

**Р. Байэтт, Р. Уоттс**

# **Расследование дорожно- транспортных происшествий**

**Москва  
«Книга по Требованию»**

УДК 656  
ББК 39.1  
Р11

**Р. Байэтт**  
Р11      **Расследование дорожно-транспортных происшествий / Р. Байэтт, Р. Уоттс – М.: Книга по Требованию, 2021. – 284 с.**

**ISBN 978-5-458-36327-3**

В книге дана методика осмотра места происшествия, изложены теоретические вопросы движения транспортных средств в различных дорожных условиях, приведены примеры конкретных дорожно-транспортных происшествий. Рассчитана на инженерно-технических работников автомобильного транспорта, работников ГАИ, экспертов судебно-технической экспертизы и будет интересна широкому кругу читателей, которые смогут четко представить себе звенья механизма возникновения автопроисшествий.

**ISBN 978-5-458-36327-3**

© Издание на русском языке, оформление  
«YOYO Media», 2021

© Издание на русском языке, оцифровка,  
«Книга по Требованию», 2021

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первозданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.



Советское издание вышло в свет в одном томе, состоящем из двух частей. Поскольку второй том английского издания не был снабжен указанным выше справочным материалом, то в переводе он помещен, как и в оригинале, в конце первой части. Во второй части книги более углубленно рассматривается целый ряд проблем расследования ДТП, частично освещенных в первой части: организация работы на месте происшествия, анализ движения транспортного средства по кривой, динамика транспортного средства, видимость при движении и др. Здесь же излагается ряд новых вопросов; значение для расследования ДТП характера причиняемых участникам движения травм, составление плана ДТП и фотографирование на месте происшествия, влияние конструкции и состояния шин на управление автомобилем. Значительное место уделено анализу обстоятельств, связанных с состоянием шин и влияющих на отклонение автомобиля от нормальной траектории движения, а также детально рассматриваются особенности различных конструкций рулевого управления и тормозной системы, их воздействие на устойчивость и управляемость автомобиля. Книга завершается предметным указателем, относящимся к обеим частям.

Основные положения книги и многие практические примеры проиллюстрированы схемами, графиками и фотографиями.

Книга будет полезной для следователей и дознавателей органов внутренних дел, а также работников прокуратуры и юстиции, специализирующихся на расследовании дорожно-транспортных происшествий, для экспертов-автотехников и трасологов, а также специалистов в области автомобильного транспорта и дорог, студентов вузов и техникумов, других учебных заведений, имеющих отношение к проблемам организации и безопасности дорожного движения. Она может представлять определенный интерес и для широкого круга автомобилистов,

раскрывая причины и условия возникновения ДТП, механизм развития аварийной ситуации. Знание этих вопросов, как справедливо указывают авторы, играет определенную роль в профилактике аварийности и снижении тяжести последствий ДТП.

Естественно, что специалистам материал книги и содержащиеся в ней рекомендации необходимо использовать творчески, заимствуя лишь то, что не противоречит действующим в нашей стране нормативным документам и общепринятой практике. Это касается, в частности, применяемых при расчетах справочных данных, таких, как время реакции водителя, величина коэффициента сцепления шин с дорогой, константы, входящие в формулы для определения скорости движения, остановочного пути, расстояния видимости и т. д.

Знакомясь с анализом аварийных ситуаций и обстоятельствами конкретных дорожно-транспортных происшествий, следует иметь в виду, что в Англии установлено левостороннее движение. Однако, что касается распространенных ошибок и просчетов водителей, механизма возникновения происшествий, они и здесь остаются типичными. Этим в первую очередь и определяется «коэффициент полезного действия» книги, предлагаемой вниманию советских читателей.

Д-р. юр. наук В. И. Жулев.

## ПРЕДИСЛОВИЕ

Эта книга — результат многолетнего научно-практического сотрудничества авторов. Один из них — преподаватель колледжа, второй — сотрудник полиции. Партнерство, на первый взгляд невероятное, стало возможным благодаря двум объединяющим факторам — автомобилю, о котором по существу идет речь в книге, и энтузиазму, без которого ее нельзя было написать.

Авторы постарались изучить и понять предмет труда друг друга. После многочисленных выездов на места дорожно-транспортных происшествий, посещений классных занятий, преподаватель и полицейский получили настоящее представление о способностях и возможностях друг друга как специалистов. То, что было начато как интересный опыт, превратилось через годы в почти полностью поглотившее их исследование, которое увлекло также их семьи и друзей.

Главы этой книги отражают отдельные этапы творческой деятельности и обобщения практического опыта. Каждая решенная проблема порождает новую. Эта цепь задач собственно и явилась движущим мотивом для написания книги.

Авторы благодарят всех сотрудников полиции Норфолка, особенно констеблей Вэла Хьюма, Говарда Хэккетта, а также адвоката Джеффа Кнайпа за то, что они великодушно оказывали необходимую поддержку, позволившую завершить начатое дело. Большое спасибо патрульной группе Уэйвени, предоставившей материальную базу для исследований.

## ВВЕДЕНИЕ

Первое впечатление не всегда самое правильное, и поверхностный просмотр этой книги может создать ложное представление о том, что успех расследования дорожно-транспортных происшествий зависит исключительно от математических способностей. Сказать, что ДТП расследуются только с помощью уравнений, это все равно, что сказать о гаечном ключе как единственном средстве для определения технического состояния автомобиля. Специалист пользуется ключом для снятия деталей и разборки узлов, состояние которых он определяет зрительно и на ощупь. В случае ДТП ничто не изучается средствами математики. При расследовании инспектор пользуется своими органами чувств — осязанием, зрением, слухом и даже обонянием. Если же какая-либо из конкретных задач может быть решена с помощью формул — настает время для математики.

Положим, при нажатии на тормозную педаль обнаруживается, что колеса проворачиваются. Из этого следует очевидный вывод о неисправности тормозной системы. Но иногда нужно знать больше. Всякий практик должен знать и кое-что из теории. То же необходимо и при расследовании ДТП, например знание того, что применение определенных уравнений позволяет рассчитать минимальную скорость транспортного средства по следу торможения. Но у некоторых читателей может возникнуть потребность в подтверждении теоретических положений. Поэтому



в книге вместе с самими формулами дан их вывод и приведены доказательства, предназначенные для тех, кто желает изучить предмет более глубоко и удостовериться в обоснованности расчетов.

О расследовании ДТП, применяемых при его проведении сложных, тонких и интересных методах можно написать очень много. Однако эта книга имеет целью изложить лишь основные принципы. Ведь если бы читатель из-за сложности материала не смог извлечь из данной информации практическую пользу без обращения к специалистам, то цель, которая ставилась при написании книги, не была бы достигнута.

Желанием авторов было создать пособие для рядового, среднего работника, связанного с расследованием ДТП, которое помогло бы ему, опираясь на имеющиеся знания и элементарную логику, правильно оценивать совокупность обстоятельств при возникновении происшествий и делать основанные на фактах заключения. Хорошо усвоив принципы, читатель будет достаточно информирован для того, чтобы с пользой для себя знакомиться с дальнейшими публикациями по данному вопросу.

На протяжении многих лет у водителей и других лиц, которым по самым различным причинам приходится иметь дело с дорожным движением, сложился не совсем правильный взгляд на сущность аварийности, на дорожно-транспортные происшествия, что мешает объединить усилия в деле предупреждения ДТП и снижения тяжести их последствий.

Необходим свежий подход к данной проблеме. Речь идет не о создании новой науки, а об использовании в этой области уже накопленных знаний. Автоаварии ежегодно обходятся Великобритании в 800 млн. фунтов стерлингов. По нашему мнению, правы те, кто утверждает, что лучшая форма предотвращения негативных явлений—это обеспечение глубокого их понимания специалистами и широкой публикой. Поэтому вполне можно ожидать

сокращения числа погибших на автодорогах всего мира в результате разьяснения участникам дорожного движения вероятных последствий нарушения правил дорожного движения.

Создана криминалистическая наука, средства и методы которой позволяют изобличить преступника по следам, оставленным на месте преступления, и передать его в руки правосудия. Разрабатываются и должны постоянно совершенствоваться методы и техника расследования дорожно-транспортных происшествий, позволяющие на основании выявленных на месте ДТП объективных свидетельств невнимательности или преступной небрежности участника движения привлечь его к уголовной или гражданской ответственности. И криминалистика и техника расследования ДТП должны быть вместе на страже порядка на дорогах.

Авторы надеются, что если все — от представителей широкого круга автомобилистов до персонала специальных служб, от пешехода до инженера дорожного движения — смогут четко представить себе звенья механизма возникновения автопроисшествий, то их количество в дальнейшем обязательно сократится.

## ЧАСТЬ ПЕРВАЯ

### Глава I

## ОСМОТР МЕСТА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

Часто водители или свидетели, имеющие отношение к дорожно-транспортному происшествию (ДТП), не вполне четко представляют себе случившееся и их высказывания основываются на воображении или смутных воспоминаниях. Например, утверждения, что автомобиль двигался со скоростью 130 км/ч и что он находился на расстоянии 90 м, могут далеко не соответствовать действительности. В других случаях люди предпочитают скрывать правду либо то, что они считают правдой, исходя из собственных интересов.

В ДТП со смертельным исходом может не остаться никого, кто сказал бы хоть что-нибудь. Однако после любого происшествия остаются вещественные доказательства в виде повреждений транспортного средства и следов, ведущих к месту ДТП или окружающих его.

Успех расследования ДТП во многом зависит от поиска и соответствующей интерпретации этих доказательств. Они не всегда проясняют то, что произошло во время происшествия, но часто помогают следователю сформулировать ключевые вопросы при опросе свидетелей, а также подтвердить либо опровергнуть уже данные свидетелями показания. В том случае, когда отсутствуют надежные свидетели, вещественные доказательства позволяют отсеять то, что не могло произойти, и ограничиться рассмотрением ряда более или менее вероятных вариантов механизма возникновения ДТП. Некоторые вещественные

доказательства, оставленные на месте ДТП, такие, как следы торможения, легко обнаруживаются. Здесь существенно важно иметь возможность определить начало и конец следа и каким именно транспортным средством он оставлен.

Имеет большое значение также возможность использования вещественных доказательств, находящихся на некотором расстоянии от места ДТП, обнаружение которых затруднено. Например, след первого соприкосновения транспортного средства с придорожным объектом может свидетельствовать о том, что водитель полностью или частично потерял управление намного раньше, чем можно было предположить, хотя этот наезд возможно был вызван попыткой выйти из аварийной ситуации. Следы на придорожных объектах часто могут быть сопоставлены с повреждениями транспортного средства.

## **ЗРИТЕЛЬНОЕ ВОСПРИЯТИЕ И РЕАКЦИЯ**

### **Возможное восприятие**

Должны быть внимательно изучены условия видимости для водителя в период, предшествующий ДТП, так как во многих случаях водитель не успевает принять необходимые меры для предотвращения происшествия из-за плохой видимости, препятствия для движения или потенциально опасной ситуации. Создающий опасность объект может быть неподвижным (как, например, масляное пятно на дороге, стоящий автомобиль) или подвижным (идущий пешеход, движущееся транспортное средство). Так, лицо, имеющее целью выехать со второстепенной дороги на главную, может в начале маневра не видеть приближающееся к пересечению транспортное средство, которое находится вблизи пересечения, но за пределами прямой видимости. Подобно этому, лицо, ведущее автомобиль по главной дороге со слишком высокой скоростью оставляет

себе недостаточно времени для остановки в пределах линии прямой видимости. Точка, из которой опасность может быть замечена, называется точкой возможного восприятия. Она важна в воспроизведении ДТП.

### **Фактическое восприятие**

Время и место, откуда опасность фактически замечена, известны как точка фактического восприятия. Точки возможного и фактического восприятия могут совпадать, и это используется при сопоставлении возможных и фактических действий водителя.

### **Реакция водителя**

Между точкой фактического восприятия и моментом, когда водитель принимает меры к предотвращению аварии, существует временной сдвиг, который называется временем реакции. Время реакции часто используется в расследовании ДТП при анализе факторов, способствующих происшествию. Поскольку время реакции водителя в момент восприятия им опасности не может быть измерено, используются минимальное и максимальное его значения. Таблица величин остановочного пути напечатана на обложке Правил дорожного движения Великобритании. Составлена она из расчета времени реакции, равного 0,68 с (проходимое за это время расстояние названо в таблице «дистанцией осмысливания»<sup>\*</sup>). Если нет

---

<sup>\*</sup> «Thinking distance» — буквальный перевод «дистанция обдумывания». Это не строго научный термин, а популярное объяснение процесса внутренней подготовки водителя к реагированию на возникшую опасность. Русского аналога нет. Советские специалисты не считают, что в течение времени реакции происходит работа мысли, скорее это время протекания условного рефлекса или запаздывания запрограммированного ответа на внешний раздражитель (примеч. пер.).

данных о времени реакции конкретного водителя, то указанное значение (0,68 с) используется в некоторых приведенных в данной книге примерах как принятое в стране среднее общенациональное. Однако во многих случаях, когда время реакции является определяющим фактором, можно вычислить фактическое время реакции, которое восстанавливается ретроспективно по пути, пройденному от точки возможного восприятия до начала следа торможения. Эта величина может оказаться равной одной или двум секундам, что в некоторых случаях признается обоснованным.

### **Точка неизбежного возникновения ДТП**

При каждом ДТП существует точка на пути движения транспортного средства, далее которой из аварийной ситуации уже не может быть выхода — точка неизбежного возникновения ДТП. Если транспортное средство движется слишком быстро для данных условий, то точка возникновения иногда предшествует точке возможного восприятия или она находится между точкой фактического восприятия и точкой местонахождения транспортного средства в конце времени реакции водителя. Но в некоторых случаях транспортное средство оказывается в точке возникновения после того, как предпринята попытка выйти из аварийной ситуации. Например, поворот рулевого колеса не оказывает никакого влияния на транспортное средство, скользящее по дорожному покрытию.

### **ПОДГОТОВКА К РАССЛЕДОВАНИЮ**

Перед выездом на место ДТП рекомендуется принять во внимание следующее.

1. При проведении осмотра или измерений на месте ДТП внимание следователя сосредоточивается на объекте его работы, что может привести к возникновению опасных