

МИНИСТЕРСТВО СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФГБОУ ВО НОВОСИБИРСКИЙ ГАУ

СЛОВАРЬ ТЕРМИНОВ
по дисциплине:
«РАССЛЕДОВАНИЕ И ЭКСПЕРТИЗА ДТП»

Наименование дисциплины	Б1.В.ОД.19 Расследование и экспертиза ДТП
<small>индекс дисциплины и ее наименование</small>	
Направление подготовки	23.03.01 Технология транспортных процессов
<small>указывается шифр и уровень квалификации (01, 02, 03, 04, 05, 06), наименование направления подготовки (специальности) без кавычек</small>	
Профили: Организация и безопасность движения	
Основной вид деятельности:	производственно-технологическая
Дополнительный вид деятельности:	—
Факультет (институт)	Инженерный институт <small>наименование</small>
Кафедра	Сельскохозяйственные машины <small>наименование</small>

ОСНОВНЫЕ ПОНЯТИЯ И ТЕМИНЫ

Автотехническая экспертиза судебная – род судебной транспортно-технической экспертизы, решающей вопросы, связанные с расследованием дорожно-транспортных происшествий. Решение этих вопросов, требующее исследования технического состояния транспортных средств, механизма происшествия и действий его участников, помогает следственным органам и суду установить нарушения участниками происшествия требований безопасности движения, предусмотренных регламентирующими эксплуатацию транспортных средств нормативными актами, причинную связь этих нарушений с возникновением происшествия, определить степень вины участников происшествия и наметить профилактические мероприятия.

Безопасная скорость – скорость, при которой в данной дорожной обстановке водитель располагал возможностью выполнить необходимые действия по управлению транспортным средством и, в случае необходимости, остановиться перед любым препятствием, которое он должен был и мог предвидеть.

Безопасность движения – достаточно малая вероятность возникновения происшествия на данном участке дороги при условиях соблюдения участниками движения требований Правил дорожного движения и организации движения на этом участке, препятствующей совершению действий, могущих вызвать вредные последствия.

Вид автотехнической экспертизы – раздел автотехнической экспертизы как рода судебной транспортно-технической экспертизы, отличающейся специфичностью предмета, объектов и методов исследования. К основным видам судебной автотехнической экспертизы могут быть отнесены: экспертиза технического состояния транспортного средства, экспертиза механизма происшествия, экспертиза действий участников происшествия, а также в определенной мере транспортно-трассологическая экспертиза, которая является пограничным видом с судебной трассологической экспертизой.

Видимость – дальность видимости находившегося в поле зрения водителя препятствия, создавшего опасную обстановку, т.е. расстояние, в пределах которого водитель имел объективную возможность обнаружить объект, создававший помеху, и оценить его как опасность.

Время реакции водителя – промежуток времени, протекающий с момента поступления к водителю сигнала об опасности до начала воздействия на органы управления транспортным средством, вызванного этим сигналом. Следовательно, время реакции водителя включает латентный период и время на оценку обстановки, время на принятие решения и время на начало выполнения этого решения (перенос ноги на педаль тормоза, начало поворота рулевого колеса).

Время запаздывания – период времени от начала торможения до момента, в который появляется замедление (тормозная сила).

Время нарастания замедления – период времени от момента, в который появляется замедление (тормозная сила), до момента, в который замедление (тормозная сила) становится постоянным.

Время растормаживания – период времени от момента, в который замедление (тормозная сила) перестает быть постоянным, до конца торможения.

Время срабатывания – период времени от начала торможения до момента, в который замедление (тормозная сила) становится постоянным.

Вывод эксперта-автотехника – сформулированный в заключении ответ эксперта на поставленный перед ним вопрос, основанный на результатах проведенного исследования представленных ему материалов дела и установленных данных об обстоятельствах происшествия.

Вывод эксперта-автотехника альтернативный – вывод эксперта, который при указанных в нем условиях утверждает возможность двух (или нескольких) разных, но вполне определенных решений поставленного вопроса, исключая иные.

Вывод эксперта-автотехника вероятный – вывод эксперта, который соответствует установленным данным об обстоятельствах дорожно-транспортного происшествия и в большинстве аналогичных случаев является достоверным. Однако не исключается иное решение поставленного вопроса в результате обстоятельств, влияние которых в конкретном случае не поддается учету.

Вывод эксперта-автотехника категорический – вывод эксперта, основанный на результатах экспертного исследования установленных данных об обстоятельствах дорожно-транспортного происшествия и представленных ему вещественных доказательств, в котором сформулирован однозначный ответ на поставленный вопрос.

Вывод эксперта-автотехника условный – вывод эксперта, в котором на поставленный вопрос сформулирован ответ, справедливый только при оговоренном в нем условии. Это обычно условие достоверности определенных, принятых для ответа на этот вопрос данных, которые ко времени проведения экспертизы не получили оценки следователя (суда). К ним относятся данные из протоколов допроса, других материалов дела, не указанные в постановлении (определении) о назначении экспертизы и не включенные в раздел исходных данных, принятых для дачи заключения.

Дистанция безопасности – минимальное расстояние до следующего впереди в попутном направлении транспортного средства, которое позволяет водителю предотвратить столкновение в случае внезапного торможения этого транспортного средства.

Дорожная обстановка – совокупность обстоятельств, связанных с движением на данном участке дороги, которые должен был учитывать водитель при выборе режима и полосы движения транспортного средства и приемов управления им.

Дорожно-транспортное происшествие – происшествие, возникшее в связи с эксплуатацией транспортных средств и повлекшее значительный материальный ущерб, гибель людей или причинение им телесных повреждений.

Дорожные условия – совокупность всех факторов, определяющих поверхность дороги на участке движения транспортного средства и взаимодействие колес этого транспортного средства с поверхностью дороги. К дорожным условиям относится тип покрытия дороги, техническое состояние его, состояние покрытия в зависимости от атмосферных явлений, наличие каких – либо наслоений на поверхности покрытия, характер и величина уклона дороги.

Задача автотехнической экспертизы – установление на основе специальных познаний фактов (обстоятельств), относящихся к событию дорожно-транспортного происшествия, которые помогают следственным органам (суду) уяснить механизм происшествия и дать оценку действиям причастных к происшествию лиц с точки зрения соответствия этих действий требованиям нормативных актов и безопасности движения.

Занос транспортного средства – перемещение транспортного средства с разворотом вокруг вертикальной оси в результате возникшего бокового скольжения движителя (колес, гусениц). Занос может быть двух видов: занос при качении колес и занос при заблокированных колесах.

Интервал безопасности – минимальное расстояние между полосой движения транспортного средства и другим объектом (местным предметом, другим транспортным средством), при котором вероятность возникновения происшествия при проезде мимо этого объекта практически исключена.

Исходные данные – все данные об обстоятельствах происшествия, которые необходимы эксперту для установления механизма происшествия и решения вопросов, содержащихся в постановлении (определении) о назначении экспертизы или в представленных на экспертизу материалах дела.

Компетенция эксперта-автотехника – круг вопросов, решаемых на основе специальных познаний эксперта-автотехника, связанных с установлением технического состояния транспортных средств, механизма дорожно-транспортного происшествия и действий участников происшествия, которые им следовало выполнить для предотвращения происшествия.

Комплексная экспертиза – экспертиза, проводимая экспертами-автотехниками совместно с экспертами других специальностей (наиболее часто экспертами-трассологами, металлографами и судебно-медицинскими экспертами) для решения вопросов, затрагивающих одновременно несколько отраслей знаний.

Линия отброса транспортного средства при столкновении – прямая, определяющая направление траектории движения центра тяжести транспортного средства непосредственно после столкновения, когда прекращается действие сил удара и начинается движение по инерции. Положение линии отброса определяется положением центра тяжести транспортного средства в момент начала отброса и углом отброса.

Линия столкновения – прямая, параллельная вектору скорости встречи, проходящая через данную точку участка, контактировавшего с частями другого транспортного средства при столкновении.

Линия удара – прямая, определяемая направлением вектора равнодействующей импульса сил, возникающих в процессе контакта транспортных средств при столкновении до момента прекращения взаимного внедрения деформирующихся при ударе частей.

Маневр – перемещение транспортного средства, сопровождающееся изменением направления движения и выездом его за пределы первоначально избранной водителем полосы движения в результате преднамеренных его действий.

Место дорожно-транспортного происшествия – участок дороги и примыкающий к нему местности, где произошел контакт движущегося транспортного средства с препятствием и где непосредственно после происшествия находились относящиеся к событию происшествия объекты (транспортные средства, отделившиеся от них части. Выпавший груз, пострадавшие, их личные вещи и т.п.), препятствия оказавшие влияние на движение транспортного средства перед происшествием (неровности, разрытия, посторонние предметы на дороге и др.), а также следы, позволяющие установить или уточнить механизм происшествия (следы движения транспортных средств и других объектов на дороге, осколки, разлитая жидкость, осыпавшаяся земля и др.).

Место наезда (столкновения) – место, где в момент первичного удара находились транспортное средство и препятствие (пешеход, другое транспортное средство, местный предмет, с которым произошло соприкосновение транспортного средства, и др.). Условно под этим термином понимается точка на дороге, соответствующая месту, где транспортным средством был нанесен первичный удар.

Механизм дорожно-транспортного происшествия – процесс развития события дорожно-транспортного происшествия с момента возникновения опасной обстановки для водителя, действия которого находились в причинной связи с происшествием, и до момента, когда наступление вредных последствий прекращается (или до момента прекращения перемещения транспортного средства и отброшенных объектов).

Механизм столкновения (наезда, опрокидывания) – одна из стадий механизма дорожно-транспортного происшествия, соответствующая периоду взаимодействия транспортного средства и препятствия в процессе их контакта при столкновении (наезде, опрокидывании).

Момент возникновения опасной обстановки – момент, когда водителю, располагавшему объективной возможностью обнаружить опасность, следовало принять необходимые меры для предотвращения происшествия. Момент возникновения опасной обстановки определяется водителем в зависимости от складывающейся дорожной обстановки, требований правил безопасности движения, его опыта.

Наезд – контакт между движущимся транспортным средством и препятствием (пешеходом, велосипедистом, лыжником, ребенком на санках, коньках. Каким-либо неподвижным объектом и т.п.). в результате которого возникли вредные последствия.

Направление удара – направление вектора равнодействующей импульсов сил, возникающих при столкновении транспортных средств.

Обзорность – возможность видеть дорожную обстановку в данном направлении с рабочего места водителя.

Объект автотехнической экспертизы – материальный объект (место происшествия, транспортное средство, отдельный его узел, механизм, деталь и др.), содержащий необходимую для решения поставленного вопроса информацию, которая может быть извлечена (получена) на основе специальных познаний эксперта-автотехника как путем непосредственного исследования этих объектов (если они представлены на экспертизу в установленном законом порядке), так и на основании данных, содержащихся в других представленных материалах дела (протоколах осмотра, допроса, следственных экспериментов и др.).

Объективные данные при производстве автотехнической экспертизы – данные об обстоятельствах дорожно-транспортного происшествия, содержащиеся в представленных на экспертизу материалах дела, которые по своему характеру не могут зависеть от субъективной оценки определявшего их лица, а также данные, полученные методами, исключающими возможность существенного отклонения их от действительности. К таким данным относятся зафиксированные в протоколах осмотра, на схемах, фотоснимках данные о расположении различных объектов на месте происшествия, повреждениях транспортных средств, их механизмов и деталей, дорожных условиях на месте происшествия и т.п.

Опасная обстановка. а) дорожная обстановка, которая может быть обнаружена с места водителя и оценена как требующая немедленного принятия мер для предотвращения происшествия или возможности его возникновения (опасная ситуация). б) дорожная обстановка, в которой возникающие препятствия или другие условия движения создают на данном участке дороги особенно большую вероятность возникновения происшествия при недостаточной внимательности и осторожности водителей (например, при движении по скользкой дороге, на крутых закруглениях, вдоль обрывов, при большом скоплении пешеходов на проезжей части и т.п.).

Опасность для движения – такая ситуация, при которой для предотвращения происшествия водитель должен принять меры к снижению скорости или остановке в отличие от опасной обстановки, когда в некоторых случаях может быть применен маневр.

Осмотр экспертный – осмотр места дорожно-транспортного происшествия, транспортных средств других объектов (когда они в установленном законом порядке представлены эксперту для исследования), производимый экспертом в целях выявления обстоятельств, которые имеют или могут иметь значение для установления механизма происшествия и решения поставлен-

ных вопросов. Экспертный осмотр проводится, как правило, на подготовительной и аналитической стадиях экспертного исследования; результаты его отражаются непосредственно в исследовательской части заключения эксперта.

Остановочное время – время, необходимое водителю для остановки транспортного средства путем торможения заданной скорости движения в конкретных дорожных условиях. Оно складывается из нормативного значения времени реакции водителя, времени запаздывания срабатывания тормозного привода, времени нарастания замедления при экстренном торможении и времени движения транспортного средства с максимальным замедлением до остановки.

Остановочный путь – расстояние, необходимое водителю для остановки транспортного средства путем торможения при заданной скорости движения в конкретных дорожных условиях. Остановочный путь складывается из расстояния, проходимого транспортным средством за время реакции водителя (нормативное), время запаздывания срабатывания тормозного привода, время нарастания замедления при экстренном торможении, и расстояния, которое проходит транспортное средство с максимальным замедлением до остановки.

Предельные значения технических величин – максимально или минимально возможные значения используемых в расчетах коэффициентов и других технических величин, которые эксперт принимает по справочникам или определяет экспериментальным путем исходя из конкретных обстоятельств дела.

Предмет автотехнической экспертизы – комплекс устанавливаемых методами автотехнической экспертизы обстоятельств дорожно-транспортного происшествия, определяющих или оказывающих влияние на его механизм, которые помогают следственному органу (суду) установить причину происшествия, условия, способствовавшие его возникновению и, в конечном итоге, наличие и степень вины причастных к происшествию лиц. К предмету судебной автотехнической экспертизы относятся: обстоятельства, определяющие техническое состояние транспортных средств перед происшествием и повреждения, полученные после него; обстоятельства, определяющие характер движения транспортных средств перед происшествием, взаимодействие транспортных средств и препятствий при ударе и характер их перемещения после него; обстоятельства определяющие влияние дорожной обстановки на действия участников происшествия и характер этих действий, и т.п.

Причина дорожно-транспортного происшествия непосредственная – обстоятельство, непосредственно предшествовавшее возникновению происшествия и с неизбежностью приводящее к нему в создавшейся дорожной обстановке. Вопрос о непосредственной причине происшествия решается экспертом-автотехником на основе его специальных знаний как вопрос о технической причинной связи между двумя последовательно происшедшими событиями.

Причина дорожно-транспортного происшествия основная (главная) – не соответствующие требованиям нормативных актов действия причастных к происшествию лиц (если оно не явилось результатом случайных причин), создавшие дорожную обстановку, в которой у водителя отсутствовала возможность предотвратить происшествие. Решение вопроса об основной причине дорожно-транспортного происшествия требует оценки всех доказательств по делу в их совокупности и поэтому выходит за пределы компетенции эксперта.

Путь торможения – длина участка, который преодолевается заторможенным транспортным средством за время, соответствующее падению скорости с момента начала торможения до его окончания или остановки транспортного средства, при среднем замедлении на этом участке, равном установившемуся его значению (по условию сцепления или тормозному моменту на колесах).

Радиус закругления дороги (радиус кривой в плане) – радиус дуги внешней границы проезжей части на закруглении дороги. При расчете радиус закругления дороги определяется по длине хорды, проведенной между концами этой дуги, и по высоте образованного хордой сегмента.

Радиус поворота транспортного средства – радиус дуги, по которой перемещается центр тяжести транспортного средства при повороте (если не уточняется, радиус поворота какой точки имеется в виду). Минимальное значение радиуса поворота ограничивается конструкцией транспортного средства. При заданной скорости радиус поворота может быть ограничен сцеплением колес с поверхностью дороги или устойчивостью транспортного средства по условиям опрокидывания.

Схема дорожно-транспортного происшествия – графический результат, полученный с помощью аналоговой моделирующей установки, представляющей собой траектории движения объектов происшествия с нанесенными на них через одинаковые промежутки времени, метками, по которым можно определять одномоментные параметры движения объектов (расстояния, скорости) непосредственным измерением на схеме с учетом масштабов, не прибегая к вычислениям по формулам.

Специальные познания эксперта-автотехника – познания эксперта, определяемые предметом судебно-автотехнической экспертизы. К ним относятся его профессиональные знания в области устройства, ремонта и использования транспортных средств, а также знания закономерностей, действующих при возникновении дорожно-транспортных происшествий.

Столкновение. а) вид дорожно-транспортного происшествия, при котором возникают вредные последствия в результате воздействия массивного препятствия (другого транспортного средства, местного предмета – дерева, столба, стены и т.п.) на движущееся транспортное средство. б) взаимный контакт между движущимся транспортным средством и массивным препятствием, в результате которого под действием силы удара возникают значительные механические повреждения этого транспортного средства, резкое изменение его скорости или направления движения.

Техническая возможность предотвращения происшествия – возможность избежать наезда (столкновения, опрокидывания) путем снижения скорости, остановки транспортного средства или маневра, определяемая техническими данными и особенностями транспортного средства, дорожной обстановкой и соответствующим ей нормативным значением времени реакции водителя. Водитель располагает технической возможностью предотвратить происшествие, если он успевает остановиться до места возможной встречи с препятствием или объехать его, или, снизив скорость, позволяет подвижному препятствию выйти за пределы опасной зоны.

Техническая точка зрения – рассмотрение определенного события, относящегося к дорожно-транспортному происшествию, на основании лишь физических закономерностей, определяющих его возникновение и развитие, вне связи с субъективным отношением к нему участников происшествия и самого эксперта.

Тормозной путь – длина участка, который преодолевается транспортным средством при экстренном торможении с момента начала нажатия на педаль тормоза до остановки. Тормозной путь складывается из расстояния, проходимого транспортным средством за время запаздывания срабатывания тормозного привода и нарастания замедления, и расстояния, которое преодолевается с установившимся замедлением до его остановки.

Тормозной след – след перемещения заторможенного колеса транспортного средства по поверхности дороги в продольном направлении. След может быть оставлен не вращающимся (заблокированным) колесом – в виде сплошной полосы со «смазанным» в продольном направлении отпечатком рисунка протектора.

Угол взаимного расположения транспортных средств – угол между продольными осями транспортных средств, отсчитываемый от продольной оси одного транспортного средства до продольной оси другого.

Угол встречи при столкновении – угол между направлениями движения центров тяжести транспортных средств в момент первоначального контакта при столкновении.

Угол заноса – угол между направлением движения центра тяжести транспортного средства в заданный момент времени и направлением его продольной оси. При отсутствии заноса угол заноса равен нулю.

Угол отброса транспортного средства при столкновении – угол между направлениями движения центра тяжести транспортного средства перед столкновением и непосредственно после него, когда прекращается действие сил удара и начинается движение по инерции. Угол отброса определяется направлением вектора суммы двух векторов – вектора собственного количества движения транспортного средства и вектора количества движения, сообщенного ему при столкновении.

Угол расхождения транспортных средств после столкновения – угол между направлениями движения центров тяжести столкнувшихся транспортных средств непосредственно после столкновения. Когда прекращается действие сил удара и начинается движение по инерции.

Угол столкновения – угол, определяющий направление линии столкновения, т.е. угол между направлением вектора относительной скорости транспортного средства при столкновении и его продольной осью.

Управляемость транспортного средства – свойство, определяющее возможность изменять направление движения транспортного средства и траекторию направляющей точки при воздействии водителя на рулевое направление.

Экспертиза технического состояния транспортных средств – самостоятельный вид судебной автотехнической экспертизы, характеризующийся спецификой предмета, задач, объектов и методики исследования.

Экстренное торможение – торможение транспортного средства в целях остановки его на кратчайшем расстоянии. При экстренном торможении нажатие на педаль производится с наибольшей скоростью и до предела, что сокращает время запаздывания срабатывания тормозного привода и нарастания замедления и обеспечивает торможение с наибольшим замедлением.

Юз транспортного средства – продольное перемещение транспортного средства со скоростью, значительно более высокой, чем относительная скорость контактирующих с поверхностью дороги участков движителя (колес, гусениц). Полный юз – движение с заблокированным движителем.

Составил

Н.А.УСАТЫХ