



читаності знаків безпеки, встановлена недостатня їхня ефективність, особливо знаків пожежної безпеки. Що підтверджує необхідність подальших досліджень у цій області, а також введення цієї теми у навчальний процес вищих навчальних закладів освіти, які готують фахівців до дій в екстремальних умовах.

Список використаних джерел:

1. Конституція України
2. Закон України «Про міліцію»
3. ГОСТ 12.4.026-76 «Цвета сигнальные и знаки безопасности».
4. ISO 3864 від 1984 року. Кольори попереджувальні та знаки безпеки.
5. ISO 6309 від 1987 року. Захист пожежний – знаки безпеки.

Угненко Є. Б.

*Завідувач кафедри вишукувань та проектування доріг і аеродромів,
д.т.н., професор, Харківський національний
автомобільно- дорожній університет, м. Харків*

ЗАХОДИ ЩОДО ЗНЕПИЛЕННЯ ДОРОЖНІХ ПОКРИТТІВ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ ХАРАКТЕРИСТИКИ ЗНЕПИЛЮЮЧИХ КОМПОЗИЦІЙ

У вітчизняній і зарубіжній літературі наведено багато фактичного матеріалу щодо знепилення об'їзних доріг. У колишньому СРСР широкі пошуки ефективних методів знепилення розпочалися в 30-і роки ХХ століття у зв'язку з розвитком вітчизняної автомобільної промисловості і великим розмахом будівництва ґрунтових доріг та доріг з кам'яними невідосконаленими покриттями. Серед робіт цього періоду особливе значення мали дослідження О.К.Біруля та М.М.Орнатського, узагальнені у вигляді практичних рекомендацій, і викладені в підручниках, навчальних посібниках і в технічних рекомендаціях. За кордоном знепилення практикується дуже широко. Крім



гігроскопічних солей, у великих кількостях використовуються органічні в'язучі матеріали, серед яких дедалі частіше зустрічаються бітумні і дьогтьові емульсії, а також продукти й відходи лісохімічної промисловості. Ведуться дослідження з використання синтетичних матеріалів.

У літературі є відомості про застосування безводного $AlCl_3$ і Na_2CO_3 , [1]. Основним знепилюючим матеріалом у США та країнах Європи є гігроскопічні солі. Повсюди проводяться роботи з утилізації сульфатних лугів і барди. Гігроскопічної солі рекомендується застосовувати переважно в сухому вигляді з розрахунку $50-100 \text{ г/м}^2$ для шару завтовшки 1 см, тобто 0,5 - 1,0 кг/м і виходячи з товщини шару обробки 10 см.

Шляховики Швеції відзначають, що водотривкість покриття, обробленого лугом або бардою, вища за водотривкість покриття, обробленого хлористим кальцієм. У суху ж погоду розливання барди або лугу порівняно з хлористим кальцієм забезпечує велику зносотривкість покриттів з кам'яних матеріалів. Відзначається, що добрих результатів обробки можна досягти лише за наявності щільного гравійного або щебеневого покриття. За браку пилювато-глинистих часток і пухкого стану матеріалів покриття добрих результатів від використання барди й лугу очікувати не можна.

У Німеччині для усунення водорозчинності лігносульфонатів їхні концентровані розчини обробляють солями хрому (біхромат натрію). Гігроскопічні солі застосовують у Німеччині в процесі будівництва доріг. Так, наприклад, солі хлориду магнію і хлориду кальцію розсипають під час будівництва щебених покриттів для підвищення зв'язності верхнього шару, що влаштовують з кам'яного дріб'язку, і для поліпшення умов формування покриттів. [2]. Розроблено ГОР двох марок: універсин А та універсин В.

Слід зазначити, що тверді покриття треба обробляти дрібнодисперсним розчином, для чого на поливально-мийній машині встановлюється навісне обладнання у вигляді розподільної труби з форсунками, закріпленої на



бампері машини.

Конденсат пропарювальних камер не токсичний і згідно з висновком санітарно-епідеміологічної служби придатний для знепилення дорожніх покриттів у населених пунктах.

Література:

1. Першин М. Н. Обеспыливание автомобильных дорог и аэродромов / Першин М. Н., Черкасов И. И., Платонов А. П. – М.: Транспорт, 1993. – 148с.

2. Чумаков П. Ч. Теория и практика обеспыливания автомобильных дорог / П. Ч. Чумаков – М.: Недра, 1995. – 160с.

Гармаш Б. К.

*Доц. кафедри охорони праці та навколишнього середовища, канд. техн. наук,
Український державний університет залізничного транспорту, м. Харків*

СУЧАСНІ ПРОБЛЕМИ ДЕРЖАВНОЇ СЛУЖБИ НАДЗВИЧАЙНИХ СИТУАЦІЙ (ДСНС) УКРАЇНИ

Згідно Кодексу цивільного захисту України, що діє з 01.07.2013 року, служба цивільного захисту - це державна служба особливого характеру, яка має забезпечувати пожежну охорону, захист населення і територій від негативного впливу надзвичайних ситуацій будь-якого характеру.

Реорганізація Міністерства з надзвичайних ситуацій (МНС) на початку 2013 року, яке забезпечувало комплекс заходів щодо забезпечення безпеки цивільного населення, призвела до створення на його базі Державної служби надзвичайних ситуацій (ДСНС) - Центрального органу виконавчої влади, але вже не міністерства з його правами та повноваженнями, але з такими ж обов'язками.

Основною проблемою Державної служби цивільного захисту України в даний час - це позбавлення її самостійності в діях та прийнятті рішень під час ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій. Створена служба була