

Ретельно дослідивши Експертизу ХНДІСЕ ім. Бокаріуса № 23203 від 11.12.2017 р. в частині визначення можливості зупинити автомобіль Лексус з моменту вмикання жовтого сигналу світлофора (за умови необмеженої видимості основного світлофора, яка у реалі обмежена приблизно 35 метрами від стоп-лінії) залежно від швидкості руху (арк. 21-22 експертизи), Захист підсудної О. Зайцевої прийшов до розпачу від кількості методичних помилок експертів, які призвели до принципово хибного висновку експертизи стосовно її винності.

У формулі на арк. 22 експертизи у знаменнику вказаний коефіцієнт 26 який по суті є подвоєним переводом швидкості у метрах за секунду у кілометри за годину та має бути $2*3,6*3,6 = 25,92$, розбіжність не дуже велика, приблизно 15 сантиметрів на відстані 40 метрів, але принципово, що розрахунок зупиночного шляху для однієї й тієї ж швидкості у метрах за секунду та у кілометрах за годину по формулам шкільної фізики має давати однаковий результат.

Для визначення відстані від місця вмикання жовтого сигналу світлофора до стоп-лінії має бути застосована відстань, на яку заїхав автомобіль Лексус на перехрестя у момент зіткнення, яка має визначатись по одному й тому ж елементу автомобіля, що очевидно. Є не менш очевидним, якщо перетин стоп-лінії визначається по передньому бамперу автомобіля, то й кінцеве положення виїзду на перехрестя має визначатись по передньому бамперу автомобіля Лексус у той час як місце зіткнення приходить на середину автомобіля Лексус у місці, де Фольксваген Туарег безпосередньо штовхнув Лексус (відбиток переднього номеру Фольксвагену Туарег на дверцятах водія автомобіля Лексус).

У експертизі не визначено конкретне місце зіткнення та його відстань від стоп-лінії в напрямку руху автомобіля Лексус. На арк. 19 визначена "максимальна відстань, на якій розташована дорожня розмітка 1.12 "стоп-лінія" від місця зіткнення транспортних засобів становить 25,7 метрів" (ймовірно виходячи з припущення, що зіткнення відбулося на рівні дальньої межі пров. Мечникова, що не відповідає запису камери відеоспостереження). Одночасно на арк. 21 визначена суперечлива "максимальна відстань, на якій розташована дорожня розмітка 1.12 "стоп-лінія" від місця зіткнення транспортних засобів становить 21,27 метрів" (ймовірно за суб'єктивними "відчуттями" водія О. Зайцевої під час відтворення визначеною на арк. 5 експертизи постулюванням "відстань від осі передніх коліс автомобіля до рівня далекого краю пересічного пров. Мечнікова була 4,43 метри").

Викликає подив, що експертами не було застосовано об'єктивний доказ - подряпина на асфальті після втрати автомобілем Фольксваген Туарег переднього правого колеса у результаті зіткнення, яка починається на відстані 4,3 метри до дальнього краю пров. Мечникова (відповідно до схеми ДТП).

Нескладними геометричними побудовами Захисник визначає відстань від стоп-лінії до переднього бамперу автомобіля Лексус 23,5 метрів (відстані виїзду на перехрестя) на підставі подряпини на асфальті, та висловлює подив, чому це не зробили експерти, у той час як об'єктивне визначення відстані було без складнощів зроблено Захисником, який не є фахівцем з експертними знаннями.

Принциповою помилкою експертів, яка має суттєве значення для розгляду справи, є хибне визначення можливості зупинки автомобіля Лексус на стоп-лінії у випадку, якщо б він рухався з дозволеною швидкістю 60 км/год.

Принциповою методологічною помилкою експертів є одночасне визначення зупиночного шляху на швидкості 60 км/год на арк. 22 експертизи 55,5 метрів та одночасне визначення відстані від стоп-лінії до місця вмикання жовтого сигналу світлофору на швидкості 70 км/год на арк. 21 експертизи 57,23 метри.

Є безсумнівно очевидним, що автомобіль Лексус не може одночасно рухатись із двома різними швидкостями 60 та 70 км/год, а визначення можливості зупинитись на стоп-лінії визначається саме порівнянням відстані при русі автомобіля з постійною швидкістю та відстані при русі із гальмуванням із тієї ж самої швидкості.

Є безсумнівно очевидним, що при русі на швидкості 60 км/год, швидкість перед увімкненням жовтого сигналу світлофора, для якої розраховується рух із постійною швидкістю до місця зіткнення, та швидкість після увімкнення жовтого сигналу світлофора, для якої розраховується зупиночний шлях, мають бути однаковими 60 км/год та швидкість не може сама собою миттєво зменшитись на 10 км/год, оскільки для зменшення швидкості на 10 км/год потрібно не менше 0,8 секунди робочого або 0,4 секунди екстреного гальмування.

Якщо Суд прийме хибний висновок експертів щодо можливості зупинки автомобіля Лексус на стоп-лінії з моменту увімкнення жовтого сигналу світлофора на дозволений швидкості 60 км/год в якості підстави обвинувального вироку підсудній О. Зайцевій, Суд у мотивувальній частині вироку має пояснити куди миттєво зникає 10 км/год швидкості Лексусу у момент увімкнення жовтого сигналу світлофора та як це пояснюється законами шкільної фізики (продовжуючи аналогію, дослідити можливість миттєвої зупинки на будь-якій швидкості руху).

Відповідно до методу дослідження, має бути визначена відстань від стоп-лінії до місця увімкнення жовтого сигналу світлофора зворотнім розрахунком від місця зіткнення, а потім визначається зупиночний відстані від місця увімкнення жовтого сигналу світлофору. Якщо зупиночний шлях менше відстані від стоп-лінії, то зупинка перед стоп-лінією можлива, інакше технічно неможлива.

Захисник повторює розрахунки за формулами визначеними на арк. 21-22 експертизи для швидкості руху Лексусу 60 та 70 км/год, результати розрахунків викладені у Таблиці 1 та легко можуть бути перевірені за допомогою калькулятора.

Таблиця 1: Дублювання розрахунку експертів ХНДІСЕ

Швидкість, км/год	60	70
Уповільнення, м/сек ²	3,45	3,45
Швидкість, м/сек	16,7	19,4
Відстань жовтого від зіткнення, м	69,0	80,5
Відстань жовтого від стоп-лінії, м	47,7	59,2
Зупинний шлях, м	55,7	72,8
Виїзд за стоп-лінію, м	7,9	13,6

Як вбачається з Таблиці 1, на швидкості 70 км/год виїзд за стоп-лінію складає 13,6 метрів, а на швидкості 60 км/год виїзд за стоп-лінію складає 7,9 метрів (зупиночні шляхи більші, аніж відстані від стоп-лінії у момент увімкнення жовтого сигналу для водія О. Зайцевої), а тому зупинка на стоп-лінії із робочим гальмуванням 3,45 м/сек²

однаково технічно неможлива як на дозволеній швидкості 60 км/год, так на швидкості з перевищенням 70 км/год.

У наслідок хибного розрахунку, проаналізованого раніше по тексту, експертами зроблено похідний хибний висновок на арк. 22 експертизи "... у даній дорожній ситуації водій автомобіля Lexus RX-350 Зайцева О.О. мала технічну можливість зупинити керований нею автомобіль Lexus RX-350 до місця розташування дорожньої розмітки 1.12 "стоп-лінія" за умови руху з максимально допустимою швидкістю руху у населеному пункті 60 км/год. Іншими словами технічна можливість попередження виникнення даної ДТП для водія автомобіля Lexus RX-350 Зайцевої О.О. визначалося шляхом вибору швидкості в межах дозволеної швидкості руху в населених пунктах ..."

Наведений у Таблиці 1 розрахунок має бути досліджений Судом самостійно за допомогою калькулятора по формулам, визначеним на арк. 21 та 22 експертизи, та Суд у мотивувальній частині вироку має дати оцінку, що методичні помилки у експертизі щодо визначення можливості зупинки на стоп-лінії з моменту увімкнення жовтого сигналу світлофора призвели до хибного висновку експертизи на арк. 23 щодо "... шляхом виконання нею вимог п.п. 8.7.3 "г" та "е", 8.10, 8.11 та 12.4 Правил дорожнього руху України, для чого в неї не було перешкод технічного характеру. ... в даній дорожньо-транспортній ситуації її дії не відповідали п.п. 8.7.3 "г" та "е", 8.10, 8.11 та 12.4 Правил дорожнього руху України, та знаходилися, з технічної точки зору, в причинному зв'язку з виникненням даної ДТП".

Продовжуючи дослідження можливості зупинки автомобіля Лексус на стоп-лінії з моменту увімкнення жовтого сигналу світлофору, Захистник самостійно розраховує необхідне значення уповільнення залежно від швидкості, виклавши результати розрахунку у Таблиці 2 (у розрахунку Захисник застосовує час реагування водія на перешкоду 1 секунда та відстань від стоп-лінії до переднього бамперу Лексусу у момент зіткнення 23,5 метри)

Таблиця 2: Розрахунок необхідного уповільнення залежно швидкості автомобіля Лексус для зупинки на стоп-лінії

Швидкість, км/год	30	40	50	60	65	70	80	90	105	120	135
Необхідне уповільнення, м/сек ²	13,00	5,40	4,80	4,81	4,91	5,03	5,33	5,68	6,25	6,85	7,46
Перевищення робочого уповільнення у рази	3,8	1,6	1,4	1,4	1,4	1,5	1,5	1,6	1,8	2,0	2,2
Відстань жовтого від зіткнення, м	34,5	46,0	57,5	69,0	74,8	80,5	92,0	103,5	120,8	138,0	155,3
Відстань жовтого від стоп-лінії, м	11,0	22,5	34,0	45,5	51,3	57,0	68,5	80,0	97,3	114,5	131,8
Зупинний шлях, м	11,0	22,5	34,0	45,5	51,3	57,0	68,5	80,0	97,2	114,5	131,8
Виїзд за стоп-лінію, м	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Аналізуючи результат розрахунку у Таблиці 2, Захисник вбачає, що для зупинки автомобіля Лексус на стоп-лінії з моменту увімкнення жовтого сигналу світлофору на швидкості 50-60-70-80-90 км/год потрібно значно більше уповільнення 4,80-4,81-5,03-5,33-5,68 м/сек², яке в 1,4-1,6 разів більше, ніж робоче уповільнення 3,45 м/сек², яке застосовують експерти у своїх розрахунках при визначенні можливості зупинки на стоп-лінії.

Продовжуючи аналіз можливості зупинити автомобіль Лексус на стоп-лінії з моменту увімкнення жовтого сигналу світлофору, Захистник розраховує місце зупинки з екстремим гальмуванням 6,9 м/сек² залежно від швидкості, виклавши результати розрахунку у Таблиці 3

Таблиця 3: Екстрене гальмування 6,9 м/сек²

Швидкість, км/год	30	40	50	60	65	70	80	90	105	120	135
Виїзд за стоп-лінію, м	2,4	-2,4	-6,1	-8,7	-9,6	-10,2	-10,5	-9,7	-6,4	-0,7	7,7

Аналізуючи результат розрахунку у Таблиці 3, Захисник вбачає, що зупинка автомобіля Лексус на стоп-лінії з моменту увімкнення жовтого сигналу світлофору з екстреним гальмуванням 6,9 м/сек² є можливою на швидкостях від **40 до 120 км/год**, при швидкості меншій 40 км/год та більшій 120 км/год зупинення на стоп-лінії є технічно неможливим.

Продовжуючи аналіз можливості зупинити автомобіль Лексус на стоп-лінії з моменту увімкнення жовтого сигналу світлофору, Захисник розраховує місце зупинки з робочим гальмуванням 3,45 та 3,75 м/сек² залежно від швидкості, виклавши результати розрахунку у Таблицях 4 та 5.

Таблиця 4: Робоче гальмування ХНДІСЕ 3,45 м/сек²

Швидкість, км/год	30	40	50	60	65	70	80	90	105	120	135
Виїзд за стоп-лінію, м	7,4	6,5	7,8	11,4	14,1	17,2	25,3	35,6	55,2	79,9	109,6

Таблиця 5: Робоче гальмування ДНДІСЕ 3,75 м/сек²

Швидкість, км/год	30	40	50	60	65	70	80	90	105	120	135
Виїзд за стоп-лінію, м	6,6	5,1	5,6	8,2	10,3	12,9	19,6	28,3	45,3	67,0	93,3

Аналізуючи результат розрахунку у Таблицях 4 та 5, Захисник вбачає, що зупинка автомобіля Лексус на стоп-лінії з моменту увімкнення жовтого сигналу світлофору з робочим гальмуванням 3,45 та 3,75 м/сек² є технічно неможливою для будь-якої швидкості руху. Захисник звертає увагу Суду, з робочим гальмуванням 3,45 м/сек² на швидкості 70 км/год автомобіль Лексус зупиняється вже на перетині проїзних частин більше ніж 17 метрів за стоп-лінією, а на дозволеній швидкості 60 км/год зупиняється більше ніж 11 метрів за стоп-лінією, проїхавши дві довжини свого корпусу за стоп-лінію, що є безсумнівними ознаками технічної неможливості зупинки на стоп-лінії.

Безсумнівна технічна неможливість зупинити автомобіль Лексус на стоп-лінії з робочим гальмуванням 3,45 м/сек² з дозволеної швидкості 60 км/год дозволяє водію О. Зайцевій скористатись своїм правом спеціального п. 8.11 ПДР Водіям, які в разі ввімкнення жовтого сигналу ... не можуть зупинити транспортний засіб у місці, передбаченому пунктом 8.10 цих Правил, не вдаючись до екстреного гальмування, дозволяється рухатися далі за умови забезпечення безпеки дорожнього руху, при цьому безпека дорожнього руху забезпечується обов'язком водія Г. Дронова залишатись нерухомим на свій червоний+жовтий сигнал світлофора (жовтий для водія О. Зайцевої) за п. 8.7.3.Є ПДР та забезпечується обов'язком дати дорогу транспортним засобам, що завершують рух через перехрестя на зелений сигнал світлофора для водія Г.Дронова (червоний для водія О. Зайцевої) за п. 16.5 ПДР, зупинившись у місці, визначеному п. 16.3 ПДР.

Наслідком доводів попереднього абзацу спростовується висновок експертизи щодо порушення водієм О. Зайцевою п.п. 8.10 та 8.11 Правил дорожнього руху України, оскільки водій О. Зайцева отримує право скористатись дозволом рухатися далі за п. 8.11 ПДР при технічній неможливості зупинитись на стоп-лінії з робочим гальмуванням за п. 8.10 із урахуванням обмеження п. 12.9.Г ПДР Водієві забороняється: різко гальмувати (крім випадків, коли без цього неможливо запобігти дорожньо-транспортній пригоді) та за умови забезпечення безпеки руху (відсутність ознаки за-

побігти дорожньо-транспортній пригоді) за обов'язком водія Г. Дронова по п.п. 8.7.3.Є, 16.5 та 16.3 ПДР, який він не виконав, що й стало причиною зіткнення. Ця обставина має бути досліджена Судом у мотивувальній частині вироку.

Оскільки спеціальний п. 8.11 ПДР дозволяє рух за стоп-лінією та подальше завершення проїзду через перехрестя тільки за умови забезпечення безпеки дорожнього руху та без обмеження на сигнали світлофору, тому спростовується висновок експертизи про порушення водієм О. Зайцевою п.п. 8.7.3 "г" та "е" Правил дорожнього руху України. Ця обставина має бути досліджена Судом у мотивувальній частині вироку.

Технічна неможливість зупинки автомобіля Лексус на стоп-лінії із робочим гальмування на дозволеній швидкості 60 км/год з моменту увімкнення жовтого сигналу світлофору спростовує висновок експертизи про наявність причинно-наслідкового зв'язку між незначним перевищенням швидкості 65-70-73 км/год та зіткненням, що спростовує висновок експертизи що порушення водієм О. Зайцевою п. 12.4 Правил дорожнього руху України стало причиною зіткнення та не незначне перевищення швидкості може бути підставою для кримінальної відповідальності. Ця обставина також має бути досліджена Судом у мотивувальній частині вироку.

Поза уваги експертизи також залишилось екстрене гальмування автомобіля Лексус безпосередньо перед зіткненням, яке визначає належне виконання водієм О. Зайцевою обов'язку п. 12.3 ПДР щодо вжиття заходів по уникненню зіткнення, та ще більше зменшує відстань від стоп-лінії до місця увімкнення жовтого сигналу світлофору. Ця обставина також має бути досліджена Судом у мотивувальній частині вироку.

Оскільки Експертиза ХНДІСЕ ім. Бокаріуса № 23203 від 11.12.2017 р. має суттєві помилки, які призвели до невірних по своїй суті висновків щодо винності підсудної О. Зайцевої стосовно усіх інкримінованих їй Обвинуваченням порушень пунктів 8.7.3 "г" та "е", 8.10, 8.11 та 12.4 Правил дорожнього руху України, тому Суд має самостійно дослідити обґрунтування порушень ПДР, інкримінованих підсудній О. Зайцевій, та у мотивувальній частині вироку надати правову оцінку експертизі № 23203 від 11.12.2017 р. і самостійно зробити відповідний висновок щодо доведеності вини у водійських діях та/або водійській бездіяльності водія О. Зайцевої, які могли бути причиною зіткнення та подальших трагічних наслідків для пішоходів, загинувших на тротуарі.