ИНЖЕНЕРНЫЙ АНАЛИЗ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ СО СПЕЦИАЛЬНОЙ ТЕХНИКОЙ: ОТ ПОИСКА ВИНОВНОГО К СИСТЕМНЫМ УРОКАМ



Батыршин Тимур Федорович
судебный эксперт Института судебной экспертизы по г. Астана ЦСЭ МЮ РК.

(Аналитический комментарий к сюжету от 13 февраля 2026 года, Алматинская область, Казахстан)

Аннотация

В статье рассматривается резонансный случай ДТП с участием спецтехники (КамАЗ) и патрульного автомобиля полиции в Алматинской области. Официальная версия сводится к привлечению водителя грузовика к ответственности за столкновение в условиях гололеда. Инженерный и организационный взгляд на происшествие остался вне поля зрения правоприменителя. Тогда как рассматриваемые обстоятельства выявляют системные вопросы, остающиеся за рамками правовой оценки: достаточность сцепных свойств шин спецтехники, выполняющей противогололедную обработку; организация взаимодействия дорожных и экстренных служб; обоснованность размещения патрульного автомобиля на проезжей части. Показано, что игнорирование этих вопросов ведет к воспроизводству аварийных ситуаций и утрате ценного эмпирического материала для совершенствования нормативов, регламентов и технических требований.

Ключевые слова: специальная техника, зимнее содержание дорог, шины и сцепление, инженерная реконструкция ДТП, системный анализ, эксплуатационные регламенты, человеческий фактор.

Введение

13 февраля 2026 года в Алматинской области произошло ДТП, попавшее в ленту новостей: в условиях сильного гололеда большегрузный автомобиль (КамАЗ) скатился под уклон и совершил наезд на стоящий автомобиль полиции (https://www.zakon.kz/proisshestviia/6507825-bolshegruz-protaranil-avto-politseyskikh-izza-gololeda-v-almatinskoy-oblasti.html). Пострадавших нет, транспортным средствам причинены механические повреждения. Официальное сообщение Департамента полиции гласит: водитель спецтехники будет привлечен к ответственности за столкновение [1].

С точки зрения правоприменителя дело закрыто: виновный найден, наказание последует. Однако с точки зрения инженера, организатора дорожного движения и специалиста по безопасности, эксперта и профилактической задачи судебно-экспертной деятельности этот случай открывает целый пласт системных вопросов, ответы на которые остаются за кадром и не используются для предотвращения подобных ситуаций в будущем [2].

1. Инженерный контекст: какая работа выполнялась?

Ключевая деталь, опущенная в новостной заметке, но критически важная для анализа: КамАЗ не просто двигался по дороге в сложных погодных условиях. Он выполнял работу по эксплуатационному содержанию дороги — а именно, выполнял задачи по уборке снежных масс и нанесению противогололедных материалов для борьбы с той самой зимней скользкостью (осадками, наледью), которая стала причиной потери сцепления у других автомобилей запечатленных в сюжете.

Таким образом, перед нами не просто участник движения, а специализированная техника, выполняющая государственное или муниципальное задание по обеспечению безопасности на данном участке.

2. Шины и сцепление: первый вопрос к инженерной оснащенности

Если КамАЗ первым выходит на обрабатываемый участок для повышения сцепных свойств покрытия для остальных автомобилей, возникает закономерный инженерный вопрос:

Какими шинами оснащена данная спецтехника?

Достаточны ли их сцепные свойства в реальных, а не лабораторных условиях, чтобы машина могла безопасно выполнять свою функцию, не теряя управления на том самом уклоне, который она должна обрабатывать?

Эксплуатация грузовика в таких условиях требует, чтобы материалы его шин (резиновая смесь, рисунок протектора) обеспечивали максимально возможное сцепление именно в зимний период и именно в сложных условиях. Если этого нет, техника, призванная повышать безопасность, сама становится источником повышенного риска. Данные о реальном поведении шин в таких ситуациях — бесценный материал для производителей и органов разрабатывающих требования к материалам и конструкциям транспортных средств (ТС) и дорог , но они не собираются системно.

3. Организационный контекст: роль патруля и взаимодействие служб

Официальная версия представляет автомобиль полиции как пострадавшую сторону. Однако инженерный и организационный анализ требует ставить вопрос иначе:

Почему патрульный автомобиль был оставлен на проезжей части в условиях (сложной дорожной обстановки и ограниченной видимости) гололеда

(без дополнительных мер ограждения, обозначения), а не был отогнан на безопасное расстояние или смещен с проезжей части?

Тем самым резонно до принятия озвученного полицейскими решения определить - по факту было ли обеспечено взаимодействие между дорожной службой (выполняющей обработку) и патрулем, который, по логике, должен был обеспечивать безопасность производства работ, а не создавать препятствие в поле оперативной деятельности спецтехники?

Последствия происшествия - возможно это халатное, самонадеянное размещение служебного транспорта, отсутствие схемы организации движения при производстве работ, несогласованность действий — эти факторы могли сыграть ключевую роль в том, что траектория КамАЗа и положение полицейской машины пересеклись в одной точке пространства

4. От поиска «стрелочника» к системному анализу

Финальная фраза полиции — «водитель будет привлечен к ответственности» — в сложившемся контексте выглядит не как справедливость, а как перевод внимания с системных проблем на конкретного исполнителя.

В реальности мы имеем дело с пересечением факторов: Инженерно-технических (соответствие шин спецтехники реальным условиям работы).

Организационных (отсутствие регламентов взаимодействия дорожных служб и патруля при работах в экстремальную погоду).

Человеческих (действия водителя спец техники, вынужденного работать в условиях, когда её конструкция может быть не вполне адаптирована к задаче) и действия/бездействия полицейских, призванных обеспечить выполнение работ, фактически этому воспрепятствовавших

Ни один из этих факторов не будет исследован в рамках стандартного разбора ДТП: решение по делу принято, о чем отрапортавался в сюжете ДП. Данные не пойдут:

производителю шин для улучшения продукции;

дорожным службам для пересмотра регламентов;

проектировщикам для анализа уязвимости данного участка.

5. Выводы и резюме

Рассмотренный случай — идеальная иллюстрация главного парадокса, сформулированного ранее [2]:

Транспортная отрасль системно анализирует аварии (в рамках правоприменения), но не системно использует результаты этого анализа (в рамках инженерного развития) и результатов профилактической деятельности судебных экспертов.

Водитель КамАЗа станет крайним. А вопросы о том, почему спецтехника была оснащена неподходящими шинами, почему полицейская машина стояла на дороге в зоне работы спец техники, почему регламенты или личная бездеятельность со стороны водителя служебного автомобиля не предусматривают координацию их совместных действий в таких условиях, останутся без ответа. И завтра на другом подъеме история повторится.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1.[1] Большегруз протаранил авто полицейских из-за гололеда в Алматинской области // Zakon.kz. – 2026. – 13 февраля. – URL: https://www.zakon.kz/proisshestviia/6507825-bolshegruz-protaranil-avto-politseyskikh-izza-gololeda-v-almatinskoy-oblasti.html

2.[2] Батыршин Т.Ф. Комплексный подход к исследованию взаимодействия транспорта, объектов автодорожной транспортной инфраструктуры и элементов структуры ВАДС при проведении судебной экспертизы: выпускная квалификационная работа магистра по направлению 40.04.01 «Юриспруденция», специализация «Судебно-экспертная деятельность в правоприменении» / Российский университет дружбы народов имени Патриса Лумумбы (РУДН). – Москва, 2023.