

<i>Лучинкіна П.Д.</i> ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ЖИТТЄДІЯЛЬНОСТІ.....	114
<i>Мулько О.Г.</i> ПРАВОВІ ТА ОРГАНІЗАЦІЙНІ ОСНОВИ ЦИВІЛЬНОГО ЗАХИСТУ: СУЧАСНИЙ СТАН	116
<i>Повстин В.А.</i> ЕТАПИ РЕФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ ДСНС УКРАЇНИ	118
<i>Семків Т.Ж.</i> ФІНАНСОВА СКЛАДОВА ЯК НЕВІД'ЄМНИЙ АСПЕКТ БЕЗПЕКИ ЖИТТЄДІЯЛЬНОСТІ СУСПІЛЬСТВА	120
<i>Смолік О.С., Суярко Л.В.</i> МІЖНАРОДНЕ СПІВРОБІТНИЦТВО В ГАЛУЗІ УПРАВЛІННЯ РИЗИКАМИ ВИНИКНЕННЯ НАДЗВИЧАЙНИХ СИТУАЦІЙ.....	122
<i>Судніцин Ю.Т.</i> ШЛЯХИ УДОСКОНАЛЕННЯ ПРАВОВОЇ БАЗИ РАДІАЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ УКРАЇНИ	124
<i>Солтис М.Ю.</i> ЕКОНОМІЧНИЙ РОЗВИТОК ТА ЙОГО ВПЛИВ НА БЕЗПЕКУ ЖИТТЄДІЯЛЬНОСТІ ЛЮДИНИ І СУСПІЛЬСТВА	126
<i>Хандусь Є.О.</i> ЩОДО СПІВВІДНОШЕННЯ ПОНЯТЬ ДЕРЖАВНЕ УПРАВЛІННЯ І ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ.....	128
<i>Шевчук І. О.</i> ОСНОВНІ ПРИНЦИПИ ТА ПРАВОВІ АСПЕКТИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ЖИТТЄДІЯЛЬНОСТІ	130

Секція 3

ОРГАНІЗАЦІЯ ПРОВЕДЕННЯ АВАРІЙНО-РЯТУВАЛЬНИХ РОБІТ ТА ГАСІННЯ ПОЖЕЖ

<i>Żydaszek D.</i> POTENTIAL POSSIBILITY OF USE BIOLOGICAL MICROSCOPE IN SPECIAL GROUPS OF CHEMICAL AND ECOLOGICAL RESCUE	132
<i>Бурич К.О.</i> МОДЕРНІЗАЦІЯ РУЧНОГО УНІВЕРСАЛЬНОГО ПОЖЕЖНОГО ІНСТРУМЕНТУ	133
<i>Баландін О.С.</i> ОСОБЛИВОСТІ ОРГАНІЗАЦІЇ ГАСІННЯ ПОЖЕЖ В СІЛЬСЬКІЙ МІСЦЕВОСТІ ДОБРОВІЛЬНИМИ ФОРМУВАННЯМИ	135
<i>Бедзір В.В.</i> МОДЕЛЬ ПІДГОТОВКИ РЯТУВАЛЬНИКІВ НА ВОДІ В УКРАЇНІ.....	137
<i>Бедзір В.В.</i> ПРОВЕДЕННЯ ПІДГОТОВКИ МОЛОДИХ РЯТУВАЛЬНИКІВ НА ВОДІ.....	139
<i>Блажчук В.В.</i> ФІЗИЧНА ПІДГОТОВКА – ОСНОВА ПРОФЕСІЙНОЇ ПІДГОТОВКИ РЯТУВАЛЬНИКА.....	140
<i>Бешта А.Г.</i> СПЕЦИФІЧНІ НЕБЕЗПЕКИ НОВИХ АВТОМОБІЛІВ ПРИ ПРОВЕДЕННІ АВАРІЙНО-РЯТУВАЛЬНИХ РОБІТ	142
<i>Бренецька С.І.</i> ЛЕГКА АТЛЕТИКА ЯК НАПРЯМ ФІЗИЧНОГО ВИХОВАННЯ КУРСАНТІВ ТА СТУДЕНТІВ ВИЩИХ НАВЧАЛЬНИХ ЗАКЛАДІВ	144
<i>Вража І.І.</i> ОСОБЛИВОСТІ ПРОВЕДЕННЯ РЯТУВАЛЬНИХ РОБІТ З КОЛОДЯЗІВ ПІДЗЕМНИХ КОМУНІКАЦІЙ	146
<i>Желєзняк М. І.</i> НАПРЯМИ ВИРШЕННЯ ПРОБЛЕМИ ІНДИВІДУАЛІЗАЦІЇ ТРЕНУВАЛЬНОГО ПРОЦЕСУ ГАЗОДИМОЗАХИСНИКІВ	148

УДК 614.86

**СПЕЦИФІЧНІ НЕБЕЗПЕКИ НОВИХ АВТОМОБІЛІВ
ПРИ ПРОВЕДЕННІ АВАРІЙНО-РЯТУВАЛЬНИХ РОБІТ***Бешта А.Г.*

Синельніков О.Д.

Львівський державний університет безпеки життєдіяльності

Швидкий розвиток транспортних засобів, нові підходи до безпеки і надійності їх конструкції вимагає змінювати методи евакуації постраждалих при дорожньо-транспортних пригодах та по-новому вдосконалювати підходи до використання відповідного аварійно-рятувального обладнання.

Виробники сучасних транспортних засобів постійно працюють над вдосконаленням існуючих конструкцій, що не завжди полегшує виконання завдання при проведенні аварійно-рятувальних робіт після дорожньо-транспортної пригоди, так:

- посилені системи відведення коліс і двигуна автомобіля, в разі удару, призводять до переміщення коліс і двигуна під пасажирський салон. З цієї причини перерізання в цій області для відтискання приладової панелі може бути ускладнена;
- посилена приладова панель розроблена з метою захистити водія і пасажирів у разі фронтального або бокового удару. Звичайний односторонній відгин передньої панелі може стати технічно більш складним;
- мікросплави із борованої сталі широко використовуються з метою поліпшення співвідношення «міцність-маса». Зняття дверей стане більш важкою операцією в разі втинання протиударних підсилювачів в корпус автомобіля при бічному ударі;
- розташування керма, приладової панелі, а в даний час будь-яка комбінація дверей, крісел, даху і навіть систем ременів безпеки, подушки безпеки представляють певні проблеми. Неспрацьовані повітряні подушки теж можуть створити проблему. Важливо знати, які конструкції і системи приводяться в дію електронним або механічним способом. Небезпеку становлять складність визначення місця розташування повітряних подушок, датчиків і модуля управління, їх випадкова активація при виконанні аварійно-рятувальних робіт і оголені дроти електричних ланцюгів або хімікати;
- натягувачі ременів і обмежувачі зусилля прискорення призначені для пом'якшення тупих ударів і контакту з повітряними мішками. Натягувачі приводяться в дію або пружинним механізмом, або вибуховим зарядом. Їх випадкове спрацювання під час евакуації може призвести до серйозних травм рятувальників і постраждалих;

– матеріали кузова – високоміцний пластик, вуглепластики, алюміній та інші композитні матеріали замінюють листовий метал під всіх елементів зовнішньої обробки кузова автомоблів. Зім'яті і вигнуті пластики замість звичайних вигнутих металевих листів роблять дуже складним знаходження опорних точок для підйому. З великими зусиллями ріжуться композитні матеріали. Важко різати вуглепластик – частинки і пил, що відділяються від них винятково небезпечні, ці побічні продукти легко спалахують;

– матеріал бічних і задніх вікон – згартоване скло; іноді замінюється ламінованим склом або твердим пластиком, які, на відміну від загартованого скла, мають високу міцність до «розбивання» в традиційному сенсі цього слова, і представляють значну перешкоду на шляху доступу до постраждалих;

– електромобілі та гібридні автомобілі грацюють при напрузі від 100 до 600 В та струмах понад 10 А. Присутність високої напруги та значних струмів на даних автомобілях значно ускладнює застосування традиційної тактики гасіння пожеж та ліквідації наслідків дорожньо-транспортних пригод, оскільки існує висока ймовірність ураження особового складу.

Наявність нових конструктивних елементів зумовлює виникнення додаткових чинників небезпеки під час проведення аварійно-рятувальних робіт дорожньо-транспортних пригод, а відсутність чалезних рекомендацій для рятувальників створює реальну загрозу для особового складу підрозділів задіяних до проведення відповідних робіт та постраждалих.

Література:

1. Моррис Б. Холматро. Техника спасения из автомобилей / Б. Моррис. – Нидерланди: Holmatro indust Equipment, 2005. – 98 с.
2. Аветисян В.Г., Куліш Ю.О. Організація аварійно-рятувальних робіт при дорожньо-транспортних пригодях. Практичний посібник – Харків, 2004. – 44 с.
3. Дунбар Я. Техника спасения из автомобилей / Я. Дунбар. – Нидерланди: Holmatro indust Equipment, – 255 с.
3. Kpt. Bartosz STEFANEK. Zdarzenia z udziałem pojazdów o napędzie hybrydowym 2015.
4. Casey C. Grant, P.E. Fire Fighter Safety and Emergency Response for Electric Drive and Hybrid Electric Vehicles. Fire Protection Research Foundation. Final Report. Quincy, MA, USA. May 2010.