

## 伊朗宪监会批准降低与英国外交关系议案

## 两周内从大使级降至代办级

新华社德黑兰11月28日电(记者 何光海 杜源江)据伊朗伊斯兰共和国声像组织报道,伊朗宪法监护委员会28日批准了议会前一天通过的要求降低与英国外交关系的议案。

根据这项议案,伊朗外交部须在两周内将伊朗与英国的关系从大使级降至代办级。此外,该议案还要求伊朗政府降低两国经贸关系水平。

伊朗宪法规定,伊朗宪法监护委员会负责审查议会通过的各项决议,议会通过的议案须经宪监会批准后方可生效。

伊朗议会27日以179票赞成、4票反对和11票弃权的表决结果,通过了一项关于降低伊朗与英国外交关系的议案。此前,伊朗议会投票通过一项紧急法案,呼吁驱逐英国驻伊朗大使,要求伊朗政府重新考虑甚至中断与英国的外交关系,以对英国向伊朗施加政治和经济压力表示抗议。

英国财政大臣乔治·奥斯本21日宣布,自当日起,英国所有金融机构必须停止与伊朗任何银行及其分支机构的交易或商业往来,包括伊朗央行。英方认为,伊朗的银行正在为参与核弹项目的个人和团体提供金融服务,英国这一做法是为了阻止伊朗拥有核武器。

过去几年,伊朗议会多次要求政府降低与英国的外交关系,但都不了了之。美、法等西方国家一直指责伊朗试图研制核武器,但伊朗方面始终坚称其核计划仅为和平目的。

韩国机器人狱警  
明年3月起上岗

韩国机器人狱警。

如果韩国监狱中的某些囚犯脑子里正筹划着越狱,那么这个计划今后可要更加周密了,因为他们不仅要考虑如何穿过牢房铁栅、跳过高耸的围墙以及避开瞭望塔,还要不得不成功制服当班的机器人。

据英国《每日邮报》网站26日报道,明年3月,3个机器人狱警将入驻韩国东南部浦项市一所监狱,在走廊进行巡逻,同时监测监狱内部的情况,机器人身上的传感器可以察觉囚犯的可疑变化,如攻击性和自杀倾向,然后将这些信息告知管理它们的人类官员。

这些机器人狱警身高约1.5米,体重70公斤,靠4个轮子运动,其身上的远程会话功能可以实现重罪犯与人类狱警的通话。

值得称赞的一点是,它们不仅可以免费长期值班,而且决不会被他人贿赂。如果在浦项市长达一个月的测试运行没有问题,那么机器人狱警将被引进更多监狱执行任务。

该项目是韩国司法部发起的,投资经费高达10亿韩元(约合人民币549万元),亚洲矫正教化论坛理事长、韩国京畿大学教授李柏澈负责研发。

据称,韩国研发的机器人样机,有的可以教授英语,有的甚至能够很好地完成家务活。(据《西安晚报》)

## 精心打造校车安全

## 北美半世纪前推“校车优先”交规

近日,一些中国网友疯传美国校车PK悍马完胜的新闻图片,甚至有不少人说“北美校车比装甲车还坚固”、“撞毁悍马轻而易举”,其实,这多是夸大其辞。

就在11月16日,一辆校车在加拿大西部卑诗省内陆山区的阿尔托纳郊区撞上一辆大型卡车,尽管后者已经刹车,校车车头也依然撞成全毁,两车司机和一名女生重伤,另一名女生轻伤,若非当地人烟稀少,校车上学生寥寥无几,后果恐更严重。正如一位曾开过校车的汽车教练所言,再结实的汽车也还是汽车,真正提高安全系数的办法是防撞,而非耐撞。

纵观美国和加拿大的“校车安全史”,值得借鉴的关键在于,保障中小学生学习安全的不只是装备精良的“彪悍”校车,还需一整套以学生安全为出发点的交通法规和配套措施。



近日,一些中国网友疯传美国校车PK悍马完胜的图片。

起步很早。经典的黄黑车身,就是科学研究的成果应用。

1939年4月,纽约哥伦比亚大学教授弗兰克·克里通过研究得出结论,原先北美校车普遍采用的墨绿色车身不适合北美校车的颜色需要,而应改成黄黑相间,理由是校车活动主要在清晨和黄昏,而在这个时候北美许多地方多雾,能见度不高,黄色车身配以黑色字体,识别度最高,校车也最安全。根据这项研究结果,美国推出“联邦校车标准”,正式将校车颜色定为黄底黑字,并同时就车身长度、车体宽度、车内高度、车内过道宽度等44项安全标准进行了量化规定,这是世界上第一份有关校车的标准化法定文件。

由于校车车体过于宽大,经常遮挡来往车辆视线,学生上下车时很容易出意外。乘坐校车的许多都是低龄学生,安全意识很差,面对错综复杂的交通环境,往往会在关键时刻不知所措,从而引发危险。因此自上世纪40年代起的30年内,美国各州相继出台了一系列“校车优先”的交通规则:1946年,弗吉尼亚州规定校车必须配备停车警示灯,该灯位于车厢前后顶端,系醒目的红色和琥珀色相间,共四盏。当校车准备停下时,琥珀色灯亮起,告诫后车,停下后琥珀色灯熄灭,红灯亮起,表示“校车停车上人”,此时倘是单向和双黄线双向车道,校车红灯亮起则双向停驶;倘是有隔离带的双向车道,则逆行可以不停,这是考虑到下车学生可能过街。

上世纪50年代起,美国各州相继规定,校车必须配备停车时自动伸出的“STOP”(停)指示牌,该指示牌须为双面红色白边,用白色印刷体书写STOP字样,对角线长度不得小于45厘米,材质必须为双面反光,或装有醒目的反光灯。

这些防撞措施是逐步完善的,如停车指示牌最初为机械装置,如今基本都改为全自动,反光材料由普通的发光塑料,进化到LED光学材料;警示灯由最初的四盏,变为如今的八盏。

## 体系

## 配套的交通法规至关重要

不过,仅仅加强校车本身的安全系数是远远不够的,配套的交通法规至关重要。

前文提到,“校车优先”的原则,是从上世纪40年代中后期开始,历经30多年,在北美逐渐得到推广的。如果违反“校车优先”原则,则将受到严厉的处罚。这种处罚,在美国通常为抄牌罚款(从几十美元至几百美元不等),而在加拿大则更加严厉,如该国许多省都规定,校车红灯闪后,同向或逆行的其它车辆当停不停,最高罚款

额可达1000加元(约合6100多人民币),情节严重者要判处1年徒刑。

值得一提的是,“校车优先”的原则是有特定含义的,即只有在校车停下、上下学生时才“优先”,而在正常行驶过程中,它的路权和其它普通车辆是一样的,并非像救护车、消防车等特殊车辆一样,享有道路的优先通过权。国内一些媒体和评论者所津津乐道的“北美校车是特权车辆”之说,事实上是不确切的。

除此以外,在北美许多州(省),还有一系列附加措施,来确保学生的交通安全。如在加拿大大多数省份,学校周围道路周一至周五学校开放时间内,过往车辆车速不得超过30公里/小时;早晚上学/放学高峰时,会有义工在学校周围十字路口身穿橙色安全马甲、手持发光“STOP”指示牌引导交通,确保学生安全(这在地广人稀、人工稀少的加拿大是十分难得的);不少地方会在学校周围道路上设置一系列缓冲坡,以防止那些不自觉的司机明知故犯,超速行驶,从而给学生交通安全构成隐患。

不难看出,从不完善到逐步完善,从不安全到逐步安全,北美校车经历了一个复杂的进化过程,而之所以能不断完善、进化,和北美崇尚法治、注重“规矩”的社会文化息息相关,也和北美汽车文化发达、公路交通繁忙,人们对交通安全的切肤之痛更多,汲取教训总结提高的效率更高不无关系。

笔者在非洲时,曾亲眼见到被撞得面目全非、造成惨重伤亡的正宗北美校车,之所以“橘逾淮为枳”,关键就在于,这些发展中国家所引进的仅仅是一辆校车,却没有与之配套的路权、安全配套措施、交通规则,和对这一切的严格监督、保证。由上述可知,北美校车的安全佳话,是由一整套体系所支持、保证的,而不仅仅是买或改一辆结实的校车就能万事大吉。

## 延伸

## “校车社会化”杜绝贫富不均

除了安全系数高,北美校车的另一大特点,是“校车社会化”,也就是说,和欧洲鼻祖们以学校为单位配置校车不同,北美的校车是按学区配置的,除了个别特殊的私立学校,绝大多数学校(可以说所有公立中、小学)其实并没有属于本校的校车,而是由学区校车提供接送学生的服务。这样做的初衷,并非仅仅为了合理配置校车资源,避免不必要的浪费(校车在大多数时间里闲置无事,一些国家的校车因此在业余时间客串中巴),更重要的是,由学区统一配置校车,可以更方便地对校车的规格、改装进行集中监督和标准化管理,从采购源头上便能确保每一辆校车都是安全可靠、且彼此相差无几的,而不会出现“有钱学校坐好车,没钱学校坐差车”的冷热不均现象。

在美国,校车可以是学区自办,也可以是私人承包经营;而在加拿大,所有学区都不经营校车业务,校车100%为商业公司私人经营。但不论是学区自办还是私人经营,实行的都是商业化运作,而且都可从政府获得拨款和补贴,学生则免费乘坐。美国和加拿大都是联邦制国家,校车的标准是由三级政府的第二级(州或省)制订,学区车队或私人承包商必须按照本州(省)所颁布的校车规格办理合格校车,并经过州(省)有关部门的严格检验,符合安全要求后方可上路。在一些州(省),校车的生产厂商、型号和规格都被详细列出清单,经营者只能在清单范围内进行有限选择。(据《国际先驱导报》)

## 耐撞

## 关键部位借鉴装甲车防护原理

的确,北美校车实在太经典了,那宽大的车体,结实的车身,黄黑相间的经典颜色,和传说中的“神气霸道”,都让北美校车成为神话一般的存在。

其实校车最早并不诞生于北美,甚至一开始也并不是校车,而是诞生于1837年的英国,是一种用邮政马车改装的大型马车,其颜色也沿用了邮政马车流行的大红色,现代校车的几个关键点:有醒目的涂装标志;停车时有警告其它车辆停驶避让的信号;每人一个座位,没有站席,以确保乘车者安全;在车的后部有应急出口,方便遭遇事故、车门被堵死后学生迅速撤离等,在那个时代就已基本具备。

1908年,美国汽车大亨福特发明了著名的福特T型车,这种车从小型乘用车到大型客车一应俱全,其中的大型车,很快成为校车的首选,如今虽然校车已更新换代了不知多少代,但“骨架”仍是从T型车一脉相承的。

和欧洲国家不同,北美校车从一开始就不太像普通的大客车,而是尖头、发动机前置,底盘很高,长相酷似驮着个大客车的车厢的大卡车,这样的造型虽然看上去有些“傻大黑粗”,却可以有效缓冲正面碰撞对校车产生的冲击力,并减少侧面摩擦给车体造成的伤害。

自上世纪30年代起,北美校车两侧开始加装金属防护轨;60年代起,校车被要求在几个关键脆弱部位加装金属加固件,这是借鉴了装甲车辆的要害防护原理;80年代起,许多州的校车开始在顶层和底层改装双层车体,进一步加强车辆的防撞性。此外,北美校车都是柴油车型,柴油燃点比汽油高,这也多少提升了其安全系数。

一系列加固措施,令北美校车在一旦遭遇冲撞等车祸意外时,能起到更好的保护作用,死亡率比普通客车要小得多。一旦被撞,从结构上尽可能确保减少伤亡,便于救生和逃脱,也是十分重要的。在这点上,号称“全球校车安全系数最高”的加拿大,是做得最细致的。

加拿大法律规定,所有校车供学生乘坐的座位必须全部配备安全带,且自2006年4月1日起,每一辆新建校车必须配备2到8个有安全座椅固定扣的座位,以方便体重未达18公斤的学生乘坐校车加装安全座椅。

## 防撞

## 半世纪前出台“校车优先”交规

在防撞方面,北美校车也同样煞费苦心,且

有种基因让人  
每晚睡4小时  
照样精神饱满

科学家们日前发现一种可以决定睡眠时长的基因,这一发现解释了为何有的人长期每晚只睡4个小时还能精神饱满地工作。

据英国《每日邮报》网站11月25日报道,这种基因被叫做ABCC9,与心脏病和糖尿病的发生也有关。科学家们的这一发现可能解释,为何浅睡者可以每晚只休息四五个小时,第二天依然精力充沛,能够同时应对多项任务,如美国前总统本杰明·富兰克林、意大利文艺复兴时期艺术巨匠莱昂纳多·达·芬奇和英国前首相玛格丽特·撒切尔等。

这项成果是在对来自欧洲7个国家的4000多人的基因和睡眠习惯进行研究和调查后得出的。有关人员发现,体内有两份ABCC9常见变异体的受访者明显比有其他变异体的受访者睡觉时间短。

研究人员还找来体内存在ABCC9基因的果蝇,并将这一基因进行修改,结果发现基因被修改的果蝇睡眠时间缩短。

研究人员说:“睡眠时间与心脏病和糖尿病等的关系显然也可以用这一分子机理来解释。”

截至目前,ABCC9是第一个在一般人群中检测到的与睡眠时长有巨大关联的基因。之前,一个中美德联合研究小组发现,一种名为DEC2的基因发生突变可以显著减少睡眠时间。不过这种基因突变并不具代表性。

(据《今日早报》)