

**Чумаченко Олена Валеріївна** — студентка групи МОЗ-17м, Факультет менеджменту та інформаційної безпеки, Вінницький національний технічний університет, м. Вінниця, e-mail: chumachenkolena@ukr.net.

**Науковий керівник: Поліщук Олександр Васильович** — кандидат технічних наук, доцент, доцент кафедри безпеки життєдіяльності та педагогіки безпеки, Вінницький національний технічний університет, м. Вінниця, email: polischuk@vntu.edu.ua

**Chumachenko Olena V.**, student of the group MOZ-17m, Faculty of of Management and Information Security , Vinnytsia National Technical University, Vinnytsia city, email: chumachenkolena@ukr.net

**Supervisor: Polishchuk Alexandr V.**, Cand. Sc. (Ped.), Assistant Professor, Assistant Professor of Department of Health and Safety Studies, Vinnitsa National Technical University, Vinnytsia, email: polischuk@vntu.edu.ua

УДК 35:321.7

**А.Ю. Дячук**

## **ЖИТТЯ ЗА КЕРМОМ: ПРИЧИНИ РИЗИКІВ ТА ЗАХОДИ БЕЗПЕКИ**

Вінницький національний технічний університет

*Проаналізовано сутність явища керування автомобілем. Визначено причини виникнення ризиків під час керування автомобілем та заходи їх усунення. Акцентовано увагу на необхідності усвідомлення водіями їх дій та відповідальності, що вони несуть.*

**Ключові слова:** ДТП, заходи безпеки, усвідомлення відповідальності, автомобіль.

### **LIFE BY THE KERM: CAUSES OF RISKS AND SAFETY PRACTICES**

*Had been analyzed the essence of the phenomenon of driving is analyzed. Determined the reasons for the risks of driving and their elimination. Attention was paid on the need for drivers to be aware of their actions and responsibilities that they bear.*

**Keywords:** accident, safety measures, awareness of liability, car.

Наше життя у будь-яких його проявах постійно пов'язане з внутрішніми, які ми створюємо самі собі, та зовнішніми ризиками. Парадокс полягає у тому, що прогрес без ризику неможливий. От і найбільш успішна людина сучасності – засновник соціальної мережі Facebook – Марк Цукерберг вважає: «Найбільший ризик – не приймати будь-які ризиковані рішення ... У світі, який змінюється дуже швидко, єдина стратегія, яка гарантовано призведе до невдачі – не ризикувати». Отже, протягом усього життя у людей потрібно формувати ризи-орієнтоване мислення, що дозволить уникати більшості небезпек, які виникають на нашому життєвому шляху [1-5].

В останні роки наше життя надто сильно пов'язане із автотранспортом і ризиками які виникають як необхідний компонент автосвіту. У більшості людей, зокрема й в Україні, не сформована культура безпеки, тому кількість людських жертв на дорогах перевищує втрати при військових діях. Не зважаючи на певні заходи уряду для покращення катастрофічної ситуації з неприпустимим рівнем автотравматизму, смертність на дорогах в Україні залишається найвищою серед усіх країн Європи. Так, за даними Департаменту медичної допомоги МОЗ, з 2011 по 2016 рік в Україні зареєстровано близько 170 тисяч ДТП з потерпілими, в яких загинули 26,5 тис. людей і 209 тис. були травмовані [6]. 2016-й рік видався багатим на моторошні аварії та резонансні ДТП. За 11 місяців року на території України поліція нарахувала 138 тисяч 261 аварію (у 2015 році – 119 тисяч 175 дорожніх подій), в середньому за добу – 413, тобто зіткнення та наїзди траплялися навіть частіше, ніж щочотири хвилини [7].

Тому А в додаток до нього –Згадавши про логічну послідовність дій та їх наслідків, можна відверто зазначити необхідність попередження виникнення ризиків застосовуючи відповідні заходи

безпеки. Та перед тим, як говорити про засоби безпеки, неможливо не відзначити, хто є причиною їх виникнення – люди, от від цього моменту необхідно відштовхуватись в пошуках рішень та засобів забезпечити себе та своїх близьких на дорозі.

Говорячи про безпеку за кермом, потрібно спочатку зупинитись на водіях звичайних легкових авто. На жаль більшість водіїв сприймають свій автомобіль тільки як засіб пересування, як би дивно це не виглядало. Автомобіль – не просто інструмент для долаття дистанцій за короткий проміжок часу з можливістю підвести друзів на багажнику. Машина – це відображення темпераменту, душі та життєвих мотивів водія. Суть цього твердження потрібно усвідомити кожному самостійно, нема потреби розписувати та пояснювати це довгими рядками.

Однією із найактуальніших тем серед водіїв є підготовка автомобіля до зими. В цей перелік безперечно входять такі дії, як: заміна шин, заміна рідини для омивання скла, закриття радіатора від різкого холодного повітря, мішок з піском та лопата в багажнику і т.д. Список цих заходів безпеки варіюється в залежності від місцевих доріг, типу транспорту і т.д. Та ядром цієї проблеми є саме усвідомлення водієм суті і, звичайно, необхідності в таких заходах. Здавалося б, в чому проблема – за кілька днів до настання зими змінити резину і все буде ок, але тут і криються справжні причини ризику. При зміні резини необхідно врахувати ряд факторів. А при якій температурі вже необхідно перевзуватись? А як саме шипована резина допомагає зчепленню з дорогою? І що тепер можна їхати 140 км/год по снігу на новенькій резині? Які колеса є ходовими, а на які можна вчепити «всесезонку» і зекономити? І взагалі навіщо мені лопата і мішок піску в багажнику?!

І тільки коли водій зрозуміє в чому суть заходів безпеки, що він обрав, в чому полягає фізика їх роботи і як не зробити з цих засобів безпеки засоби самовбивства – тільки тоді можна говорити про те, що ризик потрапити в аварію взимку знизився.

Цікаву закономірність між якістю водіння та частотою аварій на дорогах виявили американські вчені з Національної Академії Наук (National Academy of Sciences). Протягом 3 років вони проводили дослідження, в результаті якого виявили головні причини автомобільних аварій. Протягом 3 років, які тривало дослідження, з його учасниками було зафіксовано більше півтора тисяч аварій, з них 905 потягнули за собою травми людей та серйозні пошкодження автотранспорту. В аналіз даних були відібрані лише серйозні випадки. У результаті дослідження вчена зробили висновки, що станом на 26 січня 2016р. біля 90% аварій відбуваються з вини водія, усі інші пов'язані з поломкою автомобіля, особливостями дороги, погоди та навколишнього середовища. Приблизно в 74% випадків головною причиною стала помилка водія, в 68% до аварії призвели дії відволікаючого фактору, а в 55% випадків – і те, і інше [8].

Особливої уваги стосується технічний стан транспортного засобу. В перелік заходів захисту щодо вирішення проблем із технічними несправностями, відносять засоби заходи боротьби з: несправними гальмами, відсутністю будь яких світлових маяків на машині, лисою резиною, проблемами ходового механізму, зношеністю свічок для ДВЗ і т.д. Слід наголосити на, здавалося б, смішну проблему – наявність дуже старих та несправних автомобілів, і таких же водіїв за їх кермом. Мені особисто доводилось зіштовхуватись із феноменами «напіврозбитих Жигулі-в», які вночі без будь-яких світлових маячків чи навіть габаритів вилітають на проїжджу частину із станцій для заправки і цим самим провокуючи ДТП та лихі слова в їх бік від адекватних водіїв. Усе це є лиш наслідком, знову ж таки нерозуміння, чи небажання усвідомити суті автомобіля і тієї відповідальності, яку несе її керуючий.

Згадуючи про відсутність усвідомлення дій під час керування транспортним засобом, її відносять в окрему категорію причин ризиків на дорозі. Наявність водійських прав ніколи і нізачо не зробить із людини водія. Для цього необхідно мати навички, які набуваються з досвідом. І саме в цьому моменті слід пам'ятати, що не завжди порушення правил є причиною виникнення ризику, і як наслідку – ДТП. Хлопчина, тільки отримавши права та маючи справний та безпечний джип, може в екстремній ситуації зробити неправильний вибір або взагалі не встигнути зробити нічого, на відмінну від далекогоїника із 20-річним досвідом, керуючого стареньким «Вольво», який може вийти з будь якої ситуації і йому для цього не потрібно їхати максимум 90 км/год по чистій трасі із нормальним обзором та із пристебнутим паском безпеки. Знову ж таки, все вирішує усвідомлення своїх дій. В даній ситуації засобом безпеки є водійський інстинкт та механічна пам'ять.

Проте, не слід впадати тепер в паніку та боятись виїжджати на дорогу через відсутність вищезгаданого досвіду. Якщо Ви новачок, достатньо дотримуватись правил дорожнього руху і нікуди не спішити. Засобом безпеки в таких випадках є вчасно ввімкнутий маячок повороту.

Необхідно пам'ятати однак, що не слід переоцінювати досвід, як це роблять водії автобусів та таксі. Проводячи більшу частину свого життя за кермом, можна не тільки стати вправним водієм, а й втратити пильність до, здавалось би, не важливих моментів: лінь ввімкнути маячок повороту, відсутність часу загальмувати перед мигаючим зеленим світлом світлофора та пропустити інших водіїв, набрати повний салон пасажирів, від яких вага машини зростає вдвічі (маневреність падає, сила, з якою така «собача будка» влітає в яму, збільшує її до гігантських розмірів) тощо. Засобом боротьби з такими факторами ризику в даному випадку є поліція.

А от щодо поліції, її на жаль теж можна віднести до причин ризику за кермом. Як би парадоксально це не виглядало, проте в Нову поліцію з останнім відбором прийшли молодики без досвіду, які помаленьку проїжджають вулицями міста на своїх «Пріорах», які ніяк не можна віднести до поліцейських машин. У висновку виходить, що на машинках, барикади з яких не витримають навіть якщо в них врзатись на велосипеді, патрулюють молоді хлопці, такі ж недосвідчені, як вищезгаданий водій на джипі. Проблема пошуку засобу безпеки в даному випадку залишається відкритою.

Повертаючись до актуальних причин ризиків на дорозі, є відсутність адаптації водія до зміни не тільки пори року, а й пори доби. Слід пам'ятати що, в період сходу та заходу сонця настає інтервал довжиною в 15-20 хв., коли навіть ввімкнуті «протитуманки» не можуть допомогти побачити навколишні об'єкти, сприйняття дороги падає на більше ніж 30%. Крім того, зі сходом сонця, в людини настає фаза сонливості, це найнебезпечніша пора доби (триває близько 30-40 хв. від початку сходу).

Зважаючи на перелічені причини, можна зробити висновок, що засобом безпеки в останньому випадку (як і у всіх попередніх) є тверезе розуміння своїх дій, відповідальності яку несе водій та існування автомобіля і його керуючого як одного неподільного учасника дорожнього руху.

#### СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Кобилянська І. М. Формування ризик-орієнтованого мислення майбутніх спеціалістів економічних спеціальностей / І. М. Кобилянська, В. І. Кириченко, О. В. Кобилянський // Інноваційний розвиток вищої освіти: глобальний та національний виміри змін : матер. II Міжн. наук.-практ. конф. – Т. 1. – Суми : СумДПУ ім. А. С. Макаренка, 2015. – С. 115–118.

2. Кобилянська І. М. Формування ризик-орієнтованого мислення майбутніх фахівців-економістів / І. М. Кобилянська, В. І. Кириченко, О. В. Кобилянський // Педагогічні науки: теорія, історія, інноваційні технології // Науковий журнал. – 2015. – № 4 (48). – С. 331–339.

3. Кобилянський О. В. Застосування сучасних методів дослідження і аналізу ризиків та небезпек на робочих місцях / О. В. Кобилянський, І. В. Заюков // Молодь в технічних науках : дослідження, проблеми, перспективи : Матеріали Міжнар. Інтернет-конф. (23–26 квітня 2015 року). – Вінниця : ТОВ Нілан-ЛТД, 2015. – С. 169–171.

4. Дембіцька С. В. Формування ризик-орієнтованого мислення у майбутніх фахівців енергетичної галузі / С. В. Дембіцька, О. В. Кобилянський // Зб. наук. праць Кам'янець-Подільського нац. ун-ту ім. І. Огієнка. Серія педагогічна. – Вип. 23. – Кам'янець-Подільський : Кам'янець-Подільський нац. ун-т ім. І. Огієнка, 2017. – С. 85–87.

5. Кобилянський О. В. Формування ризик-орієнтованого мислення в процесі вивчення дисципліни «Безпека життєдіяльності» / О. В. Кобилянський, І. М. Кобилянська // Наукові записки ВДПУ ім. М. Коцюбинського. Серія: Педагогіка і психологія: Зб. наук. праць. – Вип. 39. – Вінниця: ТОВ Планер, 2013. – С. 41–46.

6. Статистика ДТП: в Україні найвища смертність на дорогах серед усіх країн Європи – Режим доступу: <https://www.slovoidilo.ua/2017/05/04/infografika/suspilstvo/statystyka-dtp-ukrayini-najvyshhasmertnist-dorohax-sered-usix-krayin-yevropy>.

7. 138 тисяч аварій і три тисячі загиблих. Моторошні підсумки реалій на українських дорогах у 2016 році – Режим доступу: <https://tsn.ua/ukrayina/138-tisyach-avariy-i-tri-tisyachi-zagiblih-motoroshni-pidsumki-realiy-na-ukrayinskih-dorogah-u-2016-roci-851389.html>.

8. Балакучі пасажири та мобільні виявилися головними причинами аварій– дослідження – Режим доступу: [http://talisman-sk.com.ua/uk/news/company-news/talking\\_drivers](http://talisman-sk.com.ua/uk/news/company-news/talking_drivers).

*Дячук Андрій Юрійович* – студент групи 2КН-146, факультет Інформаційних технологій та комп'ютерної інженерії, Вінницький національний технічний університет, Вінниця, e-mail: [dyachuk.droid@gmail.com](mailto:dyachuk.droid@gmail.com).

Науковий керівник: **Кобилянська Ірина Миколаївна** – кандидат педагогічних наук, доцент кафедри безпеки життєдіяльності та педагогіки безпеки, Вінницький національний технічний університет, м. Вінниця, e-mail: akobilanskiy@gmail.com.

**Diachuk Andrii** – student of the group 2KN-14b, faculty of Information technology and computer engineering, Vinnytsia national technical university, Vinnytsia, e-mail: dyachuk.droid@gmail.com.

Supervisor: **Kobylyanska Irina M.**, Cand. Sc. (Ped.), Assistant Professor, Assistant Professor of Department of Health and Safety Studies, Vinnitsa National Technical University, Vinnytsia, e-mail: akobilanskiy@gmail.com.

УДК 666.13

**В. І. Заєць**  
**І. М. Кобилянська**

## ЗАГРОЗИ У КІБЕРПРОСТОРИ

Вінницький національний технічний університет

*В статті розглянуто особливості загроз у кіберпросторі.*

**Ключові слова:** кіберпростір, кібербезпека, кіберзагрози.

### THREATS IN CYBERPROSTORY

*The features of threats in cyberspace are considered in the article.*

**Keywords:** cyberspace, cyber security, cyber threats

За Конституцією України (ч. 1 ст. 3) людина, її життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканність і безпека визнаються в Україні найвищою соціальною цінністю [8]. Більшість дослідників вважає, що для реалізації наших конституційних прав потрібно сформувати у людей культуру безпеки [3-7].

А дослідники Ю. Воробйов, М. Зоріна, Р. Цаліков визначають такі складові елементи культури безпеки: на індивідуальному рівні – світогляд, норми поведінки, індивідуальні цінності і підготовленість кожної людини в галузі безпеки життєдіяльності; на колективному – корпоративні цінності, професійну етику та мораль, підготовленість персоналу у галузі безпеки; на суспільному – традиції безпечної поведінки, суспільні цінності, підготовленість усього населення [3].

Одним з основних джерел небезпек для людини є інформаційний простір. Найбільш вразливим тут є кіберпростір – середовище, що виникає в результаті взаємодії людей за допомогою технологічних пристроїв і мережевих зв'язків.

Питання кібербезпеки – це питання виживання країни і можливості її розвитку.

В Законі України «Про основні засади забезпечення кібербезпеки України» зазначено, що «кібербезпека – захищеність життєво важливих інтересів людини і громадянина, суспільства та держави під час використання кіберпростору, за якої забезпечуються сталий розвиток інформаційного суспільства та цифрового комунікативного середовища, своєчасне виявлення, запобігання і нейтралізація реальних і потенційних загроз національній безпеці України у кіберпросторі» [2].

Відповідно до міжнародного стандарту, кіберпростір – це середовище існування, що виникло в результаті взаємодії людей, програмного забезпечення та послуг в Інтернеті за допомогою технологічних пристроїв і мереж, що під'єднані до них, якого не існує в будь-якій фізичній формі [11].

В Законі України «Про основні засади забезпечення кібербезпеки України» кіберпростір означений як «середовище (віртуальний простір), яке надає можливості для здійснення комунікацій та/або реалізації суспільних відносин, утворене в результаті функціонування сумісних (з'єднаних) комунікаційних систем та забезпечення електронних комунікацій з використанням мережі Інтернет та/або інших глобальних мереж передачі даних» [2].