

ным, что пользователь начинает верить увиденному, относить его к категории реально существующих объектов и объективно происходящих в реальном мире событий. Прагматическое значение используемых метавселенных, в частности представленных в настоящем материале в форме коммуникационных сред, заключается в возможности более эффективного планирования предстоящих важных мероприятий, снижении вероятности принятия неверных управленческих решений, а следовательно, повышении качества нашей жизни в целом, когда знание многочисленных корреляционных связей в сложной социально-технической системе позволяет уверенно прогнозировать её состояния и тем самым заранее подготовиться к наступлению определенных последствий или снизить их негативное влияние посредством упреждающих действий.

УДК 656.62+626/627+62-236

ПРИЧАЛЬНЫЙ ПОДЪЕМНИК КАК РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМЫ ПОСАДКИ ПАССАЖИРОВ С БЕРЕГА НА СУДНО (И ВЫСАДКИ С СУДНА НА БЕРЕГ)

И. И. ГОРДЛЕЕВА

Волжский государственный университет водного транспорта, г. Нижний Новгород, Российская Федерация

Исследование портовой и береговой инфраструктуры на всей территории России, относящейся к пассажирским перевозкам внутренним водным транспортом, выявляет острую необходимость ее совершенствования и приведения в соответствие с современными запросами и требованиями. Техническое и эксплуатационное состояние береговой зоны, пристаней, причальных стенок в подавляющем большинстве практически не изменилось с советских времен. В то же время железнодорожные и автомобильные пассажирские перевозки за последние 30–40 лет вышли совершенно на новый качественный уровень. Во главу поставлены безопасность, доступность и комфорт людей, для маломобильных граждан населения (МГН) и инвалидов соблюдены все современные нормативы, предъявляемые к транспортным средствам, будь то городской автобус или вагон поезда. Железнодорожные станции и автовокзалы оборудованы в соответствии с запросами всех групп населения (выделенные парковочные места, пандусы для инвалидов, заезды для колясок и багажа и т. д.).

Совершенно другая картина на водном транспорте, в особенности на речных маршрутах. Анализ сервиса обслуживания самой значимой в России реки Волги показывает соответствие стандартам пятидесятилетней давности. Модернизация портовой и береговой инфраструктуры со времен введения в эксплуатацию проведена в единичных случаях. Построенные в советский период причалы и причальные стенки устарели и не соответствуют современным нормам и требованиям, предъявляемым к качеству, доступности и безопасности при посадке и высадке пассажиров на всех транзитных и местных маршрутах.

Автором проведено картографическое исследование в крупных населенных пунктах акватории Волги, рассмотрены и отобраны отзывы пассажиров прогулочных и туристических судов о состоянии причалов (пристаней), взятые из открытых источников «Яндекс Карты» [1]. Жалобы пассажиров на шаткие крутые лестницы на причалах, невозможность безбоязненного и безопасного перехода с берега на судно с багажом, детскими колясками, детьми, не говоря уже о людях с ограничениями жизнедеятельности, только подтверждают остроту проблемы (рисунок 1).

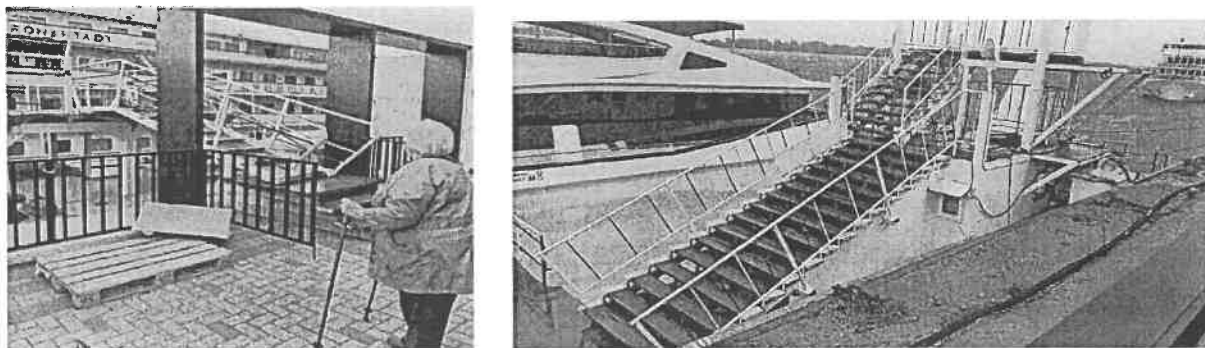


Рисунок 1 – Причал № 8 и № 4, г. Нижний Новгород, сварные лестницы для перехода с судна на берег

При этом на основании утвержденной государственной программы РФ «Доступная среда» [2] разработана и действует новая нормативная база «перевозок пассажиров и их багажа на внутреннем водном транспорте» [3]. В ней прописаны правила перевозки лиц с ограничениями жизнедеятельности для компаний, «оказывающих услуги на транзитных, местных, пригородных и внутригородских маршрутах и на переправах». И если перевозчики на своих судах так или иначе следуют требованиям в соответствии с новыми нормативами и ГОСТами, то в общей системе при посадке-высадке пассажиров с ее составляющими: причальная стенка (берег) – пристань (пonton) – судно доступный и безопасный переход с берега на судно и в обратном направлении отсутствует.

Конечно, следует отметить объективные сложности возведения надежных стационарных конструкций при переходе с судна на берег, связанные со спецификой водного транспорта. К ним относятся качка на воде, изменяющийся уровень воды за навигационный период от начала паводка до середины лета, сильная зависимость от ландшафта конкретной местности и береговой линии, скорость течения реки и другие факторы. В некоторой степени это объясняет отсутствие единых стандартов и их соблюдение в акваториях страны, но не может служить оправданием, так как при классификации по определенным критериям всех прибрежных зон можно выработать единые подходы в рамках каждой группы с одинаковыми характеристиками.

Рассмотрим береговую инфраструктуру в крупных волжских городах, сильно зависящую от такого фактора, как изменяющийся в большом диапазоне уровень воды. К примеру, у причальной стенки в Нижнем Новгороде этот разброс за навигационный сезон составляет 6 м [4]. Причем вода с верхней отметки с конца апреля опускается до нижней к началу июля, и три самых туристических месяца (июль, август, сентябрь) находится на минимуме. Для перехода с судна на берег на понтонах (причалах), являющихся связующим звеном между судном и берегом, установлены сварные лестницы различного конструктива (см. рисунок 1). Естественно при низком уровне воды лестница с понтоном, воспринимая качку, передает ее пассажирам, и чем выше они поднимаются по лестнице, тем большую «шаткость» они ощущают. «Кустарно» сваренные конструкции даже визуально не кажутся безопасными, не говоря о полном несоответствии требованиям, предъявляемым к высадке на берег людей с ограничениями жизнедеятельности.

Наиболее рациональным решением данной проблемы видится подъемник по типу пассажирского лифта, с креплением на причальной стенке, имеющей две позиции останова: верхнюю – на уровне набережной, нижнюю – на понтоне (рисунок 2). Он функционален, более удобен и безопасен для всех участников водных поездок, будь то пассажиры с габаритным багажом, семьи с маленькими детьми в колясках или судовой персонал, обеспечивающий разгрузку-погрузку провизии. Такой подъемник удовлетворяет требованиям ГОСТ 34682.2 [5] для маломобильных граждан населения. Возможность установки на причальной стенке подтверждается прочностным расчетом по подобранным рабочим параметрам, который показывает, что нагрузочная способность причальной стенки много превышает расчетные нагрузки на стену от подъемника (сам расчет [6] в данной работе не представлен).

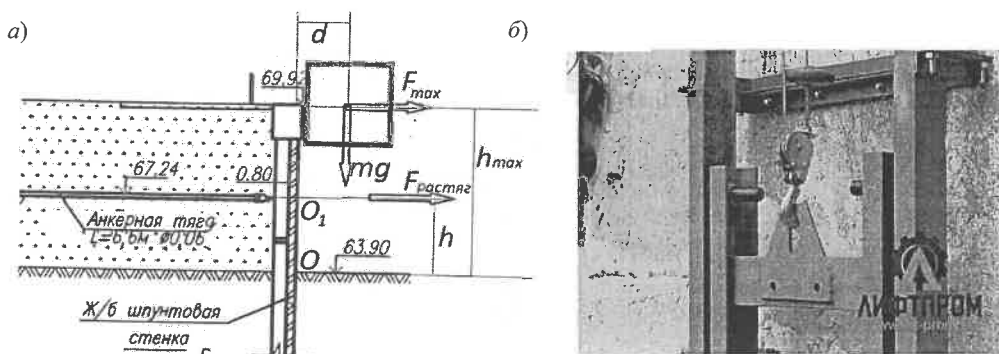


Рисунок 2 – Подъемник:

а – к расчету нагрузочной способности Нижегородской причальной стенки;
б – пример крепления к бетонной стене направляющих подъемника

Для выбора подъемника были определены и рассчитаны характеристики, удовлетворяющие заданным критериям: подъемник консольный, с вертикальными направляющими, крепление к несую-

шей стене с помощью химических анкеров, привод электрический (220v, 380v) тросовый (тельфер), габариты платформы 2×2 м², масса = 2000 кг, высота подъема = 6 м, скорость подъема = 0,15 м/с, мощность привода = 3,5 кВт, время подъема/спуска = 40 с.

На отечественном рынке подъемно-транспортного оборудования имеется достаточно производителей, продукция которых удовлетворяет вышеописанным техническим и рабочим параметрам подъемника, при этом с лицензией на изготовление подъемников (лифтов) для инвалидов. Набор стандартного оборудования, программное обеспечение и предлагаемый монтаж специалистами завода-изготовителя вполне могут быть адаптированы под техническое задание. Существенным здесь является «плавающее» место остановки пассажирской платформы в нижнем положении, так как координаты причала, на который «садится» платформа подъемника, меняются по вертикали вместе с уровнем воды. Эта проблема технически может быть решена датчиком-концевиком, который крепится на днище платформы и служит для размыкания питания кнопки спуска.

Предложенное решение высадки-посадки пассажиров с судна на берег с помощью подъемника является более комфортным и безопасным, удовлетворяет требованиям, предъявляемым к транспортным услугам для людей с ограничениями жизнедеятельности, актуально и своевременно вписывается в общегосударственные задачи по улучшению инфраструктуры прибрежных зон и развития внутреннего водного туризма.

Список литературы

1 Пристань в Приволжском федеральном округе [Электронный ресурс] // Яндекс Карты. – Режим доступа : <https://yandex.ru/maps/47/nizhny-novgorod/search/Пристань/>. – Дата доступа : 08.09.2024.

2 Постановление Правительства РФ от 29 марта 2019 г. № 363 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Доступная среда».

3 Приказ Федерального агентства морского и речного транспорта от 30 октября 2015 года № 115 «Об утверждении плана мероприятий Федерального агентства морского и речного транспорта по повышению значений показателей доступности для инвалидов объектов и предоставляемых на них услуг» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://mintrans.goy.ru/documents/2/4679>. – Дата доступа : 08.09.2024.

4 График уровня воды в реке Волга у г. Нижний Новгород [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.sntbugorok.ru/level/uroven-vody-v-volge-na-segodnya-u-nizhnego-novgoroda#graph>. – Дата доступа : 08.09.2024.

5 ГОСТ 34682.2–2020 (EN 81-41:2010). Платформы подъемные для инвалидов и других маломобильных групп населения. Требования безопасности к устройству и установке. Часть. 2. Платформы с вертикальным перемещением. – Введ. 2021.06.01. – М. : Стандартинформ, 2020. – 94 с.

6 Гордлеева, Ю. И. Модернизация причалов в соответствии с требованиями для маломобильных граждан населения (мгн) [Электронный ресурс] / И. Ю. Гордлеева, С. Д. Гордлеев // Транспорт. Горизонты развития. 2024 : материалы IV Междунар. науч.-пром. форума. ФГБОУ ВО «ВГУВТ». – 2024. – Режим доступа : https://vf-река-море.рф/2024/4_4pdf. – Дата доступа : 08.09.2024.

УДК 811.112.2

К ВОПРОСУ О ТЕКСТАХ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ПРИ ОБУЧЕНИИ ЧТЕНИЮ НА ИНОСТРАННОМ ЯЗЫКЕ

Н. А. ГРИШАНКОВА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Интенсивная работа над текстом, содержание которого уже известно, психологически не оправданна. Мы считаем, работа в группе в значительно большей степени, чем это обычно бывает, должна быть направлена на выработку у студентов тех речевых умений и навыков, которые являются одной из целей обучения, т. е. умение понимать незнакомый иноязычный текст.

Результаты этого опыта заинтересовали нас по трём причинам.

Во-первых, чтение и перевод текста, подготовленного дома, в аудитории УВО является нерациональным расходом аудиторного времени. В ряде случаев нам приходилось замечать и ранее, что эпизодическое введение новых, незнакомых текстов по вопросам безопасности пассажирских перевозок вызывало большую заинтересованность и мобилизацию со стороны студентов; чтение новых по содержанию текстов было для них самопроверкой, выявлением своих возможностей в понимании незнакомой иноязычной информации. Необходимо оговориться, что введение в аудито-