

Слід зазначити, що впровадження даної системи (АЕBS) на вантажних автомобілях - це не панацея від ДТП, запобігання яких залишається завданням водія. Ця система лише може знизити можливий збиток і тяжкість наслідків при ДТП, але в тому випадку, якщо водієві самому не вдасться запобігти ДТП.

Література

1. Об идеологии интеллектуальных систем управления АТС Журнал "Автомобильная промышленность", 2007 год, № 10 УДК 629.113/.115:681.5.017 Д-р техн. наук Ю.Я. МОРГОВСКИЙ, Самарский ГАУ
2. А.В. Бочаров, к.т.н. / А.А. Прокофьев Центр испытаний «НАМИ» (НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ») о разработке новых технических предписаний к тормозным системам.
3. Достаточно общая теория управления. Постановочные материалы учебного курса факультета прикладной математики — процессов управления Санкт-Петербургского государственного университета (1997 — 2003 гг.). — Санкт-Петербург, 2003. — 419 с.
4. <https://www.dafbelarus.by/mirdaf/novosti-daf/aebs-3-na-tiagachah-daf.html>.

Скиба Григорій Васильович, завідувач відділу автотехнічних досліджень лабораторії автотехнічних досліджень та криміналістичного дослідження транспортних засобів Дніпропетровського НДЕКЦ МВС України, 04_ate@ukr.net

ПИТАННЯ, ЯКІ ВИНИКАЮТЬ ПРИ ДОСЛІДЖЕННІ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД, ПОВ'ЯЗАНІ З ВИЗНАЧЕННЯМ БЕЗПЕЧНОЇ ДИСТАНЦІЇ

В експертній практиці часто зустрічаються випадки, коли необхідно виконати дослідження дорожніх ситуацій, пов'язаних зі зміною напрямку руху транспортного засобу, який до цього рухався попереду іншого транспортного засобу в потоці, з наступним наїздом останнім на перешкоду, яка до маневру першого була поза полем зору водія другого ТЗ.

Досліджуючи такі ситуації, коли задній рухається з безпечною дистанцією (яку ми розраховуємо за діючими дотепер розрахунками [1]) до переднього, при маневруванні останнього на відстані, близькій до критичної, до перешкоди, з використанням програмного забезпечення (симуляторів), коли можливо змодельовати процес зближення усіх учасників до моменту настання ДТП, приходимо до висновку, що з моменту коли водій заднього об'єктивно може виявити перешкоду з-за габаритів переднього автомобіля (того який маневрує), його автомобіль перебуває вже на такій відстані від перешкоди, на якій водій навіть своєчасно застосувавши екстрене гальмування не має технічної можливості уникнути наїзду на перешкоду (зупинитися до неї). З-за вказаних обставин і існуючих розрахунках безпечної дистанції трапляються ситуації, що в діях жодного з учасників не буде вбачатися невідповідностей

вимогам Правил дорожнього руху (ПДР), які перебували би в причинному зв'язку з настанням ДТП (наприклад, біля правого краю проїжджої частини зупинився автомобіль, до нього наближаються два автомобілі, передній виконує об'їзд, а задній не встигає цього зробити). Але якщо усі учасники здійснюють рух у відповідності з вимогами Правил дорожнього руху, ДТП виникати не повинні. Отримуємо протиріччя, і відповідно десь допущено помилку.

Такі ситуації вже розглядалися на подібних конференціях. Було запропоновано наступне [2]:

1) Коли наїзд на перешкоду трапляється в крайній лівій або правій смузі даного напрямку, то водія заднього ТЗ необхідно оцінювати відповідно до вимог п.п. 13.1 (безпечна дистанція) та 12.1 (безпечна швидкість) ПДР, і його дії не відповідали цим вимогам, а невідповідності в діях вимогам п. 12.1 ПДР з технічної точки зору перебувають в причинному зв'язку з ДТП;

2) Коли наїзд на перешкоду трапляється не в крайній лівій або правій смузі даного напрямку, то водія заднього ТЗ необхідно оцінювати відповідно до вимог п. 12.3 ПДР, і в залежності від наявності у нього технічної можливості уникнути наїзду на перешкоду робити остаточний висновок про відповідність його дій цим вимогам ПДР.

Але це не є правильним, по-перше, що це є неоднозначним підходом до типових ситуацій, а по-друге, у варіанті коли водій заднього ТЗ не буде мати технічної можливості уникнути наїзду, ми знову отримуємо вищенаведене протиріччя.

Повернемося до терміну «безпечна дистанція». Згідно п. 1.10 Правил дорожнього руху безпечна дистанція – це відстань до транспортного засобу, що рухається попереду по тій самій смузі, яка у разі його раптового гальмування або зупинки дасть можливість водієві транспортного засобу, що рухається позаду, запобігти зіткненню без здійснення будь-якого маневру. Як бачимо, тут не врахована вищерозглянута ситуація. Але ж сама назва дистанції між попутними ТЗ, як «безпечна», повинна надавати можливість уникнути ДТП в будь яких ситуаціях, окрім аварійних.

Ось тут на наш погляд і закладено цю помилку. Необхідно додавати в описання цього терміну і можливість зупинитися до перешкоди на смузі руху, у разі маневру переднього ТЗ. А експертам в таких ситуаціях величину безпечної дистанції пропонуємо визначати з умови, що вона не повинна бути меншою ніж половина зупиночного шляху автомобіля (що визначено шляхом моделювання за допомогою програмного забезпечення - симуляторів), оскільки така відстань гарантує водію заднього ТЗ при своєчасному застосуванні гальмування уникнути наїзду на перешкоду. І тоді водія заднього ТЗ необхідно оцінювати за вимогами п. 13.1 або 12.3 Правил дорожнього руху. Тобто, якщо він здійснював рух з безпечною дистанцією, то в його діях є невідповідності вимогам п. 12.3 ПДР, а якщо з небезпечною, то, відповідно, - 13.1 ПДР, які перебувають в причинному зв'язку з даною ДТП.

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.