



г. Брянск

22 марта 2011 года

**РЕЦЕНЗИЯ Р-2011/01
на заключение эксперта № 891/13.1**

На рецензию представлено заключение эксперта № 891/13.1 от 18.10.2007 года по уголовному делу № 198610 по факту наезда на пешехода.

Основание производства рецензирования заключения эксперта:

Договор № 2011/01 от 02 марта 2011 года между ООО «Брянский центр независимой автотехнической экспертизы» и Силаевым Виктором Михайловичем.

Сведения об экспертах

Осипов Игорь Анатольевич - эксперт - автотехник 2-й категории, (сертификат эксперта-автотехника №001.00253.К1 от 08.12.2009 г.), образование высшее техническое, кандидат технических наук, доцент кафедры «Автомобильный транспорт» ГОУ ВПО «Брянский государственный технический университет», стаж работы научно - педагогической работы 16 лет, стаж экспертной деятельности - 4 года.

Щец Сергей Петрович - эксперт - автотехник 2-й категории (сертификат эксперта-автотехника №001.00252.К1 от 08.12.2009 г.), образование высшее техническое, кандидат технических наук, доцент кафедры «Автомобильный транспорт» ГОУ ВПО «Брянский государственный технический университет», стаж научно - педагогической работы 15 лет, стаж экспертной деятельности -4 года.

Объекты исследования и материалы, представленные экспертам:

- постановление о назначении автотехнической судебной экспертизы 25 сентября 2007 года;
- заключение эксперта № 891/13.1 от 18.10.2007 года;
- протокол осмотра места дорожно - транспортного происшествия от 24.06.2007 года;
- схема места дорожно - транспортного происшествия от 24.06.2007 года;
- протокол осмотра транспортного средства от 24.06.2007 года.

Использованная литература

1. Федеральный закон от 31 мая 2001 г. № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации».
2. Инструкция по организации производства судебных экспертиз в государственных судебно-экспертных учреждениях системы Министерства юстиции Российской Федерации. Утверждена Приказом Министерства юстиции Российской Федерации от 20 декабря 2002 г. № 347.
3. Аверьянов В.Н. Словарь основных терминов судебной автотехнической экспертизы. /В.Н. Аверьянов. - М.: Типография МЮ, 1988. - 65 с.
4. Суворов Ю.Б. Судебная дорожно-транспортная экспертиза. /Ю.Б. Суворов. М.: Изд. «Экзамен», 2003.-208 с.
5. Евтюков С.А. Дорожно - транспортные происшествия. Расследование, реконструкция, экспертиза. /С.А. Евтюков, Я.В. Васильев. С-Пб.: ДНК, 2008. - 392 с.
6. Домке Э.Р. Расследование и экспертиза дорожно-транспортных происшествий. Учебное пособие - /Э.Р. Домке. Пенза: ПГУАС, 2005. - 260 с.
7. Иларионов В.А. Экспертиза дорожно - транспортных происшествий: учебник для вузов. / В.А. Иларионов. - М.: Транспорт, 1989. - 255 с.



Термины и определения

Видимость - возможность различать особенности окружающей обстановки, обусловленная степенью освещенности проезжей части дороги, предметов ее обустройства и иных предметов, а также прозрачностью воздушной среды.

Время реакции водителя - промежуток времени с момента появления в поле зрения водителя сигнала об опасности для движения до начала воздействия водителя на органы управления автотранспортным средством.

Дальность общей видимости дороги - расстояние от передней части транспортного средства, на котором с места водителя четко различаются элементы дороги на пути движения, ориентирование на которые позволяет вести транспортное средство в соответствующей полосе.

Дальность конкретной видимости - расстояние от передней части транспортного средства, на котором с места водителя препятствие может быть узнано по его характерным признакам.

Дорожно-транспортная ситуация - представление совокупности процессов и объектов, связанные с движением транспортных средств и участников движения в определенный момент времени и в определенном месте, на основе которого участник движения принимает решение о своих дальнейших действиях, обстановка, в которой находится участник дорожного движения.

Выделяют дорожно-транспортные ситуации опасные, до аварийные, аварийные, после аварийные и пр.

Дорожно-транспортное происшествие - событие, возникшее в процессе движения транспортного средства по дороге и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб.

Место наезда на пешехода - место расположения пешехода в момент его первоначального контакта с транспортным средством при наезде.

Недостаточная видимость - видимость дороги менее 300 м в условиях тумана, дождя, снегопада и тому подобное, а также в сумерки.

Ограниченная видимость - видимость водителем дороги в направлении движения, ограниченная рельефом местности, геометрическими параметрами дороги, растительностью, строениями, сооружениями или иными объектами, в том числе транспортными средствами.

Обзорность для водителя - это возможность видеть дорожную обстановку с места водителя в данном направлении.

Обстоятельства возникновения ДТП - действия (или бездействие) участников дорожного движения, иных причастных к ДТП лиц, а также другие события, имевшие место до момента и в процессе возникновения ДТП.

Ограничение обзорности - наличие объектов, лишаящих водителя возможности своевременно обнаружить пешеходов, выходящих в направлении полосы движения транспортного средства.

Ограничение видимости - ухудшение возможности различить предмет на фоне окружающей обстановки.

Опасность для движения - ситуация, при которой для предотвращения происшествия водитель должен принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства.

Опасная обстановка для водителя возникает тогда, когда расстояние между транспортным средством и препятствием невелико, а характер движения или расположения препятствия в этот момент свидетельствуют о его попадании в опасную зону либо вероятность попадания в эту зону значительно возрастает.

Причины возникновения ДТП - совокупность условий и обстоятельств возникновения ДТП, устранение которых сделало бы невозможным возникновение данного ДТП.

Расстояние видимости или видимость для водителя - это расстояние, в пределах которого водитель имеет объективную возможность обнаружить находящееся в поле его зрения препятствие, создающее опасность для движения.



ОСНОВНАЯ ЧАСТЬ

При рецензировании заключения эксперта № 891/13.1 от 18.10.2007 года проведено:

- анализ литературных источников;
- установление обстоятельства дела;
- установление значимых фактов;
- проверка правильности расчетов и используемых методик.

Известно, что при расследовании наездов на пешеходов, одним из ключевых технических вопросов, который ставится перед экспертом при расследовании ДТП, является вопрос о наличии у водителя технической возможности предотвратить ДТП.

Выбор методики решения этого вопроса зависит от обстоятельств происшествия, исходных материалов дела.

Анализ рецензируемого заключения эксперта № 891/13.1 от 18.10.2007 позволил установить тот факт, что экспертом Дружининым Н.А. не были учтены все **обстоятельства возникновения ДТП:**

- а) условия видимости и обзорности для водителя;
- б) режим движения транспортного средства (скорость и характер движения ТС перед наездом);
- в) действия водителя перед наездом (применял ли торможение перед наездом или после него, тормозил ли до остановки или растормаживал ТС).

При ответе на четвертый вопрос, поставленный в постановлении о назначении судебной автотехнической экспертизы от 25 сентября 2007 года, связанный с установлением технической возможности избежать наезд на пешехода, эксперт Дружинин Н.А. в своем заключении сравнивал остановочный путь автомобиля S_0 при фактической скорости движения с расстоянием S_a , на котором, находилось транспортное средство от **места наезда на пешехода** в момент начала движения пешехода на пути, указанном в исходных данных, а это справедливо только в том случае, если видимость не ограничена.

Однако в вводной части постановления о назначении судебной автотехнической экспертизы от 25 сентября 2007 года, указано, что ДТП произошло 24 июня 2007 года в темное время суток примерно в 01 час 40 минут и в исходных данных указаны условия видимости для водителя. Кроме того, в резолютивной части вышеуказанного постановления во втором вопросе установлены условия видимости дороги в 25 - 30 м, а это соответствует движению автомобиля с ближним светом фар.

Таким образом, следовало бы считать, что в данном конкретном ДТП видимость была **ограничена**.

Тогда в условиях **ограничения видимости** (туман, пыль, темное время суток и т.д.) исследование вопроса о технической возможности предотвратить наезд на пешехода должно быть связано с оценкой условий видимости дороги и различных объектов в зоне происшествия с рабочего места водителя. В этом случае методикой исследования предусматривается сравнение остановочного пути транспортного средства S_0 при фактической скорости движения и времени реакции водителя, выбираемого в зависимости от характеристики дорожно - транспортной ситуации с дальностью конкретной видимости $S_{ВД}$.

Дальность общей видимости дороги $S_{ВД}$ является достаточно устойчивым параметром и зависит от состояния дорожного покрытия, атмосферных условий, технического состояния автомобиля (его фар, лобового стекла, стеклоочистителей) и субъективных качеств водителя.

Дальность конкретной видимости препятствия зависит, кроме того, от характеристик предмета: его размеров, формы, степени контрастности по отношению к окружающей среде, степени освещенности, направления и скорости его движения. Так, например, в случае наезда на пешехода величина видимости зависит от цвета его одежды, роста, а также от того, перемещался ли он по проезжей части или был неподвижным.

Известно, что дальность конкретной видимости препятствия всегда меньше дальности общей видимости дороги.



«Брянский центр независимой
АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ»
(ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ)

При расследовании данного ДТП величина конкретной видимости, которая зависит от многих факторов, не была установлена. Для ее установления требовалось проведение **следственного эксперимента**, чего сделано не было, и эксперт не ходатайствовал о необходимости его проведения.

Кроме того, необходимо отметить, что водитель может либо располагать, либо не располагать технической возможностью предотвратить ДТП. Это зависит от сочетания конкретных параметров дорожных условий и ситуации, например: дальности общей ($S_{ВД}$) и конкретной видимости ($S_{ВД}$), времени реакции водителя (t_1), фактической скорости движения автомобиля (V_a) и скорости, допустимой по условиям видимости дороги (V_D).

Исследуя ДТП, эксперт Дружинин Н.А. выполняет расчеты для определения параметров движения пешехода и транспортного средства. Необходимые исходные данные он частично берет из постановления следователя и других материалов, предоставленных в его распоряжение, однако предоставленных исходных данных недостаточно для детального расчета, поэтому некоторые параметры эксперт выбирает из справочников, нормативно-технической документации, и других источников.

Анализ исходных данных, использованных экспертом Дружининым Н.А. в своем исследовании, позволил установить **несоответствие** между принятым в расчетах временем реакции водителя (t_1), выбираемого в зависимости от характеристики дорожно - транспортной ситуации (ДТС).

Время реакции водителя (t_1) при прочих равных условиях, влияет на остановочный путь автомобиля (S_0). Т.к. существующие методики оценки технической возможности предотвращения наезда на пешеходов предусматривают сравнение остановочного пути либо с фактическим удалением автомобиля от места наезда (S_a), либо с расстоянием конкретной видимости препятствия ($S_{ВД}$), то при завышении или занижении значений этих расчетных параметров выводы могут быть противоречивыми.

Так как, принятое экспертом Дружининым Н.А. в расчетах время реакции водителя $t_1 = 0,8$ с **занижено** и не соответствует конкретной ДТС, то у водителя появляется техническая возможность предотвратить наезд на пешехода, что и установлено в рецензируемом экспертном заключении.

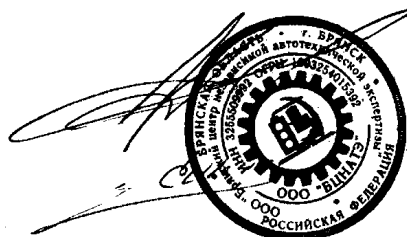
ДТС, предшествующая конкретному ДТП, не содержала явных признаков возникновения препятствия. Поэтому при внезапном выходе пешехода на проезжую часть с обочины, вне населенного пункта при отсутствии пешеходного движения в расчетах следовало бы принимать время реакции водителя $t_1 = 1,2$ с [4, с.63]. Кроме того в ночное время, когда препятствие мало заметно, расчетное время реакции водителя увеличивают на 0,6 с [7, с. 128].

ВЫВОД

В заключении эксперта № 891/13.1 от 18.10.2007 года, неправильно установлена взаимосвязь причин, условий возникновения конкретного ДТП и факторов, определяющих их появление, допущены ошибки в выборе исходных данных, использована неправильная методика расчетов, и сформулированы неправильные выводы.

Кандидат технических наук, доцент
эксперт-автотехник II категории

Кандидат технических наук, доцент
эксперт-автотехник II категории



И.А. Осипов

С.П. Шец