**Особенности осмотра места дорожно-транспортного происшествия**

На место ДТП сотрудники ДПС выезжают без оперативно-следственной группы (бригады), если у автомобилей имеются только механические повреждения, а у водителей и пассажиров отсутствуют серьезные травмы, либо вместе с оперативно-следственной группой (бригадой) при наличии тяжких последствий аварии в виде гибели людей. Наличие на месте происшествия следователя как бы предполагает более высокое качество проведения всех неотложных следствеьных действий, ибо тяжкие последствия ДТП подразумевают вероятность незамедлительного возбуждения уголовного дела. К сожалению, надежды на более высокий профессионализм следователей, по сравнению с выездными дежурными подразделений ГИБДД, не всегда оправдываются. Поэтому каждый из причастных к происшествию водителей должен знать: что и как обязаны делать должностные лица для оформления ДТП, какие юридические документы должны отражать действия облеченных властью людей в форме, каково участие водителей, причастных к ДТП, в осуществляемых на месте происшествия первоначальных следственных действиях.

Осмотр места происшествия в соответствии с Уголовно-процессуальным кодексом (УПК) РФ является практически единственным следственным действием, которое выполняется до возбуждения уголовного дела (ч. 2 ст. 178 УПК РФ). Порядок его осуществления регламентируется ст. 179 УПК РФ, устанавливающей обязательные реквизиты при составлении протокола осмотра места происшествия. Методике проведения осмотра специально обучают в соответствующих высших юридических учебных заведениях, однако, в силу специфики учебного процесса либо особенностей обучаемых, на практике весьма редко можно встретить четко, тщательно, объективно и грамотно составленный протокол этого важнейшего следственного действия. Ошибки и неточности, допущенные должностными лицами при проведении осмотра места происшествия, потом невозможно поправить. Именно поэтому имеет смысл проявить максимум внимательности и терпения, отслеживая все действия должностного лица (инспектора ДПС, выездного дежурного ГИБДД, следователя) и сопоставляя их с записями, производимыми в протоколе рассматриваемого следственного действия.

Обычно приезд на место ДТП выездной группы (бригады) во главе со следователем либо сотрудников ДПС сопровождается изъятием у водителей, причастных к аварии, водительских удостоверений и документов на транспортные средства. После чего приехавшие лица приступают собственно к осмотру места происшествия. Первое, с чего начинается действо — приглашение двух посторонних лиц, именуемых понятыми. Обратите внимание на то, чтобы эти двое были действительно посторонними лицами, а не приехавшими вместе с работниками милиции. Бывает и так. По закону понятые должны являться гарантом непредвзятости производимых на месте происшествия должностным лицом изысканий. В их задачу входит удостоверение правильности измерений, точности обнаружения и фиксации следов и т.п. Указанные лица должны находиться вместе со следователем (сотрудником ДПС) до самого конца проведения осмотра места происшествия и составления схемы места происшествия. После завершения всех изысканий должностных лиц, занесения результатов этих изысканий в протокол осмотра места происшествия и составления схемы ДТП понятые должны скрепить эти документы своими подписями.

Таков оговоренный УПК РФ порядок. Но... На самом деле понятым нередко предлагается подписать чистый бланк протокола осмотра места происшествия и схемы к нему. Это обычно объясняется экономией времени приглашенных понятых, неудобством составления документов на открытом воздухе и т.п. И понятые на такое предложение соглашаются. Действительно, кому хочется на длительное время превращаться в “тень” работника милиции, повсюду следуя за ним? А если к тому же еще идет дождь или снег... В общем, понять психологию такого понятого несложно. Ну а должностное лицо, производящее осмотр, избавившись таким образом от понятых, чувствует себя гораздо спокойнее: никто не дышит в затылок...

Итак, понятые должны видеть, что и как делают должностные лица на месте происшествия. И только эти наблюдения понятые заверяют подписями (ст. 135 УПК РФ). Свои замечания по поводу проводимых действий они делают устно и прослеживают, чтобы все эти замечания были занесены в протокол.

Часть 2 ст. 179 УПК РФ достаточно странно повествует о том, что следователь “вправе привлечь к участию в осмотре обвиняемого, подозреваемого, потерпевшего и свидетеля...”. Из цитированной статьи закона вытекает, что причастные к ДТП водители могут быть привлечены к составлению протокола осмотра места происшествия, а могут и не привлекаться. Все зависит от волевого решения должностного лица. Справедливости ради отмечу, что в значительном большинстве случаев участники аварии все же присутствуют при осмотре. Другое дело, насколько они внимательны и педантичны при этом. Специально подчеркну: ни при каких условиях не следует отвлекаться даже на непродолжительное время от наблюдения за проведением действий должностного лица, проводящего осмотр. Чуть позднее, когда осмотр будет завершен, вам предложат своей подписью удостоверить объективность полученных данных, а это значит, что вы все видели, слышали, наблюдали и все подтверждаете. Если в дальнейшем, на более поздних этапах разбирательства ДТП окажется, что в протоколе осмотра места происшествия содержатся сведения (параметры места происшествия, следы, иные обстоятельства), не соответствующие действительности, но скрепленные вашей подписью, маловероятно, что вы найдете понимание у людей в погонах или судьи. Вам просто никто не поверит, что вы отлучались на минутку, параллельно давали объяснения по существу происшествия другому должностному лицу и т.п. “Ваша подпись?” — сурово прозвучит начальственный голос. Попробуйте тогда объяснить, что не знали о порядке участия в следственном действии, что вы это делаете первый раз и пр. Профессиональный опыт автора подсказывает, что оспаривание уже подписанного документа является одним из самых сильных раздражителей для должностных лиц любого уровня. Воистину, “что написано пером, не вырубишь топором”!

Таким образом, будучи привлеченным следственными работниками или сотрудниками ДПС к участию в осмотре места происшествия, отнеситесь к этому более чем серьезно. Фиксируйте для себя на отдельном листке бумаги все данные, которые должностное лицо заносит в протокол. Особое внимание при этом должно уделяться месту обнаружения осколков стекла, осыпи грязи, расположению на проезжей части следов транспортных средств, их конфигурации и протяженности, месту расположения на полотне дороги вещей потерпевшего (в случае наезда на пешехода), положению тела потерпевшего, наличию биологических объектов (следов крови, мозгового вещества и пр.), а также всем прочим отражаемым в протоколе обстоятельствам ДТП. Необходимо четко для себя сформулировать и сверить с записями в протоколе, перед тем как вам придется его подписывать, следующее: в каком состоянии на момент ДТП находилось дорожное покрытие (сухо, мокро, гололед, укатанный снег, песок, выбоины, следы ремонтных работ, свежий асфальт, асфальтобетон), каковы были условия видимости и обзорности с места водителя?

Графическим отображением протокола осмотра места происшествия служит схема места происшествия, составление которой должно производиться на миллиметровой бумаге. Сама схема выполняется строго в масштабе, позволяющем точно воспроизвести всю картину произошедшего на момент осмотра. Все величины — привязка места ДТП к местности, расположение предметов, следов и т.п. — другими словами, все то, что словесно описано в протоколе осмотра места происшествия, должно буквально отразиться на схеме. На практике это случается не всегда. Часто должностные лица вообще не утруждают себя составлением схемы ДТП, а вычерчивают ее жалкое подобие на клочках страниц, вырванных из ученических тетрадей. Естественно, далеко не всегда измерения, произведенные в процессе осмотра места происшествия, затем в точности ложатся на схему, пусть даже она заранее изготовлена в стационарных условиях на миллиметровой бумаге. Напомним: именно чистые “заготовки” для будущей схемы предлагается иногда подписать участвовавшим в осмотре понятым, причастным к ДТП водителям, эксперту-криминалисту (в случае его участия в следственном действии). В этой связи необходимо затвердить как “Отче наш”: никогда не поддавайтесь на уговоры и не ставьте своей подписи на чистом бланке, будь то протокол осмотра места происшествия, справка по ДТП или схема ДТП. Не ровен час, вы сами себе можете подписать приговор, поскольку за последнее время качество составления всех без исключения процессуальных документов, и, в первую очередь, перечисленных выше, упало до невероятно низкого уровня.

Основания для производства осмотра вытекают из содержания ст. 178 УПК. РСФСР. В частности, осмотр производится в целях обнаружения следов преступления и других вещественных доказательств, выяснения обстановки происшествия, а равно и иных обстоятельств, имеющих значение для дела. Эта процессуальная норма формулирует общие задачи осмотра, а конкретные—разрабатываются для каждого вида преступлений криминалистикой.

Такими конкретными задачами осмотра места дорожно-транспортного происшествия являются:

1) обнаружение, фиксация и изъятие следов и других вещественных доказательств;

2) выяснение обстановки места происшествия;

3) установление технического состояния транспортного средства;

4) обнаружение признаков других преступлений;

5) розыск водителя, скрывшегося с места происшествия;

6) установление причин и условий, способствующих совершению преступлений.

Наиболее ответственной задачей на месте дорожно-транспортного происшествия является обнаружение следов и других вещественных доказательств. Сложность обнаружения определяется характером следов и обстановки дорожно-транспортного происшествия. Так, обнаружение следов, свидетельствующих о столкновении транспортных средств, не представляет особого труда. Эти следы легко воспринимаются. Однако установить факт соприкосновения деталей транспортного средства с одеждой потерпевшего при наезде на пешехода возможно только путем применения специальных средств и методик.

Осмотр является важным средством получения доказательственной информации о расследуемом событии. Эту информацию содержат не только объекты, но и обстановка мест ДТП (дорожные условия, пространственное размещение объектов и другие обстоятельства).

Специфической задачей осмотра места происшествия является установление технического состояния транспортного средства. Она вытекает из Правил дорожного движения и других нормативных актов, которые запрещают эксплуатировать неисправные транспортные средства.

В процессе осмотра могут быть получены данные, свидетельствующие о совершении водителем или иным лицом преступления, не связанного с дорожно-транспортным происшествием.

Так, при осмотре автомобиля в связи с совершением наезда на пешехода следователь обратил внимание на наличие в кузове кровельного железа, на перевозку которого у водителя не оказалось документов. Тщательное исследование этого обстоятельства позволило выявить преступную группу, длительное время занимавшуюся хищением кровельного железа и других строительных материалов в одной из строительных организаций.

Важной задачей осмотра места происшествия является розыск водителя, скрывшегося с места происшествия. Поэтому необходимо принять все меры к обнаружению следов, оставленных на месте дорожно-транспортного происшествия, и, используя их, организовать розыскные мероприятия.

Существенное значение для предупреждения дорожно-транспортных происшествий имеет положение ст. 68 УПК РСФСР об установлении в процессе расследования обстоятельств, способствующих совершению преступлений. Нередко такие обстоятельства обнаруживаются непосредственно при осмотре.

Осмотр места происшествия имеет важное значение для организации правильного расследования, а в совокупности с другими следственными действиями помогает моделировать ситуации дорожно-транспортных происшествий, понимать и объяснять механизм их развития. Результаты осмотра используются при производстве других следственных действий. Например, проведение следственного эксперимента невозможно без учета обстоятельств, установленных при осмотре (расположение транспортных средств и следов, состояние проезжей части, видимость и др.). Данные осмотра позволяют отграничивать ошибочные суждения допрашиваемых от истинных, уточнять ряд важных для расследования моментов.

В целях полного обнаружения, фиксации и изъятия следов при осмотре места дорожно-транспортного происшествия важно установить следующие обстоятельства:

1) место дорожно-транспортного происшествия, которое включает в себя не только ограниченный участок территории (улица, дорога) с расположенными на нем следами, но и место, в котором непосредственно наступили вредные последствия (наезд транспортного средства на пешехода, столкновение транспортных средств и т. д.);

2) время совершения дорожно-транспортного происшествия;

3) вид дорожно-транспортного происшествия (наезд на пешехода, опрокидывание, наезд на препятствие и т. д.);

4) видимость в метрах в зависимости от состояния погоды (ясно, дождь, туман) и времени суток;

5) обзорность для водителя, состояние его рабочего места (установка сиденья, состояние стекол), расположение предметов окружающей обстановки (их расположение и пространственное размещение);

6) характер последствий дорожно-транспортного происшествия (повреждение транспортных средств, предметов окружающей обстановки, наличие пострадавших);

7) направление движения транспортных средств;

8) наличие следов торможения и их особенности (форма, длина);

9) координаты места столкновения транспортных средств, наезда транспортного средства на пешехода и т. д.;

10) расстояние до места наезда, которое преодолел пешеход от тротуара или другого ориентира;

11) средства регулирования движения (наличие, характер, исправность средств регулирования, их расположение и др.).

Лицо, выезжающее на место дорожно-транспортного происшествия, должно хорошо знать типичные следы ДТП, их особенности и уметь разбираться в механизме их образования. Только тогда можно обеспечить качественное исследование места происшествия. В противном случае любые, даже самые совершенные, тактические рекомендации теряют практический смысл. Например, если сотрудник органов внутренних дел (милиционер, участковый инспектор милиции, инспектор ДПС) не знает особенности следов дорожно-транспортного происшествия, то, естественно, он не сможет обеспечить их сохранность до прибытия следственно-оперативной группы. Поэтому знание круга типичных объектов осмотра места дорожно-транспортного происшествия повышает результативность его осмотра. К таким объектам следует отнести: участок местности, на котором произошло дорожно-транспортное происшествие; обстановку места происшествия; труп; транспортное средство; следы происшествия; следы действий по сокрытию происшествия.

Выяснению обстановки места происшествия во многом способствует изучение участка проезжей части, на котором произошло дорожно-транспортное происшествие. Поэтому при его осмотре необходимо установить комплекс сведений, характеризующих проезжую часть. К их числу следует отнести:

1) тип покрытия (асфальт, бетон, асфальтобетон, щебенка, грунт и т. д.);

2) продольный профиль дороги (горизонтальный, подъем, спуск) и поперечный профиль дороги (уклон в сторону тротуара, обочины). Уклон дороги измеряется при помощи специальных приборов: теодолита, эклиметра ни велика;

3) ширину проезжей части, которая определяется расстоянием между тротуарами или обочинами. Если проезжая часть засыпана снегом, то измеряется ширина той части, по которой осуществляется движение. При наличии разделительной линии измеряется ширина каждой полосы.

Если происшествие произошло вблизи перекрестка или пешеходного перехода, измеряется положение линий поперечной разметки относительно избранного для этого ориентира. Кроме того, определяется состояние разметки. Все дефекты разметки (отслоившаяся, стертая краска и т. д.) подлежат тщательному изучению и фиксации.

Атмосферные условия оказывают существенное влияние не только на безопасное движение транспортных средств, но и на процесс формирования некоторых следов, сохранения их в течение определенного времени. Атмосферные условия влияют на видимость, обзорность, состояние дорожного покрытия и др. Так, дождь значительно ухудшает обзорность. Попадая на стекло, капли воды и грязи образуют полупрозрачную пленку, которая затрудняет водителю наблюдение за дорогой. Следовательно, оно может осуществляться только через сектора, которые образуются от передвижения стеклоочистителей. Сведения об этом позволяют установить важные для расследования факты. Нередко сильный ветер вынуждает переходящего дорогу человека повернуть голову так, чтобы ветер не попадал в лицо. И тогда половина дороги (в зависимости от направления ветра) оказывается вне поля зрения пешехода. Это может являться одним из обстоятельств, обусловливающих возможность возникновения дорожно-транспортного происшествия.

Важное значение при осмотре ДТП имеет температура воздуха. Вследствие ее колебания происходит изменение состояния проезжей части дороги к моменту осмотра. Поэтому при осмотре необходимо учитывать характер осадков, направление ветра по отношению к расположению улицы, температуру воздуха, состояние проезжей части дороги. Оно оказывает непосредственное влияние не только на процесс образования следов, но и на возникновение ДТП. Состояние покрытия определяется величиной сцепных качеств дороги и колеса автомобиля, которое может существенным образом отличаться как от времени года, так и от ряда обстоятельств (качество материала покрытия дороги, атмосферные условия, различные наслоения). Характеристика дорожного покрытия определяется с помощью специальных устройств: портативных приборов, динамометрических тележек.

При осмотре проезжей части выявляются также ее дефекты (неровности, повреждения), имеющиеся не только в месте нахождения следов торможения, но и на некотором расстоянии от их начала. Сведения о них нередко позволяют объяснить характер действий водителя перед происшествием и обстоятельства его совершения.

На проезжей части могут быть различные наслоения, которые влияют на процесс торможения. Так, наслоения грязи во время дождя делают дорогу скользкой. В этом случае при осмотре необходимо установить протяженность участка загрязненной дороги, характер наслоения (песок, глина), размещения на нем следов торможения.

Заснеженные или обледенелые участки дороги зимой чередуются с чистыми участками от снега и льда. Если следы торможения проходят по таким участкам;, то они измеряются относительно расположения каждого такого участка.

Следы образуются непосредственно на местности (дороге, окружающей обстановке) и на различных объектах транспортном средстве, потерпевшем и его одежде и др.). Значительная часть следов располагается на дороге. Это могут быть следы, характеризующие движение транспортного средства и потерпевшего и свидетельствующие о месте наезда или столкновения.

Образование следов транспортного средства определяют рядом факторов. Так, при движении по твердому или мягкому покрытию дороги образуются соответственно поверхностные или объемные следы.

Первый вид следов подразделяется на два подвида: следы наслоения и следы отслоения. Следы наслоения чаще всего остаются на асфальтовом покрытии от колес транспортного средства, выехавшего с проселочной дороги. В этом случае частицы грунта переносятся протектором шины на дорожное покрытие. Следы отслоения образуются протектором вращающего колеса на поверхности проезжей части дороги.

Объемные следы образуются на мягкой поверхности (заснеженной, проселочной, грунтовой дороге и т. д.). Протектор шины продавливает мягкий слой проезжей части дороги, оставляя отображение, в котором каждому выступу соответствует углубление колеса, а каждому углублению—его возвышение. Поверхностные и объемные следы передают особенности шины с большей точностью, что в некоторых случаях позволяет идентифицировать конкретную шину. Для отыскания таких особенностей требуется тщательное изучение следов всех четырех колес. Следует отметить, что в современном автомобиле следы передних колес полностью или частично перекрываются следами задних колес. Поэтому обнаружить отпечатки всех колес можно только в месте поворота или разворота транспортного средства.

Анализ расположения следов позволяет определить направление движения транспортного средства. Так, угол раздвоения следов колес при повороте увеличивается в направлении движения транспортного средства.

Криминалистическая ценность следов движения заключается в том, что их изучение позволяет установить тип транспортного средства (легковой автомобиль, грузовой, трактор), идентифицировать шину, имеющую характерные особенности—повреждения, износ, внедрившиеся в рисунок протектора предметы и т. п. Такие следы имеют большое значение, например, для розыска транспортного средства, скрывшегося с места происшествия. При движении автомобиля по грязи, снегу на дне следа образуются зубцы, пологие концы которых обращены в сторону его движения. Они возникают от захвата колесами верхнего слоя покрытия и отбрасывания его частиц на дно следа. Но возможен и другой механизм образования следов. При небольших отрицательных температурах движущееся по рыхлому снегу колесо спрессовывает его в виде пластин, которые под действием вращения смещаются, налагаясь друг на друга в сторону, обратную движению транспортного средства, вследствие чего на дне следа также образуются зубцы, пологие стороны которых обращены в направлении движения транспорта.

Направление движения транспортного средства можно проследить и на траве, которая приминается в направлении движения. Пробуксовывающее колесо оставляет на дне следа веерообразные трассы, обращенные узкими концами в направлении движения. На вертикальной стенке глубокой колен боковые части шины оставляют дугообразные следы, которые незавершенной частью дуги обращены в направлении движения транспортного средства. Нередко вращающаяся шина грузового автомобиля боковой частью соприкасается с бордюрным камнем дороги и грунтозацепами оставляет следы в виде расположенных под острым углом друг к другу двух полос неодинаковой длины, острие которых направлено книзу. Более короткая часть полосы следа обращена в сторону, противоположную движению транспортного средства.

К другим признакам, определяющим направление движения транспортного средства, можно отнести: раздавленные колесом ветки, сухие листья, следы переезда через лужи, капли горюче-смазочных веществ, упавшие с автомобиля на проезжую часть, и т. д.

Следы торможения являются одним из наиболее важных объектов анализа дорожно-транспортного происшествия. По следам торможения определяются: направление движения и скорость транспортного средства, остановочный пункт, место наезда (столкновения), механизм сближения транспортных средств, путь пешехода до места наезда и другие обстоятельства.

Следы торможения могут характеризовать автомобиль его технические данные, а также действия водителя. Так, криволинейные следы отпечатков протектора могут свидетельствовать о попытке водителя избежать происшествия маневрированием перед торможением. Наличие только следов скольжения является признаком внезапного обнаружения опасности или панических действий водителя. Этот же признак в следах большой протяженности может указать на высокую скорость автомобиля, которую водитель пытался погасить резким торможением. Изучение некоторых следов помогает установить техническое состояние автомобиля. Процесс торможения технически исправного автомобиля характеризуется равномерной блокировкой всех колес. Его движение в процессе торможения, как правило, прямолинейно. Отклонение от движения по прямой линии объясняется неравномерным торможением левых и правых колес или наличием поперечного уклона дороги. В этом случае отклонение будет происходить в сторону ранее заблокированных колес или в сторону уклона. Следы могут указывать и на некоторые неисправности тормозной системы.

Следы, образующиеся при наезде на пешеходов. На проезжей части “роме следов колее, могут быть и другие следы: кровь, осколки, стекла, грязь и частицы отслоившейся от нижних частей автомобиля краски, следы волочения потерпевшего и т. д. Сложность обнаружения следов и большое доказательственное значение требуют тщательного их исследования на месте происшествия.

Образование следов крови зависит от того, совершен ли наезд на потерпевшего, находившегося на проезжей части в вертикальном или горизонтальном положении. В первом случае кровь редко концентрируется в одном месте. По ее следам можно проследить место первоначального падения тела, его перемещение в процессе отбрасывания и место оконечной остановки. Следы крови, как правило, располагаются в виде отдельных капель различной частоты на участке первоначального падения и обширных пятен в месте конечной остановки тела после перемещения. Во втором случае, в силу значительных повреждений тела и обильного оттока крови, образуются обширные лужи с потеками в сторону уклона проезжей части. При повторном переезде тела эти лужи имеют следы веерообразного разбрызгивания. С учетом формы, размеров и взаимного расположения следов крови решается вопрос, в каком положении (стоя, сидя, лежа) находился потерпевший в момент наезда, разоблачаются инсценировки дорожно-транспортных происшествий.

На месте происшествия могут быть обнаружены осколки разбитых от автомобиля стекол, рассеивателей фар, подфарников, лампочек.

При расследовании наездов важное значение имеет изучение осколков стекла разбитого рассеивателя фары. Анализ осколков стекла следует рассматривать в двух аспектах—в зависимости от того, произошел ли наезд в начале или в конце торможения. При наездах на человека, происшедших в начале торможения, когда скорость автомобиля еще достаточно велика, тело человека сначала плотно прижимается к фаре, вследствие чего стекло ее повреждается. По мере нарастания замедления автомобиля оно по инерции отбрасывается вперед. При этом осколки рассеивателя фары сначала вдавливаются внутрь фары, а при падении тела человека они выбрасываются вперед в направлении движения автомобиля. По этим осколкам стекла можно определить расположение автомобиля на проезжей части перед наездом, направление его движения, а также ряд поисковых задач в случае сокрытия водителя с места происшествия.

Если наезд произошел в конце торможения, когда скорость транспортного средства уже невелика, осколки стекла фары осыпаются на проезжую часть, как правило, в месте соприкосновения транспортного средства с телом человека. Часть мелких из них остается в ее корпусе, на одежде и теле потерпевшего, а большинство крупных остается на проезжей части. Анализ характера и расположения осколков стекла в данном случае, наряду с уже отмеченными обстоятельствами, позволяет более точно установить и место наезда.

Другие стекла повреждаются реже и не образуют на проезжей части большого количества осколков. Так, переднее (ветровое) стекло повреждается при наезде на потерпевшего передней частью автомобиля. В этом случае стекло повреждается в виде исходящих из одной точки множества лучей, располагающихся по углам стекла или в его средней части. Боковые (поворотное, опускаемое) стекла повреждаются реже. Одновременно на дверцах, крыльях, крыше кузова могут быть следы наслоения: отпечатки пальцев рук, отпечатки губ, кровь и другие биологические вещества.

Характерными для наездов транспортных средств на пешеходов являются следы волочения. Они образуются на проезжей части в результате скольжения тела потерпевшего, отброшенного после наезда, а также при захвате частями транспортного средства одежды и последующего волочения тела человека по проезжей части. Места наезда определяют довольно точно по следам скольжения обуви потерпевшего. В некоторых случаях по ним делают вывод о положении потерпевшего в момент наезда. Так, человек при ходьбе попеременно переносит тяжесть тела с одной ноги на другую. В момент наезда прижатая к дороге силой тяжести тела подошва скользит, оставляя на дороге следы. Эти следы чаще всего бывают в виде одной (реже двух) полос скольжения длиной 20—40 см, расположенных параллельно следам торможения. Выраженность следов скольжения обуви зависит от многих факторов: состояния и типа дорожного покрытия, скорости автомобиля, веса потерпевшего, материала подошвы обуви.

При захвате одежды деталями передней или боковой частей автомашины потерпевший падает на дорогу и на ней образуются следы протаскивания тела. Эти следы хорошо прослеживаются на грунтовой дороге или на дорожном покрытии, имеющем наслоения.

Отброшенное после наезда тело потерпевшего оставляет обширные следы волочения, образующиеся за счет нарушения наслоений на проезжей части дороги. Они имеют вид широких полос (до размера потерпевшего). Иногда в таких следах обнаруживается кровь. Следы волочения указывают направление движения автотранспорта.

Следы столкновения транспортных средств. Столкновения транспортных средств можно классифицировать на встречные, поперечные и попутные. В свою очередь, каждый из этих видов столкновений можно соответственно разделить на следующие подвиды: лобовое, касательное, перекрестное, косоугловое; угловое.

Практическая значимость классификации следов столкновения заключается в том, что на основе следовой информации при осмотре места происшествия можно определить дорожную ситуацию столкновения транспортных средств.

Отправным звеном анализа дорожной ситуации столкновений является наличие или отсутствие для участников движения внезапности изменения дорожной обстановки, т. е. неожиданного возникновения опасности. Например, выезд автомобиля на полосу встречного движения является неожиданным для водителя транспортного средства, двигавшегося навстречу.

Встречные столкновения возникают в условиях двустороннего движения и являются наиболее опасными, так как транспортные средства движутся навстречу и, как правило, с большой скоростью.

Лобовые столкновения происходят, в основном, при обгонах, когда вследствие неправильной оценки дорожной обстановки водитель выезжает на полосу встречного движения и транспортные средства ударяются передними частями (полностью или частично). При этом происходит деформация деталей: разрыв металла кузова, обрыв крепления различных узлов (двигателя, подвесок колес). Характерными признаками этих столкновений является направление повреждений: вдоль продольной оси от передней к задней части автомашины.

Некоторые детали (фары, подфарники, части кузова, выполненные из алюминиевых и других хрупких сплавов и стекла) разрушаются и рассеиваются на проезжей части дороги. Одновременно под воздействием деформации из-под крыльев автомобиля осыпаются грязь (снег). Совокупный анализ этих следов позволяет определить место столкновения транспортных средств.

Кроме того, на месте падения грузов также можно определить точку столкновения автотранспорта.

Касательные столкновения происходят при движении автомобилей под некоторым углом. Для этого вида столкновений характерно образование повреждений на боковых частях транспортных средств. Они не влекут глубокой деформации металла и наряду с поверхностными повреждениями краски возможны также его разрывы или отщепы деревянных частей. Разрывы металла имеют форму заусениц, расположенных в одной плоскости. При поверхностных (без разрыва металла) повреждениях наблюдаются царапины или перенос краски с одного транспортного средства на другое.

Следы торможения при этих столкновениях встречаются редко, так как отсутствует элемент неожиданности. Торможение применяется, как правило, после столкновения, однако криминалистическая ценность этих следов от этого не уменьшается. Они позволяют установить направление движения и расположение транспортных средств на проезжей части дороги и нередко служат основой криминалистического анализа ситуации.

Вторым видом являются поперечные столкновения, которые классифицируются на перекрестные и косоугловые.

При перекрестных столкновениях транспортные средства располагаются так, что их продольные оси составляют прямой или близкий к нему угол. Они возникают при столкновении, как правило, па перекрестках, при выездах со дворов и т. п. Столкновения происходят, нередко, на большой скорости, в местах с ограниченной видимостью: “закрытые” перекрестки, недостаточная обзорность. Такой вид столкновений является неожиданным для водителя, пользующегося преимущественным правом проезда, так как он полагает, что и другие участники добросовестно выполняют требования Правил дорожного движения.

Следы первичного удара располагаются на передней части одного и на боковой части другого транспортного средства. При этом возможно их повторное столкновение, ибо от удара они поворачиваются вокруг центра тяжести. Однако от второго удара повреждения меньше.

Поврежденные части транспорта могут оставлять на поверхности дороги царапины, по которым определяется движение автомобилей в процессе их столкновения.

Косоугловые столкновения возникают при маневрировании (поворотах, разворотах), когда одно транспортное средство движется прямолинейно, а второе производит маневр и под углом пересекает путь первого. Угол столкновения, как правило, меньше прямого по отношению к продольным осям транспортных средств. Поэтому и повреждения располагаются соответственно движению транспорта (на транспортном средстве, движущимся прямолинейно,—на передних углах кузова; на производящем маневр—на боковой стороне).

Третью группу составляют попутные столкновения, классифицирующиеся на соосные и угловые. При соосных столкновениях деформирующая сила прилагается вдоль продольных осей транспортных средств, т. е. когда одно транспортное средство передней частью ударяется в заднюю часть другого. Столкновения происходят на прямолинейных участках, как правило, около светофоров или в транспортном потоке, когда меняются скоростные режимы движения. Контактирующие в момент удара поверхности могут охватывать всю ширину транспортных средств или ее часть.

Для водителя транспортного средства, движущегося впереди, столкновение, как правило, является неожиданным, потому он не может применить торможение. В то же время водитель второго транспортного средства пытался торможением избежать столкновения, и поэтому на месте ДТП могут образоваться следы торможения. После столкновения переднее транспортное средство (при условии, что они имеют одинаковые массы или переднее—большую) перемещается вперед от места столкновения.

На месте удара остаются осколки стекла, фар, подфарников, задних фонарей и осыпь грязи. Их частицы зачастую падают на проезжую часть близко от места столкновения. Транспортные средства имеют обширные вмятины металла. На горизонтальных поверхностях, расположенных ниже осветительных приборов, можно обнаружить осколки поврежденных деталей.

Угловые столкновения характеризуются тем, что одно транспортное средство движется прямолинейно, а другое (переднее или заднее) производит перестроение из одной полосы движения в другую. ДТП возникает при недостаточном интервале или при резком торможении переднего, когда водитель заднего транспортного средства пытается путем маневра предотвратить столкновение. Деформирующая сила при этом направлена под углом к продольной оси движущегося впереди транспортного средства.

При самом столкновении транспортные средства получают значительные повреждения, однако опасность этих столкновений состоит в том, что косонаправленная к продольной оси сила удара влечет выезд одного из них на полосу соседнюю и столкновение его с другим транспортным средством. Большое криминалистическое значение имеет осмотр трупа. На месте происшествия осмотр трупа следует начинать с определения его местонахождения. Затем фиксируется поза трупа, т. е. расположение отдельных частей тела, и устанавливается положение его по отношению к проезжей части, следам торможения, остановившемуся автомобилю или к отдельным деталям.

Установление положения трупа имеет значение для восстановления картины происшествия. Если, например, при наезде труп обнаружен перед началом следов торможения, то это обстоятельство является основанием для выдвижения версии, что потерпевший был сбит транспортным средством еще до начала торможения.

При нахождении трупа на месте происшествия необходимо установить наличие, характер и расположение видимых телесных повреждений и иных следов ДТП. С этой целью труп первоначально осматривается в том положении, в котором он обнаружен, не допуская перемещений.

При дальнейшем осмотре с трупа снимается одежда. Если труп лежит на спине, то осматривается голова, грудная клетка, брюшная часть, руки и ноги. Трупные пятна описываются по цвету, форме и месту их расположения. Следует иметь в виду, что трупные пятна, которые располагаются со стороны спины, образуются за счет оттока крови. Если под трупом оказались выступающие предметы (камни, доски и др.), то в месте их соприкосновения трупные пятна не возникают, однако каждому углублению ложа трупа (поверхность дороги, грунт, на которых он лежит) соответствуют ярко выраженные пятна.

Затем тело переворачивают и осматривают со спины в такой же последовательности. Во время осмотра проверяется степень трупного окоченения, которое устанавливается путем сгибания конечностей в суставах. Время наступления трупного окоченения зависит от температуры окружающей среды. Кроме того, измеряется температура трупа медицинским градусником, путем введения его в прямую кишку. Полученные сведения позволяют специалисту-медику установить время наступления смерти и т. д.

Телесные повреждения подробно описываются по характеру (рана, ссадина), состоянию (кровотечение, засохшая кровь), форме и размеру, расстоянию от подошвенного уровня стопы. -Если потерпевший нес в руке предмет, оставивший след на транспортном средстве, то необходимо измерить расстояние от подошвенного уровня стопы до расположения второй фаланги пальцев рук.

Открытые раны подлежат исследованию с целью обнаружения в них инородных тел. В этом отношении большое значение имеют раны на не защищенных одеждой участках тела, в которых могут быть частицы отслоившейся от автомобиля краски, позволяющие его идентифицировать. Повреждения и другие следы (грязь, красители) подлежат измерению.

При наездах на пешеходов исключительное значение имеет осмотр одежды, который начинается с изучения ее внешнего состояния, позволяющего нередко выяснить поведение потерпевшего непосредственно перед наездом и решить вопрос о границе территории, подлежащей осмотру. Например, отсутствие предметов одежды (головной убор, шарф, перчатки) зимой предполагает расширение границ осмотра места ДТП.

Значение осмотра одежды определяется и тем, что она, во-первых, является объектом, который первым вступает в контакт с автомобилем и дорожным покрытием. Во-вторых, следы на одежде и на теле потерпевшего взаимосвязаны. Расположение следов на одежде соответствует расположению телесных повреждений на трупе.

Повреждения на одежде возникают в результате прямого или скользящего удара передними частями транспортного средства или скольжению тела по проезжей части.

Удары частями, имеющими ровные поверхности, под прямым углом (прямой контакт) влекут раздавливание нитей, иногда передающее форму следообразующей поверхности.

Скользящий удар вызывает разрывы отдельных нитей или значительные разрывы ткани, возникающие от остроугольных деталей. Форма разрывов зависит от характера переплетения нитей основы тканей. При скользящем ударе движущегося с большой скоростью автомобиля на его частях можно обнаружить “прикипевшие” частицы ворсовых тканей.

При переезде одежды колесами транспортного средства происходит как раздавливание нитей, так и их разрывы.

По характеру повреждений одежды определяется поверхность, которая соприкасалась с одеждой, механизм образования следов. Так, при скольжении тела потерпевшего на проезжей части дороги характерны обширные следы в виде складок истертой ткани, которые чередуются с неповрежденными ее участками. Складки сглаживаются в противоположном скольжению тела направлении.

На одежду потерпевшего нередко попадают кусочки краски, автомобиля, осколки стекла, пыль. Эти частицы могут находиться на поверхности ткани одежды, в складках, швах, карманах. Так, следы наслоения краски возникают, как правило, при скользящем ударе. Механизм их образования объясняется тем, что при ударе, вследствие трения одежды и окрашенных частей машины, краска разогревается и ее частицы переносятся- на одежду. Наслоения краски на одежде бывают ярко выраженными или слабо заметными в виде поперечных параллельно расположенных полос.

Одежда может иметь следы “металлизации”, образующиеся при соприкосновении ее с хромированными деталями транспортного средства. Эти следы сохраняются продолжительное время и имеют большое доказательственное значение.

Не меньшее значение имеют и следы пыли. Предположение об их нахождении на одежде потерпевшего можно сделать при осмотре транспортного средства, так как его детали, соприкасаясь с одеждой, очищаются от пыли.

Осмотр одежды имеет своей целью не только отыскание следов, но и установление личности погибшего. В карманах одежды могут находиться личные документы, письма с адресами, записки, рецепты лечебных учреждений и др. При отсутствии документов необходимо тщательно осматривать одежду для выявления личных меток и других признаков, изучая которые можно установить личность погибшего.

Осмотр одежды начинается с передней части (сверху вниз), а затем в такой же последовательности со спины. При этом фиксируется тип ткани, цвет, данные, характеризующие сходство или контраст цвета одежды и проезжей части. Последнее особенно важно для установления обстоятельств, связанных с наездами в условиях недостаточной видимости.

Предметы осмотренной одежды снимают с трупа и при наличии следов, легко подверженных изменению, фиксируют с помощью листов фанеры, плотного картона и т. п. Одежду нельзя помещать в полиэтиленовые пакеты, так как отсутствие воздуха способствуем ее гниению и утрате следов. Влажная или окровавленная одежда просушивается при комнатной температуре.

Осмотру подвергается также обувь потерпевшего, которая сохраняет следы взаимодействия с дорожным покрытием. Изучение этих следов необходимо для познания механизма наезда. На обуви потерпевшего обычно образуются следы в виде разрывов и царапин. Так, при наезде колесом на стопу происходит смятие головки обуви и грубые разрывы. Деформация обуви происходит в направлении движения транспортного средства. Характерные следы также образуются на ее подошве в виде параллельных прямолинейных или дугообразных царапин. Изучение этих следов позволяет определить характер движения потерпевшего (стоял, двигался бегом или шагом), а также направление движения транспортного средства в момент наезда.

Большое криминалистическое значение имеют следы, возникшие на предметах, находившихся у потерпевшего: сумке, портфеле, чемодане и т. п. Они образуются в результате контакта этих предметов с частями транспортного средства и имеют характер поверхностного повреждения или разрушения. В свою очередь эти предметы оставляют на транспортном средстве следы наслоений, вмятины или царапины.

Криминалистическое значение следов, образовавшихся в результате взаимодействия находившихся у потерпевшего предметов с транспортным средством, состоит в том, что с их помощью можно установить факт наезда на человека, определить, какой частью его нанесен удар, положение потерпевшего в момент наезда, а также объяснить характер и механизм телесных повреждений.

Зимой автомобиль марки ГАЗ-51 наехал на женщину. Водитель на месте происшествия показал, что удар нанесен левым передним крылом. Изучая обнаруженные следы на автомобиле, следователь обратил внимание на примерзшие к правой части переднего бампера частицы яичной скорлупы и желтка. Бумажный пакет с разбитыми яйцами лежал на проезжей части дороги. Исходя из установленных сведений о том, что потерпевшая несла пакет с продуктами, и из обнаруженных на автомобиле следов, было определено точное место столкновения с автомобилем.

Составной частью осмотра места происшествия является исследование транспортного средства, которое позволяет получить информацию о механизме дорожно-транспортного происшествия. Указанный осмотр подразделяется на общий и детальный.

При общем осмотре на месте происшествия устанавливаются: государственный номер, марка, модель, цвет, а также количество пассажиров, характер груза, его размещение, вес и способ крепления.

Особое внимание обращают на расположение транспортного средства по отношению к следам торможения. Когда автомобиль находится на месте окончания следов торможения, то следователь ограничивается проведенными ранее измерениями. Если автомобиль остановился на некотором расстоянии за следами торможения, то дополнительно измеряется расстояние от места окончания следов торможения до задней оси автомобиля, так как при определении скорости автомобиля необходимо знать не только расстояние, которое он преодолел в заторможенном состоянии, но и расстояние после прекращения торможения до его остановки. Возможно, что следы торможения и не отобразятся, тогда положение транспортного средства позволит предположить, как оно располагается на проезжей части во время движения перед происшествием, определить величину пути потерпевшего до места наезда или столкновения, а также другие обстоятельства.

При детальном осмотре осуществляется обнаружение, фиксация и изъятие следов и других вещественных доказательств и определяется техническое состояние транспортного средства. Приступая к детальному осмотру, следователь в зависимости от характера происшествия должен предвидеть, образование каких следов возможно на отдельных деталях.

Следы на транспортном средстве делятся на две группы:

— не повлекшие повреждения транспортного средства (следы отслоения и наслоения);

— повлекшие повреждения частей транспортного средства (вмятины, разбитые стекла, царапины, изломы деталей и т. п.).

В процессе движения транспорта наружная часть кузова машины покрывается тонким слоем пыли и грязи. Причем, пыль незаметна, особенно, если окраска светлая. Во время соприкосновения с одеждой потерпевшего этот слой нарушается. Участки, на которых наслоения нарушены, имеют более яркий вид по сравнению с остальной поверхностью автомобиля. Иногда такие следы указывают, в какую часть тела потерпевшего был нанесен удар.

Так, в ночное время на неосвещенном участке Московской кольцевой автомобильной дороги такси был сбит мужчина, скончавшийся на месте происшествия. Водитель утверждал, что потерпевший на близком расстоянии неожиданно выбежал на путь следования машины и в связи с этим невозможно было предотвратить наезд. При осмотре автомобиля на переднем бампере были обнаружены два следа отслоения пыли овальной формы, находившиеся друг от друга на расстоянии 9 см. С учетом их формы и расположения, следователь выдвинул версию, что эти следы оставлены голенями потерпевшего. Характер следов указывал, что потерпевший в момент наезда стоял или двигался вдоль дороги. Дальнейшее расследование подтвердило версию о движении потерпевшего в попутном автомобилю направлении.

В сухую погоду на поверхности транспортного средства в месте расположения следов отслоения пыли можно обнаружить прилипшие ворсинки ткани одежды потерпевшего, следы красителя сумки,портфеля и др.

На выступающих деталях транспортного средства часто остаются обрывки нитей ткани одежды потерпевшего. Обычно их можно обнаружить на боковых частях машины. По обрывкам ниток можно определить направление движения транспортного средства. Нитки обхватывают ту часть выступающей поверхности детали, которая обращена в направлении движения транспортного средства. Свободный конец нитки всегда обращен в сторону, противоположную его движению.

Дорожно-транспортные происшествия почти всех видов сопровождаются повреждениями транспортных средств.

Для наездов характерными являются повреждения деталей кузова в виде вмятин (с прогибом металла) овальной формы без повреждения слоя краски на дне вмятины. Размеры их различны и зависят от модели транспортного средства, скорости и других факторов. Деформация металла происходит вдоль линии столкновения в направлении к поперечной оси машины.

При скользящем ударе, типичном для наезда боковой частью транспортного средства, характерны следы отслоения (реже наслоения), имеющие большие размеры и вид широких, расположенных параллельно дороге полос.

На грузовых автомобилях повреждения от столкновения с телом человека бывают менее значительными и нередко слабо выраженными.

На месте происшествия следователю важно тактически правильно определить последовательность осмотра транспортного средства, а также предотвратить уничтожение следов и возможность появления новых от случайного прикосновения к частям транспорта. Сначала осматривается передняя часть, затем—правая боковая, а затем—задняя и левая боковые части, а после— крыша и низ.

Передняя часть осматривается снизу вверх, начиная с наиболее выступающих элементов. Боковые части изучаются от передней к задней части. Осмотр задней части производится также, как и передней. Крыша и нижняя часть кузова осматриваются спереди назад. С целью обеспечения эффективности осмотра транспортное средство целесообразно разделить на несколько участков:

— передняя часть (передний бампер, облицовка радиатора, подфарники, фары, передняя часть крыльев, капот, лобовое стекло, передние стойки кузова, передняя часть кузова);

— передняя боковая сторона (переднее крыло, переднее колесо, зеркало бокового вида, кронштейн, антенны радиоприемника, передняя дверь, средняя стойка кузова, задняя дверь, задняя стойка кузова, заднее крыло, заднее колесо);

— левая боковая сторона (осматривается как правая боковая сторона);

— задняя часть (задний бампер, габаритные фонари, крышка багажника, заднее стекло);

— крыша кузова;

— нижняя часть.

После осмотра следов переходят к исследованию технического состояния транспортного средства. Исследованию подвергаются различные системы управления. Сначала осуществляется проверка систем в состоянии покоя, а затем в движении.

Система рулевого управления является одним из важнейших узлов транспортного средства. Поэтому к ней предъявляются жесткие требования. Указанная система должна быть надежной и обеспечивать управление транспортным средством при минимальных усилиях.

Систему рулевого управления, с целью планомерного ее исследования, условно можно разделить на три части: рулевое колесо, рулевая колонка и связанные с ней узлы, шарнирные соединения.

Свидетельством неисправности являются увеличенные люфты в соединениях рулевой системы, ослабление креплений или рассоединение отдельных элементов, наличие на них трещин или следов остаточной деформации, нарушение герметичности усилительных устройств. Одни неисправности (например, деформация рулевых тяг) выявляются при визуальном осмотре, другие могут быть обнаружены лишь специальными исследованиями специалистов.

При увеличении угла поворота рулевого колеса не должно ощущаться стуков, заеданий. Колеса автомобиля должны поворачиваться до ограничителей поворота. Рулевое колесо не должно иметь обломов пластмассового покрытия. Не допускается применение рулевого колеса, не предусмотренного для данной модели транспортного средства. Если на рулевое колесо надеть чехол, то наибольшая толщина обода вместе с ним не должна превышать 40 мм, так как увеличение этого предела затрудняет управление транспортным средством. Чехол должен быть надежно зафиксирован и не проскальзывать по ободу рулевого колеса. Надежность крепления его проверяют в нескольких удаленных от спиц местах, проворачивая колесо одной рукой. Рулевая колонка не должна иметь изгибов, вмятин. Надежность крепления колонки проверяется перемещением ее за рулевое колесо в продольном и поперечных направлениях.

Осмотр тормозной системы следует начинать с установления уровня жидкости в бачке главного тормозного цилиндра для автомобилей с гидравлической тормозной системой. Жидкость не должна опускаться ниже отметки минимально допустимого уровня. Если уровень жидкости опустился ниже этого предела или она отсутствует в бачке, то прежде, чем продолжать исследование тормозной системы, нужно выяснить у водителя причину пониженного уровня жидкости. В случае отказа тормозной системы (разрыв тормозного шланга, разгерметизация трубопроводов и рабочих цилиндров) на транспортном средстве или на проезжей части дороги должны быть следы этой жидкости.

В пневматической тормозной системе проверяется герметичность соединений, исправность компрессора и манометра, показывающего величину давления воздуха.

На данном этапе детальному осмотру подвергаются также колеса транспортного средства. Не допускается эксплуатация колес с дисками, имеющими трещины, деформацию, а также кустарно изготовленными или непрочно зафиксированными запорными кольцами. При осмотре шин обращают внимание на их тип (диагональные, радиальные), рисунок протектора и его состояние. Не допускается установка на одной оси шин различных типов, а также с различными рисунками протектора. Если транспортное средство имеет восстановленные покрышки, то на передней оси легкового автомобиля (автобуса) не должно быть покрышек, восстановленных по второй группе ремонта. На переднюю ось междугородного автобуса запрещена установка восстановленных шин, а на заднюю— по второй группе ремонта.

Кроме того, шины по размерам и допустимой нагрузке должны соответствовать данной модели транспортного средства. Не допускается эксплуатация шин, если остаточная высота рисунка протектора составляет менее 1,6 мм для легкового автомобиля, 1,00 мм—грузового автомобиля, 2 мм—автобуса и 0,8 мм—мотоцикла. Установление высоты протектора осуществляется любым измерительным инструментом, имеющим класс точности не менее ±0,1 мм.

Шины не должны иметь сквозных порезов, повреждений, вызывающих обнажение нитей корда, расслоение каркаса, отслоения протектора от боковины. Обращается внимание на наличие различных потертостей шин (на беговой дорожке, боковинах) и измеряется манометром давления в каждой шине.

При дальнейшем осмотре транспортного средства определяется работоспособность других рычагов и систем. Так, осматриваются положение рычагов переключения передач, указатели поворота, светосигнальные устройства, стеклоочистители.

Вывод об исправности отдельных систем и механизмов автомобиля можно сделать только на основании результатов изучения его систем в состоянии покоя и движения. Но прежде чем перейти к следующему этапу детального осмотра транспортного средства— проверке работы отдельных систем в движении, необходимо убедиться, что на полу кабины, где расположены рычаги управления, отсутствуют посторонние предметы, которые могли затруднить управление автомобилем и явились одной из причин происшествия.

Например, водитель опрокинувшегося на повороте дороги автомобиля ЗИЛ-130 пояснил, что на спуске перед поворотом он пытался снизить скорость торможения, но педаль тормоза заклинило. При осмотре на полу кабины были обнаружены несколько пробок от ванн. При движении под уклон одна из пробок переместилась под педаль тормоза, вследствие чего у водителя создалось впечатление отказа работы тормозной системы. После извлечения пробки педаль рабочего тормоза свободно перемещалась.

Если в находящемся в состоянии покоя транспортном средстве обнаружены неисправности рулевого управления или тормозной системы, то проверка его в движении не производится.

Результаты анализа обнаруженных на транспортном средстве следов и вещественных доказательств, его технического состояния, а также данные изучения обстановки места происшествия являются основой для последующего расследования (проведение допросов, следственных экспериментов и других следственных действий).

Таким образом, изучение отдельных объектов и всей обстановки места происшествия позволяет выявить возможную взаимосвязь между ними с тем, чтобы вместе с другими обстоятельствами дела установить механизм происшествия во всех деталях.