

Цуриков Александр Николаевич

**ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ КАТАСТРОФЫ И ИХ ПОСЛЕДСТВИЯ: НА ПРИМЕРЕ  
ВЕЛИКОБРИТАНИИ**

Адрес статьи: [www.gramota.net/materials/1/2012/5/62.html](http://www.gramota.net/materials/1/2012/5/62.html)

Статья опубликована в авторской редакции и отражает точку зрения автора(ов) по данному вопросу.

Источник

**Альманах современной науки и образования**

Тамбов: Грамота, 2012. № 5 (60). С. 161-164. ISSN 1993-5552.

Адрес журнала: [www.gramota.net/editions/1.html](http://www.gramota.net/editions/1.html)

Содержание данного номера журнала: [www.gramota.net/materials/1/2012/5/](http://www.gramota.net/materials/1/2012/5/)

**© Издательство "Грамота"**

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: [www.gramota.net](http://www.gramota.net)

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: [almanac@gramota.net](mailto:almanac@gramota.net)

## Список литературы

1. Анциферов Н. П. Душа Петербурга. Петербург Достоевского. Быль и миф Петербурга. М., 1991.
2. Вулф В. Миссис Дэллоуэй / пер. Е. Суриц. М., 2010.
3. Достоевский Ф. М. Собрание сочинений: в 15-ти т. Л.: Наука, 1989. Т. 5.
4. Рейзов Б. Г. Достоевский в зарубежной литературе. Л., 1978.
5. Kaye P. Dostoevsky and English Modernism, 1900-1930. Cambridge: Cambridge University Press, 1999.
6. Neverow V. S. Virginia Woolf and City Aesthetics // The Edinburgh Companion to Virginia Woolf and the Arts. Edinburgh: Edinburgh University Press, 2010. P. 88-103.
7. The Essays of Virginia Woolf. New York: Harcourt, 1987. Vol. II (1912-1918).

УДК 656.085

Технические науки

Александр Николаевич Цуриков

Ростовский государственный университет путей сообщения

### ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ КАТАСТРОФЫ И ИХ ПОСЛЕДСТВИЯ: НА ПРИМЕРЕ ВЕЛИКОБРИТАНИИ<sup>©</sup>

Приведем информацию о катастрофах поездов в Великобритании.

**12 декабря 1988 года.** 35 человек погибло и более 100 пострадало в результате катастрофы, произошедшей в районе ж.-д. станции Клапхем (Clapham) на юге Лондона. В час пик произошло два столкновения между тремя пригородными поездами.

Непосредственной причиной крушения была неправильная работа напольного оборудования, вызвавшая ложную подачу сигнала, таким образом, что светофор показывал желтый или зеленый огонь, в то время как блок-участок уже был занят, и следовало показать красный. Косвенной причиной был «человеческий фактор», так как важную работу по прокладке коммуникаций выполняли новички без соответствующего опыта.

Комиссия, расследовавшая трагедию, рекомендовала ввести систему *Automatic Train Protection* (АТР), которая останавливает поезд в случае ошибки машиниста. Однако ее цена, 750 млн фунтов, оказалась большой, и система не была введена повсеместно, хотя ее и установили на некоторых линиях.

**19 сентября 1997 года.** Скоростной поезд, следовавший на лондонский вокзал Паддингтон, имея неполадки в системе *Automatic Warning System* (AWS), пропустив запрещающий сигнал и 2 предупреждающих, врезался в товарный состав возле Саутхолла (Southall). 7 погибших, 150 пострадавших.

Машинист, Лари Харрисон (Largy Harrison) вначале был объявлен виновным в случившемся, но позднее обвинения сняли. Его работодателя, компанию *Great Western Trains*, признали виновной и оштрафовали на 1,5 млн фунтов стерлингов. Как выяснило следствие, ключевым фактором, приведшим к катастрофе, было то, что машинист слишком полагался на надежность системы *AWS*.

**5 октября 1999 года.** 31 человек погиб, 523 пострадало в результате столкновения двух поездов в Ледброк Гров (Ladbroke Grove), возле лондонского вокзала Паддингтон.

В результате столкновения возник пожар. На место выехали десятки машин «скорой помощи» и 12 пожарных машин. В тушении огня участвовало 70 пожарных. Около ста человек оказались в ловушке из обломков вагонов. Спасатели несколько суток продолжали извлекать пострадавших [1].

В 2007 году суд оштрафовал компанию *Network Rail*, отвечающую за эксплуатацию ж.-д. сети Великобритании, на 4 млн фунтов за «систематические и недопустимые нарушения правил безопасного движения ж.-д. транспорта», которые привели к столкновению поездов в 1999 году [2].

По мнению суда, причинами происшествия стали «некомпетентность руководства» компании *Network Rail* (тогда она называлась *Railtrack*) и «нарушение процедуры эксплуатации и управления ж.-д. оборудованием» [Там же].

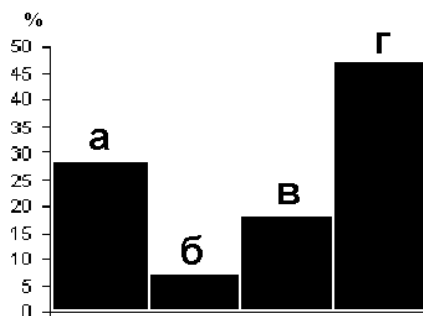
Суд установил, что причиной, по которой машинист проигнорировал запрещающий сигнал, стало то, что его свет был слишком тусклым и неразличимым на фоне солнца. В 2006 году *Network Rail* признала ответственность за катастрофу и обязалась выплатить 225 тыс. фунтов на судебные издержки. Однако, часть вины (штраф в 2 млн фунтов) была возложена и на владельца поезда (Thames Train), так как ее машинист был неопытен [Там же].

По сообщениям английских газет, на трассе, где произошла катастрофа, за 5 лет было заменено 3% сигнального оборудования, тогда как поток увеличился в 4 раза. Выявилась необходимость совершенствования систем безопасности.

**17 октября 2000 года.** 4 человека погибли и 35 ранено во время крушения поезда возле Хатфилда (Hatfield) в графстве Хертфордшир. Скорость поезда в момент крушения - 160 км/ч. Причина крушения - поврежденный рельс.

Расследование установило, что рельс «рассыпался» на фрагменты из-за «усталости металла». Более 300 трещин было позднее обнаружено на рельсовых путях в районе Хатфилда. Это заставило ввести ограничения скорости поездов, что вызвало задержки на маршрутах. Количество подобных трещин было угрожающе высоким по всей стране. Результаты управления дорожным хозяйством со стороны частной компании *Railtrack* были признаны неудовлетворительными, что привело к ее национализации государством.

Общественная уверенность в надежности железных дорог была разрушена описанными катастрофами. Опросы общественного мнения показали, что население Великобритании оценивает безопасность передвижения ж.-д. транспортом, как очень низкую. Проиллюстрировать это может опрос, проведенный по заказу Комитета объединенного транспорта (Commission for Integrated Transport) в 2001 году. Каждый третий опрошенный заявил, что опасается путешествовать поездом [3]. Ощущение опасности у жителей Великобритании было таковым, что 47% из них видели путешествие самолетом как самую безопасную форму транспорта, 15% сказали, что безопаснее всего автомобиль, 13% - автобус и только 7% - железная дорога (Рис. 1).

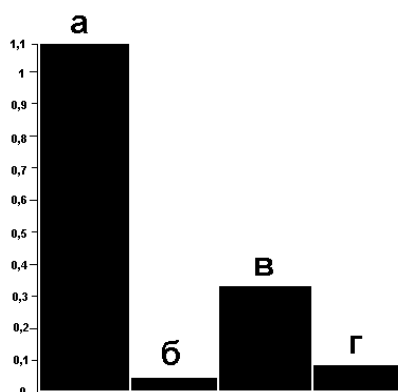


**Рис. 1.** Наиболее безопасные виды транспорта по мнению британцев, процентное соотношение: а - автомобильный транспорт; б - железнодорожный; в - водный; г - авиационный

Однако такие представления не соответствуют фактическому риску передвижения различными видами транспорта. Главным виновником такого положения дел явилось интенсивное освещение в СМИ нескольких катастроф.

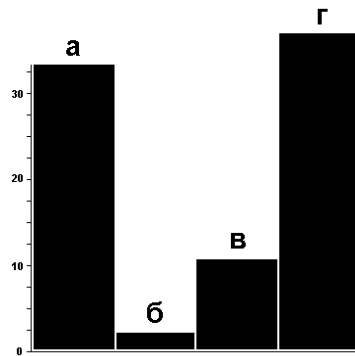
Следует указать, что измерение безопасности передвижения различными видами транспорта - это нетривиальная задача. Есть различные критерии ее решения. Методология, выбранная авиаперевозчиками, оценивает отношение количества катастроф к преодоленному расстоянию. Такой метод выгоден для авиалиний, поскольку воздушные рейсы происходит на большие расстояния.

Есть различные способы измерения риска. Он может быть оценен по отношению количества аварий к числу поездок, или, как количество аварий за 1 час путешествия.



**Рис. 2.** Число погибших пассажиров на 100 миллионов километров пути: а - автомобильный транспорт; б - железнодорожный; в - водный; г - авиационный

На Рис. 2 и 3 представлена статистика, выпущенная Европейской Комиссией, которая показывает, что из различных критериев оценки могут быть сделаны различные выводы. Британские железные дороги соответствуют среднестатистическому европейскому уровню аварийности. Необходимо более глубокое и всестороннее осмысление этих статистических данных.



**Рис. 3.** Число погибших пассажиров на 100 миллионов часов пути: а - автомобильный транспорт; б - железнодорожный; в - водный; г - авиационный

Если сравнивать с ж.-д. транспортом, то риск гибели в автодорожном происшествии почти в 30 раз выше, риск гибели на водном транспорте в 8 раз больше, на самолете риск вдвое выше, даже если мы будем использовать методику измерения риска, обычно применяемую авиалиниями.

Если же сравнить количество аварий в час путешествия, то отношения будут таковы: 17 к 1 для автодороги, 5 к 1 для водного транспорта и 18 к 1 для передвижения самолетом (за 1 принят ж.-д. транспорт).

Очевидно, что, какой бы метод подсчета мы ни выбрали, путешествие ж.-д. транспортом оказывается самым безопасным способом перемещения. При этом интересно, что, при измерении отношения риска ко времени, воздушный транспорт, окажется, менее безопасным, чем автомобильный. Это объяснимо, так как средний полет на самолете длится недолго - максимум несколько часов.

Однако, и эти данные нуждаются в исследовании для их более полного понимания. Хотя бы потому, что Отдел транспортной статистики включает в отчеты и те случаи гибели людей, в которых железная дорога на самом деле виновата лишь частично, когда, например, жертва получает травмы в результате падения с эскалатора или ж.-д. перрона. Получение эквивалентной статистики для других видов транспорта затруднительно или невозможно.

Статистические данные для автодорожных происшествий не раскрывают значительных изменений риска в зависимости от класса транспорта. Сюда включают инциденты с пешеходами, велосипедистами и мотоциклистами, которые подвергают себя самому большому риску, в то время как рейсовые автобусы являются самым безопасным способом передвижения по автодороге. Хотя современные автомобили предоставляют больше средств обеспечения безопасности для пассажиров и водителя, чем в прошлом, риск аварии и травмы при автомобильном путешествии в 6 раз выше, чем при передвижении на поезде.

Фактором, влияющим на веру автолюбителей, будто автомобильные поездки безопасны, является то, что они сами управляют своим средством передвижения. Когда кто-то другой управляет транспортом, в котором они находятся, это вызывает дискомфорт и чувство меньшей безопасности. Хотя машинисты поездов и пилоты авиалайнеров имеют больше опыта, знаний, чем большинство шоферов.

Вопреки общественному мнению, можно сделать вывод о том, что безопасность ж.-д. поездок в Великобритании продолжает повышаться. Хотя очевидно, что захватывающие подробности упомянутых катастроф привлекают внимание СМИ, в реальности их частота была не больше, чем в предыдущие годы. Поэтому больше следует заботиться о том, чтобы интенсивное освещение редких ж.-д. катастроф в СМИ не способствовало формированию ошибочного общественного мнения о реальном положении дел в будущем.

Тенденция изменения показателей безопасности подтверждает продолжающееся повышение ее уровня. Число крушений поездов с человеческими жертвами продолжило снижаться, как показано на Рис. 4. Нужно отметить, что всего несколько катастроф могут скрыть основной тренд, как это произошло с трагедиями в Клапхеме и Ледброк Гров, что демонстрирует Рис. 5.



**Рис. 4.** Число транспортных происшествий с пострадавшими на железных дорогах Великобритании в период с 1967 по 2002 год

Нужно также отметить, что число смертельных случаев на британских автодорогах всего лишь за один год в 10 раз превышает число погибших во всех крушениях поездов за последние 35 лет взятых вместе.

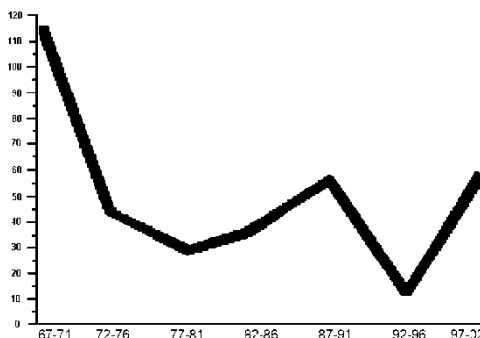


Рис. 5. Число погибших в железнодорожных катастрофах в Великобритании в период с 1967 по 2002 год

Другие показатели также указывают на существенное повышение уровня безопасности. Путешествие поездом безопасно уже сейчас, уровень безопасности будет продолжать повышаться и в будущем. На железных дорогах продолжают внедряться новые технические системы, позволяющие снизить риск и минимизировать негативные последствия ж.-д. аварий.

#### Список литературы

1. Катастрофа в Лондоне [Электронный ресурс]. URL: <http://www.ng.ru/events/1999-10-06/disaster.html> (дата обращения: 06.01.2012).
2. Лондонский суд оценил столкновение поездов в 4 миллиона фунтов [Электронный ресурс]. URL: <http://transbez.com/news/200703304763.html> (дата обращения: 06.01.2012).
3. Bradbury N. Face the Facts on Transport Safety // Railwatch. 2002. № 9. P. 6-7.

УДК 37

Педагогические науки

Ши Шу

Гуандунский университет иностранных языков и международной торговли, КНР

### ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА СОЗДАНИЯ КОМАНДЫ ПО ПРЕПОДАВАНИЮ РУССКОГО ЯЗЫКА НА НАЧАЛЬНОМ ЭТАПЕ В ГУАНДУНСКОМ УНИВЕРСИТЕТЕ ИНОСТРАННЫХ ЯЗЫКОВ И МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ<sup>©</sup>

#### Введение

В последние годы в целях повышения образовательного уровня нации и популяризации высшего образования в Китае непрерывно увеличивается масштаб высшего образования. Растут объемы набора по всем специальностям, в том числе и по специальности *Русский язык и литература*. Для развития и открытости страны увеличение масштаба подготовки специалистов со знанием иностранных языков необходимо. Но на фоне радикальных преобразований в сфере высшего образования в определенной степени наблюдается тенденция к снижению качества подготовки русистов.

Существует ряд объективных и субъективных причин, приводящих к такой тенденции. Если до середины 80-х гг. прошлого века мы готовили студентов-русистов с подготовкой в течение 5 лет, то сегодня мы в основном готовим студентов с нуля фактически в течение 3 лет. По требованию Минобразования Китая для общеобразовательных высших учебных заведений общее количество аудиторных часов не должно превышать 2500, после вычета часов для общеобразовательных предметов и второго иностранного языка на обучение русскому языку отводится не больше 1600 часов. Что касается *русского языка на начальном этапе*, то учебные часы сокращаются с 16 до 12 часов в неделю. Тем более, при изучении иностранных языков идеальное количество студентов в группе - не более 10 человек, а у нас - 26. А учебная программа и основное содержание обучения не меняется. За такое ограниченное количество учебных часов обеспечить качество подготовки русистов - очень сложная задача для каждого преподавателя.

**Общие сведения о предмете «Русский язык на начальном этапе».** Обучение русскому языку в ГУИЯ и МТ имеет более чем сорокалетнюю историю. *Русский язык на начальном этапе* является обязательным предметом на факультете русского языка. Данный предмет вводится на первом и втором курсе. Цели