**Образец оформления заключения эксперта по специальности 13.1**

**«Исследование обстоятельств дорожно-транспортного происшествия»**



**НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ**

**СУДЕБНОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ**

**НП «ПАЛАТА СУДЕБНЫХ ЭКСПЕРТОВ»**

|  |  |
| --- | --- |
| 127018, Москва, ул. Складочная, д. 1, стр. 15 | Тел./факс 988-04-87 |

ПОДПИСКА ЭКСПЕРТА

Мне, сотруднику Научно-исследовательского института судебной экспертизы НП «Палаты судебных экспертов» Иванову Ивану Ивановичу, в связи с поручением произвести экспертизу по уголовному делу № 5783 о наезде автомобиля ВАЗ-21103 без регистрационных знаков под управлением водителя Калинина Н.А. на пешехода Антонова К.Н., руководителем экспертного учреждения в соответствии со ст. 14 ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» разъяснены права и обязанности эксперта, предусмотренные ст. 57 УПК РФ.

Об ответственности за дачу заведомо ложного заключения по ст. 307 УК РФ предупреждены 11 июля 2009 г.

Эксперт И.И. Иванов

|  |
| --- |
|  |

ЗАКЛЮЧЕНИЕ ЭКСПЕРТА

по уголовному делу № 5783 о наезде автомобиля ВАЗ-21103

без регистрационных знаков под управлением водителя Калинина Н.А.

на пешехода Антонова К.Н.

|  |  |
| --- | --- |
| № 628/14 | 28 июля 2009 г. |

|  |
| --- |
| Исследование начато 11.07.2009 г. в 1600,  завершено 28.07.2009 г. в 1530. |

11.07.2009 г. в НИИСЭ НП «Палаты судебных экспертов» поступили постановление старшего следователя СО МВД ЮЗАО г. Москвы капитана юстиции П.П. Петрова от 10.07.2009 г. о назначении судебной автотехнической экспертизы и копии протокола ОМП и схемы к нему, объяснений всего на 24 листах.

На разрешение автотехнической экспертизы поставлены следующие вопросы:

1. Какова скорость движения автомобиля “ВАЗ-21103” исходя из зафиксированных следов торможения длиной 26,4 м.?

2. Располагал ли водитель автомобиля “ВАЗ-21103” технической возможностью предотвратить наезд на пешехода путем применения экстренного торможения с момента возникновения опасности при разрешенной скорости движения автомобиля 40 км/час, при скорости, установленной в ответе на 1 вопрос?

3. Какими пунктами Правил дорожного движения должен был руководствоваться водитель автомобиля “ВАЗ-21103” в указанной дорожно-транспорт­ной ситуации, и соответствовали ли им его действия с технической точки зрения?

4. В случае определения несоответствия действий водителя ПДД, состоят ли они с технической точки зрения в причинной связи с наездом?

Производство автотехнической экспертизы поручено эксперту НИИСЭ НП «Палаты судебных экспертов» кандидату юридических наук, доценту Иванову И.И., имеющему высшее техническое образование, квалификацию инженера-механика по специальности „Автомобили и автомобильное хозяйство“ и сертификаты соответствия НП «Палаты судебных экспертов» на право производства судебных автотехнических экспертиз по специальностям: 13.1 «Исследование обстоятельств ДТП», 13.2 «Исследование технического состояния транспортных средств», 13.3.А.Б «Исследование следов на транспортных средствах и месте ДТП (транспортно-трасологическая диагностика), а также технического состояния дороги, дорожных условий на месте ДТП», 13.4 «Исследование транспортных средств, в целях определения стоимости восстановительного ремонта и остаточной стоимости» и 19.3 «Исследование транспортных средств, в том числе с целью проведения их оценки», стаж экспертной работы свыше 35 лет.

ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

1. «08.06.2009 г., примерно 12 часов 15 минут, по адресу: г. Москва, ул. Молодежная, д. 5 водитель Калинин Н.А., управляя автомобилем марки «ВАЗ-21103» г/н б 475 ка 99, совершил наезд на пешехода Антонова К.Н., в результате чего последний получил телесные повреждения» - из постановления.

2. «Обстоятельства дорожно-транспортного происшествия:

• Проезжая часть асфальтированная, горизонтального профиля, в сухом состоянии, для 2-х направлений движения, шириной 12,8 м., разделена разметкой на ряды движения, имеется разметка для разделения встречных потоков транспорта. Дорожный знак «Ограничение максимальной скорости 40 км/час». Движение светофорами не регулируется. Видимость около 300 метров.

• Автомобиль технически исправен. В момент ДТП следовал по левой полосе движения со стороны проспекта Вернадского в направлении к проспекту Ленина, без груза с 1 пассажиром.

• Пешеход (женщина) следовала слева направо относительно движения автомобиля и появилась в поле зрения водителя, выйдя из-за задней части встречного автомобиля «Газель» или «Соболь», следовавшего по левой полосе движения. После выхода из-за габаритов данного автомобиля пешеход, не останавливаясь на линиях разметки, разделяющих встречные транспортные потоки, проследовала в темпе бега до места наезда расстояние 1,0 м. со скоростью 8,1-10,0-12,6-13,0-14,9-16,6 км/час. Наезд произошел в процессе торможения, перед началом следообразования. Следы торможения длиной 26,4 м. до передних колес автомобиля (см. схему ДТП). Наезд произведен левой стороной передней части автомобиля.

• Поскольку пешеход пересекал проезжую часть в неустановленном месте, момент возникновения опасности для водителя – начало движения пешехода на пути 1,0 м. до места наезда от линий разметки разделяющих встречные транспортные потоки.

• Место наезда расположено в 5,2 м. левее правого бордюра и в 13,8 м. перед 1 углом д. 5» - из постановления.

Использованная литература:

1. Свод методических и нормативно-технических документов в области экспертного исследования обстоятельств дорожно-транспортных происшествий. — М.: ВНИИСЭ, 1993.

2. Применение в экспертной практике параметров торможения автотранспортных средств: Методические рекомендации для экспертов. — М.: РФЦСЭ, 1995.

3. Применение дифференцированных значений времени реакции водителя в экспертной практике: Методические рекомендации. — М.: ВНИИСЭ, 1987.

4. Чава И.И. Судебная автотехническая экспертиза. Исследование обстоятельств дорожно-транспортного происшествия: Учебно-методическое пособие. Библиотека эксперта – М.: ИПК РФЦСЭ. 2007.

5. Правила дорожного движения Российской Федерации. — М.: ЗАО КЖИ „За рулём“, 2009.

ИССЛЕДОВАНИЕ

1. В данных условиях, скорость движения автомобиля ВАЗ-21103 перед торможением составляла около 69 км/ч.:



= 69,28 ≈ 69 км/ч

где:

*t3* = 0,35 с – время нарастания замедления на сухой асфальтированной горизонтального профиля дороге [2, 4];

*Sсл* = 26,4 м – протяженность следов торможения автомобиля ВАЗ-21103 до передних колес;

*Б =* 2,5 м – база автомобиля ВАЗ-21103;

*ja* = 6,8 м/с2 – эффективность торможения автомобиля на сухой асфальтированной горизонтального профиля дороге [2, 4].

2. Время движения пешехода на пути в 1,0 м, с момента возникновения опасности для движения до наезда, со скоростью 8,1÷10,0÷12,6÷13,0÷ 14,9÷16,6 км/ч, составляет в данных условиях около 0,45÷0,36÷0,29÷0,28 ÷0,24÷0,2 с, соответственно:



= 0,445÷0,36÷0,286÷0,277÷0,242÷0,217 ≈ 0,45÷0,36÷0,29÷0,28÷0,24÷0,2 с.

где:

*Sп* = 1,0 м – путь пройденный пешеходом с момента возникновения опасности для движения до наезда;

*Vп* = 8,1÷10,0÷12,6÷13,0÷ 14,9÷16,6 км/ч – скорость движения пешехода.

Суммарное время реакции водителя и срабатывания тормозной системы автомобиля составляет в данных условиях около 1,5 с:

*Т = ;*

где:

 = 1,2 с – время реакции водителя автомобиля для условий внезапного появления пешехода на проезжей части на участке, где переход не разрешен, из-за транспортного средства, следовавшего по встречной полосе движения [3, 4];

*t2*= 0,1 c – время запаздывания срабатывания тормозного привода [2, 4];

Остальные обозначения приведены выше.

При сравнении, суммарное время реакции водителя и срабатывания тормозной системы автомобиля существенно больше времени движения пешехода с момента возникновения опасности для движения до наезда (1,5 с. больше 0,45÷0,36÷0,29÷0,28÷0,24÷0,2 с.). Следовательно, с момента возникновения опасности для движения до наезда, водитель автомобиля ВАЗ-21103, независимо от того с какой скоростью двигался автомобиль, не успевал применить торможение и, соответственно, в связи с этим, в момент возникновения опасности для движения – начало движения пешехода на пути 1,0 м, не располагал технической возможностью для предотвращения наезда на пешехода путем торможения как при разрешенной скорости 40 км/ч, так при скорости движения 69 км/ч, установленной исследованием по первому вопросу.

3. В данных условиях, с технической точки зрения, водителю автомобиля ВАЗ-21103 следовало руководствоваться требованиями пп. 10.1 и 10.2 Правил дорожного движения РФ:

**10.1.** Водитель должен вести транспортное средство со скоростью, не превышающей установленного ограничения, … .

При возникновении опасности для движения, которую водитель в со­стоянии обнаружить, он должен принять возможные меры к снижению ско­рости вплоть до остановки транспортного средства;

**10.2.** В населенных пунктах разрешается движение транспортных средств со скоростью не более 60 км/ч, ... .

Исследованием по первому вопросу установлено, что скорость движения автомобиля ВАЗ-21103 перед торможением составляла около 69 км/ч, что превышает ограничение в 40 км/ч, установленного для данного участка дороги и ограничения в 60 км/ч для населенных пунктов. Следовательно, с технической точки зрения, действия водителя автомобиля ВАЗ-21103 не соответствовали требованиям первой части п. 10.1 и п. 10.2 Правил дорожного движения РФ в части касающейся движения автомобиля со скоростью превышающей установленные ограничения.

Исследованием по второму вопросу установлено, что водитель автомобиля ВАЗ-21103 не располагал технической возможностью для предотвращения наезда на пешехода путем торможения как при разрешенной скорости 40 км/ч, так при скорости движения 69 км/ч, установленной исследованием по первому вопросу. При этом следствием установлено, что водитель автомобиля ВАЗ-21103 перед наездом на пешехода применял торможение. Следовательно, с технической точки зрения, в действиях водителя автомобиля ВАЗ-21103 несоответствия требованиям второй части п. 10.1 Правил дорожного движения РФ не усматриваются.

4. Исследованием по второму вопросу установлено, что водитель автомобиля ВАЗ-21103 не располагал технической возможностью для предотвращения наезда на пешехода путем торможения как при разрешенной скорости 40 км/ч, так при скорости движения 69 км/ч, установленной исследованием по первому вопросу. Следовательно, с технической точки зрения, несоответствие действий водителя автомобиля ВАЗ-21103 требованиям первой части п. 10.1 и п. 10.2 Правил дорожного движения РФ в части касающейся движения автомобиля со скоростью превышающей установленные ограничения, не находится в причинной связи с наездом на пешехода.

ВЫВОДЫ:

1. В данных условиях, скорость движения автомобиля ВАЗ-21103 перед торможением составляла около 69 км/ч.

2. В данных условиях, в момент возникновения опасности для движения – начало движения пешехода на пути 1,0 м, водитель автомобиля ВАЗ-21103 не располагал технической возможностью для предотвращения наезда на пешехода путем торможения как при разрешенной скорости 40 км/ч, так при скорости движения 69 км/ч, установленной исследованием по первому вопросу.

3. В данных условиях, с технической точки зрения, водителю автомобиля ВАЗ-21103 следовало руководствоваться требованиями пп. 10.1 и 10.2 Правил дорожного движения РФ.

В данных условиях, с технической точки зрения, действия водителя автомобиля ВАЗ-21103 не соответствовали требованиям первой части п. 10.1 и п. 10.2 Правил дорожного движения РФ в части касающейся движения автомобиля со скоростью превышающей установленные ограничения.

В данных условиях, с технической точки зрения, в действиях водителя автомобиля ВАЗ-21103 несоответствия требованиям второй части п. 10.1 Правил дорожного движения РФ не усматриваются.

4. В данных условиях, с технической точки зрения, несоответствие действий водителя автомобиля ВАЗ-21103 требованиям первой части п. 10.1 и п. 10.2 Правил дорожного движения РФ в части касающейся движения автомобиля со скоростью превышающей установленные ограничения, не находится в причинной связи с наездом на пешехода.

|  |  |
| --- | --- |
| Эксперт | И.И. Иванов |