

Генеральному директору ЦНПЭ «ПетроЭксперт»
Калинину Алексею Юрьевичу
от
Горелова Николая Викторовича
(паспорт серии 40 01 № 958259, выдан 12.02.2002 г.
77 отделом милиции Адмиралтейского р-на.
г. Санкт-Петербурга, код подразделения 782-077)
Адрес: 190020, г. Санкт-Петербург,
Нарвский пр., д. 9А, кв. 24

Уважаемый Алексей Юрьевич!

Вашей организацией была проведена судебная автотехническая экспертиза по гражданскому делу № 2-315/11. По результатам экспертизы экспертом Байковым Андреем Валерьевичем было составлено заключение № 11-075Д-2-315/11 от 07 июля 2011 года. Позднее 27 октября 2011 года эксперт был допрошен в судебном заседании, где дал пояснения, касающиеся содержания экспертизы.

По результатам изучения указанного заключения и пояснений, данных экспертом в судебном заседании, я открыто заявляю, что указанное заключение экспертизы составлено безграмотно, вразрез с действующими государственными нормативными документами, законами физики и, кроме того, экспертом даны заведомо ложные пояснения. Я допускаю, что судья может не знать устройства автомобиля, действующих нормативно-технических документов и забыть курс физики средней школы. Однако, эксперт обязан знать все вышесказанное и руководствоваться этим в своей работе.

Так при изучении заключения экспертизы и пояснений эксперта у меня возникли следующие вопросы, которые так и остались без ответа:

1. Эксперт не знает об отсутствии педали сцепления на автомобилях с автоматической коробкой передач?

На странице 12 экспертизы указано: *«При переключении из состояния 2Н (задний привод) 4Н полный привод) в движении или при остановке автомобиля при выжатом сцеплении... Далее, согласно руководству по эксплуатации, разрешается продолжать движение, отпустив педаль сцепления.»* На странице 15 экспертизы приведена фотография одометра автомобиля (рис. 1).

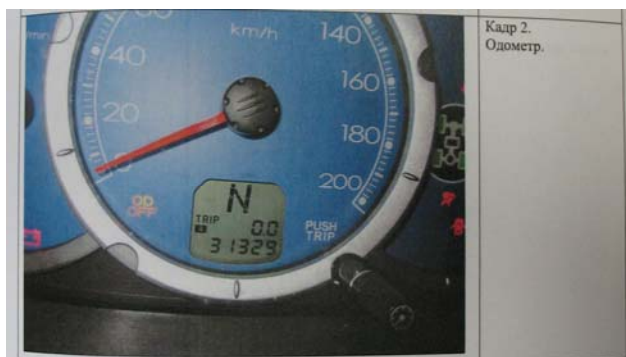


Рис. 1

На дисплее одометра четко видна буква N, соответствующая нейтральному положению селектора автоматической коробки передач.

2. Эксперт не в состоянии идентифицировать расположение узлов на машине?

На странице 7 экспертизы приведен передний мост автомобиля с подвеской в сборе (рис. 2).

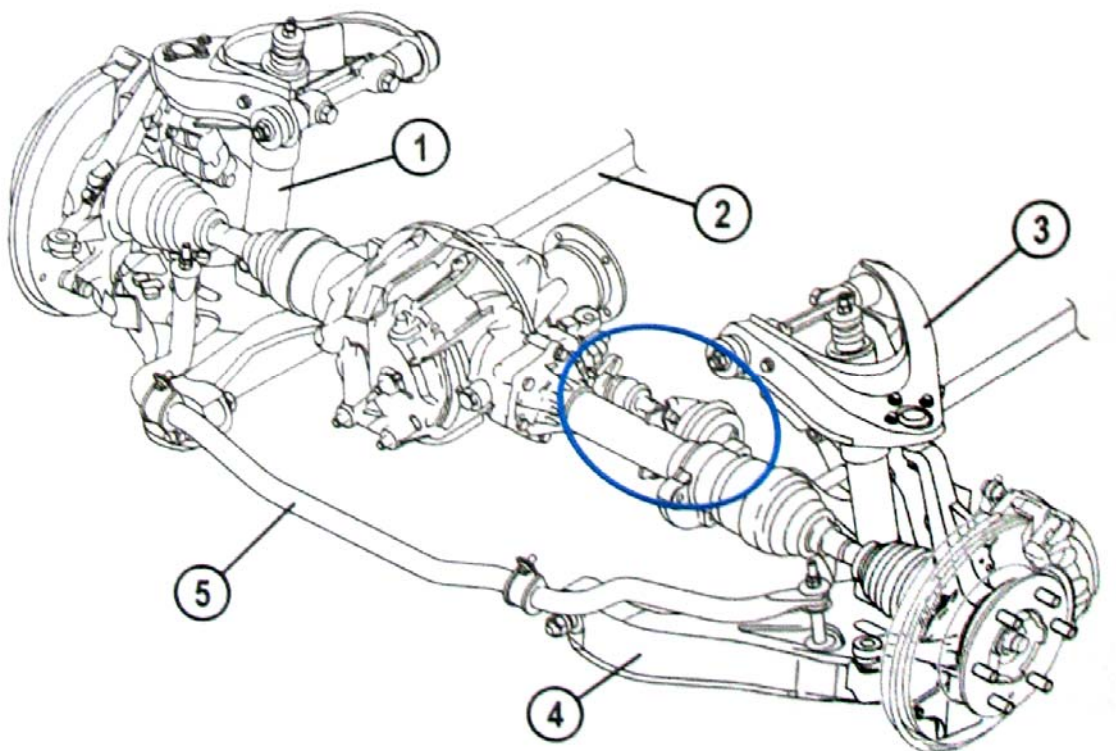


Рис. 2

Вакуумный привод муфты свободного хода (обведен синим цветом) располагается слева от редуктора переднего моста по ходу движения автомобиля, снизу и позади левого чулка. В реальности узел расположен справа от редуктора переднего моста по ходу движения автомобиля, снизу и спереди правого чулка. (Рис. 3)



Рис. 3

Кроме того исследуемый автомобиль имел пружинную переднюю подвеску, а не торсионную, как на приведенном в экспертизе рисунке. Таким образом, приведенный в экспертизе рисунок не имеет ничего общего с исследуемым автомобилем. А в связи с неверным расположением узла, алгоритм работы системы также описан неверно.

3. Эксперт не знает и не в состоянии разобраться в принципе работы вакуумного насоса? Эксперт не знает курса физики уровня средней школы?

На страницах 8 и 9 экспертизы описывается процесс попадания воды в картер двигателя:

«После повреждения штуцера автомобиль был оставлен владельцем с работающим на холостом ходу двигателем. При этом вакуумный шланг с обломком штуцера был погружен в воду. Принимая во внимание, что на исследуемом автомобиле установлен вакуумный насос (рисунок ниже), который приводится в действие шестерней от коленчатого вала, нетрудно сделать вывод, что в процессе работы двигателя на холостом ходу, через шланг в работающий вакуумный насос попала вода. Принимая во внимание свойства жидкости, внутри корпуса насоса создалось значительное давление.

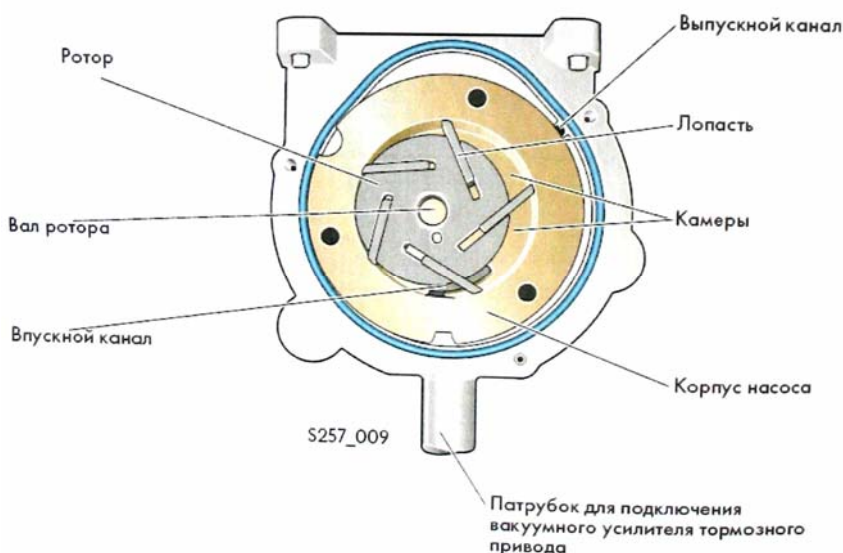


Рис. 4

Согласно схеме устройства вакуумного насоса, предоставленного на рисунке 4 выше, его приводной вал (ротор) устанавливается на подшипники скольжения, которые смазываются от общей системы смазки автомобиля. (схема приведена ниже). Как видно смазка поступает из масляной магистрали двигателя и далее сливается в картер.

Подсос воздуха из вакуумной системы через подшипники скольжения вакуумного насоса в систему смазки, к каким либо негативным последствиям привести не может. Но при попадании воды в картер двигателя, описанным выше путем, часть жидкости, учитывая ее свойства, оседает поддона, а часть, учитывая высокую температуру, превращается в пар.»

Принцип действия лопастного вакуумного насоса следующий: насос имеет впускное отверстие и выпускное отверстие. Впускное отверстие связано с вакуумным усилителем тормозов и вакуумным приводом муфты свободного хода. Воздух поступает во впускное отверстие, после чего перегоняется в выпускное отверстие. Лопатки насоса смазываются моторным маслом от системы смазки двигателя,

которое подается в камеры через небольшие отверстия. Естественно, поступающий воздух смешивается с моторным маслом. Именно поэтому для возврата этого масла в систему смазки выпускное отверстие напрямую связано с картером двигателя. Таким образом, весь воздух перегоняемый насосом, через выпускное отверстие сбрасывается напрямую в картер двигателя. Т.к. давление картерных газов ниже давления, развиваемого насосом, то они не препятствуют сбросу воздуха. Давление в системе смазки дизельного двигателя автомобиля обычно не опускается ниже 2 кг/см^2 , давление картерных газов ниже. Таким образом, воздух (в нашем случае вода) попадает в картер через то отверстие, в котором будет ниже противодействие, т.е. выпускное отверстие вакуумного насоса, а не через подшипники скольжения и далее систему смазки. Описывая путь попадания воды, эксперт демонстрирует отсутствие знаний законов физики, изучаемых в средней школе.

4. Эксперт не знает устройства систем двигателей внутреннего сгорания?

На странице 10 экспертизы указано: «Далее осевшая часть воды всосалась вместе с маслом из поддона картера двигателя масляным насосом через горловину маслозаборника (рисунок выше) и распространилась по системе смазки. Испарившаяся часть воды из-за образовавшегося избыточного давления в картере двигателя, через клапан рециркуляции попадает в нагнетательную часть турбины и интеркулер.»

Клапан рециркуляции является элементом системы EGR (exhaust gas recirculation - рециркуляция отработанных газов), которая отводит часть выхлопных газов во впускной коллектор. Указанный клапан никак не соединен с картером двигателя, а соответственно пар из картера двигателя никак не попадет в нагнетательную часть турбины через клапан рециркуляции.

5. Эксперт не в состоянии понять, что описываемая им система не работоспособна даже чисто теоретически?

На странице 11 экспертизы приведена схема работы вакуумного привода муфты свободного хода, изображенная на рисунке 5.

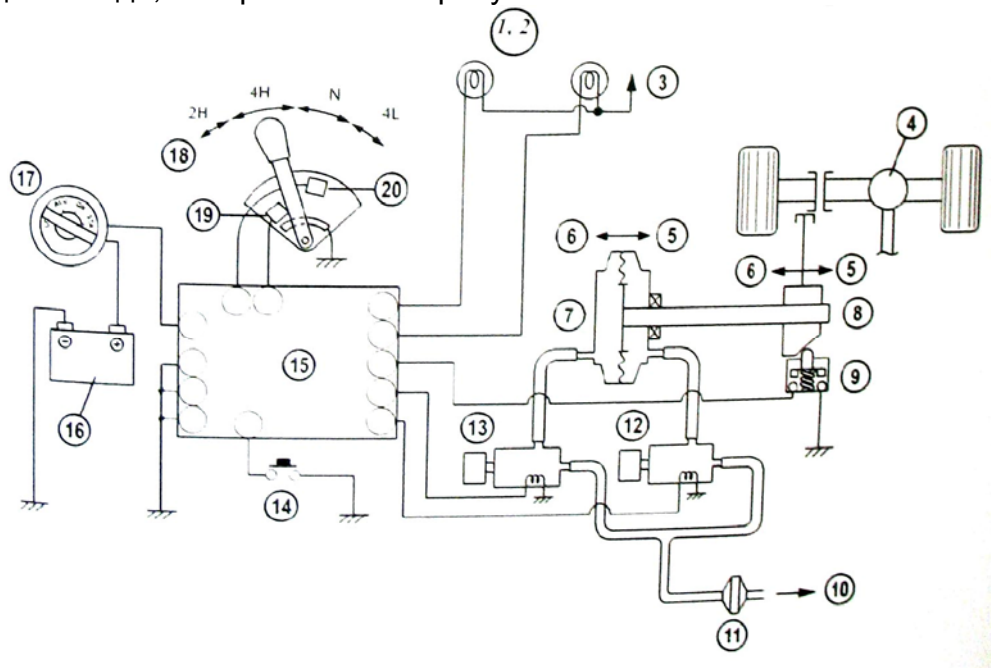


Рис. 5 Схема работы системы подключения переднего привода:

1. Световой индикатор 4WD

2. Световой индикатор блокировки дифференциала
3. К аккумуляторной батарее
4. Передний дифференциал
5. Замыкание
6. Размыкание
7. Вакуумный привод включения переднего моста
8. Блок включения переднего моста
9. Датчик включения переднего моста
10. К вакуумному насосу
11. Односторонний обратный клапан
12. Замыкающий электромагнитный клапан
13. Размыкающий электромагнитный клапан
14. Главный датчик включения переднего моста
15. РСМ
16. Аккумуляторная батарея автомобиля
17. Выключатель двигателя
18. Рычаг переключателя
19. Переключатель 4WD
20. Безобрывный переключатель нейтрали

Из указанной схемы понять алгоритм работы системы размыкания полуоси не представляется возможным. В связи с чем, в судебном заседании я попросил эксперта изобразить клапана условными обозначениями, применяемыми при изображении пневматических схем в соответствии с ГОСТ. По каким-то своим причинам эксперт от этого отказался (страница 28 стенограммы судебного заседания), однако на словах пояснил, что каждый клапан имеет два положения «ОТКРЫТ» и «ЗАКРЫТ». Таким образом, каждая из полостей вакуумного привода (7) либо соединена с вакуумным насосом, либо заглушена, т.к. система полностью герметична и с атмосферой никогда не соединяется (страницы 1-3 стенограммы судебного заседания). Если изобразить клапана в соответствии с применяемыми условными обозначениями, то пневматическая схема подключения полного привода, описанная экспертом, будет выглядеть следующим образом:

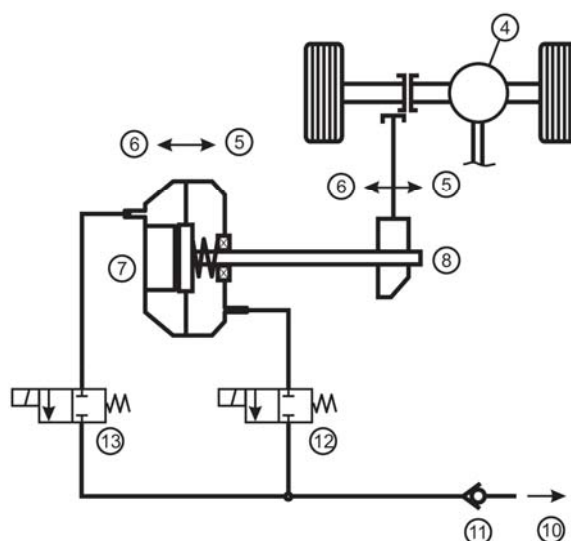


Рис.6 Пневматическая схема работы системы подключения переднего привода:

4. Передний дифференциал, 5. Замыкание, 6. Размыкание, 7. Вакуумный привод включения переднего моста, 8. Блок включения переднего моста, 10. К вакуумному

насосу, 11. Односторонний обратный клапан, 12. Замыкающий электромагнитный клапан, 13. Размыкающий электромагнитный клапан

Как поясняет эксперт, электромагнитные клапана 12 и 13 включаются попеременно, соответственно, попеременно соединяя полости вакуумного привода 7 с вакуумным насосом.

Рассмотрим работу описанной экспертом системы. Силой трения деталей привода можно пренебречь, т.к. она значительно меньше всех других возникающих сил, рассмотренных ниже:

А) Изначально после сборки автомобиля до включения вакуумного насоса состояние системы показано на рисунке 7.

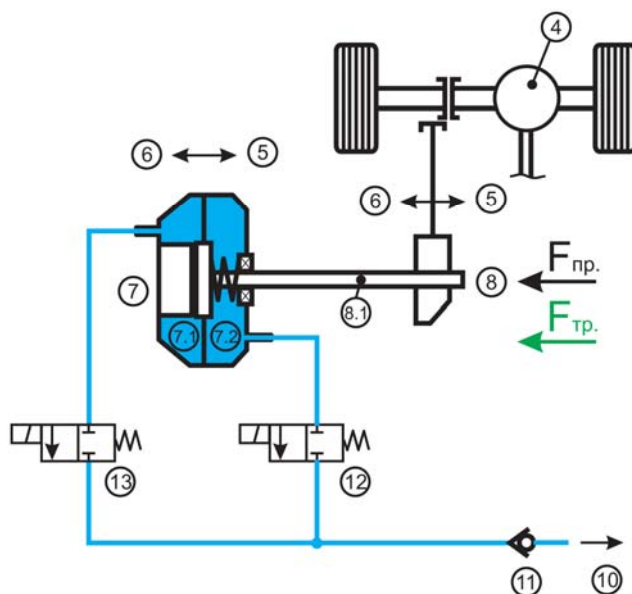


Рис. 7

Давление в обеих полостях (7.1 и 7.2) вакуумного привода 7 и во всех пневмомагистралях будет равно атмосферному (синий цвет).

Сдвигению штока 8.1 блока включения переднего моста 8 из положения 6 в положение 5 будут препятствовать следующие силы:

- сила, вызываемая упругой деформацией мембраны (одновременно являющейся тарельчатой пружиной) – $F_{пр.}$;
- сила трения деталей в механизме – $F_{тр.}$;

Т.к. силы, сдвигающие шток 8.1 из положения 6 в положение 5 отсутствуют, то вакуумный привод будет находиться в положении 6 – «разомкнуто».

Б) После начала работы двигателя одновременно начинает работать вакуумный насос. Рычаг управления раздаточной коробкой находится в положении 2Н (задний привод). Эта ситуация, показанная на рисунке 8.

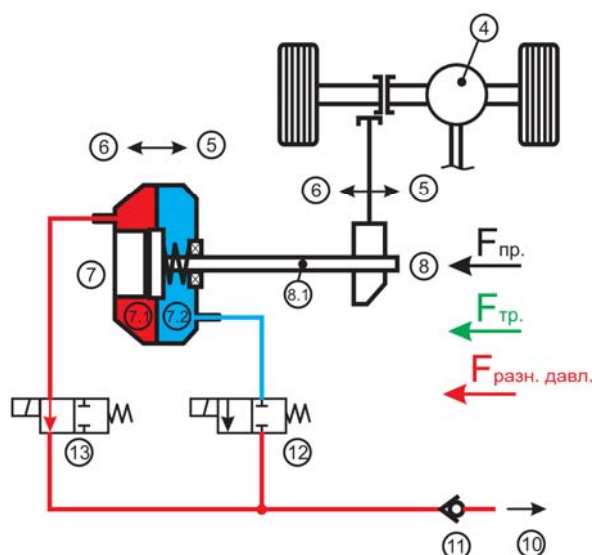


Рис. 8

Включится электромагнитный клапан 13, который соединит полость 7.1 вакуумного привода со всасывающим отверстием, работающего вакуумного насоса, при этом в полости 7.1 и магистралях, выделенных красным цветом, образуется разрежение, что приведет к снижению давления ниже атмосферного до минимального давления, развиваемого вакуумным насосом. Таким образом, на шток 8.1 будет действовать сила, вызванная разницей давлений в полостях 7.1 и 7.2, определяемая по формуле (учитывая, что абсолютное значение силы не рассчитывается, разницей площади мембраны вакуумного привода со стороны штока и с противоположной стороны можно пренебречь):

$$F_{\text{разн. давл.}} = S_{\text{мембраны}} * (P_{7.1} - P_{7.2}), \text{ где}$$

$F_{\text{разн. давл.}}$ — сила, вызываемая разницей давлений;

$S_{\text{мембраны}}$ — площадь мембраны вакуумного привода;

$P_{7.1}$ — давление в полости 7.1;

$P_{7.2}$ — давление в полости 7.2.

Учитывая, что давление со стороны полости 7.1 ниже, направление действия силы $F_{\text{разн. давл.}}$ будет соответствовать направлению, показанному на рисунке 8.

Сдвигению штока 8.1 из положения 6 в положение 5 будут препятствовать следующие силы:

- сила, вызываемая разницей давлений — $F_{\text{разн. давл.}}$;

- сила, вызываемая упругой деформацией мембраны (одновременно являющейся тарельчатой пружиной) — $F_{\text{пр.}}$;

- сила трения деталей в механизме — $F_{\text{тр.}}$;

Т.к. силы, сдвигающие шток 8.1 из положения 6 в положение 5 отсутствуют, то вакуумный привод будет находиться в положении 6 — «разомкнуто», что соответствует режиму заднего привода.

В) Ситуация, которая произойдет при последующем переключении рычага раздаточной коробки из положения 2Н (задний привод) в любое из положений 4Н или 4L (полный привод), показана на рисунке 9.

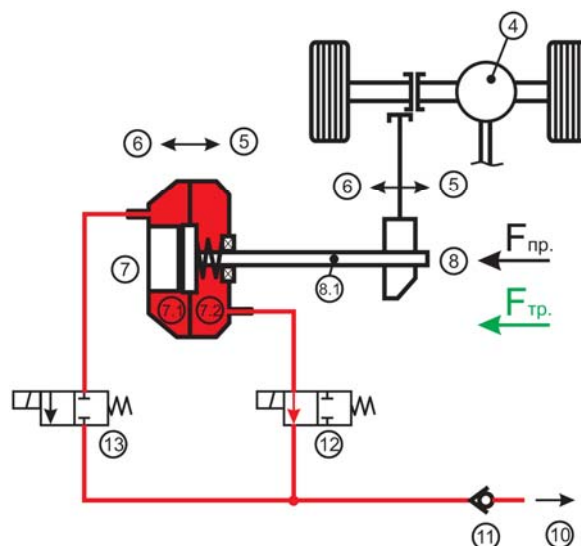


Рис. 9

Электромагнитный клапан 13 отключится, а электромагнитный клапан 12 включится. Таким образом, при отключении электромагнитного клапана 13, полость 7.1 вакуумного привода заглушится. Т.к. полость 7.1 не соединится с атмосферой, то давление в ней останется неизменным, и будет соответствовать минимальному давлению, развиваемому вакуумным насосом.

Включение электромагнитного клапана 12 приведет к соединению полости 7.2 вакуумного привода со всасывающим отверстием, работающего вакуумного насоса, при этом в полости 7.2 и магистралях, выделенных красным цветом, образуется разрежение, что приведет к снижению давления ниже атмосферного до минимального давления, развиваемого вакуумным насосом. Т.к. минимальное давление, развиваемое вакуумным насосом, является неизменной паспортной величиной, то давление в полостях 7.1 и 7.2 будет одинаково, а сила, вызванная разницей давлений, будет равна 0 ($F_{\text{разн. давл.}} = 0$).

Таким образом, на шток 8.1 будут действовать те же силы, что и показанные на рисунке 7. Сдвигению штока 8.1 блока включения переднего моста 8 из положения 6 в положение 5 будут препятствовать следующие силы:

- сила, вызываемая упругой деформацией мембраны (одновременно являющейся тарельчатой пружиной) – $F_{\text{пр}}$;
- сила трения деталей в механизме – $F_{\text{тр}}$;

Силы, сдвигающие шток 8.1 из положения 6 в положение 5 отсутствуют.

Следовательно, включение переднего моста будет не возможно, т.к. на шток не действует ни одной силы, способствующей его перемещению в положение 5, и действует две силы, препятствующие его перемещению в это положение.

Т.е. схема, приведенная экспертом в заключении и описанная в судебном заседании, с точки зрения законов физики не работоспособна даже чисто теоретически.

6. Эксперт видел автомобиль, работающий вопреки законам физики?

С одной стороны, в судебном заседании эксперт заявляет, что проверял работу системы при осмотре автомобиля у официального дилера «Радуга-Авто» (страница 3 стенограммы судебного заседания). С другой стороны, схема, приведенная экспертом в заключении и описанная в судебном заседании, с точки зрения законов физики не работоспособна даже чисто теоретически. Т.е. либо эксперт смог найти и осмотреть автомобиль, работающий вопреки законам физики, либо эксперт дал заведомо ложные пояснения.

7. Эксперт не умеет пользоваться измерительным инструментом?

В ходе судебного заседания эксперт поясняет: « у Вас есть задний бампер, при движении которого снег расходится по сторонам, а задний бампер находится ниже уровня защиты картера, скорее всего, потому что он висит под рамой, а защита висит на раме, соответственно, возможно, что задний бампер будет снимать основную кромку снега, и он не будет забиваться под защиту картера.» (страница 10 стенограммы судебного заседания В дальнейшем эксперт неоднократно настаивает на своем утверждении.

Однако, в реальности, поперечина рамы, к которой крепится защита картера, является, самой низкой точкой рамы. Схема рамы автомобиля со сдвоенной кабиной с контрольными отметками приведена на рисунке 10.

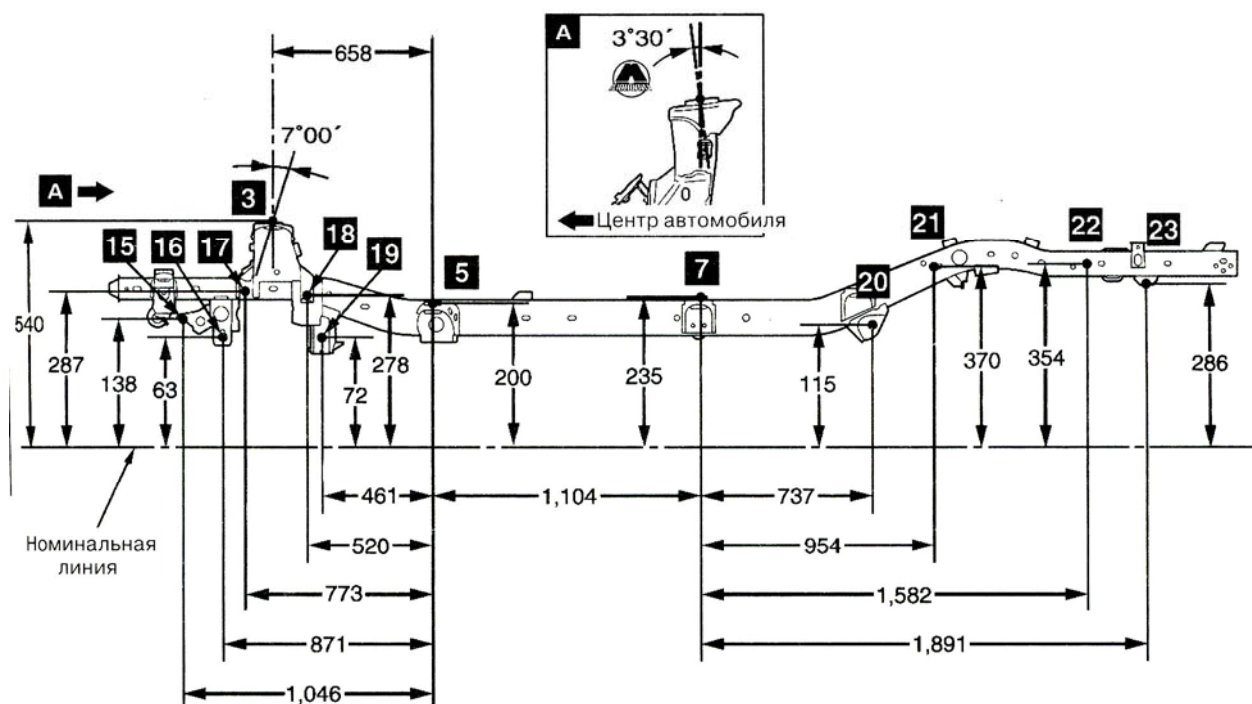


Рис. 10 Рама автомобиля:

поз. 19 Поперечина рамы автомобиля, к которой крепится защита картера.

Источник: стр. 16-417 книги Mitsubishi L200 / Triton / Warrior с 2006 г., Дизельные двигатели: 2,5 л. Руководство по ремонту и эксплуатации. Цветные электросхемы. – Д.: Издательство Монолит, 2008. – 562 с.: ил.)

Таким образом, вопреки заявлениям эксперта, бампер автомобиля не будет препятствовать попаданию снега. Задний мост автомобиля также не будет разгребать снег, т.к. выходу снега по бокам из-под днища автомобиля будут препятствовать задние колеса. Соответственно, при движении автомобиля задним ходом снег будет скапливаться перед задним мостом, а после чего, перевалится сверху через задний мост и останется под днищем автомобиля. Аналогичным образом снег попадет и под защиту картера. Тем не менее, эксперт заявляет прямо противоположное, утверждая, что это установленный факт. Измерения высоты расположения деталей автомобиля экспертом проведены не были. Изучить специальную литературу эксперт также не посчитал нужным.

8. Эксперт не в состоянии выполнить прочностной расчет детали?

Рассматривая отломанный пластиковый штуцер вакуумного привода эксперт приводит следующие оценочные характеристики примененного материала: *«Данный полимер обладает целой комбинацией качеств:*

- высокой твердостью и жесткостью...

Из полибутилентерефталата и композиционных материалов на его основе заменяют металлы (цинк, бронзу, алюминий) и реактопласты...» (Страница 6 экспертизы)

На основании этого эксперт делает выводы о том, что пластик применен правильно, а деталь обладает необходимым запасом прочности. Стоит отметить, что изготовление детали даже из высококачественной стали, не гарантирует необходимой прочности детали. Основное условие прочности детали состоит в том, чтобы при возникающей нагрузке не был превышен заложенный предел прочности детали, который зависит не только от примененного материала, но и геометрических размеров. Эксперт не приводит прочностного расчета обломанного штуцера.

9. Эксперт обладает более высокой квалификацией в области полимеров, чем их производители?

На странице 12 экспертизы эксперт указывает: *«На основании проведенного исследования материала, из которого изготовлена крышка муфты включения переднего моста, эксперт делает вывод, что при ее изготовлении использовались материалы, подходящие по своим заявленным потребительским свойствам, а так же требованиям нормативной документации...»*

На страницах 20 и 21 заключения эксперт приводит паспорт материала, взятый с сайта www.polimer1.ru. Адрес сайта указан в верхнем правом углу на страницах паспорта, приведенного в экспертизе. Тем не менее, по каким-то причинам эксперт не приводит минимальной температуры эксплуатации изделий из этого пластика (-20 град. С), хотя они приведены на том же сайте, и эксперт просто не мог их не видеть: http://polimer1.ru/index.php?option=com_content&task=view&id=71&Itemid=46. В ходе судебного заседания мной был продемонстрирован оригинал письма немецкой фирмы-производителя указанного пластика. В письме изготовитель сообщал, что он не может гарантировать сохранения механических свойств пластика (в том числе ударной вязкости) при температуре -28 град. С.

Учитывая, что заявленный температурный режим эксплуатации автомобиля от -40 до +40 град. С, с точки зрения предприятия-изготовителя пластика, эксплуатационные свойства пластика не соответствуют заявленным эксплуатационным свойствам автомобиля.

Однако, Ваш эксперт с квалификацией эксперта-оценщика и высшим образованием по технике и технологии по производству поршневых и комбинированных двигателей», видимо, обладает куда большими познаниями в области полимеров, чем специалисты, профессионально занимающиеся их производством. В связи с чем, он авторитетно заявляет, что эксплуатационные свойства пластика позволяют его применять и при температуре -40 град. С.

10. Из каких соображений эксперт сам придумывает исходные данные для экспертизы и игнорирует материалы дела и непосредственно объект экспертизы?

На странице 7 экспертизы имеется подраздел: *«Процесс разрушения крышки муфты включения переднего моста.»* В нем эксперт описывает процесс разрушения крышки настолько четко и однозначно, как будто он лично присутствовал при этом. Эксперта не смущают ни показания свидетелей, говорящие о том, что после застревания, автомобиль не двигался, ни фотографии, свидетельствующие о том, что автомобиль оставался неподвижным, ни повреждения автомобиля, полученные в

результате вытаскивания автомобиля. Так при вытаскивании автомобиля сопротивление движению автомобиля было настолько велико, что колеса трактора МТЗ-82 пробуксовывали на месте. (Имеется видео, которое эксперт категорически отказался смотреть.) А в результате вытаскивания был помят задний противопоткатный брус (рис. 11), чего эксперт просто не мог не заметить при осмотре автомобиля.



Рис. 11

Материалы дела эксперт просто игнорирует и упрямо настаивает на «удобной» для Ответчика версии. И доходит в этом до маразматических умозаключений о том, что ситуация, в которой колеса автомобиля будут пробуксовывать, а автомобиль будет оставаться неподвижным, не возможна. (страницы 22-24 стенограммы судебного заседания.)

Безусловно, факт того, что автомобиль оставался неподвижным, на 100 % подтверждает невозможность поломки в результате застревания автомобиля в ручье, одновременно доказывая, что поломка штуцера произошла ранее.

11. На каком основании сделаны выводы к экспертизе?

На странице 13 экспертизы указано: *«Причиной повреждения вакуумного привода муфты свободного хода является внешнее воздействие. Обнаруженный дефект является эксплуатационным.»*

В терминах и определениях заключения (странице 5) указано:

«Эксплуатационный дефект - это дефект, возникший по причине, связанной с нарушением установленных правил и (или) условий эксплуатации автомобилей.»

Таким образом, повреждение, являющееся результатом внешнего воздействия, не является определением эксплуатационного дефекта. В то же время в ходе судебного заседания, эксперт неоднократно подтвердил, что поломка штуцера возможна при соблюдении требований руководства по эксплуатации (стенограмма судебного заседания).

Исходя из пояснений эксперта, дефект вполне может возникнуть без нарушения установленных правил и условий эксплуатации автомобиля, т.е. никак не подпадает под определение эксплуатационного дефекта. Тем не менее, при окончании допроса эксперт поддерживает выводы, сделанные им ранее в заключении.

На странице 10 заключения эксперт цитирует страницу 6-48 руководства по эксплуатации автомобиля, ссылаясь на нарушение требований условий по эксплуатации. По каким-то причинам эксперт не замечает, что цитируемое им руководство по эксплуатации 2010 года издания. В ходе судебного заседания судья поясняет эксперту, что в материалах дела содержатся два руководства по эксплуатации 2008 года издания (переданное с автомобилем) и 2010 года издания, дополненное (страница 12 судебного заседания) теми абзацами, которые и цитирует эксперт. Эксперт признается, что руководство, переданное с автомобилем, он не изучал. Но это не мешает ему в конце допроса поддержать выводы, сделанные им ранее в заключении.

О причинах произошедшего остается только догадываться.

12. Требования государственных стандартов могут выполняться исключительно по усмотрению Вашего эксперта?

В экспертизе эксперт не рассматривает соответствия автомобиля требованиям следующих действующих Государственных стандартов РФ: ГОСТ Р ИСО 12100-2007 (ч. 1 и ч. 2), ГОСТ 2.601-2006, ГОСТ 2.610-2006 и ГОСТ 15150-69, а выводы эксперта прямо противоречат их требованиям. Таким образом, Ваш эксперт освобождает Ответчика от обязанности выполнения требований этих государственных документов и соблюдения ФЗ «О техническом регулировании».

13. Ваша организация так бедна, что не может себе позволить наличия специализированной литературы по объекту экспертизы и библиотеки действующих Государственных стандартов?

В перечне литературы, на основании которой была проведена экспертиза, на страницах 3-4 заключения, отсутствует какая-либо специальная литература, касающаяся устройства автомобиля Mitsubishi L200, а также обязательные к исполнению действующие государственные стандарты, перечисленные выше. Часть этих стандартов рекомендована в качестве учебного пособия по проектированию для ВУЗов, как в Европе, так и в России. Но даже, если они не содержатся в Вашей библиотеке, то копии стандартов имелись в материалах дела.

По каким-то неясным причинам их содержание было проигнорировано Вашим экспертом.

Я перечислил не все вопросы, возникшие при изучении экспертизы, а лишь наиболее важные и очевидные. Я согласен с тем, что не все вопросы, перечисленные выше, сказались на результатах экспертизы, но они красноречиво говорят о квалификации эксперта с семи летним стажем Байкова А.В.

Все выше озвученное мной было доведено до Вас при личной встрече в Вашем офисе. Все материалы, на которые я ссылаюсь в этом письме, также были переданы Вам. Тем не менее, с Вашей стороны не было предпринято никаких попыток разъяснить содержание заключения экспертизы.

В заключении хочется обратить внимание на некоторые принципы работы Вашей компании, декларированные на официальном сайте:

«Мы принципиально НЕ ДЕЛАЕМ "заказных" экспертиз и оценок. Мы ценим наше имя.»

Содержание заключения по моему судебному делу и показания эксперта говорят, как минимум о заведомо ложном заключении по одному из вопросов. Особенно в свете того, что эксперт просто не может не знать курса физики средней школы. Причина дачи заведомо ложного заключения мне не известна.

«Мы принципиально ВНИКАЕМ в суть каждого поступившего на экспертизу дела. Мы обязаны провести полное, всестороннее и объективное исследование.»

До такой степени, что эксперт находит в автомобиле с АКПП педаль сцепления, сам придумывает исходные данные для экспертизы и не считает необходимым изучить руководство по эксплуатации автомобиля и материалы дела в полном объеме.

«Мы принципиально НЕ ЗАВЫШАЕМ и НЕ ЗАНИЖАЕМ ЦЕНЫ на наши услуги. Мы знаем их истинную стоимость исходя из профессионализма наших экспертов.»

Я тоже профессионально занимаюсь экспертной деятельностью, и при таком качестве экспертизы ее цена завышена многократно.

«Мы принципиально НЕ ОТКАЗЫВАЕМСЯ от производства экспертиз. Мы уверены, что можем выполнить любое исследование на достаточном профессиональном уровне.»

Вы себе льстите. Содержание экспертизы и пояснений эксперта говорят сами за себя. Всегда лучше признать, что ты чего-то не знаешь и не можешь, чем взяться за что-то и сделать непрофессионально.

«Мы принципиально НЕ ЗАТЯГИВАЕМ сроки выполнения наших работ. Мы знаем цену времени.»

Срок проведения экспертизы с 14 марта по 07 июля. Много это или мало, каждый решает сам. С моей точки зрения для проведенных Вами исследований это непростительно долго.

Если Вы считаете, что это письмо не имеет ничего общего с действительностью и позорит Вашу деловую репутацию, убедительно прошу дать обоснованные разъяснения по всем, поставленным мной вопросам. В случае, если данные разъяснения будут опираться на общепринятые факты, законы физики и действующие нормативные документы я готов открыто извиниться перед Вами. И напротив, неполучение мотивированного ответа будет воспринято мной, как признание фактов низкой квалификации Вашего эксперта и дачи им заведомо ложного заключения, на основании которого было вынесено судебное решение.

Это письмо будет размещено в моем блоге на сайте: «Водитель Петербурга», а также на тематических форумах и других информационных ресурсах. Оригинал письма будет направлен Вам почтой.

Горелов Николай Викторович
19 января 2011 г.