

ОСОБЛИВОСТІ ВИЗНАЧЕННЯ БЕЗПЕЧНОГО БОКОВОГО ІНТЕРВАЛУ ПРИ МАНЕВРІ ТИПУ «ВХІД В ПОВОРОТ»

В загальному вигляді методика вирішення питання щодо наявності або відсутності у водія технічної можливості уникнути ДТП вирішується шляхом порівняння двох величин. Однією з цих величин є величина, яка була у розпорядженні водія в момент виникнення небезпеки або перешкоди для руху. Другою величиною для порівняння є мінімальна величина, яка необхідна водію для того, щоб уникнути ДТП в дорожньо-транспортній обстановці, що склалася. Якщо розглядається технічна можливість безпечного об'їзду перешкоди, то другою величиною буде мінімальна відстань, яка необхідна в умовах місця ДТП для об'їзду перешкоди з безпечним боковим інтервалом.

Для визначення відстані, яка необхідна в умовах місця ДТП для об'їзду перешкоди, необхідно визначити величину поперечного відхилення або поперечного зміщення смуги руху автомобіля. Величина поперечного відхилення або поперечного зміщення смуги руху автомобіля складається з величини безпечного бокового інтервалу між автомобілем та перешкодою при об'їзді останньої та величини взаємного перекриття автомобіля з перешкодою (рис. 1).

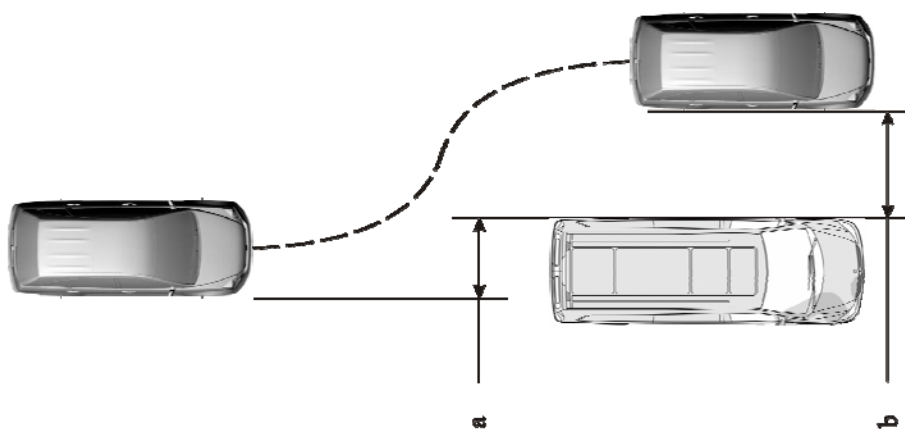


Рис. 1. Складові величини поперечного зміщення смуги руху автомобіля при об'їзді перешкоди: а – величина взаємодії перекриття автомобіля з перешкодою; б – величина безпечного бокового інтервалу при об'їзді перешкоди

Однозначного погляду на величину безпечного бокового інтервалу при об'їзді перешкоди немає. Згідно з термінами, що приведені в п. 1.10. Правил дорожнього руху [1], які діють в Україні, безпечний інтервал – це відстань між боковими частинами транспортних засобів, що рухаються, або між ними та іншими об'єктами, за якої гарантована безпека дорожнього руху. Таким чином, будь-які числові значення безпечного бокового інтервалу Правилами дорожнього руху, які діють в Україні, не регламентовані.

У методичній літературі [2, 3, 4, 5] вказано декілька варіантів розрахунку безпечного бокового інтервалу за емпіричними формулами. При цьому всі автори визначають безпечний боковий інтервал за емпіричними формулами між передньою габаритною точкою автомобіля та перешкодою, не звертаючи увагу на тип маневру («вхід в поворот», «вхід-вихід» або «зміна смуги руху»). Але при екстрених манерах типу «вхід в поворот» на межі заносу внаслідок перерозподілу навантажень між правими та лівими колесами автомобіля, а також між його передньою та задньою осями велика вірогідність заносу задньої осі автомобіля в бік перешкоди, внаслідок чого один з передніх габаритів може бути розташований на відстані безпечного бокового інтервалу від перешкоди, але зіткнення при застосуванні маневру типу «вхід в поворот» не виключається (рис. 2).

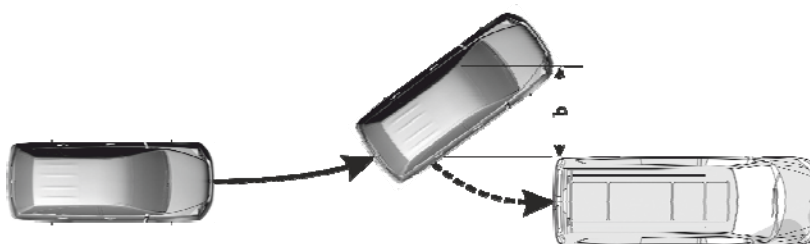


Рис. 2. Вірогідність зіткнення автомобіля з перешкодою при екстремому маневрі типу «вхід в поворот»: б – величина безпечного бокового інтервалу при об'їзді перешкоди

Враховуючи обставини, що були вказані вище, слід зробити такий висновок:

Якщо при застосуванні маневру типу «вхід в поворот» відстань до перешкоди, яка була у розпорядженні водія в момент виникнення перешкоди для руху, незначно перевищувала відстань, що необхідна для попередження ДТП за умови негайного застосування водієм маневру на межі заносу, то потрібно розраховувати боковий інтервал між перешкодою та одним із задніх габаритів автомобіля.

Література

1. Правила дорожнього руху України: Офіційне видання. – Дніпропетровськ: Моноліт, 2014. – 82 с.
2. Методические рекомендации по производству автотехнической экспертизы под ред Н.М. Кристи. – М.: ЦНИИЛСЭ, 1971. – 123 с.
3. В.А. Бекасов и др. Автотехническая экспертиза. М., Юридическая литература, 1967. – 255 с.
4. Судебная автотехническая экспертиза под ред. В.А. Илларионова. – М.: ВНИИСЭ, 1980. – ч. 2. – 485 с.
5. В.А. Илларионов Экспертиза дорожно-транспортных происшествий: Учебник для вузов. – М.: Транспорт, 1989. – 255 с.