

*Глазырин Александр Валерьевич*  
Старший эксперт  
ЭКЦ ГУ МВД России по Красноярскому краю

Glazyrin Alexandr V.  
Senior Expert of the Forensic Center  
MIA General Administration for the  
E-mail: aglazyrin5@mvd.ru

*Камышников Максим Анатольевич*  
Начальник отдела  
ЭКЦ ГУ МВД России по Красноярскому краю,

Kamyshnikov Maxim A.  
Head of Department of the Forensic Center  
MIA General Administration for the  
Krasnoyarsk Territory  
E-mail: mkamyshnikov@mvd.ru

**ТЕХНИЧЕСКАЯ ВОЗМОЖНОСТЬ ПРЕДОТВРАТИТЬ  
ПРОИСШЕСТВИЕ ПРИ ДВИЖЕНИИ АВТОМОБИЛЯ  
ВО ВРЕМЯ СОВЕРШЕНИЯ МАНЕВРА,  
КРИВОЛИНЕЙНОМ (КРУГОВОМ) ДВИЖЕНИИ**

**TECHNICAL CAPABILITY TO AVOID THE ACCIDENT WHILE VEHICLE  
MANEUVERING, CURVILINEAR (CIRCULAR) MOVING**

Аннотация: Статья посвящена проблемам, возникающим при решении вопросов, связанных с технической возможностью предотвратить столкновение (наезд) во время совершения маневра, при движении на криволинейном участке, предложен подход к их решению. В работе исследована актуальность проблемы, проведен ее анализ. Систематизирована последовательность действий эксперта при решении данного вопроса и обосновании вывода.

Abstract: The article is devoted to issues that appear while dealing with questions connected with driver's technical capability to avoid the accident (knocking down) while maneuvering or going on curvilinear area of the road. An approach to the solution is proposed. The urgency of the problem is researched, its analysis is carried out. Action Sequence of actions of an expert solving the problem and drawing a conclusion is systematized.

Ключевые слова: маневр, техническая возможность, движение по дуге, криволинейное движение.

Keywords: maneuver, technical capability, curvilinear moving, moving along the arc.

Согласно легальному определению опасность для движения – это ситуация, возникающая в процессе дорожного движения, при которой продолжение движения в том же направлении и той же скоростью создает угрозу возникновения дорожно-транспортного происшествия<sup>1</sup> [1]. Очевидно, что возникновение опасности связано с действиями участника дорожного движения, не исполняющего предписания ПДД (не начинать движение, не возобновлять или не продолжать его, не осуществлять маневр) в части предоставления другому участнику, обладающему приоритетом (преимуществом) в реализации права на движение в намеченном направлении.

Эксперт устанавливает обстоятельства, которые необходимы лицу, квалифицирующему действия водителя составу преступления, описанному в статье 264 УК РФ. Как правило, это обстоятельства, которые необходимы для установления причинной связи между действием водителя и наступившими последствиями. Существует масса теорий установления причинной связи при нарушениях правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекших ДТП, кратко рассмотрим некоторые.

Теория причины-условия понимает под причиной какого-либо события всякое предшествующее условие, без которого это событие не наступило бы. Для установления причины применяют метод «мысленного» исключения: действие мысленно исключают из общей причинной цепи явлений, если приходят к выводу, что последствие не наступило бы, то между указанными явлениями причинная связь существует [6].

Эта теория «...считает равноценными все предшествующие условия наступившего последствия, в связи с чем каждое из этих условий рассматривается как причина наступившего последствия» [7].

*Адекватная теория причинности:* если в обычных условиях мы эмпирически наблюдаем два явления в одной последовательности, то, значит, одно из них является причиной другого. Для нее все предшествующие условия могут служить причинами последующих событий. Наступление такого последствия определяется тем, что вначале оно было объективно возможно. В этом плане не все предшествующие условия одинаковы, как это утверждает теория причины-условия.

*Релевантная теория причинной связи.* Для нее характерно утверждение, что причинной может быть только релевантное, т.е. имеющее значение для уголовного права, необходимое условие наступления преступного результата [8].

*Теория необходимого причинения* (наиболее распространенная в нашей стране): преступное деяние может быть признано причиной наступивших последствий лишь в том случае, если оно было не просто необходимым, а решающим условием последствия.

---

<sup>1</sup>Далее – ПДД.

Таким образом, в большинстве случаев для установления причины эксперт должен решить, мог ли водитель, обладающий приоритетом, предотвратить происшествие с момента возникновения опасности<sup>1</sup>, так как в этом случае решающим условием ДТП будут его действия, в противном – действия второго участника, создавшего опасную ситуацию.

Как правило, если водитель имеет преимущественное право, двигается прямолинейно, то решение вопроса не вызывает трудностей. Однако если траектория его движения была криволинейной или он совершал маневр, могут возникнуть трудности.

Маневр транспортного средства (от фр. «действие, операция») – это любое сознательное изменение режима его движения водителем. В словаре маневр определен как изменение направления движения [9].

Очевидно, что не будет являться маневром движение автомобиля по некоторой заданной траектории, например в пределах своей полосы по круговому движению, так как в этом случае направление движения не меняется.

Самый распространенный маневр «вход-выход» [10] включает в себя три составляющих:

1) поворот колес ТС, автомобиль начинает менять направление движения, процесс происходит за достаточно короткое время, движение по дуге уменьшающегося радиуса – маневр;

2) водитель повернул колеса на некоторый угол и движется по дуге постоянного радиуса, режим движения не меняется – не является маневром;

3) поворот колес в обратном направлении (установка в нейтральное положение), автомобиль движется по дуге уменьшающегося радиуса – маневр.

Для поворота колес автомобиля на некоторый угол, как правило, не требуется значительного количества времени (гораздо дольше будет длиться движение автомобиля по дуге постоянного радиуса), поэтому для создания искусственной модели, по мнению авторов, им можно пренебречь. Таким образом, для целей исследования технической возможности изучим движение автомобиля по постоянной дуге, то есть без изменения направления.

Длина дуги будет характеризовать путь автомобиля – удаление от места наезда (столкновения) на какой-то момент (изменение направления движения от заданной траектории будет являться маневром, а маневр в качестве средства для предотвращения ДТП не предусмотрен). Следовательно, автомобиль, двигавшийся криволинейно на МВО, формально при торможении должен выдерживать это направление. Для автомобилей, оборудованных АБС, это не является проблемой, для остальных же необходимо выбирать соответствующий режим (не доводя до экстренного или частично растормаживаясь). Например, автомобиль, двигавшийся по

---

<sup>1</sup> Далее – МВО.

круговому движению, при возникновении опасности во время торможения изменил направление движения и допустил столкновение с автомобилем, двигавшимся по соседней полосе. Если автомобиль, двигавшийся по соседней полосе, не располагал технической возможностью предотвратить столкновение, тогда именно действия водителя, приведшие к изменению направления движения (маневр), стали бы причиной ДТП.

Однако, несмотря на то что расчет удаления автомобиля при движении по криволинейной траектории (кольцо) и с элементами маневра (поворот, разворот) предлагается проводить одинаково, алгоритм исследования вопроса должен отличаться.

В соответствии с п. 8.1 ПДД при выполнении маневра нельзя создавать опасность для движения, а также помехи другим участникам дорожного движения. Водитель, обладающий приоритетом, по определению не может создавать помехи. Опасность для движения – ситуация, возникающая в процессе движения, при которой его продолжение в том же направлении и с той же скоростью создает угрозу возникновения ДТП. При расширенном толкования этого понятия следует, что водитель, осуществляющий маневр, является причиной опасности, если движение в намеченном направлении с намеченной скоростью создает угрозу ДТП. При этом не имеет значения, обладает он приоритетом или нет. Водитель, обладающий преимущественным правом на движение, не должен начинать маневр, если это создает угрозу возникновения ДТП [1]. Таким образом, если он имел возможность отказаться от совершения маневра, значит, располагал технической возможностью предотвратить ДТП путем воздержания от активных действий в соответствии с п. 8.1 ПДД<sup>1</sup>.

Таким образом, если водитель совершал маневр, а не двигался изначально по заданной траектории, необходимо сначала установить, мог ли он воздержаться от активных действий в соответствии с п. 8.1 ПДД.

Можно сделать вывод, что водитель располагал технической возможностью предотвратить ДТП путем воздержания от активных действий в соответствии с п. 8.1 ПДД, если  $T_{\text{мво1}} \geq T_{\text{мр}} + T_1$ ,

где:  $T_{\text{мво1}}$  – время с момента когда водитель, совершавший маневр, смог понять, что движение в намеченном направлении с намеченной скоростью может привести к ДТП – столкновению (наезду). Не стоит путать со временем  $T_{\text{мво}}$  с момента возникновения опасности до столкновения. Например, водитель (ТС1), двигающийся по главной дороге, меняющей направление на перекрестке, обнаруживает во встречном направлении на второстепенной дороге другой автомобиль (ТС2), через 1,5 сек ТС1 начинает маневр, а через 2 сек происходит столкновение.  $T_{\text{мво1}}$  в данном случае составит 3,5 сек, но это время не с МВО до столкновения, так как ТС2 не представляло опасности для ТС1, если бы его водитель продолжил движение

---

<sup>1</sup> Ч. 2 п. 10.1 ПДД к данной ситуации не подходит, так как водитель еще не приступил к маневру, а следовательно, опасности для его движения возникнуть не может, хотя второй водитель создает для него помеху.

в прямом направлении с выездом с главной дороги, то есть отказался от маневра.

$T_{\text{мр}}$  – время с момента начала совершения ТС1 маневра до столкновения (наезда). В рассмотренном выше примере оно составит 2 сек.

$T_1$  – время реакции водителя в данной ДТС.

$T_1$  введено неслучайно, у водителя должно быть время осознать возможную угрозу ДТП (среагировать на нее), чтобы отказаться от активных действий.

Первый параметр ( $T_{\text{мво1}}$ ) должен быть задан эксперту лицом, назначающим экспертизу (на основании допросов, полученных объяснений, проведенных экспериментов и т.д., после соответствующей оценки), в виде конкретных цифр либо в формате, позволяющем эксперту установить эту величину (с момента видимости конкретного препятствия, с момента появления из-за объекта, ограничивающего обзорность, и т.д.).

Если окажется, что  $T_{\text{мво1}} < T_{\text{мр}} + T_1$ , необходимо установить, располагал ли водитель технической возможностью в соответствии с п. 10.1 ПДД предотвратить столкновение.

Здесь вместо  $T_{\text{мво1}}$  целесообразно использовать величину  $T_{\text{мво}}$ . Очевидно, что  $T_{\text{мво}} \leq T_{\text{мр}}$ : время с МВО до столкновения (наезда) не превышает время с начала маневра до столкновения (наезда), а время  $T_{\text{мво1}}$  может совпадать, но не может быть меньше  $T_{\text{мво}}$ , а превышать может на величину менее  $T_1$ . При этом если водитель приступил к маневру за время менее чем  $T_1$  до возникновения опасности, вызванной изменением направления его движения, на опасность он сможет среагировать только после изменения направления движения. С учетом необходимости принятия нового решения, очевидно, что потребуется некоторое время для «переключения» сознания, которое, вероятно, сопоставимо с величиной «менее  $T_1$ ». Поэтому величиной «менее  $T_1$ » здесь можно пренебречь без существенных потерь в точности расчетов и использовать для расчета удаления величину  $T_{\text{мво}}$ , привычную для следствия, суда, инспектора ГИБДД.

Тогда для данного случая это выражение примет вид  $T_{\text{мво}} < T_{\text{мр}}$ , при этом возможны два варианта.

1. Если  $T_{\text{мво}} \leq T_{\text{пр}}$  ( $T_{\text{пр}} = T_1 + T_2 + 0,5T_3$  – время приведения в действия тормозной системы), следует вывод, что водитель не располагал технической возможностью предотвратить столкновение путем экстренного торможения. Это касается водителей, совершавших маневр и двигавшихся по криволинейной траектории (частный случай – круговое движение).

2. Если  $T_{\text{пр}} < T_{\text{мво}} < T_{\text{мр}}$ , определяем удаление автомобиля от места столкновения (наезда) исходя из траектории его движения (длины дуги) и сопоставляем с остановочным путем на этой траектории.

Этот расчет проводится для случая совершения водителем маневра (в широком смысле этого слова).

Очевидно, что это исследование справедливо и для случая движения по криволинейной траектории. Установление удаления автомобиля от места

столкновения исходя из траектории его движения на МВО и сопоставление с остановочным путем на этой траектории.

#### Список литературы

1. Правила дорожного движения Российской Федерации. Официальный текст с иллюстрациями. – М.: Атберг 98, 2018.
2. Суворов Ю.Б. Судебная дорожно-транспортная экспертиза. – М.: ЭКЗАМЕН, 2003.
3. Ермаков Ф.Х. Проблемы установления непосредственной причинной связи в дорожно-транспортных происшествиях // Российская юстиция. – М., 2008. – № 6.
4. Ковалев М.И. Проблемы учения об объективной стороне состава преступления. – Красноярск: Красноярский ун-т, 1991.
5. Китайгородский Е.А., Созинов А.Н., Барышников И.Н., Молодых М.Е. Установление причинной связи в делах о дорожно-транспортных происшествиях, связанных с несоблюдением требований дорожных знаков и дорожной разметки. Аналитический обзор. – М.: ЭКЦ МВД России, 2013.
6. Ковалев М.И. Проблемы учения об объективной стороне состава преступления. – Красноярск: изд-во Краснояр. ун-та, 1991.
7. Тимейко Г.В. Общее учение об объективной стороне преступления. – Ростов н/Д: Ростовский университет, 1977.
8. Ковалев М.И. Проблемы учения об объективной стороне состава преступления. – Красноярск: Красноярский ун-т, 1991.
9. Ефремова Т.С. Новый словарь русского языка.
10. Иларионов В.А. Экспертиза дорожно-транспортных происшествий. – М.: Транспорт, 1989.