

КЛОПОТАННЯ
про Додатковий огляд місця ДТП

Як вбачається з Висновків автотехнічної експертизи № 20033/20034/20035 від 01.11.2017 р. та Висновків автотехнічної експертизи № 23293 від 11.12.2017 р., **експерти прийшли до висновку, що місце зіткнення об'єктивно, експертними методами, встановити неможливо.**

Захисник Мельниченко Є.О. **вважає такий висновок хибним, оскільки вбачає можливість об'єктивно встановити цю обставину по відеозапису** камери Тріолану на перехресті з провулком Мечникова.

На щастя, на перехресті вул. Сумської та пров. Мечникова **залишилась незмінною по положенню відеокамера Тріолану CAM92**, яка транслює зображення у реальному часі за Інтернет посиланням <https://triolanlive.com.ua/ru/web-kamery/>, та яка **дозволяє зіставити розміщення автомобіля Фольксваген Туарег та Лексус під час ДТП шляхом накладення зображень під час ДТП на зображення, отримані під час відтворення (огляду) місця подій.**

Незмінність положення відеокамери Тріолану CAM92 визначається порівнянням відеозображення від час ДТП та відеозображення у реальному часі, яке транслюється у Інтернеті, які на думку Захисника **повністю співпадають** (Додаток 1).

Незмінне положення відеокамери, зображення якої транслюється у реальному часі, **дозволяє встановити тестові автомобілі у положення, яке відповідає розкадруванню відеозапису зіткнення** Лексусу та Фольксвагену Туарег, залишиться тільки рулеткою виміряти відстані та об'єктивно встановити точку зіткнення.

З іншого боку п. 2 Висновку експертизи 20033/20034/20035 від 01.11.2017 р. визначено **"Встановити експертним шляхом з відеозапису "... розташування місця зіткнення автомобілів ... з розмірними характеристиками відносно меж проїзної частини або інших стаціонарних об'єктів експертним шляхом не представляється можливим з причин, які вказані у дослідницькій частині експертизи"**.

Захисник вбачає, що у експертизі № 23293 від 11.12.2017 р. із вихідних показів підозрюваної Зайцевої О.О. **безпідставно встановлено** **"... В момент зіткнення відстань від правого переднього колеса та правого заднього автомобіля Lexus RX-350 до правого краю проїзної частини пл. Конституції була 4,79 м і 5,14 м відповідно, а відстань від осі передніх коліс автомобіля до рівня далекого краю пересічного пров. Мечникова була 4,43 м ... - із Постанови"** (арк. 5 експертизи), наслідком чого було **зроблено одночасні суперечливі висновки експертизи** щодо

- **"Відповідно до показань водія Зайцевої О.О.: Згідно схеми до протоколу огляду місця ДТП дорожня розмітка "стоп-лінія" по напрямку руху автомобіля Lexus RX-350 розташована на відстані 17 м від ближнього краю проїзної частини пров. Мечникова. Ширина проїзної частини пров. Мечникова становить 8,7 метрів. В момент зіткнення автомобіль Lexus RX-350 розташовувався таким чином, що відстань від його правого переднього колеса до дальньої межі проїзної частини становила 4,43 м. Виходячи з вищенаведеного максимальна відстань, на**

якій розташована дорожня розмітка 1.12 "стоп-лінія" від місця зіткнення транспортних засобів становить 21,27 м ($17+8,7-4,43=21,27$ м)" (арк. 21 експертизи) та

- "Виходячи з вищенаведеного максимальна відстань, на якій розташована дорожня розмітка 1.12 "стоп-лінія" від місця зіткнення транспортних засобів становить 25,7 м ($17+8,7=25,7$ м)" (арк. 19 експертизи).

Як вбачається із Обвинувального висновку, звинувачення підсудної Олени Зайцевої щодо перетину своєї стоп-лінії на забороняючий рух червоний сигнал світлофора базується на голослівних припущеннях, не підтверджених доказами, а перетин стоп-лінії та подальший рух на жовтий сигнал передбачений та дозволяється п.8.11 ПДД, то встановлення експертними методами сигналу світлофора, на який Лексус перетнув свою стоп-лінію - є вирішальним для встановлення або спростування винності підсудної Олени Зайцевої в цій частині обвинувачення.

Якщо відстань, яку проїхав Лексус за проміжок часу червоного сигналу світлофора 1,14 секунди із встановленою у суді середньою швидкістю, менша за відстань між переднім бампером Лексусу у момент зіткнення та стоп-лінією - червоний сигнал світлофора увімкнувся вже після перетину Лексусом своєї стоп-лінії, тобто Лексус перетнув свою стоп-лінію на дозволений п.8.11 ПДД, який дозволяє рух далі, жовтий сигнал світлофора.

Саме невизначеність відстані 25,7 м та 21,27 м дає суперечливий розрахунковий висновок про сигнал світлофора у момент перетину Лексусом стоп-лінії, при більшій відстані 25,7 м Лексус перетнув стоп-лінію на жовтий, а при меншій відстані 21,27 м - на червоний сигнал світлофора, а тому місце зіткнення має бути визначене об'єктивно експертним шляхом.

Викликає подив Захисника також суперечність між першою та другою експертизою.

Перша експертиза встановила, що достовірно експертними методами встановити місце зіткнення автомобілів неможливо.

Друга експертиза, ймовірно на підставі відчуттів водія Зайцевої О.О., з точністю до сантиметрів взяла без перевірки на достовірність положення автомобіля Лексус у момент зіткнення із Постанови слідчого як безсумнівні.

Викликає подив метод розрахунку місця зіткнення на підставі положення переднього правого колеса, оскільки із пошкоджень автомобіля Лексус вбачається, що початок слідів зіткнення прийшлося на задню частину переднього лівого крила та на середині дверцят водія Лексусу є відбиток переднього номеру автомобіля Фольксваген Туарег, що ніяк не відповідає правому передньому колесу Лексусу, тобто визначення "максимальна відстань, на якій розташована "стоп-лінія" від місця зіткнення транспортних засобів" за формулою $17+8,7-4,43=21,27$ м" виконано помилково.

Ще більший розпач у Захисника викликає обставина відсутності аналізу суперечності одночасного визначення "максимальної відстані, на якій розташована "стоп-лінія" від місця зіткнення транспортних засобів" 21,27 м та 25,7 м.

Захисник наполягає, що точне визначення відстані від переднього бамперу автомобіля Лексус у момент зіткнення до стоп-лінії є вирішальною підтвердження

або спростування обвинувачення в частині "проїзду підсудною Оленою Зайцевою своєї стоп-лінії на забороняючий червоний сигнал світлофору", оскільки експертизою достовірно встановлено, що зіткнення відбулося через 1,14 секунди після вмикання забороняючого рух ЧЕРВОГО сигналу світлофору (рух на ЖОВТИЙ сигнал світлофору є умовно дозволеним п.8.11 ПДР), що дозволяє експертним шляхом розрахувати відстань від стоп-лінії, на якій знаходився автомобіль Лексус у момент увімкнення забороняючого рух ЧЕРВОНОГО сигналу світлофора на підставі встановлених у суді швидкостей Лексусу:

- об'єктивна приладова швидкість 65 км/год, яку бачила свідок Ковалева М.В. на спідометрі Лексусу, яка не заперечувалась та не спростована стороною обвинувачення;
- швидкість 70 км/год по відчуттям підсудної Олени Зайцевої;
- швидкість 73 км/год за відчуттями свідка Пятеліна, тротуарного зацінювача швидкості Лексусу на відтворенні;
- швидкість 92 км/год за відчуттями свідка Пятеліна, тротуарного зацінювача швидкості Лексусу на відтворенні, який вважає у наслідок оптичної ілюзії "для поперечного руху Лексусу кутова швидкість, на яку реагує око людини, зростає пропорційно квадрату косинуса кута зору за рахунок, в тому числі зменшення відстані спостереження", а тому, на думку Захисника швидкість 92 км/год не підлягає застосуванню.

Розраховавши відстань, яку проїхав Лексус за 1,14 секунди червоного сигналу світлофора:

- на швидкості 65 км/год 20,6 метра;
- на швидкості 70 км/год 22,2 метра;
- на швидкості 73 км/год 23,1 метра;
- із гальмуванням Лексусу перед зіткненням, яке має бути визначеним Автотехнічною експертизою,

Захисник вбачає, що вона менша ніж "... S1 - максимальна відстань, на якій розташована дорожня розмітка 1.12 "стоп-лінія" від місця зіткнення транспортних засобів відносно напрямку руху автомобіля Lexus RX-350 - 25,7 м" (арк. 20 експертизи), тобто Лексус проїхав свою стоп-линію на кінець умовно дозволяючого рух за п.8.11 ПДР ЖОВТОГО сигналу, а у момент увімкнення забороняючого рух ЧЕРВОНОГО сигналу світлофора Лексус знаходився вже ЗА своєю стоп-лінією за ознаками п.8.10 ПДР.

Захисник застосовує ч.ч. 2 та 4 ст. 17 КПК України "Презумпція невинуватості та забезпечення доведеності вини: Ніхто не зобов'язаний доводити свою невинуватість у вчиненні кримінального правопорушення і має бути виправданим, якщо сторона обвинувачення не доведе винуватість особи поза розумним сумнівом. ... Усі сумніви щодо доведеності вини особи тлумачаться на користь такої особи" та наполягає на застосуванні у розрахунках найменшої швидкості із встановлених у судовому засіданні за ознакою тлумачення усіх сумнівів та суперечностей на користь підсудної, тобто відстань, яку проїхав Лексус по перехрестю за 1,14 секунди червоного сигналу світлофора на швидкості 65 км/год складає 20,6 метра, що менше, ніж встановлена експертизою відстань 22,27 м та 26,7 м (із доданням одного метру відстані від перед-

нього бамперу Лексусу до точки зіткнення), що й визначає, що Лексус перетнув свою стоп-линію на кінець ЖОВТОГО за дозволом п.8.11 ПДР та вже знаходився ЗА стоп-лінією на 2,21 або 6,1 метр (залежно від тлумачення експертизи) у момент увімкнення забороняючого рух ЧЕРВОГО сигналу світлофора.

Наведеним раніше по тексту доводами спростовується обвинувачення підсудної Олени Зайцевої у перетині своєї стоп-лінії за на забороняючий рух ЧЕРВОНИЙ сигнал світлофору, а перетин стоп-лінії за п.8.11 ПДР на ЖОВТИЙ сигнал світлофору є для неї умовно дозволеним.

За таких обставин, коли відстань від переднього бамперу Лексусу (від місця зіткнення) до стоп-лінії є вирішальною для визначення винності або невинуватості підсудної Олени Зайцевої в частині обвинувачення "рух на червоний сигнал світлофора", Захисник наполягає на визначенні положення Лексусу у момент зіткнення об'єктивними експертними методами за визначеними раніше по тексту застосуванням відеокамери Тріолану на перехресті пров. Мечникова, а тому наполягає, що відмова у встановленні положення автомобіля Лексус у момент зіткнення об'єктивними експертними методами призведе до ухвалення необґрунтованого вироку тільки на підставі припущень Сторони обвинувачення за ознаками ч. 3 ст. 373 КПК України "Види вироків: Обвинувальний вирок не може ґрунтуватися на припущеннях і ухвалюється лише за умови доведення у ході судового розгляду винуватості особи у вчиненні кримінального правопорушення", що буде підставою для скасування вироку у Апеляційній інстанції за ознакою недоведеності вини підсудної Олени Зайцевої.

Захистник зазначає, що існує ще один спосіб об'єктивного достовірного визначення місця зіткнення автомобілів експертним шляхом, а саме на підставі аналізу подряпин на асфальті, оскільки під час зіткнення було відірвано праве переднє колесо Фольксвагену Туарегу (надалі, під час руху після зіткнення, залишав подряпини на асфальті нижній важіль правої передньої підвіски). Подряпини на асфальті є об'єктивними доказами, а тому Захисник висловлює свій подив, чому експертами не було зроблено встановлення місця зіткнення на підставі подряпин на асфальті.

Є очевидним, що початок зчісу (подряпини) на асфальті визначає втрату Фольксвагеном Туарег свого правого переднього колеса на відстані 4,3 метри від дальнього бордюру провулку Мечникова та 3,2 метри від правого бордюру вулиці Сумської у напрямку руху автомобіля Лексус.

Врахувавши, що втрата правого переднього колеса відбулась через деякий час після зіткнення, що передавши частину своєї швидкості Лексусу, Фольксваген Туарег продовжував рухатись у напрямку провулку Мечникова, що одночасно й автомобіль Лексус передав частину своєї швидкості, потягнувши Фольксваген Туарег у напрямку вулиці Сумської, врахувавши геометричні розміри автомобілів, Захисник припускає, що місце зіткнення знаходиться на відстані 3,7 метри від дальнього бордюру провулку Мечникова та 3,3 метри від правого бордюру вулиці Сумської у напрямку руху автомобіля Лексус.

Захисник визнає, що він визначив місце зіткнення з деякою похибкою, врахувавши рух автомобілів між зіткненням та втратою колеса на підставі своїх припущень, але похибка на декілька десятків сантиметрів є несуттєвою для визначення відстаней у десятки метрів. Похибка може бути визначена експертами врахуванням руху обох автомобілів безпосередньо під час зіткнення.

На підставі матеріалів справи та своїх припущень Захисник відтворив місце зіткнення (Додаток 2). Ця схема Захисника в якості Доводу захисту підтягає перевірки при Додатковому огляді місця подій за першим методом шляхом відмітки на асфальті габариту (кутів) автомобілів та місця зіткнення із подальшим порівнянням відеозображення відміток із розкадруванням руху автомобілів під час ДТП по відеозапису камери Тріолану з провулку Мечнікова та відповідним коригуванням відстаней.

Збіг результатів обох незалежних методів й визначить достовірність визначення місця зіткнення із перерахуванням на середину переднього бамперу Лексусу для встановлення відстані до стоп-лінії.

Оскільки сигнал світлофору, на який Лексус під керування Олени Зайцевої перетнув свою стоп-лінію, не зафіксований ані відеокамерами, ані відореєстраторами, ані свідками, тому момент перетину Лексусом стоп-лінії має бути встановлений розрахунково непрямым методом через відстань між стоп-лінією і місцем зіткнення по передньому бамперу Лексусу та середньою швидкістю Лексусу на перехресті.

ДРУГИМ ПИТАННЯМ, яке виноситься на Додатковий огляд місця подій - є встановлення відстані початку видимості основного світлофора для водія Олени Зайцевої із середнього ряду.

Є безсумнівно очевидним, що водій має реагувати тільки на сигнали світлофора, який він бачить за ознакою п.12.3 ПДР "У разі виникнення ... перешкоди, яку водій об'єктивно спроможний виявити, він повинен негайно вжити заходів для ... зупинки транспортного засобу ..." застосовуючи Аналогію закону "виникнення перешкоди, яку водій об'єктивно спроможний виявити" - це видимість забороняючого рух сигналу світлофору.

Тобто водій має реагувати на сигнал світлофору "який водій об'єктивно спроможний виявити" з моменту, коли йому стає відомо про сигнал світлофору.

Вірне й обернене твердження, що водій не може та не зобов'язаний реагувати на сигнал світлофора, який об'єктивно не спроможний виявити, якщо світлофор закритий рогом вулиці або іншими перешкодами.

Захистник аналізує видимість основного світлофора (Додаток 3) та додаткового світлофора (Додаток 4) для водія Олени Зайцевої для визначення моменту, коли світлофори стають остаточно видимими за рогом вулиці, рекламними щитами, деревами та освітлюваними стовпами.

Захистник визначає, що основний світлофор праворуч перед провулком Мечнікова із середнього ряду стає видимим приблизно за 60 метрів до місця зіткнення та приблизно за 35 метрів від стоп-лінії.

Захистник визначає, що додатковий світлофор ліворуч на початку вулиці Сумської за перехрестям із середнього ряду стає видимим приблизно за 90 метрів до місця зіткнення та приблизно за 65 метрів від стоп-лінії.

Загальновідомо, що зупинка із первісної швидкості 60 км/год = 16,7 м/сек із робочим гальмуванням 4,15 м/сек² потребує 5 секунд (з урахуванням реакції водія 1 секунда) та 50 метрів відстані.

Зупинка із первісної швидкості **60 км/год із екстреним** (максимальним) **гальмуванням** 8,3 м/сек² **потребує 3 секунди** (з урахуванням реакції водія 1 секунда) та **33,3 метра** відстані.

Але екстрене гальмування допускається тільки для запобігання можливої аварії за положенням п.12.9.Г ПДР "Водієві забороняється: ... різко гальмувати (крім випадків, коли без цього неможливо запобігти дорожньо-транспортній пригоді)", тобто при нормальному русі автотранспорту, включаючи проїзд перехрестя, застосування екстреного гальмування заборонено п.12.9.Г ПДР.

Порівнюючи приблизну видимість основного світлофору для водія Олени Зайцевої, встановлену Захисником приблизно 35 метрів до стоп-лінії, із розрахунковими зупиночними шляхами, Захисник вбачає, що

- зупинитись за 2 метри перед стоп-лінією можливо тільки застосуванням водієм Оленою Зайцевою екстреного гальмування, яке б призвело до невідворотного зіткнення із червоним автомобілем, який рухався у середньому ряду безпосередньо позаду Лексусу;
- при застосуванні робочого гальмування водій Олена Зайцева могла б зупинити свій Лексус на відстані 15 метрів за своєю стоп-лінією вже тільки на перехресті, що надає їй право скористатись дозволом п.8.11 ПДР проїхати свою стоп-лінію на жовтий сигнал світлофору та рухатись далі по перехрестю.

Захисник аналізує ситуацію, що має робити водій, який під'їжджає до перехрестя у напрямку руху Лексусу, а на світлофорі, якого він ще не бачить, вже увімкнено забороняючий рух червоний сигнал та позаду рухаються ще автомобілі. Водій приблизно за 35 метрів до стоп-лінії бачить забороняючий рух червоний сигнал світлофору з огляду на вимогу п.8.10 ПДР "У разі подання світлофором (крім реверсивного) ... сигналу, що забороняє рух, водії повинні зупинитися перед дорожньою розміткою 1.12 (стоп-лінія) ..."

Що має робити водій на свій безсумнівно забороняючий червоний сигнал світлофору, на який не розповсюджується п.8.11 ПДР, яким скористалася водій Олена Зайцева на свій жовтий ?

Екстрено гальмувати, щоб виконати п.8.10 ПДР із порушенням п.12.9.Г ПДР "Водієві забороняється: ... різко гальмувати (крім випадків, коли без цього неможливо запобігти дорожньо-транспортній пригоді)" умисно створюючи умови для дорожньо-транспортної пригоди - зіткнення із автомобілем, який рухається безпосередньо позаду та водій якого також ще не бачить світлофор і сподівається за п.1.4 ПДР, що водієм передуючого автомобіля не буде несподівано застосовано екстрене гальмування у порушення п.12.9.Г ПДР ?

Чи умисно порушувати п.8.10 ПДР, проїжджати стоп-линію на забороняючий червоний сигнал світлофору, виїжджати на перехрестя та зупинятись вже на перехресті перед перетином проїзних частин ?

Подовжуючи досліджену аналогію, коли водій бачить на світлофорі червоний сигнал, що мала робити підсудна Олена Зайцева, коли приблизно за 35 метрів до своєї стоп-лінії побачила на світлофорі жовтий сигнал світлофора:

- екстрено гальмувати, щоб виконати п.8.10 ПДР із порушенням п.12.9.Г ПДР "Водієві забороняється: ... різко гальмувати (крім випадків, коли без цього немо-

жливо запобігти дорожньо-транспортній пригоді)" умисно створюючи умови для дорожньо-транспортної пригоди - зіткнення із червоним автомобілем, який рухався безпосередньо позаду та водій якого також не ще бачив світлофор і сподівається за п.1.4 ПДР, що водієм передуючого автомобіля не буде несподівано застосовано екстрене гальмування у порушення п.12.9.Г ПДР ?

- умисно порушувати п.8.10 ПДР, проїжджати стоп-лінію на жовтий сигнал світлофору, виїжджати на перехрестя та зупинитись вже на перехресті перед петином проїзних частин ?
- або скористатись своїм правом 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", перетнути свою стоп-лінію, визначену п.8.10 ПДР, та рухатись далі незалежно від сигналу світлофора ?

Можливе заперечення, що окрім основного світлофору праворуч перед провулком Мечникова існує ще й додатковий (дублюючий) світлофор ліворуч на вулиці Сумській за перехрестям, спростовується обмеженням п.7.22 Державного стандарту ДСТУ № 4092-2002 "Світлофори дорожні. Загальні технічні вимоги, правила застосовування та вимоги безпеки: Транспортні світлофори треба розміщувати відповідно до таких варіантів, перевагу у використуванні яких для різних типів і виконань світлофорів зазначено у таблиці 10:

- перед перехрестям (регульованим пішохідним переходом):
 - а) праворуч від проїзної частини;
 - б) над проїзною частиною;
 - в) ліворуч від проїзної частини на розділовій смузі, напрямовому островці чи островці безпеки;
 - г) ліворуч від проїзної частини. (Варіант можна застосовувати на дорогах з одностороннім рухом транспортних засобів. За двостороннього руху варіант можна застосовувати за наявності не більше трьох смуг зустрічного руху, до того ж світлофори треба розташовувати на консольних опорах (за однієї зустрічної смуги можна встановлювати світлофор на стояку));
- на території перехрестя:
 - д) ліворуч на розділовій смузі, напрямовому островці чи островці безпеки;
 - е) праворуч на розділовій смузі, напрямовому островці чи островці безпеки;
- за перехрестям (регульованим пішохідним переходом):
 - ж) на розділовій смузі, напрямовому островці чи островці безпеки;
 - з) ліворуч від проїзної частини;
 - і) праворуч від проїзної частини.

Варіанти ж, з, і можна застосовувати лише у випадках, якщо відстань між стоп-лінією та світлофором не перевищує 25 м.",

приміткою до якого визначено "Варіанти ж, з, і можна застосовувати лише у випадках, якщо відстань між стоп-лінією та світлофором не перевищує 25 м", у той час як відстань між стоп-лінією та дальньою межею проїзної частини провулку Мечникова вже більше обмеження ДСТУ у 25 метрів, а саме 17+8,7=25,7 метрів, а додатковий світлофор ліворуч на вулиці Сумській знаходиться ще далі.

Наслідком доводів попереднього абзацу є висновок Захисника, що Додатковий світлофор ліворуч на вулиці Сумській за перехрестям не відповідає вимогам п.7.22 Державного стандарту ДСТУ № 4092-2002 "Світлофори дорожні. Загальні технічні вимоги, правила застосовування та вимоги безпеки", у наслідок чого не є належним світлофорним об'єктом за своїм місцеположенням, не може підміняти Основний світлофор праворуч перед провулком Мечнікова та не створює для водіїв, включаючи підсудну Олену Зайцеву, правових наслідків.

На жаль, обмеження видимості Основного світлофору у напрямку руху Лексусу підсудної Олени Зайцевої та недійсність Додаткового світлофора для регулювання руху за п.7.22 Державного стандарту ДСТУ № 4092-2002, як вбачається із Висновків автотехнічної експертизи № 23293 від 11.12.2017 р., залишилось поза уваги експертів, що призвело до невірної по суті висновку експертизи, що підсудна Олена Зайцева нібито не мала права скористатись своїм правом рухатись далі на жовтий сигнал світлофору за п.8.11 ПДР, що робить Висновок автотехнічної експертизи № 23293 від 11.12.2017 р. не обґрунтованим та нікчемним в цій частині для доказу вини підсудної.

Захисник наполягає, що встановлення відстані обмеженої видимості Основного світлофора від стоп-лінії у напрямку у напрямку руху Лексусу є конче необхідним для встановлення права підсудної Олени Зайцевої скористатись дозволом рухатись далі на жовтий сигнал світлофора за п.8.11 ПДР, що визначає який сигнал, жовтий або червоний є для неї забороняючим за п.8.11 ПДР у контексті визначення Обвинуваченням ознак її вини, ця обставина має бути покладена у обґрунтування виroku.

ТРЕТІМ ПИТАННЯМ, яке виноситься на Додатковий огляд місця подій - є встановлення відстані початку видимості Додаткового світлофору для Свідка (пасажира Лексусу) Ковалевої М.В. із середнього ряду руху.

У попередньому розділі Клопотання мотивовано зроблено висновок Захисника, що Додатковий світлофор ліворуч на вулиці Сумській за перехрестям не відповідає вимогам п.7.22 Державного стандарту ДСТУ № 4092-2002 "Світлофори дорожні. Загальні технічні вимоги, правила застосовування та вимоги безпеки", у наслідок чого не є належним світлофорним об'єктом за своїм місцеположенням, не може підміняти Основний світлофор праворуч перед провулком Мечнікова та не створює для водіїв, включаючи підсудну Олену Зайцеву, правових наслідків.

Також у попередньому розділі Клопотання Захистник визначає, що Додатковий світлофор ліворуч на початку вулиці Сумської за перехрестям із середнього ряду стає видимим приблизно за 90 метрів до місця зіткнення та приблизно за 65 метрів стоп-лінії.

Свідок Ковалева М.В. пояснила, що вона бачила МИГОТЛИВИЙ ЗЕЛЕНИЙ сигнал світлофору, ймовірно невірно вказавши момент часу та місце на дорозі. Оскільки Свідок Ковальова М.В. не є водієм, вона ймовірно заплуталась у термінах та поняттях ПДР, які їй не знайомі та не мають для неї сексу.

На думку Захисника, Свідок Ковальова М.В. могла бачити МИГОТИВИЙ ЗЕЛЕНИЙ сигнал тільки на Додатковому світлофорі, який стає видимим раніше по відстані, оскільки на момент початку видимості Основного світлофору на ньому бу-

ла середина ЖОВТОГО сигналу. Подробиці стосовно цієї обставини можуть бути встановлені Додатковим допитом Свідку Ковальової М.В., яка бере участь у судовому засіданні в якості спостерігача.

Захисник вважає, що покази Свідка Ковальової М.В., що вона бачила МИГОТЛИВИЙ ЗЕЛЕНИЙ сигнал світлофору ймовірно на момент почату видимості Додаткового світлофора, визначає як відстань, так й проміжок часу, що надає можливість на підставі об'єктивних відомостей достовірно експертним шляхом розрахувати середню швидкість руху Лексусу у останні секунди перед зіткненням.

Тобто розрахункова середня швидкість Лексусу, достовірно встановлена експертним шляхом, підтвердить або спростує встановлені у суді

- приладову швидкість 65 км/год, яку бачила Свідок Ковальова М.В. на спідометрі Лексусу;
- швидкість "за відчуттями" 70 км/год, про яку повідомила підсудна Олена Зайцева на слідчій дії Відтворення;
- швидкість "за відчуттями" 73 км/год, про яку повідомив свідок Пятелін на слідчій дії Відтворення при своєму порівнянні швидкості тестових заїздів із відчуттями, як йому запам'ятався рух Лексусу перед зіткненням;
- швидкість "за відчуттями" 92 км/год, про яку повідомив свідок Пятелін на слідчій дії Відтворення, ймовірно яка йому примарилась на підставі оптичної ілюзії нібито прискорення автомобіля при його поперечному русі за рахунок зменшення відстані спостереження.

Також середня швидкість Лексусу у останні секунди руху дозволить експертним шляхом розрахувати параметри гальмування Лексусу безпосередньо перед зіткненням, про яке заявила у суді підсудна Олена Зайцева, та розрахувати середню швидкість з урахуванням останнього гальмування Лексусу між стоп-лінією і місцем зіткнення, що у свою чергу визначить сигнал світлофора при перетині Лексусом своєї стоп-лінії.

Ще одними питанням стосовно Додаткового світлофору ліворуч на початку вулиці Сумської за перехрестям є встановлення на скільки розпізнається жовтий сигнал цього світлофору у вечірній час на фоні яскраво освітленого будинку також жовтого кольору, оскільки на денній панорамі навіть червоний сигнал світлофора на початок його видимості (Додаток 4) розрізняється погано.

Керуючись **ст.ст. XXX та XXX** КПК України і наведеними доводами,

ПРОШУ

призначити Додатковий огляд місця подій для встановлення обставин:

1. Встановити місце зіткнення автомобілів Фольксваген Туарег та Лексус шляхом відтворення їх положення за допомогою відеокамери Тріолану на перехресті пров. Мечнікова (достатньо визначити геометричні вісі автомобілів при наявності поздовжнього змазу зображення).
2. Встановити відстань від стоп-лінії до Додаткового світлофору ліворуч на вулиці Сумській за перехрестям для визначення його валідності за ДСТУ.

3. Встановити відстань від стоп-лінії до місця, коли остаточно стає видимим із середнього ряду руху Лексусу Основний світлофор праворуч перед пров. Мечнікова, який раніше закритий рогом вулиці, рекламними щитами, деревами та стовпами освітлення.

4. Встановити відстань від стоп-лінії до місця, коли остаточно стає видимим із середнього ряду руху Лексусу Додатковий світлофор ліворуч на вулиці Сумській за перехрестям, який раніше закритий рогом вулиці, рекламними щитами, деревами та стовпами освітлення.

5. Встановити, на скільки впевнено у вечірній час вбачається на максимальній відстані жовтий колір Додаткового світлофору ліворуч на вулиці Сумській за перехрестям на фоні яскраво освітленого будинку також жовтого кольору.

Додатки:

1. Скріншоти, які визначають незмінність положення відеокамери Тріолану САМ92 на перехресті пров. Мечнікова (роздруківка на 1 арк.)

2. Визначення місця зіткнення автомобілів (схема на 1 арк.)

3. Скріншоти, які визначають обмежену видимість основного світлофора (роздруківка на 2 арк.)

4. Скріншоти, які визначають обмежену видимість додаткового світлофору (роздруківка на 1 арк.)

Захисник

Мельниченко Є.О.

" ____ ".11.2018 р.