

МАКСИМ ВЯЧЕСЛАВОВИЧ ДАВЫДОВ,
*кандидат юридических наук,
преподаватель кафедры административного права
и административной деятельности ОВД
ФГКОУ ВПО «Орловский юридический институт МВД России
имени В. В. Лукьянова»*

ОСОБЕННОСТИ ПОДГОТОВКИ И ПРОВЕДЕНИЯ СЛЕДСТВЕННОГО ЭКСПЕРИМЕНТА ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СВЯЗАННЫХ С НАРУШЕНИЕМ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Рассматриваются вопросы, связанные с подготовкой и проведением следственного эксперимента при расследовании дорожно-транспортных преступлений. Даются практические рекомендации проведения различных видов следственных экспериментов при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Ключевые слова: дорожно-транспортные преступления, следственные действия, следственный эксперимент, транспортное средство.

M.V. Davydov, PhD (Law), Lecturer, Russia MI Law Institute name V.V. Lukyanova; e-mail: orurinst@orel.ru, tel.: 8 (4862) 41-00-29.

Peculiarities of preparation and conduct of the investigative experiment in the investigation of crimes connected with infringement of traffic rules and operation of vehicles.

The article discusses issues related to the preparation and conduct of investigative experiment when investigating traffic offenses. Practical recommendations of the various types of experiments investigating the investigation of crimes involving violations of traffic rules and operation of vehicles.

Key words: road traffic offences, investigation, the investigative experiment, vehicle.

Согласно ст. 181 УПК РФ следственный эксперимент проводится в целях проверки и уточнения данных, имеющих значение для уголовного дела, в результате чего воспроизводятся действия, обстановка и иные обстоятельства определенного события. При этом проверяется возможность восприятия каких-либо фактов, совершения определенных действий, наступления какого-либо события, а также выявляются последовательность происшедшего события и механизм образования следов.

Практика расследования дорожно-транспортных преступлений свидетельствует, что следственный эксперимент после осмотра места происшествия выступает одним из основных следственных действий, без проведения которого зачастую невозможно точно установить механизм ДТП, назначить автотехническую экспертизу, а в конечном счете - принять правильное решение по уголовному делу.

С учетом положений криминалистической тактики к числу обязательных требований проведения следственного эксперимента по делам о ДТП относят:

- 1) проведение эксперимента в обстановке, тождественной или максимально сходной с той, в которой происходило ДТП;
- 2) использование по возможности тех же транспортных средств, с тем же грузом, весом, когда это имеет принципиальное значение;
- 3) совершение в ходе проведения эксперимента действий, максимально приближенных к тем, которые имели место в действительности;
- 4) неоднократное повторение опытных действий;
- 5) проведение эксперимента поэтапно в случае сложности.

Проведению следственного эксперимента предшествует ряд подготовительных мероприятий, которые, по мнению РС. Белкина, начинаются сразу же после того, как следователь придет к выводу о необходимости проведения данного следственного действия². Целесообразно подготовку к проведению следственного эксперимента разделить на два этапа: предварительный - до выезда на место проведения следственного дей-

ствия и подготовительный - непосредственно после прибытия на место.

Как правило, до выезда на место проведения следственного эксперимента следователь должен осуществить следующее:

1. Определить состав участников следственного эксперимента. Как правило, в их число входят сотрудники ГИБДД, оперативные работники, понятые, статисты. Круг привлекаемых лиц зависит от характера предполагаемых действий. При определенных обстоятельствах к участию в следственном эксперименте могут по усмотрению следователя быть привлечены и обвиняемые, подозреваемые, потерпевшие, свидетели.

2. Решить вопрос о месте и времени проведения следственного эксперимента. Важно, чтобы время и место максимально соответствовали тем, при которых произошло ДТП. Поэтому, чтобы результаты следственного эксперимента были признаны положительными, он должен проводиться в то же время суток, при одинаковых погодных условиях и по возможности на том же самом месте.

Если место ДТП не имеет каких-либо особенностей, а результаты опытных действий не изменят доказательственного значения следственного эксперимента, его проведение возможно в другом аналогичном месте (например, эксперимент по определению темпа движения пешехода может быть проведен во дворе жилого дома).

3. Определить содержание и порядок проведения опытов в ходе следственного эксперимента. Поскольку проведение экспериментальных действий всегда подразумевает определенный алгоритм в их производстве, целесообразно подготовить план предстоящего следственного действия, в котором отразить возможный вариант развития опытных действий, их характер, последовательность и условия проведения.

4. Подготовить технические средства, необходимые для проведения следственного эксперимента. Условно их можно разделить на следующие группы:

1) технические средства обязательного характера, предназначенные для воссоздания и измерения результатов проводимых опытов:

измерительные приборы (рулетка, секундомер, нивелир, деселерометр и т.д.);

транспортные средства, участвующие в ДТП, а в случае невозможности - аналогичные им;

средства фиксации хода и результатов следственного эксперимента (фото- и видеоаппаратура);

средства, обеспечивающие наглядность и достоверность проводимых опытов (манекены, световозвращающие жилеты, мел и т.д.);

2) технические средства вспомогательного характера (транспортные средства подразделе-

ний ГИБДД, временные дорожные знаки, средства связи и т.д.).

Действия следователя непосредственно после прибытия на место проведения следственного эксперимента напрямую зависят от того, насколько изменилась обстановка. С учетом содержания протокола осмотра места ДТП, пояснений лиц (обвиняемого, подозреваемого, потерпевшего, свидетеля - если они участвуют) следователь определяет, необходима ли реконструкция на месте проведения следственного действия, целесообразность ее производства, а также возможность воссоздания отдельных условий обстановки.

Рассмотрим наиболее распространенные виды следственных экспериментов, проводимых при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Следственный эксперимент по определению скорости движения транспортного средства. Традиционно скорость транспортного средства определяется по следам торможения (юзу). Однако современное оснащение автомобилей антиблокировочными системами торможения (АБС), системами стабилизации движения (ESP), мокрый или покрытый снегом и льдом асфальт, непринятие мер водителем к экстренной остановке автомобиля как до, так и после наезда - все эти факторы препятствуют установлению скорости автомобиля в момент ДТП. Между тем установление скорости транспортного средства в момент совершения ДТП имеет решающее значение при оценке виновности водителя. В данной ситуации определение скорости транспортного средства возможно следующими способами: путем его зрительного восприятия, при нахождении в кабине автомобиля либо с помощью специальных технических средств, применяемых в деятельности подразделений ГИБДД.

Для проведения контрольных заездов должно использоваться то же самое транспортное средство, которое участвовало в совершении ДТП. Если оно повреждено, необходимо подобрать аналогичную модель вплоть до комплектации, срока эксплуатации, цвета. Протяженность участка определяется с учетом предполагаемой скорости транспортного средства и может составлять 20, 40, 100 м. После воспроизведения данных условий водителю предлагается с заданной скоростью преодолеть контрольный участок. При этом скорость транспортного средства, в зависимости от показаний участников ДТП, может варьироваться. Когда участники согласны с наблюдаемой скоростью, водитель по команде следователя начинает движение. Время преодоления контроль-

ного участка замеряется с помощью секундомера. При достижении транспортным средством контрольной точки 1 («Старт») включается секундомер, а при достижении точки 2 («Финиш») секундомер выключается. Скорость высчитывается по формуле: $V = \frac{S}{T} \times 3,6$. Где S - расстояние, T - время проезда контрольного участка, $3,6$ - коэффициент, используемый для перевода скорости из км/ч в м/с.

Между тем определение скорости, с которой двигался автомобиль в момент ДТП, по показаниям очевидцев в большинстве случаев является субъективным и не может рассматриваться в качестве достоверного. Анализ практики показывает, что обычно в связи со скоротечностью развития механизма ДТП качество восприятия заметно ухудшается, что может отрицательно сказаться на процессе определения не только скорости транспортного средства, но и всего механизма в целом.

Так, гр. П., управляя автомобилем «Мазда», следовал в темное время суток со стороны г. Брянска в сторону г. Орла со скоростью 90 км/ч и при встречном разъезде с автомобилем «Тойота» допустил с ним столкновение. В результате ДТП водитель автомобиля «Тойота» погиб. По словам подозреваемого и очевидцев ДТП, столкновение произошло на полосе движения автомобиля «Мазда», в результате данное транспортное средство отбросило на левую по ходу его движения обочину. Однако, проанализировав показания свидетелей и сопоставив их с результатами осмотра места происшествия, следствие пришло к выводу, что их показания неубедительны в той части, что столкновение автомобилей «Тойота» и «Мазда» произошло на полосе движения автомобиля «Мазда». Это подтвердилось и в ходе следственного эксперимента. Так, по показаниям свидетелей видимость в данной дорожной обстановке составляла около 30-50 м, в то время как расстояние до впереди идущего автомобиля «Мазда» было около 70 м, что не позволяло им наблюдать развитие дорожно-транспортной ситуации так, как они ее описывали³.

Более того, лица из числа очевидцев, не являющиеся автолюбителями, не всегда могут точно воспринимать скорость движения транспортного средства как в силу объективных (состояние и обустройство дорог, отсутствие опыта вождения, интенсивность движения транспортных средств, время года, суток), так и субъективных причин (особенности памяти, состояние организма).

Установление скорости транспортного средства возможно и при нахождении в салоне автомобиля путем наблюдения за показаниями спидометра. Подобная ситуация имеет место в случаях,

когда очевидцы ДТП отсутствуют, а водитель заявляет, что во время движения не смотрел на спидометр, но скорость может определить приблизительно, полагаясь на свой водительский опыт. В данном случае некоторые авторы предлагают либо закрывать от водителя спидометр и замерять скорость при помощи спидометра движущегося рядом с ним автомобиля, либо закрывать от водителя спидометр таким образом, чтобы понятой, находящийся на переднем пассажирском сидении, мог наблюдать за его показаниями⁴. Однако достоверность полученных результатов может быть подвергнута сомнениям. Во-первых, как правило, водитель, виновный в совершении ДТП, стремится себя оправдать, утверждая, что ехал с разрешенной скоростью или меньшей, а, во-вторых, показания спидометра не обеспечивают точности замера, так как имеют погрешность, которая возрастает по мере увеличения скорости.

Поэтому наиболее оптимальным для определения скорости движения транспортного средства представляется использование в ходе эксперимента технических средств по определению и фиксации скоростного режима, например, приборов типа «ВИЗИР 2М», «АМАТА-РД». Для этого автомобиль, скорость которого необходимо установить, несколько раз преодолевает контрольный участок, после чего полученные показания отражаются в протоколе. В практике нередки случаи, когда определение скорости транспортного средства с использованием технических средств ограничивается лишь одним контрольным измерением, полагаясь на качество и сертифицированность продукции. Однако независимо от применяемых методов по установлению скорости транспортного средства в момент ДТП количество контрольных измерений должно быть не менее трех. При этом все полученные результаты должны быть зафиксированы в протоколе следственного действия.

В последнее время широкое распространение получило установление скорости автомобиля по видеозаписи в рамках следственного эксперимента. Суть заключается в следующем. При просмотре видеозаписи (например, с камер видеонаблюдений, видеорегистратора) устанавливается время с момента появления транспортного средства в кадре и его выхода из кадра. Затем аналогичное транспортное средство за указанное время на месте проведения опытных действий преодолевает заданный участок дороги. Полученные показания фиксируются и заносятся в протокол.

Следственный эксперимент по определению величины тормозного пути (контрольное торможение). Следственный эксперимент по определению величины контрольного торможения

проводится в случаях, когда необходимо оценить эффективность тормозной системы автомобиля при торможении или определить величину тормозного пути (замедления) транспортного средства при определенных условиях. Полученные результаты являются основой для назначения и производства автотехнической экспертизы.

Обязательным условием выступает схожесть обстановки проведения эксперимента (мокрый или грязный асфальт, наледь на дорожном полотне и т.д.). Если транспортное средство, совершившее ДТП, непригодно для производства эксперимента, подбирается аналогичное с учетом загрузки в момент ДТП. Эксперимент проходит в два этапа. *На первом этапе* осуществляется сверка показаний спидометра с фактической скоростью движения. С этой целью автомобиль с постоянной скоростью (например, 40 км/ч) преодолевает контрольный участок, равный 100 м. В данном случае для скорости 40 км/ч время, затраченное на проезд контрольного участка, должно составлять 9 с. *На втором этапе* с учетом конкретной обстановки транспортное средство разгоняется до скорости, близкой к скорости движения во время ДТП, после чего применяется экстренное торможение. При этом все колеса автомобиля должны затормозиться одновременно, сам автомобиль должен двигаться в момент торможения прямолинейно. На месте замеряется длина тормозного пути от его начала до оси задних колес, а также расстояние между осями автомобиля. Полученные сведения отражаются в протоколе.

Для определения величины замедления при торможении с помощью резиновых присосок к ветровому стеклу или передней панели автомобиля крепится деселерометр. При контрольном торможении автомобиля маятник прибора под действием силы инерции отклоняется, что фиксируется стрелкой-дублиром. Величина замедления транспортного средства измеряется в м/с и является главным параметром экспертного расчета тормозной эффективности автомобиля. Поэтому выводы эксперта во многом будут зависеть от правильности и достоверности установленной величины замедления.

Между тем в последнее время в практической деятельности следственных подразделений эксперимент по определению величины тормозного пути (замедления) проводится довольно редко. Связано это, как уже отмечалось, с оснащением современных автомобилей системами типа ABS, препятствующими блокировке колес транспортного средства в момент торможения. В результате определить величину тормозного пути или замедления в момент ДТП практически невозможно. Однако ряд авторов предлагают при-

бегнуть к помощи дополнительных статистов, которые, находясь около проезжей части, будут отслеживать начало блокировки колес⁵. Надо сказать, что здесь не исключен возможный риск для участников эксперимента, поскольку нельзя предугадать, как поведет себя автомобиль в той или иной ситуации (особенно если эксперимент проходит в неблагоприятных метеоусловиях). Как правило, в данной ситуации решение подобных вопросов возможно в ходе производства вербальных следственных действий (допросов, проверок показаний на месте, очных ставок).

Следственный эксперимент по определению темпа движения потерпевшего (пешехода, велосипедиста). Следственный эксперимент по определению темпа движения пешехода, велосипедиста проводится в случаях, когда необходимо установить, имел ли водитель техническую возможность предотвратить наезд на потерпевшего. На практике такая ситуация имеет место, когда надо оценить действия водителя, совершившего наезд на пешехода, велосипедиста, пересекавших проезжую часть в не установленном для этого месте. Как правило, водитель транспортного средства заявляет об отсутствии у него возможности предотвратить наезд в силу внезапного появления потерпевшего на проезжей части. В результате с целью проверки соответствия действий водителя сложившейся обстановке в рамках следственного эксперимента необходимо определить темп движения пешехода, велосипедиста.

Целесообразнее всего проводить эксперимент в том месте, где произошло ДТП, а если оно не имеет существенного значения, местом проведения следственного действия может быть аналогичный участок проезжей части дороги. Особое внимание следует уделить подбору статистов, поскольку, если сам потерпевший не может участвовать в эксперименте (например, не выздоровел после ДТП), статист должен подбираться по комплекции, возрасту, одежде, обуви, сходным с пострадавшим в ДТП. Данные о статисте обязательно заносятся в протокол следственного действия.

Далее необходимо определиться с траекторией движения потерпевшего (пешехода, велосипедиста). Как правило, она не всегда прямолинейна, отличается скоростью на всем протяжении и не всегда предсказуема для водителя. Траектория движения потерпевшего устанавливается из показаний очевидцев, водителя, пешехода, велосипедиста. Они же дают информацию о темпе, в котором двигался потерпевший (медленно или быстро, применительно к пешеходу шагом или бегом т.п.). Затем с помощью мела на месте следственного эксперимента обозначается траектория движения статиста. Время преодоления данного участ-

ка определяется на отрезке с момента выхода на проезжую часть до наезда либо с момента возникновения опасной ситуации для движения до наезда. В зависимости от темпа движения потерпевшего контрольный участок может быть 5 или 10 м. Порядок проведения эксперимента аналогичен тому, что и при установлении скорости движения транспортного средства. По команде следователя статист начинает движение, при этом его темп корректируется участниками и очевидцами ДТП. Для осуществления замеров необходимо выполнение трех контрольных проходов. Полученные результаты фиксируются с точностью до 0,1 с, затем выводится среднее значение.

Довольно часто при наезде имеет место ситуация, когда пешеход переходит проезжую часть в неполюженном месте, на середине дороги останавливается, в это время водитель, считая, что его пропускают, продолжает движение, однако когда расстояние между ними сокращается, пешеход начинает движение.

В подобной ситуации при производстве следственного эксперимента по определению темпа движения пешехода необходимо учитывать и время, затраченное им на остановку. Здесь будет излишним составить схему, на которой отразить траекторию движения пешехода и точки его остановки.

Следственный эксперимент по определению видимости с рабочего места водителя. Применительно к расследованию ДТП производство данного следственного действия сводится к определению возможности обнаружения из кабины водителя препятствия на расстоянии, необходимом для предотвращения аварийной ситуации. Иными словами, это - максимальная дистанция, с которой водителю видны и опознаваемы предметы дорожной обстановки. Потребность в проведении данного вида эксперимента может возникнуть, когда опытным путем необходимо установить это расстояние. Практика знает немало примеров, когда ДТП происходят из-за того, что водитель транспортного средства совершает наезд на пешехода, выходящего из-за объекта, ограничивающего ему обзор (например, пешеход выходит на проезжую часть из-за передней части автобуса, остановившегося на остановке). Как правило, водители отрицают свою вину, указывая на неожиданность появления пешехода на проезжей части. В подобной ситуации перед назначением автотехнической экспертизы для решения вопроса о наличии или отсутствии в действиях водителя технической возможности предотвратить наезд в условиях, ограничивающих видимость, необходимо установить расстояние, с которого водитель имел возможность увидеть пешехода.

Так, гр. С. в дневное время, двигаясь в условиях достаточной видимости и на разрешенной скорости по проезжей части в населенном пункте, увидел группу малолетних детей, игравших в песке на удалении 5 м от края проезжей части. Пятилетняя Б., встав с песка, побежала в сторону дороги, а затем начала пересекать проезжую часть. Гражданин С., не применяя экстренного торможения, начал снижать скорость и смещаться вправо, однако избежать наезда на ребенка не смог.

В своих показаниях гр. С. стал настаивать, что обнаружил бегущего ребенка в районе середины проезжей части дороги, когда девочка якобы неожиданно появилась из-за проезжавшего во встречном направлении автомобиля.

Следователем на месте происшествия был проведен следственный эксперимент. В результате моделирования взаимного перемещения транспортных средств и статиста установлено, что с момента начала движения ребенка в сторону проезжей части до момента наезда встречный автомобиль не мог ограничивать видимость водителю, так как он находился на достаточном и безопасном удалении от места ДТП⁶.

В данном случае эксперимент будет проходить в несколько этапов. Прежде всего надо установить скорость автомобиля и темп движения пешехода⁷. Вычислив расстояние, пройденное ими за 1 с, моделируем процесс взаимного перемещения транспортного средства и пешехода в пространстве. Для этого в противоположные стороны направления движения транспортного средства и пешехода в зависимости от конструктивных особенностей проезжей части отмеряем 5 и более контрольных участков, каждый из которых будет соответствовать расстоянию, пройденному ими за 1 с. Отправной точкой отсчета будет место наезда, которое устанавливается из показаний участников ДТП и очевидцев, содержания протокола осмотра места ДТП.

В зависимости от количества контрольных участков располагаем транспортное средство, пешехода на самом дальнем расстоянии от места наезда. Участники эксперимента с рабочего места водителя определяют, виден или нет пешеход, появившийся из-за препятствия. Если увидеть его не представляется возможным, перемещаемся на один контрольный участок ближе к месту наезда. Эксперимент продолжается до тех пор, пока не будет установлено расстояние, с которого водитель должен был увидеть пешехода. Это расстояние измеряется рулеткой и заносится в протокол следственного эксперимента.

Следственный эксперимент по определению общей и конкретной видимости. Методика проведения следственного эксперимента по опре-

делению общей и конкретной видимости зависит от обстоятельств дела, установленных в процессе расследования. Существенное влияние на процесс восприятия дорожной обстановки с рабочего места водителя оказывают метеорологические условия (дождь, туман, снег и т.д.), время суток, части самого автомобиля (стойки кабины, капот, дефекты лобового стекла и т.д.), рельеф местности, растительность, строения, сооружения или иные объекты, в том числе транспортные средства. Указанные обстоятельства в значительной степени снижают как обзорность, так и расстояние видимости водителю и при движении должны учитываться.

Принято выделять общую и конкретную видимость. Общая видимость - это максимальное расстояние от передней части транспортного средства по направлению его движения, на котором с рабочего места водителя различаются элементы дороги, ориентирование на которые позволяет вести транспортное средство на полосе, установленной Правилами⁸. Сюда следует отнести дорожные знаки, линии дорожной разметки, бордюры, тротуары, обочины, разделительные полосы. С учетом общей видимости определяется максимально разрешимая скорость для движения, чем лучше видимость, тем выше скорость транспортного средства, но при этом не превышающая установленного ограничения. Конкретная видимость - это расстояние от передней части транспортного средства, на котором с рабочего места водителя препятствие может быть опознано по его характерным признакам. Определение конкретной видимости позволяет установить техническую возможность, связанную с обнаружением препятствия в конкретной дорожной обстановке и предотвращением ДТП.

Как правило, конкретная видимость оказывает влияние на общую. Примером может служить следующий случай. При движении в условиях тумана в темное время суток вне населенного пункта с разрешенной скоростью 90 км/ч при отсутствии естественного освещения и с включенным дальним светом фар водитель допустил наезд на неподвижное препятствие. Эксперимент показал, что при движении в указанных условиях водитель мог обнаружить препятствие на расстоянии 35 м. Для того чтобы не допустить столкновения, водитель, несмотря на разрешенную скорость 90 км/ч, должен был двигаться со скоростью 65 км/ч⁹. Подобная норма нашла отражение в п. 10.1 постановления Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения» и постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным за-

владением без цели хищения», где указано, что водитель при движении в условиях темного времени суток или недостаточной видимости в соответствии с п. 10.1 Правил должен выбрать скорость движения, обеспечивающую ему возможность постоянного контроля за движением транспортного средства для выполнения требований Правил.

Следственный эксперимент по определению общей и конкретной видимости, как правило, проводится в ночное время, а также в неблагоприятных метеорологических условиях (туман, дождь, снег). Целесообразно опытные действия по установлению общей и конкретной видимости проводить в рамках одного следственного действия. При этом обстановка проведения эксперимента должна быть максимально приближена к той, в которой произошло ДТП, поскольку от этого будет зависеть доказательственное значение полученных результатов. Практика показывает, что процесс воссоздания дорожной обстановки в неблагоприятных метеорологических условиях считается трудоемким, поэтому можно лишь приблизительно подобрать погодные условия. В специальной литературе по этому поводу говорится, что эксперимент на видимость, особенно в условиях снегопада, дождя, тумана, нужно проводить сразу по прибытии на место ДТП, так как подобные условия видимости впоследствии невозможно будет воспроизвести¹⁰.

В свою очередь, определенные трудности могут возникнуть на этапе подготовки транспортного средства к эксперименту. Дело в том, что в случае столкновения с препятствием, наезда на пешехода деформации в большей степени подлечит передняя часть автомобиля, где расположены внешние световые приборы. В результате возникает необходимость использования автомобиля с аналогичным типом, цветом, расположением и режимом работы внешних световых приборов. Однако не всегда точно можно подобрать с учетом износа аналогичные тем, что использовались на автомобиле до ДТП. Кроме того, грязь от транспортных средств, движущихся в попутном и встречном направлениях, существенно затемняет внешние световые приборы, что в итоге сказывается на эффективности их работы. Все это оказывает влияние на видимость с рабочего места водителя и при эксперименте должно учитываться.

Для того чтобы определить общую видимость на месте ДТП, необходимо установить расстояние, на которое просматривается проезжая часть. В этих целях расстояние определяется по видимости дорожных столбиков ограждения проезжей части либо при их отсутствии путем наблюдения за статистом со световозвращателем, движущимся от транспортного средства. В тот момент, когда он пропадет из поля видимости, подается

звуковой сигнал к его остановке¹¹. Полученное расстояние замеряется.

Эксперимент по определению видимости конкретного объекта имеет более сложный характер. Дело в том, что здесь расстояние зависит от многих факторов: контрастности препятствий, погодных условий, наличия или отсутствия света фар (дальнего или ближнего) встречного транспортного средства, их регулировки. Исходя из данных условий можно выделить следующие виды экспериментов.

1. Определение видимости неподвижного препятствия при отсутствии света фар встречных машин и наезда на него без торможения. Эксперимент проводится на месте ДТП, подбирается препятствие, аналогичное тому, на которое был совершен наезд (например, лежащий на проезжей части пешеход). Транспортное средство устанавливается на таком расстоянии, с которого препятствие не видно из кабины автомобиля. На транспортном средстве в зависимости от обстоятельств дела включается ближний или дальний свет, автомобиль начинает движение к месту наезда со скоростью, не превышающей 3-4 км/ч. В тот момент, когда препятствие становится различимым, транспортное средство останавливается, полученное расстояние замеряется.

2. Определение видимости из кабины водителя при наезде на движущееся препятствие без торможения при наличии света фар встречного автомобиля. В данной ситуации на установление конкретной видимости существенное влияние оказывает работа внешних световых приборов встречного автомобиля. В большинстве случаев водители, виновные в совершении ДТП, ссылаются на ослепление их в момент наезда или столкновения, в результате вовремя заметить приближающееся препятствие становится невозможным. И действительно, непереключение дальнего света на ближний, неправильная регулировка фар, современное оснащение автомобилей лампами повышенной яркости (ксеноновыми лампами) зачастую становятся основными причинами ДТП.

Показательным является следующий случай. Гражданин Б., двигаясь на автомобиле «ВАЗ-2101» по автотрассе М-2 «Крым», совершил наезд на гр. Ш., следовавшую в попутном направлении на велосипеде. От полученных в результате ДТП телесных повреждений пострадавшая скончалась в больнице. Полученные по делу показания свидетелей, проезжавших по трассе в момент совершения ДТП, давали основание предполагать, что у автомобиля, совершившего наезд на пешехода, были проблемы с оптикой. Все свидетели отметили, что осадков не было, видимость дороги хорошая и ехали они с ближним светом

фар. В свою очередь у встречного автомобиля был включен дальний свет фар, которым он их ослепил. Сразу после разъезда с этим автомобилем они услышали позади себя удар. Оказалось, что был совершен наезд на женщину на велосипеде, которая в это время ехала по обочине встречной полосы. В то же время гр. Б., стремясь уйти от ответственности, стал утверждать, что во время движения был ослеплен встречным автомобилем (грузовиком) и только на расстоянии 3-х метров от автомашины увидел движущуюся в попутном направлении на проезжей части женщину на велосипеде. Торможение он не успел применить и совершил наезд. В ходе следствия был проведен следственный эксперимент на определение видимости, в результате которого установлено, что если бы свет фар управляемого гр. Б. автомобиля был отрегулирован, он бы в сложившейся дорожной ситуации мог и должен был увидеть велосипед, оборудованный светоотражающим катафотом красного цвета на брызговике заднего крыла, на расстоянии не менее 75 м даже при свете фар движущегося во встречном направлении транспортного средства. В то же время с неотрегулированной настройкой света фар скорость, безопасная для движения, должна была составлять 23,8-26 км/ч, а не 60-70 км/ч, которую избрал подозреваемый¹².

Проведению данного вида эксперимента предшествует ряд предварительных расчетов: устанавливаются режим работы внешних световых приборов, дистанция, на которой дальний свет был переключен на ближний (и был ли он вообще переключен), скорость движения автомобилей, их траектория, место разъезда, которое может совпадать с местом наезда, столкновения или располагаться за ним.

На месте проведения эксперимента отмечаются место разъезда и место наезда, столкновения. Далее в зависимости от их соотношения возможны следующие варианты развития событий.

А. Место разъезда и место наезда, столкновения совпадают. В этом случае проведения расчетов не требуется, поскольку расстояние, с которого объект можно опознать, равно нулю.

В. Место разъезда и место наезда, столкновения не совпадают. В целях установления конкретной видимости до препятствия необходимо исходя из скорости транспортного средства определить расстояние, пройденное каждым из них за 1 с. Например, скорость транспортного средства, совершившего наезд, - 60 км/ч, скорость встречного транспортного средства - 70 км/ч, соответственно расстояние, пройденное ими за 1 с, будет составлять 16,6 и 19,4 м. Далее производим разметку участков пути. От места наезда в противоположную сторону направления движения автомоби-

ля, совершившего наезд, отмеряем 5 контрольных участков, каждый из которых будет соответствовать расстоянию, пройденному им за 1 с (16,6 м). После произведенной таким образом разметки можно определить время, которое было затрачено транспортным средством, совершившим наезд, на преодоление пути от места разъезда до места наезда. Например, расстояние от места разъезда до места наезда, столкновения составляет 20 м, соответственно время высчитывается по формуле: $20 \text{ м} / 16,6 \text{ м/с} = 1,2 \text{ с}$. Таким образом, от места разъезда до места наезда транспортное средство, совершившее наезд, двигалось в течение 1,2 с. Соответственно встречное транспортное средство от места разъезда в течение этого же времени преодолело расстояние, равное 23,3 м. Получается передняя часть встречного автомобиля в момент наезда будет находиться в 23,3 м за линией разъезда. От этой точки в направлении, противоположном направлению движения встречного транспортного средства, размечаем 5 контрольных участков по 19,4 м.

В качестве движущегося препятствия, как правило, выступает пешеход, велосипедист. В рамках данного эксперимента устанавливаем траекторию их движения¹³.

После нанесения разметки на месте проведения эксперимента все транспортные средства, движущееся препятствие размещаем на границе участка № 5. На автомобиле включаем свет фар и определяем возможность с места водителя транспортного средства, совершившего наезд, увидеть подвижное препятствие. В том случае, если увидеть его не представляется возможным, аналогичные действия проводим на границе участка № 4. Эксперимент проводится до тех пор, пока не будет установлено расстояние конкретной видимости.

3. Эксперимент по определению видимости из кабины водителя при наезде без торможения на движущееся препятствие при отсутствии света фар встречного транспортного средства.

Производство данного вида эксперимента объединяет в себе сразу несколько экспериментов, рассмотренных выше. Прежде чем приступить к его проведению, необходимо установить скорость транспортного средства, темп движения пешехода, велосипедиста, их траекторию. Эксперимент проводится по аналогии с экспериментом по определению видимости с рабочего места водителя.

4. Определение видимости из кабины водителя при наезде на препятствие в процессе торможения при наличии света фар встречного автомобиля.

Проведению эксперимента предшествует тщательная подготовка, связанная с проведением предварительных расчетов взаимного поло-

жения транспортных средств на проезжей части. Эксперимент во многом схож с экспериментом по определению видимости из кабины водителя при наезде на движущееся препятствие без торможения при наличии света фар встречного автомобиля. Единственное - при наезде на препятствие в процессе торможения транспортного средства необходимо предварительно рассчитать расстояние его удаления от места наезда при торможении. Для этого нужно установить время торможения автомобиля до наезда и пройденное при этом расстояние. На основании полученных данных устанавливают положение транспортного средства относительно места наезда. Затем находят расстояние от транспортного средства до препятствия с последующим определением границ контрольных участков, на которых они будут располагаться. Далее, назначая время 1, 2, 3 с, находят расстояние между транспортным средством и объектом, делают их отметки на дороге и затем сближением до отметок равного времени определяют расстояние обнаружения препятствия с места водителя.

Таким образом, от знания методики проведения различных видов следственных экспериментов при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, во многом зависит получение доказательственной информации о происшедшем механизме ДТП.

¹ Далее - ДТП.

² Белкин Р.С. Проверка и уточнение показаний на месте. - М., 1961. С. 15.

³ По материалам уголовного дела № 348063 Заводского районного суда г. Орла.

⁴ Абрамочкин В.В. Следственный эксперимент при расследовании дорожно-транспортных преступлений: Учеб. пособие. - Руза: Московский областной филиал МосУ МВД России, 2012. С. 40.

⁵ Коровин А.Н. Особенности установления скорости транспортного средства в неблагоприятных погодных условиях // Наука и безопасность. 2010. № 4. С. 32.

⁶ По материалам уголовного дела № 20571 Бежицкого районного суда г. Брянска.

⁷ Данные вопросы рассматривались выше.

⁸Кривицкий А.М., Шапоров Ю.И., Фальковский В.В. и др. Использование специальных знаний в расследовании дорожно-транспортных происшествий / Под общ. ред. А.М. Кривицкого и Ю.И. Шапорова. - Минск: Харвест, 2004. С. 78.

⁹ По материалам уголовного дела № 588433 Советского районного суда г. Орла.

¹⁰ Расследование дорожно-транспортных происшествий / Под общ. ред. В.А. Федорова, Б.Я. Гаврилова. 2-е изд., перераб. и доп. - М.: Экзамен, 2003. С. 179.

¹¹ Острота зрения понята должна соответствовать требованиям, предъявляемым к зрению водителей.

ленного районного суда г. Курска.

¹³ Данные вопросы рассматривались выше.