

ДОСЛІДЖЕННЯ МЕТОДІВ ВИЗНАЧЕННЯ ГЕОПАТОГЕННИХ ЗОН В МІСЦЯХ КОНЦЕНТРАЦІЇ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД

Шевченко А.Є., студентка гр. ТД-41-15

Вступ

Проблема безпеки дорожнього руху носить багатогранний характер, безпосередньо пов'язана з економічною та соціальною сферами життя суспільства. З усією певністю можна сказати, що від рівня вивчення цієї проблеми багато в чому залежить стабільність нашого суспільного організму, його нормальне функціонування.

Попередження автотранспортних пригод, зниження тяжкості їх наслідків, ефективне усунення причин і умов, що впливають на аварійність, покарання винних за їх вчинення, припускають комплексне рішення одночасно соціально-економічних, організаційних, ідейно-виховних, технічних і ряду інших проблем з урахуванням різноманіття і складності тих процесів і явищ, які пов'язані з дорожнім рухом і можуть вплинути на рівень його безпеки.

Методика експериментального виявлення гепатогенних зон в місцях концентрації дорожньо-транспортних пригод

Загальна методика дослідження дорожніх умов і безпеки руху [1], що включає розгляд більш великої системи ВАДС, з аналізом простих, складних і експлуатаційних властивостей автомобільних доріг, використовує системний принцип, який пропонується описувати функцією (1):

$$K = \int \sum_{i=1}^n K_i, \quad (1)$$

де K_k - комплексний показник безпеки дорожнього руху, що визначається впливом різних властивостей дорожнього середовища в системі ВАДС;

K_i - властивості дорожнього середовища в системі ВАДС;

n - властивості дорожнього середовища, які являють собою номенклатуру показників, що характеризують водія, автомобіль, дорогу і навколишнє середовище.

Обґрунтування номенклатури цих властивостей і встановлення їх взаємовпливу є дуже важливим завданням у визначенні K .

Наведена модель комплексного показника найбільш повно відповідає дорожнім умовам і вимогам безпеки. Комплексний показник впливу дорожніх умов на безпеку руху рекомендується визначати як суму простих властивостей з урахуванням значущості за формулою (2):

$$K = \int \sum_{i=1}^n K_i \cdot a_i, \quad (2)$$

де K_i - диференціальний відносний показник i -ї властивості;

a_i - коефіцієнт вагомості, який має значення 1,2,3... n -го рівнів для безперервного шляху кваліметричної моделі.

Попередньо провівши аналіз всіх місць концентрації ДТП на дорозі М-03 Київ-Харків-Довжанський ми відокремили декілька ділянок на яких можлива наявність гепатогенних зон, по двом показникам, перший – велика кількість ДТП які сталися через те, що водій не впорався з керуванням, другий – ділянки які не мають недоліків з точки зору організації дорожнього руху, але на цих місцях по невиявленим причинам велика кількість ДТП без наявних на то причин. Такий стан справ дає нам можливість перепустити, що в цих місцях на водія діє гепатогенне випромінювання в результаті чого його психофізіологічні показники притупляються і водій не має змоги повноцінно реагувати на дорожню обстановку [2].

За допомогою біолокаційної методики виявлення гепатогенних зон [3] ми дослідили ділянки 534км+800м - 539км, 546км+400м – 547км+300м, 468км+750м - 470км+600м, 493км+200м - 494км+600м, 501км+250м - 501км+850м, 510+500 – 510км+800 траси М-03 Київ-Харків-Довжанський, та експериментальним методом виявили наявність гепатогенних зон на ділянках 468км+750м – 470км+600м, 493км+200м - 494км+600м, 501км+250м - 501км+850м, 510км+500м – 510км+800м.

Висновки

На сьогоднішній час є багато приладів ,здатних виявити гепатогенні зони, але вони не є достатньо точними . Тільки біолокаційні інструменти - маятник і рамка в руках людини можуть локалізувати геопатогенні зони.

Біолокація - один з найпростіших і доступних способів виявлення геопатогенних зон, але він має один недолік - суб'єктивність. Цей недолік пов'язаний з тим, що не у всіх людей рамки працюють потрібним чином, оскільки для набуття навичок біолокації потрібне довготривале тренування.

Для підвищення достовірності досліджень доцільно проводити дослідження декількома незалежними операторами і порівнювати результати їх досліджень, .

Нейтралізувати джерело геопатогенного випромінювання, що знаходиться глибоко в землі, практично неможливо, але в цьому немає особливої необхідності, тому що шкодять не самі джерела, а їх випромінювання.

Для запобігання ДТП у геопатогенних зонах необхідно розробляти різні нейтралізатори геопатогенного випромінювання. При цьому оцінка ефективності дорожніх нейтралізаторів повинна проводитися лише на основі

статистики аварій, які після встановлення нейтралізаторів повинні або припинитися зовсім, або істотно скоротитися.

Для профілактики ДТП і для застереження учасників дорожнього руху від впливу на них шкідливих випромінювань геопатогенних зон необхідна розробка спеціальних бортових приладів-попереджувачів, які зможуть реєструвати і сигналізувати про наближення до небезпечної геопатогенної зони.

Література

1. Степанов О. В. Безпека автотранспорту та дорожнього руху в геопатогенних зонах [моногр.] / О. В. Степанов. — Харків : С. А. М., 2015. — 552 с.
2. Сопільник Л. І. Вимірювання параметрів електромагнітних полів на автомобільних шляхах та аналіз їх впливу на дорожньо-транспортні пригоди: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. техн. наук : спец. 05.11.05 «Прилади та методи вимірювання електричних та магнітних величин» / Л. І. Сопільник. — Львів, 1997.
3. E.Hartman. Krankheit als Standortproblem. 3. Auflage. Karl F.Hang-Verlag, Heidelberg, 1976,seite 153, fig.69.