

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ ДИССЕРТАЦИОННОГО СОВЕТА 24.2.380.05,
СОЗДАННОГО НА БАЗЕ ФЕДЕРАЛЬНОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО
БЮДЖЕТНОГО ОБРАЗОВАТЕЛЬНОГО УЧРЕЖДЕНИЯ ВЫСШЕГО
ОБРАЗОВАНИЯ «САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
АРХИТЕКТУРНО-СТРОИТЕЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»
МИНИСТЕРСТВА НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, ПО ДИССЕРТАЦИИ
НА СОИСКАНИЕ УЧЕНОЙ СТЕПЕНИ КАНДИДАТА НАУК**

аттестационное дело № _____
решение диссертационного совета от 27.05.2025 № 14

О присуждении Блиндер Марии Михайловне, гражданке Российской Федерации, ученой степени кандидата технических наук.

Диссертация «Совершенствование метода оценки параметров замедления немеханических транспортных средств при проведении дорожно-транспортных экспертиз» по специальности 2.9.5. Эксплуатация автомобильного транспорта принята к защите 20.03.2025 (протокол заседания № 6) диссертационным советом 24.2.380.05, созданным на базе федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет» Министерства науки и высшего образования Российской Федерации, 190005 г. Санкт-Петербург, ул. 2-я Красноармейская, д. 4, утвержденного приказом Министерства науки и высшего образования Российской Федерации от 14.02.2023 года № 231/нк, приказом Министерства науки и высшего образования Российской Федерации от 18.12.2023 года № 2368/нк, приказом Министерства науки и высшего образования Российской Федерации от 17.12.2024 года № 1209/нк.

Соискатель Блиндер Мария Михайловна, «8» декабря 1996 года рождения.

В 2020 году соискатель окончила ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский Горный университет» по специальности 21.05.04 «Горное дело» с присвоением квалификации «Горный инженер (Специалист)». С 01.09.2021 по настоящее время соискатель обучается в аспирантуре ФГБОУ ВО «Санкт-

Петербургский государственный архитектурно-строительный университет» по направлению подготовки 23.06.01 Техника и технологии наземного транспорта, по образовательной программе «Эксплуатация автомобильного транспорта» (очная форма обучения).

С 2018 года по настоящее время работает инженером 1 категории в АО «НИПИИ «Ленметрогипротранс», г. Санкт-Петербург.

Диссертация выполнена на кафедре транспортных систем и дорожно-мостового строительства ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет» Министерства науки и высшего образования Российской Федерации.

Научный руководитель – доктор технических наук Евтюков Станислав Сергеевич, ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет», кафедра транспортных систем и дорожно-мостового строительства, заведующий.

Официальные оппоненты:

Шевцова Анастасия Геннадьевна – доктор технических наук, доцент, ФГБОУ ВО «Белгородский государственный технологический университет им. В.Г. Шухова», институт дополнительного образования и профессионального обучения «Высшая технологическая школа БГТУ им. В.Г. Шухова», директор института;

Барнови Наталья Вячеславовна – кандидат технических наук, ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский горный университет императрицы Екатерины II», кафедра транспортно-технологических процессов и машин, доцент.

дали положительные отзывы на диссертацию.

Ведущая организация ФГБОУ ВО «Орловский государственный университет имени И.С. Тургенева», г. Орел, в своем положительном отзыве, подписанном Родимцевым Сергеем Александровичем (доктор технических наук, доцент, кафедра сервиса и ремонта машин, профессор) указала, что диссертационная работа Блиндер Марии Михайловны «Совершенствование метода оценки параметров замедления немеханических транспортных средств при проведении дорожно-транспортных экспертиз», представленная

на соискание ученой степени кандидата технических наук по специальности 2.9.5 - Эксплуатация автомобильного транспорта, соответствует критериям пунктов 9-11, 13, 14 «Положения о присуждении учёных степеней», утвержденного постановлением Правительства РФ от 24.09.2013 г. №842 (ред. от 16.10.2024. с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2025 г.), предъявляемым к диссертациям на соискание ученой степени кандидата технических наук, а её автор, Блиндер Мария Михайловна заслуживает присуждения ученой степени кандидата технических наук по специальности 2.9.5 - Эксплуатация автомобильного транспорта.

Соискатель имеет 11 опубликованных работ, в том числе по теме диссертации опубликовано 11 работ, из них в рецензируемых научных изданиях опубликовано 5 работ.

Работы, опубликованные в ведущих научных рецензируемых изданиях, перечень которых размещён на официальном сайте Высшей аттестационной комиссии:

1. Блиндер М.М. Факторы, влияющие на формирование установившегося замедления двухколесных транспортных средств // Вестник гражданских инженеров. - 2020. - № 6. - С. 186-195. (0,6 п.л., авторский вклад - 100 %).

2. Блиндер М.М. Реконструкция аварии и оценка травм велосипедиста, полученных при столкновении автомобиля с велосипедом / М.М. Блиндер, С.А. Евтюков, И.С. Брылев // Вестник гражданских инженеров. - 2021. - № 2. - С. 208-215. (0,7 п.л./0,3 п.л., авторский вклад - 33 %).

3. Блиндер М.М. Классификация немеханических транспортных средств // Вестник гражданских инженеров. - 2021. - № 4. - С. 105-112. (0,6 п.л., авторский вклад - 100 %).

4. Блиндер М.М. Оценка влияния транспортной инфраструктуры города Санкт-Петербург на безопасность дорожного движения велосипедистов / М.М. Блиндер, С.С. Евтюков, И.С. Брылев // Мир транспорта и технологических машин. - 2022. - № 3-2. - С. 76-85. (0,6 п.л./0,3 п.л., авторский вклад - 33 %).

5. Блиндер М.М. Повышение безопасности дорожного движения велосипедного транспорта в Санкт-Петербурге // Вестник гражданских инженеров. - 2022. - № 1. - С. 114-120 (0,5 п.л., авторский вклад - 100 %).

Работы, опубликованные в изданиях, индексируемых международными системами цитирования Scopus:

6. Blinder M. Factors affecting the formation of the established deceleration of two-wheeled vehicles /M.Blinder, I. Brylev, S. Evtyukov // IOP Conference Series: Materials Science and Engineering at 2021 IOP Conf. Ser.: Mater. Sci. Eng. 1159 012058. - URL: <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1757-899X/1159/1/012058/pdf> (дата обращения: 20.12.2024) (0,6 п.л. , авторский вклад 33 - %).

7. Blinder M. Estimation of the reaction time of the driver of a two-wheeled vehicle in case of danger / M. Blinder, I. Brylev, S. Evtyukov // The VII International Scientific and Practical Conference “Information Technologies and Management of Transport Systems” (ITMTS 2021). - URL:https://www.matec-conferences.org/articles/mateconf/abs/2021/10/mateconf_itmts2021_00047/matecconf_itmts2021_00047.html (дата обращения: 20.12.2024) (0,5 п.л. , авторский вклад 33 - %).

8. Blinder M. Modeling of a road traffic accident using multivariate analysis of injuries in a two-wheeled vehicle collision with a car / M. Blinder, S. Evtyukov, I. Brylev, V. Rogov, D. Ptitsyn // 2021 Systems of Signals Generating and Processing in the Field of on Board Communications. - URL: <https://ieeexplore.ieee.org/document/9415998>, 2021 (дата обращения: 20.12.2024). (0,3 п.л. , авторский вклад 20 - %).

9. Blinder M. Experimental Studies of Bicycle Deceleration on Dry / M. Blinder, S. Evtyukov, I. Brylev, V. Rogov, D. Ptitsyn // Moist and Wet Asphalt Concrete Pavement, 2023, Experimental Studies of Bicycle Deceleration on Dry, Moist and Wet Asphalt Concrete Pavement: IEEE Conference Publication. - URL <https://ieeexplore.ieee.org/document/9934039>(дата обращения: 20.12.2024). (0,5 п.л. , авторский вклад 20 - %).

Работы, опубликованные в других изданиях:

10. Блиндер М.М. Пути повышения безопасности дорожного движения немеханических транспортных средств в г. Санкт-Петербург / С.С. Евтюков, И.С. Брылев, М.М. Блиндер // Сборник статей Международной научно-практической конференции «Инфокоммуникационные и интеллектуальные технологии на транспорте» - ИИТТ. - Липецк: Изд-во Липецкого гос. техн. ун-та, 2022. - С. 39-48. 0,7 п.л., авторский вклад 33 - %).

11. Блиндер М.М. Факторы, оказывающие влияние на формирование параметров установившегося замедления и времени нарастания замедления двухколесных транспортных средств / М.М. Блиндер, С.А. Евтюков, И.С. Брылев // Сборник статей XV международной научно-практической конференции. – Оренбург: Издательство Оренбургского государственного университета, 2020. - С. 263-273 (0,2 п.л./0,1 п.л., авторский вклад 33 - %).

На диссертацию и автореферат поступили отзывы:

1. ФГБОУ ВО «Вологодский государственный университет», доцент кафедры «Автомобили и автомобильное хозяйство», директор ЦРПК ФГБОУ ВО «Вологодский государственный университет», кандидат технических наук по специальности 05.22.10 - Эксплуатация автомобильного транспорта **Смирнов Петр Ильич.**

Отзыв положительный, имеются замечания:

– Хотя кубическая модель демонстрирует наименьшую ошибку аппроксимации (0,12%), следовало бы обсудить, насколько физически оправдано ее применение. В некоторых случаях сложные модели (кубическая, степенная) могут быть подвержены переобучению, особенно при ограниченном объёме данных. Было бы полезно проверить устойчивость модели на независимой выборке или обосновать ее превосходство не только статистически, но и с точки зрения механики торможения.

– Уравнения регрессии (1-4) включают такие факторы, как высота протектора шины (X_3), однако неясно, насколько значим этот параметр по сравнению с коэффициентом сцепления (X_1) и нагрузкой (X_2). Если вклад X_3 (например, малые коэффициенты при нём), стоило бы обсудить целесообразность его включения или предложить упрощенные формулы для практического использования.

– Предложенные коэффициенты (K_m и $K_{тп}$) учитывают тип НМТС и условия эксплуатации, но их значения (табл. 7-8) получены для фиксированной нагрузки (50 кг). Возникает вопрос: как обеспечить точность расчётов при промежуточных и экстремальных нагрузках? Желательно обсудить возможные методы интерполяции/экстраполяции или ограничения применения этих коэффициентов.

2. ФГБОУ ВО «Сибирский автомобильно-дорожный университет», г. Омск, доцент кафедры «Организация перевозок и безопасность движения», кандидат технических наук по специальности 2.9.5 (05.22.10) Эксплуатация автомобильного транспорта, доцент **Мария Геннадьевна Симуль**.

Отзыв положительный, имеются замечания:

– Из текста автореферата, не ясно, каким образом определялась эффективность разработанных решений (стр. 7 автореферата).

– В тексте автореферата (стр. 7) указано, что проведен анализ аварийности с участием немеханических транспортных средств в РФ и за рубежом, а выводы по результатам этого анализа в автореферате отсутствуют. Возможно, это связано с ограничениями по объему автореферата.

3. ФГБОУ ВО «Юго-Западный государственный университет», г. Курск, профессор кафедры технологии материалов и транспорта, доктор технических наук по специальности 2.6.1. Металловедение и термическая обработка металлов и сплавов, профессор **Агеева Екатерина Владимировна**.

Отзыв положительный, имеются замечания:

– Из текста автореферата не ясно, каким образом учитывается техническое состояние НМТС при определении значения установившегося замедления для различных типов НМТС в соответствии с разработанной классификацией.

– Из текста автореферата не ясно, какова экономическая эффективность разработанных автором новых технологических решений?

4. ФГАОУ ВО «Балтийский федеральный университет имени Иммануила Канта», г. Калининград, профессор Высшей школы

нанотехнологий и инженерии, доктор технических наук по специальности 05.18.17 – Промышленное рыболовство, профессор **Великанов Николай Леонидович**.

Отзыв положительный, имеются замечания:

– В тексте с. 7 автореферата сказано: «На рис. 6 и 7 приведены наглядные схемы определения замедления при экстренном торможении ...», далее на подписях к рисункам 6 и 7 «Пример проведения экспериментального исследования ...», а на рисунках приведены только фотографии едущих велосипедистов.

– В тексте с. 10 автореферата сказано: «Испытания на торможение проводились при различных нагрузках (50, 70 и 90 кг) ...». Что означает нагрузка, это масса или сила?

5. ФГАОУ ВО «Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого», доцент Высшей школы промышленно-гражданского и дорожного строительства инженерно-строительного института, кандидат военных наук, доцент **Алексеев Сергей Викторович**, профессор Высшей школы промышленно-гражданского и дорожного строительства инженерно-строительного института, доктор технических наук, профессор **Лазарев Юрий Георгиевич**.

Отзыв положительный, имеется замечание:

– Из текста автореферата не совсем понятно, как определялась эффективность совершенствованного метода. Что сравнивалось и что является причинной связью.

6. ФГБОУ ВО «Российский государственный аграрный университет - МСХА имени К. А. Тимирязева», г. Москва, профессор кафедры эксплуатации машинно-тракторного парка, заведующий кафедрой тракторов и автомобилей, доктор технических наук по специальности 05.20.03 – Технологии и средства технического обслуживания в сельском хозяйстве профессор, академик РАН **Дидманидзе Отари Назирович**; доцент кафедры автомобильного транспорта, доцент кафедры тракторов и автомобилей, кандидат технических наук по специальности 05.20.03 – Технологии и

средства технического обслуживания в сельском хозяйстве **Пуляев Николай Николаевич**.

Отзыв положительный, имеются замечания:

– Из текста автореферата не понятно, почему для испытаний выбран деселерометр модели «LWS-2MC» и не представлены аналоги. Какими характеристиками он обладает?

– В автореферате не указано, насколько легко предлагаемые решения могут быть внедрены в реальную судебную и экспертную практику;

– В автореферате не приведен расчет экономического эффекта от внедрения усовершенствованного метода оценки замедления НМТС с учетом внешних факторов.

7. ФГБОУ ВО «Тувинский государственный университет», Республика Тыва, г. Кызыл, старший преподаватель кафедры «Транспортно-технологические средства», кандидат технических наук по специальности 05.20.01 - Технологии и средства механизации сельского хозяйства, **Ондар Айлана Мергеновна**.

Отзыв положительный, имеются замечания:

– Эксперименты проводились на горном, складном, шоссейном и городском типах НМТС. Почему не проводились эксперименты на других типах НМТС из разработанной классификации.

– Сомнение вызывает утверждение, что достоверность достигается сравнением расчетных и фактических замедления НМТС.

– Неясно как автор подтверждает эффективность применения усовершенствований метода определения установившегося замедления.

– Неизвестно, какое было состояние шин НМТС при проведении ДТЭ. Не отражены условия проведения экспериментальных исследований.

8. ФГАОУ ВО «Северо-Восточный федеральный университет имени М.К. Аммосова», Республика Саха (Якутия), г. Якутск, профессор, доктор технических наук по специальности 2.9.5 (05.22.10) – Эксплуатация автомобильного транспорта, доцент **Филиппова Надежда Анатольевна**.

Отзыв положительный, замечаний нет.

9. ФГБОУ ВО «Белгородский государственный технологический университет им. В. Г. Шухова», доцент кафедры Эксплуатации и организации движения автотранспорта, кандидат технических наук по специальности 2.9.5. Эксплуатация автомобильного транспорта **Лазарев Дмитрий Александрович**.

Отзыв положительный, имеются замечания:

- Как определялся коэффициент сцепления для мокрого, влажного и сухого асфальтобетонного покрытия? Какие коэффициенты сцепления учитывались в работе для каждого типа покрытия?
- Как эксперту при проведении осмотра места ДТП с участием НМТС определить к какому типу относится велосипед, участвующий в ДТП?
- Поясните какие выводы были сделаны в результате проведенного эксперимента на замедление с НГМС разных типов.
- Неясно, как подтверждается точность и надежность полученных уравнений регрессии.

10. ФГБОУ ВО «Магнитогорский государственный технический университет им. Г.И. Носова», профессор кафедры «Логистика и управление транспортными системами», доктор технических наук по специальности 05.22.01 – Транспортные и транспортно-технологические системы страны, её регионов и городов, организация производства на транспорте, профессор **Грязнов Михаил Владимирович**.

Отзыв положительный, имеются замечания:

- При выборе объекта исследования следует учитывать, что к категории немеханических транспортных средств, кроме указанных в таблице 1, относятся также любые транспортные средства, не имеющие собственной моторной установки, которая приводила бы их в движение, включая прицепной подвижной состав.
- Необходимо пояснить влияние диаметра колеса немеханического транспортного средства на процесс замедления. В таблице 2 этот фактор отсутствует.

11. ФГБОУ ВО «Воронежский государственный лесотехнический университет имени Г.Ф. Морозова», декан автомобильного факультета, доктор технических наук по специальности 4.3.4 (05.21.01) – Технология и машины лесозаготовок и лесного хозяйства, доцент **Дорохин Сергей Владимирович**.

Отзыв положительный, имеются замечания:

- Как влияет отличие тормозных характеристик велосипедов на тормозной путь;
- Оказывает ли влияние различная размерность тормозных колодок и тормозных поверхностей, между которыми происходит сравнение.

12. Белорусский национальный технический университет, г. Минск, декан автотракторного факультета, кандидат технических наук по специальности 05.22.10 - Эксплуатация автомобильного транспорта, доцент **Скирковский Сергей Владимирович**; доцент кафедры «Транспортные системы и технологии», кандидат технических наук по специальности 12.00.09 – Уголовный процесс, криминалистика и судебная экспертиза; оперативно-розыскная деятельность **Дятлов Олег Михайлович**.

Отзыв положительный, имеется замечание:

- Из текста автореферата не видно, чем предложенная автором классификация существенно отличается от уже имеющейся и закреплённой, в том числе, как в стандартах, так и в научной литературе.

Выбор официальных оппонентов и ведущей организации обосновывается их значительным авторитетом в научном и педагогическом сообществах, в предметной области работы, а также их компетентностью для определения и оценки научной и практической ценности рассматриваемой диссертационной работы, спецификой и актуальностью результатов их научных трудов, опубликованных в общеизвестных источниках.

Диссертационный совет отмечает, что на основании выполненных соискателем исследований:

разработан усовершенствованный метод определения замедления немеханических транспортных средств при проведении дорожно-транспортной экспертизы;

предложена оригинальная научная идея определения значений установившегося замедления немеханических транспортных средств различных типов с учетом их индивидуальных характеристик при различных погодных условиях и различной нагрузке, действующей на немеханические транспортные средства, которая может использоваться как инструмент для повышения эффективности анализа причин возникновения дорожно-транспортных происшествий с участием велосипедистов;

доказана зависимость установившегося замедления немеханических транспортных средств различных типов с учетом их индивидуальных характеристик от различных погодных условий и нагрузок, что повышает достоверность при проведении дорожно-транспортных экспертиз;

введено новое понятие немеханического транспортного средства, которое характеризуется приведением в движение мускульной энергией водителя при помощи педалей или рукояток педалей, которое также может иметь электродвигатель номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки, не превышающей 0,25 кВт, автоматически отключающийся на скорости более 25 км/ч.

Теоретическая значимость исследования обоснована тем, что:

доказана на основе выполненных исследований необходимость учета индивидуальных характеристик различных типов немеханических транспортных средств при проведении дорожно-транспортной экспертизы происшествий с участием велосипедистов;

применительно к проблематике диссертации результативно использован комплекс методов исследования, таких как: методы математической статистики, системного анализа и планирования эксперимента;

изложены результаты экспериментальных исследований, подтверждающие необходимость учета при производстве дорожно-транспортных экспертиз типов немеханических транспортных средств, а также погодно-климатические условия и нагрузку, действующую на велосипед;

раскрыты противоречия между значениями установившегося замедления, полученными по действующей методике, и значениями, полученными в результате проведенного исследования;

изучены причинно-следственные связи в решении задач моделирования и производства дорожно-транспортных экспертиз с учетом разделения немеханических транспортных средств на типы;

проведена модернизация существующего метода оценки параметров замедления немеханических транспортных средств с учетом разделения их на типы в соответствии с предложенной классификацией.

Значение полученных соискателем результатов исследования для практики подтверждается тем, что:

разработан и внедрен усовершенствованный метод определения оценки параметров замедления немеханических транспортных средств при проведении дорожно-транспортных экспертиз в экспертную практику Института безопасности дорожного движения ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет» (г. Санкт-Петербург), в учебный процесс ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет» выпускающей кафедры транспортных систем и дорожно-мостового строительства;

определены перспективы практического применения усовершенствованного метода оценки параметров замедления немеханических транспортных средств при проведении дорожно-транспортных экспертиз автотехническими экспертами;

создана система практических рекомендаций для автотехнических экспертов, позволяющая повысить уровень точности определения замедления немеханических транспортных средств различных типов при проведении дорожно-транспортных экспертиз;

представлены рекомендации для автотехнических экспертов, повышающие уровень достоверности дорожно-транспортных экспертиз с использованием метода определения замедления немеханических транспортных средств с учетом их индивидуальных характеристик.

Оценка достоверности результатов исследования выявила:

для экспериментальных работ результаты получены посредством общепринятых методов проведения и обработки результатов экспериментальных исследований, проводимых при помощи оборудования,

имеющего свидетельство о поверке и обеспечивающего допустимую погрешность измерений;

теория исследования базируется на анализе значимого количества трудов ученых и специалистов в области эксплуатации автомобильного транспорта и не противоречит результатам ранее выполненных работ в исследуемой научной области. Результаты экспериментальных исследований подтверждают правильность сформулированных теоретических положений; **идея базируется** на анализе практического применения существующих методов определения замедления немеханических транспортных средств при реконструкции дорожно-транспортных происшествий в экспертной практике на территории Российской Федерации и за рубежом;

использованы полученные ранее результаты ведущих ученых по теме исследования и установленные взаимосвязи в направлении совершенствования существующего метода определения параметров замедления транспортных средств при проведении дорожно-транспортных экспертиз;

установлено качественное и количественное совпадение авторских результатов с результатами, представленными в независимых источниках по данной тематике;

использованы современные методики сбора и обработки исходной информации, представительные выборочные совокупности с обоснованием подбора объектов, участвующих в исследовании.

Личный вклад соискателя состоит в: постановке цели и задач исследования, формулировке гипотезы, разработке теоретических положений, проведении экспериментальных исследований, формулировке выводов и апробации результатов работы в практической деятельности экспертных организаций, а также в учебном процессе образовательного учреждения; подготовке основных публикаций по выполненной работе.

В ходе защиты диссертации были высказаны следующие критические замечания:

1. Статистика ДТП с участием велосипедистов рассмотрена с 2017-2025 год?

2.. Как были определены факторы, влияющие на процесс замедления?

3. Чем отличается классификация для РФ и рассмотренные зарубежные классификации?

4. С каким существующим методом оценки замедления проводилось сравнение полученных результатов диссертационного исследования?

Соискатель Блиндер М.М. ответила на задаваемые ей в ходе заседания вопросы и привела собственную аргументацию:

1. Планируемое появление базы за 2024 год – первая половина 2025 года, за 2025 год – первая половина 2026 года.

2.. По результатам предварительных испытаний были определены факторы, влияющие на процесс замедления немеханических транспортных средств. При планировании полнофакторного экспериментального исследования было определено, что часть факторов являются созависимыми и характеризуют основной фактор – тип немеханического транспортного средства. Исходя из этого, выделены основные факторы, влияющие на процесс установившегося замедления немеханических транспортных средств: тип немеханического транспортного средства, нагрузка на немеханическое транспортное средство, высота протектора шины и погодноклиматические условия. Ввиду того что фактор «тип немеханического транспортного средства» невозможно проранжировать, была предложена классификация немеханических транспортных средств по типам с факторами, которые возможно проранжировать.

3. В Российской Федерации на данный момент отсутствует утвержденная классификация немеханических транспортных средств. Разработка классификации основывалась на анализе зарубежных классификаций и анализе рынка на предмет спроса на велосипеды различных типов, эксплуатируемых в России.

4. В Российской Федерации в настоящее время существует крайне мало опубликованных источников, в которых бы присутствовали данные о немеханических транспортных средствах и дорожно-транспортных происшествий с их участием. Расчетная модель для разных типов немеханических транспортных средств не используется на данный момент в

экспертной деятельности ввиду ее отсутствия. В работе Пучкина В. А. представлена таблица с параметрами установившегося замедления велосипедов и мотовелосипедов, однако в связи с активным развитием конструкции подвески, тормозной системы и типов немеханических транспортных средств, требуются актуализация и более детальное рассмотрение факторов, оказывающих влияние на параметры торможения, с целью актуализации баз данных и действующих методик реконструкций дорожно-транспортных происшествий.

На заседании 27.05.2025 диссертационный совет принял решение - за решение актуальной научной задачи повышения эффективности дорожно-транспортных экспертиз за счет совершенствования метода определения установившегося замедления немеханических транспортных средств по результатам проведенных экспериментальных исследований, имеющей существенное значение для развития отрасли знаний в области безопасности дорожного движения и проведения дорожно-транспортной экспертизы, присудить Блиндер Марии Михайловне ученую степень кандидата технических наук.

При проведении тайного голосования диссертационный совет в количестве 12 человек, из них 5 докторов наук по специальности 2.9.5. Эксплуатация автомобильного транспорта, участвовавших в заседании, из 14 человек, входящих в состав совета, дополнительно введены на разовую защиту 0 человек, проголосовали: за - 12, против - 0, недействительных бюллетеней - 0.

Председатель
диссертационного совета

Ученый секретарь
диссертационного совета

Пушкарев Александр Евгеньевич

Грушецкий Станислав Михайлович

27.05.2025