

модифікувати метод Стаса-Отто, а саме проводити екстракцію чистим 96% етиловим спиртом.

В ході розрахунків було зроблено висновок про те, що нейтральна екстракція метадону із спиртової витяжки є найбільш ефективною. Для повноти екстракції метадону в спирт, була прийнята спроба змінити умови екстракції, а саме замінити використання ультразвукової ванни на перших стадіях екстракції, на прилад для струшування.

Після обробки результатів проведених досліджень, встановлено що ефективність застосування модифікованого методу екстракції Стаса-Отто із молока та згущеного молока, становить близько 87%, що є досить ефективним.

Зміна прийому екстрагування, виморожування жирів та використання нейтральної екстракції метадону із спиртової витяжки істотно збільшили повноту екстракції в порівнянні з прямою екстракцією через границю фаз.

Перевагами використання даного методу є більша повнота екстракції та можливість контролю повноти екстракції на кожній стадії процесу, що зменшує вірогідність помилки.

Недоліками є довга тривалість процесу та використання значної кількості органічних розчинників.

Список використаних джерел

1. Clarke's Analis of Drugs and Poisons, – Third Ed. Edited by Anthony C Moffat, M David Osselton and Brian Widdop – London: the Pharmaceutical Press, 2004.

2. Крамаренко В.П. Токсикологічна хімія / В.П. Крамаренко. // К: Вища школа – 1995. – 420 с.

3. Швайкова М.Д. Токсикологическая химия / М.Д. Швайкова. // – М.: Медицина – 1975. – 376 с.

Науменко Владислав Вікторович,
завідувач сектору автотехнічних досліджень відділу автотехнічних досліджень та криміналістичного дослідження транспортних засобів Запорізького НДЕКЦ МВС України

СУЧАСНІ МОЖЛИВОСТІ СУДОВОЇ АВТОТЕХНІЧНОЇ ЕКСПЕРТИЗИ

Судова автотехнічна експертиза є одним з найбільш розповсюджених видів експертиз. Вона відноситься до класу інженерно-транспортних

експертиз і, в свою чергу, підрозділяється на види і підвиди. Судова автотехніка ґрунтується на закономірностях базових наук – фізики, математики, теоретичної механіки і теорії автомобіля, конструювання та розрахунків автомобіля та ін., а також криміналістики, положень і норм кримінального, цивільного і адміністративного права. Предметом судової автотехнічної експертизи є фактичні дані (обставини), досліджувані і встановлюються при розслідуванні кримінальних, адміністративних і цивільних справ з застосуванням спеціальних знань в галузі судової автотехніки: встановлення механізму події дорожньо-транспортної пригоди (ДТП), технічного стану транспортних засобів (ТЗ) і дороги, її облаштування, організації дорожнього руху на конкретній ділянці, застосування дорожніх знаків та розміток, дорожньої обстановки на місці ДТП, дорожньо-транспортної ситуації (ДТЗ) безпосередньо перед подією, фактичних дій його учасників [3].

Аналіз дорожньо-транспортних пригод при проведенні судових автотехнічних експертиз показує, що основною причиною їх виникнення є порушення водіями вимог Правил дорожнього руху (далі ПДР). Однак існують інші фактори, що можуть спричинити ДТП, одними з таких є недоліки у нормативних документах і в організації дорожнього руху, які мають неоднозначне тлумачення. Ці недоліки створюють передумови для помилкових дій водіїв транспортних засобів в дорожніх ситуаціях, та ускладнюють проведення оцінки таких дій учасників дорожнього руху.

Однією з нагальних проблем причин ДТП є наїзд водіями на пішоходів, при перетині ними нерегульованих пішохідних переходів. Відповідно до вимог Закону України «Про дорожній рух» та Правил дорожнього руху України [1, 2] на нерегульованих переходах пішохід має однозначну перевагу у русі. На пішохідних переходах через проїзні частини, що мають більше однієї смуги руху в одному напрямку може виникнути така ситуація, коли водій, що під'їждить до переходу не бачить пішоходів, які знаходяться на ньому в межах сусідніх смуг руху, через транспортні засоби, що рухаються цими смугами. Для відвернення аварійної ситуації в цьому випадку у ПДР наявний пункт 18.4 [2, с.33], в якому йдеться «якщо перед нерегульованим пішохідним переходом зменшує швидкість чи зупинився транспортний засіб, водії інших транспортних засобів, що рухаються по сусідніх смугах, повинні зменшити швидкість, а в разі потреби зупинитися і можуть продовжити (відновити) рух лише переконавшись, що на пішохідному переході немає пішоходів, для яких може бути створена перешкода чи небезпека».

Автори нормативного документу, очевидно, вважали, що сигналом водієві про наявність пішоходів, яких він поки що не бачить, слугуватиме зменшення швидкості водіями попутних транспортних засобів, які рухаються по суміжним смугам. Проте, відповідно до п. 18.1 ПДР [2, с.33], водії транспортних засобів, що рухаються сусідніми смугами, вживатимуть якихось заходів коли вважатимуть, що пішоходи створюють перешкоду для них, а не для водія сусідньої смуги. Така ситуація характерна для порівняно

нешвидких транспортних засобів громадського користування (автобусів та тролейбусів), що, рухаючись правою смугою з невисокою швидкістю та повністю закривають огляд для водіїв, що знаходяться на сусідніх смугах. При цьому пішоходам відповідно до [2, с.14] п. 4.14 ПДР, забороняється виходити на проїзну частину, не впевнившись у відсутності небезпеки для себе та інших учасників руху. Таким чином, пішохід оцінює ситуацію, знаходячись на тротуарі, та може не побачити транспортний засіб, що наближається не по правій смузі, особливо якщо по правій буде рухатися автобус чи тролейбус.

Зважаючи на зазначене, за для уникнення створення небезпечної ситуації як для водіїв транспортних засобів так і для пішоходів, пропонується п. 18.4 ПДР України викласти в такій редакції:

«Заїздити на нерегульований пішохідний перехід, на дорогах, які мають дві і більше смуги для руху в одному напрямку, водієві дозволяється тільки переконавшись, що на переході в межах смуги його руху та сусідніх смуг немає пішоходів. У разі зменшення швидкості руху або зупинки транспортного засобу перед нерегульованим пішохідним переходом, водіям інших транспортних засобів, що рухаються по сусідніх смугах попутного напрямку забороняється випередження таких ТЗ, та повинні знизити швидкість, а за потребою зупинитися перед пішохідним переходом, щоб дати дорогу пішоходам».

Такий виклад, виключить ситуації, подібні до описаної вище, коли водій об'єктивно не може до настання аварійної ситуації визначити, що його автомобіль становить перешкоду або небезпеку для руху пішоходів, які перебувають в межах сусідніх смуг.

Введення до нормативних актів у сфері безпеки дорожнього руху пропонованих змін і доповнень, дозволить, на думку автора, підвищити рівень безпеки нерегульованих пішохідних переходів, а також дозволить більш об'єктивно визначати вину учасників дорожнього руху у випадку скоєння ДТП.

Список використаних джерел

1. Закон України «Про дорожній рух»: чинне законодавство зі змінами та допов. станом на 27 березня 2018 р.: (офіц. текст). – К.: Паливода А.В., 2018. – 48 с. – (Закони України).
2. Правила дорожнього руху. Офіційне видання: – Дніпро: «Монолит», 2019. - 68 с.
3. Полуницький В. Цільова спрямованість і застосування вимог окремих пунктів Правил дорожнього руху України, які викликають різне тлумачення при використанні в експертній практиці: Звіт наук.-дослід. роботи / В. Полуницький, С. Бордаков, В. Данилов та інші. — Донецький НДІСЕ, 2005. - 36 с.

Недашківська Ольга Анатоліївна,