

Як бачимо, на ділянці визначення $t \in [0; \frac{V_0}{V_0}]$ функція $\dot{\theta}_\delta(t)$ приймає мінімальне значення при $t_k = \frac{V_0}{3j}$, і воно становить:

$$\dot{\theta}_\delta\left(\frac{V_0}{3j}\right) = \frac{27}{4} gL\varphi_y \frac{j}{V^3}. \quad (22)$$

Якщо протягом маневрування швидкість повороту керованих коліс ТЗ не перевищуватиме значення $\dot{\theta}_\delta = \frac{27}{4} gL\varphi_y \frac{j}{V^3}$, то маневр можна виконати без втрати поперечної стійкості. Отже, швидкість $\dot{\theta}_\delta$ можна вважати максимально допустимою швидкістю повороту керованих коліс за умови відсутності заносу під час виконання маневру загальмованого ТЗ.

Підставляючи значення $\dot{\theta}_\delta$ у залежності (11) – (13) отримаємо формули для розрахунку параметрів положення ТЗ наприкінці маневру загальмованого ТЗ, які можна досягти без втрати поперечної стійкості:

$$\gamma_M = \frac{27}{24} g\varphi_y \frac{j}{V_0^3} (3V_0 - 2j\tau_M)\tau_M^2; \quad (23)$$

$$x_M = V_0\tau_M - \frac{1}{2} j\tau_M^2; \quad (24)$$

$$y_M = \frac{9}{160} g\varphi_y \frac{j}{V_0^3} (20V_0^2 - 25V_0j\tau_M + 8j^2\tau_M^2)\tau_M^3. \quad (25)$$

Формули (23) – (25) можуть безпосередньо застосовуватись у відомій методиці розрахунку маневрування ТЗ¹, розширюючи межі її застосування й для випадку загальмованого ТЗ.

В. А. Варлахов, старший научный сотрудник Харьковского НИИСЭ,
В. Н. Ковкин, старший научный сотрудник Харьковского НИИСЭ

ОСОБЕННОСТИ ЭКСПЕРТНОГО ИССЛЕДОВАНИЯ ДЕЙСТВИЙ ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ПРИ ПОЯВЛЕНИИ НА ПРОЕЗЖЕЙ ЧАСТИ ЖИВОТНОГО

Викладено проблеми, що виникають в судовій автотехнічній експертизі при оцінюванні дій водіїв щодо вимог Правил дорожнього руху

¹ Див.: Иларионов В. А., Чернов В. И., Дадашев Ф. А. Указ. праця.

України в ситуаціях при появі на проїзній частині тварини (наприклад, собаки).

Изложены проблемы, возникающие в судебной автотехнической экспертизе при оценивании действий водителей применительно к требованиям Правил дорожного движения Украины в ситуациях при появлении на проезжей части животного (например, собаки).

В настоящее время в практике судебной автотехнической экспертизы при оценивании действий водителей применительно к техническим требованиям Правил дорожного движения Украины (ПДДУ) в ситуациях при появлении на проезжей части животного (например, собаки) отсутствует общий подход, который бы позволял в категорической форме решить вопрос о нахождении тех или иных не соответствующих требованиям ПДДУ действий водителей в причинной связи с возникновением дорожно-транспортного происшествия (ДТП). Отсутствие единого подхода к решению этой задачи зачастую обуславливает неполноту и необоснованность экспертного исследования, что в последствии приводит к назначению дополнительных или повторных автотехнических экспертиз, выводы которых, как правило, не подтверждают предыдущие.

Такая ситуация негативно сказывается на расследовании ДТП, поскольку от результатов экспертного исследования зависит принятие решения в отношении участников дорожного движения.

Рассмотрим типичные подходы судебных экспертов автотехников к решению этого вопроса. Так, водитель легкового автомобиля (ТС-1) в процессе движения увидел выбегающую на проезжую часть собаку, при этом он находился от нее в момент обнаружения на расстоянии меньшем остановочного пути. Водитель ТС-1 с целью предотвращения наезда на собаку применил маневр влево и столкнулся со встречным транспортным средством (ТС-2), а в дальнейшем выехал за пределы проезжей части и опрокинулся. В результате этого ДТП водитель и пассажир ТС-1, а также водитель ТС-2 получили телесные повреждения разной степени тяжести.

При решении вопроса о соответствии действий водителя ТС-1 требованиям ПДДУ, которые бы находились с технической точки зрения в причинной связи с возникновением данного ДТП, одни эксперты приходят к выводу о том, что при своевременном принятии мер к торможению водитель ТС-1 не располагал технической возможностью остановиться до места нахождения собаки, поскольку в момент ее обнаружения был на расстоянии меньшем остановочного пути. При этом эксперты указывают, что в этой ситуации действия водителя ТС-1 не могут оцениваться применительно к требованиям ПДДУ, поскольку он находился в так называемой «аварийной обстановке», а оценка действий водителей, находящихся в «аварийной обстановке», не регламентирована требова-

ниями ПДДУ. Такие выводы, как правило, позволяют водителю избежать уголовной ответственности за содеянное.

Другие эксперты при рассмотрении этой ситуации приходят к выводу о том, что собака, находившаяся на проезжей части, не создавала угрозы для жизни водителю и пассажирам ТС-1. При этом эксперты делают категорический вывод о том, что выполнение водителем ТС-1 требований п. 10.1 и 12.3 ПДДУ обеспечивало бы безопасность дорожного движения и исключало возникновение этого ДТП, которое связано с выездом ТС-1 на встречную полосу движения, где произошло столкновение с ТС-2, дальнейшим его выездом за пределы проезжей части и опрокидыванием.

В п. 10.1 и 12.3 ПДДУ указано:

«10.1. Перед началом движения, перестроением и другим изменением направления движения водитель должен убедиться в том, что это будет безопасно и не создаст препятствий другим участникам движения».

«12.3. В случае возникновения опасности для движения или препятствия, которое водитель объективно способен обнаружить, он должен немедленно принять меры для уменьшения скорости вплоть до остановки транспортного средства либо безопасного для других участников движения объезда препятствия»¹.

Для принятия объективного и обоснованного решения по этому уголовному делу, перед органом, назначившим экспертизу по изложенным обстоятельствам ДТП, при получении различных мнений экспертов возникает вопрос, чьи выводы более обоснованы.

Проанализируем обоснованность выводов обоих экспертов. В специальной экспертной литературе указано, что под «аварийной» следует понимать такую дорожную обстановку, в которой водитель не располагает технической возможностью предотвратить ДТП. При этом аварийная обстановка создается тем участником движения, который своими не соответствующими требованиям ПДДУ действиями лишает себя или водителя другого транспортного средства технической возможности предотвратить происшествие. Поскольку собака не может являться участником дорожного движения, поэтому ее действия не могут быть проанализированы применительно к действиям участников дорожного движения, в том числе создающим аварийную обстановку².

Кроме того, выводы эксперта о том, что водитель с момента обнаружения на проезжей части собаки находился в «аварийной обстановке» и его действия в этой ситуации не могут оцениваться применительно к требованиям ПДДУ, противоречит требованиям п. 2.14 е) этих же Правил, в соответствии с которыми водитель

¹ Правила дорожного движения Украины. — Х. : НПП «Светофор», 2002.

² См.: Методические рекомендации по производству автотехнической экспертизы. — М., ЦНИИСЭ, 1971.

может отступать от требований ПДДУ исключительно в условиях действия непреодолимой силы либо когда иными средствами невозможно избежать собственной гибели или увечья граждан.

Пункт 2.14 е) ПДДУ дает право водителю отступать от требований этих Правил с целью предотвращения собственной гибели или увечья граждан (пассажиров, пешеходов, водителей иных ТС и др.) в условиях действия непреодолимой силы либо когда иными средствами невозможно избежать собственной гибели или увечья граждан.

Возникают дополнительные вопросы о том, является ли собака, находящаяся на проезжей части, непреодолимой силой и создавала ли эта собака для водителя условия, в которых он, действуя в соответствии с требованиями ПДДУ, не имел возможности предотвратить собственную гибель или увечье других граждан.

Водитель ТС-1, действуя в данной ситуации в соответствии с требованиями п. 12.3 ПДДУ, т. е. приняв меры к торможению автомобиля, не меняя при этом направления своего движения, имел возможности предотвратить собственную смерть либо увечье граждан, поскольку жизнь водителя и пассажиров защищена от контакта с собакой жесткой конструкцией кузова автомобиля. При этом собака, появившаяся на проезжей части, не являлась для водителя непреодолимой силой и не создавала для него условий, предусмотренных п. 2.14 е) ПДДУ, а следовательно, водитель ТС-1 не должен был отступать от требований ПДДУ и соответственно в этой ситуации его действия должны регламентироваться требованиями п. 12.3 ПДДУ.

Следует также иметь в виду, что зачастую, когда водитель применяет экстренное торможение для предотвращения наезда, то собака, испугавшись визга тормозов, может изменить свою скорость и направление движения. Как известно, появление собаки на проезжей части и последующее контактирование с ней автомобиля может создать для водителя проблемы с его ремонтом. Однако этот контакт с собакой не создает угрозы для жизни самому водителю, его пассажиру и другим участникам дорожного движения. Контакт автомобиля с собакой может вызвать лишь повреждение передней части без повреждения при этом узлов и агрегатов, обеспечивающих безопасную остановку автомобиля даже после наезда на собаку. Таким образом, попытка избежать наезда на собаку путем маневрирования в какую-либо сторону вызвана нежеланием водителя контактировать с ней и получить какие-то, не угрожающие безопасности дорожного движения повреждения автомобиля. Приведенное не согласуется с требованиями п. 2.14 е) ПДДУ, когда водитель может отступать от требований этих Правил с целью сохранения собственной жизни, жизни пассажиров и пешеходов, т. е. когда он действительно находится в условиях «аварийной обстановки».

В связи с этим, по нашему мнению, в данной дорожно-транспортной ситуации водитель ТС-1 при обнаружении на проезжей части собаки на расстоянии меньше остановочного пути и действуя в условиях, когда он, выполнив требования ПДДУ, т. е. применив торможение автомобиля, имеет возможность предотвратить собственную гибель либо увечье граждан (пешеходов, пассажиров), должен был не отступать от требований п. 12.3 ПДДУ.

Иными словами, с момента обнаружения собаки на проезжей части водитель ТС-1 должен был принять меры к снижению скорости вплоть до остановки управляемого им автомобиля, поскольку появление собаки на проезжей части, как уже указывалось, не создавало угрозы для жизни ни ему, ни другим участникам дорожного движения. При этом в случае применения маневра влево он должен был убедиться в том, что своими действиями не создаст опасности для других участников дорожного движения. Следует иметь в виду, что согласно требованиям п. 12.3 ПДДУ водитель ТС при возникновении любой опасности должен принять меры к снижению скорости вплоть до полной остановки своего ТС, а не применять маневр для предотвращения ДТП, поскольку наиболее эффективным способом предотвращения происшествия с точки зрения безопасности движения является применение водителем торможения (снижения скорости). Это обусловлено тем, что водитель, выполняя маневр, не может быть полностью уверенным в том, что этот маневр будет полностью безопасным, т. е. он должен действовать в соответствии с требованиями п. 10.1 и 12.3 ПДДУ.

Такие действия водителя ТС-1 обеспечивали безопасность дорожного движения, поскольку не создавали опасности для движения водителю встречного автомобиля, не угрожали собственной гибели или увечью граждан и исключали возможность возникновения данного ДТП, а именно столкновения ТС, выезд автомобиля за пределы проезжей части и его опрокидывание.

Иными словами, в этой дорожно-транспортной ситуации техническая возможность предотвращения ДТП для водителя ТС-1 определялась путем выполнения им требований п. 10.1 и 12.3 ПДДУ, так как при выполнении водителем требований этих пунктов столкновение ТС, выезд автомобиля за пределы проезжей части и его опрокидывание исключались.

При таких условиях действия водителя ТС-1, который с целью предотвращения наезда на собаку не принял мер к своевременному торможению своего автомобиля, сохраняя при этом прямолинейное движение в ситуации, когда он и пассажиры были защищены конструкцией автомобиля от контактирования с собакой, а сманеврировал на левую, по ходу его движения обочину, в результате чего допустил столкновение со встречным автомобилем, выезд автомобиля за пределы проезжей части дороги и последующее его

опрокидывание, нужно признать с технической точки зрения неоправданными, как не соответствующие требованиям п. 10.1, 12.3 ПДДУ и находящиеся в причинной связи с возникновением этого ДТП.

Таким образом, изложенное в полной мере показывает необоснованность применения водителем маневрирования при появлении на проезжей части собаки, в результате чего возникли последствия аварийного характера, т. е. когда в результате маневрирования получают телесные повреждения участники дорожного движения и пассажиры.