

Вопрос №3: Каковы обстоятельства дорожно-транспортного происшествия, в результате которого было повреждено ТС Hyundai Solaris регистрационный знак А313ВА77, каковы причины возникновения повреждений на нём 01.09.2024г?

Установление обстоятельств и причин образования повреждений транспортного средства основывается на: сопоставлении повреждений транспортного средства потерпевшего с повреждениями транспортных средств иных участников дорожно-транспортного происшествия; сопоставлении повреждений транспортного средства потерпевшего с иными объектами (при их наличии), с которыми оно контактировало после взаимодействия с транспортным средством страхователя в дорожно-транспортном происшествии; анализе сведений, зафиксированных в документах о дорожно-транспортном происшествии, извещении о страховом случае, протоколах, объяснениях участников дорожно-транспортного происшествия и так далее, их сравнении с повреждениями, зафиксированными при осмотре транспортного средства.

Проверка взаимосвязанности повреждений на транспортном средстве потерпевшего и на транспортном средстве виновника проводится с использованием методов транспортной трасологии, основывающейся на анализе характера деформаций и направления действий сил, вызвавших повреждения частей, узлов, агрегатов и деталей транспортного средства, а также следов, имеющихся на транспортном средстве, проезжей части и объектах (предметах), с которыми транспортное средство взаимодействовало при дорожно-транспортном происшествии.

В случае невозможности натурного сопоставления строится графическая модель столкновения транспортных средств с использованием данных о транспортных средствах и их повреждениях из документов о дорожно-транспортном происшествии, имеющихся фотографий или чертежей транспортных средств либо их аналогов, в том числе с применением компьютерных графических программ.

Для ответа на поставленный перед экспертом-техником вопрос о причинах возникновения повреждений на транспортном средстве потерпевшего методами транспортной трасологии необходимо решить две простые и одну сложную диагностические задачи:

- **первая простая диагностическая задача** заключается в установлении механизма ДТП (*Механизм дорожно-транспортного происшествия - «взаимосвязь причин, условий возникновения дорожно-транспортного происшествия и факторов, определяющих их появление».* Словарь основных терминов судебной автотехнической экспертизы), согласно представленным объяснениям и схеме места ДТП;

- **вторая простая диагностическая задача** заключается в установлении механизма образования следов повреждений (*Механизм следообразования - «результат воздействия одного объекта (следообразующего) на другой (следовоспринимающий). При этом взаимодействие этих двух объектов зависит от особенностей их внешнего и внутреннего строения, способа и интенсивности контактного воздействия».* Судебная трасология) на контактировавших согласно материалам административного дела частях ТС;

- при решении **сложной диагностической задачи** устанавливается наличие или отсутствие тождества между механизмом образования имеющихся на поврежденных частях ТС следов повреждений и механизмом заявленного происшествия.

Для установления механизма исследуемого ДТП и установления типичного для него характера следообразования использовались следующие исходные данные и документы:

Извещение о ДТП.

Согласно предоставленным исходным данным, исследуемое ДТП произошло 01.09.2024 в 13:17 местного времени по адресу: г. Санкт-Петербург, ул. Казанская, д.6, при следующих обстоятельствах.

Водитель Коновалов М.В., управляя легковым автомобилем Hyundai Solaris регистрационный знак А313ВА77 (далее ТС 1) двигался по проезжей части в районе д.6 по ул. Казанская. Водитель Чатоян Т.М., управляя легковым автомобилем ВАЗ 217230 регистрационный знак С351ОМ178 (далее ТС 2) поворачивал налево из переулка.

Водитель Чатоян Т.М. не обеспечил безопасность движения при выполнении маневра. Водитель Коновалов М.В. применил торможение для предотвращения столкновения, но столкновения избежать не удалось.

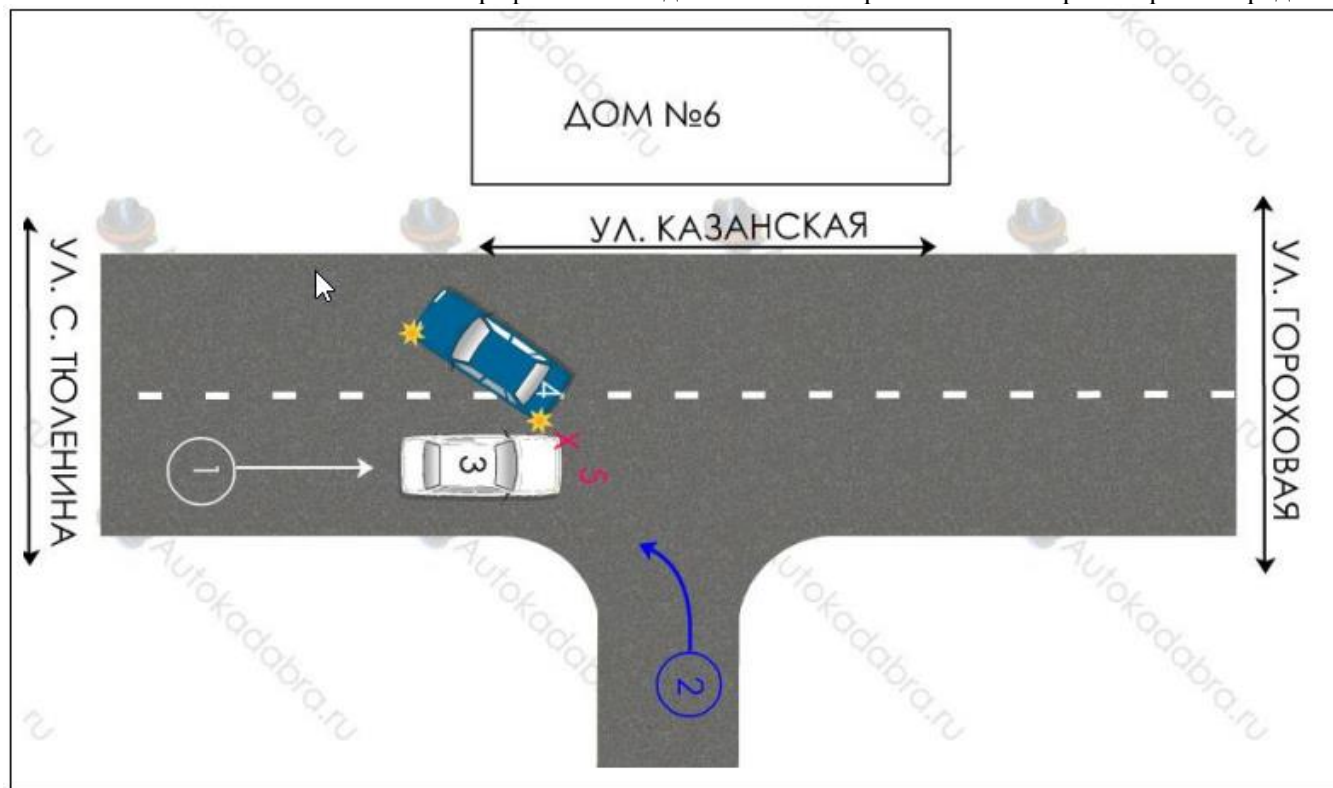
В результате взаимодействия повреждено:

- ТС 1: бампер передний, крыло переднее левое, противотуманная фара левая, фара левая;
- ТС 2: бампер задний, крыло заднее левое, фонарь задний левый.

Указанные обстоятельства ДТП определяют направление и взаимное расположение объектов исследования на стадии взаимного сближения транспортных средств и непосредственно перед началом

взаимодействия. С учетом исследованных обстоятельств экспертом-техником составлена графическая модель взаимного расположения транспортных средств непосредственно перед стадией взаимного внедрения их частей.

Графическая модель взаимного расположения транспортных средств.



Исходя из правил классификации, принятых в автотехнической экспертизе, исследуемое взаимодействие между объектами: ТС 1, ТС 2, классифицируется по следующим признакам:

1. По месту нанесения удара: перекрестное - столкновение при движении ТС непараллельными курсами, т.е. когда одно из них смещалось в поперечном направлении в сторону полосы движения другого;
2. По характеру взаимного сближения: встречное - столкновение, при котором проекция вектора скорости одного ТС на направление скорости другого противоположна этому направлению; ТС сближались с отклонением навстречу друг другу (угол между продольными осями > 90 и < 270 градусов);
3. По относительному расположению продольных осей: косое - столкновение, при котором продольные оси ТС располагались по отношению друг к другу под острым углом (угол между продольными осями не равен 0 или 90 градусов);
4. По характеру взаимодействия при ударе: скользящее - столкновение, при котором в процессе контактирования происходит проскальзывание между контактирующими участками вследствие того, что до момента выхода ТС из контакта друг с другом скорости движения их не уравниваются. При этом на контактировавших участках остаются лишь динамические следы;
5. По направлению удара относительно центра тяжести для каждого объекта:
 - ТС 1: эксцентричное;
 - ТС 2: центральное;
6. По месту нанесения удара для каждого объекта (с учетом ориентации относительно водителя расположенного на рабочем месте):
 - ТС 1: переднее угловое левое;
 - ТС 2: переднее.

С учетом установленного механизма столкновения, устанавливается характерный для него механизм следообразования. На деталях участвовавших в контактном взаимодействии ТС должны были образоваться следы, обладающие следующими признаками.

- ТС 1: динамические следы в виде царапин, задигов, притёртостей, направленных спереди назад в передней угловой левой части;

- ТС 2: динамические следы в виде царапин, задигов, притёртостей, направленных спереди назад в передней части.

По результатам первичного осмотра транспортного средства потерпевшего, установлено наличие и характер следующих повреждений:

№ п. п.	Наименование частей, узлов, агрегатов и деталей ТС	Характер (вид, расположение) повреждений
1	Бампер передний	деформация в виде вмятины с ДРЖ, НЛКП менее 30.00 % в левой части
2	Крыло переднее левое	деформация в виде изломов металла с ДРЖ, НЛКП более 30.00 % в передней средней части
3	Арка задняя правая с усилителем	вмятины с ДРЖ, НЛКП не менее 10.00 шт. в правой части
4	Блок-фара левая	притертость и царапины 2.00 кв. дм в левой части
5	Дверь передняя правая	
6	Бампер передний верхняя часть	притертость более 25.00 % в правой части
7	Крыло переднее правое	деформация, заломы

Анализ относимости выявленных следов повреждений к заявленному ДТП приведён в следующей таблице.

№ п. п.	Наименование частей, узлов, агрегатов и деталей ТС	Характер (вид, расположение) повреждений	Документ о ДТП (да/нет)	Соответствие повреждения механизму слеодообразования (да/нет)	Примечание
1	Бампер передний	деформация в виде вмятины с ДРЖ, НЛКП менее 30.00 % в левой части	да	да	поверхность имеет следы воздействия инородного объекта, следы находятся в основной зоне удара
2	Крыло переднее левое	деформация в виде изломов металла с ДРЖ, НЛКП более 30.00 % в передней средней части	да	да	поверхность имеет следы воздействия инородного объекта, следы находятся в основной зоне удара
3	Арка задняя правая с усилителем	вмятины с ДРЖ, НЛКП не менее 10.00 шт. в правой части	нет	нет	поверхность не имеет следов воздействия инородного объекта, следы удалены от основной зоны удара
4	Блок-фара левая	притертость и царапины 2.00 кв. дм в левой части	да	да	поверхность имеет следы воздействия инородного объекта, следы находятся в основной зоне удара
5	Дверь передняя правая		да	да	поверхность не имеет следов воздействия инородного объекта, следы находятся в основной зоне удара
6	Бампер передний верхняя часть	притертость более 25.00 % в правой части	нет	нет	поверхность не имеет следов воздействия инородного объекта, следы удалены от основной зоны удара, локализация следов, образовавшихся в результате воздействия инородного слеодообразующего объекта не соответствует локализации основных повреждений ТС
7	Крыло переднее правое	деформация, заломы	нет	нет	поверхность не имеет следов воздействия инородного объекта, следы удалены от основной зоны удара, следы образованы в направлении сзади-вперёд, что противоречит возможному направлению воздействия при исследованном механизме ДТП

По результатам исследования следов и механизма слеодообразования устанавливается комплекс повреждений, образующий характерную зону, внутри которой следы формируются между собой в группу.

Группа повреждений №1.

Повреждения относящиеся к группе №1 представляют собой динамические, поверхностные и объёмные, локальные следы, а именно: царапины, притёртости, вмятины, изломы, наслоения, образованные в результате воздействия слеодообразующего объекта в направлении спереди назад.

К группе №1 относятся следующие повреждения:

- Бампер передний - деформация в виде вмятины с ДРЖ, НЛКП;
- Крыло переднее левое - деформация в виде изломов металла с ДРЖ, НЛКП;
- Блок-фара левая - притертость и царапины;
- Бампер передний верхняя часть - притертость.

Механизм образования следов повреждений, относящихся к группе №1, соответствует механизму следообразования, характерному для заявленного ДТП. Повреждения группы №1 являются следствием заявленного ДТП.

Группа повреждений №2.

Повреждения относящиеся к группе №2 представляют собой динамические, поверхностные, локальные следы, а именно: притёртости, образованные в результате воздействия следообразующего объекта в направлении спереди назад.

К группе №2 относятся следующие повреждения:

- Бампер передний верхняя часть - притертость;
- Крыло переднее правое - деформация, заломы.

Механизм образования следов повреждений, относящихся к группе №2, не соответствует механизму следообразования, характерному для заявленного ДТП. С учетом указанных несоответствий, повреждения группы №2 не являются следствием заявленного ДТП.