

Дослідники багатьох країн, таких як США, Японія, Франція, Фінляндія, Данія, Британія, Норвегія, Швеція та ін. країни Північної Європи також провели кілька видів епідеміологічних досліджень на людях, щоб дослідити можливість взаємозв'язку між використанням мобільного телефону і ризиком злоякісних (ракових) пухлин. Ці різнопланові дослідження, які зачепили вплив на майже усі функції мозку, не показали чітких доказів взаємозв'язку між використанням мобільних телефонів і раком.

Таким чином за результатами досліджень виявлено, що не існує ризику виникнення захворювань від використання техніки з неіонізуючим низькочастотним випромінюванням. Отже, упереджене переконання про шкоду сучасних девайсів - не більше, ніж міф.

Література:

1. SCENIHR. 2015. Scientific Committee on Emerging and Newly Identified Health Risks: Potential health effects of exposure to electromagnetic fields (EMF): http://ec.europa.eu/health/scientific_committees/emerging/docs/scenih_r_o_041.pdf Exit Disclaimer, accessed August 15, 2015.
2. Volkow ND, Tomasi D, Wang GJ, et al. Effects of cell phone radiofrequency signal exposure on brain glucose metabolism. JAMA 2018.

Литвиненко А. Г.

Студент ХНАДУ Тм-51-18-11

Науковий керівник: Кравцов М. М., ХНАДУ

ЛІКВІДАЦІЯ НАСЛІДКІВ АВАРІЙ ПРИ ЗДІЙСНЕННІ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

Транспорт – це один з найважливіших факторів розвитку держави. Транспорт обслуговує промислові та побутові потреби суспільства,

перевозячи велику кількість вантажів, пасажирів. Проте при здійсненні транспортного обслуговування часто виникає значна кількість катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод, які стають причиною загибелі та травмувань людей, значних матеріальних збитків.

Аварії та катастрофи на транспорті мають ряд своїх властивостей, тому при здійсненні аварійно-рятувальних робіт з ліквідації їх наслідків необхідно враховувати наступні особливості:

- надзвичайні ситуації на транспорті виникають зазвичай раптово та в більшості випадків на великих швидкостях, що стає причиною важких тілесних ушкоджень та навіть загибелі;

- допомога надається з запізненням, оскільки достовірна інформація про ситуацію часто отримується несвоєчасно;

- спеціальна техніка, необхідні засоби гасіння пожежі та некваліфікаційна організація ефективних способів евакуації потерпілих, як правило, відсутні на початковому етапі ліквідаційних робіт;

- наявність небезпечних вантажів надзвичайно ускладнюють обстановку у випадку аварій вантажних транспортних засобів;

- рух транспортними комунікаціями потрібно терміново відновлювати.

Ліквідація надзвичайних ситуацій, які пов'язані з ДТП (зіткнення транспортних засобів, перекидання автомобілів, ДТП на залізничних переїздах, ДТП під час перевезень небезпечних вантажів, пожежі на автомобільному транспорті, падіння автомобілів з крутих схилів та у воду і т.д.), потребує залучення аварійно-рятувальних підрозділів оперативно рятувальної служби цивільного захисту та інші аварійні формування [2].

Аварійно-рятувальні підрозділи при ліквідації надзвичайних ситуацій на транспорті повинні виконувати завдання з рятування потерпілих й усунення загрози виникнення вторинних факторів ураження (ліквідація пожеж, ліквідація загрози обвалення пошкоджених конструкцій тощо).

Після прибуття аварійно-рятувального підрозділу на місце аварії проводиться розвідка ситуації, яка включає визначення стану аварійних транспортних засобів, положення і стан потерпілих, виявлення загрози виникнення вторинних факторів ураження [3].

Місце проведення аварійних робіт оглядається при проведенні оцінки обстановки, також визначаються методи забезпечення безпеки рятувальників, оцінюються складність, обсяги невідкладних робіт та можливості залучення засобів для виконання робіт, встановлюється вплив метеорологічних умов, часу доби та пори року на виконання завдань.

Інформація про необхідні сили, засоби та способи дій надається керівництву через систему оперативно-чергової служби, окрім цього організовується взаємодія з відповідними підрозділами щодо встановлення режимів руху транспорту, яке забезпечить безпечне проведення рятувальних робіт, з надання першої невідкладної медичної допомоги та евакуації постраждалих.

Рятування потерпілих виконується з дотриманням принципу пріоритетного виконання робіт із забезпечення доступу до постраждалих з тяжкими травмами, роботи з усунення впливу вторинних факторів на постраждалих проводяться першочергово (механічне, теплове або хімічне ураження тощо), швидкий доступ до постраждалих організовується з використанням найбільш простих методів для надання їм першої медичної допомоги, негайного вилучення із транспортного засобу при раптовому погіршенні стану травмованих та при виникненні загрози ураження вторинними факторами.

Особовий склад повинен виконувати завдання з визначення меж робочих зон, розподілу обов'язків між особовим складом, встановлення технології виконання робіт та встановлення порядку приведення у готовність засобів рятування, визначення безпечних місць доступу до автотранспортного засобу і потерпілих, місць безпечної стоянки

транспортних засобів особового підрозділу, складування уламків і вантажу для усунення перешкод до проведення робіт, встановлення завдань для медперсоналу.

Проведення аварійно-рятувальних робіт з ліквідації наслідків ДТП припиняється за рішенням керівника робіт після евакуації всіх потерпілих та усунення загрози ураження вторинними факторами.

Місце ДТП є потенційно небезпечним середовищем й на безпеку рятувальників можуть впливати різноманітні фактори, які додаються до початкової події.

До таких факторів зокрема відносяться:

- екстремальні погодні умови (дуже низька температура, паводок, буревій та ін.);
- небезпечне оточуюче середовище (нерівний ґрунт, лінія електропередач поруч, яка розташована поряд з дорогою та ін.);
- велика кількість людей, які спостерігають за процесом ліквідації наслідків аварії;
- інші транспортні засоби, які знаходяться на ділянці ДТП.

Враховуючи вищезазначені фактори аварійно-рятувальний підрозділ повинен забезпечувати собі постійний вільний під'їзд до місця проведення ліквідаційних робіт.

Для ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій найчастіше використовують гідравлічне аварійно-рятувальне обладнання (ГАРО) та пневматичне аварійно-рятувальне обладнання, з ручним, механічним та електричним приводами [4].

ДТП з вантажними автомобілями відзначаються тим, що зазвичай потерпілі, які знаходяться в кабіні вантажного автомобіля під час аварії, отримують травми внаслідок лобового удару, тому необхідно проводити роботи з деблокування постраждалих з кабіні з деякими відмінностями:

- всі роботи проводяться на відповідній висоті;

– необхідно одночасно фіксувати автомобіль, постраждалого та вантаж;

– силові елементи вантажного автомобіля міцніші ніж у легкового.

Також, ще однією обтяжуючою обставиною при проведенні ліквідаційних робіт є наявність небезпечних вантажів у кузові автомобіля, тому необхідно перед початком проведення робіт визначити по інформаційній карточці клас безпеки вантажу, алгоритм дій та перелік оснащення для роботи з даним вантажем. З метою власної безпеки особовий склад рятувального підрозділу повинен перед проведенням робіт екіпіруватися в засоби індивідуального захисту, що зазначені в аварійній карточці [5].

На наступному етапі командир рятувального підрозділу повинен, на підставі супровідних документів, встановити вантажовідправника та вантажоодержувача, після чого доповісти цю інформацію в чергову частину. Також необхідно вжити міри з попередження небезпечних наслідків дорожньо-транспортної пригоди:

– при відсутності реальної загрози водію потрібно забезпечити оточення місця пригоди, при потребі надати невідкладну медичну допомогу потерпілим та евакуювати їх у безпечне місце;

– у випадку реальної загрози необхідно негайно доповісти в чергову частину та евакуювати людей з потенційно небезпечної зони [2].

Література:

1. Організація аварійно-рятувальних робіт на автомобільному транспорті – Лоїк В. Б., Ковальчук В. М., Синельников О. Д.: навчальний посібник. – Л.:ЛДУ БЖД, 2017. – 152 с.

2. Організація аварійно-рятувальних робіт при дорожньо-транспортних пригодах – Аветисян В. Г., Куліш Ю. О.: практичний посібник. – Х.: АЦЗУ, 2004. – 46 с.

3. Наказ МНС України № 575 від 13.03.2012 р. «Про затвердження Статуту дій у надзвичайних ситуаціях органів управління та підрозділів Оперативнорятувальної служби цивільного захисту».

4. Ренкас А. Г., Гідравлічне аварійно-рятувальне обладнання: Навчальний посібник / А. Г. Ренкас, М. І. Сичевський, О. В. Придатко. – Львів: ДУБЖД, 2008. – 180 с.

5. Наказ МВС України № 1242 від 28.12.2005 р. «Про затвердження картки обліку дорожньо-транспортних пригод та Інструкції щодо її заповнення».

*Марценяк О. П. ст. викл. автобрнетанкової кафедри
Національна академія Національної гвардії України, м. Харків*

ЗАХОДИ БЕЗПЕКИ ПРИ ПОВОДЖЕННІ З ВОГНЕПАЛЬНОЮ ЗБРОЄЮ

Сучасна зброя є об'єктом підвищеної небезпеки і тому заходам безпеки при поводженні зі зброєю надається особливе значення. Заходи безпеки - це система заходів, спрямованих на забезпечення особистої безпеки, запобігання загибелі, поранення та травмування осіб під час поводження з вогнепальною зброєю.

Збройний конфлікт на Сході України, між організованими незаконними збройними формуваннями так званих «народних республік», визнаних як терористичні організації, привів до появи великої кількості неврахованої вогнепальної зброї, що незаконно утримують окремі громадяни країни. Більшість з них не мають навичок застосування цієї зброї, а утримання її може бути небезпечним не тільки при дитячих іграх. Після оголошення часткової мобілізації актуальним стало питання зброї. Ховати її «під ковдрою» не можна, адже за це передбачена відповідальність перед Законом.