

Останній фактор, який хотілося б розглянути, це вплив тиску повітря в шині. Як і всі інші тіла, шина нагрівається під час деформації. Чим вище тиск в шині, тим жорсткіша стає вона, відповідна деформація шини є меншою і вона менш нагрівається. Навпроти, менший тиск призводить до більшого нагріву та навіть перегріву шини. Низький тиск в шинах погіршує її їздові характеристики через деформацію і як наслідок - перегрівання.

Не варто також забувати про вплив температури навколишнього повітря. Наприклад різке зниження температури повітря призводить до зниження температури шини що в свою чергу призводить до зниження тиску в шині.

Підбиваючи підсумки, варто зазначити що найбільший вплив на коефіцієнт зчеплення шини з дорогою має склад гуми протектора. Малюнок протектора практично не має ніякого впливу на сухому асфальті, а на мокрому має непрямий вплив, видаляючи воду з точки контакту та запобігаючи проявленню ефекту аквапланування. Безпосередньо саме зчеплення забезпечує склад гуми. Тому зношена гума небезпечна не відсутністю малюнка протектора, а відсутністю відповідного шару гуми. На коефіцієнт зчеплення впливає також температура шини. Максимального значення він досягає при температурі 60-90 градусів. Широкий профіль шини страхує її від перегріву та забезпечує менше зношення та температурну стабільність за рахунок кращого охолодження повітрям.

#### **Список використаної літератури:**

1. Клаус-Петер Бакфиш, Дирк Хайнц. Новая книга о шинах, Москва: АСТ "Астрель", 2003 г. 2. Учебник по устройству автомобиля, Днепропетровск: Издательство "Монолит", 2013 г. 3. А.Каминский, 100 способов избежать аварии, Москва: Эксмо, 2010 г.

Михальський О. О., завідувач лабораторії Харківського НДІ судових експертиз ім. Засл. проф. М.С. Бокаріуса

### **ДО ПИТАННЯ ПРО ОЦІНКУ КОЛІСНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ**

На даний час діючим законодавством України передбачено проведення оцінки колісних транспортних засобів як судовими експертами Міністерства юстиції України, що мають кваліфікацію за спеціальністю 12.2 «Визначення вартості колісних транспортних засобів та розміру збитку, завданого власнику транспортного засобу», так і оцінювачами Фонду державного майна України за напрямком 1.3 «Оцінка автотранспортних засобів».

Відповідно до вимог ст. 10 Закону України «Про судову експертизу» судовими експертами можуть бути особи, які мають необхідні знання для надання висновку з досліджуваних питань. Судовими експертами державних спеціалізованих установ можуть бути фахівці, які мають відповідну вищу освіту, освітньо-кваліфікаційний рівень не нижче спеціаліста, пройшли

відповідну підготовку та отримали кваліфікацію судового експерта з певної спеціальності.

Відповідно до ст. 15 Закону України «Про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність в Україні» кваліфікаційне свідоцтво оцінювача є документом, який підтверджує достатній фаховий рівень підготовки оцінювача за програмою базової підготовки для самостійного проведення оцінки майна. Форми кваліфікаційних свідоцтв оцінювача встановлюються Фондом державного майна України. Право на отримання кваліфікаційного свідоцтва набувають фізичні особи, які мають закінчену вищу освіту, пройшли навчання за програмою базової підготовки та стажування протягом одного року у складі суб'єкта оціночної діяльності разом з оцінювачем, який має не менше ніж дворічний досвід практичної діяльності з оцінки майна, отримали його позитивну рекомендацію та успішно склали кваліфікаційний іспит.

Виходячи з вищенаведеного, для того, щоб отримати експертну спеціальність необхідно мати відповідну вищу освіту, тобто, якщо, наприклад, наявна вища економічна освіта, то претендент має право отримати кваліфікацію судового експерта лише за економічним напрямком. У той же час, проведення оцінки транспортних засобів у відповідності до Закону України «Про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність» може здійснювати особа, яка має будь-яку вищу освіту. Тобто провести оцінку транспортного засобу, а тим паче, визначити збитки, завдані власникові транспортного засобу може взагалі спеціаліст з права або лікар.

На нашу думку, невідповідність освіти напрямкам оцінювання при підготовці оцінювачів привела до того, що на ринку оцінки з'явилося велика кількість некомпетентних фахівців. Про це свідчать скарги до Наглядової Ради Фонду державного майна та призначення експертиз з судів різних інстанцій після неякісної оцінки автомобілів.

Які ж шляхи вирішення даної проблеми? Вважаємо за необхідне реалізацію наступних заходів:

Розподілити напрямки оцінки на два: перший – власне оцінка неушкоджених транспортних засобів (вирішення цього питання входить як до компетенції оцінювачів так і до компетенції судових експертів); другий - визначення вартості збитків, завданих власникам транспортних засобів (вирішення цього питання входить до компетенції лише судових експертів);

На базі ХНАДУ проводити навчання за відповідними програмами підготовки за навчальними дисциплінами «Автотехнічна експертиза. Дослідження обставин ДТП», «Автотоварознавча експертиза. Визначення вартості колісних транспортних засобів та розміру збитку, завданого власнику транспортного засобу» тощо.

Внести зміни до ст.7 Закону України «Про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність України», виключивши пункт, пов'язаний з визначенням збитків, завданих власнику майна із завдань оцінювачів.