إلى وجود تأثير معنوي ذي دلالة إحصائية للتفاعل بين موقع التفحيط وأشكال التفحيط على الأضرار الناتجة عن التفحيط. هذه النتائج في أجزاء منها تتفق مع ما توصلت إليه دراسة القحطاني (١٤٣٥) حول التفحيط كنشاط شبابي خطر. لقد أكد كثير من الباحثين المهتمين بالظاهرة (Thompson, 2002؛ اليوسف، ٢٠٠٥؛ الغامدي، ٢٠٠٥؛ الوهيد، ٢٠٠٥؛ العوين، ٢٠١٠؛

٢٠٠٧؛ الغامدي، ٢٠٠٧؛ Curtis & O'Hagan, 2009؛ الحربي، ١٤٣٢؛ والقحطاني، ١٤٣٥)؛ إلا أن هذه التأثيرات تُعزى لصالح المفحط الذي لبسه رياضي، ونوع المركبة الأمريكي، وموقع التفحيط في وسط الرياض وأشكال التفحيط لصالح الدرّفة. من جانب آخر، اختلفت هذه النتائج مع نتائج دراسة القحطاني (١٤٣٥) والتي توصلت إلى أن المفحط الخارجي غالباً ما يكون مخفي الوجه عند ممارسة عمليات التفحيط، ونوع المركبة من النوع تويوتا "الكامري"، وأخيراً موقع التفحيط في شرق الرياض، وأشكال التفحيط الأكثر شهرة هو ما بين الأربع إلى الست نطالات وعقدة، أما الأكثر خطورة فهو السفتي التي

٤. تعني كلمة درّفت من قبل الإخباريين الانجراف أو تزليج المركبة بطريقة فنية تضمن توازن السيارة على المنعطف وعدم دورانها حول محورها، ويجب أن تكون ذات الدفع الخلفي، إذ يقوم المفحط بالدعس على بنص البنزين "داعس الوقود" والقيام بالتزليج في الطرقات والشوارع الناعمة؛ لكي تساعد على الزحف، ولا تكون سرعته كبيرة وهو أقل خطراً من غيره من أنواع التفحيط، حيث لا تتجاوز السرعة في الدرّفت من ٦٠ - ١٠٠. يأخذ الدرّفت أشكالاً متعددة، منها أن معظم المفحطين قد يبدؤون الدرّفت من الصفر، والبعض الآخر قد يبدأ من سرعة أي أكثر من الصفر، ويأخذ الدرّفت شكل التطويف والشطف، ويستخدم أنواعاً من المركبات مثل الدوج تشارجر، والدوج كليزر، والفورد، والكابرس، والجمس التاهو (انظر القحطاني، ١٤٣٥: ص ١٨٤).

قوة من الياباني مما ينتج عنه أضراراً بليغة في حالة الحوادث، وهذا ما أكدته النتائج عن أضرار التفحيط والحوادث التي لحقت بالأفراد، هذه النتيجة تدعم ما توصلت إليه دراسة القحطاني (١٤٣٥) للأضرار الناتجة عن التفحيط في الطرقات العامة. كما أثبتت النتائج الحالية أن هناك تأثيراً كبيراً لموقع التفحيط وأشكاله نتج عنها حوادث وأضراراً كبيرة لحقت بالأفراد والمركبات والممتلكات العامة والخاصة.

خلاصة القول، الأضرار الناتجة عن التفحيط بالمركبات العامة بمدينة الرياض، ألحقت إيذاءً بالأرواح البشرية للمفحطين أنفسهم وغيرهم، نتج عنها وفيات وإصابات، ودماراً كاملاً للممتلكات العامة، وأضراراً بالمركبات وبالمشجعين والمعززين، فضلاً عن الأضرار السلوكية والأخلاقية؛ إضافة إلى جلب بعض الممنوعات إلى ساحات التفحيط كالسلاح وخلافة. ويرى "ميرتون" أن الانضباط Conformity يعني الالتزام بالأهداف مع توافر الوسائل المناسبة لتحقيق الطموح، حتى لا يحدث الانحراف الابتكاري، لكن قد لا تتوافر لدى الشاب تلك الوسائل المشروعة، ومن ثمّ يبتكر وسائل غير مشروعة كجرائم العنف والتفحيط والتخريب (Tepperman & Curtis, 2006)، من زاوية أخرى، "كلوارد، واوهلن" Richard Cloward & Lloyd Ohlin (1960) يؤكدون على أن الأفراد المنتمين إلى الطبقة العاملة في المجتمع يريدون تحقيق أهدافهم

الرميح، ٢٠٠٧؛ الرشود، ٢٠٠٧؛ الغامدي، ٢٠٠٧؛ Curtis & O'Hagan, 2009؛ الحربي، ١٤٣٢؛ والقحطاني، (١٤٣٥) أن أغلب الحوادث والوفيات الناتجة عن التفحيط والتلاعب بالمركبات كانت خلال أيام عطلة نهاية الأسبوع. مما يؤكد أن هناك علاقة بين وقت الفراغ وبين حجم الوفيات لدى الشباب، ولعل ذلك يرجع إلى زيادة وقت الفراغ لدى الشباب؛ قال الله تعالى: ﴿ وَالَّذِينَ يُؤْذُونَ الْمُؤْمِنِينَ وَالْمُؤْمِنَاتِ يَغْيِرُوا مَا كَتَبْنَا لَهُمْ مِنْ آيَاتِنَا إِثْمًا وَمُؤْمِنًا ﴾ (سورة الأحزاب، الآية ٥٨). وفي الحديث، : "إن الله كره لكم ثلاثاً: قيل وقال، وإضاعة المال، وكثرة السؤال" (رواه البخاري ومسلم). بالنسبة للصوت يشكل تأثيراً مهماً على المفحط مما يجعله يفقد السيطرة على المركبة، ومن ثمّ يرتكب حادث ضد الغير، مما ينتج عنه وفيات وإصابات بليغة في الممتلكات العامة والخاصة، وهذه النتيجة تتفق مع وجهة نظر (Whitehead & Lab, 2012) في نظرية الضبط الاجتماعي "Social control theory" أن الشباب الذين يتمتعون بضبط مرتفع للذات أقل ميلاً للانحرافات السلوكية كالتفحيط على سبيل المثال. أيضاً التفحيط يعد مخالفة للمادة ٥٠ من لائحة المرور ١٤٢٩هـ، التي تمنع ما يزيد من صوت المسجل أو المحرك تجنباً لإحداث الضجيج والإزعاج. لا شك بأن نوع المركبة يشكل تأثيراً مهماً في حجم الضرر؛ فالمركبات الأمريكية أكثر

و بالأحداث، سبق ذكرها. أما من ناحية المنظور الاجتماعي فقد أكد كثير من علماء الاجتماع والجريمة أنه كلما تمسك الأفراد بالمعايير والقيم الاجتماعية والأعراف الموجهة للسلوك أدّى ذلك إلى الوقوف في وجه السلوك المنحرف (Durkheim, 1893-1997). وهناك عدد آخر من العلماء أمثال كل من (Taylor, 1982; Thompson, 2002) ; (Tepperman & Curtis, 2006; Gianfranco, 2000 Akers, 2000) Agnew, 2009; and George, et al, 2002) يرون أنّ التفكك الأسري والتمرد الديني والضعف العاطفي، وعدم المساواة والبطالة وعدم تحقيق الأهداف المشروعة لدى معظم الأفراد وقمع الحريات بوسائل قانونية تعسفية، كلها عوامل قد تدفع بالأفراد لسلوك سبل غير مشروعة لبلوغ أهدافهم. والبحث الحالي أبرز مؤشرات خطيرة لاستهتار الشباب تجاه أرواحهم وأرواح غيرهم، مما قد يهدد أمن المجتمع واستقراره. التفحيط بين الشباب المفحطين ظاهرة خارجة على القانون الديني والعرفي والاجتماعي لكونها ظاهرة يغلب عليها طابع العنف في إيذاء الأنفس والآخرين، ووسيلة خاطئة للتعبير عن هوياتهم التي ينعدم فيها الحس الفكري والديني والقانوني، والمسؤولية المجتمعية؛ فالعيش في بيئة غير سوية وعدم التكيف، من الأمور التي قد تؤدّي إلى الصراع والعنف وإتلاف الممتلكات والأرواح.

بالطرق الشرعية؛ لكنهم يواجهون صعوبات كضعف الدخل، وقلة الفرص الوظيفية؛ مما ينتج عن ذلك إحباط يجعلهم عرضة لضغوط قهرية (George, et al, 2002). يرى العالمان (Cloward & Ohlin, 1960) أن اغتراب الأفراد عن المعايير الاجتماعية قد يؤدّي إلى ضعف الشعور بالولاء والانتماء والإيمان بشرعية التنظيم الاجتماعي والقواعد والقوانين وتبني العصيان (Agnew, 2009). فالأفراد قد ينحرفون من جرّاء الصراع بين الطموح ووسائل الضبط الاجتماعي (Akers, 2000). فالتفحيط سلوك ضار قد يكون نتيجة لخلل في النظام الاجتماعي وعدم تكيف الشاب مع القيم المجتمعية، ومن ثمّ يحدث هناك اختلال وعدم توازن؛ لكون المعايير الاجتماعية تعمل على جعل الشاب يحقق أهداف المجتمع كاملة، ولا تتيح له بعض الوسائل المناسبة والعادلة، مما يحتم عليه توفير وسائل غير مشروعة كالتفحيط على سبيل المثال الذي يؤدّي للخطر. يرى (Rock, 2002: 472) أن الكثافة السكانية وحدوث التغير الاجتماعي السريع قد يؤديان إلى تنوع المهن وتعدد الأدوار، مما قد يحدث تشكيلة مغايرة للتركيبية الاجتماعية للمجتمع عن وضعه السابق و ضعفاً في ضبط السلوك. فالمنظور الديني أكد على حرمة ممارسة هذا النشاط حسب فتوى لجنة الإفتاء (٢٠٣٦)، كما أن القرآن الكريم والأحاديث الشريفة بينت خطورة هذه الممارسة في عدد من الآيات

٥. (انظر الإطار النظري والأدبيات المفسرة لأضرار التفحيط سابقاً).

## توصيات البحث

بناء على النتائج التي توصل إليها، فإنَّ أبرز

التوصيات :

أولاً: إجراء المزيد من الدراسات والبحوث حول الأضرار الناتجة عن التفحيط في المدن الأخرى الرئيسة غير مدينة الرياض التي اقتصر عليها الدراسة الحالية.

ثانياً: الحزم من قبل الدوريات الأمنية في رصد أماكن التفحيط ومتابعة هذه الظاهرة المؤذية للمجتمع، وتطبيق أشد العقوبات على المفحطين وذلك للحد من التفحيط بالمركبات العامة داخل الأحياء والأماكن العامة على مدار الساعة.

ثالثاً: وضع آلية لاحتضان الشباب المفحط لدرء خطره على المجتمع من إتلاف للأرواح والممتلكات العامة والخاصة، وذلك من خلال عمل تعاون جاد وحازم بين كل من إدارة المرور، وأمانة مدينة الرياض، والرئاسة العامة لرعاية الشباب في تنظيم الأنشطة الرياضية للسيارات المهيأة بوسائل السلامة لممارسة نشاط هواية التفحيط في أماكن آمنة، وهذه التوصية سبق أن نوهت عنها في توصية سابقة في بحثي المعنون بـ " التفحيط بالمركبات العامة كنشاط شبابي خطر بمدينة الرياض " .

رابعاً: التوعية الإعلامية بأخطار ظاهرة التفحيط المنتشرة في أواسط الشباب، من خلال المؤتمرات

والندوات العلمية وورش العمل وأجهزة التواصل الاجتماعي ووسائل الإعلام المرئية والمقروءة.

## المراجع

أبو برزة الأسلمي المحدث: الألباني - المصدر: صحيح الترغيب - الحديث رقم: ٣٥٩٢، أخرجه البخاري في كتاب الزكاة برقم ١٤٧٧ ومسلم في كتاب الأفضية برقم ٥٩٣.

آل عجيان، فيصل، إبراهيم. (٢٠٠٩). ظاهرة التفحيط : توصيفها ومستوى الرضا عنها في منطقة القطيف، لجنة التنمية الاجتماعية الأهلية بالقطيف، الطبعة الأولى.

بدر، عبدالمنعم (١٩٩٥). أوقات الفراغ: الترويح الإيجابي والتطوع - مدخل لوقاية الشباب من الانحراف، المجلة العربية للدراسات الأمنية : العدد(١٨)، الرياض: المركز العربي للدراسات الأمنية.

التويجري، محمد، عبد المحسن. (٢٠٠٥). الحوادث والمخالفات المرورية لصغار السن في المملكة العربية السعودية والعوامل الشخصية والاجتماعية لمرتكبيها دراسات عربية في علم النفس (مج ٢، ٤٤: ص ١٢١-١٧٩).

جابر، سامية محمد، (٢٠٠٧)، الجريمة و القانون والمجتمع، الإسكندرية، دار المعرفة الجامعية.

- الحربي، سعود، لافي (١٤٣٢)، *العوامل الاجتماعية والاقتصادية المؤثرة في اتجاه المراهقين نحو التفحيط*، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الأمير نايف للعلوم الأمنية.
- الدويرعات، سليمان (٢٠٠٥). *الدوافع إلى ظاهرة التفحيط واقتراح الحلول*، الرياض، جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية - كلية العلوم الاجتماعية، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، الرياض.
- الراوي: أبو برزة الأسلمي المحدث: الألباني - المصدر: صحيح الترغيب - الصفحة أو الرقم: ٣٥٩٢ خلاصة حكم المحدث: حسن صحيح.
- الرشود، عبدالله، سعد (٢٠٠٧). *برنامج التدخل المهني لمواجهة الآثار الاجتماعية والنفسية للحوادث المرورية، مجلة التربية والمجتمع، كلية البنات للآداب والعلوم التربوية، جامعة عين شمس، العدد (٥).*
- الرميح، صالح، رميح (٢٠٠٦). *العوامل المؤثرة في ارتفاع ظاهرة " التفحيط " بين الشباب السعودي وطرق الوقاية منها: دراسة مقارنة لواقع الظاهرة في كل من: الرياض - جدة - الدمام، مجلة البحوث الأمنية العدد (٢٤)، ص: (١٧٠-٢٢٩).*
- السدحان، عبدالله (٢٠٠٤). *الترويح في حياة الشباب، جامعة الكويت: مجلة العلوم الاجتماعية، العدد: ٣، مجلد: ٣٢، ص: ٥٦٩-٦٠٤.*
- السيف، عبد الجليل (١٤٣١). *تقدير حجم الحوادث المرورية في دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية وسبل معالجتها.. ودور مجلس الشورى في ذلك (المملكة العربية السعودية نموذجاً)*، الطبعة الأولى، مكتبة الملك فهد الوطنية، الرياض.
- السيف، محمد، إبراهيم (١٤٢٥) *الحرمان العاطفي في الأسرة السعودية وعلاقتها بجرائم الإناث، ورقة عمل مقدمة لندوة المجتمع و الأمن المنعقدة بكلية الملك فهد الأمنية بالرياض.*
- الطخيس، إبراهيم، عبدالرحمن (١٤٠٣). *دراسات في علم الاجتماع الجنائي، الرياض، دار العلوم للطباعة والنشر.*
- عبد الله، محمد (١٩٩٠) *المستدرك على الصحيحين - حديث صحيح الإسناد على شرط مسلم ولم يخرجاه، النيسابوري، دار الكتب العلمية، بيروت، ط١، رقم الحديث ٢٣٤٥.*
- العمار، عبدالعزيز، حمود (١٤٢٧). *أحكام التفحيط وتطبيقاته القضائية: بحث تكميلي لنيل درجة الماجستير في الفقه المقارن، جامعة الإمام*

- محمد بن سعود الإسلامية، المعهد العالي للقضاء  
- قسم الفقه المقارن، الرياض.  
العوين، عبد العزيز بن عبد الله. (٢٠١١). دور  
العوامل الاجتماعية في الحوادث المرورية في  
منطقة الرياض. رسالة ماجستير غير منشورة.  
جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية. كلية  
العلوم الاجتماعية.
- الغامدي، محمد سعيد، والغامدي، سعيد،  
فالح. (٢٠٠٧). الثقافة المرورية وعلاقتها  
بحوادث السير، دراسة استطلاعية بمدينة  
جدة، جامعة الملك عبدالعزيز، جدة.  
القحطاني، مشيب، سعيد، (١٤٣٥)، التفحيط  
بالمركبات العامة باعتباره نشاط شبابي خطر:  
بحث سيوسيوأثرولوجي لعينة من المفحطين  
المقيمين بمدينة الرياض، الاجتماعية، العدد  
السادس، الصفحة (١٧٥-٢٢٩).
- القرآن الكريم.  
اللجنة الدائمة للإفتاء في المملكة العربية  
السعودية. (١٤٢٢). فتوى التفحيط، رقم ٢٢٠٣٦  
وتاريخ ٢٧/٧/١٤٢٢، الرياض. الإفتاء.
- موقع الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض (١٤٣١).  
الدراسات الاستراتيجية للسلامة المرورية لمدينة  
الرياض: التقرير السابع لحوادث الطرق لعام  
٢٠١١، الرياض، السعودية.
- موقع الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض :  
<http://www.ariyadh.com.2010>  
موقع ويكي الكتب، 2012، <http://ar.wikibooks.org>  
موقع ويكيبيديا الحرة - انظر الموقع  
<http://ar.wikipedia.org/wiki>  
نظام المرور، الصادر بالمرسوم الملكي رقم (م 49)  
/وتاريخ 1391/11/6هـ، مطابع الأمن العام،  
العدد(٣٩).
- وزارة الداخلية-الإدارة العامة للمرور.(١٤٢٩).  
نظام المرور واللائحة التنفيذية له، الرياض،  
مكتبة الملك فهد الوطنية.  
الوهيد، محمد.(١٤١٧). القيم الاجتماعية وأثرها في  
مشكلة المرور، الندوة العلمية (٤٠)، جامعة  
الأمير نايف العربية للعلوم الأمنية.  
اليوسف، عبدالله عبدالعزيز، وآخرون. (١٤٢٥).  
العنف الأسري، وزارة الشؤون الاجتماعية،  
الرياض، الطبعة الأولى.
- اليوسف، عبدالله، عبدالعزيز. (٢٠٠٥). العوامل  
الاجتماعية المؤثرة في ارتكاب المخالفات  
المرورية، المؤتمر الوطني الثاني للسلامة المرورية.
- المراجع الأجنبية:
1. Agnew, R. (2009). "Revitalizing Merton: General Strain Theory." Advances in Criminological Theory: The Origins of American Criminology, Volume 16, edited by F.T. Cullen, F. Adler, C.L. Johnson, and A.J. Meyer. New Brunswick, NJ: Transaction.
  2. Akers, R. (2000). Criminological Theories: Introduction, Evaluation, and Application. Los Angeles: Roxbury.

13. **Markey, John.** "A Redefinition of Social Phenomena: Giving A Basis for Comparative Sociology." *American Journal of Sociology* Vol. 31 (1925-26): 733-743. Full text online.
14. **Merton, Robert K.** (1938). "Social Structure and Anomie". *American Sociological Review* 3 (5): 672-682.
15. **Miles, M & A. Huberman** (1999). *Qualitative Data Analysis*, Thousand Oaks: Sage Publication. USA.
16. **Rock, Paul** (2002). "Sociological Theories of Crime" in Maguire, Mike, Rod Morgan, and Robert Reiner, *The Oxford Handbook of Criminology*. Oxford University Press.
17. **Taylor, Steven.** (1982). *Durkheim and the Study of Suicide*. London: Hutchinson.
18. **Tepperman, L., & Curtis, J.**(2006). *Principles of Sociology: Canadian Perspectives*, p. 117. Oxford University Press, Canada.
19. **Thompson, Kenneth.** 2002. *Emile Durkheim*. Routledge
20. **Whitehead, J., & Lab, S,** (2012), *Juvenile justice: An introduction*. Elsevier
21. **Young, Lung-Chang.** (1972). "Altruistic Suicide: A Subjective Approach." *Sociological Bulletin* 21(2):103-121.
3. **Angrosino, M** (2008) *Doing Ethnographic and Observational Research*. : Sage Publication.USA.
4. **Atkinson, P. et al. (Eds.)**. (2001). *Handbook of ethnography*. London: Sage.
5. **Brewer, J.D.** (2000) *Ethnography*. Buckingham: Open University Press. A recent text with discussion of ethnographic analysis.
6. **Cloward, R. & Ohlin, L.** (1960). *Delinquency and opportunity: A theory of delinquent gangs*. Glencoe, IL: Free Press.
7. **Creswell, J. W.** (2005). *Educational research: Planning, conducting, and evaluating quantitative and qualitative research (2nd ed.)*. Upper Saddle River, NJ: Pearson.
8. **Curtis, A and O'Hagan, M ,** (2009), *Care and Education in Early Childhood : A student's guide to theory and practice* , 2<sup>nd</sup> ed, published by Routledge.
9. **Durkheim, Emile** (1997) [1951]. *Suicide : a study in sociology*. The Free Press.
10. **Gay, David & Ibrahim, Hilmi,** (1985), "The Recreation Experience: A Source of Self-Discovery," *Journal of Physical Education, Recreation and Dance-Leisure Today*
11. **George B. Vold, Thomas J. Bernard, and Jeffrey B. Snipes** (2002). *Theoretical Criminology (5th ed.)*. New York: Oxford University Press.
12. **Gianfranco Poggi** (2000). *Durkheim*. Oxford: Oxford University Press.

