

**ПРОБЛЕМА БЕЗПЕКИ ЛЮДИНИ
ПРИ ЗІТКНЕННІ ІЗ ВЕЛИКОГАБАРИТНИМ ТРАНСПОРТОМ**

THE PROBLEM OF HUMAN SECURITY IN CONVERSION WITH A HUGE TRANSPORT

Володимир Сілевич

*Національний аерокосмічний університет ім. М. Є. Жуковського «ХАІ»
Харків-61084, вул. Чкалова, 17*

The problem of pedestrian protecting on the road today is a priority task set by the largest automobile manufacturers. Since in cities, where large numbers of moving pedestrians, large-sized routing passenger transport (buses and trolleybuses) is a fairly large component, then the safety of pedestrian traffic participants seems to be a very important problem.

На сьогоднішній день практично всі провідні світові автовиробники довели до практичної реалізації або перебувають на шляху розробки систем безпеки, що знижують травматизм пішоходів [1]. Такі системи встановлюються на легкові автомобілі і призначені для зменшення кількості і тяжкості травм пішохода при фронтальному зіткненні з автомобілем при певних швидкостях його руху. До найбільш досконалих систем, що знижують травматизм пішоходів, можна віднести: Volvo Pedestrian Airbag System; Hyundai Active Hood; Nissan Pedestrian Protection Effort. Такі системи ефективні при русі автомобіля в міському режимі на швидкостях 20-50 км/год і дозволяють знизити травматизм найбільш вразливих частин людського тіла.

Особливе місце в міському дорожньому русі займають пасажирські автобуси і троллейбуси. Маючи великі габарити транспортного засобу і можливість водія відволікатися на виконання додаткових обов'язків, автобус стає серйозною проблемою для пішоходів у разі їх зіткнення. На відміну від легкового автомобіля у нього довший гальмівний шлях і велика маса, що може призвести до тяжких наслідків при зіткненні. Для полегшення тяжкості травм пішохода можна, як і в легкових автомобілях, встановлювати подушки безпеки пішохода, але з урахуванням певних особливостей, а саме:

- 1) у автобуса немає кришки капота, яка може послужити демпфером для удару;
- 2) у зв'язку із напруженим міським транспортним рухом, потрібно не допустити переміщення пішохода в сторону від отриманого удару;
- 3) через невисоку середню швидкість руху необхідно враховувати можливість наїзду на пішохода і вжити заходів щодо недопущення такого ефекту;
- 4) при екстреному гальмуванні пасажирів, що знаходяться в автобусі, мають бути захищеними від можливих травм.

Частка пішоходів в загальній кількості смертельних дорожньо-транспортних травм в Україні найвища в Європі і складає 56% [2]. Оскільки автобус є невід'ємною складовою міської транспортної системи, то забезпечення технологіями зниження травматизму пішоходів для даного засобу пересування є досить актуальним завданням.

Список літератури:

1. Безопасность пешеходов. Руководство по безопасности дорожного движения для руководителей и специалистов. – Всемирная организация здравоохранения, 2013.
2. Европейский доклад о состоянии безопасности дорожного движения. – Копенгаген, Европейское региональное бюро ВОЗ, 2009.