

## **Список використаної літератури**

1. Клочко Т.Ю., Карманний Є.В. Радіаційні аспекти безпеки використання ювелірних виробів на основі топазу // Матеріали VII-ї студентської наукової інтернет-конференції Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого «Безпека людини і реалізація права на працю в сучасних умовах життєдіяльності», 21 – 22 квітня 2016 року. – Х.: Нац. юрид. ун-т, 2016. – С. 196 – 201.

2. Саватеев Н.Н. Воздействие ионизирующих излучений на природный топаз / Саватеев Н.Н., Нартова О.Ю., Дидык А.Ю., Крылова Г.И. // Перспективные материалы. - 1998. – № 6. – С. 71 – 75.

3. Charles E. Ashbough. Gemstone Irradiation and Radioactivity / Charles E. Ashbough // Gems and Gemology Gemological Institute of America, - Winter 1988, Vol. 24, № 4, pp. 196-214.

*Кашиур В. М., старший викладач,*

*Перебийніс А. В., курсант 233 нач. гр.*

*Національна академія Національної гвардії України, м. Харків*

## **АНАЛІЗ ВПЛИВУ ЛЮДСЬКОГО ФАКТОРА НА КЕРУВАННЯ ВІЙСЬКОВИМИ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ**

В умовах проведення бойових дій на Заході країни, зростає навантаження на військових водіїв Національної гвардії України. Службово-бойові завдання (СБЗ), що ставляться перед водіями встановлюють нові вимоги до їх фізіологічних можливостей, сумісно з ними зростають і об'єми вантажних перевозок. Разом с тим підвищується небезпека керування військовими транспортними засобами (ТЗ). Помилки водіїв, що визиваються людським фактором, цілком закономірні. Такі чинники, як підвищення інтенсивності праці водіїв, або збільшення тривалості поїздок ТЗ у рейсах

викликає втому, психологічні перевантаження, внаслідок чого знижується міра уваги, збільшується час реакції, а це сприяє росту числа небезпечних станів та дорожньо-транспортних подій (ДТП).

Мета доповіді – провести аналіз впливу людського фактору на фізичний стан військового водія, під час виконання СБЗ.

Об'єкт дослідження – процес управління військовими ТЗ в несприятливих фізіологічних умовах.

Предмет дослідження - безпека при керуванні військовим ТЗ.

Водії, особливо молоді, часто не помічають, коли виникають несприятливі психофізіологічні умови, що впливають на якість водіння. Можливості організму у всіх водіїв різні - у одних втому з'являється вже впродовж першої години водіння, у інших набагато пізніше.

Правильна оцінка обстановки на дорозі залежить від майстерності водія, досвіду і стажу його служби (роботи), розумових здібностей, психічного і фізичного стану здоров'я. З підвищенням рівня майстерності зростають безпека і економічність водіння зокрема, значно зменшується число порушень Правил дорожнього руху (на 12%); скорочується витрата палива на 6-10%, витрата запасних частин на технічне обслуговування і ремонт на 15%, а знос шин на 30%. Нині ще не розроблені оптимальні показники для кількісної оцінки рівня працездатності водіїв, які повинні включати, наприклад, такі показники, як продуктивність праці, економічність і безпеку водіння.

Змінюються постійно зовнішні подразники, на що водій неминуче повинен реагувати. При цьому поведінка водія визначається не лише об'єктивною безпекою, але і її суб'єктивними оцінками.

Головні причини здійснення водіями більше 90% ДТП криються в обмеженій надійності фізіологічних і психологічних функцій самого водія.

Приблизно 90% інформації про навколишнє оточення сприймається візуально, потім вона поступає в сенсорну систему і систему обробки для ухвалення рішення, а після в моторний центр для формування дії. Щоб

виконати ряд дій очі і центральна нервова система водія знаходяться в постійній напрузі.

При переробці інформації про навколишнє оточення, що характеризується надмірною кількістю збуджень, головний мозок в стадії, попередньої обробки інформації, працює в захисному режимі, що дозволяє уникнути стресу.

Перенапруження центральної нервової системи військового водія зазвичай виникає після 4-6 годин безперервного управління ТЗ, в результаті цього реакція притупляється, і рівень сприйняття знижується. У гіршому разі це веде до небезпечного стану - засипання водія за кермом. Стан зменшеної міри пильності з'являється в результаті виконання монотонних дій і не залежить від міри втоми водія. Відмінною особливістю цього стану є те, що водій не спить, тобто знаходиться у свідомості, але підвищується вірогідність бути залученими в аварію або ДТП. Тому для розпізнавання місця знаходження та навколишнього оточення і різних умов руху необхідно широко впроваджувати GPS, радіолокаційні і лазерні датчики, які вимірюють відстань до предметів на дорозі та до об'єктів, що рухаються, і їх швидкість, що можуть нагадувати звуковою та візуальною індикацією водієві про безпеку.

В якості заходів проти виникнення та зменшення міри пильності водіям, що відчували сонливість, необхідно зупинитися в зручному місці і відпочити. Для цього слід вийти на свіже повітря, зробити декілька фізичних вправ, глибоких вдихів і видихів, випити прохолодний напій або злегка подрімати, якщо це необхідно.

У доповіді були проаналізовані рекомендації що до безпеки руху, стилю водіння, вибору зручної посадки водія, рекомендованого часу знаходження за кермом і зроблені рекомендації з техніки безпеки при експлуатації військових ТЗ.