



Костиркін О. В.

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

Харків

Кисельова С. О.

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

Харків

ВИКОРИСТАННЯ ВІДБУДОВНИХ ПОЇЗДІВ ДЛЯ УСУНЕННЯ НАСЛІДКІВ НАДЗВИЧАЙНИХ СИТУАЦІЙ НА ЗАЛІЗНИЦІ

Під час експлуатації залізничного транспорту виникають різноманітні надзвичайні ситуації (НС), які можуть призвести до припинення руху поїздів та простоїв залізниці. Такі НС можуть розвинути внаслідок стихійних явищ і техногенних причин та стати причиною аварій (катастроф) зі сходом рухомого транспорту з рейок чи зіткненням рухомого складу. Швидке усунення наслідків НС та відновлення руху поїздів стає актуальним завданням працівників дистанції шляху.

Для мобільного виконання відновлювальних робіт в умовах НС відділення залізниці використовують відбудовні поїзди (ВП). ВП формуються зі спеціально обладнаних вантажних і пасажирських вагонів, вантажопідйомних кранів на залізничному ході. Тягову техніку, механізми, устаткування, інвентар та матеріали розміщують у вагонах чи на платформах. Комплектування ВП рухомим складом та технічними засобами здійснюють так, щоб він потрапив до місця виклику з максимально припустимою швидкістю. ВП формують із наступного рухомого складу: вагону-гаража для тракторів і бульдозерів; вагону-електростанції; платформи для тягачів і бульдозерів великої потужності; вантажного критого вагону або вагону ЦМВ для розміщення оснащення, накатних башмаків, домкратів, пересувних



електростанцій тощо; вантажного критого вагону для розміщення такелажного встаткування, інвентарного й захисного одягу й іншого майна; пасажирського вагону (ЦМВ), переустаткованого для перевезення та відпочинку кранових бригад; пасажирського вагону (ЦМВ), переустаткованого під їдальню (у якому розміщаються санітарний і штабний відсіки); платформи для розміщення запасних вагонних візків; платформи під стрілу крана. Число пасажирських вагонів, вагонів-гаражів і платформ визначається наявністю у ВП вантажопідйомних кранів, тракторів і тягачів. Усі вагони ВП, як правило, пофарбовані у зелені кольори і мають написи станції дислокації. Колії стоянок ВП на станціях їхньої дислокації повинні мати двосторонні виходи, що значно підвищує мобільність поїздів і прискорює їхнє відправлення. Пункти постійної дислокації ВП, з відстанню між ними не більше 200 км затверджує Головне керування з безпеки руху та екології Укрзалізниці але за поданням залізниць; без узгодження із Укрзалізницею їхнє скасування не допускається.

Із вищенаведеного випливає, що використання ВП, з їх специфічною комплектацією технічними засобами, та розробка спеціальних технологій проведення відновлювальних робіт такими поїздами дозволяє скоротити час, який витрачається на відновлення руху та знизити втрати від простоїв рухомого складу за рахунок механізації і інтенсифікації відбудовних робіт.

Список використаної літератури:

1. Про затвердження Статуту залізниць України: за станом на 7. 09. 2015 [електронний документ] / Кабінет Міністрів України; Постанова, Статут від 06.04.1998 № 457 // Офіційний сайт Верховної Ради України. – режим доступу до сайта: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/457-98-%D0%BF>
2. Про затвердження Інструкції з організації відбудовних робіт при ліквідації наслідків транспортних подій на залізницях України: за станом на 7. 09. 2015 [електронний документ] / Мінтранс України; Наказ, Інструкція від



27.04.2001 № 258 // Офіційний сайт Верховної Ради України. – режим доступу до сайта: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0422-01>

3. Про затвердження Правил безпеки та порядку ліквідації наслідків аварійних ситуацій з небезпечними вантажами при перевезенні їх залізничним транспортом: за станом на 7. 09. 2015 [електронний документ] / Мінтранс України; Наказ, Правила, Форма від 16.10.2000 № 567. – режим доступу до сайта: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0857-00>

Матюшенко С. Ю., Рало Р. Д.

Студенты ГВУЗ «Приднепровская государственная академия строительства и архитектуры», г. Днепропетровск

СМС ОТ ГСЧС. МОБИЛЬНАЯ СИСТЕМА ОПОВЕЩЕНИЯ О ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЯХ

На первом этапе ликвидации последствий аварий на техногенно опасных объектах решаются задачи по экстренной защите населения, основным мероприятием которой является оповещение об опасности. Для этого может быть использована современная мобильная связь.

На сегодняшний день система оповещения населения о чрезвычайных ситуациях в Украине находится в удовлетворительном состоянии, однако она уже устарела.

В Украине основными элементами оповещения остается использование электросирен, громкоговорителей и трансляций по радио. Однако постепенно население отказывается от услуг проводного радиовещания и само себя лишает возможности быть оповещенным в случае чрезвычайной ситуации.

Однако этому есть альтернатива - сеть GSM, 3g. Сеть GSM охватывает 95 % территории Украины, на которой проживает 99 % населения страны. Сетевые системы «Киевстар» (которые обслуживают около 27 млн. абонентов на 2015 год) могут взаимодействовать с НЦОТУС (Национальный