

В диссертационный совет
24.2.380.05 при ФГБОУ ВПО
«Санкт-Петербургский государственный
архитектурно-строительный университет»

190005, Санкт-Петербург,
ул. 2-я Красноармейская, д. 4,
диссертационный отдел

ОТЗЫВ

на автореферат диссертации **Лукашова Богдана Витальевича** на тему:
«Совершенствование метода автотехнической экспертизы дорожно-транспортных происшествий с участием транспортных средств категорий М2, N2, N3», представленной на соискание ученой степени кандидата технических наук по специальности **2.9.5. Эксплуатация автомобильного транспорта**

Актуальность темы диссертационного исследования не вызывает сомнения, в связи с тем, что при производстве современных автотехнических экспертиз эксперты принимают в расчетах данные, рекомендованные МЮ РФ до 1981 года. Они, действительно, отличаются от реальных значений и приводят к неточностям в расчетах. Суть работы заключается в определении коэффициентов, корректирующих значения установившегося замедления и времени его нарастания для транспортных средств категорий М2, N2, N3, что позволит создать необходимую базу данных и повысить точность расчетов современных автотехнических экспертиз. В работе, это достигается путем экспериментального исследования коэффициента сцепления с дорогой на различном дорожном покрытии и величины установившегося замедления ТС категорий М2, N2, N3, то есть экспериментальным путем на научной основе.

Автор, проведя анализ статистики дорожно-транспортных происшествий с участием ТС категорий М2, N2, N3 и проведенных автотехнических экспертиз, пришел к выводу, что, сегодня, расчет технических возможностей предотвращения ДТП в зависимости от скорости движения ТС проводится без учета многих эксплуатационных факторов, значительно влияющих на величину остановочного пути и остановочного времени ТС. Эксперты при проведении расчетов пользуются данными таблиц, которые были сформированы более 30 лет назад для отечественных автомобилей и автобусов, тогда как, технические характеристики ТС, категорий М2, N2, N3 значительно изменились. Кроме того, большое

количество ТС, находящихся в эксплуатации на дорогах Российской Федерации иностранного производства. Таким образом, по мнению автора, образовался методический и информационный пробел, для восполнения которого требуется проведение объемных исследований.

Оригинальность работы Лукашова Б.В. заключается в том, что он, на основе классического аппарата судебной автотехнической экспертизы, применяя современную приборную базу и методы математического моделирования, разработал свой метод и создал базу данных, которые позволят значительно повысить качество производства современных дорожно-транспортных экспертиз.

Необходимо отметить, что исследование тормозных характеристик ТС категорий М2, N2, N3 усложняется тем, что это очень большое количество ТС, отличающихся между собой даже в одной категории. Поэтому объективность и эффективность такой работы зависит от правильности поставленных задач. Полученные автором результаты, их верификация, а также многочисленные участия на конференциях, включая международного уровня, позволяют сделать вывод, что задачи в работе были поставлены правильно и исследования имеют теоретическую и практическую значимость не только для судебных экспертов, но и для организаций, осуществляющих подготовку таких экспертов, а также для предприятий, проектирующих, производящих и эксплуатирующих ТС категорий М2, N2, N3.

Особый научный интерес представляют собой корректирующие коэффициенты для уточнения действующих значений установившегося замедления и времени нарастания замедления ТС категорий М2, N2, N3.

Проведенные автором исследования соответствуют требованиям паспорта научной специальности ВАК 2.9.5. Эксплуатация автомобильного транспорта, в частности п.6 и п.9, так как прямым образом направлены на совершенствование методов проведения автодорожной экспертизы и связаны с решением сложной проблемы государственного уровня – это снижение аварийности.

Тем не менее по представленному автореферату диссертации имеются некоторые замечания:

Автору следовало бы дать больше пояснений по третьей и четвертой главам диссертации, так как они являются основными;

Из автореферата непонятно, какой прибор использовался автором при проведении экспериментальных исследований и учитывались ли погрешности данного прибора;

Для рисунка 6 в автореферате приведено недостаточное описание, что затрудняет его восприятие;

По рисункам 5, 7 автореферата следовало бы дать больше пояснений;
В рисунке 13 допущена неточность при указании категории ТС.

В целом, указанные недостатки не снижают ценность работы. Объем выполненной работы, ее актуальность, глубина и научный уровень исследований соответствуют требованиям, предъявляемым к кандидатским диссертациям. Автор работы, Лукашов Богдан Витальевич, заслуживает присуждения ученой степени кандидата технических наук.

Доцент кафедры «Технического обеспечения и техники ЖДВ» Военного института (Железнодорожных войск и военных сообщений) Военной академии материально-технического обеспечения им. генерала армии А.В. Хрулева, кандидат технических наук, доцент

подполковник

И. Чигинцев

«27» мая 2025 г.

Подпись подполковника Чигинцева И.В. заверяю.

Начальник строевого отделения

майор

Е. Передерий

«27» мая 2025 г.

198504, г. Петергоф, ул. Суворовская д. 1, Военный институт Железнодорожных войск и военных сообщений Военной академии материально-технического обеспечения имени генерала армии А.В. Хрулева

Тел. 8 (812) 450-75-80

Email: vatt-pdv@mil.ru