

складову контролюють у деяких професійних груп (передрейсовий медичний контроль у робітників локомотивних бригад), то зовсім не існує заходів щодо контролю трендової частини і це необхідно виправляти.

Список використаних джерел

1. Бодров В.А., Орлов В.Я. Психология и надежность: человек в системах управления ятехникой. Москва, 1998. 285 с.
2. Cott H.V. Human Errors: Their Causes and Reduction. *Jn.: Human Errors in Medicine. M.S. Bogner (Ed.). Lawrence Erlbaum Associates, Publishers. Hillsdale, New Jersey. 1994. Pp. 63–65.*
3. Нерсесян Л. С. Железнодорожная психология. Москва: Реинфор, 2005. 533 с.
4. Войтенко А.М., Пономаренко В.А. К вопросу о профессиональной надежности летчика. *Военно-медицинский журнал. 1993. № 5. С. 51–53.*
5. Брусенцов В.Г. Ергономічні основи контролю працездатності залізничних операторів як засобу підвищення надійності їх професійної діяльності. Дис. д.т.н. 05.01.04. Ергономіка. Харків 2013. 359 с.
6. Сериков В.В., Закревская А.А., Колягин В.Я. Динамика профессиональной и функциональной надёжности работников локомотивных бригад в условиях сменной работы. *Человеческий фактор: проблемы психологии и эргономики. Тверь, 2014. №4(71). С. 56-62.*
7. Брусенцов В.Г., Брусенцов О.В., Самсонкин В.Н., Воронько П.А. Наявное состояние функциональной надежности резерва операторов-диспетчеров. *Залізничний транспорт України. №5, 2009. С.23-26.*

ЛАПКО А.О., к.т.н., доцент

ЗМІЙ С.О., к.т.н., доцент

Український державний університет залізничного транспорту

Харків, Україна

БЕЗПЕКА ЯК ОСНОВА ВИКОРИСТАННЯ ТЕХНІКИ

Складова техніки та ІТ-технологій в сучасному суспільстві займає важливу роль в житті людини та соціуму в цілому. Необхідність забезпечення зростаючих потреб людини і суспільства приводять до стану коли сама людина стає частиною техніки. Слід зазначити, що таке явище вже спостерігається на усіх етапах життєвого циклу технічного об'єкту від його проєктування до

утилізації. Так, наприклад, процес проектування вже відбувається за допомогою техніки (ІТ-технологій), де людина як частина техніки створює нову техніку. В глобальному сенсі, отримані результати від механізації, автоматизації та інформатизації виробництва носять здебільш позитивний результат. Однак, подекуди використання техніки несе непередбачувані згубні наслідки для людини, суспільства на навколишнього середовища. Отже поняття безпека має все більшу трансформацію на техніку в частині категорії якості. Сама безпека є потребою людини і стоїть вище за фізіологічні потреби. Дефініції безпеки досліджуються в різних напрямках науки. Стосовно техніки, безпека розуміється як – властивості об'єкта забезпечувати відсутність ризику завдання шкоди здоров'ю людей, майну та навколишньому середовищу. Отже, як і якість, безпека є масивом властивостей завдяки чому технічна система має набувати унікальних, відносно завданих, функцій експлуатації та забезпечення. Масив властивостей, що і утворюють безпеку, слід складати з множин властивостей: фізичних, логічних, економічних, поєднань, процесуально-правових використання та ін. Конкретні елементи таких множин можуть стати ланками в системно-безпековому проектуванні та в сценаріях експлуатації технічної системи. В сценаріях безпека, може додатково розглядатися як стан стабільності та спокою, відсутності ризику та нестабільності. Безпековий проект та сценарії експлуатації мають використовуватися централізовано для типових систем, що мають географічну розгалуженість. Централізація може реалізовуватися за допомогою CLOUD (хмарних) технологій.

СКУРІХІН Д.І., к.т.н., доцент

Український державний університет залізничного транспорту

Харків, Україна

МОБІЛЬНИЙ ДОДАТОК KHARKIVHERITAGE ЯК ІНСТРУМЕНТ ЗАЛУЧЕННЯ СТУДЕНТІВ ДО ОСВІТНЬОГО ПРОЦЕСУ

Існує багато архівних джерел та Інтернет-ресурсів, для того щоб ознайомитися з історією і архітектурою міста Харкова, але вивчати такого роду інформацію зручно сидячи в бібліотеці або за комп'ютером, а простежити зв'язок між історичною і сучасною інфраструктурою міста в цьому випадку складно. Очевидні й інші недоліки такого способу: великі витрати часу на