



В.Г. Григорян
з. ведущий ЛСАТЭ ФБУ
РФЦСЭ при Минюсте
России, к.т.н.



В.В. М л х
ведущий эксперт ЛСАТЭ
ФБУ РФЦСЭ при Минюсте
России



С.И. Р ев
ст рший эксперт ЛСАТЭ
ФБУ РФЦСЭ при Минюсте
России

ОЦЕНКА ДЕЙСТВИЙ ВОДИТЕЛЯ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ НАЕЗДА НА ПЕШЕХОДА

В статье рассматриваются методики исследования дорожно-транспортных происшествий, связанных с наездом на пешехода.

Ключевые слова : дорожно-транспортное происшествие (ДТП), механизм ДТП, наезд на пешехода, реконструкция, оптимальный путь, компетенция эксперта-вотехника.

V. Grigoryan, V. Malakha, S. Raev

EVALUATING THE DRIVER'S ACTIONS TO PREVENT A PEDESTRIAN ACCIDENT

The paper looks at the methods of investigating traffic accidents involving vehicle/pedestrian collision

Keywords: traffic accident, accident pattern, reconstruction, stopping distance, competence of the vehicle technical expert.

Экспертная оценка действий водителя во всех случаях осуществляется с выбором методики решения вопроса о технической возможности у водителя транспортного средства (автомобиля) предотвратить наезд на пешехода. Данные методики разработаны с учетом требований Правил дорожного движения, обязывающих водителя в случае возникновения опасности для движения, создаваемой пешеходом, прини-

мать меры к предотвращению дорожного происшествия.

В настоящее время Правила дорожного движения требуют от водителя принятия мер к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства (ТС) с момента возникновения опасности для движения (п. 10.1 ч. 2 – при возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен при-

нять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства).

Таким образом, в соответствии с действующими в настоящее время требованиями Правил дорожного движения (п. 10.1 ч. 2) обязательным и основным способом у водителя по предотвращению наезда на пешехода является торможение ТС. Обязывая водителя во всех случаях применять торможение, в то же время Правила дорожного движения не запрещают применять и другие способы предотвращения наезда на пешехода, например, маневр, но при условии, что его применение позволит избежать наезда на пешехода без причинения вреда другим лицам (см. требования п. 8.1 Правил дорожного движения).

Следует отметить, что методики исследования по данному вопросу ограничены рамками предмета в технической экспертизы, который в свою очередь ограничен пределом объективной стороны состава преступления ст. 264 УК РФ и 12.24 КоАП РФ, признаки которой анализирует эксперт при проведении технической экспертизы. Понимание экспертом-вотехником пределов применения своих специальных познаний позволяет четко представлять пределы своей компетенции.

Поскольку объективная сторона состава ст. 264 УК РФ и ст. 12.24 КоАП РФ обусловлена конкретными основными признаками (деяние в форме действия или бездействия; причинная связь и последствия), так и дополнительными признаками (время, дорога, автомобиль, погодные и атмосферные условия, следы обстановки), объекты специального исследования эксперт-вотехник могут быть связаны только с этими признаками. Поэтому в компетенцию эксперта-вотехника входят вопросы оценки действий водителя, так же причинной связи этих действий с происшествием, вопросы технической возможности предотвращения происшествия, параметров движения ТС, в том числе скорости его движения и т.п.

С другой стороны, это четко ограничивает пределы компетенции эксперта-вотехника. Так, эксперт не может решать вопросы, связанные с объективными элементами состава: с объектом, с субъективной стороной и субъектом. Поэтому выходит за пределы компетенции эксперта, например, такой вопрос, является ли дорожным происшествием падение /м с домкрат при

его ремонте и причинение водителю телесных повреждений (вопрос связан с объектом преступления).

Не входят в компетенцию вопросы, связанные с субъективной стороной, например, вопросы о вине водителя, или связанные с субъектом, например, как могло повлиять алкогольное опьянение водителя на наступление ДТП.

В практике государственных экспертных учреждений разработаны и применяются ряд методик решения вопроса о технической возможности предотвращения наезда на пешехода. При этом в каждом конкретном случае экспертные методики выбираются в зависимости от обстоятельств происшествия и исходных данных, представленных эксперту.

Согласно одной из первых разработок по втотехнической экспертизе, выпущенной в 1967 году Бексовым В.А. и соавторами, решение вопроса о технической возможности предотвращения наезда должно основываться только на установленном в процессе исследования механизме дорожно-транспортного происшествия, что является реконструкцией механизма происшествия.

При этом виде дорожного происшествия, как наезда на пешехода, реконструкция сводится к расчетному анализу сближения во времени и пространстве двух объектов: автомобиля и пешехода. Поэтому выбор методики расчета зависит от вида дорожно-транспортной ситуации (ДТС), именно:

- пешеход пересекет полосу движения транспортного средства;
- пешеход движется в попутном или встречном направлении;
- наезд произошел на неподвижного пешехода, например, лежащего на дороге.

Кроме этого, выбор методики зависит от параметров, характеризующих движение автомобиля и пешехода, например, времени движения пешехода, характер его перемещения, режим перемещения автомобиля и т.д.

Таким образом, реконструкция механизма происшествия заключается в обязательном установлении расчетным путем взаимного расположения автомобиля и пешехода в различные заданные моменты времени. При расчете может определяться удаление автомобиля от места наезда в заданный момент времени, т.е. при определенном расположении пешехода, или может определяться удаление пешехода от

мест n езд в з д нный момент времени, n пример, в момент p сположения втомобиля от мест n езд н р сстоянии ост новочного пути.

В связи с этим исследов ние технической возможности предотвр щения н езд н пешеход у водителя может проводиться несколькими способ ми:

1) путем сопост вления р счетного уд ления втомобиля от мест n езд в момент н ч л движения пешеход н з д ном пути с ост новочным путем втомобиля;

2) путем уст новления положения пешеход вне оп сной зоны от мест n езд в момент н хождения втомобиля от мест n езд н р сстоянии ост новочного пути;

3) путем уст новления возможности выход пешеход з пределы полосы движения втомобиля при своевременном приении водителем мер к торможению.

В экспертной пр ктике н иболее ч - сто применяется первый способ р счетов. Второй способ, к к пр вило, применяется в том случ е, когд пешеход появляется в поле зрения водителя из-з движущегося или неподвижного объект , н пример, попутного или встречного втомобиля. Третий способ необходим для случ ев, когд водитель не применял торможения перед н ездом н пешеход .

Определение технической возможности у водителя по первому способу

В д нном случ е реконструкция мех - низм н чин ется с определения р счетного действительного уд ления втомобиля от мест n езд в момент н ч л движения пешеход н з д ном пути (н пример, по проезжей ч сти).

Поскольку в тех случ ях, когд перед н ездом водитель применяет торможение, втомобиль двиг ется р внопеременно и пешеход р вномерно, то исходной формулой, пригодной для всех случ ев р счетов, является следующ я:

$$S_a = (t_n - t'_T) \frac{V_a}{3,6} + S'_T;$$

где: t_n – время движения пешеход с момент возникновения оп сности для движения у водителя, сек, которое может быть з д но или определяется по следующей формуле:

$$t_n = \frac{S_n}{V_n} \cdot 3,6;$$

где: S_n – путь пешеход с момент возникновения оп сности до момент н езд , м;

V_n – скорость пешеход , з д в ем я эксперту, км/ч (может быть уст новлен эксперимент льно, либо з д н по р зр - бот нным т блиц м скоростей пешеходов);

t'_T – время движения втомобиля в з торможенном состоянии до н езд , сек, определяемое по формуле:

$$t'_T = t_T - t''_T = \frac{V_a}{3,6 \cdot j} - \sqrt{\frac{2S''_T}{j}};$$

где: t_T – полное непосредственное время торможения, сек, определяемое по формуле:

$$t_T = \frac{V_a}{3,6 \cdot j};$$

где: V_a – скорость движения втомобиля, км/ч, котор я з д ется эксперту или, при н личии след торможения, р ссчитыв ется экспертом по формуле:

$$V_a = 1,8 \cdot j \cdot t_3 + \sqrt{26 \cdot j \cdot S_{ю}};$$

где: j – з медление при торможении, м/сек² (выбир ется экспертом по т блиц м или з д ется);

t_3 – время н р ст ния з медления, сек (выбир ется экспертом по т блиц м);

где: S''_T – путь торможения втомобиля после н езд до ост новки, м;

S'_T – путь втомобиля в з торможенном состоянии до н езд , в м, который определяется экспертом по следующей формуле:

$$S'_T = \frac{V_a^2}{26 \cdot j} - S''_T$$

Следует отметить, что д нн я формул применим для случ ев, когд водитель втомобиля перед н ездом применял торможение и н езд был совершен передней ч стью з торможеного втомобиля.

В то же время ук з нн я формул может быть предст влен в следующем виде, упрощ ющем р счеты:

$$S_a = \frac{S_n \cdot V_a}{V_n} - \left[\sqrt{\frac{V_a^2}{26 \cdot j}} - \sqrt{S''_T} \right]^2, \text{ м.}$$

В том случ е, если перед н ездом н пешеход водитель не применял торможе-

ния, формул приобретает следующий вид:

$$S_a = \frac{S_n \cdot V_a}{V_n} \text{ или } S_a = t_n \cdot \frac{V_a}{3,6}, \text{ м.}$$

В случае неезда в конце торможения автомобиля формулы удлинения от места неезда выглядят следующим образом:

$$S_a = \frac{S_n \cdot V_a}{V_n} - \frac{V_a^2}{26 \cdot j}, \text{ м.}$$

В случаях, когда в момент начала движения пешеход находится на пути автомобиля уже движущаяся в замедленном состоянии, формулы приобретают следующий вид:

$$S_a = \frac{j}{2} \left[3,6 \cdot \frac{S_n}{V_n} + \sqrt{\frac{2 \cdot S_T''}{j}} \right]^2 - S_T''.$$

При этом следует иметь в виду, что если неезд произошел боковой частью автомобиля, расположенной от передней части на некотором расстоянии (А), то из полученных результатов расчетов удлинений (S_a) автомобиля по этим формулам необходимо величину «А» вычитать.

После получения данных по приведенным формулам исследование механизма происшествия можно считать окончательным. После этого эксперт переходит к решению вопроса о технической возможности предотвратить неезд.

Для этого определяется оставший путь автомобиля по следующей формуле:

$$S_o = (t_1 + t_2 + 0,5 \cdot t_3) \frac{V_a}{3,6} + \frac{V_a^2}{26 \cdot j}, \text{ м,}$$

или при наличии следов торможения (юз) по формуле:

$$S_o = (t_1 + t_2 + t_3) \frac{V_a}{3,6} + S_{ю}, \text{ м,}$$

где: t₁ – время реакции водителя, выбираемое, как правило, экспертом, с учетом дорожно-транспортной ситуации по приблизительным таблицам, сек (может колебаться в пределах от 0,3 до 1,4 сек и выше);

t₂ – время задерживания действия тормозного привода, сек (выбирается экспертом по табличным данным в зависимости от типа транспортного средства);

t₃ – время нарастания замедления при торможении, сек (выбирается экспертом по табличным данным с учетом типа транспортного средства, его года выпуска, загрузки, состояния дорожного покрытия);

V_a – скорость движения автомобиля, км/ч, которая задается эксперту или при наличии следов торможения (или данных пути и времени) определяется экспертом по формуле:

$$V_a = 1,8 \cdot j \cdot t_3 + \sqrt{26 \cdot j \cdot S_{ю}}, \text{ км/ч;}$$

j – замедление автомобиля при торможении, м/сек².

После этих расчетов эксперт проводит сравнение полученных значений S_a и S_o.

Если S_a – удлинение автомобиля от места неезда, составляет более S_o – оставшего пути автомобиля, то эксперт может сделать вывод о том, что водитель имел техническую возможность предотвратить неезд пешехода путем торможения вплоть до остановки до места неезда. Если S_a – удлинение автомобиля от места неезда, составляет менее S_o – оставшего пути автомобиля, то эксперт может сделать вывод о том, что водитель не имел технической возможности предотвратить неезд пешехода путем торможения вплоть до остановки до места неезда.

Пример. Водитель /м ВАЗ совершил неезд пешехода, который перебежал проезжую часть вне пешеходного перехода, от правого тротуара до места неезда преодолел 5 м со скоростью 10 км/ч, /м после неезда до остановки в замедленном состоянии преодолел 2 м, скорость /м – 60 км/ч, проезжая часть сухая, сфальшивая, горизонтальная, /м технически исправная, без грузов и пассажиров, неезд совершил передней частью.

Решение. При проведении реконструкции механизма происшествия определим удлинение /м ВАЗ от места неезда в момент начала движения пешехода по проезжей части по формуле:

$$S_a = \frac{S_n \cdot V_a}{V_n} - \left[\sqrt{\frac{V_a^2}{26 \cdot j}} - \sqrt{S_T''} \right]^2;$$

где: S_n – путь пешехода = 5 м;
V_n – скорость пешехода = 10 км/ч;
V – скорость автомобиля = 60 км/ч;
j – замедление при торможении = 6,8 м/сек²;
S_T'' – путь торможения после неезда = 2 м.

$$S_a = \frac{5 \cdot 60}{10} - \left[\sqrt{\frac{60^2}{26 \cdot 6,8}} - \sqrt{2} \right]^2 \approx 28 \text{ м.}$$

После этого определим остновочный путь S_o /м ВАЗ по формуле:

$$S_o = (t_1 + t_2 + 0,5 \cdot t_3) \frac{V_a}{3,6} + \frac{V_a^2}{26 \cdot j},$$

где: t_1 – время реакции водителя для данной ДТС = 1,2 сек;

t_2 – время нарастания замедления = 0,1 сек;

t_3 – время нарастания замедления = 0,35 сек.

$$S_o = (1,2 + 0,1 + 0,5 \cdot 0,35) \frac{60}{3,6} + \frac{60^2}{26 \cdot 6,8} \approx 45 \text{ м.}$$

Тогда обрзом, к которому зли расчеты = 28 м удление автомобиля от места н езд в момент н ч л движения пешеход по проезжей ч сти менее $S_o = 45$ м – остновочного пути автомобиля; н основнии этого эксперт может сделать вывод о том, что водитель автомобиля не имел технической возможности предотвратить н езд путем торможения.

Определение технической возможности по второму способу

Чще всего данный способ можно применять, когда пешеход перед происшествием появился в поле зрения водителя из-зкого-либо препятствия. Поскольку в этом случае реконструкция механизма происшествия включает в себя определение «невидимой» зоны для водителя, то исследование н чин ется с р сч ет остновочного пути автомобиля по формуле:

$$S_o = (t_1 + t_2 + 0,5 \cdot t_3) \frac{V_a}{3,6} + \frac{V_a^2}{26 \cdot j};$$

Удление пешеход от места н езд в момент н хождения автомобиля от места н езд н р сстоянии S_o – остновочного пути, которое определяется по формулам:

- для случая н езд автомобиля без торможения:

$$S'_n = \frac{S_o \cdot V_n}{V_a}, \text{ м,}$$

где: S_o – остновочный путь автомобиля, м;

V_a – скорость автомобиля, км/ч;

V_n – скорость пешехода, км/ч.

- для случая н езд автомобиля в з-торможенном состоянии:

$$S'_n = \left[T_\Sigma + \frac{V_a}{3,6 \cdot j} - \sqrt{\frac{2 \cdot S_T''}{j}} \right] \frac{V_n}{3,6}$$

- или может определяться по формуле:

$$S'_n = \left[T_\Sigma + \frac{V_a - V_n}{3,6 \cdot j} - \sqrt{\frac{2 \cdot S_T''}{3,6 \cdot j}} \right] \frac{V_n}{3,6},$$

где: T_Σ – суммарное время:

$$T_\Sigma = t_1 + t_2 + 0,5 \cdot t_3;$$

где: t_1 – время реакции водителя, сек;

t_2 – время запыдения действия тормозного привода, сек;

t_3 – время нарастания замедления, сек;

S_T'' – путь торможения после н езд, м;

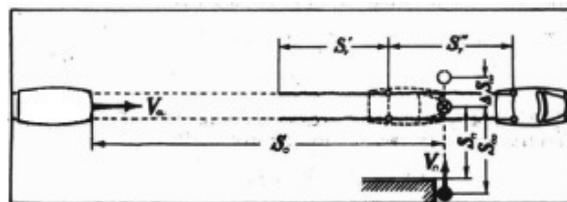
V_n – скорость автомобиля в момент н езд, км/ч.

$$V_n = \sqrt{\frac{2 \cdot S_T''}{3,6 \cdot j}}$$

- или может определяться по формуле:

$$S'_n = \frac{S_o + \left[\sqrt{\frac{V_a^2}{26 \cdot j}} - \sqrt{S_T''} \right]}{V_a} \cdot V_n$$

Н основнии полученных данных при д льнейшем исследовании механизма и большей н глядности следует построить схему видимости, н которой в м сшт бедть положение автомобиля н р сстоянии остновочного пути от места н езд (S_o) и положение пешехода от места н езд н р сстоянии; при этом все это соотносится с препятствием, из-з которого появился пешеход (см. схему ниже).



Если по построенной схеме окжется, что в момент н хождения автомобиля от места н езд н р сстоянии S_o препятствие ограничив ло водителю возможности видимости пешехода (пешеход был не виден с рбочего места водителя), то можно сделать вывод, что водитель не имел технической возможности предотвратить н езд путем торможения. Если же тков я возможность видеть пешехода имелась, то водитель имел техническую возможность предотвратить н езд.

Т кой способ исследов ния примен им и для случ я выход пешеход из-з передней ч сти попутного и встречного в-томобиля.

Определение технической возможности по третьему способу

Исследов ние по д нной методике следует проводить, когд водитель не применял торможения перед н ездом или применял его с большим опозд нием. В этом случ е исследуется возможность выход пешеход з пределы полосы движения в-томобиля при своевременном применении его водителем торможения.

Для этого эксперту необходимо р с-четом определить дополнительный путь пешеход ($\Delta S'_n$), который он мог бы преодолеть, если бы водитель н ч л примин ть меры к торможению в момент возникнове-ния оп сности для движения, по следующей формуле:

$$\Delta S'_n = \frac{V_n}{3,6} \left[T_o - \sqrt{\frac{2\Delta S_a}{j}} \right] - S_n,$$

где: T_o – ост новочное время в-томобиля:

$$T_o = t_1 + t_2 + 0,5 \cdot t_3 + \frac{V_a}{3,6 \cdot j};$$

ΔS_a – р зность ост новочного пути S_o и р сстояния S :

$$\Delta S_a = S_o - S_a = (T_o - t''_T - t_n) \frac{V_a}{3,6} + S''_T;$$

где: t''_T и S''_T – время и путь торможения в-томобиля после н езд .

В этом случ е т же можно использо-вать следующую формулу:

$$\Delta S'_n = \frac{V_n}{3,6} \left[T + t_T - t_n - \sqrt{t_T^2 - 2t_T(t_n - T) + (t'_T)^2} \right],$$

где: T – время, необходимое водителю для применения торможения:

$$T = t_1 + t_2 + 0,5 \cdot t_3;$$

t_T – время непосредственного тормо-жения:

$$t_T = \frac{V_a}{3,6 \cdot j};$$

t'_T – время торможения до н езд :

$$t'_T = \frac{V_a}{3,6 \cdot j} - \sqrt{\frac{2 \cdot S''_T}{j}}.$$

По результ т м р с-четов вывод об от-сутствии у водителя технической возмож-ности предотвр тить н езд можно сдел ть лишь в том случ е, если $\Delta S''_n$ будет недо-ст точно, чтобы пешеход вышел з пределы «оп сной зоны». В противном случ е вывод должен быть противоположным.

Следует отметить, что вопрос о техни-ческой возможности предотвр щения н езд в некоторых случ ях может быть решен без проведения реконструкции мех низм происшествия, исходя лишь из величины времени движения пешеход до мест н - езд .

В этих случ ях дост точно определить время движения пешеход по формуле:

$$t_n = \frac{S_n \cdot 3,6}{V_n},$$

где: S_n – путь пешеход от з д нного момент до момент н езд , м;

V_n – скорость пешеход .

Если ок жется, что время движения пешеход :

- менее времени ре кции водителя – t_1 ;

- или менее времени, необходимого н принятие мер к торможению:

$$T_\Sigma = t_1 + t_2 + 0,5 \cdot t_3,$$

то эксперт может, не продолж я р с-четы, сдел ть вывод о том, что водитель в-томобиля не имеет технической возмож-ности предотвр тить н езд н пешеход .

Вопрос о технической возмож-ности, исходя из времени пешеход , может быть решен еще в одном случ е. Это тогд , когд время движения пешеход ок -зывается больше времени, необходимого н ост новку в-томобиля путем торможе-ния.

В этом случ е, кроме определения времени движения пешеход по ук з нной выше формуле, определяется ост новочное время в-томобиля по формуле:

$$T_o = t_1 + t_2 + 0,5 \cdot t_3 + \frac{V_a}{3,6 \cdot j};$$

Если при этом ок жется, что время движения пешеход $t_{пеш}$ более времени, необходимого н ост новку в-томобиля, то можно сдел ть вывод о н личии у водителя технической возможности предотвр тить н езд н пешеход .

Определение технической возможности у водителя предотвратить пешеход в условиях ограниченной видимости

Решение вопроса в этом случае имеет свои особенности, связанные с ограничением видимости пешехода в условиях темного времени суток. В частности, к этим случаям относится и езда лежащего пешехода, возможность зличения которого затруднена не только условиями темного времени суток, но и расположением пешехода на дороге.

В этих случаях исследование начинается с вопроса о соответствии выбранной водителем скорости состоянию видимости дороги с рабочего места водителя, движущегося автомобиля с включенным светом фар.

Для этого расчетным путем определяют критическое значение скорости по условиям видимости по следующей формуле:

$$V_{кр} = 3,6 \cdot j \cdot T_{\Sigma} \left[\sqrt{\frac{2 \cdot S_{вид}}{j \cdot T_{\Sigma}^2}} - 1 \right],$$

где: j – замедление при торможении, м/сек²;

T_{Σ} – суммарное время:

$$T_{\Sigma} = t_1 + t_2 + 0,5 \cdot t_3;$$

где: t_1 – время реакции водителя;

t_2 – время задерживания действия тормозного привода;

t_3 – время нарастания замедления;

$S_{вид}$ – расстояние видимости дороги.

Полученное по формуле значение критической скорости ($V_{кр}$) сравнивается со значением скорости (V_a), с которой двигался водитель перед началом езды. Если эта скорость (V_a) более ($V_{кр}$), то скорость (V_a), выбранная водителем, не соответствует состоянию видимости дороги.

В этом случае дальнейшее исследование проводится при скорости соответствующей $V_{кр}$, по которой и определяется оптимальный путь автомобиля по формуле:

$$S_o = (t_1 + t_2 + 0,5 \cdot t_3) \frac{V_{кр}}{3,6} + \frac{V_{кр}^2}{26 \cdot j}.$$

После этого проводится сравнение этого значения S_o – оптимального пути, с состоянием $S_{p,c}$, с которого в данных условиях можно было распознать лежащего пе-

шехода. Если это состояние ($S_{p,c}$) окажется больше S_o , то эксперт может сделать вывод о наличии технической возможности предотвратить езд. Если состояние $S_{p,c}$ окажется больше S_o , то делается противоположный вывод.

Следует отметить, что использовались две состояния «видимости», именно:

- состояние видимости дороги из кабины водителя;

- и состояние, с которого водитель может зличить данный объект (пешехода), объясняется тем, что эти две величины могут существенно отличаться друг от друга.

По результатам решения вопроса о технической возможности предотвращения езды эксперт может дать оценку действий водителя автомобиля в свете требований Правил дорожного движения.

Как отмечалось выше, в тех случаях, когда действиями пешехода создается опасность для движения, водитель в целях предотвращения происшествия должен принять меры к снижению скорости вплоть до остановки (п. 10.1 ч. 2 Правил дорожного движения).

Поэтому, если экспертом будет установлено, что водитель автомобиля не имел технической возможности предотвратить езд пешехода путем торможения, он может сделать вывод о соответствии действий водителя требованиям п. 10.1 ч. 2 Правил дорожного движения. В то же время, если экспертом будет установлено, что водитель автомобиля имел техническую возможность предотвратить езд пешехода путем торможения, эксперту следует сделать вывод о несоответствии действий водителя требованиям п. 10.1 ч. 2 Правил дорожного движения.

Следует отметить, что при решении вопроса о технической возможности эксперта часто решаются вопросы по определению скорости движения автомобиля и соответствию ее значения установленным требованиям. А в случае превышения скорости относительно установленных требований, эксперт решает вопрос о причинной связи этого превышения с данным ездом пешехода.

В связи с этим эксперт дает оценку действий водителя в свете Правил дорожного движения и по выбору скорости движения. В отдельных случаях оценку действий водителя автомобиля эксперт должен дать в свете еще ряда требований Правил

дорожного движения, в пример, требований п. 14.1 Правил дорожного движения, согласно которым «Водитель транспортного средства обязан уступить дорогу пешеходу, переходящему проезжую часть по нерегулируемому пешеходному переходу».

В условиях ограниченной видимости оценка действий водителя должна вестись экспертом как в свете требований п. 10.1 ч. 2, так и в свете требований п. 10.1 ч. 1 Правил дорожного движения, согласно которым «водитель должен вести транспортное средство со скоростью, не превышающей установленную, 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».

В заключение следует отметить, что чем полнее проведена реконструкция механизма происшествия, связанного с ездой на пешехода, тем больше возможностей у эксперта дать полную и всестороннюю оценку действий водителя автомобиля, совершившего наезд на пешехода.

Литература

1. Бексов В.А. и др. Автотехническая экспертиза. – М., 1967.
2. Методические рекомендации по некоторым вопросам в автотехнической экспертизе. – М.: ЦНИИСЭ, 1966.
3. Методические рекомендации по производству автотехнической экспертизы. – М.: ЦНИИСЭ, 1971.
4. Свод методических и нормативно-технических документов в области экспертного исследования обстоятельств дорожно-транспортных происшествий. – М., 1993.