

Волошко Тарас Андрійович старший судовий експерт сектору автотехнічних досліджень Харківський Науково-дослідний експертно-криміналістичний центр МВС України, [diesel077728@gmail.com](mailto:diesel077728@gmail.com), 099-70-77-141

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

Під час 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. Для вирішення питання, як повинен був діяти водій в відповідності з вимогами правил безпеки 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.

Відповідно до 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.

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.

Тому, 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.

В основі критеріїв оцінки моменту виникнення небезпеки для руху лежить ситуаційний підхід, що впливає з вимог Правил дорожнього руху України та принципів розпізнання ознак виникнення небезпеки. До основних критерій відносяться:

- характер руху (дій) пішохода і його поведінка (стоїть, біжить, відновлює рух, змінює темп чи напрямок і таке інше);
- швидкість руху транспортного засобу та його характер;
- видимість дороги -конкретна та загальна видимість;
- будівельні та експлуатаційні характеристики дороги та дорожнього покриття;
- ширина проїзної частини та організація руху;
- дорожня обстановка;
- оцінка дорожньої обстановки водієм.
- оцінка дій водія (прийняття термінового гальмування, плавного гальмування, збільшення бокового інтервалу, об'їзду перешкоди).

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 пасажира під час руху були виконані дії, які перешкождали 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>.

Губарьков Сергій Сергійович, судовий експерт сектору автотехнічних досліджень Харківський Науково-дослідний експертно-криміналістичний центр МВС України [Gserg93@gmail.com](mailto:Gserg93@gmail.com), Тел.: 066-82-39-100

## **ПЕРЕВАГИ ГАЛОГЕНОВИХ ЛАМП В АВТОМОБІЛЯХ ДЛЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

### **Постановка проблеми**

На даний час в автомобілях використовується близько 200 різних джерел світла: зовнішні лампи, освітлення салону, підсвічування приладової дошки, тощо. Але якщо відсутність більшості з них створить просто тимчасові незручності, то про головні лампи такого сказати не можна: нормальне функціонування лампи ближнього світла, лампи дальнього світла і протитуманні фари - питання безпеки як самого водія, так і всіх оточуючих на дорозі.

### **Аналіз дослідження та публікацій**

Вся суть історії прогресу - це бажання людей отримати більший ефект при меншому докладанні зусиль. Автоіндустрія не стала винятком: і сам автомобіль, і кожна його система - результат простого прагнення до комфорту і безпеки.

Перші освітлювальні прилади автомобілів - гасові фари (рус. керосиновые фары) - практично не виконували своєї прямої функції. Змінили їх ацетиленові світильники, що давали яскраве, але нерегульоване світло, та могли засліпити та дезорієнтувати всіх зустрічних водіїв, і були вкрай незручні в експлуатації.

Перші електричні лампи практично відразу ж стали використовуватися в автомобілях, і спочатку це були потужні прожектори. Компанія Bosch справила революцію в автомобільному освітленні випустивши на ринок лампу з двома нитками розжарювання, масове використовуватися припадає з 1925 року. В 1962 році компанія Hella створила винахід - галогенові лампи. А в 50-х роках був запропонований спосіб нерівномірного освітлення дороги, який використовується до цих пір.

Впродовж часу лампи змінюють свій вигляд і конструкцію, але вже майже 100 років принцип дії автомобільних фар залишається незмінним: поділ ближнього і дальнього світла плюс асиметричний світловий пучок, що дозволяє не сліпити водіїв, які їдуть назустріч.