



ЭКСПЕРТНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ЦЕНТР *АВТО-ТЕСТ*

№ РОСС RU.И998.04ЖЗБО

Сертификат соответствия судебно-экспертной организации
№2450091

✉ Россия, 640020 г. Курган, ул. Кирова, 51, оф. 409 ☎ факс 8 (3522)425473 Email: Expertx@yandex.ru

ПОДПИСКА

Нам, Хоменко Сергею Евгеньевичу и Семячкову Анатолию Кирилловичу разъяснены в соответствии со ст. 199 УПК РФ права и обязанности эксперта, предусмотренные ст. 57 УПК РФ. Об ответственности за дачу заведомо ложного заключения по ст. 307 УК РФ предупреждены.

23 марта 2016 г.

г. Курган – г. Тюмень

ЗАКЛЮЧЕНИЕ ЭКСПЕРТОВ № 09-03-17/2016

Производство экспертизы:

начато 15 февраля 2016 г.
окончено 23 марта 2016 г.

Эксперт - автотехник Хоменко Сергей Евгеньевич, сертификаты автотехнического эксперта:

- № 01.000134, специальность 13.1 «исследование обстоятельств дорожно-транспортного происшествия»;
 - № 01.000136, специальность 13.3 «исследование следов на транспортных средствах и месте ДТП (транспортно-трасологическая диагностика)»;
- имеющий высшее техническое образование по специальности «Автомобильный транспорт», ученую степень кандидата технических наук, ученое звание доцента по кафедре «Автомобили», стаж работы по специальности - более 40 лет, стаж экспертной работы - более 30 лет;

Эксперт Семячков Анатолий Кириллович, образование высшее медицинское с 1971 года, стаж работы по специальности «Судебно-медицинская экспертиза» с 1972 года, в 2014 году в Военно-медицинской академии имени С. М. Кирова Министерства обороны РФ (г. Санкт-Петербург) повысил квалификацию по теме «Судебно-медицинская экспертиза (с курсом медицинские документы как источник доказательств в уголовном и гражданском судопроизводстве)» и подтвердил сертификацию по специальности «Судебно-

медицинская экспертиза», ИП Семячков А.К. «Деятельность судебно-медицинской экспертизы» с 2008 года
на основании постановления о назначении судебной экспертизы, вынесенного 30 ноября 2015г. старшим следователем специализированного следственного отделения СУ УМВД России по Вологодской области капитаном юстиции Чертовым В.И., провели комплексную автотехническую и судебно-медицинскую экспертизу по уголовному делу № 15160089.

1. ОБСТОЯТЕЛЬСТВА ДЕЛА

13 декабря 2014 года около 13 часов 40 минут водитель К<удалено>, на основании путевого листа, управлял технически исправным автомобилем марки КАМАЗ государственный регистрационный знак В186НК35 с прицепом МАЗ 837810-020 государственный регистрационный знак АК661535, принадлежащим ИП Г<удалено> На земельном участке МГ «Ухта-Торжок» (1-4 очередь), МГ «СРТО-Торжок» (5 нитка) в Грязовецком районе Вологодской области, К<удалено> осуществлял погрузку леса. Вместе с ним на автомобиле марки УРАЛ 4420 государственный регистрационный знак Е389НА35 осуществлял работу водитель А<удалено>.

Из показаний подозреваемого К<удалено> следует, что закончив погрузку леса, он осуществлял сцепку автомобиля с прицепом. В это же время водитель автомобиля УРАЛ А<удалено> находился возле прицепа-ропуса своего автомобиля УРАЛ, справа от автомобиля КАМАЗ, спиной к нему. Намереваясь произвести сцепку с прицепом, Константинов В.В. проехал на несколько метров вперед и начал медленно движение задним ходом, чтобы прицепить прицеп. Когда до прицепа оставалось совсем немного, задние колеса автомобиля КАМАЗ наехали на неровность, и автомобиль немного снесло влево. Поняв, что прицепить прицеп не удастся, К<удалено> снова проехал вперед и поставил автомобиль под более меньшим углом. После этого он снова начал движение назад. Перед этим он посмотрел в правое зеркало заднего вида. А<удалено> стоял возле своего автомобиля, к нему боком. К<удалено> подал звуковой сигнал и начал медленно двигаться назад. В правое зеркало он больше не смотрел, ориентируясь только по левому зеркалу заднего вида, так как в правое зеркало прицеп было не видно. Во время движения он увидел, что расстояние между задней частью автомобиля и прицепом меньше чем должно быть и характерного толчка, который бывает при сцепке, не было. Поставив автомобиль на ручной тормоз, К<удалено> вышел из автомобиля и подошел к прицепу. Между задней частью своего автомобиля КАМАЗ и передней частью прицепа он обнаружил лежащего на земле А<удалено>. Оказывать помощь в сцепке с прицепом К<удалено> А<удалено>ва не просил. Предполагает, что А<удалено> пытался перелезть через дышло сверху, пружины дышла сработали под его весом, дышло опустилось и его придавило бампером.

При происшествии А<удалено> получил телесные повреждения, и скончался на месте происшествия.

По версии потерпевшего А<удалено> (отец погибшего А<удалено>) его сын, в момент получения травм, по просьбе К<удалено> оказывал помощь в сцепке автомобиля КАМАЗ и прицепа.

2. ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ:

1. Место происшествия - участок местности, расположенный в охранной зоне на 2052 км шестой нитки магистрального газопровода, профиль пути - горизонтальный.

2. Покрытие - грунт, состояние покрытия - снежный накат с незначительными естественными неровностями.

3. Светлое время суток, видимость не ограничена.

4. Автомобиль марки КАМАЗ 638221-0000010 государственный регистрационный знак В186НК35 с прицепом марки МАЗ 837810 государственный регистрационный знак АК6615/35, техническое состояние - исправны (из показаний водителя К<удалено> и согласно заключению эксперта № 1588/2-1/13.1 от 13 мая 2015 года). По показаниям потерпевшего А<удалено> и свидетеля А<удалено>, на момент происшествия прицепное устройство (дышло) находилось в неисправном состоянии. Нагрузка - водитель, груз - древесина (круглый лес).

5. Следы торможения отсутствуют.

6. Согласно протокола следственного эксперимента от 01 июля 2015 года пешеход в момент начала движения автомобиля КАМАЗ с рабочего места водителя через правые зеркала заднего вида просматривается полностью. Указанное расстояние 7,14 метра от места начала движения автомобиля КАМАЗ до задней части прицепа МАЗ К<удалено> преодолел за 33,7 секунд.

7. Согласно заключения эксперта БУЗ Вологодской области «Бюро СМЭ» №19М от 26.03.2015 года, смерть А<удалено> наступила в результате тупой сочетанной травмы груди, живота и верхних конечностей (со множественными переломами костей скелета и повреждениями внутренних органов), осложнившейся развитием механической асфиксии (от сдавливания груди и живота между твердыми тупыми предметами), острой кровопотери травматического шока, за что свидетельствуют повреждения, характерные для тупой травмы тела, тяжесть повреждений, морфологические (макро- и микроскопические) признаки механической асфиксии, признаки острой кровопотери и травматического шока, с подтверждением результатами микроскопического исследования.

8. Согласно дополнительного заключения эксперта БУЗ Вологодской области «Бюро СМЭ» №19М от 07.07.2015 года, в момент получения травм А<удалено>, вероятнее всего, находился в положении, близком к положению стоя, сдавление области грудной клетки происходило в косо-фронтальном направлении (в направлении от задне-правой поверхности грудной клетки к передне-левой поверхности грудной клетки). Приведенные данные и локализация повреждений, обнаруженных на трупе, позволяют считать, что наиболее вероятным в механизме причинения травм у А<удалено> было сдавление грудной клетки между бамперами кузова автомобиля и прицепа...

9. Согласно протокола следственного эксперимента от 29 августа 2015 года угол расположения задней части автомобиля КАМАЗ относительно передней части прицепа составляет 33°, расстояние от нижней части фаркопа автомобиля до поперечины дышла в указанном положении составляет 0,15 м, при этом дышло прицепа имеет свободный ход.

3. ВОПРОСЫ, ПОСТАВЛЕННЫЕ ДЛЯ ИССЛЕДОВАНИЯ:

1. Каков наиболее вероятный механизм происшествия?
2. Возможно ли образование телесных повреждений причиненных потерпевшему А <удалено> при обстоятельствах (углу расположения транспортного средства и прицепа), установленных в ходе проведения следственного эксперимента от 29 августа 2015 года, либо при обстоятельствах (углу расположения транспортного средства и прицепа), зафиксированных при осмотре места происшествия от 13 декабря 2014 года? Каков наиболее вероятный вариант причинения травм?

4. МАТЕРИАЛЫ, ПРЕДСТАВЛЕННЫЕ ДЛЯ ИССЛЕДОВАНИЯ И ОТНОСЯЩИЕСЯ К ПРЕДМЕТУ ЭКСПЕРТИЗЫ:

1. Постановление о назначении экспертизы по уголовному делу № 15160089, вынесенное 30 ноября 2015г. старшим следователем специализированного следственного отделения СУ УМВД России по Вологодской области капитаном юстиции Чертовым В.И.
2. Материалы уголовного дела № 15160089 в 3-х томах.
3. Фотоизображения обстановки на месте происшествия и транспортных средств в электронном виде.

5. ЛИТЕРАТУРА:

1. В.А. Пучкин Основы экспертного анализа дорожно-транспортных происшествий. Ростов-на-Дону: ИПО ПИ ЮФУ, 2009.
2. Транспортно – трасологическая экспертиза по делам о дорожно-транспортных происшествиях. Выпуск 1 и 2. Институт повышения квалификации Российского Федерального Центра судебной экспертизы, Москва 2006 г.
3. Ю.Б. Суворов Судебная дорожно-транспортная экспертиза. М.: «Экзамен. Право и закон», 2004.
4. PC-CRASH Simulation Program for Vehicle Assidents. Operating Manual. Dr. Stefan Datentechnik , Linz, Austria.

При исследовании использовались:

Экспертная компьютерная программа анализа столкновений автомобилей PC-CRASH, Dr. Stefan Datentechnik Ges.m.b.H., версия 10.2.

Компьютерная программ PC-CRASH предназначена для анализа столкновений транспортных средств, моделирования динамики и кинематики их движения, а также для решения других задач при анализе дорожно-транспортных происшествий (ДТП). В частности – позволяет обрабатывать фотоизображения ТС с целью сопоставления геометрических параметров, следов, зон поврежденных ТС.

ПРИМЕЧАНИЕ:

В процессе исследования для удобства применены следующие термины и обо-

значения:

- водитель – водитель автомобиля КАМАЗ К<удалено>;
- пешеход – водитель автомобиля Урал А<удалено>.

6. ИССЛЕДОВАНИЕ:

6.1.Исследование, выполненное экспертом Хоменко С.Е.

6.1.1. Вещно-следовая обстановка на месте происшествия.

Схема места происшествия отсутствует. Обстановка на месте происшествия приведена на фото 1.1.–1.7. В соответствии с протоколом ОМП от 13.12.14 г., местом происшествия является заснеженный участок местности, на котором расположены автомобиль КАМАЗ г/н В186НК35 и автоприцеп, груженые хлыстами (фото 1.1. – 1.4.). Слева от автомобиля КАМАЗ в 30...40м расположен груженный хлыстами автомобиль Урал г/н Е389НА35. Между кузовом и автоприцепом автомобиля КАМАЗ обнаружен труп мужчины (фото 1.5.-1.6.). Расстояние между кузовом и прицепом со стороны трупа около 27см, расширяющееся к правой стороне (фото 1.7.). Позади задних колес автомобиля просматриваются короткие следы их шин (примерно 0,15м, фото 1.6.).

Продольная ось прицепа расположена под небольшим углом (15...25 град по часовой стрелке) относительно продольной оси автомобиля КАМАЗ (фото 1.1.-1.4.).

Позади задних колес автомобиля КАМАЗ (фото 1.6.) просматривается след шин автомобиля, длиной около 0.8м. Направление оси следа составляет угол приблизительно 30 град (по часовой стрелке) относительно продольной оси автомобиля КАМАЗ. По характеру отпечатков (ширине, рисунку протектора) наиболее вероятно, что след относится к шинам прицепа.

Далее (в направлении прицепа) указанные следы скрываются под слоем рыхлого снега (фото 1.7.) и появляются вновь перед колесами передней оси прицепа. Снегом занесены вещи (термос, сумка и др.) расположенные вблизи передней левой части прицепа (фото 1.5.).

В области поверхности площадки, расположенной под задней частью автомобиля и передней частью дышла прицепа и засыпанной рыхлым снегом (фото 1.7.) просматриваются следы (фото 1.6.), которые можно отнести к следам обуви человека.

Следы колес прицепа просматриваются только впереди его шин (фото 1.3.-1.4.), что свидетельствует о том, что данное положение прицеп занял, двигаясь задним ходом. Позади задних колес прицепа имеются только короткие следы, аналогичные следам автомобиля КАМАЗ длиной примерно 0.15 м, обусловленные естественным откатом ТС под воздействием сил упругости (фото 1.4.).

Передняя часть дышла опущена вниз (фото 1.6.) и удерживается в опущенном положении в результате давления на дышло сверху в области второй поперечины, оказываемого сцепным устройством автомобиля КАМАЗ.

6.1.2. Следы в области возможного расположения пешехода.

На фото 1.8. и 1.9. приведены увеличенные фрагменты фото 1.6.- и 1.7. На снегу просматриваются следы, которые можно отнести к следам пешехода. Среди указанных следов можно выделить две группы – цепочка следов, которые могли образоваться при обходе пешеходом передней части дышла (желтые стрелки) и следы перемещения человека слева от дышла (красные стрелки).

На заднем бампере автомобиля и верхней части бампера прицепа имеются небольшие наслоения снега (фото 1.10.-1.11.). В задней левой части бампера можно выделить зоны с отсутствием снежного наслоения (желтые стрелки), которые, вместе с областью отсутствия снега и грязи в левой части пластины номерного знака (фото 1.11.) можно отнести к зонам разрушения наслоений в процессе рассматриваемого события.

Верхние поверхности сцепного устройства покрыты снегом (красные стрелки).

6.1.3. Взаимное расположение автомобиля КАМАЗ и прицепа.

В связи с отсутствием схемы, единственным источником информации, характеризующей взаимное расположение ТС являются фотоизображения.

На рис. 1 приведен фрагмент схемы к протоколу следственного эксперимента от 29 августа 2015 года. Размерный треугольник из схемы был занесен в программу PC Crash (рис.2.) и далее был определен угол между сторонами треугольника, соответствующими заднему бамперу автомобиля КАМАЗ и переднему бамперу прицепа. Этот угол составил 22.98° .

На рис. 3 приведены результаты определения взаимного расположения ТС по фотоизображению ТС на месте происшествия (фото 1.7.) с использованием программы PC Crash и свойств центральной проекции.

Конечные результаты приведены на рис.3 (б). Как следует из результатов исследования, угол между продольными осями автомобиля КАМАЗ и прицепа определяется равным 21° , что практически совпадает с результатами следственного эксперимента. Для дальнейших исследований принимаем значение угла, равное 22° .

6.1.4. Расчет движения автомобиля КАМАЗ и пешехода.

Согласно протоколу следственного эксперимента от 01 июля 2015 года пешеход в момент начала движения автомобиля КАМАЗ с рабочего места водителя через правые зеркала заднего вида просматривается полностью.

Расположение пешехода в момент начала движения автомобиля назад приведено в схеме к протоколу. Фрагмент этой схемы приведен на рис.4.

Пешеход стоял к водителю автомобиля КАМАЗ левым боком, спиной к автомобилю (протокол допроса подозреваемого от 06 августа 2015г).

На рис.5. приведена масштабная схема с расположением пешехода и автомобиля в момент начала движения задним ходом, на рис.6 - положение наибольшего возможного сближения автомобиля и прицепа

В соответствии с исходными данными, расстояние 7,14 метра от места начала движения автомобиля до задней части прицепа МАЗа КАМАЗ преодолел за 33,7 секунд.

Средняя скорость движения автомобиля составляет
 $7,14/33,7 = 0,212$ м/с (0,76 км/ч).

В материалах дела зафиксировано конечное положение тела пешехода – слева от дышла прицепа (фото 1.5.-1.6.). Скорость движения пешехода в исходных данных не указана.

При исследовании, учитывая состояние покрытия площадки (заснеженная, частично прикатанная) примем темп движения – медленный шаг.

Пешеход – мужчина, возраст 32 года. Средняя скорость движения пешехода - мужчины среднего возраста (30...40 лет) составляет 3,9 км/ч /1/.

В расчетах, в целях повышения надежности результатов анализа, примем явно заниженное значение скорости пешехода равное 3 км/ч.

При расчетах принято, что автомобиль и пешеход начали движения одновременно и двигались с указанными скоростями.

Результаты расчета при движении пешехода по наиболее вероятной траектории приведены на рис.7-9. Пешеход, при движении к конечному положению, перемещается на 13,5м за 16,2с (рис.8), автомобиль КАМАЗ после этого продолжает движение в течение 17,5 с до достижения конечного положения. При этом пешеход перемещается, не входя в зону обзорности водителя автомобиля (рис.9).

Таким образом, в данной ситуации пешеход мог заранее переместиться в конечное положение, не попадая в зону обзорности водителя.

6.1.5. Расположение выступающих частей задней части автомобиля КАМАЗ и передней части прицепа в области возможного расположения пешехода.

Конфигурация задней части автомобиля КАМАЗ приведена на фото 2.1.-2.4. Как следует из фотоизображений, задний бампер автомобиля КАМАЗ (точнее - заднее противоподкатное устройство) установлено значительно выше положения, предусмотренного конструкцией автомобиля.

Бампер (фото 2.1.-2.2.), представляет собой штампованный профиль, выступающий за контур задней поперечины рамы на 0,08-0,1 м. Высота профиля составляет около 0,24м, ширина лицевых поверхностей верхней и нижней полок – около 0,04м, острые кромки у лицевой поверхности профиля отсутствуют, радиус закруглений около 10мм. Расстояние от поверхности дороги до верхнего края – 1,43м (без нагрузки, протокол осмотра ТС от 01 июля 2015г).

Ширина рамы составляет около 0,9м, бампер выступает влево и вправо относительно рамы на 0,7м (фото 2.3.-2.4.). В средней части задней поперечины рамы установлено буксирное устройство (фаркоп), выступающее относительно задней части рамы на 0,3м (фото 2.2.).

Конфигурация передней части прицепа приведена на фото 3.1.-3.2. Передний бампер прицепа (точнее – передняя балка) представляет собой швеллер шириной около 0,15м. Острые кромки у лицевой поверхности отсутствуют, радиус закруглений около 10мм. Расстояние от поверхности дороги до верхнего края – 1,36м (без нагрузки, протокол осмотра ТС от 01 июля 2015г).

Ширина дышла, представляющего из себя треугольник из круглых труб диаметром около 0,1м с двумя поперечинами, у основания составляет около 0,9м (фото 3.2.), длина – около 2м.

Как следует из фото 1.7., задний бампер автомобиля КАМАЗ (заднее противоподкатное устройство) и передний бампер прицепа (передняя балка) по высоте перекрывают друг друга.

В соответствии с характеристиками подвески автомобиля КАМАЗ-638221, прогиб задней подвески под нагрузкой составляет 55мм. Примем деформацию шин равной 20мм. Расстояние от поверхности дороги до верхнего края бампера под нагрузкой составит около 1.35м. С учетом взаимного расположения бамперов (фото 1.7.), расстояние от поверхности дороги до верхнего края бампера прицепа составит 1.28 м.

На рис. 10 (вид слева) и рис.11 (вид сверху) приведено расположение выступающих частей автомобиля КАМАЗ и прицепа после остановки ТС.

На рис. 12 приведены минимальные размеры остаточного жизненного пространства при движении автомобиля КАМАЗ до касания бамперов ТС.

Как следует из приведенных рисунков (рис. 11-12), сдавливание пешехода в соответствии с характером травмирования могло произойти только при нахождении пешехода слева от дышла.

Эксперт

С.Е. Хоменко

6.2. Исследование, выполненное экспертом Семячовым А.К.

А<удалено>у при жизни причинены повреждения груди, живота и рук тупыми предметами. Повреждения процитированы мною из раздела «Исследовательская часть» Заключения эксперта № 19М от 03-07.07.2015, перечислены мною в порядке «сверху-вниз» по отношению к стоящему человеку и «снаружи-внутри». Таблица-схема и фототаблица, приложенные в уголовном деле № 15160089 к заключению (-ям) эксперта, не несут информации, которая помогла бы в решении наших задач.

6.2.1. Руки могут занимать любое положение по отношению к груди и животу (раздел «исследовательская часть», стр. 3):

«Левая рука деформирована в проекции локтевого сустава с вывихом головки локтевой кости. При исследовании костей левой руки обнаружен переломо-вывих головки локтевой кости. На внутренней поверхности левого предплечья, в верхней трети, бледно-синюшный кровоподтек округлой формы 3 см в диаметре. На передненаружной поверхности левого плеча, в нижней половине, вертикальный полосовидный кровоподтек синюшно-багрового цвета, размерами 7х1-0,5см.

На тыльной поверхности правого предплечья, в верхней трети, ссадина, ориентированная горизонтально, размерами 4,5х2см с темно-красным западающим дном. На тыльной поверхности правой кисти, в проекции 3-4 пальцев, ссадины (3), размерами 2х0,8см и по 0,7х0,5см с темно-красным западающим дном, окруженные бледно-синюшными кровоподтеками» (цитата).

В силу подвижности рук повреждения на них могут находиться на различных высотах от земли, что не позволяет использовать их для решения поставленных вопросов.

6.2.2. Остальные повреждения исследованы с целью определения верхнего края травмирующих предметов. Действие этих предметов на тело было одномоментным (одновременным), по типу сдавления. Каждое из этих воздействий причинило свою группу повреждений. *Примечания эксперта Семячкова А.К. выполнены курсивом.*

6.2.3. Высота повреждений (расстояние между повреждением и уровнем подошв), врачом, вскрывавшим труп, не измерены. Установление высоты расчётным способом создаёт в ходе проведения данной экспертизы неприемлемую ошибку. Это вызвано невозможностью установить индивидуальные особенности пропорций тела А<удалено>. Поэтому решено ориентироваться на высоту верхних границ двух групп повреждений по отношению к позвоночнику.

6.2.4. Одна группа повреждений расположена в передне-левой части груди (раздел «исследовательская часть», стр. 3-5):

«На грудной клетке слева, от среднеключичной до передней подмышечной линии, от 2 до 7 межреберий, на участке 28x7см, четко очерченные полосовидные кровоподтеки синюшно-багрового цвета, от 4x0,3 см до 8x1,5см (не указано, как ориентированы кровоподтёки – вертикально, горизонтально или по иному) и дугообразный кровоподтек (дуга открыта кнутри книзу) синюшно-багрового цвета, 7x1 см, кроме того, здесь же в прилегающих участках кожи видны отдельные мелкие внутрикожные темно-красные кровоизлияния, формирующие вертикальные полосы. В мягкие ткани груди слева, кнаружи от среднеключичной линии, на уровне от 3 до 7 ребер, темно-красное блестящее кровоизлияние размерами 20x8 см, переходящее в студневидное темно-красное блестящее кровоизлияние размером 16x8 см в мягких тканях груди, по подмышечной линии слева, на уровне от 4 до 7 ребер. Переломы 3 и 4 ребер слева по окологрудной линии, по их хрящевым участкам; переломы 5-7 ребер слева по передней подмышечной линии разгибательного типа (признаки сжатия в виде выкрашивания костного вещества, неровности, крупнозубчатости краев и дефекта вещества при сопоставлении отломков со стороны наружной костной пластинки; признаки растяжения в виде четко сопоставимых краев, мелкозубчатости их - со стороны внутренней), отломками 6 и 7 ребер повреждена пристеночная плевра, вокруг переломов темно-красные блестящие кровоизлияния.

В левой плевральной полости 950 мл жидкой темно-красной крови» (*натекла из разрыва пристеночной плевы*). Цитата.

6.2.5. Верхняя граница этой группы повреждений расположена на уровне левого 2-го межреберья на уровне левой средне-ключичной линии (условная анатомическая вертикальная прямая линия, проходящая через середину левой ключицы). Если через верхнюю границу вертикально стоящего Антонова А.А. провести горизонтальную плоскость, то она окажется на уровне 3-го грудного позвонка.

6.2.6. Другая группа повреждений расположена в задне-правой части груди и живота, ниже предыдущей группы (раздел «исследовательская часть», стр. 4-6):

«При исследовании позвоночника обнаружен полный разрыв позвоночного столба на уровне межпозвоночного диска между 9 и 10 грудными позвонками с полным разрывом спинного мозга, кровоизлиянием в мягкие ткани в околопозвоночной области и под пристеночную плевру, с разрывом пристеночной плевры и межреберных мышц по ходу 9 межреберья справа на длину 14 см. В правой плевральной полости 250-300 мл жидкой темно-красной крови (*кровь натекла из разрыва*).

Произведен дополнительный разрез вдоль задней поверхности тела, при этом обнаружено: темно-красное блестящее кровоизлияние в мягкие ткани, окружающие позвоночный столб, в области его повреждения; массивное студневидное темно-красное блестящее кровоизлияние в мягкие ткани по задней правой поверхности грудной клетки, от лопаточной до задней подмышечной линии, на уровне от 6 до 12 ребер. В корнях легких по задним поверхностям их, крупноочаговые темно-красные блестящие кровоизлияния.

... в **корни** обоих куполов диафрагмы темно-красные блестящие кровоизлияния. Определяется разрыв правого купола диафрагмы, длиной 10 см с участками кровоизлияний в мышце по краям разрыва.

Определяется массивный разрыв правой доли (фрагмент удерживается на небольшом участке капсулы и ткани), длиной 16 см с разможженными краями и множественными мелкими надрывами.

В брюшной полости 200 мл жидкой темно-красной крови (*кровь натекла из разрывов правой доли печени*).

В парааортальную клетчатку, на всем протяжении грудного и брюшного отделов аорты разлитое темно-красное блестящее кровоизлияние.

Надпочечники плоские, листовидной формы, окружены темно-красными блестящими кровоизлияниями; на разрезах с желтым корковым слоем и бурокоричневым кашицеобразным мозговым.

В околопочечную клетчатку правой почки темно-красное блестящее кровоизлияние (цитата).

6.2.7. Верхняя граница этой группы повреждений расположена на уровне межпозвоночного диска между 9-м и 10-м грудными позвонками по задней срединной линии (условная анатомическая вертикальная прямая линия, проходящая через вершины остистых отростков позвонков).

6.2.8. Таким образом, верхняя граница передне-левой группы повреждений расположена примерно на шесть-семь позвонков выше верхней границы задне-правой группы повреждений.

6.2.9. Следовательно, А<удалено> в момент сдавления был обращён передне-левой частью груди к тому тупому предмету, верхняя граница которого была выше верхней границы тупого предмета, к которому А<удалено> был обращён задне-правой частью груди и живота.

6.2.10. А<удалено> в условиях конкретной ситуации возникновения повреждений и наступления смерти от них был сдавлен задним бампером КА-

МАЗа и передним бампером прицепа. При этом верхний край заднего бампера КАМАЗа находился на 7 см выше уровня переднего бампера прицепа (рис. 10).

6.2.11. Таким образом, А<удалено> в момент сдвигания был обращён передне-левой частью груди к заднему бамперу КАМАЗа, а задне-правой частью груди и живота к переднему бамперу прицепа и, возможно, дышлу.

6.2.12. Смерть А<удалено> наступила от удушья (механической асфиксии), вызванной сдвиганием груди и живота, возможно, до освобождения от сдвигания.

Эксперт

А.К. Семячков

7.ОТВЕТЫ НА ПОСТАВЛЕННЫЕ ВОПРОСЫ

1.Каков наиболее вероятный механизм происшествия?

1.1. Эксперт С.Е. Хоменко.

Соответствующий исходным данным, иным материалам дела, в части не требующей юридической оценки, и результатам исследования, наиболее вероятный вариант механизма происшествия состоит в следующем:

Водитель автомобиля КАМАЗ, стоящего впереди и несколько левее прицепа (удаление 7.14м, угол между осями около 20 градусов против часовой стрелки), посмотрел в правое зеркало, в котором полностью просматривался пешеход, стоящий примерно в 2-х метрах правее задней оси автомобиля спиной к задней части КАМАЗа (рис. 5).

Водитель подал звуковой сигнал и начал движение задним ходом, глядя в левое зеркало. Средняя скорость движения автомобиля при этом составляла 7.14м за 33.7с (0.212 м/с, 0.76 км/ч).

Пешеход, двигаясь вне зоны обзора водителем в левое зеркало, после начала движения автомобиля и прошел к левой части переднего бампера прицепа (рис. 9), обойдя дышло спереди (следы ног человека фото 1.8-1.11, желтые стрелки).

В дальнейшем пешеход находился и перемещался в ограниченной зоне левее дышла, меняя направление тела (следы ног человека 1.8-1.9, красные стрелки), возможно, пытаясь направить дышло прицепа в сцепное устройство тягача в процессе попытки сцепки ТС.

В процессе движения автомобиля задним ходом петля дышла не попала в ловушку сцепного устройства, оказалась ниже. При дальнейшем движении автомобиля сцепное устройство, скользя по верхней поверхности дышла прижало его к низу (фото 1.10).

Пешеход оказался в пространстве, ограниченном элементами транспортных средств (рис. 10-11):

- ◆ справа и сзади - передним брусом прицепа на высоте около 1.13-1.28 м;
- ◆ спереди и справа - дышлом, пружиной и цепью на высоте около 0.7-1.1 м;
- ◆ слева и спереди – задним бампером автомобиля на высоте около 1.11 -1.35 м.

В процессе движения тягача назад это пространство уменьшилось и произошло сдавливание пешехода выступающими частями ТС (фото 1.10-1.11, рис.10 - 12).

Эксперт

С.Е. Хоменко

1.2. Эксперт А.К. Семячков

В момент сдавливания пешеход был обращён:

- ◆ передне-левой частью груди - к заднему бамперу Камаза;
- ◆ задне-правой частью груди и живота - к переднему бамперу прицепа и, возможно, дышлу.

Эксперт

А.К. Семячков

1.3. Эксперт С.Е.Хоменко.

После выключения сцепления произошла остановка тягача и небольшой откат его вперед от положения остановки до конечного положения с увеличением жизненного пространства (рис. 11).

2D анимация механизма происшествия приведена в видеофайле «Видео 1».

Эксперт

С.Е. Хоменко

2. Возможно ли образование телесных повреждений причиненных потерпевшему Антонову А.А. при обстоятельствах (углу расположения транспортного средства и прицепа), установленных в ходе проведения следственного эксперимента от 29 августа 2015 года, либо при обстоятельствах (углу расположения транспортного средства и прицепа), зафиксированных при осмотре места происшествия от 13 декабря 2014 года? Каков наиболее вероятный вариант причинения травм?

Обстоятельства происшествия (угол расположения транспортного средства и прицепа), установленные в ходе проведения следственного эксперимента от 29 августа 2015 года, соответствуют обстоятельствам (угол расположения транспортного средства и прицепа), зафиксированным при осмотре места происшествия от 13 декабря 2014 года с достаточной точностью. Образование телесных повреждений, причиненных потерпевшему, возможно при расположении потерпевшего слева от дышла прицепа.

Наиболее вероятный вариант причинения травм потерпевшему А<удалено>, установленный комиссией экспертов, приведен в ответе на вопрос № 1.

Эксперты:

С.Е. Хоменко

А.К Семячков

ВЫВОДЫ:

1. Наиболее вероятный механизм происшествия, установленный комиссией экспертов, изложен в ответе на вопрос № 1 (см. «исследование»).

2. Обстоятельства, установленные в ходе проведения следственного эксперимента от 29 августа 2015 года, соответствуют зафиксированным при осмотре места происшествия от 13 декабря 2014 года с достаточной точностью. Образование телесных повреждений, причиненных потерпевшему, возможно при расположении потерпевшего слева от дышла прицепа.

Наиболее вероятный вариант причинения травм потерпевшему А<удалено>, установленный комиссией экспертов, приведен в ответе на вопрос № 1.

Эксперты:

С.Е. Хоменко

А.К. Семячков