

ЗАКЛЮЧЕНИЕ ЭКСПЕРТА 38/2016-АТИ

автотехническое исследование

Подписка:

Мне права и обязанности эксперта, предусмотренные ст. ст. 25.9, 26.4 КоАП РФ и ст. 16, 17 Федерального закона от 31 мая 2001 г. N 73-ФЗ "О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации", разъяснены. Об уголовной ответственности за дачу заведомо ложного заключения в соответствии со ст. 17.9 КоАП РФ предупреждена:

Числа месяца года _____ Лешкова Е.К.

Начато время числа месяца года.

Закончено время числа месяца года.

На основании Определения инспектора ДПС ОР ДПС ГИБДД УМВД России по Красногвардейскому району г. Санкт-Петербургу капитана полиции Жукова Ю.А. о назначении комплексной автотехнической экспертизы по материалам ДТП № XXXXX/XXX-XX от числа месяца года.

Место производства экспертизы: г. Санкт-Петербург

Эксперт:

Лешкова Елена Константиновна – судебный эксперт, диплом ОК № XXXXX, выдан числа месяца года; повышение квалификации по программе «Экспертиза определения стоимости восстановительного ремонта транспортных средств», удостоверение регистрационный № XXXX, выдано числа месяца года; квалификационный аттестат на осуществление профессиональной деятельности в сфере автотехнической экспертизы серия АСXXXX № XXXXXX, выдан числа месяца года; квалификационный аттестат на осуществление профессиональной деятельности в сфере экспертизы стоимости восстановительного ремонта транспортных средств серия АСXXXX № XXXXXX, выдан числа месяца года; повышение квалификации по программе «Автотехническая экспертиза», удостоверение регистрационный № XXXX, выдано числа месяца года.; квалификационный аттестат на осуществление профессиональной деятельности в сфере экспертизы обстоятельств ДТП и дорожных условий серия АСXXXX №XXXXXX, выдан числа месяца года; повышение квалификации по программе «Экспертиза обстоятельств ДТП и дорожных условий», удостоверение регистрационный № XXXX, выдано числа месяца года;

сертификат участника семинара «Контроль качества сталей, сплавов, руд и других материалов с использованием современных методов анализа», числа-числа месяца года; инженер по специальности «Промышленное и гражданское строительство», диплом № XXXXXX XXXXXXXX, выдан числа месяца года. Стаж работы по специальности более X,X лет, в том числе экспертом, имеющей постоянную действующую практику непосредственной работы с химическими веществами, материалами, объектами химического анализа и научного исследования, научно-технической литературой, нормативной и патентной документацией, современным оборудованием для физико-химического анализа и измерений.

Обстоятельства дела

известны эксперту в объёме, изложенном в Определении о назначении комплексной автотехнической экспертизы по материалам ДТП № XXXXX/XXX-XX от числа месяца года.

Инспектор ДПС ОР ДПС ГИБДД УМВД России по Красногвардейскому району г. Санкт-Петербургу капитан полиции Жукова Ю.А. рассмотрев материалы дела об административном правонарушении, имевшем место числа месяца года в время по адресу: г. Санкт-Петербург, пр. Б, д. XX.

У С Т А Н О В И Л :

Имело место ДТП с участием: автомобиля «Киа» гос. номер «МXXXXЕ XXX» под управлением водителя Бобковой А.А. и пешехода Рыжиховой М.Д. – об обстоятельствах происшествия участники дали противоречивые показания, не позволяющие определить виновника происшествия. На основании изложенного и руководствуясь ст. 26.4 КоАП РФ,

О П Р Е Д Е Л И Л :

1. Назначить комплексную автотехническую экспертизу, производство которой поручить эксперту-автотехнику XXXXX

2. Поставить перед экспертом следующие вопросы:

1. Имел ли водитель а/м Киа, Бобковой А.А., техническую возможность предотвратить наезд на пешехода с момента начала его движения при допустимой (для данных дорожных условий) скорости движения транспортных средств?

На исследование представлены:

- материалы ДТП №XXXXX/XXX-XX от числа месяца года на 35 листах.

Исходные данные

Из представленных материалов установлено:

Числа месяца года в время в г. Санкт-Петербурге на ул. Б напротив д. XX произошло дорожно-транспортное происшествие с участием транспортного средства: «**KIA SLS**», гос. рег. знак **М XXX ХЕ XXX**, под управлением водителя – **Бобковой А.А.** - и пешехода – Рыжиховой М.Д.

Из справки о дорожно-транспортном происшествии от числа месяца года:

Повреждения транспортного средства из справки о дорожно-транспортном происшествии:

Автомобиль «KIA SLS», гос. рег. знак М XXX ХЕ XXX, имеет следующие повреждения: передний бампер, правая передняя фара, лобовое стекло, капот.

Потерпевшая:

Рыжихова М.Д.: перелом правой ноги, перелом левого предплечья, СЧМТ, СГМ.

Объяснения участников ДТП из справки о дорожно-транспортном происшествии:

Водитель а/м «KIA SLS», гос. рег. знак М XXX ХЕ XXX, Бобковой А.А.: «Я сегодня числа месяца года около время управляла технически исправным KIA Sportage, гос. номер М XXX ХЕ XXX, принадлежащим мне. Двигалась по ул. Б от пр-та Индустриального в сторону ул. Передовиков в левом ряду, т.к. в правом ряду стояли припаркованные автомобили, со скоростью около 50-60 км/ч. Подъезжая к пешеходному переходу по пр-ту Б у д. XX, я снизила скорость, убедилась в отсутствии пешеходов на проезжей части, а также на тротуаре, и продолжила движение прямо. Проехав небольшое расстояние от пешеходного перехода, из-за припаркованных справа автомобилей выбежал пешеход, во избежание столкновения я предприняла экстренное торможение, но избежать столкновения не удалось. Проезжая часть была мокрая, шел дождь. В данном ДТП считаю себя не виноватой, т.к. я двигалась с допустимой скоростью и столкновение с пешеходом произошло вне зоны пешеходного перехода и избежать столкновения не было технической возможности...»

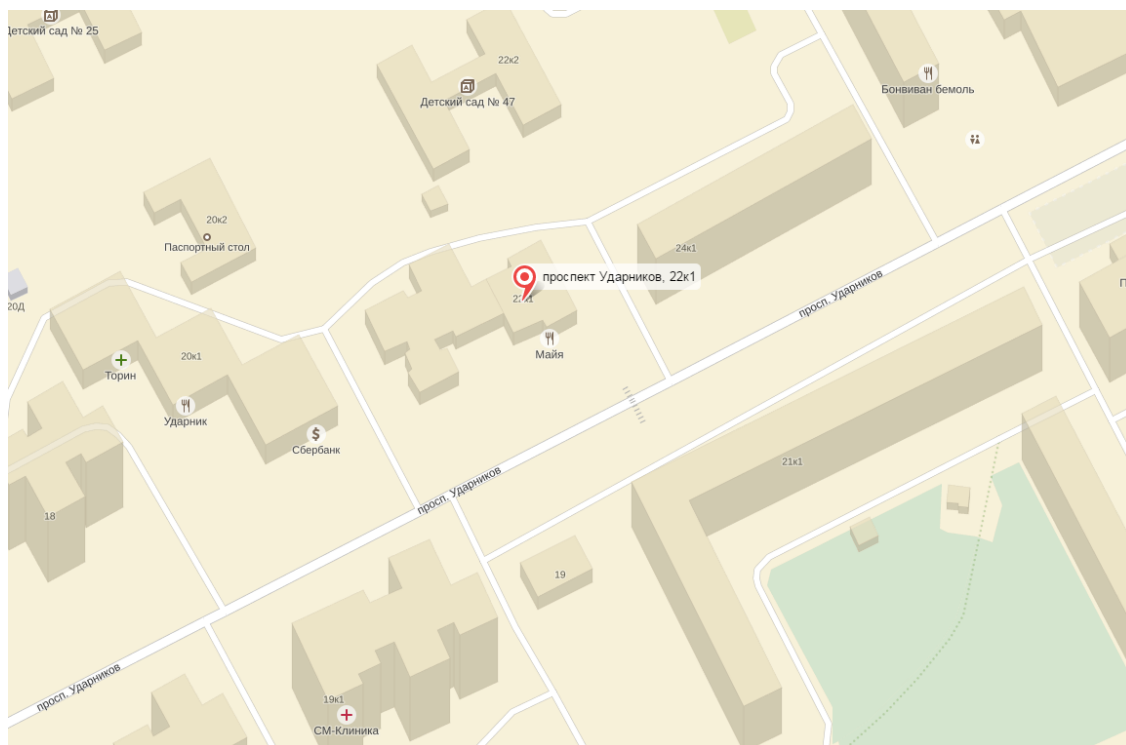


Рис. 1. Приблизительное место ДТП.

Дополнительные данные:

Состояние видимости с рабочего места водителя с включенным светом фар неограниченно метров, с включенным светом фар: дальним неограниченно м., ближним неограниченно м., при дневном свете неограниченно м., вправо неограниченно м., влево неограниченно м.

Положение транспортных средств на месте происшествия: а/м Kia M XXX XE XXX, левые оси а/м 0,8 и 0,4 метра к бордюру и 0,8 метра к углу д. 22 по пр. Ударников задний бампер.

Используемая литература:

1. Федеральный закон № 73-ФЗ от 31.05.2001 г. «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации».
2. В.С. Митричев, В.Н. Хрусталеv. Основы криминалистического исследования материалов веществ и изделий из них – СПб: Питер, 2003 – 591 с.: (серия – «Учебное пособие»).
3. Транспортно-трасологическая экспертиза по делам о ДТП (диагностические исследования): Методическое пособие для экспертов-автотехников, следователей и судей/ под ред. Ю.Г. Корухова. – М.: ВНИИСЭ, 1988г. – Вып.1, 2.
4. «Транспортно-трасологическая экспертиза по делам о дорожно-транспортных происшествиях», Методическое пособие для экспертов, следователей и судей, часть I, II, Москва, 2006.

5. Суворов Ю.Б., Чава И.И. «Судебная дорожно-транспортная экспертиза. Экспертное исследование обстоятельств дорожно-транспортных происшествий, совершенных в нестандартных дорожно-транспортных ситуациях или в особых дорожных условиях», Научно-практическое пособие для экспертов, следователей и судей. Москва, 2007.
6. Чава И.И. «Судебная автотехническая экспертиза. Исследование обстоятельств дорожно-транспортного происшествия». Учебное методическое пособие. Москва, 2007.
7. Евтюков С.А., Васильев Я.В. «Реконструкция и экспертиза ДТП в примерах». Санкт-Петербург, 2012.
8. Евтюков С.А., Васильев Я.В. «Дорожно-транспортные происшествия: расследование, реконструкция, экспертиза». Санкт-Петербург, 2008 г.
9. «Использование специальных познаний в расследовании дорожно-транспортных происшествий», НИИПККиСЭ, Минск, 2004.
10. Россинская Е.Р. Судебная экспертиза в гражданском, арбитражном, административном и уголовном процессе. М.: Норма, 2005. Россинская Е.Р. Судебная экспертиза - настольная книга судьи. М.: Норма, 2010.

ИССЛЕДОВАНИЕ

Технические термины и определения:

«Водитель» - лицо, управляющее каким-либо транспортным средством, погонщик, ведущий по дороге вьючных, верховых животных или стадо. К водителю приравнивается обучающий вождению.

«Дорога» - обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения. Дорога включает в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии.

«Дорожное движение» - совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог.

«Дорожно-транспортное происшествие» - событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди,

повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб.

«Опасность для движения» - ситуация, возникшая в процессе дорожного движения, при которой продолжение движения в том же направлении и с той же скоростью создает угрозу возникновения дорожно-транспортного происшествия.

«Полоса движения» - любая из продольных полос проезжей части, обозначенная или не обозначенная разметкой и имеющая ширину, достаточную для движения автомобилей в один ряд.

«Проезжая часть» - элемент дороги, предназначенный для движения безрельсовых транспортных средств.

«Транспортное средство» - устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем.

«Участник дорожного движения» - лицо, принимающее непосредственное участие в процессе движения в качестве водителя, пешехода, пассажира транспортного средства.

По вопросу №1:

Из экспертной практики известно, что для установления основных стадий механизма контакта ТС и пешехода, в частности, направления и характера их перемещения до момента их первичного контакта, после контакта и к моменту занятия ими конечного положения после ДТП, а также их взаиморасположения и расположения относительно границ проезжей части дороги в момент удара, необходимо наличие (фиксация) целого комплекса трасологических признаков, возникающих на месте ДТП.

Основными такими признаками являются: следы перемещения транспортных средств (следы качения, юза, скольжения, волочения и т.д.), вещественная обстановка на месте ДТП, следы и повреждения у автомобилей, деформации на внешних частях ТС и телесные повреждения пострадавшего, получение характеристик о его состоянии к моменту контактирования, а также в процессе исследования различных следов на месте происшествия, на ТС, одежде, обуви и теле пешехода.

При наезде легкового автомобиля основной удар наносится в среднюю часть тела. При этом она после завершения деформаций взаимного внедрения приобретает скорость ТС, в то время как верхняя часть тела и ноги, не подвергшиеся непосредственному взаимодействию с частями

ТС, смещаются по движению ТС с запаздыванием под действием сил связи их со средней частью тела. Это приводит к тому, что верхняя часть тела и ноги резко отклоняются по дуге на автомобиль: верхняя часть тела наносит удар по капоту сверху, а ноги, продвигаясь под передней частью автомобиля снизу-вверх, контактируют с расположенными там деталями.

В результате ДТП пострадавшая Рыжихова М.Д. получила следующие телесные повреждения: перелом правой ноги, перелом левого предплечья, сочетанная черепно-мозговая травма, сотрясение головного мозга. Необходимо отметить, что согласно теории первичный удар наносится по голеням пострадавшего передним бампером, затем в среднюю часть тела, в область бедер и нижней части туловища облицовкой радиатора, крыльями, фарами, верхним краем передней части. Далее происходит удар верхней частью тела по капоту сверху. С наибольшей скоростью опускается голова пострадавшего, поэтому на капоте сверху, как правило, остается вмятина от удара головой.

Учитывая повреждения автомобиля «KIA SLS», гос. рег. знак М XXX ХЕ XXX: передний бампер, правая передняя фара, лобовое стекло, капот и телесные повреждения пешехода –, можно сделать вывод, что первичное контактное взаимодействие произошло при взаимодействии переднего бампера ТС и ног пешехода, а далее повреждения развивались согласно теории. Стоит отметить, что потерпевший пешеход мог получить повреждения: сочетанная черепно-мозговая травма, сотрясение головного мозга – не в результате контактного взаимодействия с ТС, а в результате падения на дорожное покрытие.

В сложившейся дорожно-транспортной обстановке предотвращение исследуемого дорожно-транспортного происшествия (наезд на пешехода Рыжихову М.Д.) в данной дорожно-транспортной ситуации может быть выражено следующим неравенством:

$$S_0 < S_{y0},$$

где: S_0 – остановочный путь автомобиля «KIA SLS», гос. рег. знак М XXX ХЕ XXX, в данной дорожно-транспортной ситуации при экстренном торможении;

S_y – удаление автомобиля «KIA SLS», гос. рег. знак М XXX ХЕ XXX, от места наезда на пешехода в момент возникновения опасности для движения, именно входа пешехода в полосу движения, а/м марки «KIA SLS», гос. рег. знак М XXX ХЕ XXX.

Определим оценочно остановочный путь автомобиля «KIA SLS», гос. рег. знак М XXX ХЕ XXX, при экстренном торможении в данной дорожно-транспортной ситуации, который составляет:

$$S_0 = (t_1 + t_2 + 0.5t_3) \frac{V_a}{3.6} + \frac{V_a^2}{26j}, \text{ м}$$

где: t_1 – время реакции водителя Бобковой А.А. в сложившейся дорожно-транспортной ситуации, оценочно: $t_1 = 1,0$ с;

t_2, t_3 – тормозные характеристики автомобиля «KIA SLS», гос. рег. знак М XXX ХЕ XXX, в данной дорожно-транспортной ситуации, оценочно: $t_2 = 0,1$ с, $t_3 = 0,35$ с;

V_A – скорость движения автомобиля «KIA SLS», гос. рег. знак М XXX ХЕ XXX, в данной дорожно-транспортной ситуации принята равной 50-60 км/ч со слов водителя Кожарской Е.В.

j – замедление автомобиля «KIA SLS», гос. рег. знак М 797 ХЕ 178, в данной дорожно-транспортной ситуации, принято равной $3,9$ м/с².

$$S_0 = (1,0 + 0,1 + 0,5 * 0,35) \frac{(50 - 60)}{3,6} + \frac{(50 - 60)^2}{26 * 3,9} \approx (42,35 - 56,75) \text{ м}$$

Исходя из предоставленных на исследование материалов, значение удаления автомобиля «KIA SLS», гос. рег. знак М 797 ХЕ 178, от места столкновения в момент возникновения опасности для движения отсутствует, следовательно, определить наличие, или отсутствие возможности предотвратить данное ДТП у водителя Бобковой А.А. не предоставляется возможным.

В случае движения а/м «KIA SLS», гос. рег. знак М XXX ХЕ XXX, со скоростью (50-60) км/ч, если $S_0 \approx (42,35-56,75) \text{ м} < S_y$, то водитель имел возможность избежать столкновения, если $S_0 \approx (42,35-56,75) \text{ м} > S_y$, то водитель, Бобковой А.А., не имел технической возможности предотвратить ДТП, применив экстренное торможение.

Определим оценочно удаление а/м «KIA SLS», гос. рег. знак М XXX ХЕ XXX, от места наезда на пешехода в момент возникновения опасности для движения, для скорости движения пешехода $V_{П}$ по данным Ленинградской НИЛСЭ, 1966 г. в темпе быстрого шага для возрастной группы от 70 и старше, которое в данном случае составляет расстояние порядка:

$$S_{y01} = \frac{V_A \times S_{0П}}{V_{П1}} = \frac{(50 - 60) \times 0,75}{(3,6 - 4,8)} \approx (7,81 - 12,5) \text{ м}$$

Где: $S_{0П}$ – максимальное расстояние, которое мог преодолеть пешеход в полосе движения а/м «KIA SLS», гос. рег. знак М XXX ХЕ XXX, с учетом того, что наезд имел место правой частью данного а/м, оценочно не более чем половина ширины полосы движения: $S_{0П} = (7,5/5)/2 = 0,75$ м;

$V_{П}$ – скорость движения пешехода по данным Ленинградской НИЛСЭ, 1966 г., в темпе быстрого шага для возрастной группы от 70 и старше, оценочно: $V_{П} \approx (3,6-4,8)$ км/ч.

Таким образом имеем, что с момента возникновения опасности для движения при скорости движения пешехода по данным Ленинградской НИЛСЭ, 1966 г., в темпе быстрого шага для

возрастной группы от 70 и старше: $S_o \approx (42,35-56,75) \text{ м} > S_y \approx (7,81-12,5) \text{ м.}$, а это значит, что водитель а/м «KIA SLS», гос. рег. знак М XXX ХЕ XXX, не имела технической возможности предотвратить наезд на пешехода в данной дорожно-транспортной ситуации.

Следовательно, в сложившейся дорожно-транспортной ситуации, с момента возникновения опасности для движения действия водителя а/м «KIA SLS», гос. рег. знак М XXX ХЕ XXX, не противоречили требованиям Правил Дорожного движения РФ.

ВЫВОДЫ:

По вопросу №1:

Вопрос:

Имел ли водитель а/м Киа, Бобковой А.А., техническую возможность предотвратить наезд на пешехода с момента начала его движения при допустимой (для данных дорожных условий) скорости движения транспортных средств?

Ответ:

В сложившейся дорожно-транспортной обстановке, с момента возникновения опасности для движения водитель, Бобковой А., не имела технической возможности предотвратить наезд на пешехода Рыжиховой М.Д.

Эксперт _____ Лешкова Е.К.

Приложения.

Приложение №1. Документы эксперта.

Приложение №2. Документы организации.