

Література

1. Бекасов В. А. Автотехническая экспертиза [Текст] / В. А. Бекасов, Г. Я. Богород, Б. Д., Зотов, Г. Г. Индиченко. - М.: Юридическая литература, 1967.
2. Актуальные вопросы теории и практики судебной автотехнической экспертизы. Сборник материалов международного научно-практического семинара. / ХНИИСЕ им. Засл. проф. Н.С. Бокариуса. – Харьков, 2005.

Смик Олександр Миколайович старший судовий експерт сектору автотехнічних досліджень Харківського Науково-дослідного експертно-криміналістичного центру МВС України, s_1988@ukr.net, 0500263608

НЕОБХІДНІСТЬ РОЗРОБКИ МЕТОДИКИ ДОСЛІДЖЕНЬ НОВИХ ТИПІВ АВТОМОБІЛЬНИХ ЛАМП

На даний час існує методика: 10.3.02 «Дослідження автомобільних ламп». Дана методика вирішує наступні питання:

1. Горіла чині автомобільна лампа в момент руйнування колби?
2. Яке світло горіло ближнє чи дальнє в момент руйнування колби?
3. Стара чи нова електролампа надана на дослідження [1]?

Дана методика може бути використана лише для дослідження ламп розжарювання. Суть даної методики полягає в дослідженні характерних ознак, залишених на спіралі накалювання та колбі.

На сьогоднішній день існує три основних види автомобільних ламп: галогенові (лампи розжарювання), ксенонові і світлодіодні.

Галогенні лампи - це модифікація стандартних ламп розжарювання. Вказана лампа має вольфрамову спіраль, але нагрівається до набагато більш високої температури (3000 °C), а від перегорання її оберігає газ, який заповнює цоколь під великим тиском [2].

Ксенонові лампи (НІД або газорозрядні) - наступне покоління автомобільних ламп. У них вже не використовується спіраль розжарення, а джерелом світла є плазма - іонізований газ, що дає яскраве свічення [3].

Світлодіодні або LED лампи - найсучасніший, новітній варіант. В останні роки почали застосовуватися в якості головного світла фар. Складаються з радіатора охолодження, електронного блоку (драйвера) та світлодіодів [4].

В зв'язку з конструкційними особливостями ксенонових та LED ламп, а саме з відсутності спіралі накалювання, дана методика не може бути застосована для їх дослідження. Тому необхідно розробити методику дослідження конструктивних особливостей ксенонових та LED ламп, за якими можна було, в категоричній формі, встановити чи горіла ксенонова або LED лампа в момент руйнування.

Література

1. Криминалистическое исследования автомобильных ламп (методическое пособие для экспертов), ВНИИСЭ, м., 1981.

2. Галогенні лампи [Електронний ресурс] – Режим доступа: <https://ru.wikipedia.org/w/index.php?search=галогенные+лампы&title=Служебная%3АПоиск&go=Перейти&ns0=1> - Назва з екрану.

3. Ксенонові лампи [Електронний ресурс] – Режим доступа: <https://ru.wikipedia.org/w/index.php?search=Ксенонови+лампы&title=Служебная%3АПоиск&go=Перейти&ns0=1> - Назва з екрану.

4. LED лампи [Електронний ресурс] – Режим доступа: <https://ru.wikipedia.org/w/index.php?search=LED+лампы&title=Служебная%3АПоиск&go=Перейти&ns0=1> - Назва з екрану.

Старіков Євгеній Львович, старший судовий експерт Харківського науково-дослідного експертно-криміналістичного центру МВС України, evgeniyst@ukr.net

ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ ЕКСПЕРТНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ ДТП, ЯКІ ВІДБУЛИСЯ НА НЕРЕГУЛЬОВАНИХ ПІШОХІДНИХ ПЕРЕХОДАХ

Згідно зі статистичними даними, що опубліковані Патрульною поліцією, у 2019 році в Україні відбулося 1673 дорожньо-транспортні пригоди, які пов'язані з порушенням правил проїзду пішохідних переходів. Порівняно із загальною кількістю доля таких ДТП складає близько 6% [1].

При проведенні автотехнічних експертиз оцінка дій водія автомобіля, який скоїв наїзд на пішохода, викликає деякі труднощі. Так, в п. 18.1. Правил дорожнього руху вказано: «Водій транспортного засобу, що наближається до нерегульованого пішохідного переходу, на якому перебувають пішоходи, повинен зменшити швидкість, а в разі потреби зупинитися, щоб дати дорогу пішоходам, для яких може бути створена перешкода чи небезпека» [2].

З формулювання цього пункту слідує, що водій транспортного засобу, який наближається до нерегульованого пішохідного переходу, повинен зменшувати швидкість руху транспортного засобу лише за умови, що він знаходиться на нерегульованому пішохідному переході. Якщо пішохід знаходиться поза межами нерегульованого пішохідного переходу, то зниження швидкості руху транспортного засобу при наближенні до нерегульованого пішохідного переходу ніякими вимогами Правил дорожнього руху не регламентовано.

У разі, якщо видимість пішохода необмежена та до виходу на нерегульований пішохідний перехід та на ньому пішохід рухався у одному й тому ж напрямку, то до виходу пішохода на нерегульований пішохідний перехід водій може припускати, що з великою вірогідністю пішохід буде