

МВС України
Харківський національний університет внутрішніх справ
Навчально-науковий інститут
підготовки фахівців для підрозділів слідства та дізнання

РОЗСЛІДУВАННЯ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД

Методичні рекомендації
щодо оформлення процесуальних документів

Харків 2009

ББК [343.102:346](094)(477)

*Рекомендовано до друку
Методичною радою
Харківського національного
університету внутрішніх справ
07 квітня 2009 р., протокол № 5*

Рецензент:

Щербаковський М.Г. – зав. каф. криміналістики навчально-наукового інституту права, економіки та соціології Харківського національного університету внутрішніх справ, канд. юрид. наук, доцент.

Розслідування дорожньо-транспортних пригод : метод. рекомендації щодо оформлення процесуальних документів / уклад.: Р. Л. Степанюк, С. О. Захарченко. – Х. : Вид-во Харк. нац. ун-ту внутр. справ, 2009 – 24 с.

ББК [343.102:346](094)(477)

© Харківський національний університет внутрішніх справ, 2009

Методичне видання

**РОЗСЛІДУВАННЯ
ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД**

Методичні рекомендації
щодо оформлення процесуальних документів

Розробники:

Степанюк Руслан Леонтійович
Захарченко Сергій Олексійович

Комп'ютерна верстка – С. В. Гончарук

Підп. до друку 12.05.2009. Формат 60x84 ¹/₁₆. Друк трафарет. Папір офсет.

Ум. друк. арк. 1,40. Обл.-вид. арк. 0,89. Зам. № 6/42.

Видавництво

Харківського національного університету внутрішніх справ
61080, Харків, пр-т 50-річчя СРСР, 27

Свідоцтво про внесення суб'єкта видавничої справи до Державного реєстру видавців, виготовників і розповсюджувачів видавничої продукції № 3087, серія ДК від 22.01.2008 р.

ЗМІСТ

<i>Протокол огляду місця дорожньо-транспортної пригоди.....</i>	<i>4</i>
<i>Схема до протоколу огляду місця дорожньо-транспортної пригоди.....</i>	<i>9</i>
<i>Протокол огляду і перевірки технічного стану транспортного засобу.....</i>	<i>11</i>
<i>Постанова про призначення автотехнічної експертизи.....</i>	<i>15</i>
<i>Висновок транспортно-трасологічної та автотехнічної експертизи..</i>	<i>17</i>
<i>Схема розслідування дорожньо-транспортної пригоди.....</i>	<i>22</i>

ПРОТОКОЛ огляду місця дорожньо-транспортної пригоди

місто *Харків*

«20» лютого 2009 р.

Огляд почато о «14» год. «25» хв.

Закінчено о «16» год. «40» хв.

Слідчий *СУ ГУМВС України в Харківській області капітан міліції Парсенюк Д.П.*, отримавши о «14» год. «00» хв. повідомлення від чергового *ГУМВС України в Харківській області майора міліції Іваненка П.І.* про дорожньо-транспортну подію (зіткнення двох транспортних засобів), прибув: м. *Харків, перехрестя вулиці Залютинської та провулка Пластичний,*

за участю спеціалістів: чергового інспектора *УДАІ ГУМВС України в Харківській області капітана міліції Лопатова В.В.*, *автотехніка НДКЕЦ ГУМВСУ в Харківській області майора міліції Данець С.В.*, *судово-медичного експерта ХОБСМЕ Хворост П.В.* та понятих: 1) *Носенка Геннадія Івановича, який проживає у м. Харків, вул. Валдайська, 12;* 2) *Замкового Віталія Павловича, який проживає у м. Харків, вул. Крупської 12, кв. 3,* а також у присутності водіїв транспортних засобів: 1) *Ніконова Володимира Михайловича, який проживає у м. Харків, пр-т Орджонікідзе, буд. 61, кв. 24;* 2) *Расолько Івана Петровича, який проживає у м. Харків, вул. Роганська, буд. 29, кв. 11,*

керуючись ст. ст. 190-192 КПК України, здійснив огляд місця дорожньо-транспортної пригоди, про що згідно ст. 195 КПК України склав цей протокол.

Перед початком огляду всім учасникам роз'яснено право бути присутнім при всіх діях і робити заяви, які можуть бути занесені до протоколу, їх також повідомлено про те, що при проведенні огляду будуть застосовуватися фотографування, засоби вимірювання і автотехнічного контролю.

Понятим *Носенку Г.І.* і *Замковому В.П.* згідно зі ст. 127 КПК України роз'яснені їх обов'язки засвідчити факт, зміст і результати огляду місця пригоди.

(підпис)

Г.І. Носенко

(підпис)

В.П. Замковий

Спеціалістам *Лопатову В.В.*, *Данець С.В.*, *Хворост П.В.* роз'яснені їх права та обов'язки, передбачені ст. 128-1 КПК України, і вони попереджені про відповідальність за відмову або ухилення від виконання обов'язків спеціаліста.

(підпис)

В.В. Лопатов

(підпис)

С.В. Данець

(підпис)

П.В. Хворост

Огляд в ясну погоду без опадів при температурі повітря +18 С.

Вид пригоди: зіткнення транспортних засобів: 1) AUDI-80 (держ. номер АХ 9295 АМ); 2) ВАЗ 21011 (держ. номер 826-16 ХК).

Чи змінилась обстановка на місці ДТП до початку огляду, і від кого це стало відомо: *обстановка на місці ДТП не змінювалася.*

ОГЛЯДОМ ВСТАНОВЛЕНО:

Місце дорожньо-транспортної пригоди знаходиться у м. Харкові на перехресті вулиці Залютинської – провулка Пластичного.

Огляд проводиться у напрямку руху від вул. Полтавський шлях до вул. Золочівська.

Елементи вулиці, дороги: *горизонтальна ділянка з нерегульованим перехрестям.*

Вид покриття: *асфальтобетонне (монолітна поверхня сіро-чорного кольору).* Тип покриття: *мілкозернистий асфальтобетон (зерна до 15 мм).* Стан покриття: *сухе чисте.*

Дорожнє покриття: *загальною шириною 17 м. призначено для руху у двох напрямках.*

Число смуг для руху в напрямку проведення огляду: *дві.* Число смуг для руху назустріч напрямку огляду: *дві.*

На проїжджій частині відсутня лінія горизонтальної розмітки. До проїжджої частини примикають: праворуч бордюрний камінь (заввишки-шириною) 18 см -12 см, ліворуч бордюрний камінь (заввишки-шириною) 18 см -12 см. Узбіччя у напрямку проведення огляду і зустрічному напрямку відсутні. Тротуар відсутній, газон у напрямку проведення огляду і зустрічному напрямку – 15 м.

Далі за тротуаром розміщені ліворуч і праворуч: *будови міського типу.*

Координати місця пригоди: (місце зіткнення) від дальньої межі проїзної частини пров. Пластичного – 13 м, у напрямку проведення огляду (на схемі) позначено червоним кольором, у зустрічному напрямку – зміною напрямку слідів гальмування автомобіля AUDI-80.

Спосіб регулювання руху на цій ділянці: *не регулюється*

Місце пригоди знаходиться у зоні дії дорожніх знаків, встановлених по ходу огляду: *відсутні*, в зустрічному напрямку: *відсутні.*

Ця ділянка дороги (вулиці) в момент огляду освітлена: *в світлий час доби.*

Загальний стан видимості дороги: *не потребується.*

Положення транспортних засобів на місці пригоди.

1) Автомобіль AUDI-80 (держ. номер АХ 9295 АМ) знаходиться на відстані 8,8-7,5 м від правого краю проїзної частини по ходу руху транспортного засобу та на відстані 13 м від передньої частини до дальньої межі проїзної частини провулка Пластичного; 2) автомобіль

ВАЗ 21011 (держ. номер 826-16 ХК) знаходиться на відстані 7,8–6,2 м від лівого краю проїзної частини та на відстані 15,7 м від передньої частини до ближньої межі проїзної частини провулку Пластичного.

Сліди шин: 1) Автомобіля AUDI-80 (держ. номер АХ 9295 АМ) не відображені; 2) автомобіля ВАЗ 21011 (держ. номер 826-16 ХК) – сліди відкидання – поверхневі передніх коліс, направлені проти ходу руху, їх довжина 10,7 м, колія складає 1,4 м, ширина протектора – 11 см, малюнок протектора всесезонний. Характерних особливостей не відображено.

Сліди гальмування: 1) Автомобіля AUDI-80 (держ. номер АХ 9295 АМ) – поверхневі передніх коліс на проїзній частині, направлені по ходу руху, спарені, довжина – 17 м, колія – 1,5 м, ширина протектору – 13 см Правий слід гальмування починається на відстані 7,5 м від правого краю, закінчується на відстані 8,8 м від того ж краю проїзної частини. Сліди суцільні, їх напрямок змінюється на відстані 13 м від їх початку, малюнок протектора – всесезонний. Слід із змазаним відбитком протектора характерних особливостей не відобразив; 2) Автомобіль ВАЗ-21011 (держ. номер 826-16 ХК) – сліди не відображено.

Ознаки напрямку руху транспортного засобу: сліди гальмування автомобіля AUDI-80 від перехрестя вул. Залютинської з пров. Пластичним на вул. Залютинській у напрямку до Окружної дороги.

Наявність відокремлених від транспортного засобу частин та інших об'єктів: на місці зіткнення між передніми частинами автомобілів AUDI-80 (держ. номер АХ 9295 АМ) та ВАЗ 21011 (держ. номер 826-16 ХК) виявлено частинки лакофарбового покриття, які вилучені і упаковані у пакет № 4, уламки пластмаси, які вилучені й упаковані в пакети №№ 1, 2; уламки скла – у пакет № 3. Місцезнаходження всіх вилучених об'єктів на схемі позначено № 8.

Наявність слідів зіткнення транспортного засобу з навколишніми предметами: відсутні.

Інші сліди і негативні обставини: між передніми частинами автомобілів AUDI-80 та ВАЗ 21011 на відстані 4,5 м від правого краю проїзної частини виявлена зона розсіювання уламків скла, пластмаси, фрагментів лакофарбового покриття діаметром 5 м, сліди охолоджуючої рідини (№ 8 на схемі огляду місця події).

Наявність обривків одягу, слідів, подібних до слідів крові, мозкової речовини, слідів волочіння і т. п.: біля правої передньої двері автомобіля AUDI-80 на проїзній частині на відстані 7,9 м від її правого краю виявлено плями рідини, схожої на кров.

Розміщення виявлених предметів щодо елементів дороги, транспортного засобу: не виявлено.

Відомості про труп та опис його одягу: *Шаповалов Андрій Петрович, чоловічої статі, 49 років, зріст – 178 см, реєстрація місця проживання: м. Маріуполь, вул. Ковпака, буд. 13, кв. 123. Був одягнений у костюм сірого кольору, білу сорочку, синю краватку, туюфлі чорного кольору.*

Місце перебування і поза трупа, його розміщення щодо транспортного засобу, слідів, навколишніх предметів і елементів дороги: *в момент огляду труп знаходиться на проїзній частині на відстані 7 м від її правого краю, біля правої передньої двері автомобіля AUDI-80.*

Опис виявлених трупних явищ (ступінь заляккості, трупні плями, гнилісне розкладання та ін.): *не виявлено.*

Наявність на тілі трупа, його одязі та взутті пошкоджень, відбитків малюнка протектора, відбитків деталей транспортного засобу, слідів рідини, частинок фарби, металу, скла, дорожнього бруду та їх характеристика, форма і місце знаходження: *на трупі виявлено пошкодження обличчя, характерні для контакту з вітровим склом.*

Під час огляду вилучено: *уламки пластмаси (пакети № 1, № 2), уламки скла (пакет № 3), фрагменти лакофарбового покриття (пакет № 4), технічний паспорт автомобіля AUDI-80 (держ. номер АХ 9295 АМ).*

У процесі огляду складені для залучення до протоколу: *схема огляду місця події, протокол огляду транспортних засобів, ілюстративна таблиця.*

При огляді застосовувалися технічні засоби: *1) фотоапарат «Нікон», (діафрагма – 8, витримка 1/160, плівка 130, усього витрачено 12 кадрів плівки); 2) масштабна лінійка довжиною 20 см; 3) м'яка рулетка з міліметровими діленнями довжиною 30 метрів; 4) масштабні номерки 10X15 – 10 шт.; 5) комплект інструменту автомеханіка; 6) домкрат 2 т.; 7) прилад вимірювання ефективності гальмування АМХ-520 (Польща).*

Після закінчення огляду автомобілі *AUDI-80 (держ. номер АХ 9295 АМ) та ВАЗ 21011 (держ. номер 826-16 ХК) направлено на майданчик тимчасового утримання УДАІ ГУМВС України в Харківській області.*

Протокол прочитаний слідчим вголос. Усе записане повністю підтверджуємо.

Заяви, зауваження, клопотання осіб, які брали участь в огляді місця події, стосовно протоколу огляду та схеми: *Водій автомобіля ВАЗ 21011 Ніконов В. М. заявив клопотання про освідування його на предмет встановлення факту, що він знаходився за кермом автомобіля в тверезому стані.*

Підпис особи, яка здійснила огляд:

слідчий СУ ГУМВС України в Харківській області
капітан міліції

Д.П. Парсенюк

Підписи осіб, які були присутні при огляді:

інспектор УДАІ ГУМВС України в Харківській області
капітан міліції *В.В. Лопатов*

автотехнік НДКЕЦ ГУМВСУ в Харківській області
майор міліції *С.В. Данець*

судово-медичний експерт
ХОБСМЕ *П.В. Хворост*

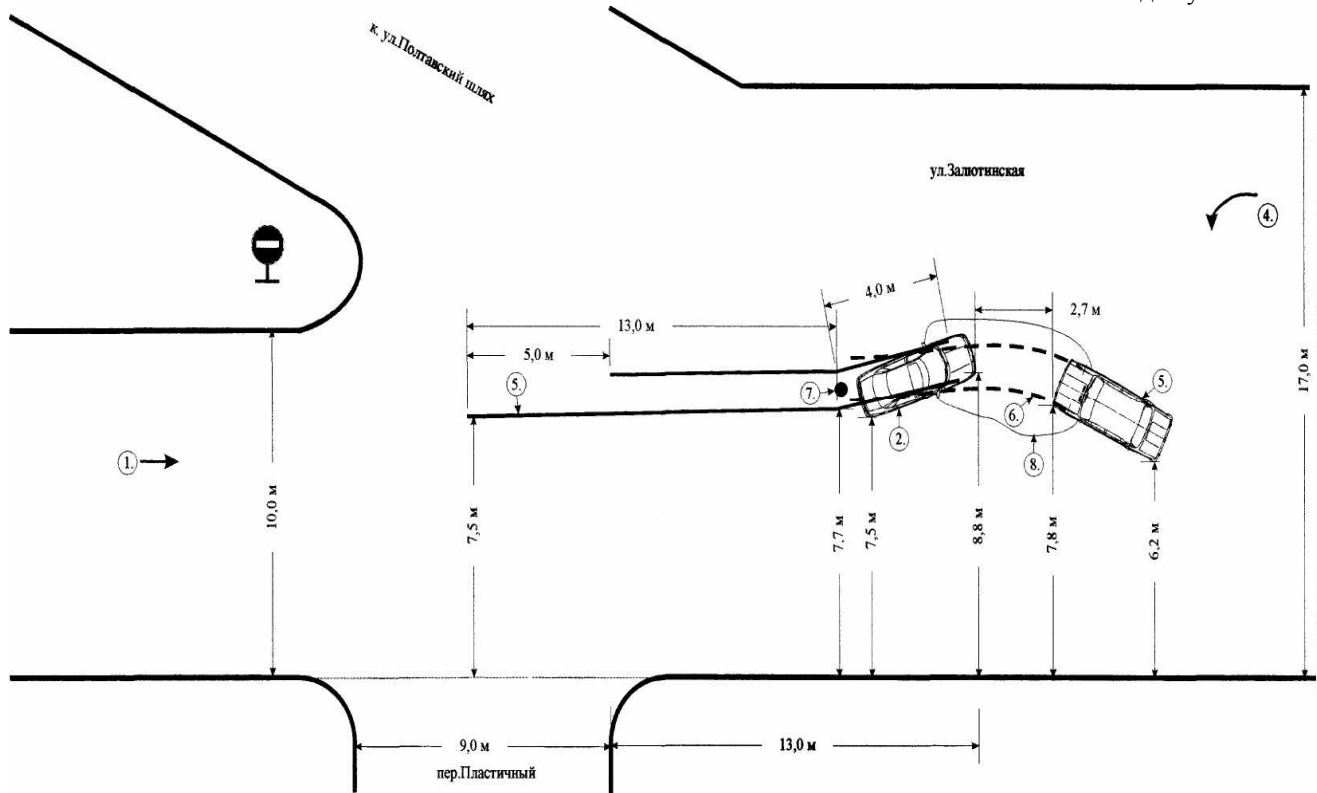
Підписи осіб, які брали участь в огляді:
водій автомобіля ВАЗ 21011 *В.М. Ніконов*
водій автомобіля AUDI-80 *І.П. Расолько*

Підписи понятих:
Г.І. Носенко
В.П. Замковий

Примітка: Протокол огляду трупа, слідів, речових доказів за необхідністю більш детального їх опису, а також довідка про встановлених на місці пригоди очевидців, потерпілих, водіїв складаються окремо і додаються до протоколу огляду місця дорожньо-транспортної пригоди.

СХЕМА

до протоколу огляду місця дорожньо-транспортної пригоди
місце пригоди: провулок Пластичний – вул. Залютинська, 20 лютого 2009 року 14 год. 25 хв.
до вул. Золочівської



<p>Схему склав: слідчий СУ ГУМВС України в Харківській області капітан міліції Парсенюк Д.П. (підпис)</p> <p>Поняті: 1. Носенко Г.І. (підпис) 2. Замковий В.П. (підпис)</p> <p>Зі схемою згодні водії: 1. водій автомобіля ВАЗ 21011 Ніконов В.М. (підпис) 2. водій автомобіля AUDI-80 Расолько І.П. (підпис)</p>	<p>Умовні позначення:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Напрямок руху AUDI-80 2. Автомобіль AUDI-80 3. Автомобіль ВАЗ 21011 4. Напрямок руху ВАЗ 21011 5. Сліди гальмування автомобіля AUDI-80 (правий 13,0 м, лівий 8,0 м, які переходять в юз 4,0 м) 6. Слід юзу автомобіля ВАЗ 21011 від передніх коліс 7,5 м 7. Місце зіткнення, початок слідів юзу 8. Частки скла, фарби, пластмаси, рідини діаметром 5,0 м
---	--

Мірило 1:100 (1см–1м)

ПРОТОКОЛ

огляду і перевірки технічного стану транспортного засобу

місто Харків

“20»лютого 2009 р.

Огляд почато о «14» год. «25» хв.

Закінчено о «16» год. «40» хв.

Слідчий СУ ГУМВС України в Харківській області капітан міліції *Парсенюк Д.П.*, отримавши о «14» год. «00» хв. повідомлення від чергового ГУМВС України в Харківській області майора міліції *Іваненка П.І.* про дорожньо-транспортну подію (зіткнення двох транспортних засобів), прибув: м. Харків, перехрестя вулиці Залютинської та провулка Пластичний.

за участю спеціалістів: чергового інспектора УДАІ ГУМВС України в Харківській області капітана міліції *Лопатова В.В.*, автотехніка НДКЕЦ ГУМВСУ в Харківській області майора міліції *Данець С.В.*, судово-медичного експерта *ХОБСМЕ Хворост П.В.* та понятих: 1) *Носенка Геннадія Івановича*, який проживає у м. Харків, вул. Валдайська, 12; 2) *Замкового Віталія Павловича*, який проживає у м. Харків, вул. Крупської 12, кв. 3, а також у присутності водія транспортного засобу *Расолько Івана Петровича*, м. Харків, вул. Роганська, буд. 29, кв. 11,

керуючись ст.ст. 190-191 КПК України, здійснив огляд транспортно-го засобу, про що згідно ст. 195 КПК України склав цей протокол.

Перед початком огляду всім учасникам роз'яснено право бути присутнім при всіх діях і робити заяви, які можуть бути занесені до протоколу. Їх також повідомлено про те, що при проведенні огляду будуть застосовуватися фотографування, засоби вимірювання і автотехнічного контролю.

Понятим *Носенку Г.І.* і *Замковому В.П.* згідно із ст. 127 КПК України роз'яснені їх обов'язки засвідчити факт, зміст і результати огляду місця пригоди.

(підпис)

Г.І. Носенко

(підпис)

В.П. Замковий

Спеціалістам *Лопатову В.В.*, *Данець С.В.*, *Хворост П.В.* роз'яснені їх права і обов'язки, передбачені ст. 128-1 КПК України, і вони попереджені про відповідальність за відмову або ухилення від виконання обов'язків спеціаліста.

(підпис)

В.В. Лопатов

(підпис)

С.В. Данець

(підпис)

П.В. Хворост

Огляд в ясну погоду без опадів при температурі повітря +18 С, у світлий час доби.

Транспортний засіб, що оглядається *AUDI-80* (держ. номер *AX 9295 AM*), червоного кольору, 1987 року випуску, у 2007 році проведено державний технічний огляд, належить Чуприніну Віктору Олексійовичу, м. Харків, пр-т Тракторобудівників, буд. 33, кв. 19. На момент події автомобілем керував водій Расолько Іван Петрович, м. Харків, вул. Роганська, буд. 29, кв. 11.

Транспортний засіб оглядався у зв'язку з зіткненням з автомобілем *ВАЗ 21011* (держ. номер *826-16 ХК*).

ОГЛЯДОМ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ ВСТАНОВЛЕНО:

Зовнішні пошкодження, знайдені на транспортному засобі: *деформація капоту з відображенням слідоутворюючого об'єкту в передній частині, хвилеподібної площини, спереду-назад; деформація переднього лівого крила у вигляді вертикального зламу плоскості спереду-назад; дугоподібна деформація та відрив переднього бамперу в місці кріплення зліва; відсутня ліва протитуманна фара в місці штатного кріплення; відсутній передній державний номер; розбито скло лівої фари та покажчика повороту, корпус блок-фари зміщений спереду-назад; деформована передня панель та декоративна панель радіатора спереду-назад; розтріскування вітрового скла округлої форми, розташованого над місцем водія.*

Наявність слідів та інших речових доказів та транспортному засобі: *не виявлено.*

Наявність на транспортному засобі слідів контактної взаємодії з навколишніми предметами: *не виявлено.*

Завантаження транспортного засобу: *на момент огляду на задньому сидінні знаходилося два пасажирів вагою 180 кг, у багажнику знаходилося дві каністри по 20 л вагою 40 кг.*

Стан гальмівної робочої системи: *відсутні зміни конструкції системи, зовнішні ушкодження її вузлів і агрегатів; роботу контрольних приладів перевірити неможливо; відсутні підтікання гальмівної рідини, рівень її у бачку головного гальмівного циліндру на відмітці максимум; величина вільного ходу педалі робочого гальма складає 3,5 мм; величину гальмівного шляху при швидкості 40 км/год, величину сповільнення і час спрацьовування гальмівного приводу перевірити неможливо.*

Стояночної гальмівної системи: *відсутні зміни конструкції системи, зовнішні ушкодження її вузлів і агрегатів; кількість клацань механізму хропіння, при якому відбувається гальмування транспортного засобу, перевірити неможливо; не перевірялася величина ухилу дороги, на*

якому транспортний засіб знаходився нерухомо з повною масою або у спорядженому стані.

Стан рульового управління: відсутні зміни конструкції системи, зовнішні ушкодження її вузлів і агрегатів; відсутні підтікання рідини і мастила; величина натягнення ременя приводу насоса високого тиску гідропідсилювача керма складає 8 мм; рівень робочої рідини в резервуарі гідросистеми на відмітці максимум; величину зусилля на ободі рульового колеса при повороті в крайнє праве і ліве положення перевірити неможливо; відсутні люфти в шарнірах рульової тяги, величина сумарного люфту в рульовому управлінні 5 градусів; перевірити наявність або відсутність заїдань і ривків при зміні зусиль на ободі рульового колеса, поворотів рульового колеса від нейтрального положення до крайніх неможливо.

Стан елементів трансмісії і ходової частини: відсутні зміни конструкції системи, зовнішні ушкодження її вузлів і агрегатів, відсутні підтікання рідини в гідроприводі трансмісії, відсутні підтікання мастила на вузлах і деталях трансмісії, величина вільного ходу педалі зчеплення складає 9 мм; ступінь роз'єднування двигуна від трансмісії перевірити неможливо; всі чотири шини з дорожнім малюнком протектора БЦ-20 175/14; тиск в передній правій шині – 1,8, передній лівій – 1,9, задній правій – 2,0, задній лівій – 2,0; величина залишкової висоти малюнка протектора передньої правої шини – 4 мм, передньої лівої – 4 мм, задньої правої – 6 мм, задньої лівої – 5 мм; ушкодження шин відсутні; надійність кріплення коліс на ступцях не перевірялася; відсутні пошкодження елементів підвіски й ознаки ненадійності кріплення деталей.

Стан системи освітлення і сигналізації: відсутні зміни конструкції системи, розсіювачі й електролампи на світлових приладах відповідають вимогам заводу виробника; права фара головного світла у робочому стані, ліва – зруйнована; права протитуманна фара у робочому стані, ліва – зруйнована; передній правий габаритний ліхтар у робочому стані, передній лівий - зруйнований, задні габаритні ліхтарі у робочому стані; у робочому стані знаходяться ліхтарі сигналу гальмування; ліхтар заднього ходу не працює; ліхтар освітлення номерного знака не працює; у робочому стані знаходяться сигналізатори включення світлових приладів, що знаходяться у кабіні водія.

Наявність склоочисників, змивачів і дзеркал заднього вигляду: в наявності та робочому стані знаходяться очищувачі вітрового скла, система подачі води для склоочисувача працездатна; в наявності знаходяться дзеркала заднього виду.

У процесі огляду транспортного засобу об'єкти не вилучалися.

У процесі огляду складені для залучення до протоколу: ілюстративна таблиця.

Під час огляду застосовувалися технічні засоби: 1) фотоапарат «Нікон», (діафрагма - 8, витримка 1/160, плівка 130, усього витрачено 7 кадрів плівки); 2) масштабна лінійка довжиною 20 см; 3) м'яка рулетка з міліметровими діленнями довжиною 5 метрів; 4) масштабні номерки 10X15– 10 шт.; 5) комплект інструменту автомеханіка; 6) домкрат 2 т.; 7) прилад вимірювання ефективності гальмування АМХ-520 (Польща).

Після закінчення огляду автомобіль *AUDI-80* (держ. номер *АХ9295АМ*) направлено на майданчик тимчасового утримання УДАІ ГУМВС України в Харківській області.

Протокол прочитаний слідчим вголос. Все записане повністю підтверджуємо.

Заяви, зауваження, клопотання осіб, які брали участь в огляді і перевірці технічного стану транспортного засобу, стосовно протоколу огляду: *не надходило.*

Підпис особи, яка здійснила огляд:

слідчий СУ ГУМВС України в Харківській області
капітан міліції

Д.П. Парсенюк

Підписи осіб, які були присутні при огляді:

інспектор УДАІ ГУМВС України в Харківській області
капітан міліції

В.В. Лопатов

автотехнік НДКЕЦ ГУМВСУ в Харківській області
майор міліції

С.В. Данець

судово-медичний експерт
ХОБСМЕ

П.В. Хворост

Підписи осіб, які брали участь в огляді:
водій автомобіля AUDI-80

І.П. Расолько

Підписи понять:

Г.І. Носенко

В.П. Замковий

ПОСТАНОВА
про призначення транспортно-трасологічної та автотехнічної експертизи

місто Кременчук

21 червня 2007 року

Слідчий Кременчуцького РВ ГУМВС України в Полтавській області старший лейтенант міліції Симонович В.В., розглянувши матеріали кримінальної справи № 07110120, порушеної за ознаками ч. 2 ст. 286 КК України,

ВСТАНОВИВ:

10 квітня 2007 року приблизно в 00 годин 20 хвилин на автодорозі Комсомольськ–Кременчук в напрямку м. Кременчук, керуючи автомобілем Форд-Таурас державний номер 086-26 СК, громадянин Горковенко Василь Іванович на заокругленні дороги в районі с. М. Кохновка Кременчуцького району допустив з'їзд на узбіччя і перекидання автомобіля у кювет, в результаті чого пасажиру автомобіля Скулковій Ірині Петрівні завдані тяжкі тілесні ушкодження.

Допитаний у якості свідка Горковенко В.І. пояснив, що він керував автомобілем Форд-Таурас в нічний час на автодорозі Комсомольськ–Кременчук на ділянці дороги с. М. Кохновка Кременчуцького району, їхав зі швидкістю 70 км/год На заокругленні дороги, проїхавши приблизно 50 метрів, його автомобіль різко потягнуло вправо з дороги на узбіччя і перекинуло у кювет.

Під час огляду місця дорожньо-транспортної пригоди 10 квітня 2007 року, а також огляду і перевірки технічного стану транспортного засобу Форд-Таурас державний номер 086-26 СК було встановлено, що переднє праве колесо автомобіля розгерметизовано, на залізобетонних стовбцях з правої сторони дороги виявлені сліди тертя гуми. Під час огляду автомобіля розгерметизовано колесо було вилучено.

Беручи до уваги те, що для вирішення питань про причини розгерметизації переднього правого колеса автомобіля Форд-Таурас необхідні спеціальні пізнання, керуючись ст. ст. 75, 196 КПК України, -

ПОСТАНОВИВ:

Призначити у справі транспортно-трасологічну та автотехнічну експертизу, провадження якої доручити експертам Харківського науково-дослідного інституту судових експертиз ім. Заслуженого професора М.С. Бокаріуса

На вирішення експерта поставити наступні питання:

1. Який характер ушкоджень на передньому правому колесі автомобіля, що представлений на дослідження?

2. Чи відповідають технічним умовам свідчення водія Горковенко В.І. про те, що ушкодження правого переднього колеса виникло до моменту з'їзду автомобіля з проїзної частини з урахуванням даних, зафіксованих в схемі ДТП?

3. Чи мав водій Горковенко В.І. технічну можливість попередити пригоду, та чи відповідають його дії Правилам дорожнього руху, що знаходяться в причинному зв'язку з ДТП?

4. Для дослідження експерту (там) направити:

- праве переднє колесо автомобіля Форд-Таурас;
- протокол огляду місця дорожньо-транспортної пригоди;
- схему до протоколу огляду місця дорожньо-транспортної пригоди.

5. Для ознайомлення експерту (там) представити матеріали кримінальної справи № 07110120, порушеної за ознаками ч. 2 ст. 286 КК України.

Примірник постанови для проведення експертизи надіслати до Харківського науково-дослідного інституту судових експертиз ім. Заслуженого професора М.С. Бокаріуса.

Слідчий Кременчуцького РВ ГУМВС України
в Полтавській області
старший лейтенант міліції

В.В. Симонович

ВИСНОВОК
транспортно-трасологічної і автотехнічної експертизи
№ 3560/3981

у кримінальній справі № 07110120 за фактом перекидання автомобіля
«Форд-Таурас» під управлінням водія Горковенко В.І.

Складено 10 серпня 2007 року

I. ВСТУП

27 липня 2007 року в Харківський науково-дослідний інститут судових експертиз ім. Заслуженого професора М.С. Бокаріуса із Кременчуцького РВ ГУМВС України в Полтавській області при постанові слідчого, старшого лейтенанта міліції Симоновича В.В. від 21 червня 2007 року для проведення транспортно-трасологічної та автотехнічної експертизи надійшли матеріали кримінальної справ № 07110120 на 31 аркуші за вищеназваним фактом дорожньо-транспортної пригоди, а також праве переднє колесо автомобіля «Форд-Таурас», вилучене після ДТП.

На вирішення експертизи поставлені наступні питання:

1. Який характер ушкоджень на передньому правому колесі автомобіля, що представлений на дослідження?
2. Чи відповідають технічним умовам свідчення водія Горковенко В.І. про те, що ушкодження правого переднього колеса виникло до моменту з'їзду автомобіля з проїзної частини з урахуванням даних, зафіксованих в схемі ДТП?
3. Чи мав водій Горковенко В.І. технічну можливість попередити пригоду, та чи відповідають його дії Правилам дорожнього руху, що знаходяться в причинному зв'язку з ДТП?

Проведення експертизи доручено старшому науковому співробітнику Степанець Б.С., який має вищу технічну освіту, спеціальну експертну підготовку з дослідження обставин ДТП, технічного стану транспортних засобів, транспортної трасології, а також досвід експертної роботи з 1985 року.

Про кримінальну відповідальність по ст. 384 КК України експерт попереджений (підпис) Б.С. Степанець

Короткий зміст обставин дорожньої пригоди

10 квітня 2007 року, приблизно в 00 годин 20 хвилин на автодорозі Комсомольськ–Кременчук рухався автомобіль «Форд-Таурас» під управлінням водія Горковенко В.І. На шляху слідування водій автомобіля допустив з'їзд керованого ним транспортного засобу на узбіччя і перекидання автомобіля у кювет.

Вихідні дані (з постанови слідчого):

1. Пригода трапилася в темний час доби на сухій асфальтованій ділянці дороги, в місці пригоди дорога має заокруглення.
2. Швидкість руху автомобіля складала 70 км/год.
3. Завантаження автомобіля – три пасажери.
4. Під час огляду місця дорожньо-транспортної пригоди, а також огляду і перевірки технічного стану транспортного засобу «Форд-Таурас», державний номер 086-26 СК було встановлено, що переднє праве колесо автомобіля розгерметизовано.
5. Після пригоди на правому узбіччі дороги виявлено два залізобетонні стовбці, на одному з яких є сліди тертя гуми – з протоколу огляду місця ДТП і схеми до нього.

Література

1. Судебная автотехническая экспертиза. Ч. 2. – М., 1980.
2. Транспортно-трасологическая экспертиза по делам о дорожно-транспортных происшествиях. – М. : ВНИИСЭ, 1988.
3. Правила дорожнього руху України. – Х. : Світлофор, 2006.

Після дослідження матеріали справи відмічені відбитком штампу «ХНИИСЕ».

II. ДОСЛІДЖЕННЯ

1. В інститут на дослідження надійшло, як вказано у постанові, праве переднє колесо автомобіля «Форд-Таурас» в розібраному вигляді, диск колеса і його покришка відокремлені один від одного (див. таблицю).

При зовнішньому огляді диску встановлено, що він литий, на зовнішній закраїні ободу диску по всій окружності є сліди тертя і стертості металу (див. таблицю). В диску колеса встановлений вентиль для подачі повітря, який ушкоджений і деформований не має (див. таблицю і фото № 1, 2). Закраїна ободу з внутрішньої сторони в одному місці на ділянці довжиною 9 см по окружності має деформацію глибиною 0,5 см, яка направлена до центру диска (див. таблицю і фото № 3, 4).

При зовнішньому огляді покришки встановлено, що вона має розмір 205/60 R15/. На боковині покришки є позначення «MICHELIN» XM+S300. Малюнок протектора має рівномірне зношення, залишкова

глибина малюнка протектора складає 3-5 мм (див. таблицю і фото № 5). На біговій доріжці в п'яти місцях є зриви верхнього шару гуми, скрізьні ушкодження відсутні. На зовнішньому боці покриття в двох місцях є зриви верхнього шару гуми. Ці ушкодження носять наскрізний характер (див. таблицю і фото № 6). На боковій частині покриття з зовнішньої сторони на площі 12,5 см * 4,5 см спостерігаються ушкодження верхнього шару гуми з подальшим розшаруванням ниток корду. В нижній частині ділянки ушкодження верхнього шару гуми є сліди у вигляді борозенок і наявність залишкової деформації вдавнення верхнього шару гуми від впровадження в покриття з зовнішньої сторони твердого предмета. В місці відокремлення верхнього зовнішнього шару гуми поверхня руйнування ниток корду нерівна, нитки корду частково розволокненні. У верхній частині ушкодження верхній шар гуми має нерівну, криволінійну поверхню, нитки корду не розволокненні, а відокремлені від гумового шару, чим порушена герметичність покриття (див. таблицю і фото № 7). На внутрішній частині покриття по всьому периметру є руйнування верхнього шару гуми зі слідами «жову» (див. таблицю і фото № 6, 7).

Шляхом огляду поверхні під мікроскопом МБС-10 з 14-ти кратним збільшенням встановлено, що в місцях відокремлення верхнього (зовнішнього) шару гуми є сліди тертя у вигляді борозенок і наявність залишкової деформації вдавнення зовнішнього шару від впровадження в покриття з зовнішньої сторони предмета з відносно твердою поверхнею. У верхній частині нитки корду відокремлені від гумового шару, в результаті чого порушена герметизація покриття. В цьому місці нитки корду зруйновані і розривів не мають (див. таблицю і фото № 2, 5). Зона ушкодження бокової частини покриття не має ознак, які характерні для утворення їх при дії надлишкового тиску зсередини покриття. Ушкодження на поверхні усередині покриття мають ознаки, характерні для утворення їх при рухові колеса без наявності в ньому повітря (див. таблицю і фото № 6).

Аналізуючи результати огляду покриття і місця її ушкодження необхідно відмітити, що вони характерні для утворення ушкодження від впливу бокової частини покриття з твердим предметом. Такі ушкодження не могли виникнути в процесі руху автомобіля по сухому асфальту. З протоколу огляду місця ДТП та схеми до нього випливає, що після пригод на правому узбіччі знаходяться два залізобетонних стовпці, на одному з яких є сліди тертя гуми.

Результати огляду покриття і диску колеса, а також комплекс характерних ознак (наявність на боковій частині покриття ділянки ушкодження з слідами залишкової деформації вдавнення зовнішнього шару від впровадження в покриття з зовнішньої сторони твердого предмета; відсутність ушкодження і деформації на вентилі; відсутність розривів у

зоні порушення герметичності покриття, які характерні для пневматичного «вибуху»; наявність деформації на диску колеса, направлених до центру диска) свідчать про те, що ушкодження покриття носять неексплуатаційний характер і дають підстави дійти до висновку, що порушення герметичності покриття правого переднього колеса виникло в результаті його контакту з твердим предметом, якими могли бути залізобетонні стовпці, що знаходилися з правої сторони дороги. На одному з них при огляді місця ДТП виявлені сліди тертя гуми і він вирваний із землі (є яма від збитого залізобетонного стовпця), тобто розгерметизація покриття правого переднього колеса виникла після виїзду автомобіля за межі проїзної частини дороги.

2. Як показали проведені вище дослідження ушкодження на покритті і диску правого переднього колеса носять неексплуатаційний характер і не могли виникнути в процесі руху автомобіля по сухому асфальту.

Отже, свідчення водія Горковенко В.І. про те, що ушкодження правого переднього колеса виникло до моменту з'їзду автомобіля з проїзної частини є технічно невідповідними.

3. У випадку, що розглядається, аналізуючи дії водія Горковенко В.І., необхідно зазначити, що в процесі руху він повинен був вибирати швидкісний режим з урахуванням дорожньої обстановки, стан проїзної частини дороги з таким розрахунком, щоб мати можливість постійно контролювати напрямок руху керованого ним автомобіля. Перед зміною напрямку руху він повинний бути упевнитися в безпеці маневру, що виконується.

Таким чином, у даній ситуації водій Горковенко В.І. повинен бути діяти у відповідності з вимогами п. 10.1 і п. 12.1 Правил дорожнього руху України, де вказано:

10.1. Перед початком руху, перестроюванням та будь-якою зміною напрямку руху водій повинен переконатися, що це буде безпечним і не створить перешкод або небезпеки іншим учасникам руху.

12.1. Під час вибору в установлених межах безпечної швидкості руху водій повинен урахувати дорожню обстановку, а також особливості вантажу, що перевозиться, і стан транспортного засобу, щоб мати змогу постійно контролювати його рух та безпечно керувати ним.

В процесі дослідження було встановлено, що ушкодження на покритті і диску правого переднього колеса носять неексплуатаційний характер і не могли виникнути при рухові автомобіля по сухому асфальту, а відповідно не могли впливати на виїзд автомобіля за межі проїзної частини дороги. В матеріалах справи не міститься будь-яких свідчень про несправності автомобіля перед пригодою. З урахуванням викладеного, у випадку, що розглядається, дії водія автомобіля «Форд-Таурас» Горковенко В.І., який допустив виїзд керованого ним автомобі-

ля за межі проїзної частини дороги, не відповідали вимогам п. 10.1 і п. 12.1 Правил дорожнього руху України і знаходилися з технічної точки зору в причинному зв'язку з виникненням дорожньо-транспортної пригоди і виконанням яких визначалась можливість попередження цього ДТП.

III. ВИСНОВКИ

1. Ушкодження покриття правого переднього колеса автомобіля «Форд-Таурас» носять неексплуатаційний характер і не могли виникнути при рухові автомобіля по сухому асфальту. Порушення герметичності покриття правого переднього колеса виникло в результаті контакту з твердим предметом, яким могли бути залізобетонні стовпці, що знаходилися з правої сторони дороги.

2. Свідчення водія Горковенко В.І. про те, що ушкодження правого переднього колеса виникло до моменту з'їзду автомобіля з проїзної частини, є технічно невідповідними.

3. У випадку, що розглядається, дії водія автомобіля «Форд-Таурас» Горковенко В.І., який допустив виїзд керованого ним автомобіля за межі проїзної частини дороги, не відповідали вимогам п.10.1 і п.12.1 Правил дорожнього руху України і знаходилися з технічної точки зору в причинному зв'язку з виникненням дорожньо-транспортної пригоди і виконанням яких визначалась можливість попередження даного ДТП.

Експерт

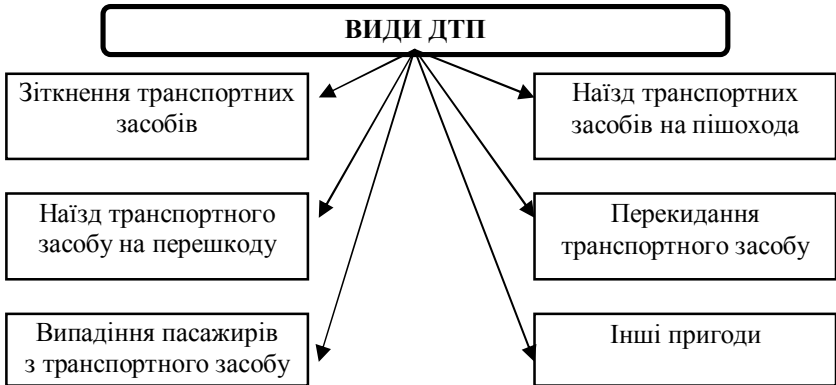
старший науковий співробітник

(підпис)

Б.С. Степанець

Додатки: матеріали кримінальної справи № 07110120 на 31 аркуші; праве переднє колесо автомобіля «Форд-Таурас»; фототаблиця.

СХЕМА РОЗСЛІДУВАННЯ ДТП



ОБСТАВИНИ, ЯКІ ПІДЛЯГАЮТЬ ВСТАНОВЛЕННЮ

Характер події, що трапилася
(чи мав місце злочин, нещасний випадок або стихійне лихо)

Час, місце та інші дані, які характеризують подію (тип і стан дорожнього покриття, ширина проїзної частини, оглядовість, видимість, освітленість, погодні умови тощо)

Вина обвинуваченого в скоєнні злочину

Причинний зв'язок між порушеннями правил дорожнього руху або експлуатації транспортних засобів і наслідками, що настали

Механізм транспортної пригоди

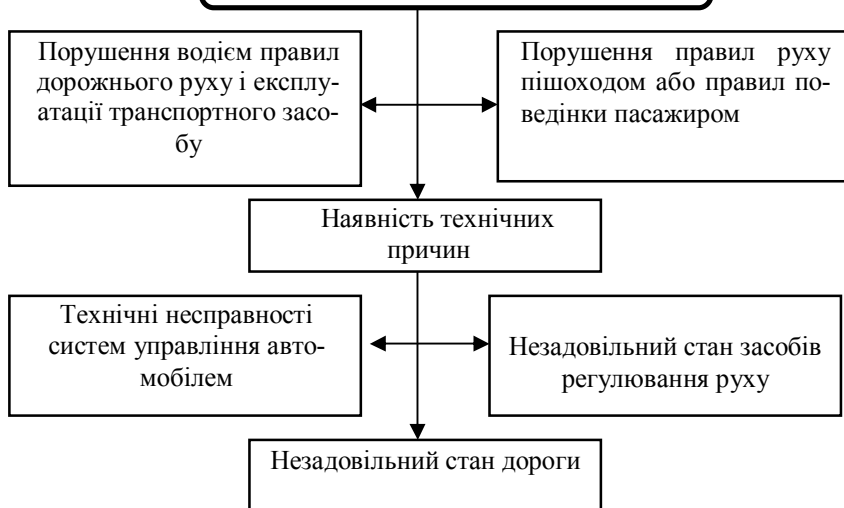
Обставини, які впливають на ступінь і характер відповідальності обвинуваченого

Характер і розмір збитку, завданого злочином

Кількість потерпілих і тяжкість завданих тілесних ушкоджень

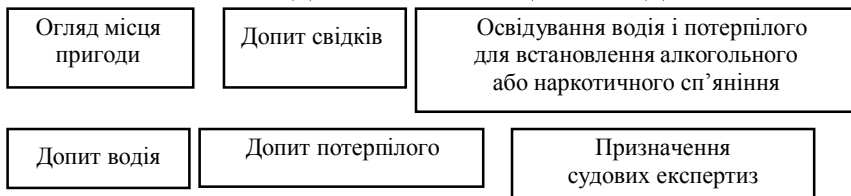
Обставини, що сприяли скоєнню злочину

ТИПОВІ ВЕРСІЇ ПРО ПРИЧИНИ ДТП



ТИПОВІ СИТУАЦІЇ І ДІЇ СЛІДЧОГО НА ПОЧАТКОВОМУ ЕТАПІ РОЗСЛІДУВАННЯ

ВОДІЙ І ТРАНСПОРТНИЙ ЗАСІБ ЗНАХОДЯТЬСЯ НА МІСЦІ ПРИГОДИ



- **ВОДІЙ З ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ ЗНИК З МІСЦЯ ПРИГОДИ**
- **ТРАНСПОРТНИЙ ЗАСІБ ЗНАХОДИТЬСЯ НА МІСЦІ ПРИГОДИ, А ВОДІЙ ЗНИК**



