

ды експерта и, соответственно, дальнейшую правовую оценку действий участников ДТП.

ПРО ВЗАЄМОЗВ'ЯЗОК ТЕХНІЧНОЇ МОЖЛИВОСТІ ЗАПОБІГТИ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНІЙ ПРИГОДІ ТА СТАЖУ ВОДІЯ

В. В. Сарафанов, С. О. Марков, О. С. Руденко

Розглянуто проблему відсутності в первинних матеріалах оформлення дорожньо-транспортної пригоди даних щодо стажу водіння (дати видачі посвідчення водія) і впливу цього факту на висновки експерта про наявність у водія технічної можливості запобігти дорожньо-транспортній пригоді.

ON THE INTERCONNECTION BETWEEN THE CAPACITY TO AVOID A TRAFFIC ACCIDENT AND DRIVING EXPERIENCE

V. V. Sarafanov, S. A. Markov, Y. S. Rudenko

The article deals with the problem of no record of driving experience (the date of the driving license issuance) in primary paperwork on a traffic accident and its influence on the establishment of the driver's technical capacity of avoiding the accident.

УДК 343.346.4

В. Ю. Бражник, судовий експерт Сумського відділення Харківського НДІСЕ,
В. І. Войтенко, судовий експерт Сумського відділення Харківського НДІСЕ

ЕКСПЕРТНЕ ОЦІНЮВАННЯ ДІЙ ВОДІЇВ ПІД ЧАС РУХУ В ТЕМНИЙ ЧАС ДОБИ, В УМОВАХ НЕДОСТАТНЬОЇ ВИДИМОСТІ (ТУМАНУ)

Розглянуто деякі методичні рекомендації щодо експертного оцінювання дій водіїв при керуванні транспортним засобом у конкретних дорожніх умовах (рух у темний час доби, в умовах недостатньої видимості – туману) з метою запобігання дорожньо-транспортних пригод.

Дорожньо-транспортні пригоди (ДТП) у темний час доби – важлива проблема, розв'язання якої має бути спрямоване на захист суспільства від їх наслідків. У темний час відбувається 41–50 % ДТП. За даними статистики, кількість ДТП на 100 тис. транспортних одиниць становить: ранкові сутінки – 26; світлий час доби – 2; вечірні сутінки – 65; уночі – 4. На перехрестях неосвітлених доріг уночі відбувається 24–29 %, а в сутінках 6–7 % ДТП, на інших ділянках доріг у темну пору доби – 26 %. Уночі відбуваються найбільш тяжкі ДТП. У темний час доби на 30–40 % збільшується тяжкість наслідків ДТП¹. Основна причина підвищеного числа ДТП у темний час

¹ Див.: Водіння в темну пору доби і за різних погодних умов [Електронний ресурс]. — Режим доступу : http://ncpn.net.ua/keruvania_avto3.html.

доби – недостатня відстань видимості перешкоди на проїзній частині, а саме її освітленість. Крім основної причини, посилюється вплив людських (супутніх) чинників: стомленість, безвідповідальність, неухважність (відволікання), спотворення відстаней, кольору різних предметів, дорожньої світлової сигналізації, уживання алкоголю.

Перш за все зіткнення транспортних засобів (ТЗ) і наїзди на пішоходів в основному залежать від видимості дороги, розташування непередбачених перешкод на проїзній частині або їх раптової появи, а також засліплення водіїв світлом фар зустрічних ТЗ.

Зазначені проблеми є актуальними, адже кількість ДТП (згідно з наведеними статистичними даними) невинно зростає, а їх експертне оцінювання набуває все більшої складності. Тому метою цієї статті є надання рекомендацій щодо експертного оцінювання дій водіїв під час руху в темний час доби та в умовах недостатньої видимості (туману).

Уночі водій бачить тільки освітлену смугу на проїзній частині дороги довжиною близько 100 м і шириною 15 м. Поза нею видимість практично відсутня. За таких умов водій може не помітити розташовані на узбіччі ТЗ або людей, що йдуть, особливо коли колір автомобіля, який стоїть, або одяг пішохода мають темні відтінки. Тому під час руху в темний час доби необхідно розглянути (залежно від конкретної ситуації) дії водіїв, які повинні бути спрямовані на зменшення кількості ДТП, а саме: під час зустрічного роз'їзду, виконання маневру обгону, обрання швидкості руху, за наявності непередбачених перешкод на проїзній частині, а також під час здійснення вимушеної зупинки або стоянки в темний час доби.

Зустрічний роз'їзд. У темний час доби до 15 % ДТП відбувається при зустрічному роз'їзді. При зближенні ТЗ (до відстані 150–100 м) знижується видимість унаслідок прямого засліплення водіїв променями світла фар зустрічних ТЗ і віддзеркалення променів світла від полотна дороги, особливо мокрої. Максимальна втрата видимості настає на відстані 25–30 м. Потім поступово відновлюється чутливість очей. Тривалість цього періоду залежить від швидкості адаптації органів зору та ступеня максимальної втрати видимості після засліплення.

Адаптація зіниці, тобто пристосування до зміни яскравості, триває в більшості водіїв декілька секунд. Однак у деяких з них (близько 5 %) цей показник у кілька разів нижчий за нормальний і сягає 20–30 с (автомобіль, який рухається зі швидкістю 30 км/год за цей час долає відстань близько 167–250 м). При раптовому переході зі світла в темряву водій, навпаки, практично нічого не бачить. Ось чому засліплення є небезпечним. Уникнути або знизити засліплення водія зустрічного ТЗ можна насамперед своєчасним перемиканням дальнього світла на ближнє. Перемикати доцільно в той момент, коли дальнє світло вже заважає безпечному роз'їзду, тобто за 250–300 м до зустрічного ТЗ, але не менш ніж за 250 м, як того вимагають Правила дорожнього руху України¹ (далі – ПДР).

При роз'їзді рекомендується дивитися трохи в бік ближнього узбіччя, а не на фари зустрічного ТЗ. Перед перемиканням фар слід подивитися подаль

¹ Див.: Правила дорожнього руху з коментарями та ілюстраціями. — К. : Арій, 2012.

вперед, намагаючись помітити, чи знаходяться попереду перешкоди, визначити до них відстань і час зближення. Якщо водій зустрічного ТЗ не перейшов на ближнє світло й засліпив водія, що рухається назустріч, у жодному разі не відповідати йому тими самими діями. Цілком можливо, що він не має достатньої кваліфікації і не може точно визначити момент перемикання світла фар з дальнього на ближнє. Слід також урахувати, що деякі водії вантажних автомобілів не завжди перемикають дальнє світло (робоче місце водія розташоване набагато вище, ніж у легкових ТЗ) і дальнє світло фар легкових автомобілів неповністю їх засліплює).

Якщо водій зустрічного ТЗ не перевіркнув дальнє світло фар, можна попередити його про це перемиканням на підфарники або неодноразовим перемиканням світла з дальнього на ближнє. Якщо це не допомогло й сталося засліплення, то слід увімкнути аварійну світлову сигналізацію та, не змінюючи смуги руху, зупинитися. Відновити рух треба лише після того, як пройде засліплення. При цьому неприпустимо маневрувати праворуч або ліворуч, оскільки існує велика ймовірність зіткнення з ТЗ, що рухаються в сусідніх рядах або стоять на узбіччі, наїзду на пішоходів, що йдуть краєм дороги або узбіччям.

Під час руху з ближнім світлом фар треба триматися якомога ближче до правого краю дороги та проглядати праву смугу. Це дозволить своєчасно виявити непередбачені перешкоди, що з'явилися на смузі руху: неосвітлені ТЗ або їх причепа, будівельні машини, мотоциклістів, велосипедистів, гужові вози (сани). При зустрічних роз'їздах на поворотах водій, що рухається внутрішньою кривою, знаходитиметься в кращих умовах: світло фар зустрічного ТЗ його не засліплює. Проте йому слід пам'ятати про небезпечність засліплення водія, наступного за зовнішньою кривою: якийсь час права частина пучка світла спрямовуватиметься йому прямо в очі. Тому при повороті ліворуч треба заздалегідь підготуватися до можливого засліплення, знизити швидкість і спостерігати за правим краєм дороги, орієнтуючись на огорожувальні стовпчики, зелене насадження, що розташовані в зоні світла фар.

Обгін. При обгоні схема перевірки світла фар має бути такою. Наблизившись на відстань 150–200 м до ТЗ, що обганяється, слід перевіркувати світло фар з дальнього на ближнє, щоб не засліпити водія через дзеркало заднього виду. Потім, порівнявшись з ТЗ, що обганяється, можна увімкнути дальнє світло, оскільки небезпечність засліплення вже усунено.

Водій ТЗ, що обганяється, при наближенні ТЗ, який здійснює обгін, повинен знизити швидкість і прийняти праворуч. Коли ТЗ, який здійснює обгін, почне випередження, водій ТЗ, що обганяється, повинен перевіркувати світло на ближнє та рухатися з таким світлом, доки дистанція між ТЗ не досягне 150–200 м.

Обрання швидкості руху. Погіршення умов видимості приводить до збільшення часу реакції (уночі проходить близько 2,5–3,0 с доки водій приведе в дію гальмівну систему), і через це збільшується величина зупинного шляху ТЗ, що вимагає особливої уваги водія до обрання швидкості руху. При сприятливих дорожніх умовах і рівній місцевості з увімкненим дальнім

світлом треба рухатися зі швидкістю не більше 80 км/год, а з ближнім світлом фар – не більше 40–45 км/год. Це, звичайно, за умови, що світло фар відбивається на проїзній частині й не поглинається темрявою. Якщо ж дорога звивиста, то світло фар «повисає» в повітрі, тому швидкість необхідно знизити. Узагалі-то, швидкість руху вночі повинна забезпечувати зупинку на тій довжині шляху, яку видно у світлі фар ТЗ або ліхтарів на вулиці.

Непередбачені перешкоди. Уночі велику небезпеку становить раптова поява тварин, пішоходів (особливо в стані алкогольного сп'яніння) на проїзній частині. Пішохід у темному одязі зливається з навколишньою місцевістю та стає видимим тільки з відстані 25–30 м. Узимку зазвичай видимість пішохода на фоні сніжного покриття дещо поліпшується, але все ж небезпека існує. Річ у тому, що водій, помітивши в дальньому світлі фар на деякій відстані пішохода, у якийсь момент утрачає його з поля зору. Це відбувається внаслідок того, що в міру зближення освітлення людини й навколишнього сніжного фону зрівнюються. Тому, помітивши пішохода, що йде узбіччям, а тим більше проїзною частиною, слід знизити швидкість і об'їхати пішохода з дотриманням безпечного інтервалу.

Небезпечним є також автомобіль, що рухається в темряві зі світлом однієї фари, його можна прийняти за мотоцикл (мопед). Ось чому з метою забезпечення безпеки зустрічного руху (зустрічного роз'їзду) ПДР вимагають обов'язкової наявності світла в лівій фарі автомобіля. Цієї вимоги в подібних обставинах слід дотримуватися водіям неухильно. Якщо ліва лампа перегоріла, а запасної немає, треба переставити лампу з правої фари в ліву, і тільки потім продовжити рух з обережністю.

Уночі велику небезпеку на дорозі становлять огороження в місцях проведення ремонтних робіт. Вони не завжди позначені червоними ліхтарями та відповідними знаками. Але це не знімає з водія вимог щодо забезпечення безпеки дорожнього руху. Про наближення до такого місця можуть указувати купи піску, гравію на краях дороги, підготовлені для ремонту. Таку саму небезпеку становлять залишені на дорозі без освітлення автомобілі (трактори) або їх неосвітлені причепа, будівельно-дорожні машини, мотоцикли, мопеди, велосипеди, гужові вози (сани).

Зазвичай неосвітлених перешкод на дорозі бути не повинно. Але водій завжди зобов'язаний дотримуватися належних заходів безпеки руху, до числа яких належить, зокрема, таке обмеження швидкості, аби можна було виконати необхідні дії при керуванні ТЗ на відстані видимості проїзної частини дороги. Тому обирати швидкість необхідно з урахуванням можливої зупинки ТЗ, перед яким з'явилися з темряви: автомобіль, неосвітлений автомобільний (тракторний) причеп, гужовий віз (сани), велосипедист, пішохід та інші неосвітлені перешкоди, які не повинні були перебувати на дорозі, але опинилися на ній.

Зупинка або стоянка. У темний час доби зупинка (стоянка) ТЗ на неосвітленій проїзній частині є небезпечною в будь-якому разі, тому залишений у цих умовах неосвітлений ТЗ або інша перешкода є небезпекою для руху. Найкращим місцем для стоянки, якщо вона необхідна, є спеціальні майданчики, що прилягають до шосе або ґрунтових доріг.

Якщо габаритні або стоянкові вогні ТЗ несправні, навіть короткочасна зупинка вночі на неосвітленій ділянці дороги заборонена. Автомобіль має бути зупинений за межами проїзної частини на узбіччі. Трапляються ситуації, коли водій через те, що виникла технічна несправність, змушений зупинити ТЗ у місці, де ПДР зупинка та стоянка заборонені. У цьому разі водій зобов'язаний увімкнути аварійну світлову сигналізацію, а якщо вона несправна або відсутня, – встановити на відстані 20–40 м позаду ТЗ знак аварійної зупинки (трикутник із світлоповертальних планок) або червоний миготливий ліхтар. Такий ліхтар або знак аварійної зупинки має входити до комплектації кожного автомобіля. Аварійна світлова сигналізація вмикається для попередження інших учасників дорожнього руху про наявність попереду перешкоди, яка створює небезпеку для руху.

Правила дорожнього руху України регламентують:

— п. 12.2 – у темну пору доби та в умовах недостатньої видимості швидкість руху повинна бути такою, щоб водій мав змогу зупинити транспортний засіб у межах видимості дороги;

п. 12.3 – у разі виникнення небезпеки для руху або перешкоди, яку водій об'єктивно спроможний виявити, він повинен негайно вжити заходів для зменшення швидкості аж до зупинки транспортного засобу або безпечного для інших учасників руху об'їзду перешкоди¹.

В експертній практиці непоодинокими є випадки, коли водії ТЗ під час руху в темну пору доби мають можливість завчасно виявити нерухому перешкоду на проїзній частині, але не вживають заходів щодо зменшення швидкості з метою зупинки свого ТЗ до місця розташування перешкоди, унаслідок чого відбуваються попутні зіткнення. У цьому разі експерт у висновках указує, що невідповідність вимогам п. 12.3 ПДР перебуває в причинному зв'язку з ДТП.

Як приклад оцінювання дорожніх умов розглянемо такий механізм ДТП, яка відбулася в темний час доби за межами населеного пункту. Водій легкого автомобіля (ТЗ-1) рухався зі швидкістю 90 км/год. На проїзній частині (на правій смузі в напрямку руху ТЗ-1) розташовувався автомобіль (ТЗ-2) з напівприцепом. Стоянка ТЗ-2 на правій смузі руху була пов'язана з технічною несправністю паливної системи двигуна. Відповідно до матеріалів протоколу відтворення обстановки та обставин події: видимість нерухомого напівпричепа ТЗ-2 з робочого місця водія ТЗ-1, у момент виявлення перешкоди на проїзній частині в напрямку руху ТЗ, з урахуванням увімкненого дальнього світла фар ТЗ-1 $S_{en} = 108$ м (з вимкнутою аварійною сигналізацією та вимкнутими габаритними вогнями) або $S_{en} = 220$ м (з увімкненою аварійною сигналізацією та вимкнутими габаритними вогнями). Унаслідок незастосування своєчасного гальмування водієм ТЗ-1 сталося попутне зіткнення з напівприцепом ТЗ-2, який знаходився в нерухомому стані з увімкненою аварійною світловою сигналізацією.

У такій дорожній ситуації водій ТЗ-1 мав бути уважним, стежити за дорожньою обстановкою, відповідно реагувати на її зміни, у разі виникнення небезпеки для руху або перешкоди, яку водій об'єктивно спроможний вия-

¹ Див.: Правила дорожнього руху з коментарями та ілюстраціями. — С. 52.

вити, він повинен негайно вжити заходів для зменшення швидкості аж до зупинки ТЗ.

Експериментальним шляхом було визначено об'єктивну видимість проїзної частини при дальньому світлі фар ТЗ-1, яка складає $S_o = 79,8$ м. Максимально допустима швидкість руху ТЗ-1 за умови зазначеної видимості проїзної частини, розраховується за такою формулою й становить 91,0 км/год (при русі на мокрому асфальтобетонному покритті)

$$V_{дон} = 3,6 \cdot j \Gamma (\sqrt{2S_o / jT^2 + 1} - 1) = 3,6 \cdot 4,9 \cdot 0,575 (\sqrt{2 \cdot 79,8 / 4,9 \cdot 0,575^2 + 1} - 1) = 91,0 \text{ км/год,}$$

де $T = t_{1min} + t_2 + 0,5 \cdot t_3 = 0,3 + 0,2 + 0,5 \cdot 0,15 = 0,575$ с – час, необхідний водію ТЗ-1 для приведення в дію гальмівної системи; $t_{1min} = 0,3$ с – ситуаційний час реакції водія ТЗ-1 за умовами видимості; $t_2 = 0,2$ с – час запізнення спрацювання гальмівного приводу ТЗ-1; $t_3 = 0,15$ с – час наростання сповільнення при гальмуванні ТЗ-1 (стан покриття – мокре); $j = 4,9$ м/с² – сповільнення технічно справного ТЗ-1, не завантаженого, при екстремому гальмуванні на мокрому асфальтобетонному покритті; $S_o = 79,8$ м – об'єктивна видимість проїзної частини з урахуванням дальнього світла фар ТЗ-1.

Технічна можливість для водія ТЗ-1 уникнути зіткнення з нерухомим напівприцепом ТЗ-2, який розташовувався на проїзній частині, визначається порівнянням видимості нерухомого напівпричепа (S_{en}) ТЗ-2 з робочого місця водія ТЗ-1 у момент виявлення перешкоди на проїзній частині в напрямку руху ТЗ із зупинним шляхом (S_o) ТЗ-1 у даній дорожній ситуації.

Величина зупинного шляху ТЗ-1¹ при екстремому гальмуванні на мокрому асфальтобетонному покритті складає $S_o = 90,4$ м при швидкості руху $V = 90$ км/год:

$$S_o = (t_1 + t_2 + 0,5 \cdot t_3) V / 3,6 + V^2 / 26 \cdot j = (0,8 + 0,2 + 0,5 \cdot 0,15) 90 / 3,6 + (90)^2 / 26 \cdot 4,9 = 90,4 \text{ м,}$$

де $t_1 = 0,8$ с – ситуаційний час реакції водія ТЗ-1 в даній дорожній ситуації.

При порівнянні величини зупинного шляху (S_o) ТЗ-1 із видимістю нерухомого напівпричепа (S_{en}) ТЗ-2 ($S_o = 90,4$ м < $S_{en} = 108-220$ м), слід дійти висновку про те, що водій ТЗ-1 міг зупинити ТЗ до місця розташування нерухомого напівпричепа ТЗ-2 шляхом застосування своєчасного гальмування при швидкості руху ТЗ-1 $V = 90$ км/год. Тому в діях водія ТЗ-1 убачаються невідповідності вимогам п. 12.3 ПДР які, з технічної точки зору, перебувають у причинному зв'язку з подією ДТП та її наслідками.

Підсумовуючи викладене, маємо зробити висновок про те, що аналіз цієї ДТП указує на її можливі причини: порушення або незнання вимог ПДР; неувважність під час руху або відволікання від спостереження за дорожньою обстановкою; неврахування темного періоду доби; стомленість.

¹ Див.: Результаты систематизации экспериментально-расчетных значений параметров торможения АТС. // Экспертная практика и новые методы исследования. — М. : ВНИИСЭ, 1990. — Вып. 3.

Рух у тумані. За даними світової статистики з усіх аварій, що трапилися у тумані, близько 77 % становлять зіткнення з ТЗ, які рухалися попереду в попутному напрямку. Більшість водіїв намагаються витримати безпечну дистанцію між ТЗ, але людському оку всі предмети в тумані видаються приблизно вдвічі віддаленішими, ніж у дійсності. Туман не тільки погіршує видимість, а й змінює забарвлення всіх кольорів, крім червоного. Водію треба знати й ураховувати, що жовтий колір у тумані стає червонуватим, а зелений – жовтуватим. При русі в тумані в місті слід бути дуже уважним і, під'їжджаючи до перехрестя, на якому рух регулюється світлофором, перетинати його лише тоді, коли буде повна впевненість у тому, що ввімкнений сигнал світлофору дозволяє рух.

Причинами погіршення видимості в умовах туману є не тільки його недостатня прозорість, а й осідання конденсату на теплому склі самого автомобіля. Тому під час руху в тумані треба періодично вмикати склоочисники.

Рух у густому тумані є великим психофізіологічним навантаженням для водія. Увімкнення дальнього світла фар (незалежно від часу доби) не покращує видимості: світло, відбиваючись від найдрібніших водяних крапель, створює непрозоре середовище й може засліпити водія. Тому в тумані слід рухатися тільки при ближньому світлі фар, яке деякою мірою висвітлює дорогу. Ще краще використовувати спеціальні протитуманні фари з низьким і широким пучками світла. Правила дорожнього руху вимагають, щоб протитуманні фари були розташовані на висоті не менше 200 мм від покриття дороги, але не вище фар ближнього світла, симетрично відносно поздовжньої осі ТЗ, і не далі 400 мм від зовнішнього габариту за шириною. Неодмінною умовою має бути відсутність променів, спрямованих угору. Оскільки туман «стелиться» на деякій відстані від поверхні проїзної частини дороги, то пучок світла, спрямований між дорогою та туманом, дозволяє водію бачити освітлені предмети крізь нього.

Одночасно з протитуманними фарами слід обов'язково ввімкнути освітлення номерного знака й габаритні вогні. Габаритні вогні необхідно вмикати і вдень, якщо ТЗ рухатиметься в умовах туману. Це допоможе водіям зустрічних ТЗ, а також водіям ТЗ, які рухаються позаду в попутному напрямку, раніше побачити автомобіль і вжити необхідних заходів безпеки. В умовах туману на ТЗ повинно бути ввімкнено освітлення як під час руху, так і на стоянках. Треба пам'ятати, що якщо в цих умовах світло не дуже допомагає бачити дорогу, то воно є попередженням для інших учасників руху про небезпеку. Найбільша небезпека при русі в тумані – це ТЗ, що рухаються або стоять без освітлення, велосипедисти й пішоходи, з якими можна зіткнутися перш ніж водій їх помітить. Виконання обгону в тумані є небезпечним, оскільки це пов'язано не тільки з виїздом на зустрічну смугу руху, а й з можливим розташуванням нерухомих ТЗ на проїзній частині або на узбіччі відносно їх напрямку руху.

При русі в тумані треба триматися правого краю проїзної частини, орієнтуючись при цьому на краї тротуарів, краї дорожнього покриття або узбіччя. Швидкість руху в тумані у всіх випадках має бути нижчою за швидкість руху при ясній погоді. При її обранні треба виходити з видимості:

якщо вона не перевищує 10–20 м, швидкість руху повинна дорівнювати 5–10 км/год.

Можливі такі заходи щодо зменшення кількості ДТП у темний час доби:

— зменшення швидкості руху ТЗ в умовах недостатньої видимості;

— обладнання небезпечних ділянок вулиць (перехресть, пішохідних переходів) додатковим освітленням, а ТЗ додатковими світлоповертальними елементами;

— огороження тротуарів і перешкод, встановлення попереджувальних дорожніх знаків, нанесення дорожньої розмітки;

— застосування протиблиплюючих засобів на вітровому склі від світла фар зустрічних ТЗ;

— удосконалення освітлювальних приладів самих ТЗ;

— обов'язкове розташування світловідбиваючих елементів на зовнішньому одязі пішоходів у темний час доби.

Таким чином, існує потреба в подальшому системному комплексному вивченні особливостей дій водія при русі в темний час доби та в умовах недостатньої видимості (туману), а також їх експертного оцінювання.

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА ДЕЙСТВИЙ ВОДИТЕЛЕЙ ВО ВРЕМЯ ДВИЖЕНИЯ В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК, В УСЛОВИЯХ НЕДОСТАТОЧНОЙ ВИДИМОСТИ (ТУМАНА)

В. Ю. Бражник, В. И. Войтенко

Рассмотрены некоторые методические рекомендации относительно действий водителей при управлении транспортным средством в конкретных дорожных условиях (движение в темное время суток, в условиях недостаточной видимости – тумана) с целью предотвращения дорожно-транспортных происшествий.

EXPERT ASSESSMENT OF DRIVERS' ACTIONS WHILE DRIVING IN THE NIGHTTIME, IN THE CONDITIONS OF LOW VISIBILITY (FOG)

V. Y. Brazhnyk, V. I. Voitenko

The article deals with certain methodological recommendations on expert assessment of drivers' actions under specific driving conditions (in the nighttime, in the conditions of low visibility – fog) in order to avoid a traffic accident.