

За показником складності найефективнішим є регульоване перехрестя (77), а найскладнішим є нерегульоване (202). За показником відносної аварійності для всіх розглянутих типів перехрестя були отримані однакові характеристики: регульоване – 4,23; нерегульоване – 3,96; кільцеве – 4,65.

Таким чином, отримані дані порівняльного аналізу проектування трьох типів ОПР перехрестя вулиць Суходольська та Європейська м. Ізюм, дозволяють стверджувати, що за критеріями ефективності дорожнього руху перехрестя кільцевого типу має перевагу у відношенні до регульованого, але має також обмеження за умовами видимості та складу транспортного потоку. Беручи до уваги світовий досвід застосування перехресть кільцевого типу та результати моделювання реального об'єкту на ВДМ м. Ізюм, організація кільцевого руху на обраному та аналогічних перехрестях дозволить підвищити ефективність дорожнього руху в місті.

Література

1 Roundabouts. Improving road safety and increasing capacity // TR News. – 1997. – № 191. – С. 13 – 15, 27.

2 Кременец Ю.А., Печерский М.П., Афанасьев М.Б. Технические средства организации дорожного движения: Учебник для вузов. - М.: ИКЦ «Академкнига», 2005. - 279

3 Коноплянко В.И. Организация и безопасность движения: Учеб. Для вузов/В.И. Коноплянко. – М.: Высш. шк., 2007. – 383 с.

Савчук Андрій Дмитрович, судовий експерт Харківський науково-дослідний експертно-криміналістичний центр МВС України.

ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ ГАЛЬМУВАННЯ СУЧАСНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В ЕКСПЕРТНІЙ ПРАКТИЦІ

На спеціальному автодромі м. Харкова були проведенні випробування на автомобілі експертної служби МВС (рис. 1). Це ТЗ марки FordTransit, який обладнаний АБС.



Рисунок 1 - Проведення гальмівних випробувань на автомобілі експертної служби МВС

Вимірювання проводилися приладом «Ефект». Гальмування проводилося зі швидкості 40 км/год на рівному сухому асфальтобетонному покритті, по чотири гальмування у кожен бік.

Таблиця 1 - Результати гальмівних випробувань на автомобілі.

| З повною масою на швидкості близько до 40 км/год. | | | | | |
|---|--------------|------|------|------|------------------|
| Назва параметру | Випробування | | | | Середнє значення |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | |
| Гальмівний шлях, м. | 15.6 | 14.1 | 12.0 | 11.1 | 13.2 |
| Усталене сповільнення «Ефект», м/с ² . | 7.94 | 7.3 | 7.37 | 8.07 | 7.67 |
| Час спрацювання гальм, с. | 0.52 | 0.37 | 0.37 | 0.3 | 0.30 |
| Сила на педаль гальма, Н. | 67 | 47 | 46 | 51 | 52.75 |
| Швидкість автомобіля, км/год. | 47.1 | 44.5 | 42.4 | 44.3 | 44.57 |
| У спорядженому стані на швидкості близько до 40 км/год. | | | | | |
| Назва параметру | Випробування | | | | Середнє значення |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | |
| Гальмівний шлях, м. | 10.5 | 10.1 | 8.2 | 7.6 | 9.1 |
| Усталене сповільнення «Ефект», м/с ² . | 8.26 | 8.07 | 8.07 | 7.69 | 8.02 |
| Час спрацювання гальм, с. | 0.3 | 0.3 | 0.15 | 0.15 | 0.22 |
| Сила на педаль гальма, Н. | 36 | 34 | 38 | 69 | 44.25 |
| Швидкість автомобіля, км/год. | 41.4 | 39.9 | 39.3 | 37.1 | 39,42 |

Виходячи із таблиці 1 вказані параметри при гальмівних випробуваннях автомобіля обладнаного системою «ABS» значно відрізняються від даних, які вказані в методичних рекомендаціях, що експерт приймає при розрахунках усталеного сповільнення автомобіля при гальмуванні – це 5,6 м/с² або 6,9-7,5 м/с² для категорії N₁ та категорії M₁.

ВИСНОВОК

Результати експериментального виміру величини усталеного сповільнення автомобіля, обладнаного системою «ABS», показали наступне. На сухому асфальтобетонному покритті, усталене сповільнення такого автомобіля значно більше ніж вказано у методичних рекомендаціях для експертних розрахунків дослідження ДТП.