

АВТОЮРИСТ

Газета частного предприятия
«Авто-юрист»

№8 (14) 5 октября 2011 года



ОСМОТР МЕСТА ДОРОЖНО- ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

.....стр. 4



ПРАВИЛА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

.....стр. 8



- Вам неправомерно выписали штраф сотрудники ГАИ?
- Вам причинен моральный и материальный вред при ДТП?
- Вас незаконно признали виновником ДТП?
- Вас обманула страховая компания?

В таком случае обращайтесь
в частное предприятие

«АВТО-ЮРИСТ»

Юридические услуги

- правовая помощь по защите прав и интересов подозреваемого, обвиняемого, подсудимого по ст. 286 УК Украины /ДТП/;
- правовая помощь потерпевшему по ст. 286 УК Украины /ДТП/;
- представительство по обжалованию постановлений об отказе в возбуждении уголовных дел по ДТП;
- представительство по обжалованию постановлений о прекращении уголовных дел по ст.286 УК Украины /ДТП/;
- представительство в суде по гражданским делам о взыскании материального и морального вреда в результате ДТП;
- обжалование постановлений ГАИ о наложении штрафов за нарушение ПДД;
- консультации по ДТП, спорным вопросам с ГАИ и страховыми компаниями.

Автотехническая экспертиза

Исследование обстоятельств дорожно-транспортных происшествий и разрешение следующих вопросов:

- располагал ли водитель в данной дорожной обстановке технической возможностью избежать столкновения с другим автомобилем (наездом на пешехода)?
- находились ли действия водителя, в данной дорожной обстановке, с технической точки зрения в причинной связи с наступившим происшествием?

Тел. 050-592-97-22,

066-956-16-70,

099-448-24-30

E-mail: avtourist-dtp@mail.ru

<http://www.avtourist.at.ua/>

ДАНЧЕНКО

Виктор Иванович

Директор ЧП «Авто-Юрист»

(св-во серии А01 №677081 от 23.11.2010г.)

Судебный ЭКСПЕРТ - Исследование обстоятельств ДТП (автотехническая экспертиза)

(св-во №1482 от 31.03.2011г.)

Адвокат - Юридические услуги по ДТП

(св-во №3914 от 18.05.2011 г.)

Главный редактор газеты «Автоюрист»

(св-во серии ЛГ №1192-313ПР от 04.07.2011г.)

Председатель общественной организации «Защита прав водителей» (св-во серии А01 №486302 от 19.08.2009г., код. 36637937)

Автор книги «Шпаргалка для водителя»

Проводит прием граждан по фактам дорожно-транспортных происшествий - административные, гражданские, уголовные дела: **Луганская, Донецкая, Харьковская области.**

По всем вопросам обращаться по тел. 050-592-97-22, 099-448-24-30.
<http://www.avtourist.at.ua/>



ЗДЕСЬ

МОЖНО ПРИОБРЕСТИ СТРАХОВОЙ ПОЛИС

«АВТОГРАЖДАНКА»

г.Луганск, квартал Ватутина 2, (0642) 33 02 90, 0 800 500 15 70, www.ic-globus.com



АВТОСТРАХОВАНИЕ В РОССИЮ

«ЗЕЛЕНАЯ КАРТА»

ДЕШЕВЛЕ, ЧЕМ НА ГРАНИЦЕ!

ТОЛЬКО ВМЕСТЕ МЫ СИЛЬНЕЕ

ЧТО ТАКОЕ КОРРУПЦИЯ, В НАШЕЙ ПОВСЕДНЕВНОЙ ЖИЗНИ?

На этот вопрос наверное многие ответят, что коррупция для жителей нашего государства — это бесконечные взятки, однако это только один из пунктов такого понятия.

Коррупция включает в себя не только взятки должностными лицами, а и ряд более опасных, да, именно опасных, действий чиновников, которые выражаются в «кумовстве», четкой «коррупционной» вертикали власти, когда чиновники рангом ниже ублажают чиновников которые стоят над ними, решении вопросов «по блату» и многое другое.

Многие считают, что коррупцию в нашей стране — не искоренить и что она настолько глубоко проникла в наше сознание, что даже стала частью нашей жизни и люди воспринимают коррупционные деяния как должное.

Однако с «болезнью» под именем-коррупция надо бороться, а то и действительно она может поглотить всё наше общество.

Да, многие «сильные мира сего» говорят с трибуны о том, что надо бороться с коррупцией и даже предлагают определённые методы борьбы, но зачастую эти предложения так и остаются словами и не более того, а если и принимаются какие то решения, вроде как направленные на борьбу с коррупцией, то они либо не эффективные, либо эти же коррупционные деяния никуда не пропадают, а получают более сильный камуфляж.

Многие хотят бороться с таким проявлением как коррупция, но по ряду причин, не всем это удастся, либо начав «не равный бой» быстро признают поражение, ведь как говорят в народе: «С системой бороться, себе дороже», но есть одно «НО» - не все бросают борьбу и не все проигрывают и одним из таких людей, который на протяжении всей своей жизни, ранее работая следователем МВД, а теперь будучи директором ЧП «Авто Юрист», председателем Общественной организации «Защита прав водителей», экспертом и адвокатом, борется с проявлениями коррупции во всех её формах, является Данченко Виктор Иванович.

Виктор Иванович — это не просто человек, который говорит о необходимости борьбы с коррупцией, а действительно успешно борется с этим проявлением и имеет замечательные результаты такой борьбы.

Данченко В.И., ещё будучи работни-



ком правоохранительных органов, проявлял стремление, желание, а главное настойчивость в том, чтобы справедливость восторжествовала во что бы то ни стало, за что неоднократно имел конфликтные ситуации со своим руководством, однако это его не останавливало.

Вот и сейчас Виктор Иванович являясь директором ЧП «Авто Юрист», председателем Общественной организации «Защита прав водителей», экспертом и адвокатом делает всё возможное и не возможное и зачастую себе в ущерб, чтобы эта самая «справедливость» восторжествовала, на зло всем коррумпированным представителям власти.

За последние пять лет работы, благодаря Данченко В.И. наше общество избавилось от многих лиц, наделённых властными полномочиями, которые так или иначе подпадали под термин — коррупционер.

В своей деятельности Виктор Иванович собрал команду специалистов, которые полностью поддерживают и всячески помогают в его не лёгкой борьбе с коррупцией и за справедливость.

Продолжение на стр.5

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ОБЩЕСТВЕННОЙ ОРГАНИЗАЦИИ «ЗАЩИТА ПРАВ ВОДИТЕЛЕЙ» - ДАНЧЕНКО Виктор Иванович тел.050-592-97-22, 099-448-24-30, 066-956-16-70 Членам общественной организации «ЗАЩИТА ПРАВ ВОДИТЕЛЕЙ»

предоставляются бесплатные консультации:

- по вопросам, связанным со страховыми компаниями;
- по наложенным штрафам инспекторами ГАИ в отношении членов организации;
- по фактам дорожно-транспортных происшествий.

При этом водителям, которые вступили в общественную организацию, предоставляются бесплатные юридические услуги:

- обжалование постановлений о наложении штрафов инспекторами ГАИ;
- обжалование постановлений по административным делам вынесенных судами;
- жалобы в компетентные органы на страховые компании;
- жалобы на неправомерные действия сотрудников ГАИ;
- представительство в судах при рассмотрении админпротоколов.

Членом общественной организации может быть лицо которому исполнилось 16 лет, которое подало заявление о вступлении и оплатило членские взносы из расчета за один месяц - 30 гривен. После вступления в ряды общественной организации выдается членский билет установленного образца и стикер на лобовое стекло. При предъявлении данного удостоверения юристу общественной организации, водителям предоставляются бесплатные консультации и услуги в тех городах, где работают общественные организации, независимо от того в каком городе подано заявление о вступлении. Членам общественной организации по почте бесплатно будет приходить газета «Авто-Юрист»

ДОНЕЦКАЯ ОБЛАСТЬ

г. **Горловка**, ул. Интернациональная, 12а, ТОЦ Мебельный город, офис 309, КАРПЕНКО Вячеслав Юрьевич, тел. 52-01-13, 050-063-63-77

г. **Дружковка**, ул. Ленина, 24, (нотариальная контора) ЦЫМБАЛЮК Владимир Григорьевич, тел. 050-250-54-84

г. **Константиновка**, ул. Левоневского, 30, РУЖИЦКИЙ Виталий Викторович, тел. (06272) 2-26-91, 099-290-79-06

г. **Макеевка**, Гвардейский район, ул.Таежная, 1к, офис 105, ПАНЧЕНКО Александр Николаевич, тел. 050-967-02-92, 067-603-12-30.

г. **Мариуполь**, проспект Победы, 51/32, БАРАНЕНКО Татьяна Михайловна, моб. 098-317-36-75, 097-323-09-34, просп. Ленина, 31, юридическая компания «Фемида», тел. 098-204-63-56, 095-535-13-43

г. **Славянск**, бульвар Пушкина, 3, ЗЕМЛЯНСКИЙ Юрий Викторович, тел. (06262) 3-42-76, 050-518-16-98

г. **Снежное**, ПИРОЖКОВ Николай Алексеевич, тел. 099-156-38-20

г. **Торез**, ПИРОЖКОВ Николай Алексеевич, тел. 099-156-38-20

г. **Харьків**, пер. Максименко, 1, Юридическая фирма «Закон» КУДИН Олег Геральдович, моб. 099-054-27-36, МАКСИМЕНКО Дмитрий Александрович, моб. 050-202-74-61

г. **Шахтерск**, ул. Ленина, 51, ШЕЛУДЬКО Дмитрий Викторович, моб. 050-638-55-93, ОВСЯННИКОВ Андрей Александрович, моб. 050-03-00-256, КОЙНАШ Олег Григорьевич, моб. 095-053-11-70

ЛУГАНСКАЯ ОБЛАСТЬ

г. **Антрацит**, ул.Кирова, 1/31, тел. 050-592-97-22, 066-956-16-70
ХОХЛОВ Эдуард Сергеевич, тел. 099-021-39-43, КУРОЧКА Андрей Борисович, тел. 050-661-92-07.

- с.п. **Бобриково, Вишневое, Дзяково, Егоровка, Есауловка, Нижний Нагольчик, Рафаиловка, Ребриково, Орехово, Горняк-шахта №26, Б-Платово, Ивановка, Колпаково, Краснолукский, Красный Кут, Лескино, Малониколаевка, Фашевка, Красная Поляна, Щетово** - КОРЧАГИНА Анастасия Викторовна, тел. 095-513-25-31.

г. **Алчевск**, ул. Липовенка, 15/43, ЛЕЩЕНКО Олег Анатольевич, тел. 066-728-60-14, РОЗОВЕНКО Владимир Петрович, тел. 050-478-94-90.

г. **Красный Луч**, ул. Лилии Литвяк, 5, ТАРАСЕНКО Алена Алексеевна, тел. 099-930-86-96

г. **Краснодон**, г. **Молодогвардейск**, ул. Коцюбинского, 19/ 1, ЛЕНКЕВИЧ Роман Владимирович, тел. 095-464-64-88.

г. **Луганск**, ул. Лермонтова, 1-б (ОСК Лугань), офис №115, КОЛОМИЕЦ Иван Евгеньевич, тел. 050-057-92-49, КОВАЛЕНКО Роман Александрович, тел. 099-704-08-40.

г. **Лутугино**, ул. Ленина, 89-а, ПАНАРИНА Наталья Георгиевна, тел. 050-689-36-81

г. Ровеньки, ул. Коммунистическая, 6, ТД «Маяк», ЛЕВЧЕНКО Валентина Васильевна, тел. 050-250-73-67.

- с.п. **Благовка, Великокаменка, Горняк, Дзержинский, Кленовый, Михайловка, Нагольно-Тарасовка, Новодарьевка, Пролетарский, Чапаевка, Ясеновский**, ТКАЧЕВ Евгений Вячеславович, тел. 050-879-62-84.

г. **Свердловск**, ул. Дзержинского, 3, офис №20, КОВАЛЕНКО Сергей Валентинович, тел. 050-624-15-33, ШАБЕЛЬНИКОВ Андрей Иванович, тел. 095-336-45-03.

ХАРЬКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

п.г.т. **Боровая**, 14 квартал, д №11, кв.9, ЕГУПОВ Николай Григорьевич, тел. 066-660-68-66.

г. **Изюм**, ЗИНЬКЕВИЧ Любовь Алексеевна, тел.095-168-43-37.

г. **Люботин**, СИДОРОВА Татьяна Павловна, тел. 063-852-90-57.

г. **Харьков**, пер. Донбассовский, 17, РОЗОВЕНКО Артем Петрович, тел. 066-887-86-10.

Начало лета, дачный сезон в разгаре, погода способствует улучшению настроения, что ещё надо пожилому человеку на пенсии для получения позитивных эмоций.

Так всё и проходило у пенсионера, жителя г. Антрацит Бажанова Валентина Дмитриевича, который 6 июня 2011 года, на своём скутере, примерно в 12.00 часов направлялся на дачный участок.

ПЕРЕД «ПОКАЗАТЕЛЯМИ» ВСЕ РАВНЫ

Проезжая по одной из улиц г. Антрацит Валентин Дмитриевич был остановлен инспектором ГАИ, который в то время нёс «не лёгкую» службу, предотвращая, предупреждая и выявляя правонарушения в сфере безопасности дорожного движения.

Грозный инспектор ГАИ, проверив документы Бажанова В.Д., выполняя свой служебный долг, сообщил Валентину Дмитриевичу, что он нарушает ПДД Украины, передвигаясь на скутере без шлема и что за это правонарушения у него (инспектора) есть все «законные» основания составить на водителя протокол, вынести постановление с «огромным» штрафом, а сам скутер поставить на штрафплощадку.

Настроение пенсионера было испорчено, пульс зашкаливал, в голове пролетали разные мысли о том, что же ему делать без своего «железного» коня, ведь только скутер мог его доставить в нужное место и в нужное время, не принося больших финансовых затрат, что для пенсионера было не мало важным, потому, что как известно всем — размер пенсии в нашей стране, для рядовых пенсионеров едва превышают прожиточный минимум, а то и вовсе ниже него.

Обстановку «разрядил» инспектор ГАИ, который видимо заметил замешательство и растерянность Бажанова В.Д., предложив «выход» водителю.

Суть предложения инспектора ГАИ заключалась в том, чтобы составить в отношении Бажанова протокол о том, что якобы он (Бажанов) выпил вечером предыдущего дня алкогольные напитки, то есть протокол по ст. 130 КоАП Украины, а за это правонарушение Бажанова В.Д. накажут только общественными работами и не будет никакого штрафа и скутер останется при нём, не забыв добавить, что если Валентин Дмитриевич откажется то он лишится скутера и «приобретёт» огромный штраф за езду без шлема.

В голове у пожилого человека вновь закрутились мысли «Быть или не быть?», соглашаться или не соглашаться с предложением инспектора ГАИ. С одной стороны большой штраф и перспектива передвигаться пешком, а с другой наказание за не совершённое правонарушение. Подумав, что уж лучше отработать определённые часы на государство, чем ходить пешком да ещё и выплачивать штраф, Бажанов В.Д. согласился с предложением инспектора ГАИ и подписал не заполненный протокол про административное правонарушение и сделал в нём записи под диктовку инспектора.

После составления необходимых документов инспектор ГАИ отпустил Бажанова В.Д. и сказал, что ему сообщат по почте о том когда и где ему приступить к общественным работам.

Бажанов В.Д. стал ждать своего приговора. Прошёл месяц с дня встречи со «стражем порядка», а никаких писем не приходило. Подождав ещё двадцать дней Валентин Дмитриевич пошёл в суд сам, чтобы узнать когда будет рассмотрен его протокол и, о чудо, оказывается протокол в отношении Бажанова В.Д. был рассмотрен и вынесено решение суда ещё 01 июля 2011 года, согласно которого Валентин Дмитриевич должен уплатить в доход государства штраф в размере 2550 грн.

Решение суда повергло в шок нашего героя, ведь инспектор ГАИ говорил ему, что будут общественные работы.

Оставшись «у разбитого корыта» пенсионер не знал, что делать. Пенсия маленькая, а если не заплатит штраф то исполнительная служба нач-



нёт в принудительном порядке взыскивать сумму штрафа с его пенсии.

Размышляя о способах решения возникшей проблемы Бажанов В.Д. вспомнил, что в его родном городе работает организация по защите прав водителей, о которой его знакомые водители, столкнувшиеся с различными проблемами, отзывались очень положительно.

Так Валентин Дмитриевич попал в Общественную организацию «Защита прав водителей».

Рассказав о своей проблеме, юристы организации в очередной раз, убедились, что наши правоохранительные и судебные органы не сильно беспокоятся о судьбе граждан своего государства, думая лишь о том, как бы «набить» казну и быть хорошим перед своим руководством.

В ходе подготовки апелляционной жалобы на решение Антрацитовского горрайонного суда было установлено, что со стороны инспектора ГАИ и судьи были нарушены ряд Законов и подзаконных актов при составлении протокола об административном правонарушении, а в последствии и вынесении постановления.

Так инспектором ГАИ был нарушен порядок проведения освидетельствования при установлении признаков опьянения, который предусмотрен ст. 266 КоАП Украины, а судья, при рассмотрении дела, не учёл вышеуказанный факт и вместо того, чтобы разобраться, как того требует Закон, нарушил ст. 268 КоАП Украины, в части того, что не вызвал лицо привлекаемое к административной ответственности для участия в рассмотрении его дела, а также не учёл личность данного лица, при вынесении наказания, хотя в своём решении указал, что учитывал характер совершённого правонарушения и личность правонарушителя, который не работает.

Получается, что всё в нашем государстве направлено лишь на то, чтобы наказать человека, при этом не смотря на то, что предполагаемый правонарушитель не работает, является пенсионером, забрать последнее.

Рассмотрев в Апелляционном суде жалобу Бажанова В.Д. суд пришёл к выводам, что решение Антрацитовского горрайонного суда было вынесено поспешно, не были учтены такие важные, для вердикта суда, моменты как то, что не был соблюден порядок освидетельствования на месте инспектором ГАИ и то, что суд не учёл личность правонарушителя.

Апелляционный суд оказался более гуманным к Валентину Дмитриевичу и изменил ему наказание со штрафа на устное предупреждение, сославшись на ст. 22 КоАП Украины, хотя и это решение, по мнению юристов Общественной организации «Защита прав водителей», является не справедливым и в какой то мере не законным, хотя сам пенсионер остался довольным таким решением Апелляционного суда, который избавил его от уплаты, уж точно, не законного штрафа.

А. КУРОЧКА,
юрист ОО «Защита прав водителей».



Реализуя намеченные планы в своей общественной деятельности ОО «Защита прав водителей» всячески пытается донести до населения о необходимости объединения водителей и повышения юридической грамотности всего населения, с целью более эффективной борьбы с проявлениями коррупции в транспортной сфере и улучшения безопасности на дорогах.

Одним из шагов, предпринятых руководством ОО «Защита прав водителей», по увеличению количества юридически грамотного населения и привлечения к сотрудничеству, стало распространение газеты «Авто Юрист» в посёлках и сёлах г. Антрацит и Антрацитовского района, а именно с.п. Бобриково, Вишневое, Дзяково, Егоровка, Есауловка, Нижний Нагольчик, Рафаиловка, Ребриково, Орехово, Горняк-шахта №26, Б-Платово, Ивановка, Колпаково, Красная Поляна, Щетово.

Распространение газеты, а так же приём пакета документов, необходимых для вступления в ОО «Защита прав водителей» и при необходимости страхование транспортных средств (СК «Глобус») осуществляет сотрудник ОО «Защита прав водителей» **КОРЧАГИНА Анастасия Викторовна** – тел. 095-513-25-31.

В случае изъявления желания вступить в нашу организацию или застраховать свой автомобиль звоните по вышеуказанному телефону.

КАК В 60 – 70 ЛЕТ ОСТАТЬСЯ ГОЛЫМ И БОСЫМ

ЧАСТЬ ВТОРАЯ

Здравствуйте меня зовут Пурыгин Семен Викторович, я адвокат с 2003 года когда мне торжественно вручили диплом юриста и по настоящее время, вот уже на протяжении восьми долгих лет я постоянно консультирую людей и помогаю им в различных жизненных ситуациях. Приятно видеть, что мои консультации помогают и человек избавился от многих неприятностей, которые годами досаждали ему и приносили не только моральные страдания но и материальный ущерб.

Здесь я приведу истории из жизни которые встречаются очень часто, охватывают разные её стороны и приводят если не к краху, то точно к большим неприятностям.

И так продолжение:

Как стало известно позже внук находясь в состоянии алкогольного опьянения со своими друзьями и подругами, совершил ДТП.

Разбил машину, принадлежавшую тоже молодому парню, который отдыхал со своей компанией друзей и молодых девушек «облегченно» поведения.

В связи с тем, что к счастью обошлось только ссадинами и царапинами, уголовное дело по данному факту за пару десятков тысяч гривен не смотря на алкогольное опьянение и несовершеннолетних девушек находящихся в таком же состоянии удалось замять.

Но в машины ремонту не подлежали причем обе! Машин новые по своей не был еще выплачен кредит, а по той которую разбил внучок необходимо платить!

И платить явно не внучку, который в компании пьяных несовершеннолетних девушек решал свои половые проблемы, а его папе, ведь он ездил по доверенности, а хозяином машины оставался отец.

Отец физически не мог платить ведь – на нем кредит за «Опель» все деньги что были в семье – ушли на откуп в милицию и еще материальный ущерб за разбитую машину!

Что делать??? Опять пришли к деду.

Честно говоря, нашего героя было трудно вывести из себя – но эта вся история его просто достала. От переживания сдали нервы, начала болеть спина, внук «паразит» который пьяный покалечил за рулем с «девушками» и разбивший две машины за сомнительное удовольствие «лапоть прыщавую школьницу», оставил семью в долгах и без копейки.

Стал наш мужик потихоньку выпивать, время шло, ДТП стало для семьи тем потрясением которое подорвало материальную базу семьи. Все что было заработано за жизнь, пошло прахом.

Перестало хватать денег на лекарства, стали плохо питаться со старухой, все отдавали за долги которые наделал внук.

Сам «виновник торжества» сначала каялся и

обещал устроиться на работу, но работы не нашёл, а та что попадалась была или тяжелая или низкооплачиваемая, поэтому он через пару месяцев бросил и попытки работать, продолжив старый образ жизни на шее у родителей.

Но чаще стал уходить из дома и пропадать у друзей так как ему надоело слушать постоянное нытье бабушки и бабушки, а так же папы с мамой, о том что он во всем виноват.

Постоянные скандалы и упреки в семье сына привели к разводу его с женой.

Через пару лет от произошедшего с ДТП и развода сына умерла супруга нашего героя.

Смерть человека с которым он прожил в браке более сорока лет усилило отчаяние и уныние которое уже давно поселилось в душе нашего героя, после чего махнув на себя он стал пить и пить довольно часто.

Преклонные годы, нелегкая работа на шахте, потеря близкого человека, все скандалы с сыном и внучком сказались на его здоровье.

Прошло еще пару лет



сын предложил перейти жить к нему в месте все таки веселее, да и готовить есть, убирать будет легче. Сын есть сын, он не бросит отца на произвол. Как решили, так и сделали герой нашего рассказа перешел жить к сыну.

Оставшаяся пустая квартира недолго стояла свободной, сначала внук стал устраивать там регулярные пьянки и гулянки, на которые соседи даже вынуждены были вызывать милицию.

Но потом нашел себе девочку с которой стал жить в так называемом «гражданском браке». Что сказать жизнь идет, молодость берет свое, одним стареть другим расти.

Стал вопрос о том, что необходимо квартиру подарить внуку ведь без квартиры плохо, заработать на квартиру не получится, кредиты не дают. Какая разница когда переписывать, в гроб с собой ничего не забережь.

Пошли к нотариусу, переписал, а правильно сказать подарил квартиру своему внуку.

Зачем ему квартира ведь он живет у сына все

нормально, что простому рабочему человеку не избалованному жизнью нужно? На хлеб он себе заработал, чего еще пожелать человеку?

Прошло еще время и сын тоже сошелся с другой женщиной, стали жить втроем.

Но новая жена как новая метла метет по - своему!

Не сошелся отец характером с новой женой своего сына, да и самому сыну надоело терпеть старого и больного человека, который вечно учил его жизни и часто выпивая вспоминал старое.

И так после очередного скандала произошедшего на бытовой почве – герою нашего рассказа, родной сын которого он вырастил и выкормил, которому помогал – указал на дверь и выгнал вон.

Естественно что внуку не нужен был дедушка в теперь уже его квартире, зачем он ему нужен? Раз его отец выгнал, сын родного он видел в неделю, а то и в месяц раз не нужен и подавно.

Делать нечего, покинув по родственникам пару недель и порядком надоев им тоже, при-

жился он, как в народе говорят «сошелся» с одной бабушкой его возраста, благо хоть пенсия была у него «хорошая» Шахтерская!

Сын и внук приходили пару раз в гости попросить денег, но получив отказ больше не появлялись.

Хотя новая жена и ее родственники жалели о том, что у него не осталось квартир или дома, но шахтерская пенсия – стала той небольшой но хорошей компенсацией за неудобства по уходу за старым и больным человеком, готовить есть, спирать и убирать.

Понимая это и сам герой, нашего рассказа, тоже особых требований уже не выдвигал, ведь остаться в 70 лет «без кола и двора», это не шуточное дело.

Вот так и закончилась эта история. Живя обычной жизнью сам того не замечая, делая и поступая как все, остался у разбитого корыта!

Таких историй полно и это как показывает практика не самая плохая и страшная. Да Вы и сами посмотрев вокруг, на своих соседей, друзей и родственников, а то и вспоминая свою жизнь, можно вспомнить десятки подобных случаев, потерь, обмана и разочарования которые постигают человека на его жизненном пути.

В следующих номерах газеты мы будем конкретно разбирать подобные ситуации и давать полезные советы и наставления которые спасут Вашу жизнь. Присылайте Ваши письма в редакцию газеты, для получения подробных ответов.

ГАИ НАЗВАЛА 12 ОСНОВАНИЙ ОСТАНОВКИ ИНСПЕКТОРОМ АВТОМОБИЛЯ

Управление ГАИ МВД Украины в ответ на многочисленные обращения автолюбителей обнародовало все основания для остановки работниками ГАИ транспортных средств.

Как сообщили ЛІГАБізнесІнформ в пресс-службе ГАИ, согласно положениям пункта 21-1 ст.11 Закона Украины «О милиции» с последними изменениями, исключительными основаниями для остановки работниками Госавтоинспекции транспортных средств являются:

1. Нарушение Правил дорожного движения водителями;
2. Отсутствие номерного знака на транспортном средстве или наличие номерного знака, который не отвечает установленным требованиям, закрепленный в неустановленном для этого месте, закрытый другими предметами или загрязненный, что не позволяет четко определить символы номерного знака с расстояния 20-ти метров;
3. Наличие признаков, которые свидетельствуют о технической неисправности транспортного средства;
4. Наличие данных, которые свидетельствуют о причастности транспортного средства, его водителя, пас-

сажиров или груза к совершению дорожно-транспортного происшествия, преступления или административного правонарушения;

5. Пребывание транспортного средства в розыске;

6. Наличие данных об использовании транспортного средства с противоправной целью;

7. Необходимость опрашивания водителя или пассажира об обстоятельствах совершения дорожно-транспортного происшествия, преступления или административного правонарушения, свидетелями которого они являются или могли быть;

8. Необходимость привлечения водителя транспортного средства для предоставления помощи другим участникам дорожного движения или работникам милиции или как свидетеля при оформлении протоколов об административных правонарушениях или материалов дорожно-транспортных происшествий;

9. Проведение целевых мер (операции, отработки, оперативные планы) для проверки

документов на право пользования и управления транспортным средством, документов на транспортное средство;

10. Выполнение решений об ограничении или запрете движения, принятых уполномоченными на это государственными органами;

11. Если способ закрепления груза на транспортном средстве создает опасность для других участников дорожного движения;

12. Нарушение определенного порядка установки и использования на транспортном средстве специальных световых или звуковых сигнальных устройств.

При остановке транспортного средства работник ГАИ должен сообщить водителю о причине остановки, суть содеянного правонарушения. Не допускается безосновательная остановка работниками ГАИ транспортных средств для проверки их технического состояния при отсутствии признаков их технической неисправности.

ПРАВОСОЗНАНИЕ ГРАЖДАН

22 августа 2011 года в г. Антрацит, двое неизвестных угнали (украли) мотоцикл гражданина Х и не долго думая, что же с ним делать, ведь мотоцикл находился в нерабочем состоянии, прикатили его на центральный рынок г. Антрацит к одному из торговых мест, где продаются б/у мото-запчасти.

Подойдя к продавцу мото-запчастей Шевлякову Виктору, к стати члену общественной организации «Защита прав водителей», неизвестные предложили ему купить мотоцикл за 400 грн., при этом сообщили, что мотоцикл принадлежит одному из них, однако свидетельство о регистрации транспортного средства уже сдано в МРЭО г. Красный Луч, а вместо свидетельства, с целью подтверждения своих благих намерений, один парень предоставил свой паспорт.

Виктор, не подозревая, что ему предлагают купить краденый мотоцикл, осмотрев мотоцикл согласился его купить, после чего отдал неизвестным парням 400 грн.

Когда «воры-продавцы» ушли, не прошло и одного часа как к Виктору подошёл мужчина и предъявив свидетельство о регистрации мотоцикла заявил, что он хозяин стоящего рядом с торговой точкой мотоцикла.

Шевляков не растерялся и сообщив настоящему хозяину транспортного средства, что он его только, что купил у двух неизвестных парней, предложил вызвать милицию.

По приезду работников милиции последние, не особо разби-

раясь в сложившейся ситуации, стали открыто обвинять Виктора в угоне мотоцикла, угрожая пятью годами лишения свободы или «решить по мирному», при этом дали время на размышления до следующего дня.

На следующий день Виктор вновь был на своём рабочем месте и по случаю судьбы увидел, проходящего мимо одного из парней, которые на кануне продали ему угнанный мотоцикл.

Шевляков оказался не из робкого десятка и самостоятельно задержал преступника, после чего доставил его в Антрацитовский ГО УМВД.

Всё вроде бы хорошо, преступник задержан, мотоцикл возвращён хозяину, только Виктор остался без своих 400 грн. и в доверок с попытками обвинения его в скупке краденого.

Однако и эта проблема развязалась сразу после того как в качестве адвоката Виктора выступил Данченко В.И. - председатель общественной организации «Защита прав водителей» членом которой являлся и сам Шевляков Виктор.

Эта история ещё раз подтверждает, что не все люди равнодушны к бедам других и правосознание обычных граждан зачастую помогает в работе правоохранительных органов, ведь если бы Виктор не задержал преступника, сколько бы ещё его искали, а может и не искали наши милиционеры, как бы сложилась судьба самого Виктора, ведь попытки обвинить его в угоне имели место?



ОСМОТР МЕСТА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

С Вами произошло дорожно-транспортное происшествие. Опасность миновала. Стресс, шок проходят. Вы живы. Не пострадали. Ваши пассажиры также отделались испугом. А если кто-то пострадал, доставлен в больницу, переживания усилятся.

Что делать? Мысли об ущербе и причинённых телесных повреждениях не покидают Вас, но именно сейчас необходимо собраться, так как от Ваших действий на месте ДТП зависит Ваше будущее, иначе из пострадавшего при дорожно-транспортном происшествии можно оказаться в рядах нарушителей Правил дорожного движения Украины, за что в будущем придётся нести ответственность. Какую? Проверка обстоятельств дорожно-транспортного происшествия уполномоченными на то лицами выявить признаки, то ли административного правонарушения, то ли уголовного преступления (при наличии у пострадавших средних или тяжких телесных повреждений).

Одним из условий объективного, всестороннего, полного исследования и разрешения обстоятельств дорожно-транспортного происшествия является осмотр места происшествия, фиксация на материальные носители – протокол осмотра ДТП, схема – следов образовавшихся после ДТП и окончательного расположения транспортных средств, а также фото и видео съёмки. Но самое главное, конечно, протокол осмотра и схема к нему, в котором указываются конкретные расстояния фиксируемых объектов, и который будет играть ключевую роль в ходе дальнейшей проверки.

Дорожно-транспортное происшествие – это неожиданный, скоротечный (события происходят менее чем за 0.15-0.20 секунды), шокирующий момент для всех участников и очевидцев ДТП, а для участников ДТП также и болезненный и не редко опасный для жизни. Поэтому с учётом психических особенностей каждого человека, все участники и очевидцы рассказывают о событии ДТП несколько по-разному, а иногда совершенно противоречивые факты. И это не потому, что кто-то хочет, кого обогнать, а потому, что стресс каждый человек переживает по-разному. Поэтому, осмотр места ДТП и схема к нему имеют приоритетное значение, как для исследования обстоятельств ДТП, так и как основное доказательство. К составлению схемы ДТП и протокола осмотра места необходимо относиться самым серьёзным и тщательным образом.

Чтобы определиться, что необходимо фиксировать на месте осмотра дорожно-транспортного происшествия, прежде всего необходимо определить какой вид дорожно-транспортного происшествия имел место, поскольку при каждом ДТП необходимо заострять внимание на некоторые важные обстоятельства, которые характерны для каждого вида дорожно-транспортного происшествия.

Различают несколько видов ДТП.

Столкновение – случай, когда движущиеся ТС столкнулись друг с другом или с движущимся железнодорожным составом.

Опрокидывание – случай, при котором движущееся ТС потеряло устойчивость и опрокинулось. К этому типу ДТП не относится опрокидывание вследствие столкновения механических транспортных средств или наезда на неподвижные объекты.

Наезд на стоящее ТС – случай, когда движущееся ТС наехало на стоящее ТС или прицеп (полуприцеп).

Наезд на неподвижное препятствие – случай, при котором ТС наехало или ударилось о неподвижный предмет, находящийся в пределах полосы движения (опору моста, столб, дерево, мачту, строительные материалы, ограду и т.д.).

Наезд на пешехода – случай, когда ТС наехало на человека, или он сам ударился о движущееся ТС. К этому виду относятся также случаи, при которых пешеходы пострадали от груза, перевозимого ТС, или предмета (досок, брёвен, тросов, канатов и пр.).

Наезд на велосипедиста – случай, при котором ТС наехало на велосипедиста, или он сам попал под движущееся ТС.

Наезд на гужевой транспорт – случай, при котором ТС наехало на упряжки, вьючных или верховых животных, или на телеги, транспортируемые этими животными.

Наезд на животных – случай, при котором ТС наехало на птиц, диких или домашних животных, или сами животные или птицы ударились о движущееся ТС, вследствие чего пострадали люди.

Также может произойти **падение груза**, который перевозится ТС, и которое причинило потерпевшим вред здоровью или повлекло смерть потерпевшего; **выпадение пассажиров** из движущегося ТС в результате резкой смены скорости движения и т.д.

Кроме того, ДТП классифицируются по разным признакам: тяжести последствий, характеру (механизму), месту возникновения и пр.

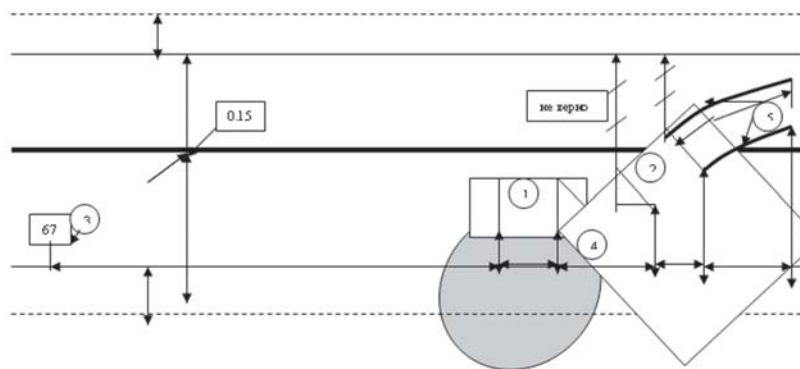
Осмотр места ДТП необходимо производить с учётом вида дорожно-транспортного происшествия, тяжести его последствий.

К примеру, произошло дорожно-транспортное происшествие, при котором никто не пострадал, в таких случаях в народе говорят «железо». Однако, ущерб причинён, необходимо разрешать вопрос о возмещении ущерба, выплате страховки, но, обращая Ваше внимание, при этом не нанесён матери-

альный ущерб третьим лицам. В подобном случае в соответствии со ст. 33 п. 33.2 Закона Украины «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины относительно ДТП и выплаты страхового возмещения» в случае наступления ДТП, при условии отсутствия травмированных людей, а также при согласии обоих водителей этих транспортных средств, при отсутствии у них признаков опьянения, эти водители имеют право совместно составить сообщение про ДТП. И теперь, когда Вы пришли к единому мнению с другим водителем, необходимо составить схему места ДТП, а для этого необходимо визуально осмотреть место и зафиксировать на бумаге все следы, образовавшиеся в результате ДТП.

Чтобы составить схему ДТП необходимо иметь лист бумаги формата А-4, если такового не имеется, то хотя бы тетрадный лист, ручку, рулетку. Перед началом составления схемы необходимо определить координаты места происшествия, чтобы в будущем, если возникнут какие-либо вопросы в суде, возможно, было приехать по этим координатам на место и с точностью, хотя бы, до 1 или 0.5 м определить место ДТП. Координаты определяются по сторонам света, по расположению относительно населённых пунктов, а на дороге – относительно неподвижных объектов, вероятность смещения которых крайне мала; относительно километрового знака, других неподвижных объектов, которые имеют название постоянных ориентиров. С помощью постоянных ориентиров в будущем без затруднений возможно восстановить первоначальное расположение автомобилей. На схеме отображаются: проезжая часть автодороги, обочина, объекты, расположенные за обочиной (например, кювет); измеряются ширина автодороги, каждой полосы движения, разделительных линий, обочин. Расстояния на схеме обозначаются стрелками, над которыми указываются цифрами значения этих расстояний в метрах. Измерения желательно производить с точностью до 5 см. После нанесения на схему автодороги, обочины, на схему наносятся дорожные знаки, зона которых распространяется на место дорожно-транспортного происшествия. Затем на схему наносится расположение транспортных средств, которые обозначаются в виде прямоугольников с двумя перпендикулярными линиями, обозначающими оси автомобиля. Передняя часть автомобиля обозначается треугольником, вершина которого упирается в боковую линию прямоугольника, а основание этого треугольника является вертикальной линией обозначающей ось автомобиля.

Автомобили обозначать на схеме необходимо так же, как они расположены на месте происшествия относительно автодороги. Привязка автомобилей осуществляется к базовой линии или друг к другу, если базовая линия не обозначается. Привязки обозначаются стрелками под прямым углом к краю дороги. Чтобы не было погрешностей, то все объекты необходимо привязывать к одной стороне автодороги, автомобили – только с одной стороны и по центру каждой оси.



Тормозной след автомобиля также фиксируется на схеме в соответствии с его расположением на автодороге, важно разобратся, чтобы тормозной след был нанесён именно того, автомобиля, который тормозил перед столкновением. Это можно определить по ширине следа, который будет соответствовать ширине колеса и только в том случае, если во время торможения не было заноса, кроме этого следы должны быть параллельны друг другу и опять же в том случае, если не было заноса автомобиля при торможении. На схеме обязательно обозначить сноски тормозных следов и указать общую длину по кривой каждого тормозного следа, а в условных обозначениях указать, какому автомобилю принадлежат следы торможения.

Каждый зафиксированный объект на схеме обозначается числом. Под схемой обозначается графа – условные обозначения, где напротив каждого числа указывается наименование объекта.

1. автомобиль ВА3-21011 г/н. ВВ 21-03 ВН
2. автомобиль ВА3-2108 г/н. 124-67 АМ
3. километровый знак
4. граница разлёта осколков стекла и лакокрасочного покрытия автомобилей.
5. следы торможения автомобиля ВА3-2108 г/н. 124-67 АМ

Все в настоящее время имеют мобильные телефоны, и редко какой телефон без функции фотосъёмки. Поэтому при составлении схемы целесообразно и важно произвести фотосъёмку места ДТП с различных сторон. Осуществить ориентирующую фотосъёмку, то есть при фотографировании привязать место ДТП к какому-либо неподвижному объекту.

После составления схемы, водители выполняют на ней свои подписи и сообщают в страховую компанию виновника ДТП.

Если же обстоятельств ДТП имеют более сложный характер, к примеру, дорожно-транспортное происшествие произошло на перекрёстке и не понятно кто прав, а кто виноват, то целесообразней вызвать работников ГАИ.

Если же кому-то из водителей или пассажиров причинены телесные повреждения, то выезд работников ГАИ, следователя обязателен, и Вам в это случае необходимо, ожидая приезда следственно-оперативной группы, проследить за тем, чтобы объекты на месте происшествия не перемещались – это очень важно. А те объекты, которые необходимо переместить с целью беспрепятственного движения других транспортных средств или подъезда машины скорой помощи, то предварительно сфотографировав с помощью фотоаппарата, имеющегося практически у каждого в телефоне, обозначив чем-либо расположение этого объекта на автодороге, убрать его в сторону, а по приезде следственно-оперативной группы изложить этот факт следователю.

По приезду следственно-оперативной группы будет разрешаться вопрос о прохождении медицинского освидетельствования на предмет употребления алкоголя или наркотических средств, которое необходимо пройти в течение двух часов после ДТП. В данном случае необходимо осуществить осмотр места происшествия до медицинского освидетельствования или в случае, если осмотр затянется, что вполне вероятно, оставить своего представителя на месте ДТП для проведения осмотра и составления схемы, которым может выступить Ваш родственник или специалист в области права, к которому Вы желаете обратиться. При проведении осмотра необходимо присутствие не менее двух понятых, если осмотр будет производиться без присутствия понятых, то он будет незаконным и никакой суд принимать во внимание его не будет. **Ни при каких обстоятельствах не подписывать схему и протокол осмотра места ДТП, если Вы частично или полностью не участвовали в осмотре, или при производстве осмотра не присутствовал Ваш представитель, в то время когда Вы проходили медицинское освидетельствование. Только после того, когда Вы убедитесь в правильности и полноте составленного протокола осмотра и схемы к нему, можно проставить свою подпись, при этом в протоколе осмотра места ДТП Вы имеете право сделать свои замечания, которые считаете необходимыми, и которые относятся к составлению протокола.** С разрешения следователя сфотографируйте составленную схему, или в процессе составления схемы самостоятельно на отдельном листе заносите те числовые и схематические данные, которые следователем заносятся в схему к протоколу осмотра места ДТП. В протоколе и схеме к нему необходимо обращать внимание на указанные расстояния длины следов юза, образовавшиеся в результате заноса или торможения, при этом самому или Вашему представителю убедиться в их значениях, участвуя в осмотре и визуально отслеживая числовые значения на рулетке; схема должна быть составлена так, чтобы она была читаема, её возможно было затем составить в масштабе. Для этого схема составляется с базовой линией, на которую перпендикулярно делаются все сноски – расстояния от объектов осмотра до базовой линии.

В протоколе необходимо убедиться в правильности записей относительно даты и времени его составления, погодных условий, видимость с рабочего места водителя, если она ограничена, измерять видимость только рулеткой; в ночное время суток отразить наличие или отсутствие лунного освещения. Обратит внимание на царапины и выбоины в асфальте, образовавшиеся в результате ДТП. Если же одной из причин дорожно-транспортного происшествия являются выбоины или ямки в дорожном покрытии, то обязательно указать их размеры и глубину. Обратите внимание на радиус разлётов осколков стекла, расположение отделившихся частей транспорта на месте ДТП, которые также должны быть отражены в схеме и протоколе. При ДТП с наружной части днища автомобиля осыпается грунт (наложения грязи), который также необходимо обнаружить и зафиксировать, поскольку он является одним из признаков установления места столкновения.

По окончании осмотра места дорожно-транспортного происшествия следователь изымает с места происшествия какие-либо объекты и автотранспорт. Обратите внимание на упаковку изымаемых объектов. При помещении этих объектов в пакеты или картонные коробки они перевязываются нитью и опечатываются бумажной биркой с подписями понятых или печатью «Для пакетов» органа, сотрудники которого осуществляют осмотр. Из автомобиля, изымаемого следователем, личные вещи необходимо забрать. Автомобиль изымается для того, чтобы в дальнейшем провести ряд экспертиз, поэтому даже если Вы будете возражать, то во внимание Ваши возражения следователь принимать не будет. Целесообразней проследить, чтобы автомобиль в дальнейшем хранился в надлежащих условиях.

В кратце изложив необходимые знания для водителя при осмотре места дорожно-транспортного происшествия, надеемся, что Вам будет сопутствовать удача и неприятности на дороге обойдут вас стороной.

А. Решетняк, адвокат ЧП «Авто-Юрист».

ПЕШЕХОДНЫЙ ПЕРЕХОД

«Пешеходный переход» - участок проезжей части или инженерное сооружение, предназначенное для движения пешеходов через дорогу. Пешеходные переходы обозначаются дорожными знаками 5.35.1-5.37.2., дорожной разметкой 1.14.1-1.14.3, пешеходными светофорами. При отсутствии дорожной разметки границы пешеходного перехода определяются расстоянием между дорожными знаками или пешеходными светофорами, а на перекрестке, при отсутствии пешеходных светофоров, дорожных

знаков и разметки - шириной тротуара или обочины.

Регулируемым считается пешеходный переход, движение по которому регулируется светофором или регулировщиком. нерегулируемым- пешеходный переход, на котором нет регулировщика, светофоры отсутствуют или выключены либо работают в режиме мигания желтого сигнала.

Согласно требований ДСТУ 4100-2002 «Дорожные знаки. общие технические условия. Правила применения», дорожный знак 5.35.1 ус-

танавливается для водителя, приближающегося к пешеходному переходу с правой стороны дороги, а 5.35.2 – с левой. Знаки должны быть установлены так, чтобы знак 5.35.1 располагался относительно приближающихся транспортных средств на ближайшей границе перехода, а знак 5.35.2- на дальней. Согласно требованиям ДСТУ 2587-94 «Разметка дорожная», **ширина разметочного пешеходного перехода должна составлять не менее 4 метра.** На перекрестках, где пешеходные переходы не обо-

значены дорожными знаками или разметкой, ширина перехода определяется по ширине тротуаров. **Но перед началом и в конце пешеходной дорожки категорически запрещено устанавливать металлические ограждения, или другие сооружения.** На таком переходе преимущество в движении принадлежит пешеходам, при соблюдении, конечно требований Правил дорожного движения в целях собственной безопасности:

п.4.13. В случае приближения транспортного средства с включенным

проблесковым маячком красного или синего цвета или специальным звуковым сигналом, пешеходы должны воздержаться от перехода проезжей части или немедленно покинуть ее.

п.4.14.а.пешеходам запрещается. выходить на проезжую часть, не убедившись в отсутствии опасности для себя и других участников движения.

п.4.14.г.пешеходам запрещается, задерживаться и останавливаться на проезжей части, если это не связано с обеспечением безопасности дорожного движения..

Дорожные знаки «пешеходный переход» применяются для обозначения расположения мест, специально выделенных для организованного пе-

рехода пешеходами проезжей части дороги, если интенсивность движения автотранспорта превышает 300 автомобилей в час в обоих направлениях и более 100 пешеходов пересекают проезжую часть хоты бы за один час какого -либо дня недели.

Ширина не размеченного пешеходного перехода между осями установки знаков определяется в зависимости от интенсивности пешеходного потока из расчета 1 м на 500 пеш.час. но не менее 4 метра.

В. ДАНЧЕНКО, председатель общественной организации «Защита прав водителей», руководитель юридической конторы «АВТО-ЮРИСТ».

ТОЛЬКО ВМЕСТЕ МЫ СИЛЬНЕЕ

Начало на стр. 1

Одним из таких членов команды-единомышленников, является молодой, но уже очень перспективный и амбициозный, председатель Луганской городской общественной организации «Защита прав водителей» Коломиец Иван Евгеньевич.

За то не долгое время, что Иван Евгеньевич работает в должности председателя Луганской общественной организации «Защита прав водителей» он добился больших успехов в реализации поставленных перед общественной организацией задач, одной из которых является именно — борьба с коррупцией.

Усилиями Коломийца И.Е. многие люди в г. Луганске узнали о том, что данная организация не на словах, а на

деле борется за справедливость, многие стали членами организации и теперь имеют возможность получать квалифицированную юридическую помощь круглосуточно, а многие такую помощь уже получили и теперь, не побоясь этого слова, безумно благодарны, что есть на свете такие люди как Коломиец И.Е. и Данченко В.И., а также их сплочённая команда юристов, которые не словом, а делом доказали им, что можно добиться справедливости, хоть и на «другой стороне баррикад» процветает коррупция.

Коломиец И.Е. и Данченко В.И. призывают водителей объединиться для борьбы с несправедливостью и беззаконием на дорогах и в чиновничьих кабинетах, чтобы вместе, более эффективно бороться с этими проявлениями, ведь только когда мы вместе и сплочены одной целью - мы не победимы.

Сроки наложения административного взыскания установлены статьей 38 Кодекса об Административных Правонарушениях Украины. Административное взыскание может быть наложено не позднее чем через два месяца со дня совершения правонарушения, а при длящемся правонарушении -два месяца со дня его выявления, за исключением случаев, когда дела об административных правонарушениях в соответствии с настоящим Кодексом, подведомственные суду (судье).

СРОКИ НАЛОЖЕНИЯ АДМИНИСТРАТИВНОГО ВЗЫСКАНИЯ

Если дела об административных правонарушениях в соответствии с настоящим Кодексом или другими законами подведомственны суду (судье), взыскание может быть наложено не позднее чем через три месяца со дня совершения правонарушения, а при длящемся правонарушении - не позднее чем через три месяца со дня его выявления.

В случае отказа в возбуждении уголовного дела или закрытия уголовного дела, но при наличии в действиях нарушителя признаков административного правонарушения административное взыскание может быть наложено не позднее чем через месяц со дня принятия решения об отказе в возбуждении уголовного дела или о его закрытии. После окончания вышеуказанных сроков вообще исключается наложение административного взыскания.

В данных случаях, согласно п. 7 ст. 247 КоАП Украины, не может быть открыто производство по делу, а открытое подлежит закрытию, то есть указанные сроки ни кем продолжены быть не могут, какие либо действия связанные с привлечением лица к административной ответственности, после его окончания должны быть прекращены.

За общими правилами административное взыскание может быть наложено не позднее, чем как через два месяца со дня совершения правонарушения, а при длящемся правонарушении – два месяца со дня его выявления. Таким образом, для большинства правонарушений точкой отчета срока давности привлечения к административной ответственности, есть день совершения правонарушения.

При длящемся правонарушении начало течения срока давности определяется по иному. Точкой отчета здесь есть момент выявления проступка. Это объясняется характером длящихся правонарушений. Они совершаются на протяжении продолжительного времени характеризуются непрерывным совершением единого деяния. К ним можно отнести, например, хранение наркотических средств в небольших количествах, проживание

без паспорта и т. д.

В случае когда по факту правонарушения сначала возникает вопрос о возбуждении уголовного дела, но со временем принимается решение об отказе в возбуждении уголовного дела или закрытии уже возбужденного уголовного дела, сроки наложения административного взыскания имеют свои особенности. Если в действиях правонарушителя есть признаки административного проступка, взыскание может быть наложено не позднее, чем через месяц с даты принятия такого решения. Сокращенный срок начинает истекать с момента принятия постановления об отказе в возбуждении уголовного дела или закрытия уголовного дела.

Если дела об административных правонарушениях подведомственны суду взыскание может быть наложено не позднее чем через три месяца со дня совершения правонарушения, а при длящемся правонарушении - не позднее чем через три месяца со дня его выявления.

Комментарий адвоката Данченко В.И.:

Судья, по истечению срока, не вправе выяснять обстоятельства совершения правонарушения и признавать лицо виновным в совершении правонарушения. Такую позицию высказал Верховный суд Украины, так как в соответствии со ст. 274 КоАП Украины, при окончании (на момент рассмотрения дела об административном правонарушении) срока, предусмотренного ст. 38 КоАП Украины, производство по делу не может быть начато, а начатое подлежит прекращению.

ПОСЛЕДСТВИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

Почти ровно четыре года назад, 18 октября 2007 года, жизнь весёлого, жизнерадостного и верящего в хорошее будущее человека Загоруйко Сергея Васильевича, жителя г. Ровеньки, Луганской области, сделала неожиданный поворот. И этот поворот был, как говорится «Не туда».

Примерно в 21.00 часов этого дня, на квартале Гагарина, г. Ровеньки, в районе дома № 9, Сергея сбил автомобиль принадлежащий КП «Ровенькитеплокоммунэнерго» под управлением Н.

Этот день и это время навсегда останутся в памяти Сергея, ведь от полученных травм он стал инвалидом и это в расцвете сил молодого человека и перспективами на будущее.

Казалось бы, что в этой истории может быть необычным, ведь на дорогах нашей страны, да и не только, каждый день происходят ДТП, в результате которых люди получают телесные повреждения или, ещё хуже, гибнут.

И этот случай был бы рядовым если бы не одно «НО». После происшествия Загоруйко С.В. остался один на один со своими травмами и проблемами, которые возникли из за ДТП. Виновник происшествия, а также владелец транспортного средства не стали помогать пострадавшему. Только родственники и ближайшие друзья принимали активное участие в лечении и попытках привлечь к сознательности виновника ДТП и оказать хоть какую нибудь помощь.

По факту дорожно-транспортного происшествия 27.10.2007 года инспектора ГАИ г. Ровеньки вынесли постановление об отказе в возбуждении уголовного дела по ст. 286 УК Украины, ссылаясь на то, что в действиях Н нет состава преступления, т. е. виновник ДТП, по мнению правоохранительных органов, не виновен.

Это был ещё один удар по нашему потерпевшему. Мало того, что Н не помогал Александру и считал, что он не виноват, так позицию водителя, по неизвестным причинам, заняли ещё и правоохранительные органы.

С октября 2007 года по январь 2009 года Загоруйко С.В. лечился как мог, занимая деньги на лечение у родственников и знакомых и совершенно не зная как он будет отдавать, ведь вердикт врачей был не утешительным. За это время было перенесено ряд операций на обеих ногах Сергея в Харьковском институте патологии хребта и суставов, а это совсем не дёшево. Человек хотел жить, стремился восстановить то, что было до ДТП, а поэтому не сдавался и изо всех сил, порой казалось бы, последних, делал всё возможное и не возможное в достижении своей цели.

Активная помощь родных и близких привела Сергея к тому, что он потихоньку начал ходить и появилась надежда на полное восстановление,

хотя это «полное» лишь так называется, ведь уже не вернуть того здорового физического и морального, которое было утрачено навсегда.

Кроме этого, эта же помощь близких привела Сергея в ЧП «Авто Юрист» к Данченко Виктору Ивановичу, который выслушав человека, принялся ему активно помогать.

При участии Данченко В.И., было отменено постановление об отказе в возбуждении уголовного дела по факту ДТП и возбуждено уголовное дело, но между этими двумя понятиями как отказ в возбуждении уголовного дела и возбуждение уголовного дела, произошло много событий, а именно, несколько раз уголовное дело прекращалось и вновь, через обжалование в суде, отменялось постановление о прекращении и следствие вроде как продолжалось, проводились экспертизы, а именно семь автотехнических, которые в конечном итоге пришли к одному мнению, что водитель виноват в ДТП и имел техническую возможность избежать наезда на Сергея.

Кроме этого, при отмене судом постановлений о прекращении уголовного дела, доблестные работники прокуратуры, которые должны защищать права и свободы граждан, подавали апелляции на решения суда, в надежде, что дело всё таки не будет расследоваться. При подаче апелляции прокуратурой Апелляционный суд не удовлетворял их жалобы и оставлял в силе решения судов первой инстанции об отмене постановления о прекращении уголовного дела.

Все эти события длтятся и по настоящему времени, т. е. уголовное дело прекращается и возобновляется, после решения суда или прокуратуры, и не понятно только одного, что ещё нужно чтобы нормально провести досудебное следствие, предъявить обвинение и направить дело в суд.

Напрашивается только один ответ на выше поставленный вопрос — в «игре» задействованы либо хорошие связи, либо такие же «хорошие» деньги, а одним словом - КОРРУПЦИЯ.

Не останавливаясь на достигнутом, Сергей подал в суд исковое заявление о возмещении материального и морального ущерба, причинённого в следствии совершения преступления и ответчиками стали Н и КП «Ровенькитеплокоммунэнерго».

В своём исковом заявлении Сергей просит суд обязать ответчиков выплатить ему все понесённые материальные затраты на лечение, а также моральны ущерб.

У Загоруйко есть все шансы выиграть этот судебный процесс, ведь на его стороне Закон и хороший, с большой буквы, адвокат Данченко В.И., который не остановиться не перестанет для достижения поставленной цели и восторжествования справедливости.

ТОРИЙ ЗАМЕНИТ БЕНЗИН

Цена на нефть постоянно растет за счет увеличения спроса и сокращения предложения в свете последних событий.

Видимо пришло время искать новые источники, которые можно было бы использовать в качестве альтернативы нефти. И даже если это время еще не настало и нефть еще не заканчивается, лучше озаботиться этим раньше, чем позже.

Если у вас не хватает денег на покупку транспортного средства полностью работающего на электричестве или представляющего собой гибрид, а стоимость обслуживания автомобиля с двигателем внутреннего сгорания непомерно высока, то возможно скоро у вас появится возможность все же сесть за руль автомобиля с совершенно иным типом двигателя.

Чарльз Стивенс является изобретателем и исполнителем директором Laser Power Systems. Его идея заключается в замене бензинового двигателя, генератором электроэнергии, который не требует наличия батарей. Он предлагает использовать редкого минерала тория, который в сочетании с лазерной и мини-турбиной, будет легко производить достаточно электроэнергии для питания транспортного средства.

радиоактивный минерал торий на планете представлен в изобилии, и он

гораздо безопаснее в использовании, чем такой элемент, как уран, собственно поэтому и было принято решение об использовании именно этого элемента. Когда торий нагревается и становится очень горячим, он вызывает скачки тепловой энергии, которые позволяют в сочетании с мини-турбиной производить большое количество пара, который затем может быть использован для выработки электроэнергии.

Сочетание лазера, радиоактивных материалов, а также мини-турбины может выглядеть на первый взгляд очень сложной альтернативой простому наполнению топливного бака на заправке, но есть одна особенность, которая делает новый двигатель уникальным решением, способным перевернуть всю отрасль автомобилестроения.

Стивенс разработал двигатель, весом 227 кг. и мощностью 250 мВт, способный приводить в движение среднестатистический автомобиль. В рамках этой системы 1 грамм тория производит энергию, эквивалентную 7500 литрам бензина. Так что если вы приобрете автомобиль с ториевым двигателем, содержащим 8 граммов этого элемента, ваше транспортное средство не будет нуждаться в дозаправке в течение всего периода его эксплуата-

ции, при этом, не производя ни грамма вредных выбросов.

Дело может дойти до того, что один двигатель будет использоваться на нескольких автомобилях. После износа одного автомобиля, двигатель просто будет переноситься на другой и т.д.

Одними из главных преград, на пути введения этого двигателя в обиход, является радиоактивность тория и сложности с его добычей. Но, как говорит Стивенс, радиоактивность с легкостью будет сдерживать простая алюминиевая фольга.

Что касается добычи, то на данный момент только в одних США запасы достигают 440 000 тонн, и нам лишь необходимо модернизировать процесс добычи тория, поставив его на промышленные рельсы, дабы обеспечить производителей этим материалом в достаточном количестве для массового производства ториевых двигателей.

Но, Стивенс признает, что самой большой проблемой является создание мини-турбины, которая была бы достаточно мала, чтобы поместиться внутри транспортного средства и генерировала бы при этом достаточно электроэнергии для функционирования систем автомобиля.

Несмотря на это, Стивенс считает, что к 2014 году рабочий прототип уже будет готов и произведет фурор в отрасли автомобилестроения, где по сей день господствуют бензиновые двигатели.

С 95-го на 92-й. Нюансы переходного периода

Подорожание топлива поставило многих водителей перед непростым выбором – то ли ограничить себя в передвижении, то ли потуже затянуть пояса по другим статьям своего бюджета. Впрочем, есть и третий путь – поменять корм для «железного коня». Не исключено, что ему это даже понравится.

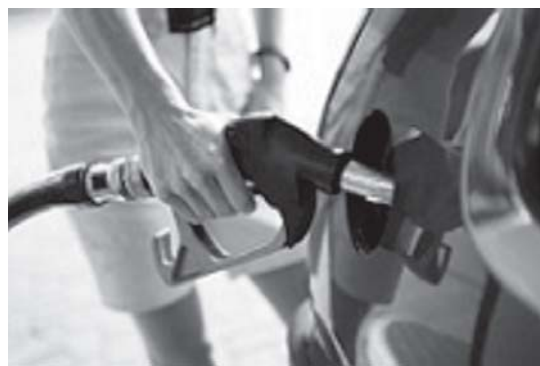
По подсчетам консалтинговой компании «А-95», в прошлом году на долю 95-го бензина в национальном потреблении приходилось 22% от общего объема, на долю 92-го – 17%. В 2011 году они вообще могут сравняться. Ведь по финансовым соображениям переход на использование А-92 становится все привлекательнее. Так, если осенью прошлого года он давал владельцу автомобиля 20-30 копеек экономии на литре горючего, то в январе 2011-го – уже 40-45 копеек. То есть за месяц поездок можно уберечь в кошельке сотню гривен, а то и больше. Единственный вопрос, который при этом гложет любого водителя, как воспримет эту экономию машина. Но тут уже очень многое зависит от того, какую именно «двушку» вы ей предложите.

Бывалые автомобилисты советуют: попытка – не пытка. Если в паспорте вашего автомобиля рекомендованное минимальное октановое число бензина, на котором он может ездить, значит, как 92, – не бойтесь эксперимента. Ведь практика – лучший критерий истины. Залив в бак порцию 92-го, вы сами почувствуете, насколько легко перенесет автомобиль изменение топливного рациона. Риск такого эксперимента для транспортного средства минимален, но, ВНИМАНИЕ!!!, лишь в том случае, если заправляться качественным, импортным А-92.

Журналисты AutoVisio решили проверить этот тезис эмпирически, проведя ряд экспериментов. Об их ходе, включая комментарии специалистов, вскоре можно будет прочитать на данном портале подробно. Но вывод из этой затеи таков: белорусский бензин А-92 сегодня является достойной альтернативой отечественному бензину А-95. «Наши исследования показали, что украинский бензин А-95 по всем основным параметрам проигрывает мозырскому «второму» бензину, – говорит Иван Броды, AutoVisio. – Так, исследовав обе марки бензина, мы пришли к выводу, что А-92 из Республики Беларусь практически соответствует требованиям ДСТУ 2007 года, тогда как отечественный бензин А-95 «пляшет» в пределах норм ДСТУ 2001 года. Конечно, переходить на низкооктановый бензин, хоть и лучшего качества, нужно осторожно. Особенно это касается машин оснащенных турбонадувом двигателя. А вот «простым» иномаркам с атмосферным двигателем бензин А-92 понравится. Немного снизятся тяговые свойства мотора, но увеличение расхода топлива будет минимальным».

О преимуществах импортного топлива А-92 перед украинскими аналогами говорят и специалисты-технологии. По словам начальника Львовской испытательной лаборатории Надежды Николаевны Матковской, массовая доля серы в импортном А-92 не превышает 0,015%, а в экологически улучшенном 0,005%, тогда как в отечественном может доходить и до 0,050%, граничное же содержание бензола составляет до 1% и до 5% соответственно.

Как видим, качественный 92-й бензин менее вреден и для автомобиля, и для окружающей среды, чем неважный 95-й. Немало водителей остерегаются, что переход на бензин с более низким октановым числом увеличит расход топлива и ускорит износ двигателя. Но в украинских реалиях это далеко не всегда так. Ведь повышенное содержание бензола и серы в топливе способно разрушать катализатор и топливную систему автомобиля гораздо быстрее, чем некоторое увеличение уровня детонации в двигателе вследствие использования А-92 вместо А-95. Кстати, чтобы избежать детонационного эффекта отечественные НПЗ нередко заливают в 95-й бензин



ударную дозу антидетонационных присадок. Но они по своей сути действуют, как антибиотик: лечим горло – садим печень. Такие присадки не по-детски загрязняют свечи.

Ну и кроме того, в нашей стране до сих пор тяга к фальсификации горючего остается хронической болезнью. В некоторых регионах страны 20-40% продаваемого в рознице топлива – это некондиционный продукт. А поскольку подделывают в основном 95-й, как более дорогой бензин, то соответственно и риск напоротся на «паленый» 92-й намного ниже. Впрочем, тут следует руководствоваться универсальным правилом: заправляться по возможности в крупных брендовых сетях, для которых репутация важнее сиюминутной выгоды, и по возможности продуктом, изготовленным в соответствии не с украинскими, а с более жестким европейским стандартом.

Сами топливные трейдеры признают, что переориентация на потребление бензина А-92 – это сегодня лучший выбор для многих водителей. Руководитель департамента маркетинга «Концерн Галнафтогаз» (сеть «ОККО») Василий Дмытров прогнозирует дальнейший рост спроса на эту марку в стране. «В нашей сети мы уже второй год реализуем только импортное топливо, – говорит он. – Так что клиент может быть уверен, что он заливает в бак бензин нового поколения, а не изготовленный в соответствии со стандартом десятилетней давности».

Бытует мнение, что опускаться с 95-го октанового числа на 92-е имеет смысл лишь автомобилям эконом-класса. Это правда. Но не вся. Качественную «двушку» без проблем скупают и многие внедорожники – американцы, японцы, китайцы. Да и для целого ряда автомобилей среднего класса европейских марок, как показывает практика, соскочить с 95-го на 92-й – не проблема. Возможно, машина чуть потеряет в проворности (приемистости), но зато приемистее останется ваш кошелек. В условиях же езды по городу, эта разница почти незаметна. Да и на трассе, если вы не Шумахер, уловить ее весьма сложно.

Дмитрий Валентинович, капитан «Independent Mercedes-Benz Club of Ukraine», на своем MB E320 набегал уже 195 000 километров. На капитанском «Мерсе» установлен автоматический октан-корректор для системы зажигания, а двигатель спроектирован с учетом эксплуатации на рынках Центральной и Северной Америки, где широко используется бензин с октановым числом 92. «Длительная эксплуатация на 92-м бензине не выявила побочных эффектов, кроме незначительного повышения расхода бензина (+200мл на каждые 100 км пробега), – говорит Дмитрий Валентинович. – Свечи зажигания меняются с периодичностью, рекомендуемой в сервисной книжке. Там же было и сказано о возможности эксплуатации двигателя на бензине с октановым числом не ниже 91».

В общем, если вы до сих пор заправлялись отечественным 95-м (по привычке или из чувства патриотизма), если нынешние цены на бензин вас откровенно смущают, если для вас автомобиль – не роскошь, и даже не средство передвижения, а жизненная необходимость, не поленились заглянуть в руководство по его эксплуатации. Может быть, импортный 92-й понравится вашему колесистому другу больше, чем отечественный 95-ый.

Источник: Auto.rta.ua

В ТОЙОТА ЦЕНТР КИЕВ «АВТОСАМИТ» ОТКРЫТ СЕЗОН TOYOTA CAMRY

Toyota Camry нового поколения, самый ожидаемый автомобиль года, уже доступен к заказу в Тойота Центр Киев «Автосамит» на Харьковском шоссе, 179 и совсем скоро – в конце октября – будет представлен в нашем автосалоне.

Новая Camry приобрела еще более выразительный и элегантный дизайн экстерьера, более комфортный и просторный интерьер, одну из лучших в классе звукоизоляцию и уникальный набор мультимедийного оборудования.

Camry добилась мирового признания на рынке седанов за ведущий в своем классе уровень качества, комфорта, надежности и эксплуатационных характеристик. В Украине новая Camry в дополнении к улучшению этих ключевых качеств будет иметь другой дизайн экстерьера и интерьера по сравнению с моделью, которая будет представлена на американском рынке. В ней выразительный и элегантный дизайн экстерьера будет прекрасно сочетаться с изысканным оформлением салона, подчеркивающим ощущение роскоши и престижа. Седан бизнес-класса Toyota Camry доступен к заказу в Тойота Центр Киев «Автосамит» по цене от 33 050 дол. США

Особыми достоинствами новой Toyota Camry являются усовершенствованные, более экономичные двигатели объемом 2,5 и 3,5л с расходом топлива в смешанном цикле 7,8л и

9,3л на 100км. Автомобиль оснащен автоматической шестиступенчатой КПП с возможностью ручного переключения передач Multi mode, что делает автомобиль еще более динамичным. Рулевое колесо оснащено электроусилителем EPS, что делает управление еще чувствительнее.

Новая Toyota Camry оборудована самыми современными системами активной и пассивной безопасности. Автомобиль оснащен девятью подушками безопасности, включая боковые подушки безопасности для задних сидений, передними сиденьями, обеспечивающими защиту от хлыстовой травмы при наезде сзади, системой адаптивных передних фар(AFS), парктроником и камерой заднего вида.

Новые комплексные меры по борьбе с шумом, вибрациями, жесткостью и тонкая акустическая настройка делают салон новой Camry очень тихим. Новый седан Toyota оборудован высококлассными системами обеспечения удобства. Повышенный комфорт для пассажиров второго ряда обеспечивается подогреваемыми сиденьями, отдельными панелями управления для акустической системы и системы микроклимата, а так-

же регулируемые солнцезащитными шторками: для боковых стекол – с механическим приводом, а для заднего стекла – с электроприводом. Климатическая система оснащена уникальной системой очистки воздуха «папо-е» (нано-и), которая не только очищает воздух в салоне, но и увлажняет его, обеспечивая освежающий эффект.

В новой Camry покупателям предлагается уникальный ассортимент мультимедийного оборудования: сенсорный экран Toyota Touch и новая первоклассная энергосберегающая акустическая система марки JBL с 10 динамиками.

Ну и конечно, дизайн – более выразительный и элегантный в сочетании с изысканно оформленным салоном, еще раз подчеркнут статус автомобиля и его владельца. «Best Camry ever»** – так резюмировал Президент Тойота Мотор Корпорейшн Акио Тойода новое поколение седана Toyota Camry.

Официальный дилер Тойота в Украине, входящий в структуру корпорации УкрАвто, Тойота Центр Киев «Автосамит» всегда рад видеть Вас на Харьковском шоссе, 179. Для Вас мы превратим приобретение автомобиля в праздник.

ЭКОНОМЯТ ЛИ ТОПЛИВО МАГНИТНЫЕ АКТИВАТОРЫ



В Украине продаются устройства, которые с помощью электромагнитного поля якобы уменьшают расход топлива.

Журналисты решили разобраться, так могут ли такие устройства обеспечить заявленный результат, или это просто

но, гореть иначе не будет. Возможно изменение характеристик двигателя лишь в одном случае — при изменении состава горючей смеси в цилиндрах.

Дело в том, что само по себе топливо не горит — для этого во всех двигателях внутреннего сгорания оно смешивается с окислителем (кислородом) в строго определенных соотношениях. Смесь со стандартным содержанием кислорода (на 1 кг паров бензина приходится 15 кг воздуха) принято называть нормальной — мощность двигателя достаточно высока при неплохой экономичности. Если уменьшить поступление воздуха, то смесь обогатится (бензином), автомобиль прибавит на 15—20% мощности (сгорая в цилиндрах наиболее быстро, создает максимальное давление на поршни), однако ощутимо ухудшается экономичность двигателя. А для достижения высокой экономичности в смесь добавляют больше воздуха — расход сразу же становится минимальным, но ценой снижения мощности на 8—10%.



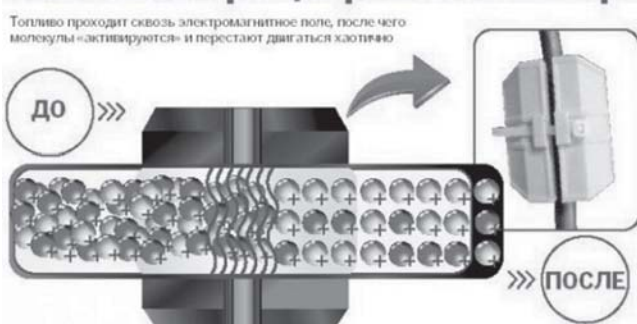
автомобильный «развод».

Магнитный активатор представляет из себя магнит, который крепится на топливопроводе. По словам продавцов, когда бензин или дизель проходит через создаваемое девайсом электромагнитное поле, молекулы топлива «рассеиваются» и «упорядочиваются». Это приводит к тому, что топливо горит лучше, а двигатель автомобиля якобы потребляет его на 10—30% меньше.

Принцип работы

Независимые испытания магнитных активаторов топлива производила несколько лет назад немецкая организация ADAC. Вердикт неутешительный: сокращения потребления топлива не было зафиксировано даже на долю процента. По мнению немецких экспертов, описанный механизм не может работать в принципе. Дело в том, что теплотворность топлива, которая, по мнению продавцов, должна меняться, зависит лишь от количества атомов углерода и водорода: как ни меняй порядок движения молекул с помощью магнитного поля, по своему составу горючее вещество не изменится, соответствен-

Заявленный принцип работы активатора



Несмотря на то, что даже в теории такой прибор оказывать какое-либо воздействие на топливо не способен, многие автолюбители пишут на форумах, что после установки магнитного активатора автомобиль действительно

стал потреблять меньше. В чем же дело?

Эффект плацебо

При личном общении с каждым из таких автомобилистов выяснилось, что установщики чудо-приборов оказывались ребятами не только хитрыми, но и технически грамотными. Так, Виктор С. из Луганска рассказал журналистам, что перед установкой ему сразу сообщили: нужно «настроить» автомобиль, естественно, за дополнительную плату. Так, ему перебрали карбюратор, отрегулировали зажигание и зазоры в клапанах, сменили масло, свечи, а в последок прочитали лекцию об экономичном вождении. А уже после этого установили прибор. «Да, автомобиль стал потреблять на 10% меньше, — пишет Виктор, — но у меня ощущение, что после проведения всех подготовительных процедур он бы и так потреблял меньше. Но доказать настоящую причинно-следственную связь не удалось». То есть — как в сказке: каша из топора может получиться вкусной, но только если варить этот топор вместе с крупой и маслом.

Однако Виктору еще повезло — ему хоть автомобиль привели в порядок, хотя и с переплатой за ненужное устройство. В большинстве же случаев речь идет о так называемом эффекте плацебо. Человек, наслушавшись рассказов о том, что должен быть эффект, сам его ищет и... находит. Признать же, что тебя надули, как минимум обидно.

Кстати, для самовнушения время есть: мошенники обещают, что снижение расхода топлива возникнет не сра-

зу, а через 3—4 тыс. километров (через несколько месяцев).

Продавцы всевозможных активаторов показали журналистам целый набор сертификатов и патентов на свой товар. Мол, «если не верите нам, по-



верьте документам».

Дело в том, что в таких случаях заказчик теста сам определяет свойства, которые нужно проверить. Так, можно получить сертификат на устройство под названием «Волшебная палочка», подтверждающий, что «палочка» соответствует стандартам качества по заявленным параметрам цвета, качеству материала и соответствует заданным производителем геометрическим размерам. А исполняет ли она желания — никого не волнует. Кстати, если в организации, выпускающей прибор, сертифицированы бизнес-процессы, то на продукт абсолютно законно еще и прицепят значок «ISO». Наличие патента также ни о чем не говорит — это не всегда означает работоспособность самого изобретения, а патентные бюро завалены псевдонаучными изобретениями. Например, в РФ в 2006-м году был запатентован новый способ установления факта смерти человека — по принадлежащей ему вещи. И уж тем более вообще ничего не означает то, что в основе принципа работы лежит разработка Нобелевских лауреатов.

МИР АВТОМОБИЛЕЙ

ТОУОТА ПРЕДСТАВЛЯЕТ РЕСТАЙЛИНГ ТАСОМА



Североамериканское подразделение Toyota Motor публикует данные о пикапе Тасома образца 2012 модельного года. Автомобиль заметно освежили, особенно переднюю его часть. Появились новая решетка радиатора, передний бампер и оптика, изменилась форма капота. После рестайлинга Тасома призван производить впечатление более агрессивного и одновременно подготовленного для бездорожья пикапа.

В салоне переработана передняя панель. Изменился щиток приборов, а также консоль управления кли-

матической установкой и вентиляцией. Появилась возможность заказать за дополнительную плату обшивку кресел из водоотталкивающей ткани.

Для Тасома образца 2012 года, как и прежде, предложат два бензиновых двигателя — 2,7-литровый 4-цилиндровый рядный и 4,0-литровый V6. Оба двигателя немного модернизированы. 2,7-литровый имеет мощность в 159 л.с. и крутящий момент в 244 Нм. Мощность 4,0-литрового — 236 л.с., крутящий момент — 361 Нм.

Кроме того, предлагается пакет увеличения мощ-



ности для V6. В его составе — механический нагнетатель от TRD. После его установки мощность повысится до 304 л.с., а крутящий момент до 453 Нм.

TRD также предлагает два пакета дополнительного оснащения для Тасома под названием T|X и T|X Pro. В их составе — усиленные подножки, каркас в передней части грузовой платформы, внедорожные шины BF Goodrich размерности 265/70R16, новые легкосплавные колесные диски, выкрашенные в черный цвет, дополнительные фары, а также декоративные наклейки на бортах грузовой платформы.

Стоимость обновленного Toyota Тасома пока не опубликована. На рынке автомобиль появится, как ожидается, до конца сентября. Как и прежде, официально автомобиль будет продаваться только в Северной Америке.

Почему выбирать девушку лучше, чем автомобиль...

1. При выборе девушки не надо ее загонять на яму.
2. Прежде всего рекомендуется на глазок прикинуть год выпуска. Следует быть очень осторожным, поскольку девушки самостоятельно проводят предпродажную подготовку — и зачастую внешний вид не соответствует истинному положению вещей. Особенно рекомендуется опасаться капремонта: пластические хирурги (женские кузовщики) творят чудеса. Искусственное увеличение возраста за счет косметики (у девушек она выглядит несколько иначе) и обвеса еще более опасно: за эксплуатацию слишком юных созданий можно ответить по всей строгости закона.
3. Интерьер вам покажут не сразу. Так что пока смело можете присматриваться, например, к ходовой. При чем повнимательнее. Балансировка тут не поможет. И если один сплошной развал без схождения — даже кузовщики бессильны.
4. По кузову: наличие царапин вас смущать не должно. Одним из немногих достоинств девушек перед автомобилем является способность к регенерации поверхности. Если есть вмятины — тут уже хуже.
5. Обтекаемый корпус — тоже.
6. Бамперы и передний, и задний должны соответствовать друг другу по размеру.
7. Проверять жесткость подвески, опираясь руками и надавливая на корпус, не стоит. По крайней мере, при первой встрече.
8. Сразу же интересоваться количеством предыдущих владельцев не рекомендуется. Залезать под капот тоже.
9. И главная ошибка: не пытайтесь сразу прошивать мозги: особенностью девушек является то, что она самопроизвольно может включать заднюю (что она и делает). Впрочем, как и любую другую передачу. Девушки на автомате встречаются редко и просты в эксплуатации — о них не обязательно составлять мануал.
10. Правильность последовательности и содержания своих действий можно проверять по приборам. В качестве приборов выступают: рот (в растянутом положении означает удовлетворительную работу всех систем — вы на правильном пути), глаза (если подтекает — это так же плохо, как и у авто).
11. В первую очередь надо наладить систему подачи топлива. Топливом могут служить: ужины в заведениях различного характера (автоматы с кофе в ангаре СТО — не самая лучшая идея), билеты в кино (это где показывали форсаж на большом экране), театр (большое серое здание неподалеку от заправки по пути на работу). Поинтересоваться о предпочтительном топливе можно у самого объекта. Они разговаривают.

ПРАВИЛА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

8. Регулирование дорожного движения

8.10. При подаче светофором (кроме реверсивного) или регулировщиком сигнала, запрещающего движение, водители должны остановиться перед дорожной разметкой 1.12 (стоп-линия), дорожным знаком 5.62 «Место остановки», если их нет – не ближе 10 м до ближайшего рельса перед железнодорожным переездом, перед светофором, пешеходным переходом, а если и они отсутствуют и во всех прочих случаях – перед пересекаемой проезжей частью, не создавая препятствий для движения пешеходов.

Требование пункта направлено на то, чтобы водители рассчитывали процесс перед перекрестком при включении запрещающих сигналов или в местах, где они должны уступить дорогу. Остановленное транспортное средство не должно препятствовать движению пешеходов через проезжую часть по расположенному перед перекрестком пешеходному переходу или же быть препятствием для движения транспортных средств, приближающихся по ближней полосе пересекаемой проезжей части. Требования об остановке транспортных средств у железнодорожного переезда изложены в пункте 20.3 Правил.

8.11. Водителям, которые при включении желтого сигнала или поднятии регулировщиком руки вверх не могут остановить транспортное средство в месте, предусмотренном пунктом 8.10 настоящих Правил, не прибегая к экстренному торможению, разрешается двигаться дальше при условии обеспечения безопасности дорожного движения.

Для того чтобы обеспечить остановку транспортного средства в предусмотренном Правилами месте, не рекомендуется прибегать к экстренному торможению, так как это может привести к заносу, падению пассажиров в салоне транспортного средства или груза, а также стать причиной ДТП вследствие наезда движущегося позади транспортного средства.

Для этого при светофорном регулировании предусмотрен желтый сигнал, который включается на протяжении 3-4 секунд, что дает возможность водителям, находящимся во время окончания действия разрешающего сигнала светофора вблизи от стоп-линии и не имевшем возможности остановиться у мест, предусмотренных пунктом 8.10, не прибегая к экстренному торможению, освободить перекресток.

16. Презд перекрестков

16.1. Перекресток, где очередность проезда определяется сигналами светофора или регулировщика, считаются регулируемым. На таком перекрестке знаки приоритета не действуют.

В случае выключения светофора или его работы в режиме мигания сигнала желтого цвета и отсутствия регулировщика перекресток считается нерегулируемым и водители должны руководствоваться правилами проезда нерегулируемых перекрестков и установленными на перекрестке знаками приоритета.

В зависимости от характера организации дорожного движения на перекрестках они подразделяются на регулируемые и нерегулируемые. Перекресток, порядок движения на котором определяется сигналами светофора или регулировщика, считается регулируемым. На таком перекрестке водитель должен руководствоваться сигналами светофора или регулировщика, а не знаками приоритета. При этом соответствии п.8.3. Правил сигналы регулировщика имеют преимущества перед сигналами светофора, требованиями дорожным знаком и обязательны к выполнению. Если регулировщик находится на перекрестке, но не регулирует дорожное движение, при помощи сигналов, предусмотренных п.8.8 Правил, а осуществляет надзор за движением, то перекресток считается нерегулируемым. К нерегулируемому относятся также перекрестки, где отсутствуют какие-либо технические средства регулирования дорожного движения или же порядок движения регулируется установленными знаками приоритета. К таким перекресткам относятся и те, на которых светофор работает в режиме мигания желтого сигнала или выключен.

При работе светофора в режиме регулирования движения или при управлении движения регулировщиком водители обязаны руководствоваться пунктами 16.5 – 16.10 Правил, а при отсутствии светофоров или их работе в режиме мигания сигнала желтого цвета – пунктами 16.11 – 16.15 Правил.

16.3. В случае необходимости предоставления преимущества в движении транспортного средства, движущимся по пересекаемой дороге, водитель должен остановить транспортное средство перед дорожной разметкой 1.12 (стоп-линии) или 1.13, светофором так, чтобы видеть его сигналы, а если они отсутствуют – перед краем пересекаемой проезжей части, не создавая препятствий для движения пешеходов.

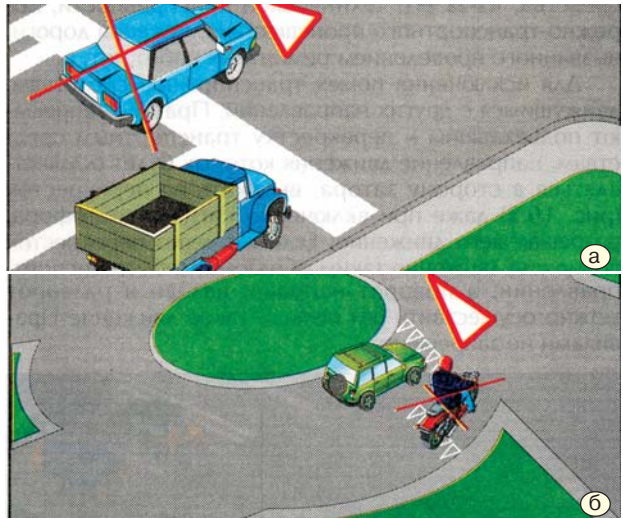


Рис. 16.4 Место остановки транспортного средства для предоставления преимущества: а) перед стоп-линией; б) перед разметкой 1.13.

Исходя из значения термина «преимущества» как право на первоочередное движение по отношению к другим участникам дорожного движения, водитель, который не пользуется правом преимущества, должен в процессе движения предоставлять право проезда другим участникам дорожного движения путем остановки транспортного средства, которым он управляет не создавая помех другим участникам дорожного движения и не ограничивая им обзорности.

16.4. Запрещается выезжать на любой перекре-

сток, в том числе при сигнале светофора, разрешающем движение, если образовался затор, который вынудит водителя остановиться на перекрестке, что создаст препятствие для движения других транспортных средств и пешеходов.

Под затором следует понимать скопление остановившихся транспортных средств, которое исключает возможность дальнейшего движения через перекресток или другой участок дороги. Кратковременный затор может иметь место вследствие возникшего препятствия в виде остановившегося впереди транспортного средства, из-за его технической неисправности, дорожно-транспортного происшествия, сужения дороги, вызванного проведением ремонтных работ и т.п.

Для исключения помех транспортным средствам, движущимся с других направлений, Правила запрещают подьезжающим к перекрестку транспортным средствам, направление движения которых будет осуществляться в сторону затора, выезжать на перекресток даже при включении сигнала светофора, разрешающего движение. Если же через перекресток возможно движение таким образом, чтобы транспортное средство не останавливалось на нем (например, затор исключает возможность движения в прямом направлении, а поворот направо, налево и разворот можно осуществить без помех), такое движение Правилами не запрещено.

РЕГУЛИРУЕМЫЕ ПЕРЕКРЕСТКИ

16.5. При подаче сигнала регулировщика или включения сигнала светофора, разрешающего движение, водитель обязан уступить дорогу транспортным средствам, завершающим движение через перекресток, а также пешеходам, заканчивающим переход.

Требование этого пункта направлено на предоставление возможности беспрепятственно завершить проезд перекрестка, независимо от направления дальнейшего движения, транспортным средствам, которые начали его на сигнал, разрешающий им движение (рис.16.6а). Пешеходы, находящиеся на пешеходных переходах, расположенных на пути движения транспортных средств, имеют приоритетное право на безопасное завершение перехода (рис. 16.6б). Вместе с тем, пешеходы должны воздержаться от перехода проезжей части дороги в случае завершения действия разрешающего сигнала светофора. Об этом сигнализирует мигание зеленого сигнала светофора или цифровое табло.

16.6. Поворачивая налево или разворачиваясь при зеленом сигнале основного светофора, водитель нерегулируемого транспортного средства обязан уступить дорогу трамваю попутного направления, движущимся во встречном направлении прямо или поворачивающим направо. Этим правилом должны руководствоваться между собой и водители трамвая.

Положения этого пункта основаны на правиле «правой руки», т.е. когда уступить дорогу должен водитель, к которому справа приближается транспортное средство. На рис. 16.7а видно, что после того, как транспортное средство начнет выполнение левого поворота или разворота, встречные транспортные средства будут приближаться справа, а согласно правила «правой руки» им необходимо уступить дорогу.

Поворачивая налево или разворачиваясь на зеленый сигнал основного светофора, водитель нерегулируемого транспортного средства может выехать на перекресток одновременно со встречным транспортным средством, и если последнее движется прямо или направо, ему необходимо остановиться на перекрестке и пропустить встречное транспортное средство. Если же встречное транспортное средство движется также налево или разворачивается, каждый водитель должен убедиться в отсутствии угрозы создания препятствий для движения встречного транспортного средства. Проезд перекрестка в этой ситуации может быть осуществлен одновременно, а центр перекрестка при этом остается справа от каждого транспортного средства (рис. 16.7б). Если это невозможно, например из-за габаритов транспортного средства, не позволяющих выполнить поворот налево или разворот, оставив центр перекрестка справа, то их водители должны выехать на перекресток за его центр прямо и лишь затем, не создавая помех друг другу, завершить маневр.

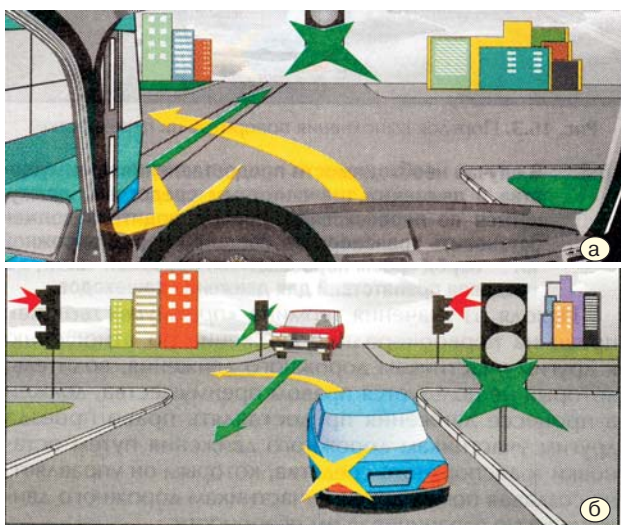


Рис. 16.7 Проезд регулируемого перекрестка, если одно из транспортных средств поворачивает налево.

При движении через регулируемый перекресток одновременно с трамваем водитель нерегулируемого транспортного средства, выполняющий левый поворот или разворот, должен уступить ему дорогу (рис. 16.7в).

Водитель рельсового транспортного средства, осуществляющего поворот налево, должен уступить дорогу трамваю, движущемуся прямо.

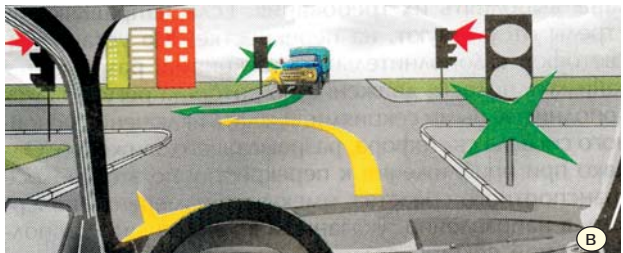


Рис. 16.7 Проезд регулируемого перекрестка, если одно из транспортных средств поворачивает налево.

16.7 Если сигнал регулировщика или зеленый сигнал светофора разрешают одновременно движение трамвая и нерегулируемых транспортных средств, трамваю предоставляется преимущество независимо от направления его движения.

Если для регулирования движения трамвая используются специальные светофоры, то порядок движения трамваев устанавливается этим светофором. Но если трамвай и нерегулируемое транспортное средство руководствуются сигналами обычного светофора и одновременно имеют право на движение, то трамваю ввиду его низкой маневренности предоставляется преимущество перед нерегулируемым транспортным средством независимо от его дальнейшего направления движения.

16.8. Водитель, выехавший на пересечение проезжих частей согласно сигналу светофора, разрешающему движение, должен выехать в намеченном направлении независимо от сигналов светофора на выезде. Однако, если на перекрестках перед светофорами на пути движения водителя имеется дорожная разметка 1.12 (стоп-линия) или дорожный знак 5.62, он должен руководствоваться сигналами каждого светофора.

Для регулирования движения транспортных средств на простых перекрестках с относительно небольшой интенсивностью движения на каждом подъезде к перекрестку устанавливаются транспортные светофоры. На более сложных перекрестках, где количество полос больше (а соответственно и больше конфликтных точек), устанавливаются несколько светофоров для регулирования движения транспортных средств в определенных направлениях. Если перед светофором на выезде с перекрестка отсутствует дорожная разметка 1.12 (стоп-линия) или дорожный знак 5.62 «Место остановки», то водитель транспортного средства, выехавшего на перекресток на разрешающий сигнал светофора, должен выехать с перекрестка независимо от сигнала этого светофора (рис. 16.9а), а при наличии такой разметки или знака 5.62 - руководствоваться сигналами каждого выездного светофора (рис. 16.9б).

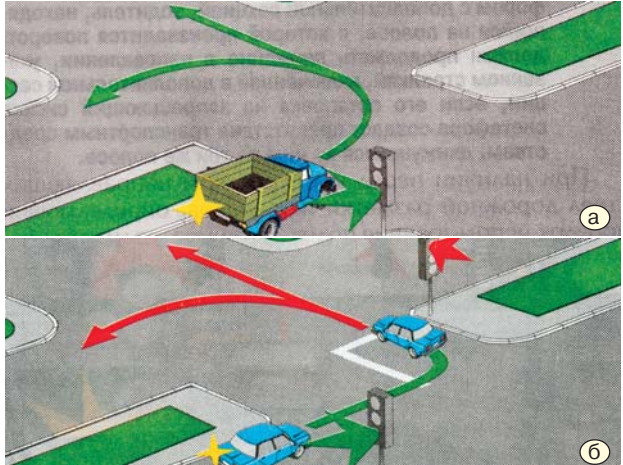


Рис. 16.9 Проезд перекрестка: а) при отсутствии перед светофором на выезде с перекрестка стоп-линии; б) при наличии перед светофором, установленным на перекрестке, стоп-линии.

16.9. При движении в направлении стрелки, включенной в дополнительной секции одновременно с желтым или красным сигналом светофора, водитель должен уступить дорогу транспортным средствам, движущимся с других направлений.

При движении в направлении стрелки зеленого цвета на табличке, установленной на уровне красного сигнала светофора с вертикальным расположением сигналов, водитель должен занять крайнюю правую (левую) полосу движения и уступить дорогу транспортным средствам и пешеходам, движущимся с других направлений.

Такая схема организации дорожного движения используется на перекрестках с большой интенсивностью движения для разгрузки таких участков в момент отключения зеленого сигнала светофора. При этом водитель, движущийся в направлении, указанном включенной стрелкой дополнительной секции светофора, или в направлении стрелки зеленого цвета на табличке, установленной на уровне красного сигнала светофора с вертикальным расположением сигналов, должен уступить дорогу транспортным средствам и пешеходам, движущимся с других направлений.

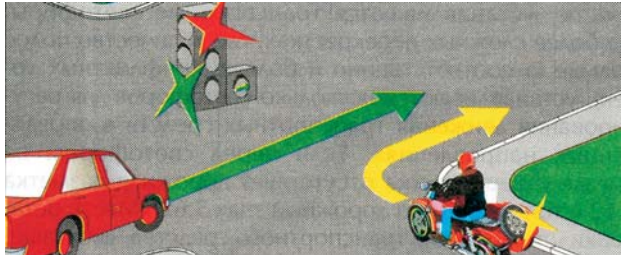


Рис. 16.10 Порядок проезда перекрестка, регулируемого светофором с дополнительной секцией.

16.10. На перекрестке, где движение регулируется светофором с дополнительной секцией, водитель, находящийся на полосе, с которой производится поворот, должен продолжать движение в направлении, указанном стрелкой, включенной в дополнительной секции, если его остановка на запрещающий сигнал светофора создаст препятствия транспортным средствам, движущимся за ним по той же полосе.

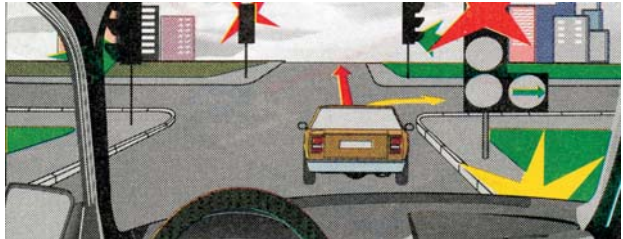


Рис. 16.11 Требование продолжать движение с полосы в направлении стрелки, включенной в дополнительной секции светофора, если сзади приближается транспортное средство, которое намерено двигаться в этом направлении.