

УДК 656.01

КЛАССИФИКАЦИЯ СЛЕДОВ НА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВАХ, ВОЗНИКАЮЩИХ ПРИ ДТП

Семенов Ю.Н., к.т.н., доцент кафедры АП
Анищенков И.Е., студент группы ОДб-171, IV курс
Кофейникова И.А., студент группы ОДб-171, IV курс
Кузбасский государственный технический университет имени Т.Ф. Горбачева
г. Кемерово

Целью трасологической экспертизы является выявление причин, обстоятельств и механизма развития ДТП по следам, как на транспортных средствах, так и на дорожном покрытии [1].

След – это материальное отражение, в котором фиксируется информация о направлении движения, специфических особенностях и свойствах следообразующих и следовоспринимающих объектах, участвовавших в ДТП.

Можно выделить три группы следов (рисунок 1):

- следы, образующиеся при взаимном внедрении двух или более ТС в начальный момент воздействия;



Рисунок 1 – Классификация следов на ТС, отражающая механизм ДТП

- разрывы, разрезы, пробои;
- отпечатки, т.е. поверхностные отображения на следовоспринимающем участке поверхности одного ТС выступающих деталей другого ТС или пешехода, не связанные с нарушением целостности его формы либо поверхности [2].

Как правило, следы, образующиеся при взаимодействии следообразующего и следовоспринимающего объектов, отображаются в виде выпуклостей и вмятин (рисунок 2).



Рисунок 2 – Контактные деформации (вмятины, выпуклости)

Вмятины делятся на точечные и обширные и часто имеют значительные размеры и разнообразную форму.

В случае увеличения напряжений выше предела или порога упругости деформация становится необратимой, а с увеличением нагрузки на поверхность могут возникнуть и разрывы металла.

Разрывы – это повреждения различной формы, как правило, с острыми рваными краями. При микроскопическом исследовании линейных повреждений (разрезов) выделяют характерные участки начала деформации (рисунок 3а). Наблюдаются также сколы и отслоения лакокрасочного покрытия.

Вид точечных деформаций (пробоев) зависит от формы и конфигурации, а также направления действия словообразующей силы (рисунок 3б). Усилие направлено по нормали к следовоспринимающей поверхности.

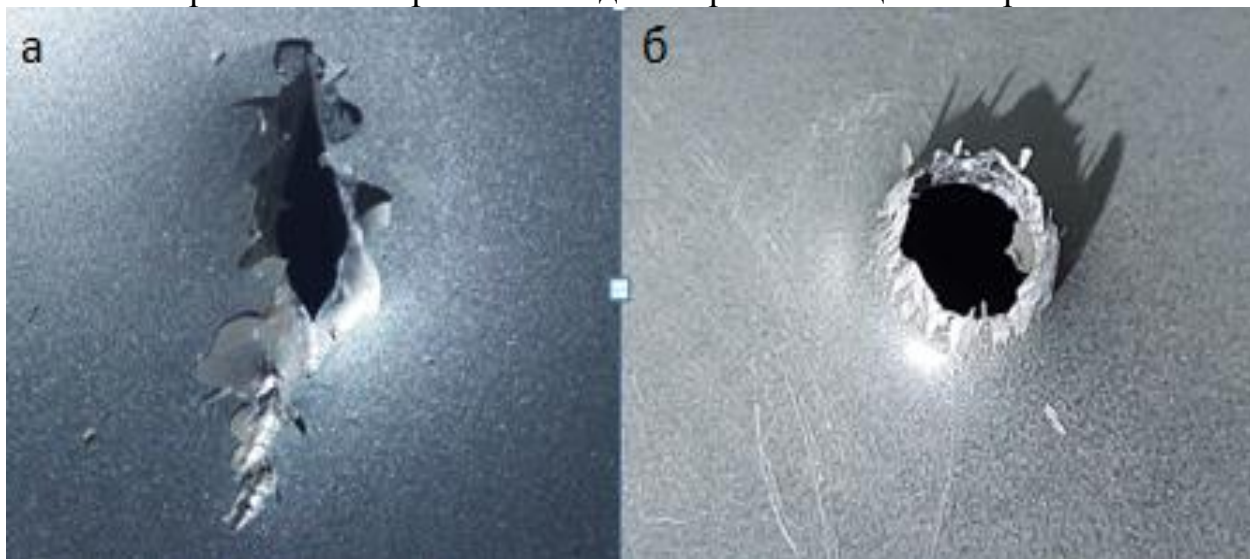


Рисунок 3 – Контактные деформации (разрыв металла)
а – линейное повреждение (разрез)
б – точечное повреждение (пробой)

Большую группу повреждений кузова при ДТП составляют поверхностные повреждения лакокрасочного покрытия. Выделяют следующие повреждения: царапины, наслоения и отслоения лакокрасочного покрытия (рисунок 4).

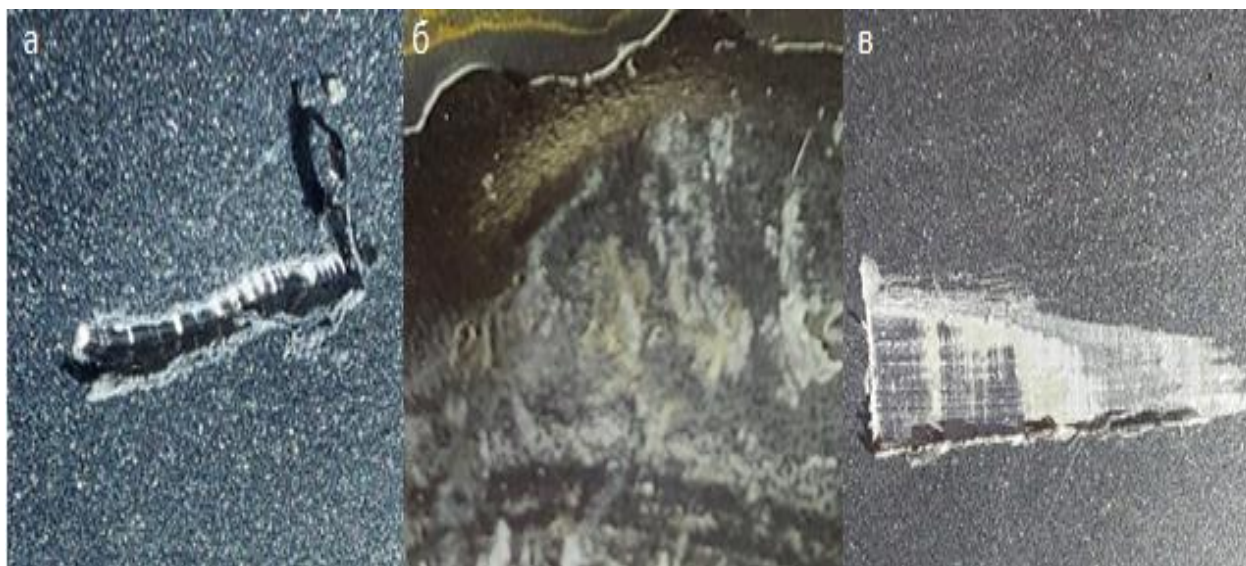


Рисунок 4 – Повреждения лакокрасочного покрытия
а – царапины
б – наслоения
в – отслоения

Образование царапин, наслоений и отслоений лакокрасочного покрытия происходит путем скольжения выступающих деталей рельефа следообразующего объекта по поверхности следовоспринимающего. Для такого следа характерно неглубокое внедрение следообразующего объекта без сквозного повреждения следовоспринимающей поверхности.

Развитие и совершенствование средств видеофиксации при расследовании и производстве экспертизы ДТП позволяет повысить достоверность результатов реконструкции механизма ДТП, что в свою очередь положительно повлияет на объективность экспертного заключения.

Список литературы:

1. Трасология и трасологическая экспертиза: учебник / А. Г. Сухарев, Т. 65 А. В. Калякин, А. Г. Егоров, А. И. Головченко. – Саратов: Саратовский юридический институт МВД России, 2010. – 420 с.
2. Калашникова Ф.А. Экспертное исследование следов на транспортных средствах, возникших при дорожно-транспортном происшествии: Методическое письмо для экспертов. – Москва: Типография МЮ РФ, 1994. – 20 с.