

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ,  
МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

ГОУ ВПО Кыргызско-Российский Славянский университет им. Б.Н. Ельцина



21 апреля 2021 г.

## Эксплуатационные свойства транспорта и экспертиза ДТП

### рабочая программа дисциплины (модуля)

Закреплена за кафедрой	<b>Автомобильного транспорта</b>	
Учебный план	b23030130_21_1ттп.plx Направление 23.03.01 - РФ, 670300 - КР Технология транспортных процессов	
Квалификация	<b>бакалавр</b>	
Форма обучения	<b>очная</b>	
Общая трудоемкость	<b>5 ЗЕТ</b>	
Часов по учебному плану	180	Виды контроля в семестрах: экзамены 7 курсовые проекты 7
в том числе:		
аудиторные занятия	72	
самостоятельная работа	69	
экзамены	35,7	

#### Распределение часов дисциплины по семестрам

Семестр (<Курс>.<Семестр на курсе>)	7 (4.1)		Итого	
	17			
Неделя	уп	рп	уп	рп
Лекции	18	18	18	18
Лабораторные	18	18	18	18
Практические	36	36	36	36
Контактная работа в период теоретического обучения	3	3	3	3
Контактная работа в период экзаменационной сессии	0,3	0,3	0,3	0,3
В том числе инт.	12	12	12	12
В том числе в форме практ.подготовки	22	22	22	22
Итого ауд.	72	72	72	72
Контактная работа	75,3	75,3	75,3	75,3
Сам. работа	69	69	69	69
Часы на контроль	35,7	35,7	35,7	35,7
Итого	180	180	180	180

Программу составил(и):

д.т.н., профессор, Глазунов Д.В.; д.т.н., профессор, Советбеков Б.



Рецензент(ы):

к.т.н., доцент, Элеманов Ч.З.; к.т.н., доцент, Алсеитов М.Т.



Рабочая программа дисциплины

**Эксплуатационные свойства транспорта и экспертиза ДТП**

разработана в соответствии с ФГОС 3++:

Федеральный государственный образовательный стандарт высшего образования - бакалавриат по направлению подготовки 23.03.01 Технология транспортных процессов (приказ Минобрнауки России от 07.08.2020 г. № 911)

составлена на основании учебного плана:

Направление 23.03.01 - РФ, 670300 - КР Технология транспортных процессов

утвержденного учёным советом вуза от 29.06.2021 протокол № 10.

Рабочая программа одобрена на заседании кафедры

**Автомобильного транспорта**

Протокол от 25.03.2021 г. № 8.

Срок действия программы: 2021-2026 уч.г.

Зав. кафедрой д.т.н., профессор Глазунов Д.В.



---

---

**Визирование РПД для исполнения в очередном учебном году**

Председатель УМС

13 сентября 2022 г. Рабочая программа пересмотрена, обсуждена и одобрена для исполнения в 2022-2023 учебном году на заседании кафедры **Автомобильного транспорта**Протокол от 25 августа 2022 г. № 1  
Зав. кафедрой д.т.н., профессор Глазунов Дмитрий Владимирович 

---

---

**Визирование РПД для исполнения в очередном учебном году**

Председатель УМС

05 сентября 2023 г. Рабочая программа пересмотрена, обсуждена и одобрена для исполнения в 2023-2024 учебном году на заседании кафедры **Автомобильного транспорта**Протокол от 28 августа 2023 г. № 1  
И. о. заведующего кафедрой, к.т.н., доцент Алсеитов Мирлан Тилегенович 

---

---

**Визирование РПД для исполнения в очередном учебном году**

Председатель УМС

10 сентября 2024 г. Рабочая программа пересмотрена, обсуждена и одобрена для исполнения в 2024-2025 учебном году на заседании кафедры **Автомобильного транспорта**Протокол от 27 августа 2024 г. № 1  
И. о. заведующего кафедрой, к.т.н., доцент Алсеитов Мирлан Тилегенович 

---

---

**Визирование РПД для исполнения в очередном учебном году**

Председатель УМС

08 сентября 2025 г. Рабочая программа пересмотрена, обсуждена и одобрена для исполнения в 2025-2026 учебном году на заседании кафедры **Автомобильного транспорта**Протокол от 28 августа 2025 г. № 1  
И. о. заведующего кафедрой, к.т.н., доцент Алсеитов Мирлан Тилегенович 

**1. ЦЕЛИ ОСВОЕНИЯ ДИСЦИПЛИНЫ**

1.1	Целью дисциплины «Эксплуатационные свойства транспорта и экспертиза ДТП» является овладение студентами профессиональными знаниями в области экспертизы и анализа дорожно-транспортных происшествий. Методологией анализа и расчета дорожно-транспортных происшествий, системой автотехнической и трасологической экспертизами а так же порядком действий эксперта при проведении экспертизы ДТП.
1.2	В дисциплине изложены процессуальные и организационные вопросы назначения и производства судебной автотехнической экспертизы. Раскрыты понятия предмета и пределов доказывания, определены границы экспертного исследования по делам о дорожно-транспортных происшествиях. Приведены понятия судебной авто техники как науки, ее предмета, задач и научных основ, а также предмета и объектов автотехнической экспертизы. Подробно рассмотрены методические аспекты подготовки материалов для назначения и производства автотехнической экспертизы. Разъяснен процессуальный порядок производства автотехнической экспертизы в стадии предварительного расследования и суде. Даны научные рекомендации в отношении доведения эксперта в судебном заседании, разъяснены его права и обязанности. Подробно раскрыты структура и содержание заключения эксперта-автотехника, рассмотрены содержание и форма профилактической деятельности эксперта-автотехника и экспертных учреждений.
1.3	С практической точки зрения рассмотрены методические рекомендации по проведению экспертных исследований обстоятельств дорожно-транспортных происшествий. В ней рассмотрены элементы теории движения транспортных средств (ТС) на пневматических движителях, приведены рекомендация по методикам экспертных исследований различных режимов движения ТС в процессе дорожно-транспортного происшествия (при торможении, потере устойчивости и управляемости, объезде и обгоне, столкновении и т.д.). Даны методические указания по анализу наезда ТС на пешехода. В отдельной главе освещен опыт работы ВНИИСЭ по автоматизации процесса производства автотехнической экспертизы и внедрению электронно-вычислительных машин в экспертную практику. Описаны также методы экспертного исследования неисправностей ТС и их агрегатов.

**2. МЕСТО ДИСЦИПЛИНЫ В СТРУКТУРЕ ООП**

Цикл (раздел) ООП:	Б1.В
<b>2.1</b>	<b>Требования к предварительной подготовке обучающегося:</b>
2.1.1	Студент должен знать:
2.1.2	
2.1.3	Физика
2.1.4	Развитие и современное состояние мировой автомобилизации
2.1.5	Общий курс транспорта
2.1.6	Начертательная геометрия и инженерная графика
2.1.7	Информатика
2.1.8	Учебная ознакомительная практика
2.1.9	Техника транспорта, обслуживание и ремонт
2.1.10	Теоретическая механика
2.1.11	Прикладная математика
2.1.12	Правила дорожного движения
2.1.13	Основы критического мышления
2.1.14	Методы стажировки и повышения квалификации водителей
2.1.15	Антикоррупционная культура и правосознание
2.1.16	Учебная технологическая практика
2.1.17	Аппаратурное обеспечение исследований дорожного движения
2.1.18	Спецглавы управления техническими системами
2.1.19	Системы обеспечения безопасности дорожного движение
2.1.20	Основы обеспечения безопасности дорожного движения
2.1.21	Надежность системы ВАДС
2.1.22	Методические основы подготовки водителей
2.1.23	Транспортное право
2.1.24	Транспортная логистика
2.1.25	Технологическая (производственно-технологическая) практика
2.1.26	Техническая диагностика и автотехническая экспертиза
2.1.27	Страхование на транспорте
2.1.28	Организация и безопасность дорожного движения
2.1.29	Дорожные условия и безопасность движения автотранспортных средств

2.1.30	Безопасность жизнедеятельности
<b>2.2</b>	<b>Дисциплины и практики, для которых освоение данной дисциплины (модуля) необходимо как предшествующее:</b>
2.2.1	Интеллектуальные транспортные системы
2.2.2	Организация транспортных услуг и безопасность транспортного процесса
2.2.3	Подготовка к процедуре защиты и защита выпускной квалификационной работы
2.2.4	Подготовка к сдаче и сдача государственного экзамена
2.2.5	Преддипломная практика

### **3. КОМПЕТЕНЦИИ ОБУЧАЮЩЕГОСЯ, ФОРМИРУЕМЫЕ В РЕЗУЛЬТАТЕ ОСВОЕНИЯ ДИСЦИПЛИНЫ (МОДУЛЯ)**

#### **ПК-3: Способен проводить систематизацию документов, регламентирующих взаимодействие участников логистического процесса перевозки груза**

##### **Знать:**

Уровень 1	организационные, научные, методические и правовые основы метрологии, стандартизации и сертификации, нормативно-правовые документы системы технического регулирования; методы оценки показателей надежности, регламентирующих взаимодействие участников логистического процесса перевозки груза
Уровень 2	правила систематизации документов, регламентирующих взаимодействие участников логистического процесса перевозки груза, по основам проектирования, информационному обслуживанию, основам организации производства, труда и управления транспортным производством, метрологического обеспечения и технического контроля
Уровень 3	особенности формирования тарифов на перевозку грузов и пассажиров, особенности определения экономических показателей работы автомобилей, находить компромиссные решения в условиях многокритериальности, неопределенности планирования реализации проекта взаимодействие участников логистического процесса перевозки груза

##### **Уметь:**

Уровень 1	применять организационные, научные, методические и правовые основы метрологии, стандартизации и сертификации, нормативно-правовые документы системы технического регулирования; методы оценки показателей надежности, регламентирующих взаимодействие участников логистического процесса перевозки груза
Уровень 2	использовать правила систематизации документов, регламентирующих взаимодействие участников логистического процесса перевозки груза, по основам проектирования, информационному обслуживанию, основам организации производства, труда и управления транспортным производством, метрологического обеспечения и технического контроля
Уровень 3	работать с современными законами формирования тарифов на перевозку грузов и пассажиров, особенности определения экономических показателей работы автомобилей, находить компромиссные решения в условиях многокритериальности, неопределенности планирования реализации проекта взаимодействие участников логистического процесса перевозки груза

##### **Владеть:**

Уровень 1	способностью применять организационные, научные, методические и правовые основы метрологии, стандартизации и сертификации, нормативно-правовые документы системы технического регулирования; методы оценки показателей надежности, регламентирующих взаимодействие участников логистического процесса перевозки груза
Уровень 2	методами использовать правила систематизации документов, регламентирующих взаимодействие участников логистического процесса перевозки груза, по основам проектирования, информационному обслуживанию, основам организации производства, труда и управления транспортным производством, метрологического обеспечения и технического контроля
Уровень 3	навыками работать с современными законами формирования тарифов на перевозку грузов и пассажиров, особенности определения экономических показателей работы автомобилей, находить компромиссные решения в условиях многокритериальности, неопределенности планирования реализации проекта взаимодействие участников логистического процесса перевозки груза

#### **В результате освоения дисциплины обучающийся должен**

<b>3.1</b>	<b>Знать:</b>
3.1.1	- основные положения по организации проведения экспертизы, а также порядок и последовательность исследования различных видов дорожно-транспортных происшествий (ДТП);
3.1.2	- права и обязанности экспертов, содержание документации по ДТП;
3.1.3	- основные виды и причины ДТП;
3.1.4	- динамику развития происшествий, их связь с эксплуатационными свойствами транспортных средств и дорог, организации движения и действиями участников дорожного движения;

3.1.5	- методики экспертного исследования основных видов ДТП и транспортных средств.
<b>3.2</b>	<b>Уметь:</b>
3.2.1	- составлять и анализировать основные документы по ДТП;
3.2.2	- пользоваться нормативными документами, инструкциями и положениями для оценки состояния транспортных средств, дорог, организации движения и действий его участников;
3.2.3	- анализировать основные виды происшествий и составлять заключение автотехнического эксперта.
<b>3.3</b>	<b>Владеть:</b>
3.3.1	навыками определять вид и причину ДТП
3.3.2	навыками пользоваться нормативными документами, инструкциями и положениями для оценки состояния транспортных средств, дорог, организации движения и действий его участников

#### 4. СТРУКТУРА И СОДЕРЖАНИЕ ДИСЦИПЛИНЫ (МОДУЛЯ)

Код занятия	Наименование разделов и тем /вид занятия/	Семестр / Курс	Часов	Компетенции	Литература	Инте ракт.	Пр. подг.	Примечание
	<b>Раздел 1. Эксплуатационные свойства, влияющие на безопасность</b>							
1.1	Силы и моменты, действующие при движении транспортных средств /Лек/	7	2	ПК-3	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Э1	2		
1.2	Уравнение движения транспортных средств /Пр/	7	4	ПК-3	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Э1			
1.3	Тормозная динамика транспортных средств /Лаб/	7	2	ПК-3	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Э1		2	Практическая подготовка проводится на лабораторной базе кафедры Автомобильный транспорт с использованием современного диагностического, лабораторного и исследовательского оборудования
1.4	Экспертное исследование процесса торможения транспортных средств /Ср/	7	6	ПК-3	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Э1			
1.5	Замедление транспортных средств. Замедление автомобилей и автопоездов /Лек/	7	2	ПК-3	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Э1	2		
1.6	Тормозной и остановочный пути транспортных средств /Пр/	7	4	ПК-3	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Э1			

1.7	Скорость транспортных средств перед торможением /Лаб/	7	2	ПК-3	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Э1		2	Практическая подготовка проводится на лабораторной базе кафедры Автомобильный транспорт с использованием современного диагностического, лабораторного и исследовательского оборудования
1.8	Определения времени и пути торможения ТС в различные моменты /Ср/	7	6	ПК-3	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Э1			
1.9	Экспертное исследование устойчивости и управляемости транспортных средств /Лек/	7	2	ПК-3	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Э1	2		
1.10	Определение устойчивости и управляемости транспортных средств /Пр/	7	4	ПК-3	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Э1			
1.11	Нарушение поперечной устойчивости, возникающее вследствие действия боковых сил: центробежной силы, поперечной составляющей силы тяжести, бокового ветра, ударов о неровности дороги /Лаб/	7	2	ПК-3	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Э1		2	Практическая подготовка проводится на лабораторной базе кафедры Автомобильный транспорт с использованием современного диагностического, лабораторного и исследовательского оборудования
1.12	Причины, ведущие к потере поперечной устойчивости транспортных средств /Ср/	7	6	ПК-3	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Э1			
	<b>Раздел 2. Работа эксперта ДТП, Сбор и обработка информации по ДТП</b>							
2.1	Компетенция права и обязанности судебной экспертизы /Лек/	7	2	ПК-3	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Э1	2		
2.2	Этапы судебной автотехнической экспертизы /Пр/	7	4	ПК-3	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Э1			

2.3	Принцип составления схемы ДТП /Лаб/	7	2	ПК-3	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Э1		2	Практическая подготовка проводится на лабораторной базе кафедры Автомобильный транспорт с использованием современного диагностического, лабораторного и исследовательского оборудования
2.4	Методика анализа маневра автомобиля. Виды маневров /Ср/	7	4	ПК-3	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Э1			
2.5	Экспертное исследование транспортных средств. Изучение их после аварийного состояния /Лек/	7	2	ПК-3	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Э1	2		
2.6	Торможения при переменном и постоянном коэффициенте сцепления /Пр/	7	4	ПК-3	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Э1		2	Практическая подготовка проводится на лабораторной базе кафедры Автомобильный транспорт с использованием современного диагностического, лабораторного и исследовательского оборудования
2.7	Экспертиза и диагностирования технического состояния автомобиля /Лаб/	7	2	ПК-3	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Э1		2	Практическая подготовка проводится на лабораторной базе кафедры Автомобильный транспорт с использованием современного диагностического, лабораторного и исследовательского оборудования
2.8	Роль и место судебной, дорожно-транспортной экспертизы /Ср/	7	5	ПК-3	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Э1			

2.9	Классификация судебных экспертиз и их место в процессе ведения следствия /Лек/	7	3	ПК-3	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Э1	2		
2.10	Использование результатов исследования при принятии судебно – следственных решений /Пр/	7	4	ПК-3	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Э1			
2.11	Ситуалогическая экспертиза. Исследования обстоятельств ДТП /Лаб/	7	2	ПК-3	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Э1		2	Практическая подготовка проводится на лабораторной базе кафедры Автомобильный транспорт с использованием современного диагностического, лабораторного и исследовательского оборудования
2.12	Первичные материалы, собираемые для расследования ДТП. Исходные данные для эксперта. Следовая информация на месте ДТП, Классификация следов на ТС, возникающих в результате ДТП /Ср/	7	8	ПК-3	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Э1			
	<b>Раздел 3. Расчеты и методика проведения автотехнической экспертизы</b>							
3.1	Основные требования при проведении экспертизы транспортных средств /Лек/	7	2	ПК-3	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Э1			
3.2	Компетенции, права и обязанности служебного эксперта /Пр/	7	4	ПК-3	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Э1			
3.3	Заключение эксперта автотехника при проведении экспертизы /Лаб/	7	2	ПК-3	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Э1		2	Практическая подготовка проводится на лабораторной базе кафедры Автомобильный транспорт с использованием современного диагностического, лабораторного и исследовательского оборудования

3.4	Методика анализа влияния маневра автомобиля. Расчеты движения автомобиля при равномерном движении автомобиля. Методика анализа наезда на неподвижное препятствие /Ср/	7	8	ПК-3	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Э1			
3.5	Статистическая оценка тормозной динамичности автомобиля /Лек/	7	2	ПК-3	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Э1			
3.6	Методика расчетов при столкновении автомобилей /Пр/	7	4	ПК-3	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Э1		2	Практическая подготовка проводится на лабораторной базе кафедры Автомобильный транспорт с использованием современного диагностического, лабораторного и исследовательского оборудования
3.7	Моделирование ДТП в реальных условиях и проведение следственных действий по оформлению документации /Лаб/	7	2	ПК-3	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Э1		2	Практическая подготовка проводится на лабораторной базе кафедры Автомобильный транспорт с использованием современного диагностического, лабораторного и исследовательского оборудования
3.8	Диагностирование автомобиля при проведении экспертизы /Ср/	7	10	ПК-3	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Э1			
3.9	Подготовка к экзамену /Лек/	7	1	ПК-3	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Э1			
3.10	Защита практических работа и подготовка к экзамену /Пр/	7	4	ПК-3	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Э1			

3.11	Защита лабораторных работ и подготовка к экзамену /Лаб/	7	2	ПК-3	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Э1		2	Практическая подготовка проводится на лабораторной базе кафедры Автомобильный транспорт с использованием современного диагностического, лабораторного и исследовательского оборудования
3.12	Изучение материалов по проведению и работе специалиста эксперта автотехника /Ср/	7	8	ПК-3	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Э1			
3.13	Работа по подготовке к экзамену /Ср/	7	8	ПК-3	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Э1			
3.14	Проверка расчетов и заданий по заданной тематике /КрТО/	7	3	ПК-3	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Э1			
3.15	проверка полученных знаний по методике расчетов ДТП /КрЭк/	7	0,3	ПК-3	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Э1			
3.16	Контроль расчетов курсового проекта по заданной тематике /КП/	7	35,7	ПК-3	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Э1			

## 5. ФОНД ОЦЕНОЧНЫХ СРЕДСТВ

### 5.1. Контрольные вопросы и задания

1. Компетенция права и обязанности судебной экспертизы.
2. Исходные материалы для экспертизы.
3. Участие специалиста – автотехника в следственных действиях.
4. Этапы судебной автотехнической экспертизы.
5. Заключение эксперта – автотехника.
6. Исследование и расчеты ДТП при равномерном движении автомобиля.
7. Торможения при переменном и постоянном коэффициенте сцепления.
8. Расчеты движения автомобиля и пешехода при наезде ТС на пешехода.
9. Расчеты и анализ ДТП наезда автомобиля на пешехода при различных условиях видимости.
10. Методика анализа маневра автомобиля. Виды маневров.
11. Анализ наезда на неподвижного препятствия и столкновения автомобиля.
12. Экспертное исследование транспортных средств. Изучение их после аварийного состояния.
13. Экспертиза и диагностирования технического состояния автомобиля.
14. Предмет доказывания по делам о ДТП. Совокупность обстоятельств и факторов, подлежащих доказыванию.
15. Объект преступления и субъект преступления.
16. Роль и место судебной, дорожно-транспортной экспертизы.
17. Использование результатов исследования при принятии судебно – следственных решений.
18. Классификация судебных экспертиз и их место в процессе ведения следствия.
19. Ситуалогическая экспертиза. Исследования обстоятельств ДТП.
20. Транспортно - трассологическая экспертиза, исследование и повреждений на ТС и месте ДТП.
21. Технико – диагностическая экспертиза, исследования технического состояния транспортных средств.
22. Инженерно- психофизиологическая экспертиза, или исследование водителя ТС и др. участников ДТП.
23. Автодорожная экспертиза, исследования дороги и дорожных условий на месте ДТП.
24. Первичные материалы, собираемые для расследования ДТП. Исходные данные для эксперта.

25.	Следовая информация на месте ДТП, Классификация следов на ТС, возникающих в результате ДТП.
26.	Параметры торможения АТС и коэффициент сцепления дорожных покрытий. Влияние коэффициентов сцепления не причины ДТП.
27.	Определение параметров движения участников ДТП. Скорость движения, время торможение. Замедление ТС.
28.	Расчет параметров маневра ТС объезд препятствия. Виды маневров при объезде препятствия.
29.	Исследования ДТП, связанное с потерей устойчивости и управляемости ТС.
30.	Экспертная оценка действий участников ДТП. Действия водителя. Действия пешехода.
31.	Цель и задачи экспертизы.
32.	Основные требования при проведении экспертизы транспортных средств.
33.	Первая безопасная скорость автомобиля и условия безопасности.
34.	Судебная автотехническая экспертиза.
35.	Классификация наездов на пешехода.
36.	Вторая безопасная скорость автомобиля и условия безопасности.
37.	Компетенция, права и обязанности служебного эксперта.
38.	Общая методика экспертного исследования.
39.	Третья безопасная скорость автомобиля и условия безопасности.
40.	Исходные материалы для экспертизы.
41.	Наезд на пешехода при различных условиях.
42.	Четвертая безопасная скорость автомобиля и условия безопасности.
43.	Участие специалиста автотехника в проведении следственных действий.
44.	Влияние выбираемых параметров на проведение следственных действий.
45.	Пятая безопасная скорость автомобиля и условия безопасности.
46.	Этапы проведения экспертизы.
47.	Наезд на велосипедиста или мотоциклиста.
48.	Заключение эксперта автотехника при проведении экспертизы.
49.	Методика анализа влияния маневра автомобиля.
50.	Расчеты движения автомобиля при равномерном движении автомобиля.
51.	Методика анализа наезда на неподвижное препятствие.
52.	Расчеты движения автомобиля при торможении двигателем и при движении накатом.
53.	Основные положения теории удара.
54.	Торможение при переменном коэффициенте сцепления, особенности при расчетах.
55.	Методика расчетов при столкновении автомобилей.
56.	Торможение без блокировки и с блокировкой колес.
57.	Диагностирование автомобиля при проведении экспертизы.
58.	Статистическая оценка тормозной динамичности автомобиля.
59.	Критические скорости автомобиля.
60.	Первая и вторая безопасная скорость пешехода и условия безопасности

## 5.2. Темы курсовых работ (проектов)

### РАССЛЕДОВАНИЕ И ЭКСПЕРТИЗА ДТП

Методические указания к выполнению курсового проекта

#### 1. РЕКОМЕНДУЕМОЕ СОДЕРЖАНИЕ КУРСОВОГО ПРОЕКТА

- 1.1. Введение
- 1.2. Выбор и расчет исходных данных
- 1.3. Определение возникновения момента опасной ситуации
- 1.4. Исследование различных версий предотвращения наезда на пешехода без применения маневра
- 1.5. Исследование различных версий предотвращения наезда с использованием маневра
- 1.6. Построение графика безопасности и анализ ДТП
- 1.7. Определение соответствия действия водителя с требованием ПДД
- 1.8. Выводы

#### ВЫБОР ВАРИАНТА ЗАДАНИЯ

Задание выбирается каждым студентом индивидуально, в соответствии с Методическим пособием для выполнения курсового проекта по теме РАССЛЕДОВАНИЕ И ЭКСПЕРТИЗА ДТП – наезд на пешехода в различных дорожных условиях.

Методическим пособием для выполнения курсового проекта указаны в списке литературы

## 5.3. Фонд оценочных средств

Шкала оценивания для определения уровня освоения дисциплины.

«отлично» - обучающийся правильно, четко, аргументировано и в полном объеме изложил содержание экзаменационных вопросов, успешно выполнил практические задания, убедительно ответил на все дополнительные вопросы, показал высокий уровень сформированных компетенций.

«хорошо» - обучающийся правильно, но недостаточно полно изложил содержание теоретических экзаменационных вопросов, успешно выполнил практические задания, испытывал затруднения при ответе на дополнительные вопросы,

показал продвинутый уровень сформированных компетенций.

«удовлетворительно» - обучающийся изложил основные положения теоретических экзаменационных вопросов, правильно выполнил практические задания, испытывал серьезные затруднения при ответах на дополнительные вопросы, показал пороговый уровень сформированных компетенций.

«неудовлетворительно» - обучающийся изложил основные положения теоретических экзаменационных вопросов, неправильно выполнил практические задания, испытывал серьезные затруднения при ответах на дополнительные вопросы, не показала пороговый уровень сформированных компетенций.

#### МОДУЛЬНЫЙ КОНТРОЛЬ ПО ДИСЦИПЛИНЕ ВКЛЮЧАЕТ:

1. Текущий контроль: усвоение учебного материала на аудиторных занятиях (лекциях, практических, в том числе учитывается посещение и активность) и выполнение обязательных заданий для самостоятельной работы.
  2. Рубежный контроль: проверка полноты знаний и умений по материалу модуля в целом. Выполнение модульных контрольных заданий проводится в письменном виде и является обязательной компонентой модульного контроля.
- Промежуточный контроль - завершенная задокументированная часть учебной дисциплины (4 семестр-экзамен) - совокупность тесно связанных между собой зачетных модулей.

#### ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ИТОГОВОМУ КОНТРОЛЮ:

При явке на экзамен студенты обязаны иметь при себе зачётные книжки, которые они предъявляют преподавателю в начале экзамена.

На итоговом контроле студент должен, верно ответить на 3 вопроса билета, за 45 минут.

#### ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ТЕКУЩЕМУ КОНТРОЛЮ.

Для понимания материала и качественного его усвоения рекомендуется такая последовательность действий:

1. После прослушивания лекции и окончания учебных занятий, при подготовке к занятиям следующего дня, нужно сначала просмотреть и обдумать текст лекции, прослушанной сегодня.
2. При подготовке к следующей лекции, нужно просмотреть текст предыдущего материала, подумать о том, какая может быть тема следующей лекции.
3. В течение недели выбрать время для работы с рекомендуемой литературой.
4. Для подготовки к практическим занятиям и выполнению самостоятельной работы необходимо сначала прочитать основные понятия и подходы по теме задания. Рекомендуется использовать методические указания по курсу, конспекты лекций. При выполнении задания нужно сначала понять, что требуется в нем, какой теоретический материал нужно использовать, наметить план выполнения, а затем приступить к заданию и сделать качественный вывод.
6. При подготовке к промежуточному и рубежному контролю нужно изучить теорию: определения всех понятий и подходы к оцениванию до состояния понимания материала и самостоятельно выполнить несколько типовых заданий.
7. Отработки пропущенных занятий.

Контроль над усвоением студентами материала учебной программы дисциплины осуществляется систематически преподавателем кафедры и отражается в журнале преподавателя. Студент, получивший неудовлетворительную оценку по текущему материалу, обязан подготовить данный раздел и ответить по нему преподавателю.

Пропущенная без уважительных причин лекция должна быть отработана методом устного опроса лектором по материалам пропущенной лекции в течение месяца со дня пропуска.

Отработка практических и лабораторных занятий:

- Каждое занятие, пропущенное студентом без уважительной причины, отрабатывается в обязательном порядке.

Отработки проводятся по расписанию кафедры, согласованному с деканатом.

- Пропущенные занятия должны быть отработаны в течение 10 дней со дня пропуска. Пропущенные студентом без уважительной причины практические и лабораторные занятия отрабатываются не более одного занятия в день.

Пропущенные занятия по уважительной причине (по болезни, пропуски с разрешения деканата) отрабатываются по тематическому материалу.

- Студент, не отработавший пропуск в установленные сроки, допускается к очередным занятиям только при наличии разрешения декана или его заместителя в письменной форме. Не разрешается устранение от очередного практического или лабораторного занятия студентов, слабо подготовленных к данным занятиям.

- Для студентов, пропустивших практические занятия из-за длительной болезни, отработка должна проводиться после разрешения деканата по индивидуальному графику, согласованному с кафедрой.

- В исключительных случаях (участие в межвузовских конференциях, соревнованиях, олимпиадах, дежурство и др.) декан и его заместитель по согласованию с кафедрой могут освобождать студентов от отработок некоторых пропущенных занятий

#### ПРИМЕРЫ ЭКЗАМЕНАЦИОННЫХ БИЛЕТОВ ПО ДИСЦИПЛИНЕ:

Кыргызско-Российский Славянский Университет

Кафедра «Автомобильный транспорт»

Предмет: Эксплуатационные свойства и экспертиза ДТП

Билет № 1.

1. Цель и задачи экспертизы.
2. Основные требования при проведении экспертизы транспортных средств.

3. Первая безопасная скорость автомобиля и условия безопасности.

Зав. кафедрой Д.В.Глазунов

Кыргызско-Российский Славянский Университет  
Кафедра «Автомобильный транспорт»  
Предмет: Эксплуатационные свойства и экспертиза ДТП

Билет № 2.

1. Судебная автотехническая экспертиза.
2. Классификация наездов на пешехода.
3. Вторая безопасная скорость автомобиля и условия безопасности.

Зав. кафедрой Д.В.Глазунов

Кыргызско-Российский Славянский Университет  
Кафедра «Автомобильный транспорт»  
Предмет: Эксплуатационные свойства и экспертиза ДТП

Билет № 3.

1. Компетенция, права и обязанности служебного эксперта.
2. Общая методика экспертного исследования.
3. Третья безопасная скорость автомобиля и условия безопасности.

Зав. кафедрой Д.В.Глазунов

Кыргызско-Российский Славянский Университет  
Кафедра «Автомобильный транспорт»  
Предмет: Эксплуатационные свойства и экспертиза ДТП

Билет № 4.

1. Исходные материалы для экспертизы.
2. Наезд на пешехода при различных условиях.
3. Четвертая безопасная скорость автомобиля и условия безопасности.

Зав. кафедрой Д.В.Глазунов

Кыргызско-Российский Славянский Университет  
Кафедра «Автомобильный транспорт»  
Предмет: Эксплуатационные свойства и экспертиза ДТП

Билет № 5.

1. Участие специалиста автотехника в проведении следственных действий.
2. Влияние выбираемых параметров на проведение следственных действий.
3. Пятая безопасная скорость автомобиля и условия безопасности.

Зав. кафедрой Д.В.Глазунов

Кыргызско-Российский Славянский Университет  
Кафедра «Автомобильный транспорт»  
Предмет: Эксплуатационные свойства и экспертиза ДТП

Билет № 6.

1. Этапы проведения экспертизы.
2. Наезд на велосипедиста или мотоциклиста.

3.	Первая безопасная скорость автомобиля и условия безопасности.
Зав. кафедрой	Д.В.Глазунов
Кыргызско-Российский Славянский Университет Кафедра «Автомобильный транспорт» Предмет: Эксплуатационные свойства и экспертиза ДТП	
Билет № 7.	
1.	Заключение эксперта автотехника при проведении экспертизы.
2.	Методика анализа влияния маневра автомобиля.
3.	Вторая безопасная скорость автомобиля и условия безопасности.
Зав. кафедрой	Д.В.Глазунов
<b>5.4. Перечень видов оценочных средств</b>	
Фронтальный опрос; Аналитическое групповое задание. Решение практических задач Защита лабораторных работ Устный доклад; Защите курсовой работы	

## 6. УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКОЕ И ИНФОРМАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ДИСЦИПЛИНЫ (МОДУЛЯ)

### 6.1. Рекомендуемая литература

#### 6.1.1. Основная литература

	Авторы, составители	Заглавие	Издательство, год
Л1.1	В.К. Вахламов	Конструкция, расчет и эксплуатационные свойства автомобилей: Учебное пособие	Москва .: Академия 2007
Л1.2	Вахламов В.К.	Конструкция, расчет и эксплуатационные свойства автомобилей: Учебное пособие	М.: Академия 2007
Л1.3	Вахламов В.К.	Автомобили. Эксплуатационные свойства: Учебник	М.: Академия 2005

#### 6.1.2. Дополнительная литература

	Авторы, составители	Заглавие	Издательство, год
Л2.1	Сост.: В.И. Компанцев, Д.В. Глазунов	Расследование и экспертиза ДТП: Методическое пособие к выполнению курсового проекта	Бишкек.: Изд-во КРСУ 2005
Л2.2	Сост. В.И. Компанцев, Д.В. Глазунов, А.Ю. Галактионов	Экспертиза ДТП: Методическое пособие к лабораторным работам.	2008

#### 6.1.3. Методические разработки

	Авторы, составители	Заглавие	Издательство, год
Л3.1	С.А. Евтюков, Я.В. Васильев	Экспертиза ДТП: Справочник	Санкт-Петербург.: ДНК 2006

### 6.2. Перечень ресурсов информационно-телекоммуникационной сети "Интернет"

Э1	Эксплуатационные показатели автомобиля и экспертиза дорожно-транспортных происшествий	lib.krsu.edu.kg
----	---	-----------------

### 6.3. Перечень информационных и образовательных технологий

#### 6.3.1 Компетентностно-ориентированные образовательные технологии

6.3.1.1	Компетентностно-ориентированные образовательные технологии
6.3.1.2	Традиционные образовательные технологии - лекции, семинары репродуктивного типа, ориентированные прежде всего на сообщение знаний и способов действий, передаваемых студентам в готовом виде и предназначенных для воспроизводящего усвоения и разбора конкретных образцов. Вводные лекции: учащиеся знакомятся в свернутом виде с основными теоретическими положениями темы и общей характеристикой крупной проблемы.

6.3.1.3	Инновационные образовательные технологии - занятия в интерактивной форме, которые формируют системное мышления и способность генерировать идеи при решении различных творческих задач. К ним относятся электронные тексты лекций с презентациями, проблемные лекции: должна возбудить активный интерес учащихся, ведущий к самостоятельному поиску ответа на поставленную проблему на практических занятиях; обобщающие лекции перед очередным модулем: анализ изученных ранее проблем на основе обобщения и систематизации знаний, полученных учащимися на предшествующих занятиях по теме; лекции - информации с визуализацией, отчет по СРС - дискуссия по актуальным проблемам, разбор конкретных вопросов, обсуждение проблемных ситуаций и решение ситуационных задач в малых группах.
6.3.1.4	Информационные образовательные технологии - самостоятельное использование студентом компьютерной техники и интернет-ресурсов для выполнения практических заданий и самостоятельной работы.
6.3.1.5	Порядок и условия изучения и контроля знаний по дисциплине.
6.3.1.6	На организационном или первом занятии преподаватель доводит до сведения студентов те условия и требования, которые должны соблюдаться в течение всей работы над этой дисциплиной.
6.3.1.7	Порядок изучения и контроля данной дисциплины включает следующие пункты:
6.3.1.8	- виды, время и форма проведения текущего, промежуточного и итогового контроля знаний;
6.3.1.9	- критерии и правила оценки ответов студентов;
6.3.1.10	- способ и шкала оценивания при проведении контрольных мероприятий всех видов;
6.3.1.11	- учёт, с возможной оценкой в баллах, всех действий студента, связанных с изучением данной дисциплины (пропуски занятий - по уважительной и неуважительной причинам; позитивная активность на занятиях; демонстрация заинтересованности и результативности обучения, выполнение курсового проекта и т.д.).
6.3.1.12	Для оценки усвоения дисциплины используется 100-балльная шкала. Это максимальное количество баллов, которое может получить студент при отличном усвоении всего теоретического материала; демонстрации практических навыков при выполнении практических занятий и заданий СРС, а также самостоятельное выполнение курсового проекта.
6.3.1.13	В изучаемой дисциплине принято количество модулей – 3, в том числе курсовая работа - 1.
<b>6.3.2 Перечень информационных справочных систем и программного обеспечения</b>	
6.3.2.1	<a href="http://www.liblus.ru">www.liblus.ru</a>
6.3.2.2	<a href="http://www.lib.aldebaran.ru">www.lib.aldebaran.ru</a>
6.3.2.3	<a href="http://www.studfiles.ru">www.studfiles.ru</a>
6.3.2.4	<a href="http://www.ucheba.referat.ru">www.ucheba.referat.ru</a>
6.3.2.5	<a href="http://www.bibliofond.ru">www.bibliofond.ru</a>
6.3.2.6	<a href="http://www.smi-svoi.ru">www.smi-svoi.ru</a>

### 7. МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ДИСЦИПЛИНЫ (МОДУЛЯ)

7.1	1. Лекционная аудитория на 40 посадочных мест (ауд.6/117) и 25 посадочных мест (ауд.5/104);
7.2	2. Компьютерный класс на 10 посадочных мест для проведения практических занятий, выполнения самостоятельной работы и просмотра фото-, аудио-, мультимедиа, видео-материалов;
7.3	3. Наглядные учебные пособия (методические указания для проведения практических занятий по дисциплине);
7.4	4. Интерактивная доска;
7.5	5. Проектор;
7.6	6. Набор презентации лекций по курсу;
7.7	7. Фильмы учебные по тематике курса.
7.8	8. Информационная компьютерная база кафедры Автомобильного транспорта
7.9	9. Комплект документов по оформлению дорожно-транспортных происшествий; Рулетка для фиксации элементов на месте ДТП; Компьютерная программа моделирования ДТП; Основные узлы и агрегаты, влияющие на безопасность транспортных средств; Стенды по правилам дорожного движения и экспертизе ДТП (дорожные знаки, нерегулируемый перекресток, регулируемый перекрёсток, комплект плакатов)

### 8. МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ ДЛЯ ОБУЧАЮЩИХСЯ ПО ОСВОЕНИЮ ДИСЦИПЛИНЫ (МОДУЛЯ)

#### ГЛАВА ПЕРВАЯ

#### ОСНОВЫ ТЕОРИИ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ НА ПНЕВМАТИЧЕСКИХ ДВИЖИТЕЛЯХ.

##### § 1. Силы и моменты, действующие при движении транспортных средств

Движение транспортного средства (ТС) есть результат приложения к нему сил: силы тяжести (массы), силы сопротивления движению (силы сопротивления дороги, силы сопротивления воздуха), силы инерции, движущей силы (например, силы тяги).

Продольная слагающая сил тяжести может быть дополнением к движущей силе (при движении ТС на спуске) и к силам

сопротивления (при движении на подъеме).

Скоростная характеристика двигателя

Основной движущей силой является касательная реакция дороги на ведущее колесо автомобиля, которая возникает в процессе работы двигателя и трансмиссии и обусловлена взаимодействием шин с дорогой.

Для определения максимально возможной величины касательной реакции при расчетах используют внешнюю скоростную характеристику двигателя ТС, получаемую путем испытания двигателя на тормозном стенде. Внешняя скоростная характеристика карбюраторного двигателя дана на рис.1.1.

Рис.1.1. Внешняя скоростная характеристика двигателя:

$n_{\min}$  - минимальная частота вращения коленчатого вала, при которой двигатель под полной нагрузкой работает устойчиво;

$n_e$  - частота вращения коленчатого вала, соответствующая максимальному значению крутящего момента  $M_{\max}$ , кгс•м;

$n_N$  - частота вращения коленчатого вала, соответствующая максимальной мощности двигателя  $N_{\max}$ , л.с. ;

$n_{\max}$  - максимальная частота вращения коленчатого вала

При использовании заводских скоростных характеристик необходимо иметь в виду, что в них величины  $N_{\max}$  и  $M_{\max}$  на 10-15% больше, чем у двигателя, установленного на автомобиле, вследствие того, что при испытаниях двигателя на стенде не устанавливают глушителя, воздушного фильтра и других потребителей мощности.

При отсутствии экспериментальных данных используют эмпирические зависимости, позволяющие по известным координатам одной точки построить кривую мощности.

## Глава 1. Правовая характеристика ДТП

### 1.1. Причины и виды дорожно-транспортных происшествий

Причины дорожно-транспортных происшествий (ДТП) подразделяются на субъективные и объективные.

К субъективным причинам ДТП относятся:

- нарушение Правил дорожного движения (ПДД);

- нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, включая оставление места ДТП виновным участником дорожного движения – водителем, пешеходом, пассажиром, иным участником дорожного движения.

Объективными причинами считаются:

- недостатки в планировании улиц и автодорог;

- освещенность проезжей части в ночное время;

- состояние дорожного покрытия;

- различные средства регулирования, в том числе дорожные знаки;

- техническое состояние транспортного средства.

Выявление причин и условий ДТП, их систематизация и обобщение, анализ, определение степени влияния на механизм ДТП имеют большое значение для профилактики и расследования ДТП при условии, однако, что их связь с происшествием является реальной, а не мнимой.

Следователю (дознавателю) конечно важно знать те причины ДТП, которые способствовали его криминальному исходу, повлекшему наступление вредных последствий, за которые предусмотрено уголовное наказание.

Если само дорожное происшествие рассматривается как сложносоставное явление, то можно сделать вывод, что условия и причины ДТП детерминируются действиями водителей и других участников движения, а также состояние транспортного средства и дорожные условия.

Наиболее распространенные причины ДТП относятся к действиям водителей транспортных средств:

- превышение скорости в опасных условиях;

- выезд на полосу встречного движения;

- несоблюдение правил обгона;

- нарушение правил маневрирования;

- несоблюдение дистанции;

- несоблюдение очередности проезда;

- управление заведомо неисправным транспортным средством;

- управление транспортным средством в состоянии опьянения;

- управление транспортным средством с физическими недостатками;

- сон за рулем;

- переутомление;

- недостаточная опытность и др.

Что касается причин и факторов, связанных с дорогой (дорожные условия и оборудование дорог), то они согласно статистики (хотя фактически значительно чаще) оказывают влияние на 8% ДТП и весьма различны, как по степени конкретизации, так и по своему возможному происхождению.

К дорожным условиям, сопутствующим возникновению ДТП, относятся следующие:

- неровное покрытие;

- дефекты покрытия – повреждения покрытия проезжей части (просадки, выбоины, иные повреждения, затрудняющие движение транспортных средств (ТС) с разрешенной ПДД скоростью и превышающие предельно допустимы.

- низкие сцепные качества покрытия;

- неудовлетворительное состояние обочин;

- несоответствие габарита моста ширине проезжей части;

- плохая видимость или неисправность светофора;

- отсутствие или плохая видимость дорожных знаков;

- отсутствие вертикальной или горизонтальной разметки проезжей части;
- недостаточное освещение;
- наличие на обочинах дорог деревьев и рекламных щитов;
- отсутствие ограждений в необходимых местах;
- неправильное применение дорожных знаков и др.

Для правильного решения вопроса о возбуждении уголовного дела и успешного расследования следователю необходимо знать классификацию ДТП, подразделяющуюся на 9 видов:

столкновение – происшествие, при котором движущиеся ТС столкнулись между собой или с подвижным составом железных дорог;

опрокидывание – происшествие, при котором движущееся ТС опрокинулось;

наезд на стоящее транспортное средство – происшествие, при котором движущееся ТС наехало на стоящее транспортное средство, прицеп или полуприцеп;

наезд на препятствие – происшествие, при котором движущееся ТС наехало или ударило о неподвижный предмет (дерево, столб, опора моста, ограждение и т.д.);

наезд на пешехода – происшествие, при котором движущееся ТС наехало на человека или он сам натолкнулся на движущееся ТС. К этому виду относятся также происшествия, при которых пешеходы пострадали от перевозимого ТС груза или предмета (доски, деревья, контейнеров, ящиков и т.д.);

наезд на велосипедиста – происшествие, при котором ТС наехало на велосипедиста или он сам натолкнулся на движущееся транспортное средство;

наезд на гужевой транспорт – происшествие, при котором движущееся ТС наехало на упряжных животных, а также на повозки. К этому виду также относится наезд на животное;

падение пассажира – происшествие, при котором произошло падение пассажира с движущегося ТС или в салоне (кузове) движущегося ТС в результате резкого изменения скорости или траектории движения и др., если оно не может быть отнесено к другому виду ДТП. Падение пассажира из движущегося ТС при посадке (высадке) на остановке не является происшествием;

иной вил ДТП – происшествие, не относящееся к указанным выше видам. Сюда относятся падение перевозимого груза или отброшенного колесом ТС предмета на человека, животное или другое ТС, наезд на лиц, не являющихся участниками дорожного движения, наезд на внезапно появившееся препятствие (упавший груз, отделившееся колесо и пр.) и др. Следует также отметить, что как сами ПДД, так и Порядок учета и регистрации ДТП, имеют тенденцию к изменениям и дополнениям, а поэтому при их применении нужно иметь абсолютную уверенность в точности их последней редакции, то есть, в их достоверности.

## 1.2. Уголовно-правовая характеристика о ДТП

В соответствии с Правилами дорожного движения ДТП - это событие, возникающее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, груз, сооружения, либо причинен материальный ущерб.

В отличие от дорожно-транспортного происшествия, дорожно-транспортное преступление – это автопроисшествие, вызвавшее последствия, предусмотренные уголовным законодательством. К их числу законодатель относит: «Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта» (ст. 280 УК КР), «Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств» (ст. 281 УК КР), «Оставление в опасности» (ст. 121 УК КР), «Недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями» (ст. 282 УК КР), «Приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения» (ст. 283 УК РФ), «Допуск к управлению транспортными средствами лица, находящегося в состоянии опьянения» (ст. 284 УК КР), «Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта» (ст. 285 УК КР), «Нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов» (ст. 286 УК КР), «Нарушение правил пользования автомобильными дорогами и их охраны» (ст. 287 УК КР), «Нарушение правил международных полетов» (ст. 288 УК КР).

В числе дорожно-транспортных происшествий основное место занимает нарушение «Правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств».

В этой статье УК КР (ст. 281 УК КР) предусматривается следующее:

- « (1) Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств лицом, управляющим транспортным средством, причинившее потерпевшему менее тяжкий вред здоровью, - наказывается штрафом в размере до ста расчетных показателей или исправительными работами на срок до двух лет, или лишением свободы на срок до трех лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового.
- (2) То же деяние, повлекшее смерть потерпевшего или причинение тяжкого вреда его здоровью, - наказывается ограничением свободы на срок до пяти лет или лишением свободы от двух до пяти лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью до трех лет.
- (3) Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее гибель нескольких лиц, а также деяния, предусмотренные частями первой и второй настоящей статьи, совершенные в состоянии алкогольного, наркотического или иного опьянения, - наказываются лишением свободы на срок от семи до десяти лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет.

Под «другими транспортными средствами» в настоящей статье понимаются троллейбусы, а также трактора и иные самоходные машины, мотоциклы и другие механические транспортные средства. В соответствии с разъяснениями судебных органов под «иной самоходной машиной» следует понимать любые дорожные строительные, сельскохозяйственные и другие специальные машины такие, как экскаватор, грейдер, автокран, автопогрузчик и т.п.

Статья 281 УК КР предусматривает ответственность лиц, управляющих транспортным средством (далее ТС), за нарушение ими правил безопасности движения и эксплуатации ТС, если это повлекло указанные в ней общественно опасные последствия.

Данная уголовно-правовая норма – бланкетная, т.е. отсылающая к другим нормативным актам, регламентирующим обязанности водителя, безопасные приемы управления и эксплуатации. Поэтому для установления признаков состава дорожно-транспортного преступления необходим анализ положений соответствующих нормативных актов.

Основным таким правовым актом являются Правила дорожного движения Кыргызской Республики, утвержденные постановлением Правительства Кыргызской Республики от 4 августа 1999 г. №421, с изменениями от 1 апреля 2009 г.

Наряду с Правилами дорожного движения безопасность движения и эксплуатации ТС регулируется и другими многочисленными нормативными актами, значение которых необходимо для формулирования обвинения по ст. 281 УК КР, и для отграничения этого преступления от смежных правонарушений.

**Объект преступления**

Объектом дорожно-транспортного преступления является в широком смысле – общественная безопасность, в узком – безопасность использования ТС, т.е. те общественные отношения, которые связаны с эксплуатацией ТС. Статья 281 УК КР призвана обеспечить безопасность человека, вовлеченного в сферу использования ТС, т.е. в вождение и эксплуатацию ТС.

Вождение – это управление ТС в процессе его движения. Оно регламентируется Правилами дорожного движения.

Эксплуатация – это комплекс организационных, технических и иных мер по обеспечению использования ТС по назначению. Эксплуатация в широком понимании этого слова должна обеспечивать надлежащее техническое состояние, сохранность и применение ТС по назначению.

Статья 281 УК КР ограничивает понятие эксплуатации двумя условиями. Первое – эксплуатация должна осуществляться в процессе управления ТС. В этой связи она включает технический осмотр ТС, устранение неисправностей, соблюдение правил перевозки грузов, стоянки и т. д. Второе условие относится к содержанию эксплуатации. В этом смысле эксплуатация должна быть связана с обеспечением безопасности движения. Например, требования перевозки соответствующего груза, выхода водителя в рейс с путевым листом, имея при себе соответствующее удостоверение, и т.п. Это все правила эксплуатации, но они не связаны с обеспечением безопасности движения, и поэтому их нарушение не является преступлением. Другие же требования эксплуатации, например, в отношении количества и габаритов перевозимого груза, связи с безопасностью движения. И в этой части порядок эксплуатации является объектом посягательства.

Порядок эксплуатации регламентируется как Правилами дорожного движения, так и другими нормативными документами, устанавливающими, например, требования к техническому обслуживанию и осмотру ТС, транспортировке отдельных грузов, допуск водителей к управлению транспортным средством, хранению и сбережению ТС и т.д.

**Объективная сторона преступления**

Нарушение Правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств является материальным составом преступления, объективная сторона которого включает в себя:

действие или бездействие лица, управляющего транспортным средством, которое противоречит Правилам дорожного движения;

наступление общественно опасных последствий, предусмотренных нормой уголовного закона;

причинную связь деяния и общественно опасных последствий.

Для привлечения лица к уголовной ответственности по ст. 281 УК КР необходимо установить, допущено ли им нарушение Правил безопасности движения, в чем оно выразилось, какие конкретные пункты Правил безопасности движения, и эксплуатации ТС нарушены.

Преступление может быть совершено как действием, так и бездействием. Нарушение Правил безопасности движения может выражаться в превышении скорости, неподчинении сигналам светофора и жестам регулировщика, несоблюдении очередности проезда перекрестков, неправильном обгоне, игнорировании дорожных знаков и т.д. К видам нарушения правил эксплуатации относится эксплуатация технически неисправных ТС, нарушение правил перевозки пассажиров и грузов, управление ТС в состоянии алкогольного опьянения и др.

Нарушения Правил технической эксплуатации транспорта, техники безопасности при различных видах работ – ремонтных, разгрузочно-погрузочных – не посягают на общественную безопасность, поэтому не могут квалифицироваться по ст. 281 УК КР. Лица, допустившие подобные нарушения, подлежат ответственности за преступления против жизни и здоровья граждан, уничтожение или повреждение имущества.

Состав преступления, предусмотренного ст. 281 УК КР, сформулирован законодателем как материальный. Из этого следует, что ответственность за нарушение Правил дорожного движения, и эксплуатации ТС может наступить лишь при определенных последствиях, вызванных ДТП. В качестве таких последствий закон называет причинение менее тяжкого или тяжкого вреда здоровью человека либо смерть одного, двух или более лиц..

Обязательным признаком состава преступления, предусмотренного ст. 281 УК КР, является причинная связь между нарушением Правил дорожного движения и эксплуатации ТС и наступившими последствиями. Необходимо учитывать, что не всегда факт нарушения ПДД находится в причинной связи с последствиями ДТП. Как показывает судебная и следственная практика, часто имеют место факты, когда нарушение Правил безопасности движения налицо, но оно не находится в причинной связи с последствиями, поскольку они наступили в результате действий иных причин, таких как неправомерное поведение других участников дорожного движения, непреодолимой силы природы, скрытых дефектов транспорта и т.п.

**Субъект преступления**

Субъектом преступления, предусмотренного ст. 281 УК КР, может быть только лицо, управляющее транспортным средством, независимо от права на такую деятельность. Субъектом данного вида преступления может быть вменяемое лицо, достигшее 16-летнего возраста.

**Субъективная сторона преступления**

Нарушение Правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств – преступление неосторожное.

Субъективная сторона данного преступления включает:

- неосторожность к наступившим вредным последствиям, когда водитель, нарушающий Правила дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, предвидит возможность наступления общественно опасных последствий своих действий (бездействие), но без достаточных к тому оснований рассчитывает их предотвратить (преступное легкомыслие) либо не предвидит такие последствия, хотя при необходимой внимательности и предусмотрительности должен был и реально мог их предвидеть (преступная небрежность);

- неосторожность или умысел относительно самого нарушения Правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств. При этом необходимо иметь в виду, если водитель допустил нарушения в состоянии крайней необходимости или водитель не мог по объективным причинам предотвратить их, вина водителя исключается.

### 1.3. Криминалистическая характеристика ДТП

В системе преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта, включающей все разнообразие транспорта (железнодорожный, воздушный, водный, автомобильный, трамвайный либо механический, автомотодело- и городской электротранспорт, трактора и иные самоходные машины), наиболее распространенными являются нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 281 УК КР).

К этой группе преступлений относятся также «Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта» (ст. 280 УК КР), «Оставление в опасности» (ст. 121 УК КР), «Недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями» (ст. 282 УК КР), «Приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения» (ст. 283 УК РФ), «Допуск к управлению транспортными средствами лица, находящегося в состоянии опьянения» (ст. 284 УК КР), «Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта» (ст. 285 УК КР), «Нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов» (ст. 286 УК КР), «Нарушение правил пользования автомобильными дорогами и их охраны» (с. 287 УК КР), «Нарушение правил международных полетов» (ст. 288 УК КР). Для единого понимания сути и смысла словосочетания «дорожно-транспортное происшествие» необходимо подчеркнуть, что не всякое, а только определенное событие, произошедшее в результате нарушений тех или иных правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, находящихся с ними в причинно-следственной связи и повлекшее вредные последствия, предусмотренные уголовно-правовым законом, считается дорожно-транспортным происшествием (ДТП). Несмотря на многообразие ДТП в них есть общие черты, позволяющие их классифицировать по разным основаниям.

С учетом механизма и последствий ДТП их различают следующим образом:

столкновение транспортных средств друг с другом;

наезды транспортного средства на пешехода, препятствие, гужевого транспорт, велосипедиста, животных;

выпадение пассажира из транспорта; опрокидывание транспорта;

прочие ДТП (схождение трамвая с рельс, падение транспортных средств в обрыв, в реку и т.д.).

Указанная классификация важна не только с точки зрения особенности расследования. Она принята за основу единого в Кыргызской Республике учета дорожно-транспортных происшествий, осуществляемого органами внутренних дел.

По причинам возникновения ДТП можно подразделить на происшествия:

\* возникшие по вине водителей (вождение транспорта в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, сильного утомления, несоблюдение правил при маневрировании, правил перевозки пассажиров и грузов, превышение скорости движения автотранспорта в определенных условиях, несоблюдение безопасной дистанции движения, неожиданный выезд из своего ряда и ослепление светом фар, неподчинение сигналам светофора, а также неправильная оценка при обострении конкретной дорожной обстановки и др.);

\* возникшие вследствие неправильных действий, допускаемых пешеходами (движение по проезжей части дороги или трамвайным путям перед близко идущим транспортом, переход улиц в местах, не предназначенных для этой цели; неожиданное появление пешехода из-за препятствия, игра детей на проезжей части и т.д.);

\* происшедшие в результате нарушений, допускаемых лицами, ответственными за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств (нарушение правил технического обслуживания и выпуска на линию транспорта, а также вследствие грубых нарушений дорожного надзора за состоянием дорожного полотна и организацией регулирования уличного движения).

Наиболее часто происходят наезды и столкновения, которые возникают при различных ситуациях.

Несмотря на кажущуюся простоту и однотипность механизма и обстоятельств ДТП, установить истинную их причину во многих случаях не легко. Объясняется это тем, что они часто являются результатом одновременно нескольких причин (нарушений, допущенных водителем и пешеходом, пассажиром; лицами, ответственными за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств и нарушений, совершенных водителем и др.). Поэтому необходимо выявлять и исследовать возможную связь указанных причин.

Криминалистическая характеристика ДТП включает совокупность взаимосвязанных общих и индивидуальных черт подобного события, проявляющихся в механизме и обстановке совершения преступления, личностных свойствах участников и особенностях их криминального поведения. Информация об элементах криминалистической характеристики данного вида преступлений во многом определяет первоначальные следственные ситуации и круг обстоятельств, требующих первоочередного выяснения.

В криминалистической характеристике ДТП как неосторожного преступления в отличие от аналогичной характеристики умышленных преступлений сведения о способе их совершения не занимают главенствующего места. В то же время механизм ДТП и обстановка его совершения являются ключевыми элементами рассматриваемых преступлений. Практикой установлено, что на механизм совершения данного преступления влияет большое количество параметров системы «водитель – автомобиль – дорога – окружающая среда». Выдвижение механизма совершения данного преступного деяния на первый план в криминалистической характеристике вполне закономерно, ибо механизм – система временных, динамических и иных связей отдельных этапов, обстоятельств и факторов, формирующих следы-последствия на взаимодействующих объектах на начальном, кульминационном и заключительном этапах развития ДТП. Знание механизма

ДТП позволяет определить криминалистические, значимые признаки, которые в дальнейшем будут способствовать установлению объективной истины по делу.

Способ совершения ДТП (или особенности криминального поведения правонарушителя) в силу специфики этого вида преступления понимается как система, обусловленная объективными и субъективными факторами его действий или бездействия, либо совокупность тех и других факторов, оставляющих различного рода характерные следы, позволяющие ретроспективно воспроизвести картину происшедшего, особенности проведения его участниками на различных этапах развития ДТП (например, маскировку ДТП под другое преступление).

Своеобразие криминального поведения, механизма и обстановки ДТП в определенной мере зависит от личностных качеств, правонарушителей. Без соответствующей информации о них (социально-психологической, эмоциональной, волевой, интеллектуальной, профессиональной и т.д.) немисливо разобраться в сущности ДТП. Выявление этих свойств личности во многом позволяет правильнее оценить другие элементы криминалистической характеристики ДТП. Вместе с тем их должная оценка невозможна без учета особенностей средств преступления (транспортных средств), представляющих собой слеодообразующие объекты. Они, как и личность, обладают индивидуальными признаками и являются носителями информации, имеющей доказательственный характер.

Все элементы криминалистической характеристики данных преступлений определенным образом взаимосвязаны между собой. Обстановка ДТП во многом формируется под воздействием окружающей среды, особенностей дороги, технического состояния транспортных средств, личностных свойств участников происшествия, т.е. формируется под воздействием всех элементов криминалистической характеристики.

Таким образом, в подавляющем большинстве ДТП, причины их – результат нарушения правил дорожного движения водителями, пешеходами, пассажирами, велосипедистами, мотоциклистами, а также вследствие грубых нарушений правил технической эксплуатации работниками транспортных хозяйств, ненадлежащего контроля за состоянием дорог и организацией дорожного движения.

## Глава 2.

### Особенности участия судебного эксперта автотехника в проведении отдельных следственных действий

#### 2.1. Участие судебного эксперта автотехника в осмотре места происшествия

В необходимых случаях следователь для участия в осмотре места происшествия приглашает эксперта или нескольких экспертов (например, судмедэксперта, эксперта-криминалиста, эксперта-автотехника).

При этом роль эксперта существенно отличается от его роли при проведении экспертизы. В последнем случае эксперт дает заключение по вопросам, которые ставит перед ним следователь или суд. При проведении осмотра места происшествия эксперт должен содействовать следователю в выявлении всех следов, вещественных доказательств, а также имеющих значение по делу обстоятельств и выяснении обстановки места происшествия.

Эксперта приглашают для участия в случаях, когда характер совершенного преступления и особенности места происшествия таковы, что для успешного осмотра требуются специальные познания в науке, технике, искусстве, ремесле. Участие эксперта необходимо при обнаружении на месте происшествия трупа, при осмотре места происшествия по делам о ДТП, о пожарах на месте ДТП, нарушения правил эксплуатации транспорта и др.

Участвуя в осмотре, эксперт вместе со следователем выявляет следы, доказательства и имеющие значение по делу обстоятельства.

Неправильно поступает тот следователь, который передает эксперту фактическое руководство осмотром. В то же время недопустимо и ограничивать его инициативу в выявлении следов, вещественных доказательств и обстоятельств, имеющих значение для дела.

Задачи осмотра места ДТП.

Целью осмотра места ДТП является установление следующих обстоятельств:

- 1) где произошло дорожно-транспортное происшествие;
- 2) время происшествия;
- 3) вид автопроисшествия: наезд, столкновение, опрокидывание, прочие происшествия;
- 4) направление движения, местонахождение и действие участников в момент возникновения ситуации;
- 5) местонахождение и действие участников в момент самого происшествия;
- 6) положение и состояние участников в конечной стадии происшествия;
- 7) каковы была дорожная обстановка на момент происшествия:
  - а) тип и состояние дорожного покрытия,
  - б) ширина и разметка дороги,
  - в) ее обустройство,
  - г) характеристика прилегающих участков,
  - д) наличие дорожных знаков,
  - е) обзорность,
  - ж) видимость,
  - з) освещенность,
  - и) плотность и интенсивность движения,
  - к) наличие помех движению и дефектов дороги;
- 8) следы, возникшие на дорожном покрытии, транспортном средстве, предметах окружающей обстановки и на пострадавшем в результате дорожно-транспортного происшествия;
- 9) в каком состоянии находится транспортное средство;
- 10) наличие отделившихся частей транспортного средства, груза, упавшего с него, их местоположение;
- 11) кто является очевидцем дорожно-транспортного происшествия.

При осмотре места ДТП, эксперт, обладая специальными познаниями в соответствующих видах экспертиз, может оказать следователю помощь в следующем:

- 1) установлении места нахождения наезда или столкновения по расположению осколков стекол, отделившейся от машины грязи, упавшего груза, отделившихся деталей и частей, пролившейся жидкости (топлива, смазочного вещества, охлаждающей жидкости);
- 2) при столкновении на перекрестке, в установлении обзорности и видимости со всех сторон, места установки светофоров, режима их работы, наличия иных средств регулирования движения на перекрестке и на каждой из улиц, примыкающих к перекрестку;
- 3) при заносе или опрокидывании транспортного средства на закругленном участке дороги, в установлении по следам радиуса поворота автомобиля, в определении радиуса закругления дороги и ее поперечного профиля;
- 4) если столкновение произошло при обгоне, в осмотре участка дороги, несколько превышающий по длине расчетный путь обгона, при этом обращается внимание на состояние проезжей части, наличие и видимость дорожных знаков, характер обзорности и дальности видимости по всему участку обгона;
- 5) в выявлении и фиксации признаков, указывающих на направление движения каждого транспортного средства;
- 6) в определении и фиксации положения следов левых и правых колес по отношению к осевой линии и к краю дорожного покрытия (обочине, бордюроному камню);
- 7) в выявлении и измерении следов торможения. Если тормозной след проходил по участкам с различным дорожным покрытием, необходимо указать протяженность следа на каждом участке;
- 8) в осмотре транспортных средств;
- 9) в определении технического состояния транспортного средства на момент осмотра (состоянии тормозной системы, стоп-сигнала, габаритных фонарей, указателей поворотов, зеркала заднего вида);
- 10) при заявлении водителем о том, что транспортным средством управляло другое лицо (или при наличии иных оснований предполагать это), в выявлении и фиксации следов рук на рулевом колесе, рычаге переключения передач, рычаге ручного тормоза, зеркала заднего вида и т.п.

Осмотр места дорожно-транспортного происшествия состоит, как правило, из двух этапов – общего и детального, которые, имея свои особенности, составляют единое целое. Эксперты могут оказать техническое содействие следователю при производстве осмотра, как на первом, так и на втором этапе.

На общем этапе осмотра места происшествия определяются границы осмотра. Производится ориентирующая обзорная и узловая фото- либо видеосъемка. Затем производится общий осмотр обстановки места происшествия; выясняется степень освещенности пути; сигнальные приборы пешеходного перехода; выявляются предметы, имеющие отношение к происшествию. Во время осмотра участка дороги фиксируются точные его координаты. Все элементы дорожного участка измеряются по ширине, а кювет, кроме того, по глубине и наклону откосов.

В протоколе осмотра места происшествия отражаются сведения о типе дорожного покрытия, его состоянии (сухое, влажное, глинистое и т.п.), наличие продольного или поперечного наклона дороги и его величине.

Детальный осмотр места дорожно-транспортного происшествия включает в себя:

1. Осмотр участка проезжей части для обнаружения, фиксации и изъятия разнообразных следов.
2. Осмотр трупа.
3. Осмотр транспортных средств.

Эксперт, как лицо, обладающее специальными познаниями в соответствующих областях знаний, способен оказать значимую техническую помощь следователю при осмотре места происшествия, и организации правильной последовательности осмотра. Наиболее целесообразной является такая последовательность осмотра следов и объектов на месте дорожно-транспортного происшествия:

- осмотр, фиксация и изъятие следов жидкостей, сыпучих веществ, мелких объектов;
- осмотр стойких следов транспортных средств (торможения, частей транспортных средств на препятствиях, сооружениях, деревьях и т.д.), следов и веществ биологического происхождения;
- осмотр трупа и транспортных средств.

Первая группа объектов и следов подвержена быстрому изменению и уничтожению. Поэтому они должны осматриваться, фиксироваться и изыматься в первую очередь. Следы второй группы более устойчивы, поэтому их осмотр, а также фиксация и изъятие без ущерба для дела могут быть произведены после осмотра легко изменяющихся следов.

Объекты третьей группы можно после их фотографирования, отметки мелом или краской точного положения на проезжей части дороги, улицы переместить на обочину дороги, тротуар. Такая необходимость нередко возникает при осмотре мест происшествия на дорогах и улицах с интенсивным движением, на путях городского электротранспорта.

Следы и объекты после их осмотра и описания изымаются и упаковываются в бумажные и полиэтиленовые пакеты.

Упаковка производится в отдельные пакеты. Недопустимо смешение этих объектов.

## 2.2. Участие судебного эксперта автотехника в воспроизведении обстановки, событий и обстоятельств происшествия и следственных экспериментах

Участие в процессе проведения следственного эксперимента экспертов – становится все более частым явлением.

Привлечение к проведению следственного эксперимента эксперта положительно отражается на результатах эксперимента, позволяет следователю глубже познать сущность наблюдаемых им явлений, признаков и состояния различных объектов.

Сведущее лицо участвует при производстве следственных действий в качестве эксперта только в тех случаях, когда такое участие является содержанием его экспертной деятельности, протекающей в обычных рамках производства экспертизы и завершаемой дачей заключения по тем пунктам, которые были поставлены эксперту следователем. Участвуя в следственном эксперименте, эксперт:

- а) оказывает следователю помощь в реконструкции обстановки эксперимента и расстановке участников эксперимента перед производством опытов;
- б) помогает следователю технически правильно провести задуманные опыты с тем, чтобы были соблюдены все

необходимые условия эксперимента;

в) дает необходимую консультацию следователю при фиксации результатов следственного эксперимента; Особенное значение имеет участие эксперта-автотехника при проведении следственных экспериментов при получении исходных данных для автотехнической экспертизы, поскольку эксперт- автотехник обладая специальными познаниями способен содействовать следователю в технически грамотной организации данного следственного действия.

Эксперименты, проводимые с целью получения исходных данных для автотехнической экспертизы:

а) Определение темпа движения потерпевшего

Материальное обеспечение: секундомер, рулетка, мелкие вещи.

Для определения темпа движения потерпевшего перед наездом на него транспортным средством выбирается участок местности, идентичный месту дорожно-транспортного происшествия (если нет условий провести эксперимент на месте дорожно-транспортного происшествия), дублер (испытуемое лицо) по возрасту, телосложению, физическому состоянию должен соответствовать потерпевшему. Одежда и обувь должны быть такими, какие были на потерпевшем в момент дорожно-транспортного происшествия (ДТП).

По свидетельским показаниям моделируется скорость движения потерпевшего при движении дублера на данном участке дороги.

Рулеткой отмеряется отрезок дороги (площадки) длиной 10 м и при прохождении дублера с указанным темпом линии «старт» включают секундомер, а при достижении линии «финиш» секундомер выключается.

Эксперимент повторяется не менее трех раз.

Показания секундомера с точностью до 0,1 с при каждом эксперименте заносятся в протокол.

В протоколе делается запись о том, что:

Темп движения потерпевшего на экспериментальном участке длиной 10 м составляет:

при первой попытке - ... с;

при второй попытке - ... с;

при третьей попытке - ... 2.

Следственная практика показывает, что при тщательной подготовке эксперимента разность показаний секундомера отдельных попыток не превышает 0,1 с.

Аналогичный следственный эксперимент проводится для установления времени движения пешехода по проезжей части до места наезда, с момента возникновения я опасности для движения водителю.

б) Определение времени нахождения в опасной зоне транспортного средства, создавшего опасную обстановку для движения другого транспортного средства.

Материальное обеспечение: секундомер, мел и вешки, рулетка. Эксперимент проводится на месте ДТП с соблюдением мер предосторожности.

По свидетельским показаниям или на основании следов, зафиксированных в протоколе осмотра места ДТП, моделируется траектория движения данного ТС и обозначается на дороге мелом или вешками.

Определяется скорость движения транспортного средства перед ДТП характер движения. Если ТС перед ДТП двигалось без остановки, то оно отводится на расстояние 150-200 м, и водитель с этого места с заданной скоростью преодолевает участок.

При достижении ТС линии «Старт» включается секундомер, а при достижении линии «Финиш» секундомер выключается.

Если ТС перед ДТП в опасной зоне начало движение с места, то эксперимент начинается с места старта в момент начала движения ТС. Перед производством эксперимента необходимо коротким пробегом около 1 м привести механизм ТС в рабочее состояние.

Показания секундомера при всех попытках (не менее трех) заносятся в протокол с точностью до 0,1 с., при этом одна - две попытки могут быть пробными, а показания секундомера в данном случае в протокол не заносятся.

в) Контрольное торможение

Материальное обеспечение; секундомер, рулетка, мел, вешки. Контрольное торможение проводится с целью определения эффективности действий рабочей тормозной системы ТС, а также при исправном тормозе для определения замедления на месте ДТП (наледь, талый снег, грязный и мокрый асфальт, грунтовая дорога).

Перед контрольным торможением проводится сверка показаний спидометра ТС с фактической скоростью движения. Для этой цели отмеряется участок длиной 100 м и обозначается вешками.

Автомобиль с расстояния 300-400 м до линии «Старт» начинает движение и на установившейся скорости проходит расстояние за границу «Финиш». При прохождении передним бампером ТС линии «Старт» включается секундомер, а при прохождении линии «Финиш» секундомер выключается. В протоколе фиксируется время прохождения участка длиной 100 м с точностью до 0,1 с.

Для определения эффективности действия тормозной системы выбирается ровный сухой участок асфальта и со скоростью 40 км/ч проводится экстренное торможение автомобиля. После остановки автомобиля необходимо замерить след юза до задних колес и его длину занести в протокол. При торможении все колеса должны затормаживаться одновременно, автомобиль должен двигаться прямолинейно. Для определения величины замедления при торможении на данной дороге можно использовать технически исправный автомобиль, не участвовавший в ДТП.

г) Определение видимости с места водителя в темное время суток

Различаются два вида видимости – видимость общая и конкретная (конкретного предмета).

Общая видимость – это расстояние от передней части ТС по направлению его движения, на котором начинают различаться элементы дорожной обстановки (граница проезжей части, линии разметки, указатели и т.п.) и препятствия, обозначенные светотехническими приборами.

Определение общей видимости необходимо при каждом ДТП в ночное время, так как по величине общей видимости определяется наличие возможности у водителя при минимальном значении времени его реакции (0,3 с.), обеспечить безопасность движения в данных дорожных условиях. Остановочный путь автомобиля при экстренном торможении в данных дорожных условиях со скоростью, равной скорости ТС, не должен превышать расстояния общей видимости.

Чем лучше видимость и дорога, тем безопаснее движение ТС с большой скоростью, разрешенной ПДД и определенными

знаками дорожного движения, регулирующими скорость движения ТС на конкретном участке дороги.

Для проведения следственного эксперимента автомобиль устанавливается вдоль дороги, вблизи правой обочины.

При работающем двигателе на средних оборотах коленчатого вала включается нужный свет фар, а понятия вместе с водителем наблюдают из кабины, как статист с указкой со световозвращателем (катафотом) движется от автомобиля, пронося указку с катафотом в 20 см от земли. При этом катафот поворачивается видимой и тыльной сторонами через шаг. В момент выхода статиста за пределы видимости катафота подается сигнал его остановки и устанавливается точная граница видимости, от которой замеряется расстояние до передней части ТС.

Это расстояние заносится в протокол.

Конкретная видимость – это расстояние от передней части ТС, на котором с места водителя препятствие может быть опознано по его характерным признакам. Это расстояние зависит не только от света фар (дальнего или ближнего), но и от света фар встречного ТС, контрастности препятствия, погодных условий.

Исходя из данных условий эксперимент на видимость, особенно в условиях снегопада, дождя, тумана нужно проводить сразу по прибытию на место ДТП, так как подобные условия видимости впоследствии невозможно будет воспроизвести.

Определение видимости неподвижного препятствия при отсутствии света фар встречных машин и наезда на него без торможения. На месте наезда установить объект (предмет по цвету, форме и размерам соответствующий объекту наезда). При наезде ТС на лежащего человека, на место наезда в таком же положении и аналогичной одежде размещают манекен. Транспортное средство ТС-1, которое совершило наезд, или его дублера устанавливают на таком удалении, с которого препятствие (потерпевший) не видны.

На транспортном средстве ТС-1 запускается двигатель, устанавливается режим его работы, соответствующий скорости перед наездом, включается свет фар и при движении со скоростью не более 3-4 км/ч автомобиль перемещается к месту наезда до момента четкой видимости объекта.

После остановки замеряют расстояние рулеткой от передней части автомобиля и до манекена (объекта), а затем длинные заносят в протокол.

Примечание. Из кабины водители вместе с водителем автомобиля наблюдают двое понятых, зрение которых должно соответствовать требованиям, предъявляемым к зрению водительского состава.

Определение видимости из кабины ТС-1 при наезде без торможения на движущееся препятствие при отсутствии света фар встречного транспортного средства (ТС). При подготовке к выполнению эксперимента моделируют темп движения потерпевшего (повозки, велосипедиста, трактора) по свидетельству участников ДТП и секундомером определяют время прохождения контрольного участка. Длина контрольного участка должна быть для человека -10 м, велосипедиста, повозки – 50 м.

Определяется из таблицы для ТС-1 расстояние пробега за время 1с в зависимости от скорости движения с точностью до 1 м.

Проводится разметка экспериментального участка, согласно схеме:

наносится мелом (указкой) место наезда;

от места наезда вдоль обочины отмеряются пять отрезков длиной, соответствующих длине пути автомобиля за 1 с (5а);

от места наезда отмеряется пять участков длиной, соответствующих длине пути пешехода (велосипедиста и т.п.) за 1 с (5б);

ТС-1 устанавливается на занимаемую полосу так, чтобы его передняя часть была на уровне отметки «5а»; задняя часть препятствия на уровне отметки «5в».

Включается свет фар и при работающем двигателе в установленном режиме наблюдатели устанавливают наличие видимости объекта с данной точки.

Если объект не виден, то ТС-1 перемещается в точку «4а», а объект наезда в точку «4в», и повторяются вышеизложенные действия до получения результата.

Для определения расстояния, с которого объект можно опознать по контуру, предыдущий участок разбивается на более мелкие, либо откатывается автомобиль назад до появления тени и перемещается вперед до момента опознания объекта; устанавливается расположение автомобиля от объекта наезда в момент его появления в зоне видимости водителя.

Расстояние от передней части ТС-1 до потерпевшего замеряется рулеткой и заносится в протокол. Это расстояние соответствует расстоянию конкретной видимости.

Общая видимость в этом эксперименте определяется один раз с точки «5а» по вышеизложенной методике.

Определение видимости из кабины ТС-1 при наезде на препятствие в процессе торможения при наличии света фар встречного автомобиля. Эксперимент по определению видимости в указанной ситуации требует проведения необходимых предварительных расчетов со многими переменными. Для его проведения, как правило, привлекается эксперт или специалист.

Исходные данные задаются следствием. Исходные данные, относящиеся к ТС-1: тип и марка ТС-1, длина следа торможения (юза) до задних колес; длина следа (юза) до места наезда или после него; дорожные и метеоусловия, техническое состояние ТС-1 и его загрузка, место наезда и полоса движения относительно границ проезжей части.

Исходные данные, относящиеся к ТС-2: тип и марка ТС-2, скорость движения, полоса движения относительно границ проезжей части, место разезда его с ТС-1 и относительно места наезда ТС-1 на препятствие.

Исходные данные, относящиеся к объекту наезда, характеристика объекта, направление движения, скорость (темп) движения, полоса движения, координаты места наезда относительно границ проезжей части, какой частью ТС совершен наезд. Если произошел наезд на пешехода, вышедшего на проезжую часть из-за заднего борта встречного автомобиля, то дополнительно указывается время задержки пешехода после проезда заднего борта ТС-2 и момент начала движения пешехода через дорогу.

Если на месте происшествия эксперт не присутствовал, то предварительные расчеты он может выполнить в экспертном учреждении. Для этой цели в экспертное учреждение необходимо направить отношение с исходными данными и вопросами:

Какова скорость ТС-1 в момент применения торможения исходя из длины следов юза ТС-1 и характера ДТП?

Какова видимость с места водителя ТС-1 при указанных исходных данных. Указать на схеме расстановку транспортных

средств (ТС-11, ТС-2)?

Какова особенность проведения указанного эксперимента?

Используя консультацию специалиста по этим вопросам, следствие может самостоятельно провести эксперимент по определению видимости в данной ситуации. Следует отметить, что данный вид следственного эксперимента требует особой тщательной подготовки к его проведению и наиболее точные результаты могут быть получены, если при этом будет принимать участие эксперт-автотехник.

## КЫРГЫЗСКО-РОССИЙСКИЙ СЛАВЯНСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ

Естественно-технический факультет

Кафедра «Автомобильный транспорт»

### МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ

к лабораторной работе

«Порядок оформления дорожно-транспортного происшествия»

Бишкек 2014

Э 41 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ СВОЙСТВА И ЭКСПЕРТИЗА ДТП Методическое пособие к лабораторным работам. /

Сост: В.И.Глазунов, Д.В. Глазунов, -Бишкек: КРСУ - 2014.

Предназначено для студентов дневного и заочного обучения по профилю «Технология транспортных процессов» направления «Организация и безопасность движения»

В методических указаниях изложена методика изучения и оформления ДТП, приведена документация, используемая сотрудниками ДПС при выезде на место ДТП и при его оформлении.

Рассмотрена на заседании кафедры «Автомобильный транспорт»

© КРСУ, 2014

### ВВЕДЕНИЕ

Перспективные планы развития нашей страны предусматривают неуклонный рост автомобильного парка. Однако одновременно с проникновением автомобиля в народное хозяйство страны, общественную и личную жизнь увеличиваются человеческие и материальные потери вызываемые ДТП. Их результатом могут быть вредные последствия, связанные с расстройством здоровья и смертью, а также со значительным материальным ущербом. Однако это обстоятельство перекрывается большим числом ДТП на автомобильном транспорте.

Повышения безопасности дорожного движения базируется на ликвидации энтропийных процессов, на внедрении элементов организационности и порядка. С точки зрения ДТП являются предельным состоянием системы «Человек - транспортное средство - дорога - окружающая среда». Такое состояние характеризует отказ от нормального функционирования данной системы. При изучении ДТП возможны два метода: вероятностный и демонстративный.

Пользуясь первым методом, пытаются охватить статистическими закономерностями все множество факторов, действующими во время ДТП. При этом получают возможность оценить совокупность всех причин ДТП, условия их возникновения и последствия.

Также следует учесть, что ДТП с тяжелыми исходом предполагают индивидуальную ответственность за него. Выражением этой ответственности служит материальное, административное или уголовное наказание. Установление личной ответственности, невозможно при статистическом методе исследования, требует индивидуального изучения причин и последствий каждого ДТП. Эту работу проводят в процессе ДТП, которая тесно связана с судебной экспертизой.

Цель работы: Изучить теоретически материал для исследования Дорожно транспортного происшествия, обработка информации, связанная с оформлением ДТП и практическое оформление смоделированных и реальных ДТП.

Вопросы для подготовке к работе:

1. Что относится к Дорожно транспортным происшествиям.
2. Виды Дорожно транспортных происшествий.
3. Факторы, влияющие на Дорожно транспортные происшествия.
4. Тормозной путь.
5. Остановочный путь.

### ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ И МЕТОДИКА ПРОВЕДЕНИЯ

#### ЛАБОРАТОРНОЙ РАБОТЫ

Экспертизой ДТП называют комплексное научно-техническое исследование всех аспектов каждого происшествия в отдельности. Экспертиза требует использования информации из самых разных областей знания.

Под транспортными средствами понимаются все типы автомобилей и автопоездов, мотоциклы, трактора, самоходные машины и механизмы а также средства городского электротранспорта.

В данном методическом пособии рассматриваются два смоделированных ДТП, произошедших на регулируемом и не регулируемом перекрестках. Основным измерительным средством используемым при составлении схемы ДТП является рулетка (длиной не менее 20м.). Результаты измерений позволяют составить схему происшествия, на которой необходимо указать точные сведения, позволяющие восстановить расположение транспортных средств после происшествия, производится их привязка к стационарным объектам.

При проведении экспертизы необходимо установить: дату, время и место ДТП (улицу, район, дорогу); категорию дороги; в случаях, когда ДТП связано с неудовлетворительными дорожными условиями, организацию, эксплуатирующую дорогу; модели и номерные знаки транспортных средств, их техническое состояние; число погибших и раненых (водителей, пассажиров, пешеходов и др.); повреждение транспортных средств и груза; основные сведения о водителях - фамилию, имя, отчество, класс, год присвоения квалификации, стаж работы (общий, на данном предприятии, на данном транспортном средстве); состояние водителя - здоров, болен, трезв, утомлен (по заключению врача); на каком часу работы водителя произошло ДТП; цель поездки (по наряду); использовалось ли транспортное средство по назначению, нет ли отклонений от маршрута; вид ДТП; погодные условия (дождь, снег, туман и т.д.); условия видимости (степень освещенности) дороги, расстояние видимости, время суток (темное, светлое); дорожные условия (характеристику покрытия, состояние проезжей части, подъем, спуск, закругления дороги, наличие дорожных знаков, сигналов, разметки); очевидные причины ДТП.

Все эти данные заносятся в следующие документы необходимые для полного и объективного исследования ДТП:

- протокол осмотра места ДТП;
- схема ДТП;
- протокол осмотра и проверки технического состояния транспортного средства;
- справка по ДТП.

Для производства судебной автотехнической экспертизы в распоряжение эксперта должны быть представлены материалы, достаточные для полного и объективного исследования. К этим материалам относятся:

- Постановление следователя (определение суда) о назначении экспертизы;
- Протокол осмотра места ДТП;
- Схема ДТП;
- Протокол осмотра и проверки технического состояния транспортного средства;
- Справка по ДТП.

Этот перечень может быть дополнен протоколом следственного эксперимента (если он проводился) и другими материалами (справка ме-теослужбы о состоянии погоды в период расследуемого ДТП, справка о профиле дороги и состоянии дорожного покрытия в зоне ДТП, сведения о продолжительности работы фаз светофоров), а также протоколами допросов свидетелей.

Служебному эксперту, как правило, таких документов не предоставляют. Необходимые для экспертизы данные он получает самостоятельно в результате выезда на место ДТП, осмотра транспортных средств, бесед с потерпевшими и свидетелями. Он также может снять копии с оформленных сотрудниками ГАИ документов.

Постановление о назначении экспертизы состоит из трех частей: вводной, описательной и резолютивной (заключительной). В вводной части указывают вид экспертизы, дату и место составления постановления, наименование органа или фамилию и должность лица, назначившего экспертизу, номер дела, фамилию и инициалы подозреваемого.

В описательной части излагают фактуру ДТП и характеризуют обстоятельства, связанные с объектами экспертизы. Особое значение для автотехнической экспертизы имеют технические данные, необходимые для восстановления механизма ДТП.

К ним относятся:

- координаты места и время ДТП;
- характеристика проезжей части и ее состояния (ширина, тип и состояние покрытия, значения продольных и поперечных уклонов, наличие закруглений, их длины и радиуса, ширина и состояние обочин и тротуаров);
- тип и техническое состояние транспортного средства, его загрузка в момент ДТП;
- скорость движения транспортных средств (если она установлена) и пешеходов;
- длина и характер следов торможения или качения колес;
- расположение транспортных средств и других объектов и предметов (осколков стекол, осыпавшейся грязи, деталей автомобиля, личных вещей потерпевших) на проезжей части;
- характеристики видимости и обзорности с места водителя в момент ДТП.

В постановлении должно быть указано, применял ли водитель экстренное торможение, а если применял, то на какое расстояние переместилось транспортное средство в заторможенном состоянии до места удара и после него. Также указывают, какой частью транспортного средства был сбит пешеход (или нанесен удар по другому транспортному средству, неподвижному препятствию).

При проведении экспертизы не все данные, перечисленные в постановлении, могут потребоваться, и часть их не будет использована экспертом. С другой стороны, иногда в ходе исследования могут потребоваться сведения, не охваченные приведенным перечнем. Поэтому объем и содержание исходных данных в каждом случае устанавливаются в зависимости от конкретных обстоятельств ДТП и целей экспертного исследования.

Если у транспортного средства обнаружена какая-нибудь неисправность, то эксперт должен определить время ее возникновения и ответить на вопросы, не могла ли она явиться результатом исследуемого ДТП и как данная неисправность могла повлиять на процесс и результаты ДТП.

При расследовании ДТП, сопряженных с заносом и опрокидыванием транспортных средств, возникают вопросы, что было причиной потери поперечной устойчивости и какие особенности дороги, транспортного средства и режима движения способствовали этому. Распространены вопросы относительно Правил эксплуатации подвижного состава автомобильного транспорта. Например, допустим ли выпуск автомобиля (или автопоезда) на линию при данном его техническом состоянии, допустима ли перегрузка подвижного состава и в какой степени она могла повлиять на ДТП.

Весьма часто задают также вопросы о том, была ли у водителя техническая возможность предотвратить ДТП и какие действия для этого он должен был выполнять.

В постановлении указывают также на необходимость предупреждения экспертов об уголовной ответственности за дачу заведомо ложного заключения, за отказ или ложные показания.

Протокол осмотра места ДТП содержит описание и характеристику всех элементов места происшествия, которые были обнаружены в процессе осмотра.

По существующему положению в состав оперативной группы, выезжающей на место ДТП, должны входить сотрудники ГАИ, следователь органов внутренних дел (если пострадали люди или причинен большой материальный ущерб), эксперт оперативно-технического аппарата, судебно-медицинский эксперт или врач (когда имеются погибшие), сотрудник уголовного розыска (если водитель скрылся с места ДТП).

Однако обычно нет необходимости в обязательном присутствии всех перечисленных специалистов. Поэтому первичное расследование ДТП и оформление документации обычно возлагают на дежурного по подразделению ГАИ или инспектора дорожно-патрульной службы, прибывшего на место ДТП.

В вводной части указывают дату осмотра, должности и фамилии Лиц, участвующих в осмотре, фамилии, имена и отчества водителей и понятых. В описательной части протокола характеризуют все, обнаруженное в процессе осмотра. К основным элементам места ДТП, относятся:

- участок дороги или улицы (с указанием названий) с их проезжей частью, тротуарами и обочинами;
- дорожное покрытие, его состояние (сухое, влажное, обледенелое) и особенности (выбоины, колеи);
- окружающие предметы (дома, деревья, заборы);
- объекты, являющиеся результатом ДТП;
- транспортные средства, их положение на местности и относительно друг друга;
- средства организации и регулирования движения (дорожные знаки, указатели, светофоры, местонахождение регулировщика, линии разметки).

Кроме того, в протоколе указывают состояние погоды и видимость в момент осмотра.

В протоколе фиксируют все размеры и расстояния имеющие значение для расследования ДТП. В случае сомнения в правильности указанных данных эксперт должен потребовать у назначившего экспертизу лица точные сведения.

В заключительной части протокола указывают: предметы, изъятые с места ДТП; действия по фиксации обстановки на месте ДТП и изъятию предметов (изготовлялись ли слепки отпечатков протектора, фотографировалось ли место ДТП); заявления по существу осмотра, по-ступившие от водителей, очевидцев, потерпевших, специалистов и понятых; время начала и окончания осмотра.

Протокол подписывают лица, производившие осмотр и участвовавшие в осмотре (водители транспортных средств, специалисты и т.д.).

Схема ДТП представляет собой план местности с графическим изображением обстановки происшествия и является приложением к протоколу осмотра места ДТП. Как и протокол, схему составляют на основании данных осмотра места происшествия, показаний его очевидцев и участников. Однако схема фиксирует не только координаты транспортных средств и пешеходов после происшествия, но и их примерное расположение перед происшествием, а также направление (траекторию) движения.

Для наглядного и точного представления о размерах изображаемых предметов и расстояний между ними схема должна быть выполнена в масштабе. Удобнее всего это требование соблюдается при использовании специальных бланков, отпечатанных на миллиметровой бумаге. Составление схемы еще более облегчается при наличии штампов с изображением транспортных средств, пешеходов, светофоров и т. д.

Иногда графическое изображение сопровождается пояснительной таблицей с указанием климатических условий, состояния уличного освещения и видимости дороги. Особое внимание обращают на положение предметов, ограничивающих обзорность дороги с места водителя (дома, зеленые насаждения, стоящие транспортные средства).

Эксперт может точно восстановить расположение транспортного средства на проезжей части только в том случае, если его изображение на схеме правильно привязано к постоянным неподвижным ориентирам: километровому указателю, зданию, мачте телефонной или телеграфной связи. На схеме должны быть указаны три размера: один параллельно осевой линии дороги - от переднего или заднего моста транспортного средства до избранного ориентира и два перпендикулярных этой линии - от осей передних и задних колес (или от передней и задней габаритных точек) до границы проезжей части (обочины).

Если кромка проезжей части четко не просматривается (покрытие изношено, занесено снегом) или отсутствует (на проселочных грунтовых дорогах), то перед замерами на местности проводят базовую линию. Для этого между двумя заметными неподвижными ориентирами натягивают веревку или полотно рулетки и все расстояния замеряют от нее.

Пользуясь базовой линией, можно точно воспроизвести объекты сложной конфигурации.

Схема и протокол осмотра места ДТП должны содержать четкие характеристики следов колес на покрытии. Если причину возникновения следа трудно определить (качение, юз, поперечное скольжение), то следует измерить длину всех характерных участков следа и описать их в протоколе. Например: «Задним правым колесом автомобиля ВАЗ-2115 гос № Е2776В оставлен след длиной 11,4м. В начале следа на длине 1,4 м имеются слабые отпечатки протектора, затем на протяжении 3,5 м отпечатки становятся более четкими, после чего переходят в след скольжения невращающегося колеса. Длина следа скольжения составляет 6,5 м.

Схема при всей ее наглядности не всегда объективно отражает все обстоятельства ДТП. Одна из причин заключается в том, что на месте происшествия обычно составляют лишь черновой эскиз схемы, а оформляют ее окончательно на посту ГАИ иногда значительно, позже, прием ряд деталей восстанавливают по памяти. Кроме того, на схеме предметы изображают в плане, в то время как участники и свидетели ДТП видят их в определенном ракурсе, в перспективе, и зрительное впечатление может быть другим. Все это может привести к ошибкам при составлении схемы, и как следствие, к неверным выводам эксперта. Для более точного воспроизведения дорожной обстановки применяют фотосъемку.

Протокол осмотра и проверки технического состояния транспортных средств фиксирует технические неисправности и повреждения, выявленные при осмотре этих средств. Неисправности могут быть причиной ДТП, а повреждения - его

следствием. В процессе осмотра могут быть также обнаружены частицы грунтов, краски, одежды, крови, которые могут помочь установлению обстоятельств ДТП. В протоколе указывают вид повреждений (вмятины, трещины, разрывы), их местонахождение и размеры - длину, ширину, глубину. Осмотр позволяет выявить дефекты, с которыми запрещается эксплуатация автомобиля, и установить, соответствует ли работа механизма предъявляемым к нему техническим требованиям. Проверяют комплектность агрегатов и соответствие деталей марок автомобиля. На автомобиле могут быть установлены шины, не соответствующие техническим условиям, рифленые рассеиватели фар заменены простыми стеклами и т.д. В процессе ДТП возможна потеря некоторых деталей: пробки топливного бака, колпаков колес, ободков фар, зеркала заднего вида.

Особое внимание уделяют техническому состоянию агрегатов и систем автомобиля, влияющих на безопасность: тормозной системе, рулевому управлению, шинам, подвеске, системам освещения и сигнализации.

В последнее время оперативных работников ГАИ снабжают набором инструментов и приборов для исследования транспортных средств (шинным манометром, динамометром-люфтомером, рулеткой, тестером, штангенциркулем и т.д.). Протокол осмотра и проверки технического состояния транспортных средств желательно дополнить их фотографиями с указанием наиболее серьезных повреждений. Так фотографии дают возможность определить взаимное расположение транспортных средств и процессе их столкновения, а также транспортного средства и пешехода или неподвижного препятствия в момент наезда. Косвенно можно также судить о направлении и силе удара.

В некоторых республиках протокол осмотра места ДТП объединяют со схемой, справкой по ДТП или с протоколом осмотра и проверки технического состояния транспортных средств.

Справка по ДТП содержит сведения о времени и месте происшествия, краткое его описание с указанием места жительства пострадавших и адреса лечебного учреждения, в которое они направлены, информацию об автомобилях, участвовавших в ДТП, и их водителях. Справка содержит сведения, относящиеся не только к моменту осмотра места происшествия, но и к моменту события, т.е. самого ДТП. Ее заполняет должностное лицо, осматривающее место ДТП. При этом используются данные, добытые в процессе осмотра, предварительного опроса очевидцев, водителей, пассажиров и пострадавших. Следует отметить, что при описании механизма ДТП инспектора ГАИ иногда допускают субъективную оценку действий его участников, полагаясь на свое впечатление. Действительная оценка может быть дана только по результатам тщательного и объективного расследования нередко после проведения авто-технической экспертизы. В справке должны быть отражены лишь объективные обстоятельства наступления описываемого события, которые были установлены в ходе осмотра места ДТП и предварительного опроса его очевидцев и участников.

#### Приложение

#### СПРАВКА

по дорожно-транспортному происшествию

1. Место происшествия: \_\_\_\_\_

(наименование населенного пункта, улицы, дороги, на каком километре)

2. Время происшествия « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 200 \_\_\_\_ г. \_\_\_\_ час. \_\_\_\_ мин.

3. Состояние погоды (ясно, дождь, туман, снегопад и т.п.) \_\_\_\_\_

4. Видимость впереди (в метрах) \_\_\_\_\_

5. Освещение пути (дневное, искусственное, не освещено) \_\_\_\_\_

6. Освещение транспорта (фары, подфарники горели, не горели) \_\_\_\_\_

7. Продольный профиль пути (уклон, подъем) \_\_\_\_\_

8. Ширина проезжей части \_\_\_\_\_

9. Покрытие дороги (асфальт, бетон и пр.) \_\_\_\_\_

10. Состояние дорожного покрытия (сухое, мокрое, гололед и пр.) \_\_\_\_\_

11. Дефекты дорожного покрытия (выбоины, разрытия и пр.) \_\_\_\_\_

12. Скорость движения транспорта перед происшествием \_\_\_\_\_

Примечание: Сведения, указание в п. 1-12, относятся к моменту происшествия.

13. Краткое описание происшествия \_\_\_\_\_

#### 14. СВЕДЕНИЯ О ТРАНСПОРТЕ

Номерной знак \_\_\_\_\_ марка и модель транспортного средства \_\_\_\_\_ Принадлежность транспорта (автохозяйство, министерство, ведомство) \_\_\_\_\_ Для индивидуальных владельцев - место работы, должность \_\_\_\_\_ Адрес стоянки транспорта и в каком районе состоит на учете \_\_\_\_\_

**15. СВЕДЕНИЯ О ВОДИТЕЛЕ ТРАНСПОРТА**

Номер-ной знак транс-портного средства      Фамилия, имя, отчество, год и место рождения, адрес местожительства,  
№№  
служебного и домашнего телефонов      Стаж работы,  
класс, номер  
водительского  
удостоверения,  
кем и когда  
выдано      На каком часу ра-боты произошло происшествие, со-стояние водителя

**16. СВЕДЕНИЯ О ПОТЕРПЕВШИХ ПРИ ПРОИСШЕСТВИИ**

Фамилия, имя, отчество      Воз-раст      Место ра-боты и должность      Адрес места жи-тельства      В каком лечебном  
учреждении и ди-агноз

**17. ОЧЕВИДЦЫ ПРОИСШЕСТВИЯ:**

Фамилия, имя и отчество      Адрес и место жительства, номера служебного и домашнего телефонов

- 18. Где находится транспорт после происшествия \_\_\_\_\_
- 19. Куда направлен материал для производства расследования \_\_\_\_\_
- 20. Где находятся задержанные водительские удостоверения \_\_\_\_\_

« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 200\_\_ г.

(должность, звание, фамилия составителя справки) (подпись)

Начальнику ОБДД ГУВД г. Бишкек  
От гр-на (ки) \_\_\_\_\_  
Год рождения \_\_\_\_\_  
Место работы \_\_\_\_\_  
Должность \_\_\_\_\_  
Телефон: \_\_\_\_\_  
Проживаю \_\_\_\_\_

ОБЪЯСНИТЕЛЬНАЯ

Я, \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 200\_\_ г. Подпись \_\_\_\_\_

« \_\_\_\_\_ » 200 \_\_\_\_\_ г. Гор.(село) \_\_\_\_\_

Я, \_\_\_\_\_  
(должность, звание, фамилия)

Прибыв \_\_\_\_\_  
(место, куда прибыл для осмотра)

в порядке ст.ст. УПК \_\_\_\_\_  
с участием \_\_\_\_\_

В присутствии:  
Водителей: 1. \_\_\_\_\_  
(фамилия, имя и отчество)

2. \_\_\_\_\_

понятых: 1. \_\_\_\_\_  
(фамилия, имя, отчество, местожительство)

2. \_\_\_\_\_

Производился осмотр \_\_\_\_\_  
(вид, тип транспортного средства)

Марки \_\_\_\_\_, шасси № \_\_\_\_\_ двигатель № \_\_\_\_\_  
номерной знак \_\_\_\_\_,  
принадлежащего \_\_\_\_\_

---

Осмотр производился \_\_\_\_\_  
(указать, в связи с чем производился осмотр)

Понятым и участвующим в осмотре лицам их права и обязанности, предусмотренные ст.ст. \_\_\_\_\_  
УПК, разъяснены.

1. При осмотре обнаружено:  
Внешние повреждения \_\_\_\_\_  
(указать их точное расположение направление, размеры и характер)

---

2. Наличие следов и вещественных доказательств на транспорте \_\_\_\_\_  
(отпечатки пальцев, следы крови, мозгового вещества \_\_\_\_\_  
волос, обрывки одежды, краски, следы наслоения!! \_\_\_\_\_  
отслоения, скольжение, их точное расположение, \_\_\_\_\_  
направление, размеры, характер)

3. Количество осей и колес \_\_\_\_\_

4. Ширина колеи передних и задних колес \_\_\_\_\_

5. Размер шин \_\_\_\_\_

6. Рисунок протектора шин \_\_\_\_\_

7. Состояние шин \_\_\_\_\_

8. Степень загрузки машины \_\_\_\_\_

9. Характер, его габариты и способ увязки \_\_\_\_\_

10. Повреждение груза \_\_\_\_\_

11. Показания спидометра \_\_\_\_\_

12. Показание манометра тормозной системы \_\_\_\_\_

13. Положение рычагов ручного тормоза и переключения передач \_\_\_\_\_

II. Проверка технического состояния транспортного средства

1. Состояние рулевого управления \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

2. Состояние тормозной системы

А) Ножного тормоза \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Б) ручного тормоза \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

3. Состояние осветительных приборов \_\_\_\_\_

4. Состояние лобовых и боковых стекол, исправность стеклоочистителей и Зеркалов заднего вида \_\_\_\_\_

5. Давление воздуха в шинах \_\_\_\_\_

6. Характер неисправностей других агрегатов и механизмов \_\_\_\_\_

После происшествия до осмотра транспортное средство находилось \_\_\_\_\_

В процессе осмотра сделаны снимки \_\_\_\_\_

Вещественные доказательства \_\_\_\_\_

изъяты и приобщены к делу.

Осмотр проводился при освещении \_\_\_\_\_

Осмотр начат в \_\_\_\_\_ час. \_\_\_\_\_ мин., окончен в \_\_\_\_\_ час. \_\_\_\_\_ мин.

Заявление и замечания лиц учувствовавших в осмотре, в том числе водителей по поводу осмотра и составленного протокола \_\_\_\_\_

Протокол составил \_\_\_\_\_

Подпись лиц, учувствовавших в осмотре  
(понятые, эксперты, водители, свидетели)

1. \_\_\_\_\_
2. \_\_\_\_\_
3. \_\_\_\_\_
4. \_\_\_\_\_
5. \_\_\_\_\_

#### СХЕМА ПРОИСШЕСТВИЯ

(на схеме указать точные сведения, позволяющие восстановить расположение транспортных средств после совершения происшествия, производится их привязка к стационарным объектам)

Со схемой и обстоятельствами происшествия

Изложенными в протоколе согласны

1. Водитель \_\_\_\_\_ (подпись)
2. водитель \_\_\_\_\_ (подпись)

Поняты:

1. \_\_\_\_\_
2. \_\_\_\_\_

Подпись составителя схемы: \_\_\_\_\_ « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 200\_\_ г.