

prostatectomy: practice aspects of the dominant operation in american Urology// J.Urol. – 1989. - Vol. 141. – P. 248 – 253.

4. Kaplan S.: Transurethral electrovaporization of the prostate: a novel method for treating men with benign prostatic hyperplasia//J.Urol. – 1995. Vol. – 45. – P. 566-572.
5. Kelly MJ, Roscamp D, Leach GE. Transurethral incision of the prostate: a preoperative and postoperative analysis of symptoms and urodynamic findings//J Urol. – 1989. – Vol. 142. – P. - 1507-9.
6. Кудрявцев Ю.В., Мартов А.Г., Горюловский М.Л., Доброкачественная гиперплазия предстательной железы небольших размеров. Обоснование применения трансуретрального рассечения в лечении инфравезикальной обструкции. В книге Аденома предстательной железы. Харьков «Факт», 1997, с 113-117.
7. Лопаткин Н.А., Заболевания предстательной железы. Международный медицинский журнал, 1998, №1 с. 96-101

Резюме

СРАВНИТЕЛЬНАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ОСЛОЖНЕНИЙ ТРАНСУРЕТРАЛЬНОЙ РЕЗЕКЦИИ И ТРАНСУРЕТРАЛЬНОЙ ВАПОРЕЗЕКЦИИ ПРЕДСТАТЕЛЬНОЙ ЖЕЛЕЗЫ У БОЛЬНЫХ НА РАК ПРЕДСТАТЕЛЬНОЙ ЖЕЛЕЗЫ.

Шуляк О.В., Пасечник С.М., Журавчак А.З.

Результаты наших исследований подтверждают, что при помощи простой модификации ТУРП (трансуретральной резекции простаты) и ТУВРП (трансуретральной вапорезекции простаты)используя специальные электроды и изменяя параметры электродиатермии можно достичь высокоэффективных результатов и уменьшение оперативного вмешательства.

Summary

THE COMPARATIVE CHARACTERISTIC OF COMPLICATIONS OF TRANSURETHRAL ELECTRORESECTION (TURP) AND TRANSURETHRAL VAPORESECTION (TUVRP) IN THE PATIENTS AT A CANCER PROSTATE.

Shulyak A., Pasichnyk S., Zhuravtchak A.

The results of our comparative investigations confirm, that due to the simple modification of classical transurethral electroresection - transurethral vaporization (TUVRP), using the special electrodes and changing of ranges of electrodiathermy we can receive the reduction of the complications.

Профилактическая медицина

Preventive medicine

МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ РАБОТАХ, ВЫПОЛНЯЕМЫХ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ

Вильк М.Ф., Овечкина Ж.В.

Всероссийский научно-исследовательский институт железнодорожной гигиены Роспотребнадзора (ФГУП ВНИИЖГ), г. Москва, Россия

В целях безопасности работы во время движения поездов, проведены исследования по регламенту работы монтеров на путях. Во время проведения исследований монтеры выполняли следующие работы: выправка пути по уровню, расшивка костылей, регулировка уровней прокладками, одиночная смена брусьев на стрелочном переводе и др. При работе монтеров фиксировалось время ухода монтеров с пути с

момента подачи сигнала о приближении поезда, время установки и снятия инструмента, время подхода поезда к месту работы монтеров и т. д.

В результате проведенных хронометражных исследований установлено, что время, необходимое для уборки инструмента и ухода монтеров с железнодорожных путей до подхода поезда к месту работ должно составлять не менее 36,7-59,2

с при выполнении несложных работ и 39,7-66,7 с при более сложных работах.

Для оповещения работающих о приближении поезда должны использоваться только такие технические средства, у которых время подачи сигнала составляет не менее 1 минуты 20 с.

При необходимости прекращения работ в случае следования поездов по соседнему пути, на участках с интенсивным движением поездов у монтеров дистанций пути практически не остаётся времени для выполнения сложных работ. Для выполнения подобных работ следует предусматривать технологические «окна», когда отсутствует движение поездов.

Резюме

ЗАХОДИ БЕЗПЕКИ ПРИ РОБОТАХ, ЩО ВИКОНУЮТЬСЯ НА ЗАЛІЗНИЧНИХ КОЛІЯХ

Вільк М.Ф., Овечкіна Ж.В.

Всеросійський науково-дослідний інститут залізничної гігієни Роспотребнадзора (ФГУП ВНДІЗГ), р. Москва, Росія

У цілях безпеки роботи під час руху потягів, проведені дослідження за регламентом роботи монтерів на шляхах. Під час проведення досліджень монтери виконували виправку шляху по рівню, розшивання костурів, регулювання рівнів прокладками, одиночна зміна брусів на стрілочному перекладі і ін. При роботі монтерів фіксувався час відходу монтерів з шляху з моменту подачі сигналу про наближення потягу, час установки і зняття інструменту, час підходу потягу до місця роботи монтерів і т.д.

У результаті проведених хронометражних досліджень встановлено, що час, необхідний для прибирання інструменту і відходу монтерів із залізничних колій до підходу потягу до місця робіт повинне складати не менше 36,7-59,2 с при виконанні нескладних робіт і 39,7-66,7 с при складніших роботах.

Для сповіщення працюючих про наближення потягу повинні використовуватися тільки такі технічні засоби, у яких час подачі сигналу складає не менше 1 хвилини 20 с.

При необхідності припинення робіт у разі проходження потягів по сусідньому шляху, на ділянках з інтенсивним рухом потягів у монтерів дистанцій шляху практично не залишається часу для виконання складних робіт. Для виконання подібних робіт слід передбачати технологічні «вікна», коли відсутній рух потягів.

Summary

SECURITY MEASURES AT THE WORKS WHICH ARE CARRIED OUT ON TRACKS

Vilk M.F., Ovechkina Z.V.

The All-Russia Research Institute Of Railway Hygiene of Rospotrebnadzor, Moscow, Russia

With the aim of safe work during movement of trains they have investigated the rules of work of adjusters on ways. During the researches made the adjusters performed the following works: bearing of a way on a level, of pointing up joints, adjustment of levels by linings, single change of bars on a switch point shift, etc. At adjusters' work they fixed time of their leaving from a way from the moment of submission of a signal about approach of a train, an installation time and removals of the tool, time of the approach of a train to a place of work of adjusters, etc.

As a result of chronometric researches it is established that time necessary for cleaning of the tool and adjusters leaving from tracks till the approach of a train to a place of works should make not less than 36,7-59,2 sec. at performance of simple works and 39,7-66,7 sec. at more complex works.

For the notification of the working persons about approach of a train they should use means with time submission of a signal of not less than 1 minutes 20. If it is necessary to stop the works if the trains follow on the next way, on the sites with intensive movement of trains the adjusters practically have no time for performance of difficult works. For the performance of similar works it is necessary to provide technological "windows" when there is no movement of trains.