

УДК 910 (477.75)

НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ПРИРОДНОЙ ОБУСЛОВЛЕННОСТИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ АВАРИЙНОСТИ КРЫМА

Гребнев А. Н.

Все процессы, протекающие на Земле, все земные явления и объекты находятся под влиянием двух глобальных факторов – земного и космического, и являются результатом саморазвития геосистем под влиянием этих двух факторов. Еще древние ученые и мыслители задавались вопросом о влиянии Космоса, в том числе Солнца, на процессы, протекающие на Земле, но и на данный момент эта проблема мало изучена. Воздействие космических излучений на органический мир посредством развития эпидемий, увеличения смертности и т.д., взаимосвязь с различного рода природными катастрофическими процессами (землетрясениями, наводнениями, глобальными похолоданиями и др.) хотя до конца и не изучены, но имеют неоспоримую составляющую [1, 2 и др.]. Не менее важным является влияние космического на события и происшествия, связанные с деятельностью человека, что также является мало изученной проблемой.

Одним из комплексных явлений, где социальное и природное часто приводит к нежелательным результатам, являются дорожно-транспортные происшествия (ДТП). Нами предпринята попытка анализа ДТП с точки зрения природной составляющей, обусловленной космическими и теллурическими причинами, но в данной статье более подробно будет рассмотрена первая причина.

В.А. Сухаревым [2] на значительном эмпирическом материале показано, что такие чрезвычайные события, как глобальные катастрофы Земли; астроблемы; вариации солнечной активности; инверсии магнитного поля Земли; сейсмо-вулканическая активность Земли; формирование континентальных бурь; океанических ураганов; цунами; возникновение эпидемий; неурожаи от засух и избыточного увлажнения; формирование неблагоприятных для здоровья человека условий, – вызваны синхронизированными между собой, супернизкочастотными электромагнитными и гравитационными возмущениями, причиной которых являются периодические неравномерные движения планет Солнечной системы и их крупнейших спутников по эллиптическим орбитам [2]. Концепция В.А. Сухарева заключается в следующем: объектами исследования взяты девять планет Солнечной системы (Меркурий, Венера, Земля, Марс, Юпитер, Сатурн, Уран, Нептун, Плутон) и семь их крупнейших спутников

(Луна, Титан, Каллисто, Ганимед, Европа, Ио, Тритон). Все они объединены одним термином – Космические объекты (КО). Для всех названных объектов точно известны периоды их обращения вокруг центра вращения, причем центром вращения для планет служит Солнце, а для спутников – соответствующие планеты. Воздействие космических объектов друг на друга, а также на Солнце осуществляется с помощью полей двух типов – электромагнитных и гравитационных. Каждый космический объект как электрически заряженное тело, совершающее сложное пространственное неравномерное движение в околосолнечном пространстве, заполненном высокопроводящей плазмой (солнечный ветер), индуцирует электромагнитные волны, которые за считанные минуты достигают, слабо затухая, практически любой точки Солнечной системы. Если бы движение КО происходило по круговой орбите, то напряженность индуцируемого им электромагнитного поля оставалась бы постоянной во времени практически для любой точки околосолнечного пространства. При обращении же по эллиптической орбите, из-за переменной скорости движения КО, в соответствии с максвелловской теорией электромагнитного поля, имеют место низкочастотные пульсации напряженности электромагнитного поля, индуцируемого каждым объектом.

В формировании гравитационных эффектов главная роль принадлежит полям, образуемым парами “планета-Солнце” и “спутник-планета”. Из-за движения планет вокруг Солнца и спутников вокруг планет по эллиптическим орбитам их гравитационные поля оказываются пульсирующими, притом эти пульсации строго синхронизированы с пульсациями электромагнитных полей.

Поскольку движение космического объекта поддерживается непрерывно с неизменным периодом в течение многих миллионов лет, каждый КО постоянно, в автоколебательном режиме, формирует низкочастотные волны электромагнитной и гравитационной напряженности, и все межпланетное пространство оказывается целиком заполненным этими волнами.

Итак, В.А. Сухаревым считается, что в Солнечной системе имеют место строго синхронизированные между собой супернизкочастотные пульсации напряженности электромагнитных и гравитационных полей, индуцируемых каждым из шестнадцати космических объектов. В определенный момент времени амплитудные значения волн напряженности для каждой пары КО совпадают между собой. При этом формируется всплеск напряженности (на максимумах) или падение (на минимумах). Это явление трактуется, как простой волновой космический резонанс. Фокусирование (совпадение в пределах 1-2 земных суток) одновременно нескольких простых резонансов служит главной причиной, катализатором или спусковым механизмом для формирования любого стихийно-катастрофического или чрезвычайного события как в неживой природе, так и в биологических системах, притом чем более значимо (катастрофично) событие, тем большее число более значимых РЦ должно проходить через дату этого события. Развивая данную концепцию В.А. Сухарев полагает, что в Космосе идет

непрерывный процесс формирования так называемых сложных волновых резонансных циклов. Физически последние служат результатом суперпозиции (наложения) одновременно нескольких волн напряженности, индуцируемых разными КО [2].

Нами периоды волновых космических резонансов (ВКР) были положены в основу анализа ДТП в пределах Автономной республики Крым (АРК). В связи с этим следует рассмотреть предполагаемый механизм действия ВКР на человека и сложные технические системы. Возможно, что ВКР нарушают ритмическую деятельность головного мозга, сдвигая спектр его электромагнитных волновых излучений в область более высоких частот (25-30 герц) и тем самым способствуют формированию негативных моментов в поведении человека (эйфории, агрессии, психологического ступора). Отсюда – рост в резонансные дни числа техногенных катастроф, обусловленных ошибочными действиями человека при обращении со сложной техникой.

Помимо человеческого фактора в формировании техногенных катастроф повинны и объективные причины. Это следует из того, что практически во все современные сложные технические системы входят управляющие устройства, действие которых основано на принципах электромагнетизма, а в моменты ВКР, весьма вероятно дезорганизация в работе устройств электромагнитного типа.

Данные соображения и были основными при нашем анализе ДТП на территории Автономной республики Крым. Изучались данные ежедневной аварийности за 2000–2002 г.г. (материалы управления ГАИ АРК). Из этих данных выбраны дни с максимальной аварийностью и дни с аварийностью выше среднемесячной, именно они и положены в основу дальнейшего анализа. Полученная выборка сравнивалась с таблицей волновых космических резонансов (табл. 1). Оказалось, что в 2000 г. из одиннадцати дат с максимальной аварийностью шесть дат совпадают с днями резонансными днями, в 2001 г. из сорока двух дат – совпадает двадцать одна, а в 2002 г. из двадцати девяти – десять. Всего из 82 дат с максимальной аварийностью на автодорогах АРК 37 совпадают с космическими резонансными циклами, что составляет около 45%. Как видно из анализа таблицы 1, число случаев соответствия ДТП и космических циклов изменяется от 70% до 22% и только в трех случаях понижается до 13%, 9% и 7%. Наиболее опасные дни связанные с резонансными циклами таких планет как Меркурий, Марс, Юпитер, Венера, Сатурн.

Проведенный анализ свидетельствует, что космическая зависимость между аварийностью на автодорогах имеет место и около половины всех дорожно-транспортных происшествий связано с возмущениями космического пространства. Но как уже отмечалось, ДТП – это результат не только космического, но и чисто земного, т.е. связанного как со свойствами самого ландшафта, так и с социально обусловленными факторами. Остановимся на таком свойстве ландшафта как геоактивные структуры [3,4,5].

Геоактивные структуры (ГАС) – это некие зоны аномального влияния на все

компоненты ландшафта и его структуру. Аномальное, в том числе патогенное, воздействие на живое вещество можно считать статистически достоверным фактом, менее исследованными являются процессы отрицательного воздействия ГАС на технические сооружения и в особенности – на аварийные ситуации.

По данным инженеров-геологов, заметные изменения на инженерные сооружения и коммуникации могут оказывать физические поля, обладающие напряженностью порядка 10-100 В/м [6]. Имеются эмпирически установленные факты влияния ГАС на дорожно-транспортные ситуации. Участки автомобильных дорог, попадающие в зону воздействия отличаются повышенной аварийностью. Так, при анализе 3500 дорожно-транспортных происшествий обнаружено увеличение аварийности от 30% до 100% в случае приуроченности участка дороги к ГАС [6].

Нами обследованы участки повышенной концентрации ДТП на автодороге государственного значения М-18 (Симферополь-Ялта-Севастополь), в частности, в пределах 9–11-го км и 12-го км. Оба участка находятся на территории п. Пионерское по ул. Алуштинская (Симферопольский р-н) и расположены в пределах левого борта долины р. Салгир. На участке 9–11-й км за 2000–2001 г.г. произошло 23 аварии в которых погибло 3 и ранено 34 человека. На участке 12-й км с 1993 по 2001 г.г. произошло 20 ДТП в которых погибло 2 и ранено 23 человека. На этих двух участках обнаружено 6 ГАС, способствующих возникновению ДТП. Их протяженность по дороге составляет 42, 85, 45, 15, 12, 6 м. В большинстве случаев (5 из 6) они приурочены к водным потокам, либо к водотоком, проходящим по лоткам стока под дорогой и впадающим в р. Салгир, либо к водотоку р. Салгир. В тоже время ГАС не располагаются непосредственно над водными потоками, а находятся за несколько метров за ними или до них. Аварийность ситуации усугубляется с одной стороны, тем что в двух случаях в пределах ГАС находились односторонние перекрестки, с другой – в пределах центральной улицы необходимо дополнительное количество организованных пешеходных переходов.

Влияния ГАС на повышенное число аварийности можно объяснить изменением поведенческих функций человека, попадающего в зоны действия ГАС.

Таким образом, причины ДТП имеют не только социальные корни, но и зависят во временном масштабе от космических резонансных циклов, а в пространственном отношении обусловлены некоторыми свойствами ландшафта, в частности, ГАС. Эти положения следует отражать в видах профилактических работ служб ГАИ через прогнозирования дней с вероятностно повышенной аварийностью и установлении специальных дорожных знаков (ГАС), предупреждающих о геоактивных структурах.

Таблица 1

Соотношение аварийности в Крыму и волновых космических резонансов

Год	Месяц	Средняя аварийность за месяц	Максимальная аварийность за месяц	Количество дней совпадающих с резонансными	Соотношение дней с аварийностью выше средней и ВКР (%)	
2000	1	2	7	7	70	
	2	3	6	2	25	
	3	3	7	2	22	
	4	3	8	4	22	
	5	3	10	7	37	
	6	4	11	6	43	
	7	6	10	7	44	
	8	6	13	2	13	
	12	6	12	7	62	
	2001	1	3	6	4	35
		2	3	6	6	67
		3	3	6	1	7
4		4	11	5	38	
5		4	12	7	41	
6		4	10	6	55	
7		8	13	4	33	
8		10	17	6	46	
9		4	9	1	33	
10		5	11	7	54	
11		5	11	5	33	
12		4	10	5	33	
2002	1	2	6	4	33	
	2	4	7	2	25	
	3	3	12	2	16	
	4	3	6	1	9	
	5	4	7	5	42	
	6	4	7	10	55	
	7	7	13	7	47	
	8	8	12	8	50	
	9	4	10	7	41	
	10	6	10	5	50	
	11	5	9	2	18	
	12	3	11	4	33	

Список литературы

1. Чижевский А.Л. Земное эхо солнечных бурь. – М.: Мысль, 1976. – 366 с.
2. Сухарев В.А. Волновые космические резонансы и земные катастрофы // Эниология. – 2002. – N 3. – С. 3-9.
3. Швебс Г.И. Введение в эниогеографию. Кн. 1. Эниоземлеведение. – Одесса, 2000. – 253 с.
4. Швебс Г.И., Пилипенко Г.П., Позаченюк Е.А. и др. Інформаційно-польова структура геосистем // Українській географічний журнал. – 1997. – №3. – С. 53-59.
5. Позаченюк Е.А. Введение в геоэкологическую экспертизу: междисциплинарный подход, функциональные типы, объектные ориентации. – Симферополь: Таврия, 1999. – 413 с.
6. Павловец И. Биоэнергия и патогенные зоны в жизни человека. – К., 1994. – 124 с.

Статья поступила в редакцию 12.02.2003 г.