

Місця роботи, постійного проживання і пункту збору працівників, а також знаходження працедавця мають виключно важливе значення при вахтовому методі, оскільки в силу їх відмінності від звичайних способів організації праці з'явилися спеціальні норми, що регулюють цілу низку запитань трудового договору, робочого часу і часу відпочинку, гарантії і компенсації, охорону праці.

Працівники, що залучаються до робіт вахтовим методом, в період знаходження на об'єкті виробництва робіт мешкають в спеціально створених працедавцем вахтових селищах, що є комплексом будівель і споруд, призначених для забезпечення життєдіяльності вказаних працівників під час виконання ними робіт і міжзмінного відпочинку, або в пристосованих для цих цілей і оплачуваних за рахунок працедавця гуртожитках, іншому житлі.

Роботодавець іноді не сам створює вахтові селища, а використовує на основі відповідних цивільно-правових договорів (оренда та ін.) для проживання вахтовиків житла, що належать іншим юридичним і фізичним особам. Адміністрація вахтових селищ організовує спільно з установами охорони здоров'я медичну допомогу колективам вахтовиків, комплектування їх медичним і фармацевтичним персоналом, медикаментами і медобладнанням, забезпечує евакуацію хворих.

Терещенко Олександр Петрович, кандидат технічних наук, доцент, доцент кафедри БЖДПБ, Вінницький національний технічний університет, Вінниця, atereschchenko96@gmail.com.

Tereschenko Oleksandr Petrovich, candidate of engineering sciences, associate professor, associate professor of department SLA, Vinnitsa national technical university, Vinnitsa, atereschchenko96@gmail.com.

УДК 656.078

О. П. Терещенко
О. Р. Ванюта

БЕЗПЕКА АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВЕЛИКОГАБАРИТНИХ ВАНТАЖІВ

Вінницький національний технічний університет

***Анотація.** В роботі досліджується одна з проблем безпеки вантажних перевезень пов'язана з необхідністю транспортування великогабаритних вантажів автомобільним транспортом по дорогах загального призначення.*

***Ключові слова:** негабаритний вантаж, безпека перевезень, особливий швидкісний режим.*

SAFETY OF AUTOMOBILE TRANSPORTATION OF LARGE-SIZED CARGOES

***Abstract:** One of the problems of the safety of freight transportation is investigated in the work due to the necessity of transportation of large-sized cargoes by motor transport on general roads.*

***Keywords:** oversized cargo, safety of transportation, special speed mode.*

Негабаритним вантажем вважається, вантаж по одному з параметрів: висотою вище 4 метрів, шириною 2.55 метра, довжиною понад 20 метрів і вагою понад 38 тонн. Негабаритні вантажі не мають стандартної форми і виглядають по-різному. Негабаритними можуть бути труби, будівельні плити, обладнання, різні види транспорту і так далі. Найчастіше негабарит є нерозбірним вантажем і його перевозять без демонтажу. Велика частина автотранспорту розрахована на стандартні розміри, тобто на транспортування вантажу шириною не більше 2.5 метра, висотою до 3 метрів, довжиною до 13.6 метрів (єврофури), вагою не більше 20 тонн.

Транспортні компанії, що надають послуги з перевезення негабаритних вантажів часто використовують для транспортування негабариту - низькорамники і трали.

Низькорамники- вантажні платформи без обмежувальних бортів.

Трали - вантажні напівпричепи, що мають підвищену тонажності (до 150т), довжину (до 16м) і ширину (до 4м).

Якщо негабарит має велику масу, то транспорт для його перевезення підбирається з урахуванням вантажопідйомності і максимально допустимого осьового навантаження. При перевезення

негабаритів, таких як труби, використовуються трубо-плитовози, будівельні матеріали найчастіше перевозяться на плитовозах. Перед орендою транспорту для перевезення негабариту, обов'язково уточнюють його вагу, довжину, ширину і висоту. Перед відправкою негабаритного вантажу слід переконатися в тому, що він надійно закріплений на вантажній платформі. Кріпленням негабаритного вантажу займаються такелажники. Перед завантаженням, розміщенням і кріпленням негабариту на вантажній платформі такелажники проводять розподіл ваги вантажу.

Перевезення негабаритних вантажів автомобільним транспортом регулюється Правилами дорожнього руху, які є обов'язковими для всіх - і для перевізників негабариту, і для водіїв будь-яких інших транспортних засобів. І тільки вже потім негабаритні перевезення регулюються спеціальними правилами перевезення великовагових і небезпечних вантажів. Перевезення великовагових вантажів вимагає підвищеної уваги при розподілі навантажень на осі транспортного засобу. Навантаження на осі при перевезенні негабаритного вантажу повинні розподілятися таким чином, щоб не перевищувати встановлені виробником транспортного засобу граничні величини. При перевезенні великовагових вантажів, маса напівпричепа повинна відповідати технічним нормативам, встановленим заводом - виробником[1]. Але і цього недостатньо, тому що під час початку перевезення, і в ході самого перевезення негабаритних вантажів, водій повинен постійно контролювати розташування, якість кріплення, фіксації негабаритного вантажу, а також його загальний стан.

Перевезення негабаритних вантажів допускається якщо негабаритний вантаж ніяк не обмежує водієві огляд, не знижує стійкості транспортного засобу і не перешкоджає управлінню їм, не закриває зовнішні освітлювальні пристрої, інші світлові прилади і світловідбивачі, розпізнавальні знаки, знаки реєстрації, не заважає сприйняттю та розумінню сигналів, що подаються водієві рукою, не створює шум, не піднімає пил, не робить забруднюючого ефекту на навколишнє середовище в цілому і проїжджу частину зокрема.

При перевезенні негабаритних вантажів в темний час доби і в умовах недостатньої видимості, крім того, вантаж повинен бути позначений спереду - ліхтарем або світлоповертачем білого кольору, ззаду - ліхтарем або світлоповертачем червоного кольору. Перевезення великогабаритних вантажів і рух транспортного засобу, габаритні параметри якого з вантажем або без нього перевищують по ширині 2,55 м (2,6 м - для рефрижераторів і ізоітермічних кузовів), по висоті 4 м від поверхні проїжджої частини, по довжині (включаючи один причіп) 20 м, або рух транспортного засобу з вантажем, який виступає за задню точку габариту транспортного засобу більш як на 2 м здійснюється відповідно до спеціальних правил.

Безпечні негабаритні перевезення можуть забезпечуватися наявністю в штаті транспортної компанії досвідчених водіїв-професіоналів з великим стажем роботи, а також використанням спецтехніки для перевезення негабаритних вантажів, великовагових, великогабаритних та небезпечних вантажів.

Особливість перевезення негабаритних вантажів полягає в особливому швидкісному режимі. Швидкість руху транспортного засобу під час перевезення негабаритного вантажу не повинна перевищувати 60 км / год (по дорогах) і 15 км / год (при русі по мостах).

Під час перевезення негабаритних вантажів забороняється рухатися по узбіччю дороги, здійснювати зупинку поза спеціально позначених автостоянок, які перебувають поза дорогою. Перевезення негабаритного вантажу слід негайно припинити, якщо виникла несправність автотранспортного засобу або погане кріплення вантажу, яке може становити загрозу безпеці дорожнього руху. Особливістю перевезення негабаритних вантажів також є технічна вимога того, щоб гальмівна система автопоїзда управлялася педаллю гальма автомобіля-тягача. Крім того, напівпричіп слід обладнати справним стоянковим гальмом. Також необхідна наявність спеціального пристрою, що гарантує автоматичну зупинку при розриві магістралей, що зв'язують автомобіль-тягач з напівприцепом. На кабіні встановлено як мінімум 2 зовнішніх дзеркала заднього виду (по обидва боки кабіни). На кожен автопоїзд необхідно встановити спеціальні розпізнавальні знаки «Автопоїзд», «Довгомірний транспортний засіб» та «Великогабаритний вантаж». Всі автопоїзда повинні бути оснащені також і поблисковими маячками (кольори: помаранчевий або жовтий).

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Підвищення ефективності перевезення вантажів автомобільним транспортом удосконаленням структури та організаційних форм технологічних процесів. Терещенко Є.О., Поляков А.П., Терещенко О.П. / Матеріали III-ї Всеукраїнської науково-практичної конференції «Автобусобудування та пасажирські перевезення в Україні» 2018 рік, м.Львів, С. 150-152.

Терещенко Олександр Петрович, кандидат технічних наук, доцент, доцент кафедри БЖДПБ, Вінницький національний технічний університет, Вінниця, atereschenko96@gmail.com.

Ванюта Олександр Романович, студент, Вінницький національний технічний університет, Вінниця, atereschenko96@gmail.com.

Tereschenko Oleksandr Petrovich, candidate of engineering sciences, associate professor, associate professor of department SLA, Vinnitsa national technical university, Vinnitsa, atereschenko96@gmail.com.

Vanuta Oleksandr Romanovych, student, Vinnitsa national technical university, Vinnitsa, atereschenko96@gmail.com.

УДК 334.72

А. В. Падун
М. А. Томчук

ПРОБЛЕМА ДОЦІЛЬНІСТІ ВИКОРИСТАННЯ СУЧАСНИХ СИСТЕМ ПОЖЕЖОГАСІННЯ

Вінницький національний технічний університет

Анотація: Запропоновано сучасну систему пожежогасіння з використанням M-PSTN та M-GSM комунікаторами.

Ключові слова: систему пожежогасіння, комунікатор.

PROBLEM OF ACCURACY OF USE OF CONTEMPORARY FIRE FIGHTING SYSTEMS

Abstract: A modern fire extinguishing system with use is proposed M-PSTN and M-GSM communicators.

Keywords: fire extinguishing system, communicator.

Пожежна безпека є складовою безпеки на підприємстві, яка визначає захист життя та здоров'я людей, майна та інших цінностей фізичних, юридичних осіб та навколишнього природного середовища[1]. Вона забезпечує своєчасне попередження, виявлення, припинення і нейтралізацію пожеж та їх наслідків. Незважаючи на зовнішні і внутрішні виклики, протягом останніх трьох років Україна продовжує рухатися в напрямі глибоких структурних реформ, що сприяє формуванню позитивних тенденцій на шляху до Євроінтеграції.

За даними масивів карток обліку пожеж упродовж січня 2019 року в Україні зареєстровано 3 917 пожеж. Унаслідок пожеж загинуло 287 людей, в тому числі 6 дітей, 159 людей отримало травми, у тому числі 9 дітей. Матеріальні втрати від пожеж склали 754 млн 684 тис. грн. Щоденно в Україні, в середньому, виникало 126 пожеж, матеріальні втрати від яких склали 24 млн 345 тис. грн. Кожного дня внаслідок пожеж гинуло 9 і отримувало травми 5 людей, вогнем знищувалось 70 будівель та 11 одиниць техніки. Прямі збитки від однієї пожежі становлять суму 57,6 тис. грн.[2].

Для успішного реформування Охорони здоров'я на підприємстві важливим залишається завдання забезпечення достатньої безпеки персоналу.

Результати дослідження. В результаті дослідження в якості прикладу було розглянуто автоматичну систему пожежогасіння TIRAS PRIME від українського виробника та порівняно із системою першого покоління.

Система пожежогасіння першого покоління являє собою систему з об'єднаних між собою датчиків, які реагують на дим або високу температуру, системи обробки отриманої інформації (блоку управління) та пристрою пожежогасіння, який активується сигналом від блоку управління[3-4].

Система TIRAS PRIME являється продуктом європейського рівня, що поєднує в собі всі можливі засоби пожежогасіння, сигналізації та керування.