

بازیابی و بررسی جنایی
تایر و آثار به جامانده از آن

تألیف: ویلیام جی. بودزیک
ترجمه: علی شادکام

فهرست کلی

فصل اول	دانشتنی‌های کلی دربارهٔ تایرها/ ۳۱
فصل دوم	شواهد مربوط به رد برجای مانده از تایر/ ۶۱
فصل سوم	ثبت و بازیابی آثار و شواهد به جا مانده از تایر/ ۸۹
فصل چهارم	نمونه‌گیری از تایر برای رفع سوءظن و بررسی آثار به جا مانده از تایر/ ۱۴۷
فصل پنجم	تولید تایر/ ۱۸۱
فصل ششم	تایرهای روکش شده/ ۲۰۱
فصل هفتم	طرح آج تایر و ابعاد آن/ ۲۲۳
فصل هشتم	سایش تایر/ ۲۶۵
فصل نهم	مشخصه‌های منحصر بفرد/ ۲۸۳



فصل دهم متدولوژی و روند بررسی و مقایسه آثار به جا مانده از تایر / ۳۰۱

فصل یازدهم ارائه شواهد مربوط به تایر در دادگاه / ۳۴۱

فصل دوازدهم منابع و بانک‌های اطلاعاتی / ۳۵۱

فصل سیزدهم نمونه‌هایی از نقش بررسی تایر و آثار به جا مانده از آن در صحنه جرم / ۳۷۷

فصل چهاردهم شواهد به جا مانده از تایر در ماجرای بمب‌گذاری اوکلاهما / ۳۹۹

www.ketab.ir

مقدمه مترجم □ ۱۹

مقدمه □ ۲۳

تقدیر و تشکر □ ۲۷

فصل اول

دانستنی‌های کلی دربارهٔ تایرها □ ۳۱

از ساخته شدن چرخ تا ساخته شدن تایر □ ۳۲

تایر بادی (پنوماتیک) □ ۳۵

رد تایر یا اثر تماس آن □ ۳۷

تایر چگونه فشار را تحمل می‌کند؟ □ ۳۸

تکامل تایر □ ۴۰

تایر فابریک OEM □ ۴۳

جایگزینی تایرها □ ۴۴

طرح آج □ ۴۵

اطلاعات موجود بر بدنهٔ تایر □ ۴۵

برند تایر □ ۴۷

- خط تولید سازنده تایر □ ۴۷
 درج اندازه تایر □ ۴۸
 قطر رینگ □ ۴۸
 پهنا □ ۴۹
 نسبت منظر □ ۴۹
 شاخص بار □ ۴۹
 توان سرعت □ ۵۲
 فشار هوای درون تایر □ ۵۴
 شماره دات □ ۵۴
 شماره قالب □ ۵۴
 استاندارد کمیسیون اقتصادی اروپا ECE □ ۵۶
 رتبه بندی واحد برای درجه کیفیت تایر □ ۵۷
 چرخ و رینگ □ ۵۸

فصل دوم

- شواهد مربوط به رد بر جای مانده از تایر □ ۶۱
 شکل گیری آثار تایر خودروها □ ۶۲
 پهنای آج □ ۶۳
 فاصله تایرهای دو طرفی خودرو □ ۷۱
 قطر دایره دور زدن □ ۷۳
 فاصله چرخ جلو تا چرخ عقب □ ۷۶
 مسافت طی شده توسط تایر در یک دور کامل □ ۷۸
 ثبت اندازه ها در مورد یک خودروی مظنون □ ۷۹
 چرخ ها و تایرهای غیر اصلی (غیر اورژینال) □ ۸۰
 دیگر شواهد مربوط به آثار تایر □ ۸۲

فصل سوم

- ثبت و بازیابی آثار و شواهد به جا مانده از تایر □ ۸۹
 صحنه جرم □ ۹۱

- بازیابی اثر تایر و نظری به آن □ ۹۴
 جزئیات باقیمانده در آثار تایر □ ۹۶
 بازیابی شواهد و آثار به جامانده □ ۹۸
 شواهد اصلی □ ۹۸

- عکسبرداری از شواهد و آثار به جامانده از تایر در صحنه جرم □ ۹۹
 استفاده از فیلم (آنالوگ) در مقایسه با عکس دیجیتال □ ۹۹
 عکس‌های کلی از صحنه جرم □ ۱۰۰
 عکس‌هایی با کیفیت مناسب برای بررسی □ ۱۰۶
 قالبگیری از آثار سه بعدی □ ۱۱۹
 انواع مختلف گچ طبی □ ۱۲۱
 تعیین نسبت بودر به آب □ ۱۲۳
 آماده سازی اثر به جامانده از تایر برای قالبگیری □ ۱۲۴
 تهیه ملات □ ۱۲۵
 ریختن ملات داخل اثر به جامانده از تایر □ ۱۲۶
 نامگذاری قالب‌ها □ ۱۲۸
 برداشتن قالب‌ها □ ۱۲۹
 خشک کردن و تمیز کردن قالب‌ها □ ۱۳۰
 آثار به جامانده از تایر در برف □ ۱۳۱
 قالبگیری خشک از آثار به جامانده در برف □ ۱۳۴
 استفاده از واکس برف □ ۱۳۸
 قالبگیری آثار به جامانده در برف با استفاده از گوگرد □ ۱۳۹
 برداشت آثار دوبعدی تایر □ ۱۴۳
 کوفتگی‌ها □ ۱۴۵

فصل چهارم

- نمونه‌گیری از تایر برای رفع سوء ظن و بررسی آثار به جامانده از تایر □ ۱۴۷
 اطلاعات کلی □ ۱۴۹
 ثبت مشخصه‌های تایر خودروهای غیر مرتبط با جرم □ ۱۵۰
 عکسبرداری از طرح آج تایر □ ۱۵۱



- برداشت طرح تایر به وسیله چسب‌های ورقه‌ای سفید □ ۱۵۳
 روش‌ها و لوازم نمونه‌گیری بدون جوهر □ ۱۵۴
 روش‌های دیگر □ ۱۵۵
 نمونه‌گیری از تایر خودروهای مظنون □ ۱۵۵
 دستورالعمل‌های کلی □ ۱۵۶
 ملزومات کلی □ ۱۵۸
 روش‌ها، □ ۱۶۰
 نمونه‌گیری با استفاده از جوهر و فیلم مخصوص □ ۱۶۰
 نمونه‌گیری جوهری روی مقوای سفید □ ۱۷۰
 نمونه‌گیری با استفاده از پودر روی فیلم شفاف □ ۱۷۰
 نمونه‌گیری با استفاده از پودر انگشت نگاری روی مقوا □ ۱۷۵
 تردپرینت □ ۱۷۵
 روش‌های دیگر □ ۱۷۶
 نمونه‌گیری از تایرهای دابل □ ۱۷۸
 نکات مهم □ ۱۷۹

فصل پنجم

- تولید تایر □ ۱۸۱
 طراحی یک تایر □ ۱۸۲
 انواع قالب تایر □ ۱۸۲
 روش‌های ساخت قالب □ ۱۸۲
 تولید قالب‌های ریخته‌گری شده □ ۱۸۹
 قالب‌سازی با روش‌کننده کاری □ ۱۹۲
 به اتمام رساندن ساخت قالب □ ۱۹۳
 قالب‌های بدون منفذ □ ۱۹۴
 تولید تایر □ ۱۹۵
 قسمت‌های تشکیل دهنده تایر □ ۱۹۶
 کنترل کیفیت □ ۲۰۰



فصل ششم

تایرهای روکش شده □ ۲۰۱

تعریف دوباره روکش کردن □ ۲۰۳

تایرها چگونه روکش می‌شوند؟ □ ۲۰۴

بررسی تایرها پیش از روکش شدن □ ۲۰۴

روکش کردن تایر با استفاده از آج آماده □ ۲۰۶

تولید آج آماده □ ۲۱۳

استفاده از آج‌های حلقوی □ ۲۱۴

روکش کردن تایر با استفاده از قالب □ ۲۱۴

قالب چند تکه برای روکش گذاری □ ۲۱۴

استفاده از قالب یک تکه و ثابت □ ۲۱۵

کد گذاری تایرهای روکش شده □ ۲۱۵

تعیین روکش شده بودن یک تایر □ ۲۱۷

نقطه اتصال □ ۲۱۷

پارچه مخصوص □ ۲۱۸

ناهماهنگی‌ها در محل اتصال روکش به کلاف تایر □ ۲۱۸

وجود کلمات یا عبارت‌هایی در لبه نوار آج □ ۲۱۸

تفاوت رنگ □ ۲۱۸

رابطه درونی میان طرح آج و اطلاعات موجود در داده‌های روی بدنه تایر □ ۲۱۹

بررسی دقیق مرز آج و کلاف تایر □ ۲۲۰

تایرهای روکش شده به روش قالبگیری □ ۲۲۰

اهمیت جنایی آثار به جا مانده از تایرهای روکش شده در صحنه جرم □ ۲۲۰

آج زدن تایر □ ۲۲۱

فصل هفتم

طرح آج تایر و ابعاد آن □ ۲۲۳

تأثیر عوامل مختلف در طرح آج □ ۲۲۵

طراحی آج □ ۲۲۸

اصطلاحات مربوط به طراحی آج □ ۲۲۸



- گونه‌های مختلف طرح آج □ ۲۳۳
- طرح آج غیر جهت دار متقارن □ ۲۳۳
- طرح آج جهت دار □ ۲۳۴
- تایر با طرح آج نامتقارن □ ۲۳۶
- گونه‌های دیگری از طراحی آج تایر □ ۲۳۶
- تایرهایی با طرح آج ریب و ریب مرکزی □ ۲۳۶
- طراحی بلوکی □ ۲۳۷
- تایر صحرایی □ ۲۳۸
- تایر موتورسیکلت □ ۲۳۸
- تایر یخ شکن □ ۲۳۹
- تایرهای مخصوص سرعت بالا □ ۲۴۰
- تایر ماشین‌آلات راهسازی و کشاورزی □ ۲۴۱
- تایر چهار فصل □ ۲۴۲
- تایر زاپاس □ ۲۴۲
- تایر دچرخه □ ۲۴۳
- ابعاد آج □ ۲۴۳
- میزان دقیق بودن ابعاد آج تایر در اثر به جا مانده از آن □ ۲۴۳
- عوامل مؤثر در ارزیابی ابعاد □ ۲۴۴
- کافی نبودن نمونه‌های شناخته شده از اثر تایر □ ۲۴۴
- تایرهایی که بلوک‌های آج در آنها به یک اندازه است
- (تایرهایی که کاستن از آلودگی صوتی در آنها مطرح نبوده است) □ ۲۴۵
- آثار به جا مانده در اندازه‌های کوچک و با جریات اندک □ ۲۴۵
- تغییرات تحت تأثیر میزان باد درون تایر □ ۲۴۵
- عکسبرداری نامناسب از اثر به جا مانده از تایر □ ۲۴۶
- گل اشباع شده با آب و سطح اسفنجی □ ۲۴۶
- میزان خمش □ ۲۴۷
- اهمیت جنایی پدیده خمش □ ۲۴۷
- کاهش آلودگی صوتی تایر □ ۲۴۸
- مقدمه‌ای به کاهش آلودگی صوتی ایجاد شده توسط تایر و مسئله فاصله پیرامونی آج‌ها □ ۲۴۸

بانک‌های اطلاعاتی اروپایی □ ۳۷۵

سیکار تردمیت □ ۳۷۵

فصل سیزدهم

نمونه‌هایی از نقش بررسی تایر و آثار به جا مانده از آن در صحنه جرم □ ۳۷۷

ماجرای قتل خانواده کاتز □ ۳۷۹

ماجرای قتل مری لواردوا □ ۳۸۶

بررسی آثار به جا مانده از تایر در تصادفات شهری □ ۳۹۱

فصل چهاردهم

شواهد به جا مانده از تایر در ماجرای بمب‌گذاری اوکلاهما □ ۳۹۹

واژه‌نامه

فارسی به انگلیسی □ ۴۲۵

انگلیسی به فارسی □ ۴۲۸

کتابنامه □ ۴۳۱

واحدهای اندازه‌گیری بکار رفته در این کتاب و تبدیل آنها به واحدهای رایج در ایران □ ۴۳۵

شکل‌گیری آثار تأیر نا پهنای ناقص □ ۳۳۸

گزارش نتایج حاصل از بررسی‌ها □ ۳۳۹

روش علمی □ ۳۴۰

فصل یازدهم

ارائه شواهد مربوط به تأیر در دادگاه □ ۳۴۱

آماده سازی □ ۳۴۲

ابزارهای ارائه مطلب □ ۳۴۴

عکس □ ۳۴۴

ترم افزار پاور پوینت □ ۳۴۴

فروشاپ □ ۳۴۶

استفاده از پروژکتور به جای تلویزیون □ ۳۴۶

پیش بینی شرایط دادگاه □ ۳۴۷

نشست‌های مشترک با وکیل، پیش از جلسه دادگاه □ ۳۴۷

بیان نتایج بررسی‌ها □ ۳۴۸

فصل دوازدهم

منابع و بانک‌های اطلاعاتی □ ۳۵۱

منابع □ ۳۵۲

راهنمای طرح آج تأیر □ ۳۵۲

راهنمای طرح آج □ ۳۵۴

نسخه رایانه‌ای راهنمای طرح آج تأیر □ ۳۶۱

راهنمای جستجوی سازندگان تأیر □ ۳۶۲

OEM، راهنمای اندازه تأیر □ ۳۶۳

راهنمای روکش کنندگان تأیر □ ۳۶۶

راهنمای تأیر □ ۳۶۷

دوهفته نامه صنعت تأیر □ ۳۶۹

جیتو داینامیکس □ ۳۷۱

بانک اطلاعات میشیگان و RCMP □ ۳۷۴

- ارزیابی مسئله آلودگی صوتی تایر □ ۲۵۰
- تایرهایی که در طراحی آنها مسئله کاهش آلودگی صوتی مورد توجه قرار نمی گیرد □ ۲۵۷
- شاخص سایش تایر □ ۲۵۷
- استفاده همزمان از مشخصه‌های مربوط به کاهش آلودگی صوتی در طرح آج و توجه به شاخص سایش □ ۲۵۹
- وسایل نقلیه‌ای که طرح آج تایرهای آنها با یکدیگر متفاوت است □ ۲۶۲
- وجود تایرهایی با اندازه‌های متفاوت در یک خودرو □ ۲۶۳

فصل هشتم

سایش تایر □ ۲۶۵

- بهره‌گیری از مشخصه‌های مربوط به سایش در بررسی‌های جنایی □ ۲۶۷
- اصطلاحات مربوط به سایش □ ۲۶۷
- دلایل سایش □ ۲۶۸
- مشخصه‌های سایش تایر □ ۲۷۲
- مشخصه‌های سایش تایر در آثار دوبعدی به جا مانده از آن □ ۲۷۲
- مشخصه‌های سایش در آثار سه بعدی به جا مانده از آن □ ۲۷۴
- سایش و تأثیر آن در مشخصه‌های سایپ‌ها □ ۲۷۴
- گیج اندازه‌گیری آج □ ۲۷۸
- دلایل غیر قابل اعتماد بودن اندازه‌گیری عمق شیارها □ ۲۷۹
- اهمیت جنایی فرسودگی تایر □ ۲۷۹

فصل نهم

مشخصه‌های منحصر بفرد □ ۲۸۳

- منحصر بفرد بودن □ ۲۸۵
- منحصر بفرد بودن تایر □ ۲۸۶
- نمونه‌هایی از منحصر بفرد بودن تایرها □ ۲۸۷
- بریدگی و خراشیدگی □ ۲۸۷
- پارگی و کندگی □ ۲۸۸
- گیر کردن سنگ در بین شیارهای تایر □ ۲۸۹



میخ □ ۲۹۰

نخ نما شدن و سایش بیش از حد تایر □ ۲۹۱

ثبت مشخصه‌های منحصر بفرد در سطوح مختلف □ ۲۹۲

ارزش مشخصه‌های منحصر بفرد □ ۲۹۳

تغییر مشخصه‌های منحصر بفرد بر اثر سایش بیشتر تایر □ ۲۹۸

فصل دهم

متدولوژی و روند بررسی و مقایسه آثار به جا مانده از تایر □ ۳۰۱

روند بررسی ساختارمند □ ۳۰۳

یادداشت برداری □ ۳۰۴

آماده شدن برای آغاز بررسی‌ها □ ۳۰۷

فرایند بررسی آثار به جا مانده از تایر □ ۳۰۹

طرح آج و ابعاد آن □ ۳۰۹

تأیید تطابق طرح و ابعاد آج □ ۳۲۰

تجربه کارشناس □ ۳۲۰

استفاده از شاخص‌های سایش □ ۳۲۱

تغییر شکل تایر در محل تماس با سطح □ ۳۲۲

حرکت شن و تغییر در شرایط آثار شکل گرفته در محیط شنی □ ۳۲۴

تفاوت در طرح آج □ ۳۲۴

یکسان بودن یا شباهت در طرح آج □ ۳۲۵

تطابق طرح و ابعاد آج تایر و آثار به دست آمده از محفظه جرم □ ۳۲۷

ادامه فرایند بررسی □ ۳۲۸

مشخصات سایش □ ۳۲۹

برجستگی آج □ ۳۳۲

اهمیت جنایی سایش □ ۳۳۳

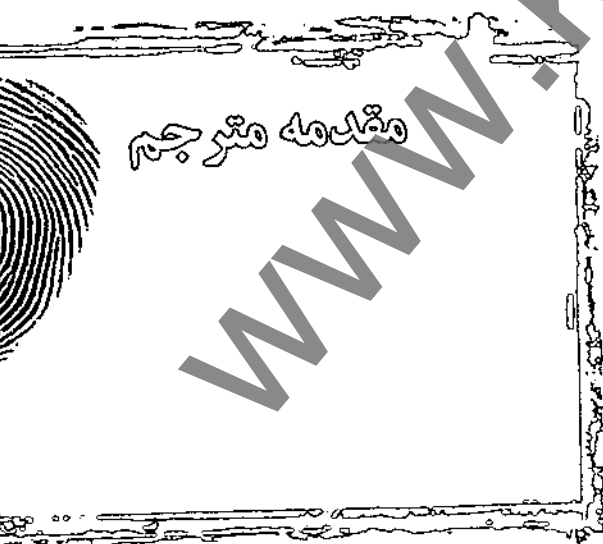
مشخصه‌های منحصر بفرد □ ۳۳۴

وضوح مشخصه‌ها □ ۳۳۶

ارزش و اعتبار مشخصه‌های منحصر بفرد □ ۳۳۸

نبود مشخصه‌های منحصر بفرد □ ۳۳۸





www.ketab.ir

یکی از مهمترین شواهد و مدارک بهمانند در صحنه جرم، آثار مربوط به تایر است. بررسی‌های جنایی روی این آثار و نیز حدود تایرهای مظنون در بر دارنده نکات ظریف و حساسی است که در این کتاب به تفصیل مورد بحث قرار گرفته‌اند. این کتاب در نوع خود اولین کتاب ترجمه شده به فارسی است که در آن به طور جامع به موضوع تایر و بررسی‌های جنایی پیرامون آن پرداخته شده است و از همین رو خالی از اشکال نیست. در یافتن معادل‌ها سعی شده است که با مراجعه به منابع مختلف رایج‌ترین معادل برای اصطلاحان تخصصی انتخاب شوند که امیدوارم این انتخاب‌ها خواندن و فهم متن را برای مخاطبان آسان‌تر سازد. این اصطلاحات تخصصی در پاورقی‌ها هم به زبان انگلیسی آمده‌اند و البته در پایان کتاب نیز واژه‌نامه کوچکی از همین اصطلاحات فراهم آمده است. علاوه بر اینها، واحدهای اندازه‌گیری مطرح شده در این کتاب و چگونگی تبدیل آنها به واحدهای رایج در ایران نیز در انتهای کتاب قرار گرفته است تا مخاطبان دست کم در این مورد مجبور نباشند که به منابع دیگر رجوع کنند. امید دارم که کارشناسان و متخصصان، اشکالات و نارسایی‌های موجود در این ترجمه را بر من ببخشایند و آنها را به اینجانب گوشزد نمایند.

در اینجا از زحمات سرهنگ غلامحسین بیابانی به خاطر پیگیری‌های موثر در چاپ هر چه دقیق‌تر کتاب صمیمانه سپاسگزاری می‌کنم. همچنین قدردان زحمات کارکنان شریف دفتر

تحقیقات کاربردی پلیس آگاهی در خصوص این کتاب هستیم که با تلاش مستمر خود تا کنون کمک فابل توجهی به گسترش و تکمیل ادبیات علوم جنایی در ایران نموده اند.

علی شادکام

تهران - بهار ۱۳۹۰

www.ketab.ir





www.ketab.ir

امروزه میلیون‌ها خودرو از انواع مختلف در ایالات متحده تردد می‌کنند. خودرو از سال‌های اولیه قرن بیستم زمینه‌های آزادی ما را در حمل و نقل و جابجایی فراهم آورده است. امروزه پسران و دختران جوان ما در سنین حدود ۱۶ سالگی رانندگی را می‌آموزند و نسل‌های پیش از ما نیز حتی در سنین ۸۰ و ۹۰ سالگی رانندگی می‌کنند. متأسفانه بخشی از این حجم زیاد استفاده از خودرو در کشور ما به نوعی با جرم و صحنه جرم ارتباط می‌یابد. با توجه به آمار انواع جرایم باید گفت که تقریباً در تمام آنها از خودرو استفاده شده است. در انواع سرقت‌ها از خودرو استفاده می‌شود و در جرایم و جنایات دیگر هم استفاده از خودرو برای انتقال قربانی‌ها و ... دیده می‌شود. خودرو می‌تواند ورود به صحنه جرم و خروج از آن را سرعت بخشیده و از سوی دیگر نوعی اطمینان و امنیت برای مجرمان فراهم سازد. در ماجرای انفجار اکلاهما سیتی، دوربین‌های مدار بسته تصاویر تیموتی مک وی^۱ را در حال رانندگی با خودرویی که از شرکت رایدِر^۲ کرایه کرده بود به طرف ساختمان آلفرد مورا^۳، ثبت کردند. آن روز صبح این مجرم همانند دیگر رانندگان عادی جلوه می‌کرد و کسی به او شک نمی‌کرد. همانند دیگران خودرو کرایه‌ای را کنار خیابان پارک کرد و لحظاتی پیش از انفجار با استفاده از یک مرکوری

1. Timothy Mc Veigh

2. Ryder

3. Alfred P. Murrah Federal Building

مارکز' که قبلاً در همان نزدیکی پارک شده بود از محل گریخت. این انفجار ۱۶۸ کشته و تعداد بیشماری مجروح بر جای گذاشت.

در گذشته و پیش از به وجود آمدن علوم جنایی جدید و توجه به آثار به جا مانده از چرخ در دادگاه‌ها، آثار به جا مانده از چرخ‌گاری‌ها در جاده‌ها و مسیرهای خاکی و مشخصه‌های منحصر به فرد باقیمانده از آنها قابل مشاهده و شناسایی بود. تفسیر این گونه آثار بر عهده افرادی بود که با مشاهده و با تکیه بر تجربیات شخصی بسیار محدود خود عمل می‌کردند. امروزه به وجود آمدن خودرو و تولید انواع مختلف تایرهای بادی و افزایش تعداد خودروها سبب شده است که انواع و اقسام مختلفی از مشخصه‌های مربوط به تایر در بررسی‌های جنایی قابل لحاظ کردن باشند.

امروزه تایرها اجزای مختلفی دارند و در ساخت آنها فنون و روش‌های پیچیده‌ای به کار می‌رود. همچنین مواد و مصالح گوناگونی برای ساخت بخش‌های مختلف آنها مورد استفاده قرار می‌گیرد. برای اطمینان از صحت عمل در بازیابی، ثبت و ارزیابی آثار تایر باید نسبت به این محصول فناوری و مشخصه‌های آن در انواع مختلف شناخت کافی داشته باشیم.

آزمایشگاه‌های جنایی پلیس در گوشه و کنار جهان زمینه‌های بررسی جنایی آثار تایر را از مدت‌های پیش فراهم آورده‌اند. امروزه موفقیت این آزمایشگاه‌ها در یافتن رابطه بین آثار به جا مانده از یک تایر در صحنه جرم با خودروی مربوطه، مدیون استفاده از روش‌ها و ابزارهای قابل اعتماد در انبوهی از پرونده‌هایی است که به نوعی با تایر و آثار به جا مانده از آن مرتبط هستند. امروزه وقتی یک تکنسین برای بررسی و جمع‌آوری شواهد صحنه جرم اعزام می‌شود، از جستجو و بازیابی آثار به جا مانده از تایر غافل نمی‌ماند. پس از جمع‌آوری و ثبت این نوع آثار از صحنه جرم، کارشناسان متخصص در بررسی جنایی تایر دانش و تجربه علمی و عملی خود را در مقایسه آنها با نمونه‌های گرفته شده از تایر خودروی مظنون به کار می‌گیرند.

من اولین بار در سال ۱۹۷۳ و در جریان کارآموزی خود در آزمایشگاه اف.بی.آی. شواهد مربوط به تایر را مورد بررسی قرار دادم و از آن روز تاکنون هزاران مورد از این دست را تجربه

کرده ام. بخت با من یار بوده و من توانسته‌ام از طریق کار کردن با کارشناسان بسیار برجسته اف.بی.آی و کسب تجربه از این طریق، بازدید از کارخانجات مختلف ساخت تایر، تعامل با دیگر آزمایشگاه‌های جنایی، شرکت در نشست‌های مختلف تخصصی و سال‌ها کار در این زمینه اطلاعات قابل توجهی را پیرامون این موضوع به دست آورم. امیدوارم آنچه که از این تجارب و اطلاعات از طریق این کتاب با سایر همکاران در میان می‌گذارم آنها را به بازایی و بررسی آثار به‌جامانده از تایر در صحنه‌های جرم ترغیب نماید و محتوای این کتاب بتواند در امور مربوط به جمع‌آوری، بازایی و بررسی این گونه آثار و شواهد، مفید باشد.

تقدیر و تشکر

افراد بسیاری در آماده کردن این کتاب با من همکاری نموده اند. مایل هستم در اینجا از زحمات فراوان خانم ساندرای جی ویرسما تشکر کنم. همچنین از دیوید بیچیگو، آنتونی برینکمن، هاوی برودسکای، کارن الیوت، نانسی گارفیلد چیچران، یل گیج، جیمز گارفیلد، راکی اس. استون، ترزا ای. استابز و مارک توماس به خاطر زحماتشان سپاسگزارم. همچنین از همسرم به خاطر صبوری اش در هنگام فراهم آمدن این کتاب قدردانی می‌کنم.



درباره نویسنده

ویلیام جی. بودزیک یکی از شناخته شده ترین کارشناسان بررسی جنایی آثار و شواهد بجا مانده از تایر، رد پا و کفش است. او فارغ التحصیل علوم جنایی از دانشگاه جرج واشنگتن می باشد و از سال ۱۹۷۰ در دواير مختلف جنایی آف بی آی فعالیت داشته است. بودزیک ۱۹۷۳ تا ۱۹۹۸ به مدت بیست و پنج سال در آزمایشگاه جنایی ادبی آی در واشنگتن دی سی به خدمت مشغول بوده است.

تدریس در دانشگاه های علوم جنایی، برگزاری چندین کنفرانس تخصصی بررسی شواهد و مدارک جنایی، نشر ده ها مقاله از جمله فعالیت های وی بوده است. کتاب «شواهد باقی مانده از اثر کفش و رد پا» از وی ابتدا در سال ۱۹۹۰ و سپس برای بار دوم در ۲۰۰۰ به چاپ رسیده است که شهرت بسیاری در ادبیات علوم جنایی دارد. ترجمه این کتاب که در سال ۱۳۸۶ به اهتمام نشر کارآگاه در ایران چاپ شد، در جشنواره برترین های پژوهشی ناجا در حوزه ترجمه حائز رتبه دوم گردید. اکنون این دومین کتاب از این نویسنده است که ترجمه شده و در اختیار مخاطبان قرار می گیرد.

