

ХМЕЛЬНИЦЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Гуманітарно-педагогічний факультет
Кафедра технологічної та професійної освіти і декоративного мистецтва



ЗАТВЕРДЖУЮ

Декан гуманітарно-педагогічного факультету
Людмила СТАНІСЛАВОВА

08 20 24

СІЛАБУС

Навчальна дисципліна **Експертиза дорожньо-транспортних пригод**

Рівень вищої освіти **Перший (бакалаврський)**

Загальна інформація

Позиція	Зміст інформації
Викладач	Корехов Артем Олександрович
Профайл викладача	http://tmtpn.khnu.km.ua/koryehov-artem-oleksandrovych/
E-mail викладача	Koriekhova@khmnu.edu.ua
Контактний телефон	заповнюється за домовленістю
Сторінка дисципліни в ІСУ	https://msn.khnu.km.ua/course/index.php?categoryid=434
Консультації	Очні: вівторок, 6-а пара, Б-202; вівторок, 7-а пара, Б-202; он-лайн: за необхідністю та попередньою домовленістю

Загальна характеристика дисципліни

Статус дисципліни	Форма навчання	Загальний обсяг		Кількість годин						Форма семестрового контролю	
				Аудиторні заняття					Самостійна робота (в т.ч. ІРС)	Залік	Іспит
		Кредити ЄКТС	Години	Разом	Лекції	Лабораторні роботи	Практичні заняття	Семінарські заняття			
В	Д	4	120	54	36		18		66	+	
	З	4	120	12	6		6		108	+	

Анотація навчальної дисципліни

Дисципліна «Експертиза дорожньо-транспортних пригод» є вибірковою дисципліною та спрямована на організацію і здійснення автотехнічної експертизи дорожньо-транспортних пригод (ДТП).

Дисципліна викладається для студентів денної форми навчання спеціальності професійна освіта. При викладанні дисципліни використовуються активні і творчі форми проведення занять, зокрема лекції, елементи комп'ютерного моделювання при проведенні практичних занять тощо.

Мета і завдання дисципліни

Мета дисципліни. Полягає у вивчення студентами основних положень із організації і здійснення автотехнічної експертизи дорожньо-транспортних пригод (ДТП), необхідних при здійсненні як судової експертизи, так і службового розслідування ДТП.

Завдання дисципліни. Навчальний матеріал дисципліни надає студентам системні знання, які дозволяють організувати і здійснювати експертизу ДТП із застосуванням методик експертних досліджень наїзду автомобілів на пішоходів, маневру автомобілів, зіткнення автомобілів та технічного стану автомобілів.

Очікувані результати навчання

Результати навчання. Студент, який успішно завершив вивчення дисципліни має: **демонструвати** знання, вміння та навички щодо ідентифікації небезпек ДТП; **застосовувати** аналіз і синтез при виборі напрямків при організації експертизи ДТП; **володіти** основами методиками виконання експертизи ДТП; **пояснювати** вплив ДТП на екологічні, економічні, фізичні наслідки; **аналізувати** умови виконання алгоритмів при проведенні експертизи ДТП; **характеризувати** основні групи, класи автомобільних ДТП.

Тематичний і календарний план вивчення дисципліни

№ тижня	Тема лекції*	Тема практичного заняття*	Самостійна робота студентів		
			Зміст	Год.	Література
1	2	3	4	5	6
1	Організація експертизи дорожньо-транспортних пригод.	Розрахунки основних параметрів руху автомобіля.	Опрацювання теоретичного матеріалу, підготовка до виконання практичної роботи №1	2	Літ.: О.: [1] с. 1-28; [2] с. 24-36. Д.: [1] с. 128-139
2	Здійснення експертизи дорожньо-транспортних пригод.		Опрацювання практичної роботи №1	4	Літ.: О.: [1] с. 1-28; [3] с. 16-19. Д.: [1] с. 77-79.
3	Розрахунки руху автомобіля.		Опрацювання теоретичного матеріалу з Т2, підготовка до виконання практичної роботи № 1	4	Літ.: О.: [2] с. 41-45. Д.: [2] с. 111-116.
4	Особливості наїзду автомобіля на пішохода.		Опрацювання практичної роботи №1	4	Літ.: О.: [2] с. 37-42. Д.: [2] с. 36-39; [1] с. 164-172.
5	Методика аналізу наїзду автомобіля на пішохода в умовах необмеженої і обмеженої видимості.		Опрацювання теоретичного матеріалу з Т3, підготовка практичної роботи № 2.	4	Літ.: О.: [2] с. 58-66; [3] с. 77-82. Д.: [1] с. 128-139; [2] с. 431-441

6	Методика аналізу наїзду автомобіля на пішохода, велосипедиста і мотоцикліста в умовах обмеженої оглядовості.	Дослідження наїзду автомобіля на пішохода в умовах необмеженої видимості і оглядовості	Опрацювання Практичної роботи №2	4	Літ.: О.: [2] с. 67-73; [3] с. 171-181. Д.: [2] с. 163-165.
7	Методика аналізу маневру автомобіля.		Опрацювання теоретичного матеріалу	2	Літ.: О.: [3] с. 77-86
8	Методика аналізу зіткнення автомобілів.		Опрацювання Практичної роботи №2	4	Літ.: О.: [2] с. 87-92; [3] с. 222-231
9	Експертне дослідження транспортних засобів.		Опрацювання теоретичного матеріалу	4	Літ.: О.: [2] с. 247-253; [3] с. 12-18. Д.: [1] с. 114-126.
10	Новітні технології дослідження обставин ДТП		Опрацювання Практичної роботи №3	4	Літ.: О.: [2] с. 247-253; [3] с. 12-18. Д.: [1] с. 114-126.
11	Пасивна безпека автомобіля.	Дослідження наїзду на пішохода при обмеженій оглядовості в режимі гальмування автомобіля	Опрацювання теоретичного матеріалу	2	Літ.: О.: [2] с. 247-253; [3] с. 12-18. Д.: [1] с. 114-126.
12	Активна безпека автомобіля.		Опрацювання Практичної роботи №3	4	Літ.: О.: [2] с. 247-253; [3] с. 12-18. Д.: [1] с. 114-126.
13	Стійкість руху та керованість автомобіля		Опрацювання теоретичного матеріалу	4	Літ.: О.: [2] с. 247-253; [3] с. 12-18. Д.: [1] с. 114-126.
14	Технічний стан транспортних засобів та їх обладнання.		Опрацювання Практичної роботи №4	4	Літ.: О.: [2] с. 247-253; [3] с. 12-18. Д.: [1] с. 114-126.

15	Швидкість руху, дистанція, інтервал, зустрічний роз'їзд, обгін.	Дослідження технічного стану транспортних засобів.	Опрацювання теоретичного матеріалу	4	Літ.: О.: [2] с. 247-253; [3] с. 12-18. Д.: [1] с. 114-126.
16	Обов'язки і права пішоходів, пасажирів.		Опрацювання Практичної роботи №4	4	Літ.: О.: [2] с. 247-253; [3] с. 12-18. Д.: [1] с. 114-126.
17	Обов'язки велосипедистів, погоничів тварин, осіб, що керують гужовим транспортним засобом.		Опрацювання теоретичного матеріалу	4	Літ.: О.: [2] с. 247-253; [3] с. 12-18. Д.: [1] с. 114-126.
18	Показники прохідності автомобіля та їх вплив на безпеку руху		Опрацювання теоретичного матеріалу	4	Літ.: О.: [1] с. 156-168; [3] с. 56-72. Д.: [1] с. 155-163.

Примітка. - Лекції проводяться через тиждень по дві години, а практичні заняття щотижня по чотири години.

Політика дисципліни

Організація освітнього процесу з дисципліни відповідає вимогам положень про організаційне і навчально-методичне забезпечення освітнього процесу та навчальному плану. Здобувач зобов'язаний відвідувати лекції і практичні заняття згідно з розкладом, не запізнюватися на заняття, домашні завдання виконувати відповідно до графіка. Пропущене практичне заняття здобувач зобов'язаний опрацювати самостійно у повному обсязі і відвітати перед викладачем не пізніше, ніж за тиждень до чергової атестації. До практичних занять здобувач має підготуватися за відповідною темою і проявляти активність. Набуті здобувачем знання з дисципліни або її окремих розділів у неформальній освіті зараховуються відповідно до Положення про порядок перезарахування результатів навчання у ХНУ (<https://khmnu.edu.ua/polozhennya-pro-organizacziyu-osvitnoi-diialnosti/>). При виконанні практичних робіт з дисципліни здобувач має дотримуватися політики доброчесності. У разі виявлення плагіату, згідно Положення про дотримання академічної доброчесності в Хмельницькому національному університеті (<https://khmnu.edu.ua/wp-content/uploads/normatyvni-dokumenty/ustanovchi/kodeks-akademichnoyi-dobrochesnosti-2020.pdf>), роботу буде повернено на доопрацювання та повторно проходження оцінювання.

Критерії оцінювання результатів навчання

Кожний вид роботи з дисципліни оцінюється за **чотирибальною** шкалою відповідно до Положення про контроль і оцінювання результатів навчання здобувачів вищої освіти у ХНУ. Семестрова підсумкова оцінка визначається як середньозважена з усіх видів навчальної роботи, виконаних і зданих **позитивно** з урахуванням коефіцієнта вагомості і встановлюється в автоматизованому режимі після внесення викладачем усіх

оцінок до електронного журналу. При оцінюванні знань студентів використовуються різні засоби контролю, зокрема: усне опитування; засвоєння теоретичного матеріалу з тем перевіряється тестовим контролем; якість виконання, набуття теоретичних знань і практичних навичок перевіряється шляхом розв'язання задач. Оцінка, яка виставляється за практичне заняття, складається з таких елементів: знання теоретичного матеріалу з теми; вміння студента обґрунтувати прийняті рішення та розв'язувати задачі; своєчасне виконання домашніх завдань з теми.

Структурування дисципліни за видами робіт і оцінювання результатів навчання студентів денної форми навчання у семестрі за ваговими коефіцієнтами

Аудиторна робота				Самостійна, індивідуальна робота				Семестровий контроль	
Практичні роботи №:				Тестовий контроль:				Підсумковий контрольний захід	
1	2	3	4	Т 1-5	Т 5-10	Т 11-15	Т 16-18	залік	
ВК*:				0,6				0,4	–

Умовні позначення: Т – тема дисципліни; ВК – ваговий коефіцієнт, ІЗ – індивідуальне завдання.

Структурування дисципліни за видами робіт і оцінювання результатів навчання студентів заочної форми навчання у семестрі за ваговими коефіцієнтами

Аудиторна робота				Самостійна, індивідуальна робота				Семестровий контроль	
Практичні роботи №:				Тестовий контроль:				Підсумковий контрольний захід	
1	2	3	4	Т 1-5	Т 5-10	Т 11-15	Т 16-18	залік	
ВК*:				0,5				0,5	–

Умовні позначення: Т – тема дисципліни; ВК – ваговий коефіцієнт, ІЗ – індивідуальне завдання.

Оцінювання тестових завдань

Тематичний тест для кожного студента складається з двадцяти тестових завдань, кожне з яких оцінюється одним балом. Максимальна сума балів, яку може набрати студент, складає 20.

Оцінювання здійснюється за **чотирибальною** шкалою.

Відповідність набраних балів за тестове завдання оцінці, що виставляється студенту:

Сума балів за тестові завдання	1–11	12–15	16–17	18–20
Оцінка за 4-бальною шкалою	2	3	4	5

На тестування відводиться 20 хвилин. Правильні відповіді студент записує у талоні відповідей. Студент може також пройти тестування і в он-лайн режимі у модульному середовищі для навчання MOODLE.

При отриманні негативної оцінки тест слід перездати до терміну наступного контролю.

Підсумкова семестрова оцінка за інституційною шкалою і шкалою ЄКТС встановлюється в автоматизованому режимі після внесення викладачем усіх оцінок до

електронного журналу. Співвідношення інституційної шкали оцінювання і шкали оцінювання ЄКТС наведені у таблиці.

Співвідношення інституційної шкали оцінювання і шкали оцінювання ЄКТС

Оцінка ЄКТС	Інституційна інтервальна шкала балів	Інституційна оцінка, критерії оцінювання		
A	4,75–5,00	5	Зараховано	Відмінно – глибоке і повне опанування навчального матеріалу і виявлення відповідних умінь та навичок
B	4,25–4,74	4		Добре – повне знання навчального матеріалу з кількома незначними помилками
C	3,75–4,24	4		Добре – в загальному правильна відповідь з двома-трьома суттєвими помилками
D	3,25–3,74	3		Задовільно – неповне опанування програмного матеріалу, але достатнє для практичної діяльності за професією
E	3,00–3,24	3		Задовільно – неповне опанування програмного матеріалу, що задовольняє мінімальні критерії оцінювання
FX	2,00–2,99	2	Незараховано	Незадовільно – безсистемність одержаних знань і неможливість продовжити навчання без додаткових знань з дисципліни
F	0,00–1,99	2		Незадовільно – необхідна серйозна подальша робота і повторне вивчення дисципліни

Питання для підсумкового контролю з дисципліни

1) 11 квітня 2012 року, рухаючись зі швидкістю 55 км/год, на автодорозі Київ-Чоп, водій на автомобілі КАМАЗ-5320, скоїв наїзд на автомобіль Фольксваген, який перебував на проїжджій частині в статичному стані. Автопоїзд КАМАЗ технічно справний, завантаження - 7 тонн. Покриття дороги бетонне, рівне, сухе, профіль дороги горизонтальний; наїзд стався в темний час доби, поза населеним пунктом. При огляді місця події зафіксовано слід юза довжиною 25 метрів. Видимість 45,6 м. Швидкість руху автопоїзда 55 км/год.

2) 12 січня 2012 року, в м. Хмельницький, автомобілем Фольксваген-Пассат було скоєно наїзд на пішохода, що рухався по проїзній частині дороги по діагоналі зліва направо по ходу руху автомобіля. Автомобіль Фольксваген-Пассат технічно справний, завантаження - водій і пасажир. Покриття дороги асфальтобетонне, рівне, мокре. Профіль дороги горизонтальний. Видимість 89,2 м. Швидкість руху автомобілів Фольксваген-Пассат 70-80 км/год. Швидкість руху пішохода склала 20 м за 9,5 с.

3) 22 вересня 2012 року, при русі по шосе Хмельницький – Вінниця скоєно зіткнення за участю автомобіля Опель-Омега і ЗАЗ-1102 під управлінням водія Дражина Ф.Ф., що рухався у зустрічному напрямку. Автомобіль Опель-Омега технічно справний, повністю завантажений. Покриття дороги асфальтобетонне, вологе. Профіль дороги горизонтальний. Швидкість руху автомобіля Опель-Омега склала 20 м. за 1,25 с. Швидкість руху ЗАЗ-1102 становила 20 м/с.

4) 20 вересня 2012 року, в м. Староконстянтинів на вул. Миру автомобілем ГАЗ-3307, при русі в напрямку вул. Перемоги, був здійснений наїзд на пішохода 64 років, який переходив проїзну частину швидким кроком поза пішохідним переходом. Автомобіль ГАЗ-3307 технічно справний, повністю завантажений. Покриття дороги асфальтобетонне, сухе. Профіль дороги горизонтальний. Наїзд на

пішохода стався коли він знаходився на відстані 2,5 м. від правого відносно руху автомобіля бордюрного каменю. Швидкість руху автомобіля ГАЗ-3307 - 35 км/год.

5) 24 червня 2012 року, в с. Червона Зірка Хмельницького району автомобілем БМВ-324, при русі в напрямку автодороги Хмельницький-Вінниця, було скоєно наїзд на пішохода, що вийшов на смугу зустрічного руху даного автомобіля з правого по ходу руху узбіччя. Автомобіль БМВ-324 технічно справний, не завантажений. Покриття дороги асфальтобетонне, рівне, сухе. Профіль дороги горизонтальний. Наїзд стався на початку гальмування. Довжина слідів гальмування (юзу) 27,3 м. Відстань, на якому знаходився автомобіль з моменту виникнення небезпеки для руху - 212 м.

6) 21 квітня 1999 року, в м. Городок автомобілем Форд-Скорпіо був скоєний наїзд на пішохода, що рухався справа наліво по ходу руху автомобіля. Автомобіль Форд-Скорпіо технічно справний, повністю завантажений. Покриття дороги асфальтобетонне, рівне, сухе. Профіль дороги горизонтальний. Наїзд скоєно передньою частиною автомобіля в процесі гальмування. До наїзду в загальмованому стані автомобіль подолав 12,5 метрів. Довжина гальмівного шляху до задньої осі коліс автомобіля, зафіксованого на місці ДТП, дорівнює 21,9 м. Швидкість пішохода 6,1 метра за 2 секунди. З моменту виникнення небезпеки до моменту наїзду пішохід подолав 6,1 м.

7) 21 квітня 2012 року близько 15 години, в м. Вінниця, автомобілем Мазда-626 було скоєно наїзд на пішохода, що рухався зліва направо відносно ходу руху автомобіля. Автомобіль Мазда-626 технічно справний, завантаження - повне. Покриття дороги асфальтобетонне, рівне, сухе. Профіль дороги горизонтальний. З моменту виникнення небезпеки до наїзду пішохід подолав 2,2 м. Відстань, на якій знаходився транспортний засіб від місця наїзду (лінії руху пішохода) в момент виникнення небезпеки, 32,5 м. Швидкість руху ТЗ за показаннями водія - 45 км/год, за показаннями свідків - 55 км/год.

8) 2 березня 1999 року, на 383 км автодороги Київ - Чоп при русі в сторону м. Києва автомобілем Мазда-626 було скоєно зіткнення з автомобілем Форд-Фієста, який перебував в статичному положенні на правій смугі по ходу руху автомобіля Мазда-626, впритул до правого краю проїзної частини. Автомобіль Мазда-626 технічно справний, завантаження - 2 дорослих людини, дитина та багаж. Покриття дороги асфальтобетонне, рівне, сухе. Профіль дороги горизонтальний. Видимість автомобіля Форд-Фієста при знаходженні на правій смугі руху по ходу руху автомобіля Мазда-626 з увімкненими габаритними вогнями, 98,6 м. Швидкість руху автомобіля Мазда - 90 км/год.

9) 29 квітня 2012 року близько 23 години 40 хвилин, в м. Умань автомобілем Мерседес-Бенц-250 було скоєно наїзд на пішоходів, які рухалися в попутном напрямку по ходу руху автомобіля. Автомобіль Мерседес-Бенц-250 технічно справний, завантаження - дві людини. Покриття дороги асфальтобетонне, сухе. Профіль дороги горизонтальний. Видимість 29 м. На схемі до протоколу огляду місця дорожньо-транспортної пригоди зафіксовані сліди юза автомобіля 19,4 м.

10) 20 серпня 2012 року, сталося зіткнення автомобіля ВАЗ-21063 з автомобілем Форд-Сієрра, що рухався в напрямку м. Хмельницького і виїхав на смугу зустрічного руху (смугу руху автомобіля ВАЗ-21063) Автомобіль Форд-Сієрра технічно справний, повністю завантажений. Автомобіль ВАЗ-21063 технічно справний, повністю завантажений. Покриття дороги асфальтобетонне, рівне, сухе. Профіль дороги горизонтальний. Відстань між транспортними

засобами в момент виявлення автомобіля Форд-Сієрра на смузі зустрічного руху - 25 м. Швидкість руху автомобіля Форд-Сієрра - 40 км/год. Швидкість руху автомобіля ВАЗ-21063 - 70 км/год.

11) 1 листопада 2012 року, на автодорозі Хмельницький-Староконстантинів автомобілем Ауді-100 було скоєно зіткнення з трактором МТЗ-80 з причепом під керуванням тракториста Іванова А.К., який рухався в попутному напрямку по ходу руху автомобіля. Автомобіль АУДІ-100 технічно справний, повністю завантажений. Покриття дороги асфальтобетонне, мокре. Узбіччя асфальтоване. Профіль дороги горизонтальний. Видимість - 20 м. Швидкість руху трактора - 40 км/год. Швидкість руху автомобіля АУДІ-100 - 75 км/год.

12) 28 травня 1999 приблизно о 17 годині в світлий час доби при русі по дорозі Хмельницький-Вінниця автомобіль Форд-Сієрра з метою обгону легкового автомобіля виїжджає на смугу зустрічного руху, де відбулось зіткнення з автомобілем Мерседес-Бенц, що рухався у зустрічному напрямку відносно руху автомобіля Форд-Сієрра. Автомобіль Форд-Сієрра технічно справний, не завантажений. Автомобіль Мерседес-Бенц технічно справний, не завантажений. Покриття дороги асфальтобетонне, рівне, сухе. Профіль дороги має ухил в 30 ‰. Відстань між транспортними засобами в момент виїзду на смугу зустрічного руху автомобіля Форд-Сієрра - 300 м. Швидкість руху автомобіля Форд-Сієрра - 70-80 км/год. Швидкість руху автомобіля Мерседес-Бенц - 60 км/год.

13) 15 липня 2012 року близько 7 години ранку, при русі по шосе Ярмоленці-Городок в сторону м. Городок поблизу с. Пільний Олексинець, автомобілем ГАЗ-24 було скоєно наїзд на пішохода Володимирова Н.В., яка несподівано вийшла на проїзну частину зліва на право по ходу руху автомобіля. Автомобіль ГАЗ-24 технічно справний, завантаження - повне. Покриття дороги асфальтобетонне, рівне, без вибоїн, мокре. Профіль дороги горизонтальний. Швидкість руху автомобіля - 60 км/год. З моменту виникнення небезпеки для руху пішохід знаходилася в русі 5 секунд. Швидкість руху пішохода - 6,6 км/год. У загальмованому стані автомобіль подолав 5,7 м до наїзду. Слід гальмування - 13 м.

14) 26 лютого 2012 року в 20 годин, водій на автомобілі МАЗ-53366, рухаючись по об'їзному шосе в районі Гречани м. Хмельницького в напрямку заводу Катіон, скоїв наїзд на пішохода, який знаходився на проїзній частині. Автомобіль МАЗ технічно справний, не завантажений. Покриття дороги асфальтобетонне, рівне, мокре з наносом бруду. Профіль дороги горизонтальний. Після наїзду до повної зупинки автомобіль подолав 2 м. Довжина слідів гальмування - 55,3 м.

15) 26 листопада 2012 року в 19 годин, на вул. Фруктовій в м. Житомир автомобілем Мерседес-Бенц було скоєно зіткнення з автомобілем Фольксваген, що рухався прямо в зустрічному напрямку. Автомобіль Мерседес-Бенц технічно справний, не завантажений. Автомобіль Фольксваген технічно справний, не завантажений. Покриття дороги асфальтобетонне, рівне, мокре. Профіль дороги горизонтальний. На місці дорожньо-транспортної пригоди зафіксований гальмівний слід до задніх коліс автомобіля Форд-Сієрра довжиною 14 метрів. Швидкість Мерседеса – 50 км/год. Момент виникнення небезпеки для руху водієві автомобіля Фольксваген виникає з моменту коли він помітив автомобіль Мерседес за 1 - 1,5 секунди до зіткнення.

16) 14 липня 1999 приблизно о 22 годині, в м. Києві на вул. Богдана Хмельницького автомобілем ГАЗ-3110 був здійснений виїзд на пішохода

Лаптенкова В.К., який перетинав проїзну частину зліва направо по ходу руху автомобіля. Автомобіль ГАЗ-3110 технічно справний, завантаження - один водій. Покриття дороги – мостова, рівна, мокра. Профіль дороги горизонтальний. Час руху пішохода від місця виходу на проїзну частину до місця наїзду 2,2 с. Швидкість руху автомобіля ГАЗ-3110 - автомобіль долає відрізок в 20 метрів за 1,2 с. Швидкість руху пішохода - 7 км/год.

17) 20 травня 2012 року близько 12 годин, в Запоріжжі автомобілем АУДІ-100 було скоєно наїзд на пішоходів - двох дівчаток, які рухалися зліва направо по ходу руху автомобіля на червоне світло. Легковий автомобіль АУДІ-100 технічно справний, завантаження - водій. Покриття дороги асфальтобетонне, рівне, сухе, без ям і вибоїн. Профіль дороги горизонтальний. Швидкість руху автомобіля 55 км/год. Наїзд здійснений передньою частиною автомобіля в кінці гальмування. До наїзду в загальмованому стані (юзом) автомобіль подолав 13,6 метрів. З моменту виникнення небезпеки до наїзду пішоходи подолали 5м. Швидкість пішоходів - 10,4 км/год.

18) 11 вересня 2012 року близько 20 години в с. Іванівка відбулося зіткнення мотоцикла з автомобілем Фольксваген. Автомобіль Фольксваген технічно справний, не завантажений. Мотоцикл технічно справний, завантаження - водій і пасажир. Покриття дороги асфальтобетонне, рівне, сухе. Профіль дороги має ухил 3° (автомобіль Фольксваген рухався на підйом). Відстань між транспортними засобами в момент виїзду автомобіля Фольксваген на смугу зустрічного руху – 69 м. Швидкість руху автомобіля Фольксваген – 50 км/год; швидкість руху мотоцикла ММВЗ-311212 - 59 км/год.

19) 12 січня 2012 року близько 10:00, водій на автомобілі Опель скоїв наїзд на пішохода, що рухався зліва направо по ходу руху автомобіля. Автомобіль Опель-Вектра технічно справний, завантаження - водій. Покриття дороги асфальтобетонне, рівне, покрите льодом. Профіль дороги горизонтальний. Швидкість руху автомобіля Опель-Вектра 40 км/год. Швидкість руху пішохода 3,9 км/год. З моменту виникнення небезпеки до наїзду пішохід подолав 1,45 м.

20) 15 квітня 2012 року, рухаючись зі швидкістю 65 км/год, на автодорозі Київ-Харків, водій на автомобілі МАЗ, скоїв наїзд на пішохода, що знаходився на проїзній частині в статичному положенні. Автомобіль МАЗ технічно справний, завантаження - 100%. Покриття дороги асфальтобетонне, рівне, мокре, шорстке, профіль дороги горизонтальний. Наїзд стався в темний час доби, в населеному пункті. Видимість - 25,8 м.

21) 22 лютого 2012 року, в м. Донецьк, автомобілем Фольксваген-Пасат був скоєний наїзд на пішохода, що рухався по проїзній частині дороги по діагоналі зліва направо по ходу руху автомобіля. Автомобіль Фольксваген-Пасат технічно справний, завантаження - водій і три пасажирів. Покриття дороги асфальтобетонне, рівне, сухе. Профіль дороги має ухил в 4° . Швидкість руху автомобіля Фольксваген-Пасат – 60 км/ч. Швидкість руху пішохода становила 5 км/год.

22) 20 вересня 2012 року, скоєно зіткнення з участю автомобілів ВАЗ-2106 і ВАЗ-2101, що рухались в зустрічному напрямку. Автомобіль ВАЗ-2106 технічно справний, завантаження - водій і два пасажирів. Покриття дороги – асфальтобетонне, сухе. Профіль дороги горизонтальний. Швидкість руху автомобіля ВАЗ-2106 склала 40 м. за 1,75 с. Швидкість руху ВАЗ-2101 склала 20 м/с. Автомобіль ВАЗ-2101 технічно справний, завантаження - водій.

23) 22 жовтня 2012 року, в м. Дніпропетровську автомобілем ГАЗ-24, був здійснений наїзд на пішохода, який переходив проїзну частину поза пішохідним переходом. Автомобіль ГАЗ технічно справний, не завантажений. Покриття дороги - асфальтобетонне, мокре. Профіль дороги горизонтальний. Пішохід подолав відстань 5,5 м. від правого бордюрного каменю до місця наїзду. Швидкість руху автомобіля ГАЗ 63 км/год; швидкість руху пішохода - 4,9 км/год.

24) 4 червня 2012 року, о 3.30 в м. Дунаєвці автомобілем БМВ-324, був скоєний наїзд на нетверезого пішохода, який повільно ішов по смузї руху автомобіля у попутному напрямі автомобіля. Автомобіль БМВ-324 технічно справний, завантаження - 5 чоловік. Дальність видимості при увімкненому ближньому світлі фар – 35 м. Покриття дороги асфальтобетонне, рівне, сухе. Профіль дороги має ухил (спуск в напрямку руху автомобіля) 10%. Наїзд стався на початку гальмування. Довжина слідів гальмування (юзу) 47,3 м.

Рекомендована література

Основна

1. ДСТУ 3649:2010 Колісні транспортні засоби. Вимоги щодо безпечності технічного стану та методи контролювання. – На заміну ДСТУ 3649-97; чинний від 2010-12-28. – К.: Держспоживстандарт України, 2011. – 28 с.

2. Туренко А. Н., Клименко В. И., Сараев А. В. Автотехнічна експертиза: Навчальний посібник. – Харків: ХНАДУ, 2007. – 156 с.

3. Туренко А.М. Автотехнічна експертиза. Дослідження обставин ДТП. Підручник для вищих навчальних закладів. – Х.: ХНАДУ, 2012. – 320 с.

Додаткова

1. Технічне обслуговування і ремонт автомобілів: Технологія: Підручник./ Лудченко О.А. – К.: Вища шк., 2008. – 527 ст.

2. Будова й експлуатація автомобілів. Підручник. / Кислик В.Ф., Лушик В.В. К.; Видавництво «Либідь», 2009. – 400 ст.

Інформаційні ресурси

1 Модульне середовище для навчання. Режим доступу : <https://msn.khnu.km.ua>.

2 Електронна бібліотека університету .

Режим доступу : http://lib.khnu.km.ua/asp/php_f/plage_lib.php.

3 Репозитарій ХНУ. Режим доступу : <http://elar.khnu.km.ua/jspui/?locale=uk>