**Исследование обстоятельств дорожно-транспортного происшествия**

##### 2014

Реферат

Целью выпускной аттестационной работы является закрепление теоретических знаний, полученных в результате обучения по программе профессиональной переподготовки «Судебная автотехническая и стоимостная экспертиза транспортных средств». Автором проведена судебная транспортно-трасологическая экспертиза по исследованию обстоятельств дорожно-транспортного происшествия произошедшего. по адресу г. Астрахань, ул. Ак. Королева и составлено заключение эксперта в соответствии с требованиями, предъявляемыми законодательством в области судебно-экспертной деятельности. В выпускной аттестационной работе использовались расчетно-конструктивный, аналитический, графический методы исследований.

**Вернуться в каталог готовых дипломов и магистерских диссертаций –**

[**http://учебники.информ2000.рф/diplom.shtml**](http://учебники.информ2000.рф/diplom.shtml)

Теоретически изучено законодательство, регулирующее судебно-экспертную деятельность и деятельность по транспортно-трасологической экспертизе, а также методические и учебно-методические пособия для экспертов, следователей и судей, применяемые при назначении и производстве судебных транспортно-трасологических экспертиз.

Практическая часть работы - это трасологическое экспертное исследование дорожно-транспортного происшествия и составление заключения эксперта.

ВВЕДЕНИЕ

Название «транспортно-трасологическая экспертиза» в определенной мере условно.

Оно призвано, в первую очередь, подчеркнуть то обстоятельство, что речь идет об анализе следов всвязи с дорожно-транспортным происшествием (ДТП). Основутранспортно-трасологической экспертизы составляют познания из общей трасологии и сведения из той ее части, где анализируются следы транспортных средств (ТС).

В соответствии с общепринятым понятием предмета судебной экспертизыпредметом транспортно-трасологической экспертизы: являются обстоятельства (фактические данные), устанавливаемые экспертом на основе исследования следов, возникающих на местах ДТП в результате воздействия ТС, иныхматериальных объектов, людей, животных.

Предмет конкретной транспортно-трасологической экспертизы: определяется вопросами,поставленнымипередэкспертом.

Производство транспортно-трасологической экспертизы основано на положениях общей методики экспертного исследования.

При этом учитываются и некоторыеспецифическиеособенности.

К ним относится, в первую очередь, то, что припроизводстве экспертизы данного вида объектом исследования, как правило, является комплекс следов, в том числе группы разнородных следов, связанные между собой в систему вещной обстановки единством происхождения либо характером самогомеханизма ДТП. Не следует забывать, что вещная обстановка вцелом, как и единичные следы, является так называемой отражающей системой, в которой запечатлены результатывоздействия отражаемой системы, т. Е. механизма ДТП и материальных объектов, принимавших в нем участие. Отсюда обусловленность следов как комплекса одновременностью их образования или строгой последовательностью их происхождения.

|  |
| --- |
| [Вернуться в библиотеку по экономике и праву: учебники, дипломы, диссертации](http://учебники.информ2000.рф/index.shtml)  [Рерайт текстов и уникализация 90 %](http://учебники.информ2000.рф/rerait-diplom.shtml)  [Написание по заказу контрольных, дипломов, диссертаций. . .](http://учебники.информ2000.рф/napisat-diplom.shtml) |

Комплексность исследования следов в конкретной ситуации ДТП - одна из главных особенностей транспортно-трасологической экспертизы. Поэтому при ее производстве чрезвычайноважно» ознакомление эксперта со всеми следами на месте ДТП,с ТС и иными материальными объектами или предоставление вего распоряжение достаточно информативных копий (моделей) этих следов, объективно зафиксированных в протоколах, на фотоснимках, кино и видео магнитных лентах.

Структура транспортно-трасологической экспертизы определяется содержанием экспертных задач, решаемых при ее производстве: классификационных, идентификационных, диагностических.

Установление модели ТС (классификационная задача) и его отождествление (идентификационная задача) осуществляются по следам ходовой части, выступающих частей ТС, по отделившимися деталям и частям ТС. К категории диагностических задач относится расшифровка механизма ДТП: установление места столкновения (наезда), определение взаимного расположения ТС в момент столкновения, направления удара при столкновении, перемещения ТС после столкновения, взаимного положения ТС и пешехода в момент наезда (переезда) и т.п.

Производство транспортно-трасологической экспертизы способно оказать существенную помощь следствию на различных этапах расследования ДТП: в ходе осмотра места происшествия, для розыска скрывшегося ТС, реконструкции механизма ДТП, при проведении комплексной трасолого-автотехнической или трасолого-судебно-медицинской экспертизы (к которой может быть добавлена и автотехническая экспертиза).

Особо важное значение транспортно-трасологическая экспертиза имеет для установления причин возникновения следов, механизма возникновения следов однородных групп и определения механизма образования следов в целом. На основе этого транспортно-трасологическая экспертиза помогает следователю, суду, эксперту-автотехнику разобраться в механизме ДТП, определить условия взаимодействия ТС, иных материальных объектов, участников ДТП. Для успешного решения таких задач эксперту необходимы познания, как в общей трасологии, так и в частном ее разделе - следы ТС.

Существует ошибочное мнение о том, что объем базисных научных положений общей трасологии невелик и может быть усвоен экспертом в короткий срок с гарантией успешного производства экспертиз. Такое представление о предмете трасологии и трасологической экспертизы не соответствует действительности. Можно отчасти согласиться с тем, что многие основополагающие данные трасологии еще не нашли должной разработки и обоснования на базе теоретической механики, сопротивления материалов и других технических наук. Но из данного положения может следовать только один вывод: теоретические знания эксперта-трасолога должны сочетаться с большим практическим опытом, основанным на совершенном знании общей методики экспертных исследований и использовании частных методик. Поэтому эксперты, выполняющие транспортно-трасологические экспертизы, должны в совершенстве владеть методиками трасологического исследования и опытом исследования следов, фигурирующих в делах о ДТП: следы качения, скольжения, излома, царапины, отпечатки, разрезы, вмятины, пробоины, разрывы и т.п..

В настоящее время в области транспортной трасологии специализируются как эксперты-трасологи, так и эксперты-автотехники, прошедшие трасологическую подготовку. Оба варианта представляются приемлемыми при условии, что эксперты постоянно практикуются в производстве транспортно-трасологических экспертиз. Комплексные автотехнические и транспортно-трасологические исследования (независимо от того, осуществляются они одним или несколькими экспертами) позволяют не просто суммировать сведения из экспертиз разных родов, а получить принципиально новое интегрированное знание, способное диалектически правильно объяснить возникновение следов и на этой основе раскрыть механизм ДТП.

. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ СУДЕБНОЙ АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ

1.1 Основные понятия и термины в экспертной практике ABS

Система устройств управления с обратной связью, предотвращающая блокировку колес в процессе торможения в различных дорожных условиях и сохраняющая управляемость и курсовую устойчивость транспортного средства..

Противобуксовочная система, обеспечивающая проскальзывание ведущих колес в пределах допустимого уровня, а также повышающая силу тяги и курсовую устойчивость транспортного средства.

Аварийная ситуация.

В экспертной практике аварийной принято считать такую дорожную ситуацию, при обнаружении которой водитель объективно не имеет технической возможности предотвратить происшествие своевременным снижением скорости экстренным торможением.

Время реакции водителя.

Промежуток времени с момента появления в поле зрения водителя сигнала об опасности для движения до начала его воздействия на органы управления транспортным средством (тормозную педаль, педаль сцепления, рулевое колесо, педаль акселератора).

Время установившегося замедления.

Промежуток времени, в течение которого замедление транспортного средства остается постоянным. Вспомогательная тормозная система (замедлитель, тормоз-замедлитель).

Система, предназначенная для уменьшения энергонагруженности тормозных механизмов рабочей тормозной системы транспортного средства.

Может использоваться как самостоятельно, так и совместно с рабочей тормозной системой для длительного поддержания постоянной скорости движения или для ее регулирования в пределах, отличных от нуля.

Торможение двигателем рассматривается как торможение вспомогательной тормозной системой.

Высокогорные условия эксплуатации транспортных средств.

Работа на высоте 2000 м и более над уровнем моря.

Гидроскольжение (аквапланирование).

Скольжение передних (управляемых) колес транспортного средства по тонкому слою воды на твердых и гладких дорожных покрытиях.

Практически не зависит от массы транспортного средства. Возникает при критической скорости движения, когда сопротивление воды выдавливанию из зоны контакта шины с дорогой будет становиться равным вертикальной нагрузке на шину. И в результате этого колесо будет отрываться от дорожного покрытия и скользить по водяной пленке.

Дальность видимости.

Дальностью видимости с рабочего места водителя в экспертной практике принято считать расстояние, на котором водитель имеет объективную возможность видеть конструктивные элементы дороги и объекты (предметы)на ней.

Отнюдь не обязательно будут совпадать расстояние видимости дороги, ее конструктивных элементов и дальность видимости объектов на ней. Как правило, это зависит:

от технического состояния световых приборов ТС, их установки, направленности пучка света фар относительно продольной оси дороги и объектов на ней;

от размеров объектов, их положения на дороге, от окраски, степени контрастности этих объектов с окружающим фоном;

от погодных условий в месте ДТП (туман, дождь, снегопад, пыльные бури) и времени суток, от состояния стекол ТС (загрязненные, запыленные, запотевшие и пр.), от работы стеклоочистителей и т.п.;

от наличия встречных ТС, движущихся в темное время суток с ближним или дальним светом фар.

Фактическая дальность видимости дороги и конкретных объектов на ней устанавливается путем проведения следственного эксперимента на месте происшествия в условиях и обстановке, максимально приближенных к реальным, имевшим место при ДТП.

Сложные погодные условия (туман, обильные осадки, дым, пыльные бури и пр.) смоделировать при проведении эксперимента практически невозможно.

Потому в таких случаях дальность видимости дороги и конкретных объектов на ней должны быть зафиксированы по возможности сразу же при осмотре места ДТП.

По данным Я.А. Бронштейна, днем в ясную погоду человек с нормальным зрением видит грузовые автомобили на расстоянии до 1600 м, автобусы до1800 м, легковые до 1300 м. Однако сложные погодные условия резко снижают видимость подобных объектов. Пасмурным днем при неконтрастной окраске встречный мотоцикл может быть виден с 800-850 м.

Динамический габарит(коридор).

Полоса проезжей части, необходимая для движения транспортного средства. При прямолинейном движении она равна габаритной ширине транспортного средства. При маневрировании превышает ее.

Дистанция.

Расстояние между транспортными средствами, движущимися друг за другом по одной полосе проезжей части дороги.

Дорожная обстановка.

Дорожная обстановка на участке в месте происшествия определяется совокупностью обстоятельств, которые объективно влияют на режим движения ТС и его положение на дороге среди других участников движения.

Она характеризуется дорожными условиями, изменениями условий видимости, обзорности, наличием и характером движения других ТС и пешеходов, наличием неподвижных объектов на дороге, особенностями и техническим состоянием данного ТС, его скоростью, а также организацией дорожного движения в месте ДТП, в том числе с помощью технических средств регулирования (дорожной разметкой, знаками, светофорами и т.п.).

Подробные сведения о дорожной обстановке в месте происшествия устанавливаются в ходе расследования ДТП. Позволяют установить общую картину события, причины ДТП и дать экспертную оценку действиям его участников с позиций требований Правил дорожного движения РФ.

Дорожно-транспортная ситуация (ДТС).

Совокупность развивающихся на дороге событий, обусловленных взаимодействием водителя и других участников движения в определенных пространственно-временных границах.

Дорожные условия.

Дорожными условиями в экспертной практике принято считать комплекс факторов, характеризующих конструктивные и эксплуатационные параметры (состояние) дороги и условия видимости в месте ДТП.

К ним относятся:

конфигурация участка дороги в плане (участок прямой, закругление дороги, радиус закругления), продольный и поперечный профили дорожного полотна на участке ДТП, направление и величина уклонов;

тип и ширина покрытия проезжей части в месте ДТП (асфальтобетон, щебеночное, дорога грунтовая и др.);

техническое состояние покрытия (ровное, с выбоинами или иными дефектами, повреждениями);

состояние дорожного покрытия в зависимости от погодных условий и иных причин на момент ДТП (сухое, сухое запыленное, мокрое, мокрое загрязненное, обледенелое, покрытое укатанным снегом и др.);

видимость дороги на момент ДТП (при естественном, искусственном освещении, в ближнем и дальнем свете фар ТС, при наличии или отсутствии встречных ТС, в условиях сильных атмосферных осадков, тумана, пыльных бурь и т.п.).

Все эти сведения должны быть зафиксированы при осмотре места происшествия и отражены в протоколе. Часть из них (например, радиус закругления, величина уклона) могут быть получены впоследствии от дорожно-эксплуатационных служб. Или определены путем несложных замеров на месте ДТП и математических расчетов. А такие данные, как видимость дороги и объектов на ней в свете фар при наличии встречных ТС, устанавливаются исключительно путем проведения следственного эксперимента, который можно организовать только после определенных следственных мероприятий (например, после опроса или допроса участников ДТП, свидетелей, очевидцев).

Информация о дорожных условиях в месте происшествия необходима для решения различных вопросов по механизму ДТП. Для определения экспертным путем, например, скорости движения ТС, величины удаления его от места наезда, столкновения в определенные моменты времени. Для математического моделирования вариантов события ДТП.

Заднее защитное устройство.

Часть конструкции АТС категорий N2, N3,О3 и О4, предназначенная для защиты от попадания под них АТС категорий Ма, Н1 и других транспортных средств при наезде сзади.

Занос транспортного средства.

Угловое перемещение ТС в ту или иную сторону под влиянием внешних возмущающих воздействий, вызывающих боковое скольжение колес. Различают заносы, сопровождающиеся боковым скольжением ведущих колес, либо заносы с боковым скольжением всех колес ТС.

Запасная тормозная система.

Тормозная система, предназначенная для снижения скорости АТС при выходе из строя рабочей тормозной системы.

Интервал.

Расстояние в поперечном направлении между боковыми габаритами движущихся транспортных средств либо между транспортным средством и неподвижным препятствием (объектом).

Исправное состояние АТС.

Состояние, соответствующее всем нормативно-техническим требованиям, предъявляемым к конструкции и техническому состоянию АТС.

Исходные данные.

Совокупность сведений об обстоятельствах ДТП и объектах экспертного исследования. Они должны быть изложены в постановлении следователя (определении суда) о назначении экспертизы, а также в материалах, представленных для исследования лицом, назначившим экспертизу. Необходимы эксперту для решения поставленных перед ним вопросов.

Исходными данными являются также научно-технические сведения (из справочно-нормативных документов и другой специальной литературы), используемые экспертом при производстве экспертизы.

Категория АТС.

Подразделение АТС в соответствии с классификацией, принятой в Женевском соглашении.

Колесные тормозные механизмы.

Устройства, предназначенные для создания искусственного сопротивления движению АТС за счет трения между вращающимися и неподвижными частями колеса.

Компетенция эксперта-автотехника.

Совокупность вопросов, которые эксперт-автотехник вправе решать на основе своих специальных познаний. В компетенцию эксперта-автотехника входят:

решение вопросов о техническом состоянии транспортных средств,

о дорожной обстановке, а также об их влиянии на ДТП;

установление обстоятельств и механизма ДТП;

исследование последствий ДТП;

решение вопросов о причинной связи технического состояния транспортного средства и дороги, действий участников дорожного движения и иных обстоятельств с фактом ДТП (фактом наезда, столкновения, опрокидывания и пр.).

Коридор движения.

Часть опорной поверхности, правая и левая границы которой обозначены для того, чтобы в процессе движения горизонтальная проекция АТС на плоскость опорной поверхности не пересекала их ни одной точкой.

Крайняя необходимость.

Состояние, в котором оказывается водитель, управляющий транспортным средством, когда возникшая опасность для движения создает угрозу жизни и здоровью людей, законным интересам государства, общества или личности.

Эта угроза вызывает необходимость незамедлительных действий по ее устранению. Такие действия нарушают правила безопасности и эксплуатации транспортных средств, а также причиняют вред (ущерб). Однако он менее существен, чем возможный в случае бездействия, если никакими другими средствами отвратить его невозможно.

Критическая дорожно-транспортная ситуация.

Совокупность событий, развивающихся на дороге, когда еще имеется объективная возможность выхода из сложившейся опасной ситуации и предотвращения (предупреждения) ДТП с помощью мер, определяемых Правилами дорожного движения РФ.

Курсовая устойчивость.

Свойство управляемого транспортного средства сохранять заданное направление движения при наличии внешних возмущающих воздействий.

Маневр.

Преднамеренное изменение водителем направления движения транспортного средства с выездом за пределы занимаемой им полосы движения или занимаемого ряда.

Математическая модель дорожно-транспортного происшествия.

Система уравнений, описывающих движение транспортных средств и других участников события, их пространственное положение на дороге в месте происшествия относительно места наезда, столкновения в определенные моменты времени, а также экстренную остановку данного транспортного средства с момента возникновения опасности для его движения.

Место дорожно-транспортного происшествия.

Участок дороги и примыкающей к нему местности, на котором произошло ДТП и где непосредственно после происшествия находились относящиеся к нему объекты, в том числе оказавшие влияние на движение транспортного средства в момент происшествия, а также следы, по которым может быть установлен механизм ДТП.

Механизм дорожно-транспортного происшествия.

Механизм дорожно-транспортного происшествия - есть процесс развития во времени и пространстве дорожной ситуации в месте ДТП с момента возникновения опасности для движения до момента, когда наступление вредных последствий отданного ДТП прекращается.

При расследовании дорожно-транспортных происшествий должен быть установлен момент и место возникновения опасности для движения(опасной ситуации). Должно быть определено место столкновения, наезда, опрокидывания ТС, после чего возможно определение исходной позиции, положения каждого участника ДТП относительно этого места столкновения, наезда, опрокидывания ТС. И относительно друг друга в момент возникновения опасной ситуации в месте ДТП и в другие определенные моменты времени.

По характеру и направлению движения каждого участника ДТП может быть определена динамика процесса их сближения, непосредственного контактного взаимодействия (столкновения, наезда), если таковое произошло, и их последующего перемещения до конечного положения в месте ДТП.

Моторесурс.

Наработка машины с двигателем внутреннего сгорания (или самого двигателя) до состояния, исключающего дальнейшую эксплуатацию его по техническим или иным причинам. Выражается в километрах пробега для транспортных машин и в часах работы (в моточасах) для двигателей и нетранспортных машин(например, тракторов).

Моторный момент реакции.

Биологический процесс в пределах 0.1-0.2 с, определяющий начало и ход движения, т.е. передачу импульсов - «приказов» мышцам рук, ног и другим органам на движение.

Неисправное состояние транспортного средства.

Состояние, при котором транспортное средство не отвечает хотя бы одному из нормативно-технических требований, предъявляемых к его конструкции и техническому состоянию.

Нормативно-техническое значение параметра.

Величина, установленная государственной, отраслевой, ведомственной нормативно-технической и конструкторской (проектной) документацией (ГОСТами, ОСТами, ТУ и т.д.).

Обзорность.

Под обзорностью с рабочего места водителя ТС в экспертной практике принято понимать возможность восприятия водителем дорожной обстановки в секторе наблюдения.

Сектор наблюдения водителя за дорожной обстановкой на пути движения его ТС (сектор обзорности) может быть ограничен:

стоящими или движущимися рядом другими транспортными средствами;

зданиями, сооружениями, ограждениями, рекламой, зелеными насаждениями и другими объектами, расположенными близко от проезжей части дороги, от полосы движения данного ТС.

Сектор обзорности для водителя может быть ограничен конструктивными элементами кабины ТС, кузовом, перевозимым грузом, состоянием ветровых стекол с учетом возможного наличия на них дефектов, загрязнений, атмосферных осадков (налипший мокрый снег, потоки воды при сильном дожде и пр.). Нужно иметь в виду, что условия обзорности определяются также и антропометрическими данными самого водителя ТС. Изменяются в зависимости от положения его рабочего места (сиденья), равно как и от положения самого водителя на рабочем месте.

При необходимости условия обзорности, наряду с дальностью видимости, также должны быть установлены следственным экспериментом на месте ДТП.

Объекты исследования.

Вещественные доказательства, документы, предметы, животные, трупы и их части, образцы для сравнительного исследования, а также материалы дела, по которому проводится судебная экспертиза.

Объекты судебной автотехнической экспертизы.

Транспортные средства (их детали, узлы, механизмы, системы), дорога, место дорожно-транспортного происшествия, оставшиеся на них следы, водитель, материалы дорожно-транспортного происшествия.

Опасная зона.

Под опасной зоной следует понимать такое пространство вокруг движущегося транспортного средства, нахождение в пределах которого какого-либо препятствия может привести к возникновению дорожного происшествия.

В направлении движения транспортного средства опасная зона простирается на расстояние, равное величине его остановочного пути, либо на расстояние безопасной дистанции до движущегося впереди него в попутном направлении другого транспортного средства. В поперечном направлении границы опасной зоны определяются шириной полосы движения транспортного средства и величиной безопасного интервала.

Ослепление.

. Снижение способности глаза человека различать объекты в результате чередования световой и темновой адаптации глаза.

. Пониженная способность Человека видеть в течение более или менее продолжительного времени (порядка 5-10 с), вызванная кратковременным воздействием на его глаза яркого света, к восприятию которого сетчатка глаз не приспособлена.

Остановочное время.

Время, необходимое водителю для остановки транспортного средства экстренным торможением при заданной скорости движения в конкретных дорожных условиях.

Складывается из времени реакции водителя на опасность для движения, времени срабатывания тормозного привода и нарастания замедления транспортного средства при его экстренном торможении и времени установившегося замедления до остановки.

Остановочный путь.

Расстояние, необходимое водителю для остановки транспортного средства экстренным торможением при заданной скорости движения в конкретных дорожных условиях.

Складывается из расстояния, преодолеваемого транспортным средством за время реакции водителя на возникновение опасности для движения, время срабатывания тормозного привода и нарастания замедления при экстренном торможении, а также расстояния, преодолеваемого транспортным средством с установившимся замедлением до остановки.

Отказ.

Нарушение работоспособного состояния объекта (субъекта), при котором значение хотя бы одного параметра, характеризующего его способность выполнять заданные функции, не соответствует нормативно-техническим и конструкторским (проектным) требованиям.

Различают отказ транспортного средства, дороги, водителя и т.д. Отказ может быть полный и частичный, внезапный и постепенный.

Поле зрения водителя.

Пространство, охватываемое фиксированным взглядом водителя.

Полная масса транспортного средства.

Масса снаряженного транспортного средства с грузом, водителем и пассажирами. Устанавливается в качестве предельного значения (нормы), допустимого по техническим характеристикам предприятия-изготовителя.

Полный отказ.

Отказ, обусловливающий невозможность использования объекта по назначению до восстановления его работоспособности (например, разгерметизация тормозной системы транспортного средства).

Полоса движения транспортного средства.

Полосой движения транспортного средства является полоса проезжей части дороги, которую оно фактически занимает при данном положении его рулевого колеса.

На прямых участках дорог при прямолинейном движении ширина полосы движения ТС соответствует его габаритной ширине.

При осуществлении маневров перестроения, поворотов, разворотов, придвижении на закруглениях дорог ширина полосы движения ТС (динамический габарит) увеличивается. Это зависит от конструктивных параметров ТС (величины колесной базы, переднего и заднего свесов, от величины радиуса поворота ТС).

При большем повороте рулевого колеса ТС ширина полосы его движения становится больше. На предельных радиусах поворота ТС она может превышать номинальную габаритную ширину транспортного средства на 0.5-2.5 м. Для автопоездов эти цифры будут еще большими.

Полоса разгона.

Переходно-скоростная полоса движения, устраиваемая на отдельных участках дороги (в районе пересечений и примыканий, остановок маршрутных транспортных средств, автозаправочных станций). Служит для увеличения скорости транспортных средств до скорости общего потока на соседней полосе движения и последующего входа в него.

Полоса торможения.

Переходно-скоростная полоса, устраиваемая на отдельных участках дороги, которая служит для выхода транспортных средств из общего потока с последующим снижением скорости без создания помех для других участников движения.

Поперечный профиль дороги.

Изображение в масштабе разреза дороги вертикальной плоскостью, перпендикулярной к оси дороги.

Причина дорожно-транспортного происшествия.

Обстоятельство (совокупность обстоятельств), с неизбежностью вызывающее возникновение ДТП (неисправность транспортного средства, дефекты и повреждения дороги, дорожных обустройств, действия участников события, водителей, пешеходов и пассажиров, не соответствовавшие требованиям ПДД РФ, и т.д.).

Причина ДТП, как правило, устанавливается экспертом-автотехником.

Продольный профиль дороги.

Изображение в масштабе разреза дороги вертикальной плоскостью, проходящей через ее ось.

Промилле, промиль.

Тысячная доля числа. Обозначается символом %о. Применяется, в частности, при измерениях величины уклона дорожного полотна и содержания алкоголя в крови человека как показатель степени алкогольного опьянения.

Работоспособность АТС и его частей.

Состояние, при котором значения параметров, характеризующих способность АТС выполнять транспортную работу, соответствуют требованиям нормативных документов.

Рабочая температура.

Рекомендуемая предприятием-изготовителем температура охлаждающей жидкости и моторного масла, при которой транспортное средство может начинать движение.

Рабочая тормозная система.

Тормозная система, предназначенная для снижения скорости АТС.

эксперт автотехник судебный правовой

1.2 Нормативно-правовое регулирование судебно-экспертной деятельности

Правовой основой использования специальных знаний в уголовном, гражданском и арбитражном процессах, а также в процессе административного производства является Конституция РФ. Вопросы использования специальных знаний регулируются соответствующими кодексами, Федеральными законами «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» и «Об адвокатской деятельности и адвокатуре в Российской Федерации», законодательством Российской Федерации о здравоохранении и др.

Федеральный закон от 31 мая 2001 г. «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» определяет правовую основу, принципы организации и основные направления государственной судебно-экспертной деятельности в гражданском, административном и уголовном судопроизводстве. При этом в преамбуле Закона отмечается, что производство судебной экспертизы с учетом особенностей отдельных видов судопроизводства регулируется соответствующим процессуальным законодательством Российской Федерации.

В этом Законе детально регламентирована деятельность государственных судебно-экспертных учреждений, к которым относятся специализированные учреждения федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, созданные для обеспечения исполнения полномочий судов, судей, органов дознания, лиц, производящих дознание, следователей и прокуроров посредством организации и производства судебной экспертизы (ст. 11).

К подзаконным нормативным правовым актам относятся указы Президента РФ, постановления Правительства РФ и федеральные ведомственные акты, нормативные правовые акты субъектов РФ, региональные акты и акты органов местного самоуправления.

Подзаконными нормативными правовыми актами регулируется значительная часть деятельности по использованию специальных знаний в уголовном процессе.

С формально-юридической точки зрения указы президента, являясь важными источниками российского права, в иерархии нормативных правовых актов образуют, по мнению специалистов в области конституционного права, «как бы промежуточное звено между федеральным законом и правительственным правовым актом»

Так, Указом Президента РФ от 11 августа 2003 г. Было утверждено Положение о Федеральной службе безопасности РФ, которым этой службе разрешалось создание судебно-экспертных подразделений (подп. 37 п. 11 Положения).

Положение о Министерстве юстиции РФ было утверждено Указом Президента РФ от 13 октября 2004 г. Министерству были предоставлены полномочия по осуществлению организационного и методического руководства деятельностью судебно-экспертных учреждений Минюста России (подп. 31 п. 7 Положения).

Указом Президента РФ от 23 ноября 1998 г. Было утверждено Положение об органах предварительного следствия в системе Министерства внутренних дел РФ. К числу функций органов предварительного следствия органов внутренних дел была отнесена организация взаимодействия следователей с органами, осуществляющими экспертно-криминалистическую деятельность (п. 9 Положения).

В соответствии со ст. 23 Федерального конституционного закона «О Правительстве Российской Федерации» и регламентом Правительства постановления данного исполнительно-распорядительного органа содержат в себе нормы общего и обязательного характера, рассчитанные на многократность применения и на неопределенный круг лиц. В настоящее время имеется три Постановления Правительства РФ, в которых содержатся положения, затрагивающие вопросы судебной экспертизы и судебно-экспертных учреждений.

Постановлением Правительства РФ от 7 октября 1996 г. N 1177 была утверждена Концепция реформирования органов и учреждений юстиции Российской Федерации, в соответствии с которой было определено дальнейшее развитие судебно-экспертных учреждений юстиции. В документе указывалось: «Министерство юстиции Российской Федерации осуществляет меры по руководству, развитию и совершенствованию учреждений судебной экспертизы системы Министерства, а также разрабатывает и реализует мероприятия по рациональному использованию материальных средств и кадров, правовому обеспечению организации судебной экспертизы. Прорабатывается вопрос о создании в перспективе единой службы судебной экспертизы Постановлением Правительства РФ от 21 июля 1998 г. N 814 были утверждены Правила оборота гражданского и служебного оружия и патронов к нему на территории Российской Федерации. Этим нормативным правовым актом регулировались некоторые организационные и правовые аспекты судебной экспертизы оружия и патронов, вопросы историко-культурной и искусствоведческой экспертизы оружия, особенности формирования коллекций и учетов оружия в судебно-экспертных учреждениях и подразделениях МВД России, Минюста России и других ведомств Постановлением Правительства РФ от 25 февраля 2003 г. N 123 утверждено Положение о военно-врачебной экспертизе, которым установлено, что характер и давность имеющихся явных телесных повреждений военнослужащих устанавливаются судебно-медицинским экспертом (ч. 3 п. 40 Положения).

Наиболее важное значение для деятельности судебно-экспертных учреждений имеют федеральные ведомственные нормативные правовые акты. К числу ведомств, наиболее детально регламентирующих вопросы применения специальных знаний в уголовном процессе, относятся Министерство юстиции, Министерство внутренних дел, Федеральная служба безопасности, Министерство здравоохранения и социального развития, Федеральная таможенная служба, Министерство обороны, Федеральная служба по контролю за оборотом наркотиков, Генеральная прокуратура РФ. Эти ведомства издают нормативные правовые акты на основе Федерального конституционного закона «О Правительстве Российской Федерации», предусматривающего издание такого рода актов, а также на основе положений о министерствах и иных федеральных органах исполнительной власти. Издаваемые этими органами ведомственные акты непременно имеют лишь подзаконный характер; издаются не только в соответствии с законами, но и указами Президента и актами Правительства; могут быть отменены или приостановлены в своем действии Правительством. Все акты федеральных органов исполнительной власти, которые касаются прав и свобод или обязанностей человека и гражданина, имеют межведомственный характер, подлежат обязательной государственной регистрации в Министерстве юстиции РФ, а затем опубликованию.

Подавляющее большинство федеральных ведомственных нормативных правовых актов, содержащих вопросы судебной экспертизы, прошли регистрацию в Министерстве юстиции РФ. Имел место факт отказа в регистрации одного из таких актов по вопросам судебной экспертизы. Министерством здравоохранения РФ 10 декабря 1996 г. Был издан Приказ N 407 «О введении в практику правил производства судебно-медицинских экспертиз», которым были утверждены Правила судебно-медицинской экспертизы трупа, Правила судебно-медицинской экспертизы тяжести вреда здоровью, Правила судебно-медицинской экспертизы в гистологических отделениях бюро судебно-медицинской экспертизы, Правила судебно-медицинских экспертиз в медико-криминалистических отделениях лабораторий бюро судебно-медицинской экспертизы, Правила производства судебно-медицинской экспертизы вещественных доказательств и установления родства в судебно-биологических отделениях лабораторий бюро судебно-медицинской экспертизы, Правила экспертизы вещественных доказательств в судебно-химических отделениях лабораторий бюро судебно-медицинской экспертизы, Положение о биохимическом отделении лабораторий бюро судебно-медицинской экспертизы, Правила производства судебно-медицинских экспертиз по материалам уголовных и гражданских дел.

Минюстом России в 2001 г. Было отказано в регистрации данного документа. В связи с этим Приказом министра здравоохранения 14 сентября 2001 г. Правила были признаны утратившими силу.

Деятельность экспертно-криминалистических подразделений органов внутренних дел России регулируется Наставлением по работе экспертно-криминалистических подразделений органов внутренних дел, Положением о производстве экспертиз в экспертно-криминалистических подразделениях органов внутренних дел, Положением об аттестации экспертов на право самостоятельного производства судебных экспертиз и о порядке пересмотра уровня их профессиональной подготовки <7>, Положением о Центральной экспертно-квалификационной комиссии Министерства внутренних дел РФ.

Деятельность судебно-экспертных учреждений Министерства юстиции Российской Федерации регулируется Инструкцией по организации производства судебных экспертиз в государственных судебно-экспертных учреждениях системы Министерства юстиции Российской Федерации <8>, Перечнем родов (видов) экспертиз, выполняемых в судебно-экспертных учреждениях Министерства юстиции Российской Федерации <9>, Положением об аттестации экспертов в государственных судебно-экспертных учреждениях Министерства юстиции Российской Федерации, Положением об организации подготовки и повышения квалификации государственных судебных экспертов государственных судебно-экспертных учреждений Министерства юстиции Российской Федерации.

Деятельность судебно-экспертных учреждений Министерства здравоохранения и социального развития РФ регулируется Инструкцией по организации и производству экспертных исследований в бюро судебно-медицинской экспертизы, Инструкцией об организации производства судебно-психиатрических экспертиз в отделениях судебно-психиатрической экспертизы государственных психиатрических учреждений. Действующим является Приказ Министерства здравоохранения РСФСР от 27 февраля 1991 г. N 35, которым были утверждены Положение о бюро Главной судебно-медицинской экспертизы Министерства здравоохранения РСФСР, Положение о Главном судебно-медицинском эксперте Министерства здравоохранения РСФСР, Республиканские судебно-медицинские центры и Положения о них, Рекомендуемый перечень штатных должностей медицинского персонала бюро судебно-медицинской экспертизы, Правила изъятия и направления материала на лабораторные исследования, Список бюро судебно-медицинской экспертизы, подлежащих строительству, реконструкции и расширению <14>. В значительной степени схожие нормативные правовые акты были приняты и другими федеральными ведомствами, имеющими в своем составе экспертно-криминалистические и судебно-экспертные подразделения и учреждения.

По ключевым вопросам деятельности федеральных ведомств при реализации отдельных положений уголовно-процессуального права издавались совместные нормативные правовые акты. Так, по такому важному для судебно-экспертных учреждений и следственных органов вопросу, как работа с вещественными доказательствами, была издана совместная Инструкция Генеральной прокуратуры СССР, Верховного Суда СССР, МВД СССР, КГБ СССР о порядке изъятия, учета, хранения и передачи вещественных доказательств по уголовным делам, ценностей и иного имущества органами предварительного следствия, дознания и судами.

В следственной, адвокатской и судебной практике нередко возникает необходимость оценки достоверности заключений судебных экспертов, правильности выбранной методики, методов и средств исследования. Такая оценка всегда была затруднена в связи с отсутствием эталонов, стандартов, детальных описаний средств и методов исследования. Методики судебных экспертиз всегда были достоянием ведомственных судебно-экспертных учреждений, нередко сопровождались грифом «Для служебного пользования», были недоступны не только для таких участников процесса как потерпевший и обвиняемый, но и для профессиональных юристов-адвокатов, выступающих в уголовном, гражданском и арбитражном процессе в качестве представителей или защитников. Законодательное закрепление принципа состязательности и равноправия сторон в отечественном судопроизводстве потребовало обеспечения доступа к судебно-экспертным методикам. На протяжении последнего десятилетия было достаточно много сделано для систематизации и унификации и стандартизации судебно-экспертных методик. К настоящему времени разработана и принята «Система добровольной сертификации методического обеспечения судебной экспертизы - РОСС RU.В175.04ОЭОО от 02.03.2005». Эта Система прошла аккредитацию в Федеральном агентстве по техническому регулированию и метрологии Российской Федерации (Госстандарт России). В качестве руководящего органа Системы и органа по сертификации определен Российский федеральный центр судебной экспертизы при Министерстве юстиции РФ.

Следует отметить, что необходимость подготовки и принятия ведомственных нормативных актов по вопросам судебной экспертизы обусловлена недостаточно подробной регламентацией назначения и производства судебной экспертизы в уголовно-процессуальном законодательстве России и наличием особенностей функционирования существующих государственных ведомственных судебно-экспертных учреждений и подразделений.

Нормативные акты различных министерств и ведомств в значительной степени дублируют друг друга, так как в них отражаются общие для всех судебно-экспертных учреждений особенности применения единых процессуальных норм по вопросам назначения и производства судебных экспертиз. Различия заключаются главным образом в перечне видов проводимых экспертиз, наименованиях некоторых видов (родов) экспертиз, организации делопроизводства экспертного учреждения.

1.3 Современные возможности судебной автотехнической экспертизы

Судебная автотехническая экспертиза является одним из наиболее распространенных видов экспертиз. Заключение эксперта-автотехника выступает в качестве доказательства и нередко имеет очень важное, а порой и решающее значение для разрешения уголовного, административного, гражданского и арбитражного дел. Так, в зависимости от того, имел ли водитель техническую возможность предотвращения дорожно-транспортного происшествия - наезд на пешехода, столкновение с другим транспортным средством и т.п., решается вопрос о привлечении или не привлечении его к уголовной ответственности, т.е. определяется судьба уголовного дела. Однако значение заключения эксперта-автотехника во многом зависит от соблюдения установленных правил производства судебной экспертизы. Существенное их нарушение может повлечь недействительность (недопустимость) заключения независимо от степени его научной обоснованности. Поэтому эксперт-автотехник должен хорошо знать эти правила и скрупулезно их выполнять. Судебная автотехническая экспертиза имеет, по сравнению с другими видами (родами) экспертиз, существенную специфику.

Эксперту-автотехнику чаще приходится участвовать в различных следственных действиях и общаться там со следователем и участниками процесса. Эксперт-автотехник чаще многих других экспертов вызывается в суд и участвует в судебном разбирательстве. Поэтому он должен хорошо ориентироваться в процессуальной обстановке, а при необходимости уметь правильно реагировать на процессуальные нарушения, допускаемые следователем или судом (что, к сожалению, достаточно часто встречается на практике).

Ниже изложены общие вопросы автотехнической экспертизы - ее предмет, задачи и объекты, а также вопросы ставящиеся на разрешение эксперта.

2 ОСНОВНЫЕ ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ И МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ПОЛОЖЕНИЯ СУДЕБНОЙ ТРАНСПОРТНО-ТРАСОЛОГИЧЕКОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ

2.1 Предмет, объект и задачи судебной автотехнической экспертизы. Вопросы, ставящиеся на разрешение эксперта-автотехника

Судебная автотехническая экспертиза относится к классу инженерно-транспортных экспертиз и, в свою очередь, подразделяется на виды и подвиды. Судебная автотехника основывается на закономерностях базовых наук - физики, математики, теоретической механики, теории автомобиля, конструирования и расчета автомобиля и др., а также криминалистики, положений и норм уголовного, гражданского, арбитражного и административного прав. Предметом судебной автотехнической экспертизы являются фактические данные (обстоятельства), исследуемые и устанавливаемые при расследовании уголовного, административного, гражданского и арбитражного дел с применением специальных знаний в области судебной автотехники: установление события дорожно-транспортного происшествия (ДТП), его механизма, технического состояния транспортных средств (ТС) и дороги, ее обустройства, организации дорожного движения на конкретном участке, применения дорожных знаков и разметок, дорожной обстановки на месте ДТП, дорожно-транспортной ситуации (ДТС) непосредственно перед происшествием, фактических действий его участников.

Предметом экспертизы в уголовном, административном, гражданском и арбитражном судопроизводстве могут быть также обстоятельства, не связанные с ДТП. Объектами судебной автотехнической экспертизы могут быть различные материальные источники информации о фактах и обстоятельствах ДТП - транспортные средства, место происшествия, вещественные доказательства, материалы уголовного, административного, гражданского и арбитражного дел и т.д. Приказом Министерства юстиции Российской Федерации (от 14 мая 2003 г. № 114) утверждены следующие виды автотехнической экспертизы, по которым предоставляется право самостоятельного производства судебной экспертизы в государственных судебно-экспертных учреждениях Министерства юстиции России:

• исследование обстоятельств дорожно-транспортного происшествия;

• исследование технического состояния транспортных средств;

• исследование следов на транспортных средствах и месте дорожно-транспортного происшествия (транспортно-трасологическая диагностика);

• исследование технического состояния дороги, дорожных условий на месте дорожно-транспортного происшествия;

• исследование транспортных средств в целях определения стоимости восстановительного ремонта и остаточной стоимости.

Каждый вид автотехнической экспертизы имеет определенный круг задач, отличается особенностью предмета, объекта и методик исследований. Предметом судебной экспертизы обстоятельств ДТП являются фактические данные или версии об обстоятельствах ДТП, о техническом состоянии ТС (без проведения экспертного исследования), его массы, скорости и режима движения (торможения, разгона, наката), покрытии проезжей части, его состоянии, геометрии, организации дорожного движения на данном участке, ДТС, действий участников дорожного движения и т.д. Объектом данного вида экспертизы являются материалы уголовного, административного, гражданского и арбитражного дел, не требующие правовой оценки. Предметом экспертизы технического состояния ТС являются фактические данные о техническом состоянии ТС. Объектом этого вида экспертизы являются автомобили, мотоциклы, мотороллеры, мопеды, велосипеды, прицепы, полуприцепы, троллейбусы, трамваи, тракторы, иные самоходные механизмы и т.п. (за исключением морских, речных, воздушных и железнодорожных ТС), а также их системы, агрегаты, узлы и детали.

Объектом исследования могут выступать и материалы дела, представленные следствием, судом для исследования в качестве объекта экспертизы - схема ДТП, протоколы осмотра ТС и т.п. Предметом экспертизы следов на ТС и месте ДТП (транспортно-трасологическая диагностика) являются следы, возникающие (на месте ДТП и на ТС) в результате воздействия участников ДТП -ТС, пешеходов и т.п. Объектом данного вида экспертизы являются вещная обстановка на месте ДТП, материалы дела и т.п. Предметом экспертизы технического состояния дороги, дорожных условий на месте ДТП являются фактические данные о техническом состояниидороги, определяющие ее взаимодействия с ТС. Объектом данного вида экспертизы являются участок дороги на месте ДТП, проезжая часть, обочины, обустройства и т.п. Современные возможности судебной автотехнической экспертизы по уголовным, административным, гражданским и арбитражным делам определяются задачами, которые могут быть решены данной экспертизой в пределах установленной законом компетенции эксперта-автотехника. В судебно-экспертных учреждениях Минюста России пределы компетенции эксперта определены программами подготовки экспертов по соответствующим специальностям, утвержденными приказом Министерства юстиции России (от 20 апреля 2004 г. № 154). В рамках судебной экспертизы обстоятельств ДТП решаются следующие задачи:

• определение скорости движения ТС в заданные моменты времени, в частности, перед торможением, в момент наезда на пешехода или столкновения с другим ТС и т.п.;

• определение места расположения ТС в заданные моменты времени - удаление от места наезда или столкновения в момент возникновения опасности для движения или в момент, когда водитель еще располагал технической возможностью предотвратить происшествие и т.д.;

• определение тормозного, остановочного путей, расстояния, преодолеваемого ТС в заданные промежутки времени;

• определение тормозного, остановочного времени, а также времени, затраченного ТС на преодоление определенных участков пути;

• определение траектории и характера движения пешехода с момента возникновения опасности и до момента наезда на него;

• установление момента возникновения опасности для движения, если для этого требуется проведение расчетов, моделирования, эксперимента, экспертная оценка действий участников ДТП на соответствие (несоответствие) требований ПДД;

• определение должных действий водителя, пешехода и других участников ДТП в конкретной ДТС с точки зрения требований ПДД;

• определение соответствия фактических действий водителя ТС, пешехода и других участников ДТП требованиям ПДД;

• определение наличия (отсутствия) у водителя ТС технической возможности предотвратить ДТП путем торможения ТС или другим, предусмотренным требованиями ПДД, способом, в момент возникновения опасности для движения или любой другой момент времени, определенный органом, назначившим экспертизу;

• определение технической возможности предотвращения ДТП не только по исходным данным, указанным следствием, судом, но и полученным экспертом расчетным путем, в том числе и по нескольким вариантам обстановки происшествия, вытекающим из материалов дела. На противоречивость исследованных вариантов эксперт указывает в своем заключении;

• определение причинно-следственной связи между установленными следствием, судом фактическими действиями водителя ТС и наступившим происшествием, на основе использования технических данных и учета объективных закономерностей;

• установление причинно-следственной связи между условиями организации дорожного движения и наступившим ДТП и т.п.

В рамках судебной экспертизы технического состояния ТС решаются следующие задачи:

• определение технического состояния ТС, их систем, агрегатов, узлов и деталей;

• при обнаружении неисправности установление причин и времени ее возникновения, возможности своевременного (в частности до ДТП) обнаружения водителем ТС и лицами, ответственными за техническое состояние ТС;

• определение степени влияния неисправностей на возникновение и развитие ДТС, приведшей к ДТП;

• определение технической возможности предотвращения ДТП при том техническом состоянии ТС, в каком оно находилось непосредственно перед ДТП;

• установление причинно-следственной связи между техническим состоянием (неисправностью) ТС и ДТП и т.д.

В рамках судебной экспертизы следов на ТС и месте ДТП решаются следующие задачи: 1. Исследование механизма столкновения транс-портных средств и наездов на неподвижное препятствие с целью:

• определение места столкновения транспортных средств;

• определение траектории движения ТС до и после столкновения(наезда);

• определение взаимного положения ТС в момент столкновения(угла столкновения);

• определение взаимного расположения ТС относительно элементов дороги - проезжей части, ее горизонтальной разметки и т.п.;

• определение направления сил и моментов действующих на ТС при столкновении (наезде);

• установление скорости движения ТС при столкновении, в частности, находилось ли в движении или состоянии покоя одно из ТС при столкновении;

• определение месторасположения лиц, находящихся в салоне ТС до ДТП (эта задача решается в рамках комплексной экспертизы совместно с судебными медиками);

• установление механизма повреждений шин и гибких шлангов, причины и времени их образования;

• установление механизма повреждений резьбовых и иных соединений, причины и времени их образования и т.п.

. Исследование механизма наезда на пешехода для:

• определения места наезда ТС на пешехода;

• определение траектории движения ТС и пешехода до и после наезда;

• определение скорости движения ТС по отбросу пешехода в результате наезда на него;

• определение направления движения пешехода относительно ТС (слева - направо, справа - налево, под углом). Эта задача также решается в рамках комплексной экспертизы с участием судебных медиков (исследование повреждений на теле пешехода), биологов (исследование наличия на ТС волос, крови потерпевшего), трасологов (исследование одежды, следов на подошве обуви), криминалистов (исследование материалов, веществ, частиц лакокрасочного покрытия).

В рамках экспертизы технического состояния дороги, дорожных условий на месте ДТП решаются следующие задачи:

• определение состояния дороги - дорожного покрытия проезжей части, обочин и т.п.;

• определение коэффициента сцепления шин с дорогой, влияющего на величину замедления ТС при торможении;

• определение значения уклонов в продольном и поперечном направлениях, радиуса поворота на конкретном участке дороги;

• определение наличия повреждений на дороге (ямы, выбоины и т.п.);

• установление условий видимости и обзорности с места водителя с учетом объектов ограничивающих видимость и обзорность;

• определение обустройств дороги (наличие дорожных знаков, разметок и т.п.);

• определение влияния технического состояния дороги на развитие ДТС, приведшей к ДТП;

• определение технической возможности предотвращения ДТП при том техническом состоянии дороги, в каком она находилась непосредственно перед ДТП;

• установление причинно-следственной связи между техническим состоянием дороги и ДТП и т.д.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ ЭКСПЕРТА ПО РЕЗУЛЬТАТАМ ИССЛЕДОВАНИЯ

3.1 Поручение №916

На основании определения судебной коллегии по гражданским делам Астраханского областного суда., и с соблюдением требований ст.84 ГПК РФ и ст.ст. 14,19, Федерального закона № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в РФ» производство судебной авто-технической экспертизы по гражданскому делу № по иску Т.В.В. к Б.В.С., о взыскании суммы причиненного ущерба, поручить эксперту Шишкову Д.Н.

Генеральный директор

ООО КФ «Гранд-эксперт» \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ ХХХХХХХХ

Подписка

Мне, эксперту ООО КФ «Гранд-эксперт» Шишкову Д.Н. в связи с поручением произвести экспертизу по гражданскому делу№33-2910/2012 разъяснены права и обязанности эксперта ст.ст. 16,17Федерального закона «О государственной судебно-экспертной деятельности в РФ», а также содержание ст.307 УК РФ, предусматривающей уголовную ответственность за дачу заведомо ложного заключения, о чем и даю настоящую подписку:

Эксперт Д.Н.Шишков.

ХХХХХХХХг.

.2 Вводная часть

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 1. | Дата поступления материалов на экспертизу: | 22.10.2012 г. |
| 2. | Время проведения судебной экспертизы: | Начало 22.10.2012 г. Окончание 10.11.2012 г. |
| 3. | Место проведения судебной экспертизы: | г. Астрахань, ул., д., офис. |
| 4. | Дата и место проведения осмотра: | Осмотр не проводился. |
| 5. | Основание проведения судебной экспертизы: | Апелляционное определение о назначении судебной дополнительной автотехнической экспертизы от 10.10.2012г, судебной коллегии по гражданским делам Астраханского областного суда. |
| 6. | Сведения об экспертном учреждении: | ООО КФ «Гранд-эксперт» |
| 7. | Сведения об эксперте, порученному производство судебной экспертизы: | Шишков Дмитрий Николаевич, образование высшее, диплом Астраханского Государственного Университета, диплом Краснодарского Южного института менеджмента в сфере независимой экспертизы транспортных средств в качестве эксперта-техника; диплом Института профессиональной оценки г.Москва по специальности оценка стоимости предприятия (бизнеса), квалификация судебного эксперта по специальностям «Эксперты - техники по независимой технической экспертизе транспортного средства при обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»; «Исследование обстоятельств Дорожно-транспортного происшествия»; Исследование транспортных средств, в том числе с целью их оценки», стаж работы экспертом с 2004 г. |
| 8. | Орган и лицо, назначивший судебную экспертизу: | Судебная коллегия по гражданским делам Астраханского областного суда в составе: председательствующего Лавровой С.Е, судей областного суда Губернаторова Ю.Ю., Степина А.Б. |
| 9. | Вопросы, поставленные на разрешение эксперта: | 1. На какой сигнал светофора совершали выезд на перекресток водители Б.В.С. и Т. В.В.? 2. Имели ли водители Б.В.С. и Т.В.В. техническую возможность предотвратить столкновение? 3. Действия кого из водителей не соответствовали требованиям ПДД РФ? 4. Несоответствие действий кого из водителей требованиям ПДД РФ находятся в причинной связи с наступившим ДТП? 5. Как в соответствии с требованиями ПДД РФ в данной ситуации должны были действовать водитель Б.Р.С. и водитель Т.В.В.? |
| 10. | Объекты исследования и материалы дела, представленные эксперту для проведения судебной экспертизы: | Материалы гражданского дела № в двух томах, 1-й том на 250 л., 2 том на 157 л.; диск в белом конверте. |

3.3 Исходные данные

 ДТП совершено: передней частью автомобиля «ToyotaCaldina» с передней частью автомобиля «NissanSunny»;

 Техническое состояние автомобиля «ToyotaCaldina» - исправный;

 Техническое состояние автомобиля «NissanSunny» - исправный;

 Сведения о нагрузке автомобиля «ToyotaCaldina» - без нагрузки;

 Сведения о нагрузке автомобиля «NissanSunny» - без нагрузки;

 Профиль участка дороги - горизонтальный;

 Освещение - светлое время суток.

 Тип дорожного покрытия - асфальт;

 Состояние дорожного покрытия - сухое.

При определении исходных данных использованы следующие материалы:

- схема места дорожно-транспортного происшествия;

гражданское дело № в двух томах.

CD диск с видеозаписью.

3.4 Используемая нормативно-техническая литература

1. Кисуленко Б.В. «Краткий автомобильный справочник» том 3. Легковые автомобили. М. НПСТ «Трансконсалтинг» 2004.

2. Корухов Ю.Г. «Транспортно-трасологическая экспертиза по делам о дорожно-транспортных происшествиях (диагностические исследования).Часть I, II.- М. «Библиотека эксперта». 2006 г.

. Корухов Ю.Г. Замиховский М.И. «Криминалистическая фотография и видеозапись для экспертов-автотехников».- М. «Библиотека эксперта». 2006 г.

. Жариков Е.У., Шкураков Л.В. «Определение скоростей после соударения автомобилей и применение теории тонкостенных стержней к расчету их конструкций». ЮРТГУ, 2000.

. В.Ф.Орлова. «Комментарий к законодательству о судебной экспертизе Уголовное, гражданское, арбитражное судопроизводство. - М. «Норма». 2004.

. Корухов Ю.Г. «Комментарий к Федеральному закону «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации».- М. «Проспект». 2002.

. «Расследование дорожно-транспортных происшествий», М.,1983 г. (Р.Байэтт, Р.Уотте).

. Иларионов В.А. «Судебная автотехническая экспертиза». Часть II, ВНИИСЭ, 1980 г.

. «Судебная транспортно - трасологическая экспертиза», М., 1971 г.

. «Транспортно - трасологическая экспертиза по делам о дорожно-транспортных происшествиях». (Выпуск 2). ВНИИСЭ. М., 1988 г.

. «Транспортно-трасологическая экспертиза по делам о дорожно-транспортных происшествиях», Часть I, II. - Москва, 2006г.

. Суворов Ю.Б., Чава И.И. «Судебная дорожно-транспортная экспертиза». - Москва 2007г.

. Действующие Правила дорожного движения РФ.

14. В.А. Пучкин «Основы экспертного анализа дорожно-транспортных происшествий» Ростов-на-Дону 2010г.

3.5 Исследовательская часть

Обстоятельства дела и исходные данные взяты из материалов дела, относящихся к объектам исследования.

Из объяснения водителя автомобиля «ToyotaCaldina»: 12.05.2010г. в 12.00 я управляя технически исправным автомобилем «ToyotaCaldina» г/н, двигалась со стороны ул. по путепроводному мосту. Подъезжая к ул. Победы я остановилась на красный сигнал светофора. Через несколько минут мне загорелся разрешающий сигнал светофора, я начала движение. Проехав первое пересечение ул. Победы - Ак. К. приостановилась, т.к. далее горел желтый сигнал светофора и он тут же переключился на зеленый и я продолжила движение в прямом направлении и неожиданно для себя почувствовала удар в правую часть своего автомобиля. Выйдя из автомобиля я увидела, что с моим автомобилем совершил столкновение автомобиль «NissanSunny», г/н КВ.

Из объяснения водителя автомобиля «NissanSunny»: 12.05.2010г. в 12.00 я управляя технически исправным автомобилем «NissanSunny», г/н Н 426 КВ 30,двигался по ул. Победы в сторону Кировского рынка. Подъезжая к перекрестку ул. Победы - ул. Ак. Королева мне горел разрешающий зеленый сигнал светофора, я не сбавляя скорости продолжила движение через перекресток и в этот момент неожиданно для меня почувствовала удар в левую часть своего автомобиля. Выйдя из автомобиля я увидела, что с моим автомобилем совершил столкновение автомобиль «ToyotaCaldina» г/н.

Вопрос № 5.

Действия участников дорожного движения водителя автомобиля «NissanSunny» и водителя автомобиля «ToyotaCaldina», в данной ситуации регламентированы следующими требованиями ПДД:

Для водителя автомобиля «ToyotaCaldina» - требованиями п.п. 6.2., 6.13., 10.1. и 13.8. ПДД РФ.

П. 6.2. Круглые сигналы светофора имеют следующие значения:

зеленый сигнал разрешает движение;

зеленый мигающий сигнал разрешает движение и информирует, что время его действия истекает и вскоре будет включен запрещающий сигнал (для информирования водителей о времени в секундах, остающемся до конца горения зеленого сигнала, могут применяться цифровые табло);

желтый сигнал запрещает движение, кроме случаев, предусмотренных пунктом 6.14 Правил, и предупреждает о предстоящей смене сигналов;

желтый мигающий сигнал разрешает движение и информирует о наличии нерегулируемого перекрестка или пешеходного перехода, предупреждает об опасности; красный сигнал, в том числе мигающий, запрещает движение.

Сочетание красного и желтого сигналов запрещает движение и информирует о предстоящем включении зеленого сигнала.

П. 6.13. При запрещающем сигнале светофора (кроме реверсивного) или регулировщика водители должны остановиться перед стоп-линией (знаком 6.16), а при ее отсутствии:

на перекрестке - перед пересекаемой проезжей частью (с учетом пункта 13.7 Правил), не создавая помех пешеходам;

перед железнодорожным переездом - в соответствии с пунктом 15.4 Правил;

в других местах - перед светофором или регулировщиком, не создавая помех транспортным средствам и пешеходам, движение которых разрешено.

П.10.1. Водитель должен вести транспортное средство со скоростью, не превышающей установленного ограничения, учитывая при этом интенсивность движения, особенности и состояние транспортного средства и груза, дорожные и метеорологические условия, в частности видимость в направлении движения. Скорость должна обеспечивать водителю возможность постоянного контроля за движением транспортного средства для выполнения требований Правил. При возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства.

П. 13.8. При включении разрешающего сигнала светофора водитель обязан уступить дорогу транспортным средствам, завершающим движение через перекресток, и пешеходам, не закончившим переход проезжей части данного направления.

Для водителя автомобиля «NissanSunny» - требованиями п.п. 6.2., 6.13.,6.14., 10.1. и 13.7. ПДД РФ.

П. 6.2. Круглые сигналы светофора имеют следующие значения:

зеленый сигнал разрешает движение;

зеленый мигающий сигнал разрешает движение и информирует, что время его действия истекает и вскоре будет включен запрещающий сигнал (для информирования водителей о времени в секундах, остающемся до конца горения зеленого сигнала, могут применяться цифровые табло);

желтый сигнал запрещает движение, кроме случаев, предусмотренных пунктом 6.14 Правил, и предупреждает о предстоящей смене сигналов;

желтый мигающий сигнал разрешает движение и информирует о наличии нерегулируемого перекрестка или пешеходного перехода, предупреждает об опасности; красный сигнал, в том числе мигающий, запрещает движение.

Сочетание красного и желтого сигналов запрещает движение и информирует о предстоящем включении зеленого сигнала.

П. 6.13. При запрещающем сигнале светофора (кроме реверсивного) или регулировщика водители должны остановиться перед стоп-линией (знаком 6.16), а при ее отсутствии:

на перекрестке - перед пересекаемой проезжей частью (с учетом пункта 13.7 Правил), не создавая помех пешеходам;

перед железнодорожным переездом - в соответствии с пунктом 15.4 Правил;

в других местах - перед светофором или регулировщиком, не создавая помех транспортным средствам и пешеходам, движение которых разрешено.

П.6.14. Водителям, которые при включении желтого сигнала или поднятии регулировщиком руки вверх не могут остановиться, не прибегая к экстренному торможению в местах, определяемых пунктом 6.13 Правил, разрешается дальнейшее движение. Пешеходы, которые при подаче сигнала находились на проезжей части, должны освободить ее, а если это невозможно - остановиться на линии, разделяющей транспортные потоки противоположных направлений.

П.10.1. Водитель должен вести транспортное средство со скоростью, не превышающей установленного ограничения, учитывая при этом интенсивность движения, особенности и состояние транспортного средства и груза, дорожные и метеорологические условия, в частности видимость в направлении движения. Скорость должна обеспечивать водителю возможность постоянного контроля за движением транспортного средства для выполнения требований Правил. При возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства.

П.13.7. Водитель, въехавший на перекресток при разрешающем сигнале светофора, должен выехать в намеченном направлении независимо от сигналов светофора на выходе с перекрестка. Однако, если на перекрестке перед светофорами, расположенными на пути следования водителя, имеются стоп-линии (знаки 6.16), водитель обязан руководствоваться сигналами каждого светофора.

Вопрос № 1,2,3,4.

Исследовав схему происшествия от 12 мая 2012г. (дело №33-2910/2012 том 1, стр.59), сведения о работе светофорного объекта на перекрестке улиц А.Барбюса - пл. Вокзальная - Ак. Королева на дату происшествия (дело №33-2910/2012 том 1, стр.153-158) и видеозапись зафиксированная камерами видеонаблюдения на месте происшествия четко видно, что светофорный объект на перекрестке улиц Ак. Королева - Победа в сторону ул. Яблочкова переключился на желтый сигнал в сочетании с красным сигналом в 11:46:20 (стоп кадр № 1). Согласно представленным сведениям о режиме светофорного объекта в момент рассматриваемого происшествия «ГОССМЭП» МВД России, желтый сигнал работает 3с, и светофорный объект переключился на разрешающий зеленый сигнал в 11:46:23, что соответствует видеозаписи (стоп кадр № 2). Включение разрешающего зеленого сигнала на данном светофорном объекте соответствует фазе № 3 (дело № том 1, стр.156). Начало движения автомобиля «ToyotaCaldina» г/н со стороны ул. Яблочкова от первого светофорного объекта с путепровода в прямом направлении до пересечения улиц пл. Вокзальная - ул. Ак. Королева соответствует фазе № 4. Согласно режима светофорных объектов 4 фаза включается после 3 фазы через 6с. Работы зеленого сигнала и 3с. Работы желтого сигнала, что в сумме составляет 9с. В связи с чем движение на 4 фазе разрешается в 11:46:32.

Пятая фаза режима светофорных объектов на перекрестке улиц А.Барбюса - пл. Вокзальная - Ак. Королева включается после 4 фазы, согласно сведениям о работе светофорных объектов через 6с. Работы зеленого сигнала и 3с. Желтого сигнала, в сумме составляет 9с., что соответствует времени 11:46:41.

Согласно проведенного исследования, эксперт приходит к выводу, что в рассматриваемой дорожной ситуации с учетом материалов имеющихся в деле № в двух томах, относящихся к объекту исследования, выезд на пересечение проезжих частей автомобилей «NissanSunny», г/н и «ToyotaCaldina» г/н и их столкновение произошли в момент смены сигналов светофорных объектов. Для водителя автомобиля «NissanSunny» произошла смена с зеленого на желтый, а для водителя автомобиля «ToyotaCaldina» с красного на желтый. В связи с чем действия водителя автомобиля «ToyotaCaldina» не соответствовали требованиям п.6.2. ПДД РФ (желтый сигнал запрещает движение, кроме случаев, предусмотренных пунктом 6.14 Правил, и предупреждает о предстоящей смене сигналов; Сочетание красного и желтого сигналов запрещает движение и информирует о предстоящем включении зеленого сигнала.) и п.6.13. ПДД РФ (При запрещающем сигнале светофора (кроме реверсивного) или регулировщика водители должны остановиться перед стоп-линией (знаком 6.16), а при ее отсутствии: на перекрестке - перед пересекаемой проезжей частью (с учетом пункта 13.7 Правил), не создавая помех пешеходам.).

Произведем расчет технической возможности остановки автомобиля «NissanSunny» не прибегая к экстренному торможению до светофорного объекта.

Найдем положение автомобиля «NissanSunny» в момент начала включения мигающего зеленого сигнала светофорного объекта () до светофорного объекта при движении со скорости 60÷50÷40 км/ч.

Согласно, информации о работе светофорного объекта, зеленый сигнал светофора мигает 3с до включения желтого сигнала.



где: - время работы зеленого мигающего сигнала светофора - 3с;

 - скорость автомобиля «Nissan Sunny» - км/ч;

L1 - расстояние от места столкновения до светофорного объекта под цифрой 3;

L2 - расстояние от места столкновения до светофорного объекта под цифрой 4;

Произведем расчет остановочного пути автомобиля «NissanSunny» при рабочем торможении со скорости 60÷50÷40 км/ч.



Где Va - скорость автомобиля «NissanSunny» - км/ч;

t1 - время реакции водителя автомобиля «NissanSunny», равное 0.6 с.;

t2 - время срабатывания тормозного привода автомобиля «NissanSunny»», равное 0.1с.;

t3 - время нарастания замедления автомобиля «NissanSunny», равное 0.35с.

J-замедление автомобиля «NissanSunny» при рабочем торможении, равное 3,4 м/с2.

#### Таблица 1 - данные по технической возможности водителя «NissanSunny» произвести остановку не прибегая к экстренному торможению.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Va |  |  |  | Результат |
| 60 км/ч | 41,4 м | 43,2 м | 55 м | ˃ |
| 50 км/ч | 33 м | 34,9 м | 40 м | ˃ |
| 40 км/ч | 24,7 м | 26,5 м | 28 м | ˃ |

Полученные результаты показывают, что в момент мигания зеленого сигнала светофора водитель автомобиля «NissanSunny» не имел техническую возможность остановиться до светофорного объекта, не прибегая к экстренному торможению.

Находим удаление автомобиля «NissanSunny» от места столкновения в момент выезда автомобиля «ToyotaCaldina» за светофорный объект:

Sа = 

где:  - скорость автомобиля «Nissan Sunny» 60÷50÷40 км/ч;

 - скорость автомобиля «ToyotaCaldina» согласно места происшествия, составляет 20 км/ч;

 - расстояние преодоленное автомобилем «ToyotaCaldina» от пересечения светофорного объекта до места столкновения 3 и 4, составляет 4,7÷6,2м. соответственно;

Расчет остановочного пути автомобиля «NissanSunny» при экстренном торможении.



где; Va - скорость автомобиля «NissanSunny» 60÷50÷40 км/ч; t1 - время реакции водителя автомобиля «NissanSunny», равное 0.6 с.;

t2 - время срабатывания тормозного привода автомобиля «NissanSunny» равное 0.1с.;

t3 - время нарастания замедления автомобиля «NissanSunny», равное 0.35с.

J-замедление автомобиля «NissanSunny» при экстренном торможении, равное 6,8 м/с2.

Таблица 2 - данные по технической возможности водителя «NissanSunny» предотвратить столкновение.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Va |  |  |  | Результат |
| 60 км/ч | 14,1 м | 19 м | 35 м | ˃ |
| 50 км/ч | 12 м | 15,5 м | 26 м | ˃ |
| 40 км/ч | 9,4 м | 12,4 м | 19 м | ˃ |

Полученные результаты показывают, что в момент возникновения опасности водитель автомобиля «NissanSunny» не имел техническую возможность предотвратить дорожно-транспортное происшествие.

Исходя из проведенного исследования действия водителя автомобиля «ToyotaCaldina» в данной дорожной ситуации не соответствуют требованиям п.п. 6.2. и 6.13. ПДД РФ (п.6.2. - Желтый сигнал запрещает движение, кроме случаев, предусмотренных пунктом 6.14 Правил, и предупреждает о предстоящей смене сигналов.п.6.13. - При запрещающем сигнале светофора (кроме реверсивного) или регулировщика водители должны остановиться перед стоп-линией (знаком 6.16), а при ее отсутствии: на перекрестке - перед пересекаемой проезжей частью (с учетом пункта 13.7 Правил), не создавая помех пешеходам). В данной дорожной ситуации в действиях водителя автомобиля «NissanSunny» несоответствие требованиям ПДД РФ эксперт не усматривает.

Несоответствияп.п. 6.2. и 6.13. ПДД РФ со стороны водителя автомобиля «ToyotaCaldina», находятся в причинной связи с произошедшим дорожно-транспортным происшествием. При своевременном выполнении требований п.п. 6.2.и 6.13. ПДД РФ со стороны водителя автомобиля «ToyotaCaldina», столкновение возможно было избежать.

3.6 Выводы

1. В рассматриваемой дорожной ситуации выезд на пересечение проезжих частей автомобилей «NissanSunny», г/н и «ToyotaCaldina» г/н и их столкновение произошли в момент смены сигналов светофорных объектов. Для водителя автомобиля «NissanSunny» произошла смена с зеленого на желтый, а для водителя автомобиля «ToyotaCaldina» с красного на желтый.

. В момент возникновения опасности водитель автомобиля «NissanSunny» не имел техническую возможность предотвратить дорожно-транспортное происшествие. При своевременном выполнении требований п.п. 6.2.и 6.13. ПДД РФ со стороны водителя автомобиля «ToyotaCaldina», столкновение возможно было избежать.

. Действия водителя автомобиля «ToyotaCaldina» в данной дорожной ситуации не соответствуют требованиям п.п. 6.2. и 6.13. ПДД РФ (п.6.2. - Желтый сигнал запрещает движение, кроме случаев, предусмотренных пунктом 6.14 Правил, и предупреждает о предстоящей смене сигналов.п.6.13. - При запрещающем сигнале светофора (кроме реверсивного) или регулировщика водители должны остановиться перед стоп-линией (знаком 6.16), а при ее отсутствии: на перекрестке - перед пересекаемой проезжей частью (с учетом пункта 13.7 Правил), не создавая помех пешеходам).

. Несоответствияп.п. 6.2. и 6.13. ПДД РФ со стороны водителя автомобиля «ToyotaCaldina», находятся в причинной связи с произошедшим дорожно-транспортным происшествием.

. В данной дорожной ситуации водитель Т.В.В. должна была действовать в соответствии с требованиями п.п. 6.2., 6.13., 10.1. и 13.8. ПДД РФ, а водитель Б.Р.С. должна была действовать в соответствии с требованиями п.п. 6.2., 6.13., 6.14., 10.1. и 13.7. ПДД РФ.

Эксперт \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Д.Н.Шишков

Генеральный директор

ООО КФ «Гранд-эксперт» \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ ХХХХХХХХХ

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В аттестационной работе были рассмотрены правовые основы, определения и понятия, используемые при проведении судебной автотехнической экспертизы. Проведено изучение материалов гражданского дела №, по иску Т.В.В. к Б.В.С., о взыскании суммы причиненного ущерба.

Согласно данных, полученных в результате исследования материалов гражданского дела №33-2910/2012, анализа административного материала и материалов относящихся к объекту исследования было произведено исследование обстоятельств дорожно-транспортного происшествия и установлено у кого из водителей имеется несоответствие требованиям ПДД РФ с технической точки зрения.

В результате произведенного исследования согласно поставленных вопросов перед экспертом были произведены расчеты и сделаны выводы которые были использованы судом как одно из доказательств для вынесения решения.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1 Федеральный закон №73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» от 31 мая 2001 года.

2 Постановление Правительства Российской Федерации от 24 мая 2010г. № 361 г. Москва «Об утверждении правил установления размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств».

3 Кисуленко Б.В. «Краткий автомобильный справочник» том 3. Легковые автомобили. М. НПСТ «Трансконсалтинг» 2004.

4 Корухов Ю.Г. «Транспортно-трасологическая экспертиза по делам о дорожно-транспортных происшествиях (диагностические исследования).Часть I, II.- М. «Библиотека эксперта». 2006 г.

5 Жариков Е.У., Шкураков Л.В. «Определение скоростей после соударения автомобилей и применение теории тонкостенных стержней к расчету их конструкций». ЮРТГУ, 2000.

6 В.Ф.Орлова. «Комментарий к законодательству о судебной экспертизе Уголовное, гражданское, арбитражное судопроизводство. - М. «Норма». 2004.

Корухов Ю.Г. «Комментарий к Федеральному закону «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации».- М. «Проспект». 2002.

«Расследование дорожно-транспортных происшествий», М.,1983 г. (Р.Байэтт, Р.Уотте).

Иларионов В.А. «Судебная автотехническая экспертиза». Часть II, ВНИИСЭ, 1980 г.

«Судебная транспортно - трасологическая экспертиза», М., 1971 г.

«Транспортно - трасологическая экспертиза по делам о дорожно-транспортных происшествиях». (Выпуск 2). ВНИИСЭ. М., 1988 г.

«Транспортно-трасологическая экспертиза по делам о дорожно-транспортных происшествиях», Часть I, II. - Москва, 2006г.

Суворов Ю.Б., Чава И.И. «Судебная дорожно-транспортная экспертиза». - Москва 2007г.

Действующие Правила дорожного движения РФ.

15 В.А.Пучкин «Основы экспертного анализа дорожно-транспортных происшествий» Ростов-на-Дону 2010г.

|  |
| --- |
| [Вернуться в библиотеку по экономике и праву: учебники, дипломы, диссертации](http://учебники.информ2000.рф/index.shtml)  [Рерайт текстов и уникализация 90 %](http://учебники.информ2000.рф/rerait-diplom.shtml)  [Написание по заказу контрольных, дипломов, диссертаций. . .](http://учебники.информ2000.рф/napisat-diplom.shtml) |