

3. Бортницкий П.И., Задорожный В.И. Тягово-скоростные качества автомобилей.- К.: Вища школа, 1978. – 176с.
4. Фолькевич Б.С. Теория автомобиля. – М.: Высшая школа, 1963. – 239с.
5. Бабаков В.Ф. Дорожные условия и безопасность движения. – М.: Транспорт, 1982. – 288с.
6. Безрук М.Н., Жариков П.У., Васильчук А.А. Влияние технического состояния автомобилей на безопасность движения / Автомобильный транспорт. – К.: Техника, 1990. — №27. – С.18-20.
7. Ходжабегова К.Л., Ульченко Р.И. Обеспечение условий и режима работы водителей в целях профилактики ДТП. Режим труда и отдыха // Безопасность дорожного движения. Обзорная информация. – М.: ВНИИ БДД, 1981. – Вып.3(18). – С.11-17.
8. Алексеев Б.А., Колтаков М.И., Паршев А.С., Романов В.М. безопасность движения автомобильного транспорта. – М.: ДОССАФ, 1972. – 142с.
9. Гаврилов Э.В. Эргономика на автомобильном транспорте. – К.: Техника, 1976. – 152с.
10. Шпенст В.И. Повышение производительности труда на автомобильном транспорте. – М.: Транспорт, 1979. – 168с.

УДК 656.052

ПРИЧИННО-НАСЛІДКОВІ АСПЕКТИ ДИНАМІКИ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД ТА ЇХ НАСЛІДКИ

Кандидат технічних наук Мельниченко О.І.,
Чечет А.М.

В статті розглянуто основні тенденції дорожньо-транспортних пригод та їх наслідки. Дорожньо-транспортні події є основною причиною загибелі людей. Вони відбуваються з багатьох причин, серед яких є як технологічні, так і людські чинники. Аварія може трапитися з вини водія, що втомився, із-за обмерзання дорожнього покриття або несправності гальмівної системи.

The article reviews the main trends of accidents and their consequences. Road traffic accidents are the leading cause of death of people. They occur for many reasons, among which are both technological and human factors. An accident can happen at the hands of the driver was tired because of the icing pavements or brake failure.

Вступ. Дорожньо-транспортна пригода — подія, що сталася під час руху дорожнього транспортного засобу, внаслідок якої загинули або зазнали травм люди чи завдані матеріальні збитки. Найчастіше причинами дорожньо-транспортних пригод є порушення водіями і пішоходами правил руху, недостатня кваліфікація і помилки водіїв, технічна несправність рухомого складу і погані дорожні умови. Часто дорожньо-транспортні пригоди виникають внаслідок наявності одночасно багатьох причин, тому знати їх, вміти виділяти головну причину, що сприяв пригоді, дуже важливо.

Часто водії перевищують швидкість руху, виїжджають на осьову лінію, неправильно обганяють, необережно проїжджають мимо транспорту на зупинках, недодержують черговості проїзду нерегульованих перехресть, осліплюють світлом фар зустрічний транспорт, по виконують вимог дорожніх знаків та покажчиків.

Недостатня кваліфікація і помилки водія призводять до застосування неправильних прийомів керування автомобілем, що в свою чергу викликав занос, перевертання, втрату керування або поломки механізмів.

Несправність гальм, рульового керування, приладів системи освітлення і сигналізації також спричиняють дорожньо-транспортні пригоди. На їх кількість впливають і погані дорожні умови, наприклад слизька дорога, недостатня освітленість вулиць з настанням темноти, обмежена видимість, незадовільний стан покриття.

Аналіз статистичних даних. Для проведення аналізу необхідно, великий об'єм інформації з метою виявлення кількості ДТП за 2011 рік. Насправді, завдання, що стоїть, дуже розмірне і вимагає великого

числа спостережень для побудови серйозних висновків. Як джерело інформації використовувалася база даних по потерпілих в результаті подій за останні роки.

Постановка завдання. Метою дослідження є виявлення тенденції дорожньо-транспортних пригод та їх наслідків.

Виклад основного матеріалу. На українських дорогах кожні 2 хвилини трапляються ДТП. При цьому кожні 13 хвилин страждає водій, пасажир чи пішохід. Гинуть в аваріях українці кожні дві години. А всього за роки незалежності на українських дорогах загинули 137 000 чоловік. Це порівняно з населенням Ялти. Причин тому багато. Головні: погані навички водіння, алкоголь і дороги. Сайт Weekly.ua опублікував свій рейтинг найбільш небезпечних регіонів для дорожнього руху. Головним показником небезпеки доріг був обраний співвідношення загиблих в ДТП за кількістю автомобілів, зареєстрованих в регіоні. Аналіз показав: найбільш небезпечні для їзди регіони знаходяться в безпосередній близькості від столиці - це Житомирська, Чернігівська та Київська області. Високі показники смертності в ДТП в цих областях обумовлені насамперед великою кількістю транзитного транспорту, а також близькістю до північного кордону країни. Як відзначають в Асоціації безпеки дорожнього руху, додатковим фактором ризику в цих регіонах є те, що тамтешні дороги проходять через сільську місцевість і не мають огорожень. Це часто стає причиною наїздів на пішоходів, особливо в нічний час.

Найбільш безпечні дороги за всіма показниками в двох західноукраїнських областях: Волинській та Івано-Франківській. І хоча через Волинь проходять автомобільні коридори на Польщу та Білорусь, аварійність на тамтешніх трасах порівняно невисока. А Івано-Франківську рятує те, що вона займає одне з останніх місць в Україні по протяжності доріг державного значення. Що стосується столиці, то згідно зі статистикою ДАІ, рівень смертності на столичних дорогах чи не найнижчий. Дороги в Києві перевантажені, машини в основному рухаються з невеликою швидкістю, і це часто дозволяє уникнути важких наслідків при аваріях.

За 12 місяців 2011 року на території м. Києва зареєстровано 2171 дорожньо-транспортна пригода (на 12,3% менше, ніж за аналогічний період минулого року), в яких 180 (- 8,6%) осіб загинуло та 2483 (- 14, 3%) - отримали травми різного ступеня тяжкості. Зокрема, на вулицях столиці за участю дітей скоєно 236 ДТП, в результаті яких троє неповнолітніх загинули та 258 були травмовані. Більшість таких ДТП сталося через порушення водіями правил дорожнього руху. Так, з вини дітей скоєно лише 33 ДТП (на 32,7% менше, ніж за аналогічний період минулого року), в результаті яких 33 неповнолітніх отримали травми.

Основними причинами ДТП з вини водіїв у 2011-му році залишаються:

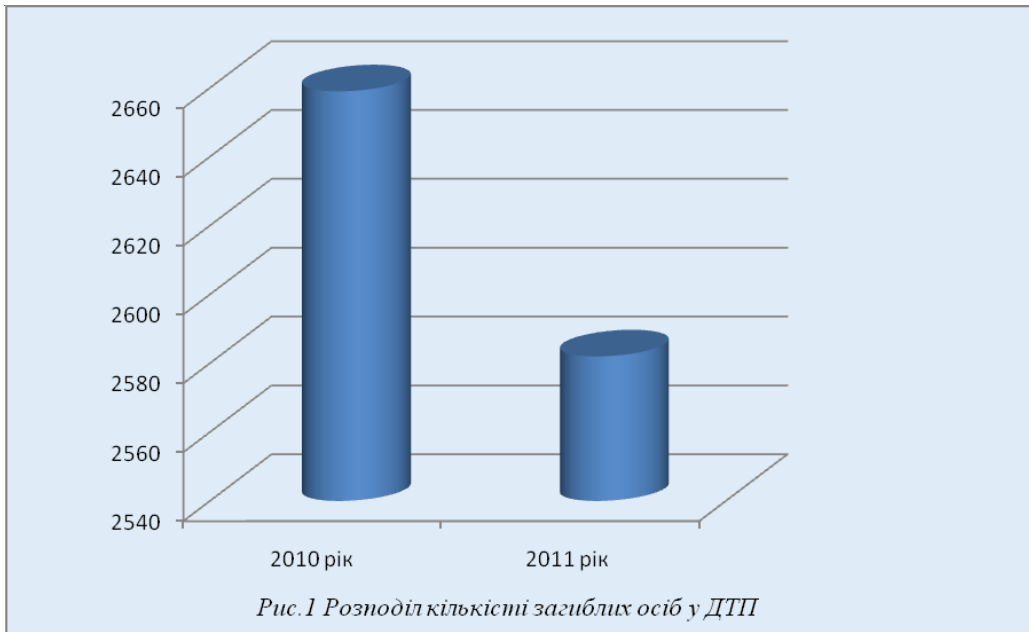
- Управління у нетверезому стані – 70 ДТП (на 84,2 % більше ніж за аналогічний період минулого року), в яких 4 особи загинуло та 93 (+ 93,8%) – отримали травми;
- Перевищення безпечної швидкості руху - 97 ДТП, в яких 7 осіб загинуло та 127 - травмовані;
- Порушення правил проїзду пішохідних переходів - 235 ДТП, в яких 15 осіб загинуло та 238 травмовано;
- Порушення правил маневрування - 508 ДТП, в яких 15 осіб загинуло та 602 - травмовані;
- Порушення правил проїзду перехресть - 158 ДТП, в яких 5 осіб загинуло та 212 - травмовані;
- Не дотримання дистанції - 126 ДТП, в яких 2 особи загинуло та 183 - травмовані.

У столиці за 12 місяців 2011 року за порушення Правил дорожнього руху пішоходами сталося 305 ДТП, в яких 42 особи загинули та 270 травмовано.

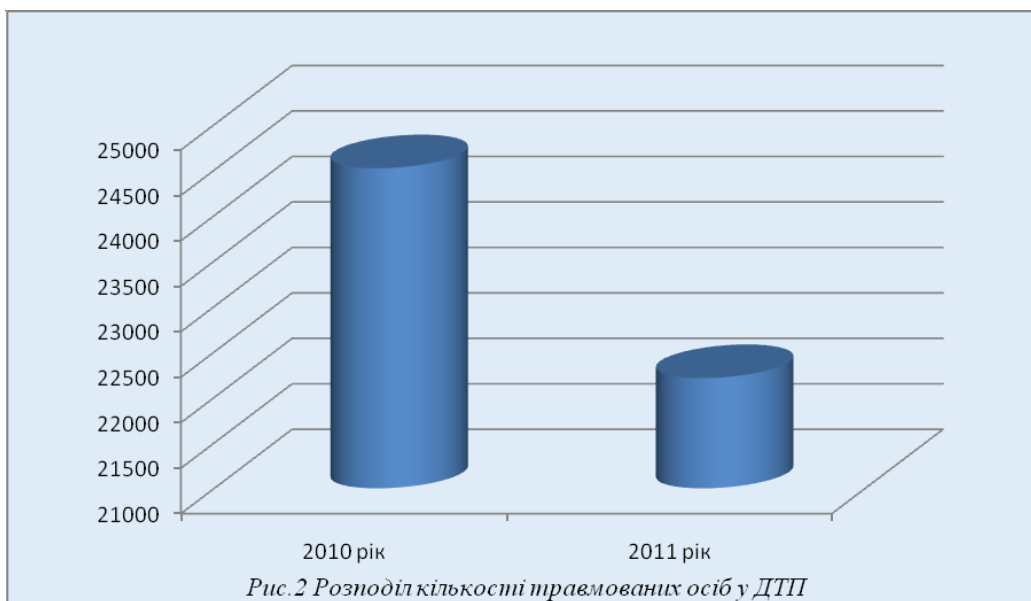
Отже, в Україні кількість ДТП з постраждалими у 2011 р. в порівнянні з аналогічним періодом 2010 р. зменшились приблизно на 9% - до 17 тис. 728 випадків.

В 2010 р. кількість ДТП з постраждалими в Україні склала 19 тис. 436 випадків. Управління Державтоінспекції констатує стабільну тенденцію зменшення кількості ДТП, у яких загинули чи потерпіли люди на дорогах України.

У результаті вжитих заходів за відповідний період в порівнянні з минулим роком кількість загиблих в Україні зменшилась на 2,9% (Рис.1).



Разом з тим, кількість травмованих в порівнянні з 2010 роком в Україні, значно зменшилась на 9,4% (Рис.2).



Отже, основними і головними причинами аварій залишаються не змінними:

- перевищення швидкості;
- виїзд на смугу зустрічного руху;
- недотримання безпечної дистанції;
- порушення правил проїзду перехресть;
- керування транспортними засобами у нетверезому стані.

Висновок. Отже, аналіз статистичних даних показав, що в 2011 році кількість дорожньо-транспортних пригод в Україні значно зменшилось, в порівнянні з попереднім 2010 роком. В результаті вжитих заходів за відповідний період у порівнянні з минулим роком ... на 2,9% зменшилася кількість загиблих (у 2010 р. - 2 тис. 659 осіб, в 2011 р. - 2 тис. 582 осіб) і на 9,4% травмованих осіб (у 2010 р. - 24 тис. 519 осіб, в 2011 р. - 22 тис. 212 осіб).

Література

1. Аналіз ДТП за 2011 рік ДАІ уМВС.
2. Статистичний щорічник України за 2006 рік. — К.: „Техніка”, 2006 — 600с.
3. Кульбако П.С., Гаранський О.В., Солодуха М.В., Михайленко В.В.: „Статистичний збірник Відділу нормативно-методичного забезпечення УДАІ ГУМВС України в м. Києві.”, 2007 р.
4. Редзюк А.М. Державна концепція підвищення безпеки дорожнього руху в Україні / А.М. Редзюк // Автошляховик України. — 2006. — № 1. — С. 2–11.

УДК 656.13

МОМЕНТ ВИНИКНЕННЯ НЕБЕЗПЕКИ ДЛЯ РУХУ НА ОСНОВІ ВИМОГ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Кандидат технічних наук Мельниченко О.І.,
Кішка С.П.

Проаналізовано існуючі підходи до вирішення питання про встановлення моменту виникнення небезпеки для руху. Обґрунтовано визначення моменту виникнення небезпеки на основі вимог Правил дорожнього руху.

The existing approaches to addressing the issue of the moment of danger to traffic. Proved definition of the moment of danger based on the requirements of traffic rules.

Актуальність. Під час експертного дослідження обставин дорожньо-транспортної пригоди (ДТП) потрібно встановити момент виникнення небезпеки для руху, оскільки саме він визначає початок механізму ДТП як предмета дослідження. Момент виникнення небезпеки (МВН) для руху виступає ключовим при експертному оцінюванні дій учасників ДТП стосовно їх відповідності вимогам Правил дорожнього руху України (ПДР), встановленні їх причинно-наслідкових зв'язків з фактом ДТП, дослідженні технічної причини ДТП тощо. Остаточні висновки експерта безпосередньо залежать від МВН, а тому його значущість важко переоцінити.

Основна частина. Встановлення моменту виникнення небезпеки характеризується значними труднощами, для вирішення яких на даний час так і не вироблено єдиних загальноприйнятих підходів. Різні тлумачення МВН призводять до різних і навіть протилежних висновків експертів та рішень судово-слідчих органів, що неприпустимо, оскільки це викликає недовіру до них.

Значущість МВН і неоднозначність його визначення зумовлюють постійну увагу до нього з боку як експертів, так і правоохоронних органів. Огляд та аналіз існуючих напрацювань з цього питання свідчить про те, що в основі розбіжностей лежить складний характер ДТП, котра є результатом як об'єктивних, так і суб'єктивних причин, що тісно взаємопов'язані. Так, з одного боку, механізм ДТП залежить від дій водія, рішення про які він приймає на основі своїх особистих, суб'єктивних якостей, з другого – він відбувається за об'єктивними законами взаємодії та руху матеріальних об'єктів, які від водія не залежать.

Можливість уникнути ДТП визначається як особистими якостями водія, так і дорожньою обстановкою, що склалася на даний момент. Якщо оцінювання особистих якостей водія виходить за межі компетенції авто-технічної експертизи, то дослідження на основі об'єктивних законів механіки механізму розвитку ДТП в умовах конкретної ситуації власне становить її предмет. Експерт досліджує не всі обставини справи, а тільки об'єктивні, незалежні від особистих якостей водія. При цьому останній розглядається лише як оператор, дії якого впливають на рух ТЗ, а суб'єктивне ставлення водія до своїх дій, зокрема питання про те, чому він застосував ті чи інші дії, експерт до уваги не приймає. У наслідок цього висновок експерта характеризує лише один бік явища – технічний, а тому в експертній практиці прийнято говорити власне про «технічну можливість».

Враховуючи набутий досвід, який свідчить, що чітке розмежування технічного та правового досліджень є не тільки важливою методологічною вимогою, а й запорукою уникнення можливих розбіжностей і неоднозначностей у справах про ДТП, видається логічним його поширення і на вироблення єдиних,