

МИНОБРНАУКИ РОССИИ

Федеральное государственное бюджетное
образовательное учреждение высшего образования
«Тульский государственный университет»

Политехнический институт
Кафедра «Автомобили и автомобильное хозяйство»

Утверждено на заседании кафедры
«Автомобили и автомобильное хозяйство»
«28» января 2020 г., протокол №6

Заведующий кафедрой

_____ И.Е. Агуреев

**РАБОЧАЯ ПРОГРАММА ДИСЦИПЛИНЫ (МОДУЛЯ)
«Дорожно-транспортные происшествия»**

**основной профессиональной образовательной программы
высшего образования – программы магистратуры**

по направлению подготовки
23.03.01 Технология транспортных процессов

Профиль подготовки:
Организация и безопасность дорожного движения

Форма обучения: заочная

Идентификационный номер образовательной программы: 230301-01-20

Тула 2020 год

**ЛИСТ
согласования рабочей программы**

Рабочая программа учебной дисциплины "*Дорожно-транспортные происшествия*" разработана доц. каф. АиАХ Г. В. Поздеевым и обсуждена на заседании кафедры АиАХ политехнического института протокол № 6 от «28» января 2020 г.)

Разработчик рабочей программы дисциплины _____.
личная подпись

СОДЕРЖАНИЕ

1	Цель и задачи освоения учебной дисциплины	4
2	Место учебной дисциплины в структуре образовательной программы.....	4
3	Перечень планируемых результатов обучения по дисциплине	4
4	Содержание и структура дисциплины	5
4.1	Содержание разделов учебной дисциплины	5
4.2	Распределение часов по семестрам и видам занятий	6
4.3	Темы, выносимые на лекции	6
4.4	Лабораторные работы	6
4.5	Практические занятия (семинары)	6
4.6	Курсовые (домашние) задания и самостоятельная работа студента	6
5	Образовательные технологии	7
6	Материально-техническое обеспечение дисциплины	8
6.1	Требования к аудиториям (помещениям, местам) для проведения занятий	8
6.2	Требования к оборудованию рабочих мест преподавателя и обучающихся	8
6.3	Требования к специализированному оборудованию	8
6.4	Требования к программному обеспечению учебного процесса	8
7	Порядок проведения текущего контроля и промежуточных аттестаций. Шкалы оценок	10
7.1	Шкала академических оценок освоения дисциплины	9
7.2	Система оценки достижений обучающегося по дисциплине	10
7.3	Система оценки компетенций или их элементов, сформированных у обучающихся в ходе освоения дисциплины	11
8	Оценочные средства для текущего контроля успеваемости и промежуточных аттестаций обучающихся	14
9	Учебно-методическое обеспечение дисциплины	20
9.1	Основная литература	20
9.2	Дополнительная литература	20
9.3	Периодические издания	20
9.4	Интернет-ресурсы	20
9.5	Методические указания к лабораторным занятиям	20
9.6	Методические указания к практическим занятиям	20
9.7	Методические указания к курсовому проектированию и другим видам самостоятельной работы	20

1 Цель и задачи освоения учебной дисциплины

Целью изучения дисциплины является:

Целями освоения дисциплины «Дорожно-транспортные происшествия» являются ознакомить студентов с основными понятиями применяемыми при экспертизе ДТП, видами экспертиз, правами и обязанностями экспертов, методами проведения экспертного анализа различных ДТП.

Задачи Основные задачи дисциплины направлены на рассмотрение следующих разделов:

- анализ ДТП в различных ситуациях дорожных, временных, климатических и других факторов;
- оценка действия водителей, пешеходов и других лиц, участвующих в ДТП;
- задачи по оценке технического состояния транспортных средств (ТС), его повреждений, причинной связи их с ДТП.

2 Место учебной дисциплины в структуре образовательной программы

Учебная дисциплина «Дорожно-транспортные происшествия» относится к вариативной части учебного цикла – В.10.

Для успешного освоения учебной дисциплины «Расследование и экспертиза ДТП» необходимы знания, умения и владения, сформированные предшествующими дисциплинами образовательной программы:

1. Правоведение
2. Математика;
3. Введение в физику;
4. Физика;
5. Информационные технологии на транспорте
6. Транспортное право
7. Основы социального государства;
8. Математическая составляющая естественнонаучных дисциплин;
9. Техника транспорта обслуживание и ремонт

Знания, умения и владения, сформированные при изучении данной учебной дисциплины, необходимы для успешной подготовки выпускной квалификационной работы:

3 Перечень планируемых результатов обучения по дисциплине

Процесс изучения дисциплины направлен на формирование элементов следующих компетенций в соответствии с ФГОС ВПО и ООП ВПО по данному направлению подготовки:

а) общекультурных компетенций (ОК):

- способностью использовать приемы первой помощи, методы защиты в условиях чрезвычайных ситуаций (ОК-9);

б) профессиональных компетенций (ПК):

- способностью к применению методик проведения исследований, к разработки проектов и программ, проведения необходимых мероприятий, связанных с управлением и организацией перевозок, обеспечением безопасности движения на транспорте, а также выполнением работ по техническому регулированию на транспорте (ПК-24).

В результате освоения дисциплины обучающийся должен:

знать:

- комплекс научных методов, объединенных общим замыслом исследования. Их выбор обусловлен особенностями объекта и предмета исследования и принятыми методологическими позициями; (ОК-9; ПК-24)

уметь:

- выявлять фактические данные, которые могут явиться доказательством для установления истины по уголовному и гражданскому делу; (ОК-9; ПК-24)
- устанавливать научно обоснованной характеристики процесса ДТП во всех его фазах, определять объективные причины ДТП и поведения отдельных его участников; (ОК-9; ПК-24)

владеть:

- методологическими и методическими навыками поиска, обработки информации, самостоятельного анализа технического состояния транспортных средств и оценки обстоятельств ДТП. (ОК-9; ПК-24)

4 Содержание и структура учебной дисциплины

4.1 Содержание разделов учебной дисциплины

1. Организация экспертизы
 - 1.1. Цель и задачи экспертизы
 - 1.2. Судебная автотехническая экспертиза
 - 1.3. Компетенция, права и обязанности судебного эксперта
 - 1.4. Компетенция, права и обязанности служебного эксперта
2. Производство экспертизы
 - 2.1. Исходные материалы для экспертизы
 - 2.2. Участие специалиста-автотехника в следственных действиях
 - 2.3. Этапы экспертизы
 - 2.4. Заключение эксперта-автотехника
3. Расчеты движения автомобиля
 - 3.1. Равномерное движение
 - 3.2. Торможение двигателем и движение накатом
 - 3.3. Торможение при постоянном коэффициенте сцепления
 - 3.4. Статистическая оценка тормозной динамичности автомобиля
4. Расчет движения пешехода при наезде автомобиля
 - 4.1. Параметры движения пешехода
 - 4.2. Безопасные скорости автомобиля и пешехода
5. Методика анализа наезда автомобиля на пешехода, велосипедиста или мотоциклиста
 - 5.1. Классификация наездов на пешехода
 - 5.2. Общая методика экспертного исследования
 - 5.3. Влияние выбираемых параметров на выводы эксперта
 - 5.4. Наезд на пешехода, движущегося под произвольным углом
 - 5.5. Наезд на велосипедиста или мотоциклиста
6. Методика анализа маневра автомобиля
 - 6.1. Критические скорости автомобиля
 - 6.2. Виды маневров
 - 6.3. Расчет маневра при анализе ДТП
7. Анализ наезда на неподвижное препятствие и столкновения автомобилей
 - 7.1. Основные положения теории удара
 - 7.2. Наезд на неподвижное препятствие
 - 7.3. Столкновение автомобилей
8. Экспертное исследование транспортных средств
 - 8.1. Диагностирование технического состояния
 - 8.2. Экспертиза технического состояния

4.2 Распределение часов по семестрам и видам занятий

Общая трудоемкость дисциплины составляет 4 зачетные единицы (144 академических часа), в том числе:

Семестр		Контактная работа с преподавателем					Самостоятельная работа			Вид промежуточной аттестации
		Виды занятий					Итого	Выполнение курсовых заданий		
№	З.Е.	Лекционные	Практические	Лабораторные	Индивидуальные	КП (КР)		ККР (ГР, ...)		
<i>Заочная форма обучения</i>										
8	4	2	6	-	2	10	20	-	114	Экзамен (34)
Итого	4	2	6	-	2	10	20	-	114	34

4.3 Темы, выносимые на лекционные занятия

№№ лекций	№№ разделов дисциплины (модуля), выносимых на лекции	Кол-во академических часов
<i>Заочная форма обучения</i>		
<i>6 семестр</i>		
1	1: 1.2; 2: 2.1; 5: 5.2	2
Итого		2

4.4 Лабораторные работы

Учебным планом не предусмотрено

4.5 Практические занятия (семинары)

№ ПЗ	№№ разделов дисциплины (модуля)	Тема практического занятия	Кол-во академических часов
<i>Заочная форма обучения</i>			
<i>Семестр 6</i>			
1	2.2	Осмотр места ДТП и оформление первичной документации	2
2	3.3	Расчеты движения автомобиля и пешехода	2
3	5.3	Анализ маневра автомобиля	2
Итого			6

4.6 Курсовые (домашние) задания и самостоятельная работа студента

Самостоятельная работа студентов должна обеспечивать изучение теоретического материала, подготовку к практическим занятиям и семинарам, выполнение курсовой работы и проработку вопросов для подготовки к аттестациям.

№ п/п	Наименование видов самостоятельной работы	Трудоемкость (в академических часах)	Методические материалы
<i>Заочная форма обучения</i>			
<i>Семестр 6</i>			
1	изучение лекционного материала	98	[7] (см. п. 9.2)
2	оформление практических работ и подготовка их к защите	6	[1] (см. п. 9.6)
3	выполнение курсовой работы	20	[1] (см. п. 9.7)
4	знакомство с тестовыми вопросами и подготовка к аттестациям	10	[3] (см. п. 9.7)
Итого		134	-

При выполнении самостоятельной работы студент должен руководствоваться «Методическими указаниями к самостоятельной работе студентов».

Темой курсовой работы является выполнение анализа и исследование механизма ДТП. При этом выбираются различные дорожно-транспортные происшествия.

Пример исходных данных курсовой работы:

1. Произвести автотехническое исследование механизма ДТП.

Содержание и объем расчетно-пояснительной записки, стр.	Объем граф. части	Кол - во час.(сам)
1. Составление графической реконструкции схемы места ДТП– 2...3	1 ф А1	4
2. Составление расчетной схемы места ДТП – 5...7	1ф А1	
3. Расчет скоростей движения транспортных средств непосредственно перед столкновением – 15...20		6
4. Расчет технической возможности предотвратить ДТП – 5...7		2
5. Оценка соответствия действий водителя требованиям ПДД с технической точки зрения – 10...12		4

5 Образовательные технологии

Значительное место в учебном процессе по дисциплине отводится традиционным методам проведения занятий: лекции, практические занятия. Форма проведения практических занятий может включать в себя элементы активных и интерактивных способов организации. Предусматриваются кейс-технологии, задания к которым составляются на основе конкретных ситуаций, наблюдаемых в реальных транспортных системах.

Деловая игра – это моделирование реальных условий профессиональной деятельности специалиста во всем многообразии служебных, социальных и личностных связей. Она является основой методов интерактивного обучения и представляет собой имитацию принятия решений в различных областях, осуществляемую по заданным правилам группой людей или человеком с компьютером в диалоговом режиме, при наличии конфликтных ситуаций или информационной неопределенности. Этот метод позволяет максимально приблизить общение студентов к профессионально ориентированному, т.к. он основан на принципе имитационного моделирования конкретных условий и динамики производства. Деловая игра способна породить творческую работу. Все-

стороннее коллективное обсуждение учебного материала студентами позволяет добиться комплексного представления ими профессионально значимых процессов и деятельности.

Разбор конкретных ситуаций (метод кейс-стади) – это интерактивный метод организации обучения на основе описания и решения конкретных проблемных ситуаций (от английского «case» – случай). Студентам предлагают осмыслить реальную жизненную ситуацию, описание которой одновременно отражает не только какую-либо практическую проблему, но и актуализирует определенный комплекс знаний, который необходимо усвоить при разрешении данной проблемы. При этом сама проблема не имеет однозначных решений. Этот метод дает возможность проявить инициативу, почувствовать самостоятельность в освоении теоретических положений и овладении практическими навыками. Не менее важно и то, что анализ ситуаций довольно сильно воздействует на профессионализацию студентов, способствует их взрослению, формирует интерес и позитивную мотивацию к учебе.

Интерактивные образовательные технологии, используемые в аудиторных занятиях

Семестр	Вид занятия (Л, ПР, ЛР)	Используемые интерактивные образовательные технологии	Количество аудиторных часов
<i>Заочная форма обучения</i>			
6	ПР	Использование кейс-метода	2 часа
		Диалог с преподавателем по электронной почте	6 часов
Итого			8 часов

6 Материально-техническое обеспечение дисциплины

6.1 Требования к аудиториям (помещениям, местам) для проведения занятий

- Для проведения лекционных занятий по дисциплине требуется аудитория, оснащенная видеопроектором, настенным экраном
- Для проведения практических занятий требуется компьютерный класс

6.2 Требования к оборудованию рабочих мест преподавателя и обучающихся

- Рабочее место преподавателя должно быть оснащено видеопроектором, ноутбуком или компьютером
- Компьютерный класс должен быть оснащен офисными программами, содержащими текстовые редакторы, электронные таблицы, средства создания презентаций, а также программным обеспечением, указанным в п.б.4.

6.3 Требования к специализированному оборудованию

Специальных требований к мультимедийному оборудованию не предъявляется

6.4 Требования к программному обеспечению учебного процесса

- Программный комплекс PC-Crash
- Программа для проведения тестирования - АКОС (автоматизированная контрольно-обучающая система) кафедры АиАХ.

7 Порядок проведения текущего контроля и промежуточных аттестаций. Шкалы оценок

Дисциплина «Расследование и экспертиза дорожно-транспортных происшествий» состоит из двух частей, имеющей отчетность:

- теоретический курс 6 семестра, завершающийся экзаменом и выполнение курсовой работы – 20 ч.

Аттестация оценивается по 100-бальной системе по следующим диапазонам баллов, соответствующие традиционным оценкам.

Допуск к экзамену (проставка экзаменационной оценки, если студент получил на это право по результатам текущей успеваемости) проводится после выполнения предусмотренных настоящей рабочей программой работ.

Промежуточная аттестация (экзамен) проводится по трехступенчатой схеме.

- Первая ступень – компьютерное тестирование по основным положениям второй части курса; в течении семестра проводится пять промежуточных аттестаций, каждое из которых оценивается в 12 баллов.
- Вторая ступень – компьютерное тестирование в период экзаменационной сессии, при этом оценивается глубина знаний и умение ориентироваться в специфике отдельных ДТП. Максимальная оценка за эту ступень – 20 баллов.
- Третья ступень проводится в виде собеседования и направлено на выявление общего объема знаний и умение использовать логические связи между отдельными разделами дисциплины. Эта ступень оценивается максимально в 20 баллов.

Студент вправе отказаться от собеседования, если общее число баллов достаточно для получения положительной оценки.

9.3. Оценка качества выполнения курсовой работы – максимум 100 баллов, которые распределяются по отдельным составляющим:

- общее выполнение курсового проекта оценивается максимум 40 баллами. При этом учитывается логичность и последовательность построения проекта, наличие предложений по вариантам решений, использование программных материалов, соблюдение требований методических указаний кафедры;
- качество рукописи и графической части проекта – до 30 баллов. При этом принимается во внимание наличие ошибок, соблюдение требований стандартов и нормативов, аккуратность исполнения чертежей и грамотность записки;
- уровень защиты проекта, качество доклада и ответов на вопросы – до 20 баллов; при этом учитывается последовательность и правильность изложения, соблюдение регламента; ориентированность в материале проекта; правильность и полнота ответов на вопросы;
- оценка рецензента – до 10 баллов.

7.1 Шкала академических оценок освоения дисциплины

Виды оценок	Оценки			
	0...39	40...60	61...80	81...100
Академическая оценка по 100-бальной шкале (экзамен, дифференцированный зачет, зачет)	0...39	40...60	61...80	81...100
Академическая оценка по 4-бальной шкале (экзамен, дифференцированный зачет)	Неудовлетворительно	Удовлетворительно	Хорошо	Отлично
Академическая оценка по 2-бальной шкале (зачет)	Не зачтено	Зачтено		

7.2 Система оценки достижений обучающегося по дисциплине

№ п/п	Виды учебных мероприятий (указываются мероприятия согласно учебному плану)	Наименование учебных Мероприятий	Максимальное количество баллов за мероприятие*
<i>Семестр 4</i>			
1	Посещение лекционных и практических занятий	<i>Лекция №1</i> <i>Практическое занятие №1</i> - <i>Практическое занятие №3</i>	10
2	Работа на практических занятиях	<i>Практическое занятие №1</i> - <i>Практическое занятие №3</i>	15
3	Контрольные мероприятия	<i>Контрольная работа №1</i>	10
		<i>Контрольная работа №2</i>	10
4	Самостоятельная работа студента	<i>Изучение лекционного материала</i>	2
		<i>Выполнение и защита КР</i>	10
		<i>Знакомство с тестовыми вопросами и подготовка к аттестациям</i>	3
5	Рубежный контроль	<i>Первый рубежный контроль</i>	30
		<i>Второй рубежный контроль</i>	30
6	Промежуточная аттестация	<i>Экзамен</i>	40 (100**)

* Максимальная сумма баллов по пунктам 1-4 таблицы должна равняться 60

** В случае отказа обучающегося от результатов текущих аттестаций

7.3 Система оценки компетенций или их элементов, сформированных у обучающихся в ходе освоения дисциплины

Код формируемой компетенции (элементов компетенции)	Коды знаний, умений, владений, необходимых для формирования компетенции (в соответствии с п.3)	Вид контрольного мероприятия для каждого результата обучения	Форма контрольного задания	№№ контрольных заданий из фонда оценочных средств
ОК-9	знание №1 владение №1	- защита ПЗ №1 - защита КР	- собеседование; - презентация	- вопросы к практическим занятиям; - вопросы к КР
	умение №1	- защита КР - промежуточная аттестация	- собеседование; - решение задач; - тестирование	- задания к КР; №№ 3-4 из каждого варианта для проведения промежуточной аттестации
	умение №2	- защита ПЗ №1-2 - защита КР - промежуточная аттестация	- собеседование; - решение задач; - тестирование	- вопросы к практическим занятиям; - задания к КР; №№ 5-7 из каждого варианта для проведения промежуточной аттестации
	владение №1	- защита ПЗ №3 - защита КР - промежуточная аттестация	- собеседование; - решение задач; - тестирование	- вопросы к практическим занятиям; - задания к КР; №№ 15-16 из каждого варианта для проведения промежуточной аттестации
ПК-24	знание №1	- защита ПЗ №2 - 1-й рубежный контроль; - промежуточная аттестация	- собеседование; - тестирование	- вопросы к практическим занятиям; - задания (вопросы) №№ 1-2 из каждого варианта для проведения промежуточной аттестации
	умение №1	- защита КР - промежуточная аттестация	- собеседование; - решение задач; - тестирование	- задания к КР; №№ 8-10 из каждого варианта для проведения промежуточной аттестации
	умение №2	- защита ПЗ №1-2 - защита КР - промежуточная аттестация	- собеседование; - решение задач; - тестирование	- вопросы к практическим занятиям; - задания к КР; №№ 11-14 из каждого варианта для проведения промежуточной аттестации
	владение №1	- защита ПЗ №3 - защита КР - промежуточная аттестация	- собеседование; - решение задач; - тестирование	- вопросы к практическим занятиям; - задания к КР; №№ 17-20 из каждого варианта для проведения промежуточной аттестации

8 Оценочные средства для текущего контроля успеваемости и промежуточной аттестации обучающихся

Фонд оценочных средств для текущего контроля успеваемости и промежуточной аттестации обучающихся по дисциплине описан в приложении к рабочей программе учебной дисциплины.

Примеры оценочных средств для текущего контроля успеваемости

Тест № 1 для проведения текущего контроля успеваемости

№ 1. При вероятностном методе:

- пытаются охватить статистическими закономерностями все множество факторов, действующих во время ДТП --- 5
- на основании статистических исследований факторов действующих во время ДТП, рассматривают каждое ДТП в отдельности --- 2
- с помощью статистических закономерностей описывают каждую группу ДТП в отдельности --- 2

№2 Достоинства следственного эксперимента заключаются:

- при его проведении могут быть получены достаточно точные данные --- 5
- в том что его проведение связано с небольшой затратой времени --- 2
- в возможности абсолютно точно воспроизвести все обстоятельства ДТП --- 2

№3 В скорость пешехода часто определяют в результате массового обследования населения:

- по среднестатистическим значениям --- 5
- по средневзвешенным значениям --- 2
- по среднеарифметическим значениям --- 2

№ 4 Тяжесть их последствий и возможность предотвращения непосредственно связаны:

- со скоростью транспортного средства --- 5
- с наличием подушек безопасности и АБС --- 2
- с конструкцией и типом тормозной системы автомобиля --- 2

№ 5 Опасной дорожной обстановкой называют:

- дорожную ситуацию, в которой возможен контакт транспортного средства с препятствием, способный вызвать вредные последствия --- 5
- дорожную ситуацию, в которой неизбежен контакт транспортных средств --- 2
- дорожную ситуацию, в которой движение транспортных средств не зависит от действий водителя, а подчиняется определенным законам --- 2

№ 6 При прямолинейном движении водитель может обеспечить безопасность следующим способом:

- пропустить пешехода перед автомобилем, при этом пешеход переходит полосу движения автомобиля раньше, чем тот достигнет линии следования пешехода --- 5
- пропустить пешехода перед автомобилем, при этом пешеход проезжает проезжую часть раньше, чем тот достигнет линии следования пешехода --- 2
- пропустить пешехода перед автомобилем, при этом пешеход должен увеличить скорость своего движения, чтобы раньше покинуть полосу движения автомобиля --- 2

№ 7 Удалением (или удаленностью) называют:

- расстояние между пешеходом и автомобилем в момент возникновения опасной обстановки --- 5
- дистанцию, которую автомобиль проезжает до столкновения с пешеходом --- 2
- дальность видимости пешехода водителем в реальных условиях дорожной обстановки --- 2

№ 8 Наездом автомобиля на пешехода считается

- такое ДТП, в процессе которого пешеход получил телесные повреждения или погиб в результате контакта с движущимся автомобилем --- 5
- такое ДТП, в процессе которого автомобиль получил повреждения в результате контакта с движущимся пешеходом --- 2
- такое ДТП, в процессе которого пешеход не получил телесные повреждения избежав контакта с движущимся автомобилем --- 2

№ 9 Расчетом движения автомобиля называют:

- определение, основных параметров его движения: скорости, пути, времени и траектории --- 5
- определение количества движения в данный момент времени --- 2
- определение его положения на проезжей части в любой момент в процессе ДТП --- 2

№ 10 В процессе ДТП автомобиль может двигаться

- равномерно, замедленно и ускоренно --- 5
- с постоянной, переменной скоростью и стоять на месте --- 2
- а может стоять на проезжей части --- 2

№ 11 За несколько секунд автомобиль может:

- незначительно увеличить скорость --- 5
- значительно увеличить скорость --- 2
- внезапно остановиться --- 2

№ 12 В среднем зависимость между действительной скоростью автомобиля v_a (м/с) и оцененной

по показаниям пешеходов $v_{нок}$ (м/с) определяется по зависимости:

- $v_a = 1,25v_{нок} - 3,5$ --- 5
- $v_{нок} = 1,25v_a - 3,5$ --- 2
- $v_a = 1,25v_{нок} + 3,5$ --- 2
- $v_{нок} = 1,25v_a + 3,5$ --- 2

Примеры оценочных средств для промежуточных аттестаций

Тест № 2 для проведения промежуточной аттестации

Пример теста для промежуточной аттестации:

№ 1. Для расчета движения автомобиля накатом (с отключенным двигателем) используем уравнение силового баланса:

- $P_u = P_\partial + P_\epsilon + P_{xx}$ --- 5
- $P_\partial = P_u + P_\epsilon + P_{xx}$ --- 2
- $P_{xx} = P_\partial + P_\epsilon + P_u$ --- 2

№ 2 Сила инерции определяется как:

- $P_u = \frac{G \cdot \delta_{\epsilon p} \cdot j_H}{g}$ --- 5
- $P_u = G(f \cdot \cos \alpha_\partial + \sin \alpha_\partial)$ --- 2
- $P_u = (2 + 0,009 \cdot v_a) G_a \cdot 10^{-3}$ --- 2

№ 3 В формуле определения силы инерции $P_u = \frac{G \cdot \delta_{\epsilon p} \cdot j_H}{g}$, $\delta_{\epsilon p}$ – это:

- коэффициент учета вращающихся масс --- 5
- коэффициент учета времени торможения --- 2
- коэффициент учета временности действия силы инерции --- 2

№ 4 Если в результате осмотра места ДТП зафиксированы различные длины тормозных следов правых и левых колес автомобиля, то в расчет вводят:

- большую длину --- 5
- меньшую длину --- 2
- среднее значение длины --- 2

№ 5 Время реакции, водителя t_1 зависит:

- от его пола, возраста, квалификации, состояния здоровья --- 5
- от дорожной обстановки, технических характеристик автомобиля, времени суток --- 2
- от индивидуальных свойств психики, скорости распространения нервных импульсов, скорости реакции --- 2

№ 6 В свободных ДТС появление в поле зрения водителя объекта, на который он должен реагировать:

- не связано непосредственно с предстоящей опасностью --- 5
- связано непосредственно с предстоящей опасностью --- 2
- находится в прямой зависимости от обстоятельств ДТП --- 2

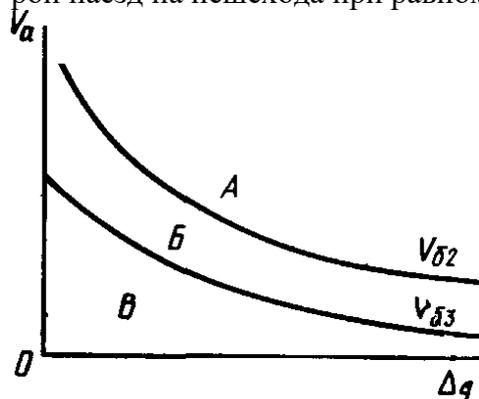
№ 7 Если заторможенный автомобиль не останавливается и скорость его от v_a уменьшилась до v_n , то формула для определения пути его движения

$$- S_a = T \cdot v_a + \frac{v_a^2 - v_n^2}{2j} \text{ --- 5}$$

$$- S_a = T \cdot v_a + \frac{v_a^2 - v_n^2}{2j} \text{ --- 2}$$

$$- S_a = T \cdot v_a + \frac{v_a^2 - v_n^2}{2j} \text{ --- 2}$$

№ 8 Зависимости скорости автомобиля от бокового интервала: область. Укажите область, в которой наезд на пешехода при равномерном движении неизбежен:



- Б --- 5
- А --- 2
- В --- 2

№ 9 При малых значениях бокового интервала расчетное значение скорости автомобиля (вторая безопасная скорость):

- может превысить не только установленные ограничения, но и максимально возможную скорость данного автомобиля --- 5
- максимально приближается к реальной скорости движения, и точность расчетов возрастает --- 2
- аппроксимируется с амолгированной кривой распределения скоростного диапазона безопасных скоростей --- 2

№ 10 Для объективного расследования ДТП и установления возможности его предотвращения:

- необходимо оценить поведение всех участников происшествия: водителя и пешехода --- 5
- достаточно лишь определить техническую возможность остановки автомобиля до линии следования пешехода --- 2
- необходимо тщательно собрать все вещественные доказательства на месте происшествия --- 2

№ 11 В Правилах дорожного движения пешеходом называется:

- лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге и не выполняющее на ней работу --- 5
- лицо, осуществляющее движение по проезжей части с соблюдением необходимых мер предосторожности --- 2
- лицо, находящееся на пешеходной дорожке или тротуаре --- 2

№ 12 Пешеходами не считаются лица:

- передвигающиеся на велосипеде, мопеде, мотоцикле --- 5
- передвигающиеся в инвалидных колясках без двигателя --- 2
- везущие санки, тележку, детскую или инвалидную коляску --- 2

9 Учебно-методическое обеспечение дисциплины

9.1 Основная литература

1. Расследование дорожно-транспортных происшествий /Под общ. ред. В.А. Федорова, Б.А.Гаврилова – М: Издательство "Экзамен", 2003. – 464 с.

9.2 Дополнительная литература

1. Б.М.Нургалиев. Первоначальный этап расследования дорожно-транспортных преступлений при столкновениях транспортных средств. – М.: МВД СССР, Высшая юридическая заочная школа, 1988. – 180 с.
2. Л.Д.Родионов. Расследование дорожно-транспортных происшествий. – М.: Академия МВД СССР, 1990. – 240 с.
3. . Байзтт Р., Уоттс Р. Расследование дорожно-транспортных происшествий. – М.: Транспорт, 1978. – 288 с.

9.3 Периодические издания

1. Журнал «За рулем»
2. Журнал «Автомобильный транспорт»

9.4 Интернет-ресурсы

1. [Электронный читальный зал "БИБЛИОТЕХ"](https://tsutula.bibliotech.ru/) : учебники авторов ТулГУ по всем дисциплинам. - Режим доступа: <https://tsutula.bibliotech.ru/>, по паролю.- Загл. с экрана
2. ЭБС [IPRBooks](http://www.iprbookshop.ru/) универсальная базовая коллекция изданий. - Режим доступа: <http://www.iprbookshop.ru/>, по паролю.- Загл. с экрана

9.5 Методические указания к лабораторным занятиям

Учебным планом не предусмотрено

9.6 Методические указания к практическим занятиям

1. Поздеев Г.В. МУ по выполнению практических работ по дисциплине «Дорожно-транспортные происшествия» .

9.7 Методические указания к курсовому проектированию и другим видам самостоятельной работы

1. Поздеев Г.В. МУ по выполнению КР и ККР по дисциплине «Дорожно-транспортные происшествия».
2. Поздеев Г.В. МУ по СРС по дисциплине «Дорожно-транспортные происшествия» .