

XXXXXXXX-XXXXXX

Юридический/Почтовый адрес: XXXXXX, город Москва, ул. XXXXXXXX,
д. XXX, стр. X

ИНН/КПП 77XXXXXX / 77XXXXXX

г. Москва

«XX» ноября 20XX г.

***Рецензия-отзыв на заключение экспертизы № XXXXX-X Волгоградской
лаборатории судебной экспертизы, г. Волгоград, от XX.XX.XXг.***

по делу № XXX-XXXX/20XX Арбитражного суда г. Волгограда по иску ИП
XXXXXX X.X. к ИП XXXXXXXX X.X

Основание для составления рецензии-отзыва:

- Заявление № XXX-X/XX от XX ноября 20XX г;
- Договор на проведение работ №XXX-X/XX от XX ноября 20XX г.

Рецензия-отзыв составлена экспертом XXXXXXXXXXX XXXXXXX
XXXXXXXX, имеющим высшее техническое образование, инженером-
механиком по специальности 05.13 – «Автомобили и тракторы»; стаж работы
по специальности 20 лет; сертифицированным Регистром системы
добровольной сертификации автотехнических экспертов в качестве эксперта II
категории по автотехнической экспертизе.

Перед экспертом поставлен следующий вопрос:

1. Какие недостатки (применение ненадлежащих методов исследования,
неточности в описании дефектов и повреждений, нарушения логики изложения
и несоответствия окончательных выводов материалам, изложенным в
исследовательской части) имеются в заключение экспертизы № XXX/XX-X
Волгоградской лаборатории судебной экспертизы, г. Волгоград, от XX.XX.XX
г. по делу № XXX-XXXXX/20XX Арбитражного суда г. Волгограда по иску ИП
XXXXXX X.X. к ИП XXXXXXXX X.X

Исходные материалы:

1. Копия заключения экспертизы № XXX/XX-X Волгоградской
лаборатории судебной экспертизы, г. Волгоград, от XX.XX.XX г. по делу №
XXX-XXXXX/20XX Арбитражного суда г. Волгограда по иску ИП XXXXXXX
X.X. к ИП XXXXXXXX X.X;

Методическая и нормативно-техническая литература

1. Двигатели внутреннего сгорания. В 3 кн. Под редакцией Луканина В.Н., Алексеева И.В., Шатрова М.Г. – М.: Высшая школа, 1995;
2. Б. Вальдхауэр, У. Шиллинг и др. От практики к практике. Повреждения поршней. Как выявить и устранить их. – Untere Neckarsulm/Германия. MSI Motor Service International GmbH: № издания 50 003 973, 2004;
3. Руководство по замене вкладышей и устранению повреждений вкладышей. – Kontich/Бельгия. Federal-Mogul Corporation: № издания PRMGY701-RU, 2007;
4. Компоненты двигателей и фильтры: дефекты, их причины и профилактика. – Stuttgart/Германия. Mahle Aftermarket, 2007;
5. Koeler E., Flierl R. Verbrennungsmotoren. 5 Auflage. – Berlin/Германия: Vieweg + Teubner, 2009;
6. Greuter E. und anderer. Motorshaeden. 3 Auflage. – Gebunden/Германия: Vogel BuchVerlag, 2006;
7. Данилов Е.П. Автомобильные дела: административные, уголовные, гражданские; экспертизы. – М.: ТК Велби, 2004;
8. Корухов Ю.Г. Судебная экспертиза в гражданском процессе (Практическое пособие для экспертов и судей). – Волгоград: Издательский центр ИПК РФЦСЭ, 2007.

При изучении заключения экспертизы № XXX/XX-X Волгоградской лаборатории судебной экспертизы, г. Волгоград, от XX.XX. XX г. по делу № XXX-XXXXX/20XX Арбитражного суда г. Волгограда по иску ИП XXXXXX X.X. к ИП XXXXXX X.X обнаружены следующие недостатки:

Лист 1:

1. Раздел «Подписка судебного эксперта»:

- 1.1 Не указан номер арбитражного дела;
- 1.2 В тексте заключения экспертизы указаны фамилии двух экспертов: XXXXXXXX X.X. и XXXXXX X.X.. В данном разделе имеется подпись только одного эксперта: XXXXXXXX X.X.;

Лист 2:

- 2.1 Дата проведения Акта экспертизы технического состояния двигателя EF750 XXXXXXXX автобуса KIA GRANBIRD KM XXX-S (отчет по научно-исследовательской работе № XX/XXX: «Исследование технического состояния двигателя EF750 XXXXXXXX автобуса KIA GRANBIRD KM XXX-S») указана неверно;
- 2.2 Не ясен смысл повторения ответов на вопросы суда экспертов испытательной лаборатории при Волгоградском техническом университете и эксперта ЭКЦ при ГУВД по Волгоградской обл.;

Лист 3:

3. Раздел «Исследование»

3.1 Не указаны имена и должности лиц, присутствовавших при проведении осмотра;

3.2 Не указан точный адрес места проведения осмотра;

Лист 4:

3.3 При проведении экспертизы не использовался иной мерительный инструмент, кроме масштабной линейки и рулетки;

3.4 Не указано, какие именно детали и узлы двигателя были предоставлены на осмотр. На Илл.1 (лист 4) и на фото 1 (лист 12) показаны иные (кроме коленчатого вала, блока цилиндров и коренных вкладышей) детали и узлы двигателя, представленные на исследование;

***Замечание:** Наличие или отсутствие повреждений прочих деталей является существенным обстоятельством при определении причины (причин) образования повреждений коленчатого вала. Вопрос, поставленный перед экспертами не ограничивал их только блоком цилиндров, коленчатым валом и вкладышами.*

3.5 Не ясно, по какой причине описание обнаруженных дефектов и недостатков двигателя (приведенное на листах 4-7) полностью скопировано из справки эксперта N-XXXX ЭКЦ ГУВД по Волгоградской области, от XX июля 20XXг;

Лист 8:

3.6 Повреждения, показанные на Илл. 18 не описаны в исследовательской части;

Лист 9:

4. Раздел «По второму и третьему вопросам»

4.1 Не ясно, по какой причине текст, со слов «Из анализа вышеуказанных в ...» до слов «... и причинения им механических повреждений.» полностью скопирована из справки эксперта N-XXX ЭКЦ ГУВД по Волгоградской области, от XX июля 20XXг;

4.2 Не ясен смысл формулировки «... то у экспертов есть основания категорически утверждать, что перед восстановлением двигателя EFXXXXXXX автобуса KIA GRANBIRD KM XXX-S его укомплектование коленчатым валом, маховиком и диском сцепления этим частям не проводилась ни статическая ни динамическая балансировка этих частей, что способствовало их неуравновешенности»;

***Замечание:** Статическая и динамическая балансировка коленчатых валов, маховиков и дисков сцепления (по отдельности) при их изготовлении проводится в обязательном порядке. При надлежащем качестве изготовления коленчатого вала, маховика и диска сцепления статическая и динамическая балансировка указанных деталей в сборе не является обязательной.*

Лист 10:

5. Раздел «По четвертому вопросу»:

5.1 Формулировка «С технической точки зрения данное разрушение коленчатого вала и его выше названных подшипников обусловлено как повышенным сопротивлением в коренных шейках вала, так и дисбалансом установленного, собранного по отдельности с коленвалом маховика и сцепления при сборке – восстановлении данного двигателя ...» является некорректной и не подтверждена в тексте заключения;

5.1.1 Не ясна приведенная количественная оценка: «... повышенным сопротивлением в коренных шейках ...».

Замечание: Сопротивление вращению коленвала (в коренных шейках) оценивается в численных величинах. Повышенное сопротивление вращению коленвала, как правило, вызывает самопроизвольную остановку двигателя и не приводит к разрушению коленвала.

5.1.2 Наиболее вероятная причина образования повреждений вкладышей коренной шейки (см. Илл. 14, 15, 16 и 17) – разрушение (излом) коленчатого вала;

5.1.3 Для точного определения причины (причин) разрушения коленчатого вала необходимо провести исследования:

- материала, примененного для изготовления коленчатого вала;
- термообработки коленчатого вала;
- системы смазки;
- формы и размеров шеек коленчатого вала;
- формы и размеров вкладышей коленчатого вала;
- формы и размеров посадочных мест под коренные вкладыши в блоке цилиндров;

Из текста заключения не ясно проводил ли эксперт (эксперты) данные исследования;

5.2 Формулировка «Допустимый дисбаланс для коленчатого вала в сборе с маховиком и сцеплением находится в пределах 50гсм для автомобилей МАЗ-500» некорректна:

5.2.1 Величина дисбаланса относится к коленчатому валу двигателя, а не к автомобилю;

5.2.2 На автомобиле МАЗ-500 устанавливался шестицилиндровый двигатель, а в данной экспертизе рассматривается восьмицилиндровый двигатель – величины допустимого дисбаланса для двигателей с разным числом цилиндров различаются;

5.2.3 Для оценки величины допустимого дисбаланса необходимо руководствоваться техническими условиями на двигатель KIA EF750. В списке использованной справочно-нормативной литературы указанные технические условия отсутствуют;

Лист 11:

6. Раздел «Выводы»:

6.1 Не ясно, по какой причине п.п. 1, 2 и 3 данного раздела полностью

скопированы из справки эксперта Х-XXXX ЭКЦ ГУВД по Волгоградской области, от ХХ июля 20XX г;

6.2 В тексте заключения эксперт (эксперты) не рассмотрел ряд существенных факторов, которые могли оказать влияние на образование описанных повреждений (см. п. 5.1);

Лист 13:

7. «Раздел Фототаблица»

7.1 На фото 4 видны повреждения оторвавшегося противовеса в части непосредственно примыкающей к щеке коленчатого вала. Данные повреждения указаны в тексте заключения (см. лист 5). Однако причины образования данных повреждений в тексте заключения не исследованы;

Замечание: Причины образования данных повреждений могут оказаться существенным обстоятельством при определении причины (причин) разрушения коленвала и образования прочих повреждений данного двигателя.

Лист 14:

7.2 На фото 5 видны повреждения днища одного из поршней (в правой части фото 5) – в виде многочисленных вмятин. Подобные повреждения имеются и на днище другого поршня (в левой нижней части фото 5). Однако в тексте заключения данные повреждения не описаны и причины образования данных повреждений не исследованы;

Замечание: Причины образования данных повреждений могут оказаться существенным обстоятельством при определении причины (причин) разрушения коленвала и образования прочих повреждений данного двигателя.

8. Поскольку исследование проведено с применением ненадлежащих методов, имеются неточности в описании дефектов и повреждений, нарушение логики изложения, то окончательные выводы не соответствуют материалам, изложенным в исследовательской части.

Приложения:

1. Копия свидетельства о государственной регистрации юридического лица;
2. Копия свидетельства о внесении записи в единый государственный реестр юридических лиц;
3. Копия свидетельства о постановке на учет российской организации в налоговом органе по месту нахождения на территории Российской Федерации;
4. Копия аттестата аккредитации автоэкспертной организации № XXXXX-О/Т от ХХ мая 20XX года;
5. Копия сертификата автотехнического эксперта № XXXXXX.К1 от ХХ сентября 20XX года.