

Державна служба України з надзвичайних ситуацій
Черкаський інститут пожежної безпеки
імені Героїв Чорнобиля
Національного університету цивільного захисту України

Матеріали XI Міжнародної
науково-практичної конференції
«ТЕОРІЯ І ПРАКТИКА ГАСІННЯ ПОЖЕЖ
ТА ЛІКВІДАЦІЇ НАДЗВИЧАЙНИХ СИТУАЦІЙ»

09-10 квітня 2020 року

Черкаси – 2020

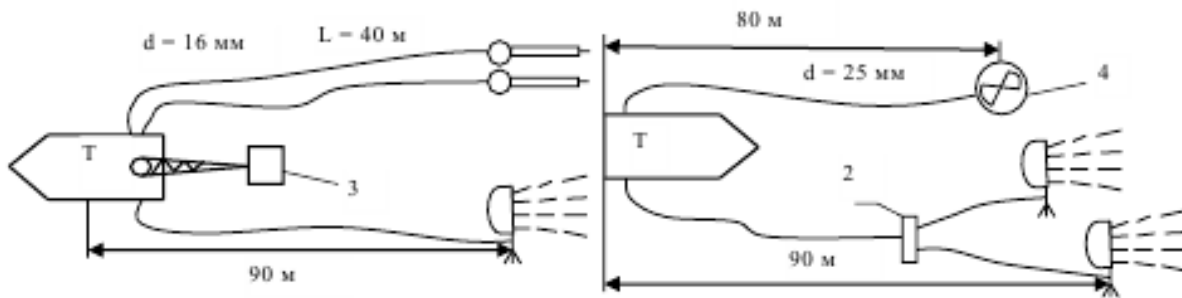


Рисунок 4 – Схема використання пожежних автомобілів технічної служби: 1 – пневматичні інструменти; 2 – коробка розгалуження для прожекторів; 3 – вага до 2 т; 4 – димовсмоктувач

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Основи тактики гасіння пожеж: навч. посіб. / В.В. Сировий, Ю.М. Сенчихін, А.А. Лісняк, І.Г. Дерев'янка. – Х.: НУЦЗУ, 2015. – 216 с. – Режим доступу: <http://nuczu.edu.ua/sciencearchive/Articles/senchihin/osnovy-taktik.pdf>.

ОСОБЛИВОСТІ ПРОВЕДЕННЯ АВАРІЙНО-РЯТУВАЛЬНИХ РОБІТ ПРИ ЛІКВІДАЦІЇ НАСЛІДКІВ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД

*Дмитро ФЕДОРЕНКО, канд. істор. наук, Василь КРИШТАЛЬ,
Черкаський інститут пожежної безпеки імені Героїв Чорнобиля НУЦЗ України*

Реагування на ДТП потребує організаційних рішень, особливо у питаннях взаємодії відповідних служб (ДСНС, національної поліції, МОЗ). Дається 20 хвилин для деблокування і рятування потерпілого. Це достатньо жорсткі строки, але вони „смертельно обумовлені”. Як показав досвід ліквідації наслідків ДТП, середні терміни проходження повідомлення про ДТП в містах складають від 10 хв. до 1 години, а у сільській місцевості від 1,5 години і більше. Крім цього екстрена медична допомога не завжди буває на відповідному рівні через відсутність сучасних медичних засобів та спеціального медичного обладнання. У результаті гине близько 70% постраждалих, які могли б бути врятовані при своєчасному і професійному наданні їм допомоги. Це обумовлює актуальність підвищення ефективності АРР при ліквідації наслідків ДТП.

Підвищення ефективності проведення АРР досягається за рахунок швидкого виявлення місця ДТП, швидкого оповіщення і доставки сил та засобів, чіткого виконання рятувальних робіт. Кожне з цих напрямків вимагає виконання комплексу різних заходів. Найважливішими напрямками робіт є вдосконалення організації управління і забезпечення взаємодії органів управління і аварійно-рятувальних підрозділів, що залучаються до порятунку постраждалих у ДТП.

Особливості проведення аварійно-рятувальних робіт при ліквідації наслідків ДТП відображені в наступних основних принципах проведення АРР:

1. Єдиноначальність керівництва роботами з ліквідації наслідків ДТП. Повноваження по керівництву роботами по ліквідації наслідків ДТП приймає на себе перший, який прибув на місце ДТП керівник національної поліції, аварійно-рятувальних служб ДСНС, служби швидкої медичної допомоги. Він виконує обов'язки керівника ліквідації наслідків ДТП до прибуття керівника, визначеного законодавством України. Рішення керівника ліквідації наслідків ДТП є обов'язковими для всіх громадян, які перебувають на місці ДТП та підрозділів, що беруть участь у ліквідації аварії.

2. Розподіл повноважень, відповідальності та забезпечення взаємодії служб різних відомств по ліквідації наслідків ДТП.

3. Завчасний розподіл обов'язків відділення з порятунку потерпілих при ДТП. Наприклад, відділення з 4-(5) рятувальників має наступний склад:

- командир відділення, керує роботами з порятунку людей і організовує взаємодію з іншими залученими підрозділами;

- водій, керує транспортним засобом, забезпечує роботу гідравлічних насосних станцій та інших засобів енергопостачання аварійно-рятувального інструменту, забезпечує освітлення місця ДТП;

- 1 - (2) рятувальника, виконує роботи по деблокуванню та вилученню постраждалих з пошкоджених транспортних засобів;

- рятувальник, виконує роботи щодо попередження, локалізації та ліквідації впливів вторинних вражаючих факторів на місці проведення АРР (контролює витікання палива, локалізує і гасить осередки пожежі, прибирає осколки скла та інші гострі предмети та ін.), контролює стабілізацію пошкодженого автомобіля, огорожує місце проведення АРР, надає першу медичну допомогу потерпілим;

4. Поділ місця виконання АРР на 3 зони. У першій зоні (в радіусі 5 метрів) знаходяться тільки рятувальники, які виконують роботи з деблокування та надання першої медичної допомоги постраждалим. У другій зоні (в радіусі 10 метрів) розташовується решта членів рятувальної групи, які забезпечують готовність до застосування аварійно-рятувальних засобів. У третій зоні (більше 10 метрів) знаходяться карети швидкої, пожежна та аварійно-рятувальна техніка, засоби освітлення та огороження, демонтовані частини транспортних засобів та ін.

5. Першочерговість виконання робіт із зниження або усунення впливу вторинних вражаючих факторів ДТП на рятувальників і постраждалих.

6. Пріоритетність робіт із забезпечення доступу до постраждалих з важкими травмами.

7. Забезпечення в короткий термін доступу до потерпілого в автомобілі для надання йому першої медичної допомоги. При цьому вибираються найбільш прості шляхи проникнення в пошкоджений транспортний засіб: шляхом видалення лобового скла, розтину дверей з боку замків та ін.

8. Максимальне розбирання пошкодженого транспортного засобу навколо потерпілого перед його вилученням з автомобіля допомагає уникнути додаткового травмування потерпілого (особливо з травмами тазу, грудей, шийно-хребетними травмами).

9. Негайно вилучають постраждалого з транспортного засобу у наступних випадках:

- при загрозі впливу або дії вторинних вражаючих факторів на потерпілого і рятувальників;
- при різкому погіршенні стану потерпілого.

Рішення про негайне вилучення потерпілого приймається керівником підрозділу аварійно-рятувальної служби на основі висновку медичного персоналу.

10. Першочергове проведення медичних заходів, адекватних стану потерпілого: протишокова терапія, знеболювання, зупинка кровотеч тощо, а також фіксація ділянок тіла потерпілого при переломах, розривах тканин і т.д. перед його вилученням з аварійного транспортного засобу, і збереження цього положення без переукладання протягом усього періоду АРР, аж до вступу потерпілого до медичного закладу.

ЛІТЕРАТУРА

1. Рятувальні роботи при надзвичайних ситуаціях. Частина 1: Навчальний посібник / Аветисян В.Г., Сенчихін Ю.М., Куліш Ю.О. и др. – К: Основа, 2006. – С. 171 – 192.

2. Е.А.Хапалов, к.т.н., В.П. Сломьянский, к.т.н., "Анализ ЧС, связанных с дорожно-транспортными происшествиями, и направления дальнейшего совершенствования службы спасения на дорогах".

3. Наказ ДСНС від 28.01.2020 р. №80 «Про затвердження Методичних рекомендацій щодо порядку дій аварійно-рятувальних формувань ДСНС під час ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій (небезпечних подій), пов'язаних із дорожньо-транспортними пригодами».

УДК 614.842

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ПРОВЕДЕННЯ АВАРІЙНО-РЯТУВАЛЬНИХ РОБІТ ПРИ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНІЙ ПРИГОДІ З ЕЛЕКТРОКАРАМИ

Іван ЧОРНОМАЗ, канд. техн. наук,

Черкаський інститут пожежної безпеки імені Героїв Чорнобиля НУЦЗ України

На сучасному етапі розвитку суспільства, науки та техніки активно впроваджуються технології застосування альтернативні джерел енергії в різних сферах життєдіяльності людини. Транспортні засоби також не стали виключенням. Постійний пошук підвищення ефективності та економічності транспортних засобів призводив до пошуку і впровадження новітніх джерел енергії. Так, першим кроком був перехід від двигунів внутрішнього згорання, що працюють на бензині до двигунів, що використовують дизельне паливо. Дизельні двигуни мають ряд переваг над бензиновими, але є більш вартісними в виготовленні та обслуговуванні. Наступним етапом пошуку альтернативних джерел енергії слід відзначити, застосування в