

3. Определение и применение в экспертной практике параметров торможения автотранспортных средств. ВНИИСЭ. М.: 1986.
4. Правила дорожного руху України, Київ, «Арій», 2018.
5. Применение дифференцированных значений времени реакции водителя в экспертной практике. ВНИИСЭ. М.: 1987.
6. Судебная автотехническая экспертиза, ч. 2 под ред. В.А. Иларионова, ВНИИСЭ, М., 1980.
7. Экспертная практика и новые методы исследования. Выпуск 3. Результаты систематизации экспериментально-расчетных значений параметров торможения автотранспортных средств. М.: 1990.

Москалюк Анатолий Валериевич, к.ф.-м.н., доцент, старший судебный эксперт, Черновицкий научно-исследовательский экспертно криминалистический центр

ЗНАЧЕНИЕ ОСМОТРА МЕСТА ПРОИСШЕСТВИЯ ПРИ СОСТАВЛЕНИИ ВЫВОДОВ ЭКСПЕРТА

Одним из наиболее важных в доказательственном аспекте первоначальных следственных действий по дорожно-транспортным происшествиям (ДТП) является осмотр места происшествия. Неквалифицированное и небрежное проведение этого следственного действия обычно приводит к невозможным утратам следов и вещественных доказательств, поскольку компенсировать пробелы, допущенные при первоначальном осмотре, путем повторного осмотра, как правило, не удается.

От качества производства осмотра места ДТП напрямую зависит успех расследования. Уровень полноты и детализации при фиксации материальной обстановки места ДТП определяет возможность дальнейшего производства необходимых экспертных исследований и вероятность получения категорического вывода на поставленный вопрос.

Осмотр места ДТП характеризуется высокой сложностью: во-первых, ввиду необходимости его проведения в сжатые сроки (т.к. осмотр мест ДТП нередко проходит в условиях интенсивного автомобильного движения, где при быстро меняющейся обстановке сложно сохранить в неизменном виде картину происшествия), во-вторых, ввиду наличия достаточно большого количества следов на месте ДТП. Успех в решении задачи всестороннего, полного, объективного и быстрого исследования обстоятельств каждого ДТП во многом зависит от того, насколько правильно и своевременно произведен осмотр места происшествия а также выбора технических средств для проведения осмотра.

В рассматриваемом аспекте весьма перспективно внедрение технических средств, позволяющих автоматизировать некоторые процессы осмотра места происшествия при расследовании ДТП. Автоматизация процесса составления схемы ДТП, иных составляемых в результате события ДТП документов позволит в достаточной степени разгрузить эксперта, а также снизить роль человеческого фактора при осмотре.



Рисунок 1 Комплекс Faro Focus 3D

Другим перспективным направлением является внедрение в практику фотограмметрических технологий и технологии 3-D сканирования. В настоящее время технологии 3D сканирования с успехом применяются в различных сферах человеческой деятельности, имеется положительный экспериментальный опыт их использования в расследовании ДТП. В качестве примера одного из имеющихся на рынке комплектов 3-D сканирования можно привести комплекс Faro Focus 3D.

Данный программно-аппаратный комплекс посредством осуществления трехмерного лазерного сканирования позволяет фиксировать, такие последствия ДТП как: взаимное расположение автомобилей и пострадавших с привязкой к местности, следы торможения, осыпи грязи и битого стекла, повреждения автомобилей, определять любые расстояния между объектами (автомобилями, метками, зданиями, столбами освещения и т.п.) с точностью до 2 мм, определять взаимное расположение объектов, а также оценивать степень повреждения объектов. Использование лазерного 3D сканера позволяет достоверно без ошибок создать схему ДТП, при необходимости создать трёхмерную модель места событий, многократно использовать данные, которые полностью соответствуют реальным данным на момент фиксации. Разработчиками рассматриваемого комплекса заявлено, что фальсификация данных при составлении схемы полностью исключена, т.к. схема и «облако точек» сохраняются единым файлом, который нельзя изменить [1].

Последовательность действий при использовании средств 3D фиксации места ДТП может быть представлена в виде следующего алгоритма: выгрузка частей изделия, их сборка, включение устройства; установка сфер-маркеров; выход оборудования на рабочий режим (поиск «нулевой точки», активация лазера); начало, проведение и завершение сканирования; перенос оборудования на следующую точку сканирования без демонтажа оборудования (в сборе); передача полученных цифровых сканов из памяти лазерного сканера в портативный компьютер типа «ноутбук», отключение аппаратуры, демонтаж изделия, помещение составных частей сфер-маркеров в транспортный контейнер. Бюджет рабочего времени, необходимый для осуществления полного процесса сканирования места происшествия, в среднем составляет 15 минут. Временные параметры обработки результатов сканирования на персональном компьютере с выводом формализованного бланка схемы

дорожно – транспортного происшествия посредством печатающего устройства (принтера) существенно варьируются и зависят прежде всего от наличия у оператора опыта подготовки схем ДТП с использованием вышеуказанной компьютерной программы. После формирования определенных навыков использования имеющегося инструментария для выполнения этой задачи требуется 5–7 минут.

Подводя итог вышеизложенному, следует отметить, что первичная информация, которую эксперт может получить непосредственно с места ДТП даст ему возможность более детально понять механизм образования ДТП, провести экспертное исследование и оформить выводы эксперта.

1. Oficial'nyj sajt kompanii FARO [Електронний ресурс], -URL: <http://www.faro.by/katalog/skaner-faro-focus-3d> (7.04.2014)

Науменко Владислав Вікторович, головний судовий експерт сектору автотехнічних досліджень відділу автотехнічних досліджень та криміналістичного дослідження транспортних засобів Запорізького НДЕКЦ МВС України, Nawvlad@gmail.com, тел. 097 978 03 57.

ЗАСТОСУВАННЯ ВИМОГ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ УКРАЇНИ, ЩО ВИКЛИКАЮТЬ РІЗНЕ ТЛУМАЧЕННЯ, ПРИ ВИКОРИСТАННІ В ЕКСПЕРТНІЙ ПРАКТИЦІ

Експертна оцінка дій учасників дорожнього руху базується на вимогах Правил дорожнього руху України (ПДР). Вирішення питання про невідповідність дій починається зі встановлення факту відхилення від вимог ПДР, якими в конкретній дорожній ситуації регламентувались дії учасників дорожнього руху.

Вимоги Правил дорожнього руху України встановлюють обов'язкову поведінку учасників дорожнього руху у кожній конкретній ситуації для досягнення цілі, яка логічно витікає з конкретної норми ПДР.

Однією з нагальних проблем причин ДТП є наїзд водія на пішоходів, при перетині ними пішохідних переходів.

На нерегульованих переходах пішохід має однозначну перевагу у русі, оскільки згідно п. 18.1 ПДР [1] зазначає, що: «водій транспортного засобу, що наближається до нерегульованого пішохідного переходу, на якому перебувають пішоходи, повинен зменшити швидкість, а в разі потреби зупинитися, щоб дати дорогу пішоходам, для яких може бути створена перешкода чи небезпека».

На пішохідних переходах через проїзні частини, що мають більше однієї смуги руху в одному напрямку може виникнути ситуація, коли водій, що під'їждить до переходу не бачить пішоходів, які знаходяться на ньому в межах сусідніх смуг руху, через транспортні засоби, що рухаються цими смугами. Для відвернення аварійної ситуації в цьому випадку - наявний пункт 18.4 ПДР [1], в