

кейс-стаді дозволяє водіям навчитися на досвіді інших, проаналізувати типові помилки та знайти оптимальні рішення для схожих ситуацій. Дебрифінг після кожного тренування або навчання забезпечує усвідомлення власних дій, закріплення позитивного досвіду та корекцію помилкових рішень.

Загалом, методика формування стресостійкості водія в екстремальних умовах водіння має бути комплексною, послідовною та системною. Вона інтегрує тренажерну, психологічну, практичну та тактичну підготовку, реалістичне моделювання екстремальних ситуацій, індивідуальну психодіагностику та формування адаптивних алгоритмів поведінки. Такий багатокомпонентний підхід забезпечує істотне підвищення професійної ефективності роботи водія, зниження рівня аварійності техніки та збереження життя особового складу під час виконання складних бойових завдань у різних умовах оперативної обстановки.

**УДК 621.866**

**Лаврук А.В.**, курсант, Київський інститут Національної гвардії України

**Сорокін В. М.**, курсант, Київський інститут Національної гвардії України.

## **МОЖЛИВОСТІ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ГАЛЬМУВАННЯ АВТОМОБІЛЬНОЇ ТЕХНІКИ**

Сучасний автомобіль є джерелом підвищеної небезпеки. Постійне зростання потужності та швидкості автомобіля, велика щільність руху автомобільних потоків значно збільшує імовірність аварійної ситуації. Безпека транспортного засобу включає комплекс конструктивних і експлуатаційних властивостей, що знижують імовірність виникнення ДТП, тяжкість їх наслідків і негативний вплив на навколишнє середовище.

Основним призначенням систем активної безпеки автомобіля є запобігання виникненню аварійної ситуації. Найбільше відомими та популярними системами активної безпеки є: антиблокувальна система гальм, антибуксувальна система, електронний контроль стійкості, система розподілення гальмівної сили, система екстреного гальмування, електронне блокування диференціала та інші. Але кожна з перелічених систем не дає в повному обсязі впевненості в ефективності гальмування в наслідок впливу багатьох факторів. Перш за все це стан дорожнього покриття, погодні умови, пора року, якість та стан шин що безумовно впливають на коефіцієнт зчеплення з проїзною частиною. Потрібно запровадити таку систему гальмування, яка на

ряду з іншими системами буде збільшувати контактну площу зчеплення коліс с дорожнім покриттям.

Запропонована система аварійного гальмування транспортних засобів включає гальмівний елемент, зв'язаний з кронштейном, який встановлений на рамі або кузові автомобіля, корпусний елемент для підтримування гальмівного елемента в неробочому стані та пристосування для управління гальмівним елементом. Гальмівний елемент виконаний у формі гальмівної лапи у вигляді металевої платформи з каучуковим покриттям по площі тієї, що сумарно перевищує контактну площу чотирьох коліс з дорожнім покриттям, яка розташована перед віссю задніх коліс. Під час спрацювання системи аварійного гальмування металеві платформи з каучуковим покриттям вивільнюються від утримуючого механізму та опускаються на поверхню дороги перед віссю правого та лівого задніх коліс. В наслідок часткового наїзду задніми колесами на платформи з каучуковим покриттям збільшується коефіцієнт тертя, а за рахунок площі двох гальмівних лап збільшується площа взаємодії автомобіля с проїзною частиною під час аварійного гальмування.

Така система аварійного гальмування транспортних засобів може бути застосована до будь-яких марок автомобілів та забезпечує екстрене зниження швидкості руху, що дозволяє скоротити гальмівний шлях орієнтовно в два рази, стабілізувати траєкторію руху, що дає можливість відновити несподівану втрату управління транспортним засобом, що особливо важливо в зимову пору року та при вологому стані дорожнього покриття.

Система відноситься до системи підвищення безпеки руху, а також може служити як система захисту проти викрадання транспортного засобу, оскільки при її спрацюванні, у разі несанкціонованого проникнення в автомобіль, рух автомобіля стає неможливим.

**УДК 629.362**

**Майорко Д.Ю.**, курсант навчальної групи 314 факультету службово-бойової діяльності Київського інституту Національної гвардії України

## **СПЕЦІАЛЬНА ПІДГОТОВКА ВОДІЇВ ДО ВОДІННЯ В БОЙОВИХ УМОВАХ**

Навіщо потрібна спеціальна підготовка? Керування бойовою технікою (танки, БМП, БТР, інша гусенична або колісна бронетехніка) — це не “звичайне водіння”: техніка має особливі характеристики, велику вагу, значну інерцію,