

МЕТОДИКА ПРОВЕДЕНИЯ СЛЕДСТВЕННЫХ ЭКСПЕРИМЕНТОВ В РАМКАХ СУДЕБНОЙ АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ

При расследовании дорожно-транспортного происшествия (далее – ДТП) важное значение имеет установление фактических обстоятельств события, механизма происшествия: скоростей и траекторий движения транспортных средств и других объектов, расстояний между транспортным средством и препятствием в момент возникновения опасности для движения и другие моменты времени, расположения транспортных средств на проезжей части в момент столкновения или наезда, видимости с места водителя и т. д. Сведения о механизме ДТП могут быть получены путем допроса участников и очевидцев происшествия. Однако в большинстве случаев вследствие особенностей зрительных анализаторов человека и скоротечности события, люди, его наблюдавшие, не могут дать количественную характеристику механизму ДТП (точно указать скорость и расстояния), а если и называют какие-либо величины на основе собственной визуальной их оценки, то допускают значительные ошибки. Нельзя не учитывать и возможность умышленного искажения картины события со стороны участников происшествия, заинтересованных в исходе дела. Например, водители часто значительно занижают расстояние, на котором находилось транспортное средство от пешехода в момент появления его на проезжей части. Учитывая изложенное, следует признать обязательным проведение следственных экспериментов для установления и уточнения действительного механизма ДТП. Методики проведения наиболее распространенных из них излагаются ниже.

1. Определение видимости с места водителя в темное время суток (общие требования)

Эксперименты, имеющие целью определение видимости с места водителя, должны проводиться в условиях, максимально приближенных к условиям ДТП, по возможности непосредственно после осмотра места происшествия. С дороги необходимо убрать объекты, которые до дорожно-транспортного происшествия там не находились (груз, различные детали и т.п.), предварительно зафиксировав их положение в протоколе осмотра и на схеме к нему. В случаях, когда проведение эксперимента не может быть отложено до окончания осмотра из-за быстро меняющихся атмосферных условий (темнеет, рассеивается туман и т. п.), а также, если вследствие аварии на месте происшествия обстановка изменилась (разлита жидкость, растаял снег при пожаре и т. п.), допускается провести эксперимент на другом участке дороги, который по своим характеристикам (тип, состояние и цвет покрытия, наличие дорожной разметки, продольный профиль, конфигурация и т.д.) не должен существенно отличаться от участка дороги, где произошло ДТП. Результаты эксперимента в немалой степени зависят от скорости, с которой двигалось транспортное средство, совершившее наезд, а также от степени осведомленности лица, сидевшего на месте водителя, о характере и месте расположения препятствие. Следует сразу отметить, что попытки учесть и эти факторы при проведении экспериментов, во-первых, трудновыполнимы, а во-вторых, что самое главное, эксперимент в этом случае становится небезопасным. Поэтому, исходя, прежде всего от условий безопасности проведения эксперимента, скорость движения транспортного средства, из которого определяется видимость, должна быть минимальной, так как его необходимо остановить для измерения расстояния общей и конкретной видимостей, а осведомленность участников эксперимента становится необходимой, так как сведения о видимости не только сообщаются лицом, сидящим на месте водителя, но и должны удостоверяться понятыми.

Участники эксперимента. Количество и состав участников эксперимента определяются следователем, исходя из условий его проведения. Это лица, предусмотренные УПК, а также лица, обеспечивающие безопасность проведения эксперимента. Лица, обеспечивающие безопасность проведения эксперимента (работники полиции), размещаются на границах участка проведения эксперимента и не разрешают въезд на него водителям транспортных средств, не являющихся участниками эксперимента. Известно, что возможность водителя, совершившего ДТП, различать то или иное препятствие зависит от чисто субъективных факторов, таких как острота зрения, возраст, усталость и др. Учесть влияние совокупности этих факторов на видимость в ходе эксперимента практически невозможно. Поэтому лица, определяющие видимость с места водителя (наблюдатели) в ходе эксперимента, должны обладать остротой зрения и цветоощущением, которые допустимы для лиц, управляющих транспортными средствами.

Участок проведения эксперимента и вспомогательные средства. Как правило, эксперимент по определению видимости проводится на участке дороги, где произошло ДТП. При обстоятельствах, о которых говорится в предыдущем разделе, допускается проведение эксперимента на участках, аналогичных участку места ДТП. Во всех случаях участок проведения эксперимента ограничивается в пределах, дающих возможность проведения собственно эксперимента с учетом того, что прочие транспортные средства, движущиеся по дороге, должны быть оставлены на таком расстоянии от места проведения эксперимента, чтобы свет их внешних световых приборов не оказывал влияния на видимость на участке проведения эксперимента. В зависимости от характера дороги (поворот, спуски, подъемы) длина участка проведения эксперимента, как показала практика, лежит в пределах 300—500 метров и до нескольких километров (для горизонтальных, ровных дорог). Для обеспечения четкого хода эксперимента желательно, чтобы работники полиции, находящиеся на границах участка, руководитель эксперимента (следователь) и водитель встречного транспортного средства, в случаях, когда видимость определяется с учетом света фар встречного автомобиля, были обеспечены портативными радиостанциями. Если это невозможно, то необходимо предусмотреть другие виды связи для обеспечения согласованных действий всех участников эксперимента и безопасности: световые, звуковые сигналы, связных и т. п.

Транспортные средства, участвовавшие в ДТП в темное время суток, во многих случаях получают значительные повреждения, особенно при наездах на массивные неподвижные препятствия. В связи с этим повреждаются либо полностью приходят в негодность их внешние световые приборы. В этом случае транспортное средство необходимо заменить однотипным. Особое внимание следует обратить при этом на соответствие его внешних световых приборов по регулировке фар, по мощности ламп, по степени загрязненности фарных рассеивателей (стекло фар), состояния и степени загрязненности переднего стекла кабины и других элементов, которые могут оказать влияние на видимость, транспортному средству, участвовавшему в ДТП. Неподвижные препятствия также получают значительные повреждения, и при замене поврежденных препятствий на аналогичные следует, в первую очередь, обратить внимание на элементы, которые могут оказать влияние на возможность видимости и распознавания препятствия. На это же следует обратить внимание и при использовании того же препятствия, если оно получило повреждения в результате ДТП.

При реконструкции дорожной обстановки в случаях наезда на лежащего на дороге человека, на манекен должна быть надета либо одежда пострадавшего, либо аналогичная по виду и цвету. Следует учесть, что снег, которым, допустим, была покрыта одежда лежавшего человека, в результате наезда мог быть с нее сброшен либо, наоборот, в результате перемещения потерпевшего (перекатывания, волочения) его одежда могла покрыться снегом или грунтом дороги, либо загрязниться в результате переезда шинами транспортного средства. К числу оборудования, необходимого для проведения эксперимента на видимость, кроме радиостанции, о которых говорилось выше, следует отнести также рулетку (10—20 метров), световозвращатель (катафот) красного или белого цвета, электрический фонарик, мелки для разметки на проезжей части либо легкоустанавливаемые пронумерованные вешки (деревянные колышки).

2. Определение общей видимости и конкретной видимости неподвижного объекта при отсутствии света фар встречного транспортного средства.

Прежде чем перейти к методике проведения эксперимента, необходимо дать следующие определения:

Общая видимость — максимальное расстояние от передней части транспортного средства, на котором с места водителя четко различаются элементы дороги на пути движения, ориентирование на которые позволяет вести транспортное средство в полосе, рекомендуемой Правилами дорожного движения;

Конкретная видимость — максимальное расстояние от передней части транспортного средства, на котором с места водителя объект может быть четко опознан по его характерным признакам.

Подготовительный этап включает мероприятия по подбору участников эксперимента, транспортного средства, участвовавшего в ДТП либо его заменяющего, препятствия, на которое был совершен наезд (транспортное средство, манекен и т. п.), согласование времени проведения эксперимента, необходимой реконструкции участка проведения эксперимента, а также мероприятия по обеспечению безопасности эксперимента.

Ход эксперимента (Неподвижное препятствие — лежащий человек). После того, как участок проведения эксперимента будет огражден постами работников полиции и будут проведены необходимые работы по реконструкции места происшествия, в месте наезда размещается манекен в одежде потерпевшего либо в сходной по типу и расцветке. Транспортное средство, из которого будет определяться видимость, размещается от места наезда в направлении, противоположном направлению движения перед наездом, на расстоянии, с которого манекен не просматривается. Транспортное средство должно занимать ту же полосу движения, которую оно занимало, двигаясь к месту наезда. С места водителя наблюдатель и понятые определяют место, до которого дорога просматривается, например, граница правой кромки проезжей части с обочиной. В случае, если проезжая часть имеет разметку в виде прерывистых линий, достаточно подсчитать количество линий, видимых с места водителя, и измерить расстояние от передней части транспортного средства до конца (начала) последней видимой линии. Если же правая граница проезжей части и обочины просматриваются на большее расстояние, чем продольная разметка, а также, если продольной разметки не имеется, видимость дороги определяется расстоянием, на котором еще различается правая граница проезжей части и обочины. Расстояние общей видимости может быть также определено по видимости дорожных столбиков ограждения. Видимость дорожных знаков и других сооружений, обозначенных или не обозначенных вертикальной разметкой, не во всех случаях позволяет судить о направлении и ширине проезжей части, поэтому вопрос об общей видимости, исходя из видимости дорожных знаков и сооружений, решается в каждом случае отдельно. Для определения места, до которого просматривается граница правой кромки проезжей части с обочиной, посылают от стоящего транспортного средства вперед по дороге одного из участников эксперимента, несущего световозвращатель (катафот). Световозвращатель следует проносить вдоль правой границы проезжей части на высоте не больше 15—20 см, периодически поворачивая его активной стороной к водителю-наблюдателю. Водитель-наблюдатель, ориентируясь на проблески световозвращателя, указывает, в каком месте должен остановиться человек, несущий световозвращатель (в месте, до которого граница проезжей части и обочины просматривается), после чего измеряется расстояние от передней части транспортного средства до этого места. Данное расстояние будет являться расстоянием общей видимости или видимости дороги в направлении движения. При отсутствии световозвращателя вместо него можно воспользоваться листом белой бумаги. Пронся лист на высоте 15—20 см над кромкой проезжей части, его попеременно поворачивают ребром или плоскостью к водителю-наблюдателю. При повороте ребром лист водителю-наблюдателю не виден, при повороте плоскостью — виден. Ориентируясь на поворачиваемый таким образом лист, водитель-наблюдатель имеет возможность контролировать местонахождение несущего его человека и дает команду о месте его остановки, то есть он останавливает его в месте, до которого просматривается граница проезжей части и обочины. В зимнее время цвет бумажного листа следует подобрать контрастным к снежному покрытию (оранжевый, зеленый). Необходимость в пользовании световозвращателем или листом бумаги, как показала практика, определяется тем, что человек, удаляющийся от транспортного средства, становится невидимым для водителя-наблюдателя и его нельзя остановить в месте, до которого просматривается граница проезжей части и обочины. При определении видимости необходимо обратить внимание на следующее. При остановках транспортного средства двигатель его работает на холостых оборотах. В случаях слабозаряженной аккумуляторной батареи интенсивность накала фарных ламп будет снижаться. Поэтому обороты двигателя следует поддерживать в пределах, соответствующих его оборотам для скорости движения перед наездом. После определения расстояния общей видимости транспортное средство, из которого определяется видимость, со скоростью 3—4 км/ч перемещается в направлении лежащего манекена. Водитель-наблюдатель останавливает транспортное средство в месте, с которого препятствие можно опознать по внешним признакам (силуэту, очертаниям ног, элементам одежды и т. д.). Измерив расстояние от передней части транспортного средства до опознанного объекта (манекена), получим расстояние конкретной видимости данного объекта с места водителя.

Эксперименты по определению конкретной видимости на иные неподвижные препятствия при отсутствии света фар встречных транспортных средств по сути не отличаются от эксперимента, описанного выше.