

[https://mvs.gov.ua/ua/news/33836\\_Zavdyaki\\_avtosistemi\\_foto\\_ta\\_video\\_fiksacii\\_porushen\\_PDR\\_na\\_okremih\\_dilyankah\\_dorogi\\_pripinilisya\\_avarii\\_\\_Anton\\_Gerashchenko.htm](https://mvs.gov.ua/ua/news/33836_Zavdyaki_avtosistemi_foto_ta_video_fiksacii_porushen_PDR_na_okremih_dilyankah_dorogi_pripinilisya_avarii__Anton_Gerashchenko.htm) - Назва з екрану.

Меркулов Кирило Віталійович, старший судовий експерт сектору автотехнічних досліджень Харківського НДЕКЦ МВС, kirillkirill7@ukr.net, 0637561488.

## **ПРОБЛЕМАТИКА ПРОВЕДЕННЯ ДОСЛІДЖЕНЬ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД, ПОВ'ЯЗАНИХ ІЗ СИСТЕМОЮ ОСВІТЛЕННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ**

На дорогах України відбувається значна кількість дорожньо-транспортних пригод, при яких травмуються та гинуть люди, а також наноситься значна матеріальна шкода. При цьому показник смертності у ДТП на дорогах України є одним з найбільших у країнах Європи. Таким чином підвищення безпеки дорожнього руху з метою зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод та зменшення їх негативних наслідків є актуальним завданням.

На протязі 2017 року в Україні було зафіксовано 162526 дорожньо-транспортних пригод, 2018 року – 150120, 2019 року – 160675, за 7 місяців 2020 року – 86890 [2].

Значна кількість дорожньо-транспортних пригод відбувається в темний час доби. Відомо, що одним із основних напрямків робіт в області підвищення рівня безпеки дорожнього руху вночі є вдосконалення систем автомобільного освітлення. Аналіз закономірностей функціонування зорового аналізатора водія, результатів власних досліджень систем автомобільного освітлення, досліджень проведених у нашій країні і за кордоном дозволяють виділити ряд основних факторів, що характеризують систему освітлення з урахуванням вимог безпеки руху: дальність видимості елементів дорожньої обстановки; рівномірність освітлення (як по ширині, так і уздовж дороги); кутова ширина пучка, що характеризує видимість дороги по ширині; видимість (ступінь видимості) елементів дорожньої обстановки як відношення їх контрастів до граничного значення контрасту.

На транспортному засобі суттєву роль відіграє освітлення, оскільки при поганому освітленні можуть бути невідповідна видимість елементів проїзної частини чи об'єктів, що знаходяться на дорозі. Це може привести до виникнення дорожньо-транспортної пригоди. Таким чином ближнє і дальнє світло фар повинні відповідати вимогам стандартів, що стосуються безпеки дорожнього руху, а також правил технічної експлуатації, інструкцій заводів-виробників та іншої нормативно-технічної документації.

На теперішній час є достатньо багато джерел ближнього та дальнього світла фар транспортних засобів: галогенні, ксенонові (НІД або газорозрядні) та світлодіодні LED лампи. Вказані джерела світла відрізняються своїми конструктивними особливостями та експлуатаційними характеристиками.

На сьогоднішній день існують досить жорсткі вітчизняні та міжнародні вимоги до світлорозподілу фар, а особливо до освітленості, яка забезпечується фарами автомобілів і регламентується за допомогою вимірювальних екранів для відповідних зон та напрямків попереду автомобіля.

Освітленість, яка забезпечується фарами, чинить суттєвий вплив на дальність видимості об'єктів дорожньої обстановки та засліпленість водіїв фарами зустрічних автомобілів, а, відповідно, і на безпеку дорожнього руху в темну пору доби. Саме тому надзвичайно важливо періодично проводити перевірку світлорозподілу автомобільних фар, значення освітленості та його відповідності чинним вимогам.

### Література

11. Правила дорожнього руху [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://монолит.укр/pdd/onlayn-pdr-ukrayini-ukrayinskoju-movouu>.
12. Статистика ДТП в Україні [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka>.
13. Основы судебного-экспертного исследования технического состояния транспортных средств. / Г.В. Жилинский; КНИИСЭ, 1982.

Савчук Андрій Дмитрович, судовий експерт, Харківський НДЕКЦ МВС, (099) 568 27 85, [andrusha273@ukr.net](mailto:andrusha273@ukr.net).

### **ВПРОВАДЖЕННЯ СИСТЕМИ ЕКСТРЕНОВОГО ГАЛЬМУВАННЯ ПОПЕРЕДЖУЮЧОЇ ДІЇ НА ВАНТАЖНИХ АВТОМОБІЛЯХ ДЛЯ ЗАПОБІГАННЯ ДТП.**

Як відомо, розробка заходів щодо підвищення конструктивної безпеки автомобіля щоб запобігти ДТП, носить глобальний характер. І причиною цього є ускладнення умов руху, що ставить перед водієм проблеми керування автомобілем, з вирішенням яких вже не завжди може впоратися людина. Ці проблеми здатні вирішувати, з чим давно вже згодна більшість фахівців, тільки бортові обчислювальні системи, тому ніякі заходи адміністративного характеру не призводять до стійкого зниження показників числа і тяжкості ДТП. Тому тільки бортові обчислювальні системи автомобілів, обробляючи поточну інформацію при русі автомобіля, можуть систематизувати її, фіксувати, а в разі потреби або видавати водієві, або коригувати його дії з урахуванням фактично створених умов руху.

Питання про зниження числа і наслідків ДТП довгі роки залишався самим гострим і велике число науково-дослідних установ, фірм і підприємств по всьому світу вели та ведуть роботи в цьому напрямку. В результаті було розроблено та впроваджено в гальмівну систему автомобіля більше 10 різних систем активної безпеки, наприклад: електронний розподіл гальмівних сил, системи курсової та динамічної стійкості транспортного засобу, протибуксовочная система, система адаптивного регулювання швидкості та ін. Дані системи добре зарекомендували