

Слайд 1

Уважаемый председатель, уважаемые члены государственной аттестационной комиссии!

Тема моей выпускной квалификационной работы – **«Экспертиза дорожно-транспортных происшествий» подготовка эксперта-автотехника в области транспортно-трассологических исследований».**

Слайд 2

Итак, **целью** работы является разработка рекомендаций по совершенствованию направлений кадровой политики организации.

Задачи исследования представлены на слайде.

Слайд 3

Итак, как правило, информации о повреждениях ТС, содержащейся в протоколах осмотра места ДТП и транспорта, недостаточно для их полной и квалифицированной оценки экспертами. Поэтому необходимые сведения эксперт (специалист) получает, обычно, при непосредственном осмотре ТС. Ввиду многообразия и многочисленности получаемые результаты целесообразно представлять в систематизированном виде. Перед осмотром ТС устанавливают в положение, удобное для осмотра, наносят на опорной поверхности базовые линии (обычно параллельные неповрежденной оси колес автомобиля и продольной оси ТС на некоторых от них расстояниях). Определяют и классифицируют следы на поврежденных ТС. Следы как источники информации о ДТП можно подразделить на три группы.

Слайд 4

Классификация видов столкновений ТС, в зависимости от целей и задач исследования, может проводиться по различным классификационным признакам и группам. Классификация может меняться даже в зависимости от задачи, поставленной перед экспертом. Например, решение комплексной задачи по установлению лица, управлявшего ТС в момент ДТП, может потребовать включения дополнительных элементов – установления направления инерционного направления тел пострадавших и морфологических свойств преград, с которыми они могли контактировать при этом и т.д. В экспертной практике наибольшее распространение получила классификация видов столкновения ТС по 6 уровням, предложенная Н.М.Кристи. По этой классификации признаки столкновения, определяющие механизм столкновения ТС, подразделяют на 2 основные группы:

- общие признаки, относящиеся к столкновению двух ТС,
- индивидуальные признаки, относящиеся к конкретному ТС.

Слайд 5

Основными задачами, которые могут быть решены при экспертном исследовании следов и повреждений на ТС, являются:

1) установление угла взаимного расположения ТС в момент столкновения;

2) определение точки первоначального контакта на ТС. Решение этих двух задач выявляет взаимное расположение ТС в момент удара, что позволяет установить или уточнить их расположение на дороге с учетом оставшихся на месте происшествия признаков, а также направление линии столкновения;

3) установление направления линии столкновения (направление ударного импульса — направление относительной скорости сближения). Решение этой задачи дает возможность выяснить характер и направление движения ТС после удара, направление травмирующих сил, действовавших на пассажиров, угол столкновения и др.;

4) определение угла столкновения (угла между направлениями движения ТС перед ударом). Угол столкновения позволяет установить направление движения одного ТС, если известно направление другого, и количество движения ТС в заданном направлении, что необходимо при выявлении скорости движения и смещения от места столкновения.

Кроме того, могут возникать задачи, связанные с установлением причин и времени возникновения повреждений отдельных деталей. Такие задачи решаются, как правило, после изъятия поврежденных деталей с ТС путем комплексного исследования автотехническими, трасологическими и металловедческими методами.

Слайд 6

Экспертом производится идентификация транспортных средств, участвующих в дорожно-транспортном происшествии:

Транспортное средство «Автомобиль ТС1»

- Марка, модель,
- Идентификационный номер VIN,
- Государственный регистрационный знак,
- Двигатель №,
- Собственник.

Слайд 7

Транспортное средство «Автомобиль ТС2»

- Марка, модель,
- Идентификационный номер VIN,

- Государственный регистрационный знак,
- Двигатель №,
- Собственник.

Слайд 8

В рамках проводимого исследования при производстве судебной экспертизы не производится исследование следовой информации на транспортных средствах и месте дорожно-транспортного происшествия, так как указанное исследование произведено в рамках ранее проведенной судебной экспертизы и содержится в материалах гражданского дела на листах дела 55 – 105. Из исследованных материалов дела следует, что скорость движения автомобиля ТС1 перед столкновением, зафиксированная в административном материале по факту дорожно-транспортного происшествия, составляла $V1=60$ км/ч. Также из материалов дела следует, что скорость движения автомобиля ТС2 перед столкновением составляла $V2=70$ км/ч.

Слайд 9

В результате удара левая фара автомобиля ТС1 была развернута влево под углом $X1=128^\circ$ к продольной оси. Отпечаток фары на облицовке радиатора автомобиля ТС2 развернут вправо на угол $X2=68^\circ$.

Экспертом установлено, что взаимное внедрение автомобилей в направлении удара составляет 0,8м.

Как следует из исследованных материалов дела об административном правонарушении, после удара автомобиль ТС1 сместился без разворота, автомобиль ТС2 развернулся на угол $\theta_2 = 180^\circ$, продвинувшись к месту остановки на $S''=6$ м.

Слайд 10

Проведенное исследование показало, что при установленном угле взаимного расположения автомобилей в момент столкновения транспортное средство «Автомобиль ТС1» выезжал согласно схемы с места дорожно-транспортного происшествия, а именно со второстепенной дороги, чем нарушил требования правил дорожного движения уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по главной дороге. На основании материалов дела и административного материала по факту дорожно-транспортного происшествия угол взаимного расположения автомобилей в момент столкновения составлял $234,5^\circ$.

Слайд 11

Таким образом, Цель работы достигнута.

Спасибо за внимание! Доклад окончен.