

## Перелік посилань

1. Автомобільний транспорт України: стан, проблеми, перспективи розвитку: Монографія / Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут; За заг. ред. А.М. Редзюка. – К.: ДП «Державтотранс НДІпроект», 2005. – 400 с.
2. Волков В.П. Интеграция технической эксплуатации автомобилей в структуры и процессы интеллектуальных транспортных систем. / В.П. Волков, В.П. Матейчик, О.Я. Никонов [и др.]; Под редакцией Волкова В.П. –Донецк: Изд-во “Ноулидж”, 2013. – 398 с.
3. Иновационные технологии в технической эксплуатации автомобилей / В.П. Волков, В.П. Матейчик, И.В. Грицук [и др.]. – Костанай: ТОО «New Line Media», 2021. – 316 с.

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

### **ПРОБЛЕМИ, ПОВ'ЯЗАНІ З ОТРИМАННЯМ ВИХІДНИХ ДАНИХ ДЛЯ ПРОВЕДЕННЯ АВТОТЕХНІЧНИХ ДОСЛІДЖЕНЬ**

Вихідні дані можливо визначити як комплекс ознак, що характеризують дорожню обстановку, момент виникнення небезпеки для руху, дії учасників ДТП і параметри руху транспортних засобів, використовувані експертом при дослідженні. Такі ознаки містяться тільки в матеріалах справи, що мають доказове значення. До цих матеріалів відносяться речові докази, що надаються в оригіналі, чи їхні копії, протоколи слідчих і судових дій, додатки до них, висновки інших експертів.

Знання, які вихідні дані необхідні експерту для рішення конкретного питання, дозволяє уникнути передчасного призначення експертизи і сприяє якісному виконанню експертизи в стислі терміни. Від повноти й об'єктивності вихідних даних залежить об'єктивність висновків експертизи з обставин та механізму ДТП.

Загальний перелік вихідних даних, які необхідно задавати експерту призначенні автотехнічної експертизи, міститься в Науково-методичних рекомендаціях, згідно яких при призначенні експертизи обставин ДТП необхідно вказувати такі вихідні дані: тип покриття дороги (асфальт, ґрунт і т.д.), його стан (сухе, мокре, ожеледь і ін.), ширину проїзної частини, наявність і величину ухилів, наявність дорожніх знаків і розмітки у районі ДТП, технічний стан транспортних засобів та їхню завантаженість, видимість і оглядовість дороги з місця водія, а в умовах обмеженої видимості — також видимість перешкоди; розташування ТЗ щодо границь проїзної частини; швидкість його руху; момент виникнення небезпеки для руху, відстань, що

подолав пішоход з моменту виникнення небезпеки для руху до моменту наїзду, темп руху пішохода або час його руху з моменту виникнення небезпеки для руху до моменту наїзду; чи застосовувалось водієм екстрене гальмування і якщо застосовувалося, то яка довжина слідів гальмування до задніх коліс автомобіля (якщо сліди розташовані на ділянках дороги з різним покриттям, наприклад, на проїзній частині й узбіччі, необхідно вказати довжину сліду окремо на кожній ділянці); місце наїзду відносно слідів гальмування (яку відстань подолав ТЗ у загальмованому стані до наїзду або після наїзду на пішохода; якою частиною контактував ТЗ із пішоходом, якими частинами зштовхнулися транспортні засоби); якщо ТЗ після залишення сліду гальмування до його повної зупинки рухався накатом, то яку відстань він подолав у цьому стані). Якщо ДТП скоїв водій мотоцикла, крім того, вказується, ручним та ножним гальмом чи одним з них (яким саме) гальмував водій, якщо на мотоциклі з боковим причепом був один пасажир, то де він знаходився (у колясці, на задньому сидінні); якщо мотоцикл без коляски рухався в перекинутому стані, залишаючи сліди на дорозі, - то відстань, на яку він перемістився в такому стані.

Найважливішою дією, результати якої є основними при проведенні автотехнічних експертиз і досліджень, є огляд місця ДТП. Слід зазначити, що як би сумлінно не фіксувалася обстановка на місці події особами, що не мають досвіду провадження автотехнічних експертиз, неминучі серйозні недогляди, через які нерідко встановити необхідні для подальшого проведення автотехнічної експертизи вихідні дані з достатньою точністю взагалі неможливо. Тому в тих випадках, коли механізм події неочевидний чи не може бути встановлений без проведення експертного дослідження, дуже важливо, щоб огляд місця події проводився за участю спеціаліста-автотехніка.

Під час проведення огляду місця події при ДТП, як правило, допускаються типові недоліки, через що втрачаються докази: нечітко фіксуються й описуються органами розслідування результати огляду; мають місце випадки розбіжності даних, зафіксованих у протоколах огляду, і на прикладених до них схемах; часто не відображаються в протоколах і схемах місце зіткнення транспортних засобів чи місце наїзду на пішохода; не завжди в ході огляду органи розслідування фіксують обставини, що мають значення для проведення експертного аналізу механізму ДТП, чи роблять це неточно.

Роль спеціаліста - автотехніка при проведенні огляду місця ДТП виявляється в якісній і повній фіксації слідової інформації, що відобразилася на місці події в протоколі огляду і на схемі до нього, а також при проведенні фото і відеозйомки місця ДТП, оскільки він найбільш професійно визначає на місці події, яка саме слідова інформація буде мати вирішальне значення при подальшому дослідженні.

Схема до протоколу огляду місця ДТП є одним з найбільш важливих об'єктів дослідження експерта-автотехніка при проведенні експертизи (дослідження) по обставинах і механізму ДТП та транспортно-трасологічної експертизи. Найчастіше через неякісну і неповну фіксацію слідової інформації

в протоколі огляду місця ДТП і на схемі до нього експерт-автотехнік не може вирішити поставлені перед ним питання. Незадовільний опис зовнішнього вигляду слідів, залишених колесами транспортного засобу, відсутність прив'язки до дорожньої полотнини й обраної системи відліку не дають можливості в повному обсязі вирішити транспортно-трасологічні питання. Повнота й однозначність висновків транспортно-трасологічної експертизи дозволяє експертизі по дослідженню обставин і механізму ДТП вирішити питання щодо динаміки розвитку ДТП, співвідношення швидкостей руху в момент зіткнення, а в деяких випадках уточнити взаємне розташування транспортних засобів в момент первинного контактування для обґрунтування причин його виникнення.

На схемі ДТП повинні бути графічно відображені і зафіксовані такі об'єкти:

- ділянка дороги, на якому відбулася ДТП;
- відносно постійні орієнтири, до яких на схемі здійснена прив'язка об'єктів і слідів;
- транспортні засоби, що приймали участь у ДТП, координати їхнього розміщення відносно елементів проїзної частини і постійних орієнтирів;
- сліди коліс транспортних засобів: їхнє розміщення відносно елементів проїзної частини; довжина від їхнього початку до кожного колеса транспортного засобу з визначенням розривів; довжина слідів на ділянках з різним покриттям чи з різнорідним станом покриття;
- інші сліди і предмети, що стосуються *події*: розміщення частин і об'єктів (уламки кузова, частки фарби, осколки скла, осип фунту, сліди рідини та ін.), що відокремилися від транспортного засобу щодо елементів проїзної частини, транспортних засобів; площа розсіювання осколків скла, осипу ґрунту;
- координати місця зіткнення, наїзду, щодо постійних орієнтирів;
- ширина проїзної частини разом з розділовими смугами; ширина тротуарів, узбіч, профіль кювету;
- радіус кривої в плані (повороту);
- розміри ділянок з різнорідним станом дорожнього покриття;
- розміри і розміщення дефектів дорожнього покриття;
- розміщення дорожньої розмітки;
- розміщення світлофорів, дорожніх знаків, інших засобів технічного регулювання дорожнього руху;
- розміщення шлагбаума, засобів сигналізації, дорожніх знаків на підході до залізничного переїзду;
- подовжній і поперечний ухил проїзної частини;
- коефіцієнт зчеплення коліс з дорожнім покриттям, у т.ч. з різнорідним.

Виявлені на проїзній частині різні сліди (сліди гальмування, сліди бічного зрушення коліс, подряпини, вибоїни, осип ґрунту, сліди переміщення потерпілих), розташування частин, що відокремилися від транспортних засобів,

повинні фіксуватися в протоколі огляду місця події і схемі до нього розмірними характеристиками відносно границь проїзної частини або границь перетинання проїзних частин на перехресті в двомірному вимірі в системі прямолінійних координат. У випадку непрямолінійних слідів необхідно фіксувати їх поетапно через 1 метр, щоб на масштабній схемі можна було вичертити траєкторію руху транспортного засобу. Особливу увагу необхідно приділити встановленню видимості в напрямку руху і видимості конкретної перешкоди під час тумана, тому що згодом реконструювати таку дорожню обстановку практично неможливо.

Тому питання пов'язані з отриманням вихідних даних для проведення судових автотехнічних експертиз залишається актуальним та потребує постійного контролю.

### **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>.

Гордієнко Максим Юрійович, судовий експерт Харківського-науково дослідного експертно криміналістичного центру [maksimvaz2110vaz@gmail.com](mailto:maksimvaz2110vaz@gmail.com).

## **ВПЛИВ ТИСКУ ПОВІТРЯ В ШИНІ НА КУРСОВУ СТАБІЛЬНІСТЬ ТА ДИНАМІКУ АВТОМОБІЛЯ**

Курсова стійкість автомобіля залежить від опору шин бічному відведенню. Вона має велике значення, особливо при експлуатації автомобіля в умовах великих швидкостей, а також в умовах гірської місцевості, де часто доводиться рухатися по криволінійній траєкторії.

Кочення колеса з бічним відведенням (викликаним наприклад поперечним ухилом дороги, силами інерції і бічним вітром) супроводжується додатковою деформацією шини і проскальзиванням елементів протектора, що призводить до збільшення опору кочення і підвищенню зносу шини. Тому необхідно прагнути по можливості зменшувати бічне відведення. Коли сила, що викликає бічне відведення, перевищує силу зчеплення протектора з дорогою, автомобіль втрачає курсову стійкість і може «вилетіти» з дороги.