

УДК 656.051

РАССЛЕДОВАНИЕ И ЭКСПЕРТИЗА ДТП, СВЯЗАННЫХ С НАЕЗДОМ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА НА ПЕШЕХОДА

Булавнев Э.А., студент гр. ОДб-141, III курс

Научный руководитель: Семенов Ю.Н., к.т.н., доцент

Кузбасский государственный технический университет имени Т.Ф. Горбачева
г. Кемерово

С увеличением автомобильного парка, усовершенствованием транспортных средств, возрастанием их мощности, наблюдается постоянный рост уровня аварийности. Наиболее серьезные ДТП, с тяжкими последствиями, связаны с наездом транспортных средств (ТС) на пешеходов [2]. По оценкам специалистов, такие аварии составляют 50-60% от общего количества зарегистрированных ДТП. Усложнение условий движения, рост аварийности и повышение тяжести последствий позволяют говорить о необходимости повышения объективности расследования ДТП.

Высокая тяжесть последствий в ДТП, связанных с наездом автомобилей на пешеходов объясняется, прежде всего, тем, что пешеход не имеет никакой защиты.

Без грамотно проведенной экспертизы сложно определить виновника происшествия. Экспертизы ДТП делятся на 2 вида: судебная экспертиза и служебное расследование (рисунок 1) [1].

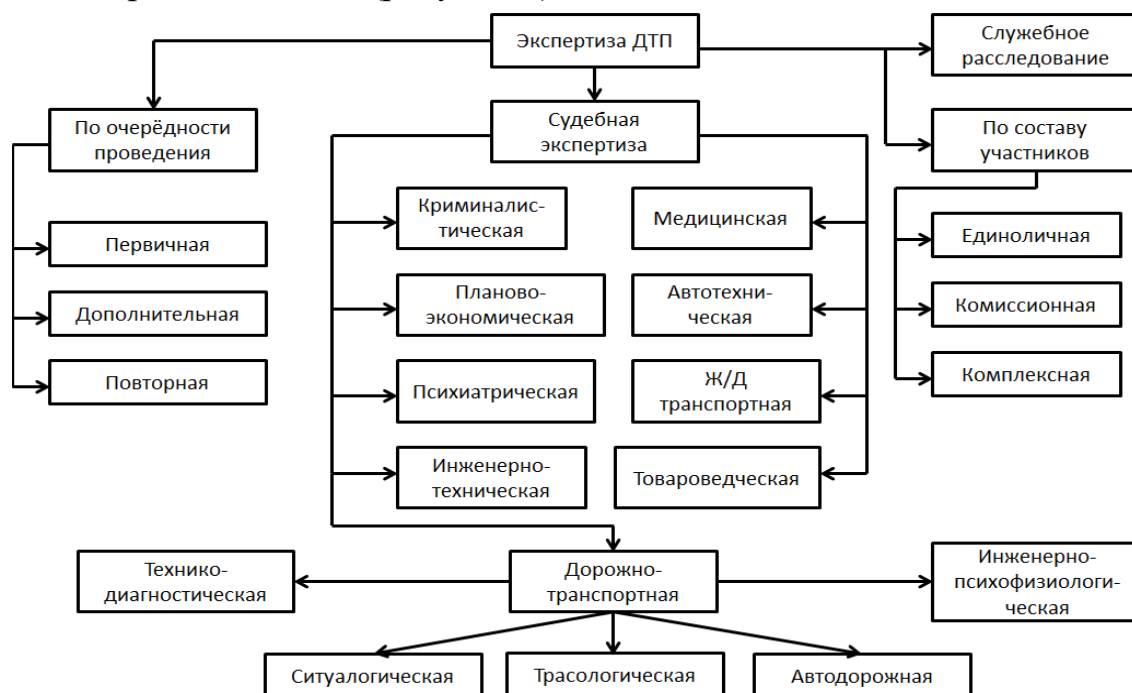


Рисунок 1 – Виды экспертиз

Объективность экспертного заключения, прежде всего, зависит от достоверности исходных данных. Как правило, исходные данные распределяются по группам, которые являются параметрами подсистем системы «Водитель-Автомобиль-Дорога-Среда» (ВАДС) (рисунок 2). Так, например, в экспертной практике учитывают время реакции водителя и его внимание, хотя в подсистеме «Водитель», имеются и другие параметры, оказывающие не меньшее влияние на результаты экспертного заключения [4].

В подсистеме «Автомобиль» важнейшим параметром является скорость движения транспортного средства.

Параметры, учитывающие условия движения ТС рассмотрены в подсистемах «Среда» и «Дорога» [3].

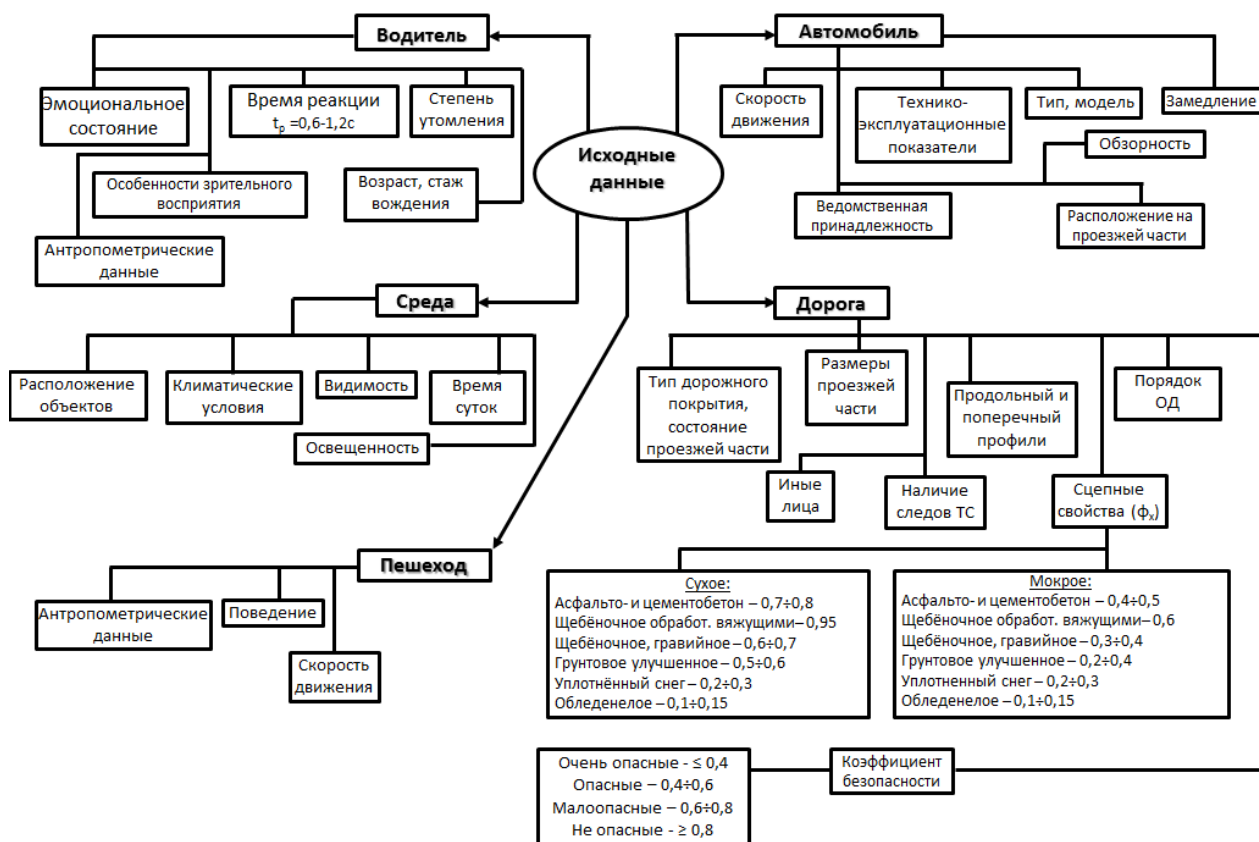


Рисунок 2 – Классификация исходных данных

При производстве экспертизы ДТП, связанного с наездом ТС на пешехода можно выделить следующие методы: макетирование; графический способ; аналитический; графо-аналитический; компьютерное моделирование.

Как правило, макетирование применяется в ситуалогической экспертизе и позволяет наглядно оценить действия водителей ТС в момент, предшествующий ДТП.

Аналитические и графо-аналитические методы применяются для определения параметров движения ТС как до аварии, так и в процессе ДТП. В ос-

нове данных методик лежат законы физики, теоретической механики, математики, а также знания устройства автомобиля [1].

Наиболее современным и прогрессивным методом производства экспертизы ДТП является компьютерное моделирование. Современные технологии позволяют моделировать движение объектов во всех стадиях ДТП. Данный вид зарекомендовал себя при производстве ситуалогической и трасологической экспертиз.

В последнее время большое внимание уделяется психофизиологической экспертизе, которая изучает особенности водителя как оператора системы ВАДС, а также влияние антропометрических параметров пешеходов на скорость их передвижения по проезжей части [4].

Список литературы:

1. Иларионов В. А. Экспертиза дорожно-транспортных происшествий / В. А. Иларионов. – М. : Транспорт, 1989. – 225 с.
2. Семенов Ю. Н. Исследование особенностей аварийности на улично-дорожной сети города Ленинск-Кузнецкого / Ю. Н. Семенов, О. С. Семенова // Материалы X международной научно-практической конференции «Организация и безопасность дорожного движения», 16 марта 2017 г., Тюмень : ТИУ, – Т. 1. – 2017, С. 141-146.
3. Койнова А. С. Особенности транспортной инфраструктуры города Кемерово / А. С. Койнова, О. С. Семенова, Ю. Н. Семенов // Научный альманах. – 2015. – № 12-2 (14). – С. 100-103.
4. Семенов Ю. Н. Исследование особенностей внимания водителей транспортных средств в течение их рабочего времени / Ю. Н. Семенов, Е. А. Броварская // В сборнике: Россия Молодая сборник материалов VI всероссийской, 59-й научно-практической конференции молодых ученых с международным участием. – 2014. – С. 106.