

Рис. 1 - Типовая ИН: *a* - общий вид ИН, состоящих из основных и краевых элементов; *b* - общий вид фрагментов ИН, состоящих из основных и краевого элементов; *1* - основной элемент; *2* - световозвращающие элементы; *3* - краевой элемент; *L* - длина хорды; *H* - высота гребня

Известно, что размеры и форма неровностей опорной поверхности влияют не только на плавность хода автомобиля, но и на параметры его устойчивости движения.

Под руководством профессора И.В. Балабина проводились работы по оптимизации параметров ИН по критерию сохранения целостности и отсутствия деформации колесного диска [2].

Авторы данной работы занимаются выбором параметров ИН по критерию сохранения контакта колес транспортного средства с опорной поверхностью.

Литература

1. ГОСТ 32964-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Искусственные неровности сборные. Технические требования. Методы контроля (с Поправкой). – М: Стандартинформ, 2014. – 13С.

2. Груздев, Александр Сергеевич. Аналитический метод расчета напряженно-деформированного состояния диска колеса грузового автомобиля : диссертация ... кандидата технических наук : 05.05.03 / Груздев Александр Сергеевич; [Место защиты: Моск. гос. техн. ун-т (МАМИ)].- Москва, 2010.- 208 с.: ил. РГБ ОД, 61 11-5/152.

Волошко Тарас Андрійович, старший судовий експерт, Харківській Науково-дослідний експертно - криміналістичний центр МВС України, diesel077728@gmail.com

ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ, ПОВ'ЯЗАНІ З ВИЗНАЧЕННЯМ МОМЕНТУ ВИНИКНЕННЯ НЕБЕЗПЕКИ ДЛЯ РУХУ

В процесі керування автомобілем виникають різні ситуації, при яких водію необхідно за короткий проміжок часу виконувати різноманітні дії. Для того, щоб вирішити чи виконав водій вимоги Правил дорожнього руху, необхідно провести технічну оцінку дій водія та визначити, які дії з числа можливих для даних умов потрібно було виконати водію, зіставити дії, що вимагалися з виконаними в дійсності. Для вирішення питання, як повинен був діяти водій в відповідності з вимогами правил дорожнього руху, важливе значення має момент виникнення небезпеки, перешкоди для руху.

Під небезпекою розуміють зміну дорожньої обстановки (у тому числі поява рухомого об'єкта, який наближається до смуги руху транспортного засобу чи перетинає її) або технічного стану транспортного засобу, яка

загрожує безпеці дорожнього руху і змушує водія негайно зменшити швидкість або зупинитися.

Згідно вимог Правил дорожнього руху, у разі виникнення небезпеки для руху, водій повинен виконати дії, направлені на зменшення швидкості. Структурно небезпеку для руху можна виразити в вигляді двох взаємозв'язаних складових частин: перешкода та небезпека. Першим структурним елементом є пішохід, автомобіль, проїзна частина та інше. Але само по собі джерело ще не утворює небезпеки, як такої.

Оцінка дорожньо-транспортної ситуації потребує вирішення трьох основних питань: чи є джерело небезпеки, які заходи необхідно виконати для запобігання ДТП та в який момент слід задіяти ці заходи.

У Правилах дорожнього руху України не наведено рекомендацій про те, в який момент слід оцінити ситуацію як небезпечну. Аналіз ДТП свідчить про те, що причиною їх виникнення може виступати водій, автомобіль, проїжджа частина та навколишнє середовище.

В процесі керування транспортним засобом водій зобов'язаний не тільки реагувати на конкретну небезпеку, але й вміти по окремих ознаках визначити можливість виникнення небезпеки для руху. Тобто водій повинен мати вміння передбачати небезпеку для руху.

Таким чином, від моменту виникнення небезпеки для руху повністю залежить висновки експертизи та оцінка дій водія. Діяльність експерта пов'язана з аналізом механізму ДТП. Тому, велика кількість різних ситуацій дозволяє встановлювати закономірності, які стосуються моменту виникнення небезпеки для руху, з якого водій повинен виконати дії, направлені на зменшення швидкості руху чи зупинки транспортного засобу.

До основних критеріїв, які впливають на момент виникнення небезпеки для руху, можливо віднести організація руху, межі проїжджої частини, видимість елементів проїжджої частини, характер руху пішохода і його поведінка, швидкість та характер руху транспортного засобу, дорожня обстановка та оцінка дорожньої обстановки водієм.

Під час дослідження різних механізмів ДТП виникає ряд питань, які не дозволяють на достатньо методичному рівні визначитись з моментом виникнення небезпеки, а відповідно вирішити питання технічної можливості уникнення ДТП та оцінки дій водія транспортного засобу.

Вказані проблемні моменти слід розділити на два види, а саме: підготовка матеріалів кримінального провадження (вихідних даних) та відсутність належної методики по визначенню моменту виникнення небезпеки для руху.

Не виникає труднощів з визначенням моменту виникнення небезпеки у простій ситуації, наприклад під час наїзду на пішохода на пішохідному переході. Більш складні при визначенні моменту є ситуації, де здійснюється наїзд на дітей, у тому числі де вік дітей не можна віднести до малолітніх, але від них неможливо вимагати виконання Правил дорожнього руху. Не прості ситуації, в якій з боку пасажирів під час руху були виконані дії, які перешкоджали керуванню автомобілем; коли на шляху руху пішохода, велосипедиста чи транспортного засобу, якій раптово змінив напрямок руху, є

нерухома перешкода, яка знаходиться в полі зору других учасників руху та багато інших.

Тому питання визначення моменту виникнення небезпеки для руху при проведенні судових автотехнічних експертиз залишається актуальним та потребує постійного удосконалення.

Література

1. Актуальні питання теорії та практики судової автотехнічної експертизи. Збірник матеріалів міжнародного науково-практичного семінару. Харків. 2005.
2. Кристи Н.М. Методические рекомендации по производству автотехнической экспертизы. – М.: ЦНИИЛСЭ, 1971.
3. Судебная автотехническая экспертиза. ч. 2. под ред. Илларионова В.А. – М.: ВНИИСЭ, 1980.
4. Шевцов С.О. Можливості використання спеціальних знань при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод. – Харків. 2005.
5. Правила дорожнього руху України. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-п>.

Галабурда Віталій Олександрович, судовий експерт,
Геращенко Валерій Дмитрович, судовий експерт,
Пасечник Дмитро Вячеславович, судовий експерт,
Садовий Сергій Сергійович, старший судовий експерт, Київський НДЕКЦ
МВС України

ВПЛИВ ПРОТЕКТОРА ШИН НА КЕРОВАНІСТЬ АВТОМОБІЛЯ ТА НЕБЕЗПЕКА АКВАПЛАНУВАННЯ

Велике значення для забезпечення хороших зчепних якостей шин, має тип і стан малюнка протектора. На шинах легкових автомобілів найчастіше застосовують дорожній малюнок протектора. Площа виступів малюнка протектора досягає 85% від всієї поверхні бігової доріжки. Сам малюнок протектора найчастіше являє собою поєднання окружних поздовжніх ребер з щілиноподібними канавками і прорізами. Наявність цих канавок і прорізів сприяє розриву водяної плівки і забезпечує відведення вологи з поверхні контакту.

Для забезпечення надійного зчеплення коліс автомобіля з дорогою, вкритою шаром снігу, необхідний інший малюнок протектора - зимовий. Для зимового малюнку протектора характерна наявність елементів протектора