

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ТАВРІЙСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ АГРОТЕХНОЛОГІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ ДМИТРА МОТОРНОГО
РАДА МОЛОДИХ УЧЕНИХ ТА СТУДЕНТІВ**



**МАТЕРІАЛИ
VII ВСЕУКРАЇНСЬКОЇ НАУКОВО-ТЕХНІЧНОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ
МАГІСТРАНТІВ І СТУДЕНТІВ
ЗА ПІДСУМКАМИ НАУКОВИХ ДОСЛІДЖЕНЬ 2019 РОКУ**

**МЕХАНІКО-ТЕХНОЛОГІЧНИЙ ФАКУЛЬТЕТ
ТОМ I**



Бублик А.Д.	17
Науковий керівник: Журавель Д.П., д.т.н., професор	17
12. АНАЛІЗ ТЕХНОЛОГІЙ ВНЕСЕННЯ СОЛОМИСТОГО ГНОЮ	18
Димченко Д.В., 42 АІ	18
Науковий керівник: Дереза С.В., ст. викладач	18
13. АЛЬТЕРНАТИВНІ МОТОРНІ ПАЛИВА	19
Дуда С.Д., 41АІ.....	19
Науковий керівник: Болтянський О.В., к.т.н., доцент	19
14. АНАЛІЗ ВПЛИВУ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ НА ДОВКІЛЛЯ	20
Марков Б.О., 22 АІ	20
Науковий керівник: Болтянський О.В., к.т.н., доцент	20
15. АНАЛІЗ СИСТЕМ КОМПЛЕКСНОГО ЕНЕРГОЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТВАРИННИЦЬКИХ ОБ'ЄКТІВ З ВИКОРИСТАННЯМ ВІДНОВЛЮВАНИХ НЕТРАДИЦІЙНИХ ДЖЕРЕЛ ЕНЕРГІЇ	21
Мозговий Я.Ю., 21 САІ, Тристан Р.В., 21САІ	21
Науковий керівник: Болтянський Б.В., к.т.н., доцент.....	21
16. АСПЕКТИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ.....	22
Рижов О.І., 15 МБ АІ,.....	22
Науковий керівник: Болтянський О.В., к.т.н., доцент	22
17. АНАЛІЗ ЗАХОДІВ ЩОДО ЗНИЖЕННЯ ШКІДЛИВОГО ВПЛИВУ АВТОТРАНСПОРТУ НА НАВКОЛИШНЄ СЕРЕДОВИЩЕ	23
Сахарова О.С., 22 АІ,	23
Науковий керівник: Болтянський О.В., к.т.н., доцент	23
18. ПЕРСПЕКТИВИ ЕКСПЛУАТАЦІЇ ЕЛЕКТРОМОБІЛІВ В УКРАЇНІ	24
Тимочко С.В., 41 АІ,	24
Науковий керівник: Болтянський О.В., к.т.н., доцент	24
19. ВІДНОВЛЕННЯ ТА ПІДВИЩЕННЯ ЗНОСОСТІЙКОСТІ ГІЛЬЗ ЦИЛІНДРІВ ДВИГУНІВ НАНЕСЕННЯМ АНТИФРИКЦІЙНИХ ПОКРИТТІВ.....	25
Антропов Я.В., 23 САІ, Рупчева Яна	25
Науковий керівник: Черкун В.В., к.т.н., доцент.....	25
20. АНАЛІЗ СПОСОБІВ ПЕРЕМІШУВАННЯ РІДКИХ КОМПОНЕНТІВ	26
Фурдак Т.В., 21с ГМ	26
Науковий керівник: В'юнник О.В., асистент	26
21. ПІДВИЩЕННЯ КОНСТРУКЦІЙНОЇ ЗНОСОСТІЙКОСТІ СТАЛЕЙ ЗА РАХУНОК СТВОРЕННЯ ПОВЕРХНЕВИХ ШАРІВ ДЕТАЛЕЙ ПРИ ХТО	27
Іванов Я.Р., 21 АІ, Круглова Ірина	27
Науковий керівник: Сушко О.В., к.т.н., доцент	27

АСПЕКТИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Рижов О.І. магістр, 15 МБ АІ,

Таврійський державний агротехнологічний університет імені Дмитра Моторного

На безпеку дорожнього руху впливає безліч факторів, як об'єктивних (конструктивні параметри дороги, інтенсивність руху транспортних засобів, облаштування доріг засобами регулювання), так і суб'єктивних (стан водіїв і пішоходів, порушення ними встановлених правил). На дорогах існує складна динамічна система, що включає в себе сукупність елементів (людина–автомобіль–дорога), що функціонують у певному середовищі. Ці елементи дорожньо-транспортної системи перебувають у зв'язках один з одним і утворюють певну цілісність. Безпека руху закладається ще на етапі розробки конструкції технічних засобів, у тому числі й автомобілів, тоді, коли в цих конструкціях створюється необхідний запас міцності. Людина створює технічні засоби, підбираючи необхідний матеріал і розробляючи технологію виробництва, людина здійснює експлуатацію та планово-попереджувальний ремонт цієї техніки, здійснює заходи з модернізації і своєчасної заміни застарілих технічних засобів [1-3].

Події практично не бувають наслідком якоїсь окремої причини. Зазвичай вони відбуваються в результаті взаємозв'язку кількох різних причин. Взяті окремо вони можуть здатися несуттєвими, але в сукупності з іншими вони здатні скласти послідовність зовні не пов'язаних між собою подій, які призводять до ДТП. Незважаючи на суттєвий прогрес автомобільної техніки, усе ще існують випадки, коли аварійні осередки закладаються в процесі конструювання, виготовлення або технічного обслуговування автомобілів. При створенні конструкцій повинні прийматися рішення, що зводять до мінімуму вплив будь-якого аварійного фактору. Правильна конструкція повинна не тільки передбачати малу ймовірність відмов системи, а й у разі їх виникнення забезпечувати такі умови, щоб несправність одного з вузлів не могла призвести до пригод [2,4]. Під час конструювання технічних засобів, систем управління ними, обслуговування і ремонту необхідно прагнути також максимального скорочення можливості здійснення помилок людиною, зайнятою в перевізному процесі.

Як важливий фактор, що впливає на варіативність прийнятих рішень, слід відзначити складність умов функціонування водіїв (особливо маршрутного пасажирського транспорту й автопоїздів) і дорожніх служб. За будь-якої погоди, у будь-яку пору року, удень і вночі водії і працівники дорожніх служб повинні забезпечити безпеку і безаварійний проїзд. Кожен з них відчуває великі фізичні та психологічні навантаження, високу відповідальність за доручену справу, бо вона пов'язана з життям людей і збереженням людей і вантажів, які перевозяться.

Найбільш значущі особистісні якості водія, пов'язані з керуванням автомобілем: здатність адаптуватися до мінливих ситуацій і приймати такі рішення, які дозволяють за наявності достатньої працездатності забезпечити безпеку руху; володіння почуттям самоконтролю, умінням правильно оцінювати свої дії і вирішувати завдання у сформованих ситуаціях, не виявляючи зайвої самовпевненості та метушливості; відсутність страху перед можливими позаштатними ситуаціями, упевненість в їх подоланні, бо страх породжує розгубленість і помилкові дії.

Список використаних джерел:

1. Болтянська Н.І. Сучасний стан машинно-тракторного парку підприємств агропромислового комплексу. Праці ТДАТУ. 2008. Вип. 36. С. 3–7.
2. Болтянська Н.І. Зміни техніко-експлуатаційних показників МЕЗ під впливом на них надійності/ Вісник ХНТУСГ імені Петра Василенка. 2009. Вип.89.С. 106-111.
3. Болтянський О.В., Болтянська Н.І. Вплив цінового фактора на економічні переваги газобалонних автомобілів. Праці ТДАТА. 2007. Вип.7, Т.1. С.115-118.
4. Болтянський О.В., Болтянська Н.І. Аналіз шляхів підвищення ефективності використання машино-тракторного парку. Праці ТДАТУ. 2014. Вип. 14. Т.4, С. 204–209.

Науковий керівник: Болтянський О.В., к.т.н., доцент