



Рисунок 1. Причини дорожньо-транспортних пригод.

Висновок

Головна причина дорожньо-транспортних пригод – це порушення Правил дорожнього руху одним або кількома учасниками. Найчастіше до ДТП призводить недотримання безпечної дистанції (29%), порушення правил маневрування (25%), перевищення безпечної швидкості (22%). Нерідко до цих чинників додається й керування в нетверезому стані.

Список використаних джерел

1. <https://m.facebook.com/khersonpolice>.

Колпаков Сергій Сергійович, судовий експерт Дніпропетровського НДІКЦ

ВИЗНАЧЕННЯ ПРАЦЕЗДАТНОСТІ РУЛЬОВОГО КЕРУВАННЯ ПРИ ПРОВЕДЕННІ ЕКСПЕРТИЗИ ТЕХНІЧНОГО СТАНУ.

В судовій практиці, між експертами – автотехніками часто виникають протиріччя та дискусії, щодо встановлення працездатності (непрацездатності) рульового керування автомобілів під час огляду їх на майданчиках тимчасового зберігання, після ДТП.

Питання полягає в тому, що термін визначення «працездатний стан» - не досконалий і він потребує відреагування на вищому рівні. Наприклад, для вирішення експертизи, експерту – авто техніку було поставлене питання: «Чи у працездатному стані знаходиться рульове керування автомобіля «Деу» Ланос номерний знак АЕ4431ЕВ. Якщо ні, то в який момент виникла

непрацездатність рульового керування вищевказаного автомобіля: до, в момент чи після ДТП?».

При огляді автомобіля «Деу» Ланос було встановлено, що рульове колесо, рульова колонка, рульовий махізм з гідро підсилювачем та рульова тяга керованого правого колеса - знаходяться на своїх місцях технологічних установок та пошкоджень не мають. При візуальному огляді рульової тяги лівого керованого колеса було встановлено, що вона має значний вигин з переду назад та разом з переднім лівим колесо зміщені з переду назад. Кінематичний зв'язок рульове кермо – керовані колеса, - присутній, але візуально видно, що ліве кероване колесо повертається не на повний кут.

При написанні експертизи по автомобілю «Деу» Ланос, виходячи з визначення терміну що таке:

«Працездатний стан – це такий стан ТЗ, при якому значення усіх параметрів, що характеризують здатність виконувати задані функції, відповідають вимогам нормативно-технічної документації.»

Експерти – авто техніки вимушені дати висновок, що «Рульове керування автомобіля «Деу» Ланос на момент проведення експертного дослідження перебуває в працездатному стані», але з поміткою «кероване ліве колесо не повертається на повний кут».

Висновок: Якщо, хоча б одне кероване колесо автомобіля не повертається на кут, який задав завод – виробник, то експерт – автотехнік робить висновок, що рульове керування автомобіля перебуває у не працездатному стані. Тому що некоректне трактування терміну «працездатний стан» може на пряму впливати на висновок експерта та реконструкцію ДТП в цілому.

В практиці проведення експертизи з технічного стану, для встановлення працездатності рульового керування існує випадок, коли під час огляду транспортного засобу після дорожньо-транспортної пригоди елементи рульового керування автомобіля можуть бути не пошкодженими та перебувати в працездатному стані, коли водночас керовані колеса або зруйновані, або затиснені елементами кузова, що не дають можливість перевірити кінематичний зв'язок між рульовим кермом та керованими колесами; кут повороту керованих коліс, тощо.

Наприклад, огляд ТЗ після ДТП. При візуальному огляді елементів рульового керування автомобіля було встановлено, що всі елементи, а саме: рульове кермо, рульова колонка, рульовий механізм, рульовий привід, підсилювач рульового керування – знаходяться на своїх місцях технологічних установок та пошкоджень не мають. Однак керовані колеса автомобіля – зруйновані та затиснуті елементами кузова, тому перевірити, кінематичний зв'язок та на який кут повертаються керовані колеса – не надається можливим.

Але, як відомо з літературних джерел, в систему рульового керування керовані колеса не входять. А в терміні «працездатний стан» чітко зазначено, що – це такий стан ТЗ, при якому значення усіх параметрів, що характеризують здатність виконувати задані функції, відповідають вимогам нормативно –

технічної документації. Тобто, виникає неоднозначність, яка може напряду впливати на висновок експерта.

Висновок

Дивлячись на неоднозначність вищеприписаної ситуації, необхідно детально розглянути та відрегулювати визначення терміну «працездатний стан», стосовно системи рульового керування або включити керувані колеса в систему рульового керування.

Криворучко Микола Миколайович, старший судовий експерт сектору автотехнічних досліджень Харківського НДЕКЦ МВС України.

НЕОБХІДНІСТЬ ВНЕСЕННЯ ЗМІН ДО П. 31.4.5 ПДР

Тип шин, які встановлені на автомобілі, їх стан та висота малюнка протектора мають першочергове значення для забезпечення безпеки руху, оскільки вищевказане впливає на шлях гальмування та керуваність автомобіля.

На теперішній час Правила дорожнього руху України відповідно до п. 31.4.5 а) висувають наступні вимоги до висоти малюнка протектора шин:

31.4.5. Колеса і шини:

а) шини легкових автомобілів та вантажних автомобілів з дозволеною максимальною масою до 3,5 т мають залишкову висоту малюнка протектора менше 1,6 мм, вантажних автомобілів з дозволеною максимальною масою понад 3,5 т - 1,0 мм, автобусів - 2,0 мм, мотоциклів і мопедів - 0,8 мм [1].

Також необхідно вказати, що в Правилах дорожнього руху не вказано, що в літню пору року на автомобілях з дозволеною максимальною масою до 3,5 т повинні встановлюватися літні або всесезонні шини, а в зимову пору – зимові або всесезонні.

Таким чином, відповідно до вищенаведеного, виходить, що Правилами дорожнього руху дозволяється експлуатація в зимову пору року автомобілів з дозволеною максимальною масою до 3,5 т на яких, встановлені літні шини або встановлені зимові шини з висотою малюнка протектора 1,7 мм.

Однак відповідно до вимог виробників шин при висоті малюнка протектора зимової шини менше 4 мм її подальша експлуатація забороняється [2, 3].

Відповідно вимоги Правил дорожнього руху стосовно висоти малюнка протектора суперечать вимогам виробників шин.

Кращі гальмівні властивості у більшості літніх шин - при температурі, близькій до + 10 ° С [4]. Відповідно експлуатація літніх шин в зимовий період при температурах нижче 0° С призведе до значного погіршення гальмівних властивостей, а при складних погодних умовах (ожеледиця, сніг) і зовсім до їх