

Література

1. Вікіпедії [Електронний ресурс]. Режим доступу uk.wikipedia.org/wiki/Мотоблок.
2. Правила дорожнього руху. Дніпро, 2021.
3. [Електронний ресурс]. Режим доступу <https://auto.today>.

Старіков Євгеній Львович, старший судовий експерт, Харківський науково-дослідний експертно-криміналістичний центр МВС України, evgeniyst@ukr.net
Данець Сергій Віталійович, к.т.н., завідувач сектору автотехнічних досліджень Харківського науково-дослідний експертно-криміналістичний центр МВС України

ДЕЯКІ ТЕХНІЧНІ АСПЕКТИ ВСТАНОВЛЕННЯ ВИХІДНИХ ДАНИХ ДЛЯ ПРОВАДЖЕННЯ АВТОТЕХНІЧНОЇ ЕКСПЕРТИЗИ У РАЗІ, ЯКЩО ДОРОЖНЬО_ТРАНСПОРТНА ПРИГОДА ВІДБУЛАСЯ В ТЕМНИЙ ЧАС ДОБИ АБО В УМОВАХ НЕДОСТАТНЬОЇ ВИДИМОСТІ

За даними Національної поліції за період з 01.01.2021 по 31.08.2021 в Україні відбулося 2579 дорожньо-транспортних пригод з загиблими та/або травмованими [3].

Досудове розслідування таких випадків є досить специфічним, оскільки під час розслідування слідчому потрібно враховувати не лише юридичні, а й технічні аспекти. В свою чергу технічні аспекти також мають свої особливості.

Однією з особливостей досудового розслідування дорожньо-транспортних пригод, які відбулися у темний час доби або в умовах недостатньої видимості, є встановлення об'єктивної видимості об'єкта, що під час дорожньо-транспортної пригоди створив небезпеку або перешкоду для руху, а також встановлення об'єктивної видимості дороги (видимості елементів проїзної частини) в умовах місця ДТП. Ці параметри вказуються в постанові або ухвалі про призначення автотехнічної експертизи у якості вихідних даних для проведення дослідження обставин і механізму дорожньо-транспортних пригод.

Відразу ж слід зауважити, що об'єктивна видимість конкретного об'єкта та об'єктивна видимість дороги не завжди є однаковими по величині, це взагалі два різних параметри, які потрібні для оцінки відповідності дій водія транспортного засобу різним вимогам Правил дорожнього руху.

Об'єктивна видимість дороги необхідна для оцінки відповідності дій водія транспортного засобу вимогам п. 12.2. Правил дорожнього руху, де вказано: «У темну пору доби та в умовах недостатньої видимості швидкість руху повинна бути такою, щоб водій мав змогу зупинити транспортний засіб у межах видимості дороги» [1, 2, 4].

Об'єктивна видимість конкретного об'єкту, який під час дорожньо-транспортної пригоди створював небезпеку або перешкоду для руху, необхідна для оцінки відповідності дій водія транспортного засобу вимогам п. 12.3. Правил дорожнього руху, де вказано: «У разі виникнення небезпеки для руху або перешкоди, яку водій об'єктивно спроможний виявити, він повинен негайно вжити заходів для зменшення швидкості аж до зупинки транспортного засобу або безпечною для інших учасників руху об'їзду перешкоди» [1, 2, 4].

З одного боку об'єктивна видимість об'єкта, що під час дорожньо-транспортної пригоди створював небезпеку або перешкоду для руху, та об'єктивна видимість дороги (видимість елементів проїзної частини) взаємопов'язані: чим яскравіше світло фар, тим більше об'єктивна видимість об'єкта та об'єктивна видимість дороги. Але з іншого боку ці параметри можуть мати й розбіжності, оскільки вони залежать не тільки від яскравості світла фар транспортного засобу, а й від розташування об'єкта або елемента проїзної частини, об'єктивна видимість якого визначається, відносно оптичних осей фар транспортного засобу: чим ближче об'єкт або елемент проїзної частини до оптичної осі фари, тим краще його видимість, та, навпаки, чим далі об'єкт або елемент проїзної частини від оптичної осі фари, тим менше його видимість (рисунок 1).

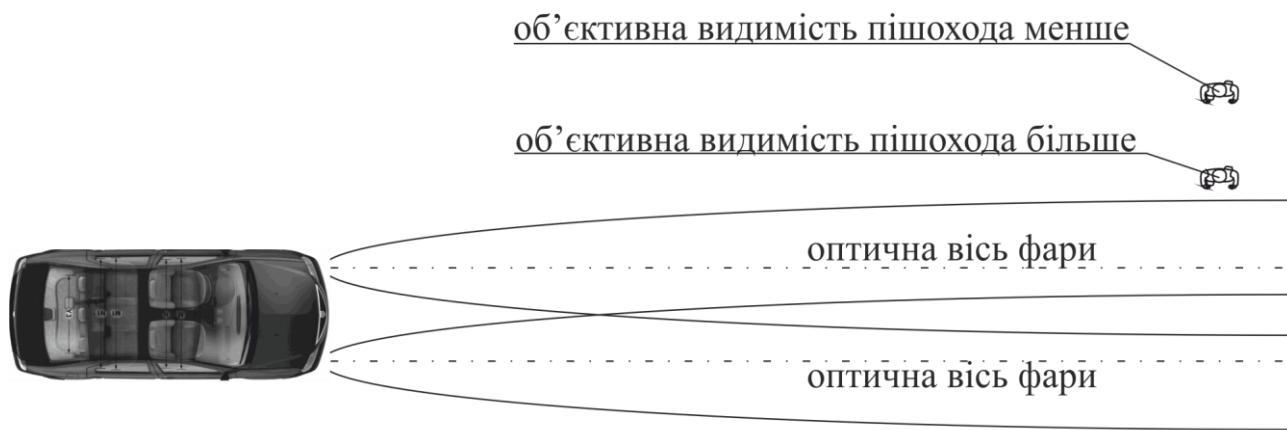


Рисунок 1. Зміна об'єктивної видимості пішохода в залежності від його розташування відносно оптичної осі фар автомобіля.

Таким чином, якщо під час зближення учасників дорожньо-транспортної пригоди об'єкт, що створив небезпеку або перешкоду для руху, зміщувався у поперечному напрямку відносно напрямку руху транспортного засобу, то об'єктивна видимість об'єкта, що створив небезпеку або перешкоду для руху, під час зближення учасників дорожньо-транспортної пригоди постійно змінюється.

Крім того, об'єктивна видимість об'єкта, що створив небезпеку або перешкоду для руху, залежить від контрастності цього об'єкта та фону за ним. Наприклад, перешкода білого кольору на чорному фоні або перешкода чорного кольору на білому фоні видна краще, ніж перешкода білого кольору на білому фоні або перешкода чорного кольору на чорному фоні.

Оскільки при переміщенні об'єкта, що створив небезпеку або перешкоду для руху, фон за ним може змінюватись (рисунок 2), то об'єктивна видимість об'єкта, що створив небезпеку або перешкоду для руху, також може змінюватись.

При цьому колір навколишнього середовища, який створює фон позаду об'єкта, що створив небезпеку або перешкоду для руху, ніяким чином не залежить ні від яскравості світла фар транспортного засобу, ні від розташування елементів навколишнього середовища відносно оптичної осі фар транспортного засобу. Звідси слідує, що будь-яка закономірність зміни контрастності об'єкта, що створив небезпеку або перешкоду для руху, та фону позаду цього об'єкта відсутня. Особливо це справедливо для місцевості, де поряд з проїзною частиною розташовані різнокольорові елементи, що мають вертикальну поверхню (будівлі, паркани та ін.).

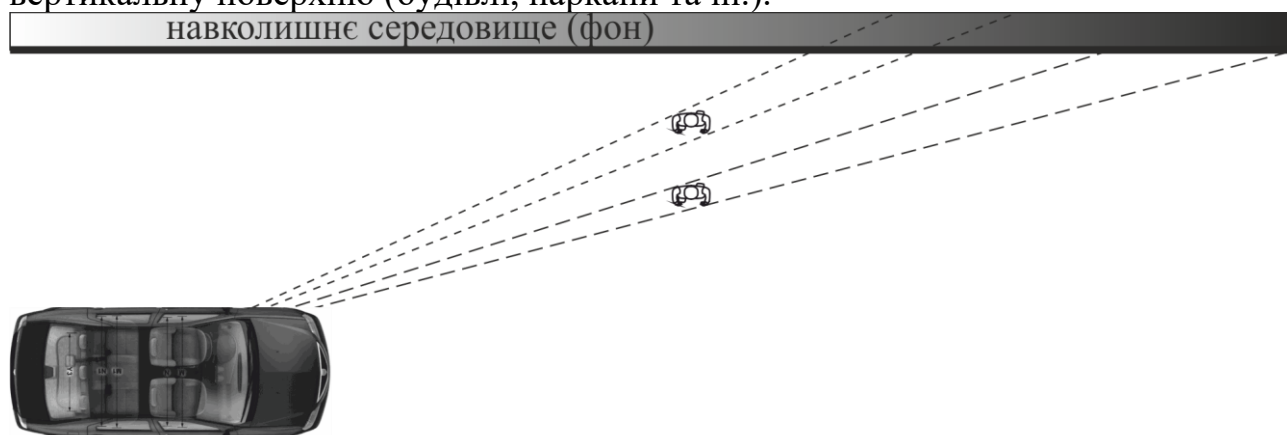


Рисунок 2. Зміна фону позаду пішохода в залежності від його розташування відносно автомобіля.

Таким чином, на відміну від яскравості світла фар та від розташування об'єкта, що створив небезпеку або перешкоду для руху, відносно оптичної осі фар транспортного засобу, будь-які закономірності зміни об'єктивної видимості вказаного вище об'єкта від його розташування відносно транспортного засобу відсутні.

В зв'язку з обставинами, що вказані вище, найбільш точно об'єктивна видимість об'єкта, що створив небезпеку або перешкоду для руху, в світлі фар транспортного засобу може бути визначена лише експериментально на місці, де відбулася дорожньо-транспортна пригода, в умовах, що максимально наближені до тих, що були під час дорожньо-транспортної пригоди, з урахуванням напрямку характеру та швидкості переміщення всіх учасників дорожньо-транспортної пригоди.

Література

1. Методические рекомендации по производству автотехнической экспертизы под ред. Н.М. Кристи. М., 1971.

2. Правила дорожнього руху. К., 2019.
3. Статистика ДТП з загиблими та/або травмованими [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/> - назва з екрану.
4. Судебная автотехническая экспертиза, ч. 2 под ред. В.А. Иларионова, ВНИИСЭ, М., 1980.

Фесенко Андрій Віталійович, студент, Харківський національний автомобільно-дорожній університет, andrej200128@gmail.com
Наглюк Іван Сергійович, д.т.н., професор, Харківський національний автомобільно-дорожній університет, isnagluk@ukr.net

КОРИСТУВАННЯ РЕМЕНЕМ БЕЗПЕКИ ВОДІЯМИ ТА ПАСАЖИРАМИ МІСТА ХАРКІВ

Транспортний засіб – джерело підвищеної небезпеки, тому на водія покладається відповідальність не тільки за своє життя, а й за життя пасажирів транспортного засобу.

Над безпекою в автомобілі почали задумуватися одразу з моменту їх появи. Белла Барені у 1951-му році отримав патент номер 854 157 «технологія створення автомобілю з міцною пасажирською капсулою, та двома зонами деформації для поглинання енергії зіткнення. Наступною задачею у нього стояло створення травмобезпечного салону. Всі ручки, перемикачі, тримачу, руль, торпедо – все пішло під переробку. Навіть якщо важіль був залізним і міг нанести травму, для нього робили таке кріплення, щоб воно зривалося при навантаженні.

В 1959 році Нільс Болін, для Volvo отримав патент US 3 043 625, у якому описувалась конструкція 3х- точкового ременя безпеки. Цей патент признали одним із найзначніших у 20-му столітті.

Біля 70% людей, що пережили критичні ДТП були врятовані ременем безпеки. Для подушок безпеки цей показник складає лише 19% [1-4]. Все це через те, що ремінь безпеки першочерговий, без нього інші системи безпеки не мають сенсу.

Говорячи про проблему ігнорування ременя безпеки, однією з причин низького рівня використання ременів безпеки є незначна відповідальність. Наразі адміністративне покарання за порушення правил користування ременями безпеки в Україні становить 510 гривень.

Розмір даного штрафу є занадто поблажливим порівняно з тяжкими наслідками, які можуть бути спричинені через недотримання правил дорожнього руху. Окрім того, встановлення державою такого розміру штрафу створює у водіїв та пасажирів уявлення, що порушення цих норм є чимось несуттєвим, хоча наслідком є численні людські втрати.

Сукупність цих факторів сприяє масовому ігноруванню користування ременями безпеки, що призводить, в свою чергу, до збільшення кількості загиблих та травмованих на дорогах України. Для порівняння у Європейських