

---

**ЕФЕКТИВНІСТЬ КОМПЛЕКСНОГО ЕКСПЕРТНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ  
У ВИЗНАЧЕННІ СИТУАЦІЇ, ЩО МОДЕЛЮЄТЬСЯ В ПРОЦЕСІ РОЗСЛІДУВАННЯ  
ДОРОЖНЬО – ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД, ЯКІ ВІДБУВАЮТЬСЯ  
В УМОВАХ НЕОЧЕВИДНОСТІ**

*Л. Д. Грушенко, О. В. Дерюгіна*

Миколаївське обласне бюро судово-медичної експертизи, м. Миколаїв, Україна

---

**Ключові слова:**

дорожньо-транспортні  
пригоди, умови  
неочевидності, аварії,  
автомобілі, велосипеди,  
судово-медична  
експертиза.

**Резюме.** У статті на конкретному прикладі розглядаються проблемні аспекти необхідності комплексного експертного підходу при виконанні експертиз із приводу дорожньо — транспортних пригод, здійснених в умовах неочевидності.

Буковинський медичний  
вісник. Т.23, № 2 (90).  
С. 73-78.

**DOI:**

10.24061/2413-0737.  
XXIII.2.90.2019.37

**E-mail:** grushenko.  
larisa@gmail.com.,  
sudmed.mk@ukr.net

---

**Ключевые**

**слова:** дорожно-  
транспортные  
происшествия, условия  
неочевидности,  
аварии, автомобили,  
велосипеды, судебно-  
медицинская  
экспертиза.

**ЭФФЕКТИВНОСТЬ КОМПЛЕКСНОГО ЭКСПЕРТНОГО  
ИССЛЕДОВАНИЯ В УСТАНОВЛЕНИИ СИТУАЦИИ,  
МОДЕЛИРУЕМОЙ В ПРОЦЕССЕ РАССЛЕДОВАНИЯ  
ДОРОЖНО – ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ, КОТОРЫЕ  
ПРОИСХОДЯТ В УСЛОВИЯХ НЕОЧЕВИДНОСТИ**

*Л. Д. Грушенко, О. В. Дерюгина*

**Резюме.** В статье на конкретном примере рассматриваются проблемные аспекты необходимости комплексного экспертного подхода при производстве экспертиз по поводу дорожно – транспортных происшествий, совершенных в условиях неочевидности.

Буковинский медицин-  
ский вестник. Т.23, № 2  
(90). С. 73-78.

---

**Keywords:** road traffic  
accident, non-obviousness,  
incidents, vehicle  
collision, car, bicycle,  
forensic examination

**THE EFFECTIVENESS OF COMPREHENSIVE EXPERT  
RESEARCH IN ESTABLISHING THE SITUATION BEING  
MODELED DURING INVESTIGATIONS OF ACCIDENTS THAT  
OCCURRED IN CONDITIONS OF NON-OBVIOUSNESS**

*L.D. Hrushenko, O.V. Derugina*

**Abstract.** The article on a specific example addresses the problem aspects of the need for an integrated expert approach in the production of examinations about accidents committed in conditions of non-obviousness.

Bukovinian Medical  
Herald. V.23, № 2 (90).  
P. 73-78.

## Актуальні питання судово-медичної експертизи

**Вступ.** У розслідуванні дорожньо-транспортних подій (ДТП) велике значення має об'єктивне розкриття категорії злочинів, специфічною особливістю яких є неочевидність обставин, при яких вони були здійснені. До неочевидності обставин ДТП призводять численні фактори, насамперед те, що в останні роки зростає кількість випадків залишення водіями місця події. Особливу складність у розслідування вносять протиріччя в показаннях свідків, а також не встановлення механізму події у всіх її взаємозв'язках [1-5]. Експерт у таких випадках не може одноосібно визначити тип транспорту, взаємне розташування потерпілого та автомобіля, місце первинного контакту. Тільки ретельне всебічне експертне дослідження всіх слідів та об'єктів, комплексний підхід в аналізі виявлених даних допоможуть слідчому відновити дійсну картину події, що відбулася, встановити винних та не допустити звинувачення непричетних [3,4].

Випадок із практики. Труп гр.Н. було знайдено в темний час доби на лівому узбіччі асфальтованої дороги з двостороннім рухом. На цьому ж узбіччі в 5 метрах позаду від тіла лежав велосипед, який належав загиблому. На асфальтовому покритті слідів гальмування не виявлено. При дослідженні трупа гр. Н. виявлено наступні ушкодження: велике садно на обличчі зліва, у ділянці правого ліктьового суглоба – два садна 3x2см і 2x2см; на спині праворуч – велике садно 50x14 см від лопаткової ділянки до крила правої клубової кістки; на внутрішніх поверхнях правого колінного суглоба, верхньої і нижньої третин правої гомілки – по одному косо-вертикально орієнтованому садну поздовжньої форми розмірами 12x6см, 14x6см, 45x4см відповідно. При дослідженні кісток скелета виявлено поперечний перелом правої стегнової кістки у верхній третині – ушкодження на шкірних покривах у проекції перелому та ознак відшарування м'яких тканин не виявлено; перелом правої ключиці в середній третині (ушкодження на шкірних покривах у проекції перелому нема); багатоуламковий перелом правої плечової кістки в нижній третині, переломи 1-9 ребер праворуч по біляхребтовій і лопатковій лініях. При дослідженні внутрішніх органів виявлено ціліноподібний розрив 0,1x0,3см задньої стінки нижнього відділу дуги аорти; численні крововиливи в тканину правої легень по задній поверхні з дрібними ціліноподібними розривами; крововиливи в ділянці коренів легень та зв'язкового апарату печінки. Тканина мозку і мозочку без крововиливів. Експерт встановив, що всі зазначені ушкодження могли утворитись в умовах ДТП, місцем прикладення травмуючої сили була права задньо-бічна поверхня.

У ході опитування можливих свідків події надана інформація, що свідок нібито бачила, як легковий автомобіль і велосипедист їхали в зустрічному напрямку. Про підозру було оголошено місцевому мешканцю – власнику автомобіля «ВАЗ-2109», при огляді якого виявлені пошкодження бампера та передньої

лівої частини. З приводу наявності пошкоджень на автомобілі власник пояснив, що бампер було деформовано при наїзді на стійку брами, при цьому також деформовано капот і ліве крило.

При автотехнічній експертизі велосипеда встановлено: велосипед пофарбовано в зелений колір; обід переднього колеса велосипеда має незначну деформацію у вигляді «вісімки»; на лівій бічній поверхні шини переднього колеса наявний слід у вигляді поверхневого здертя від тертя об шорстку поверхню. Діаметр колеса – 78 см, висота сидіння – 92 см.

При автотехнічній експертизі автомобіля встановлено: автомобіль пофарбовано у білий колір; має сліди та пошкодження ударно-механічного аварійного характеру, розташовані в передній лівій частині автомобіля, а саме: на передньому бампері автомобіля зліва з нашаруванням фарби блакитного кольору, лівій передній частині капота та передній частині крила лівого переднього колеса. При цьому максимальна висота пошкоджень автомобіля над рівнем опорної поверхні складає 0,72 м. Враховуючи, що видимих пошкоджень та деформацій аварійного характеру велосипеда при огляді не виявлено, а пошкодження лівої частини переднього бампера автомобіля за своїми ознаками можуть належати сторонньому об'єкту, який перевищує міцність такого об'єкта як велосипед, та проаналізувавши сукупність виявлених пошкоджень, експерт-автотехнік надає висновок, що зіткнення транспортних засобів повністю виключається, оскільки при зіткненні об'єктів, маса та міцність яких має значну різницю, на меншому об'єкті мають бути значні механічні ушкодження. Тобто, пошкодження та сліди, що наявні на лівій частині бампера автомобіля «ВАЗ-2109», з точки зору транспортної трасології не можна розглядати як ознаки, які виникли під час даного ДТП від контактування конкретних транспортних засобів.

Для вирішення питання про наявність ушкоджень на одязі потерпілого та їх відповідність ушкодженням на тілі була призначена медико-криміналістична експертиза, при проведенні якої встановлено:

1. На верхньому одязі (дублянці) у верхній третині спинки праворуч на ділянці 15x20 см виявлено сліди-відбитки у вигляді лінійних смуг здертя поверхневого шару, що перетинаються під кутом і формують суміжні геометричні фігури; слід-відбиток у вигляді шестикутника з довжиною сторін 1,5 см з утворенням по контурах зазначених фігур переривчастих ушкоджень лінійної форми з нерівними краями (рис. 1,2,3,4).

2. У середній третині правої рукави по зовнішній поверхні – слід нашарування речовини темно-червоного кольору на ділянці з ознаками стерття поверхневого шару полотна у вигляді горизонтально орієнтованої смуги 10x16см (рис.5).

3. На передній поверхні лівої поли – накладення пілоподібної речовини сірого кольору, схожої на ґрунт.

4. На спортивних брюках: на передньо-внутрішній поверхні правої половини в середній третині – ділянки

## Topical issues of Forensic Medical Examination

нерівномірно вираженого стерття поверхневого шару тканини у вигляді косо-вертикально орієнтованих смуг із нашаруванням пилоподібної речовини, схожої на ґрунт та формуванням низки дрібних однонаправлених ушкоджень. У нижній третині правої половини вздовж внутрішнього бічного шва - два ушкодження у вигляді отворів кутоподібної форми, розкритих назад-вниз, ознак стерття поверхневого шару тканини

та чужорідних нашарувань довкола ушкоджень не виявлено (рис.6). На бічній поверхні однієї зі шкарпеток - два однонаправлених ушкодження кутоподібної форми розміром 1x1,7 см та 1x2см, кути яких розкрито назад-вниз, ознак стерття та нашарувань довкола ушкоджень не виявлено.

5. На взутті потерпілого будь-яких ушкоджень та слідів-трас не виявлено.



Рис. 1. Локалізація слідів-відбитків на спинці дублянки

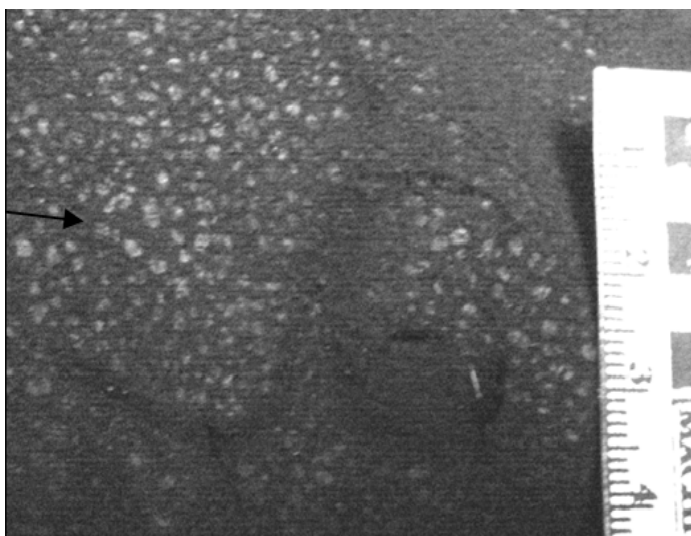


Рис. 2. Зображення слідів-відбитків

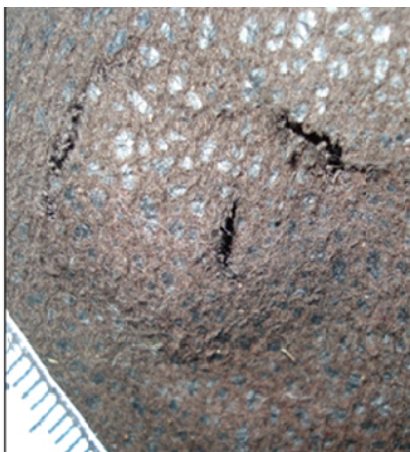


Рис.3-4. Збільшене зображення слідів - відбитків на спинці дублянки

## Актуальні питання судово-медичної експертизи

Судово-медичним експертом-криміналістом зроблено висновок, що ушкодження у верхній третині спинки дублянки праворуч утворились внаслідок прямого щільного контакту полотна дублянки з тупим твердим предметом, що має пласку рельєфну поверхню і розмір контактуючої частини не менше 15x20 см; слід-нашарування речовини темно-червоного кольору на ділянці з ознаками стертя поверхневого

шару правого рукава утворились внаслідок щільного тангенційного контакту полотна з тупим твердим предметом, поверхня якого має аналогічне забарвлення; однонаправлені клаптеподібні ушкодження на внутрішній поверхні правої половини брюк у нижній третині та на бічній поверхні однієї з шкарпеток утворились внаслідок розриву полотна при зачепленні (рис. 4). Відсутність будь-яких ушкоджень на взутті

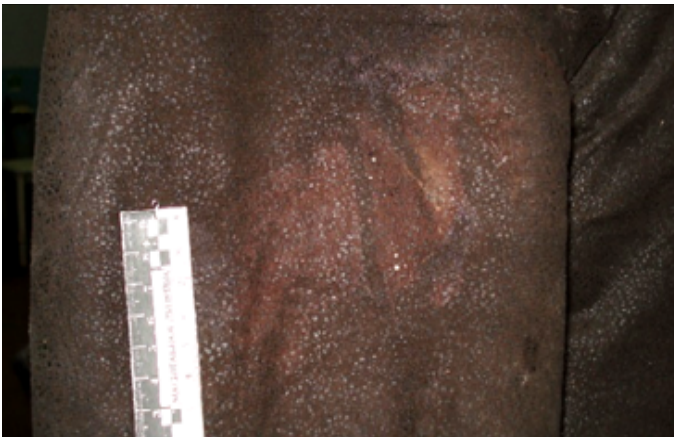


Рис. 5. Накладання речовини червоного кольору на ділянці правого рукава з ознаками стертя поверхневого шару полотна



Рис.6. Група кутоподібних пошкоджень на внутрішній поверхні правої половини брюк

потерпілого свідчить про те, що в момент первинного контакту підошви взуття потерпілого не контактували з покриттям дороги.

У зв'язку з тим, що питання про існування причинного зв'язку між тілесними ушкодженнями гр. Н. та пошкодженнями транспортних засобів не було вирішене, слідчим призначено комплексну транспортну та судово-медичну трасологічну експертизу. У ході проведення експертизи під час розгляду всіх наявних ознак, вихідних даних та матеріалів справи, характеру, напрямку та локалізації тілесних ушкоджень постраждалого, а також слідової інформації на одязі постраждалого, експерти дійшли висновку, що пошкодження, які виявлено на автомобілі, суперечать можливості утворення наявних на тілі постраждалого тілесних ушкоджень та слідів на його одязі, оскільки мінімальна висота слідоутворюючого об'єкта становить 120 см від рівня опорної поверхні, а максимальна

висота пошкоджень, наявних на автомобілі, становить 72 см. Велосипед не носить ознак ушкоджень, характерних для контактування з іншим транспортним засобом. Утворення ушкоджень на трупі і на одязі є можливим при зіткненні в умовах однонаправленого руху велосипедиста з якимось тупим твердим предметом із рельєфною поверхнею, який знаходиться на висоті не менше 120 см від поверхні покриття дороги (з урахуванням висоти сидіння та наявних ушкоджень на тілі). При цьому велосипедист знаходиться ліворуч від травмуючого предмета.

Сукупність виявлених пошкоджень на одязі і тілі гр. Н. з урахуванням варіанта знаходження потерпілого на сидінні велосипеда припускає наступний механізм утворення ушкоджень:

Перша фаза — первинний удар у ділянку спини праворуч тупим твердим предметом із переважаючою поверхнею, що має пласку рельєфну поверхню

в напрямку ззаду наперед. При цьому утворились множинні переломи ребер праворуч, щілиноподібні пошкодження низхідного відділу дуги аорти та тканини правої легені по задній поверхні, загальні ознаки струсу у вигляді крововиливів у тканину довкола коренів легень та підтримуючого зв'язувального апарату печінки. На одязі — специфічні сліди-відбитки рельєфної поверхні.

Друга фаза — відкидання тіла з велосипеда вперед і дещо ліворуч на покриття дороги зі зміщенням тіла обличчям вниз у напрямку вперед і справа-наліво, на що вказує наявність переривчастого великого садна на обличчі, поздовжніх саден на передньо-внутрішній поверхні правої колінної суглоба і гомілки, пошкоджень на передньо-внутрішній поверхні правої половини брюк з ознаками значного стерття тканини, що утворилося при ковзному зміщенні тіла по шорсткій поверхні в напрямку ззаду наперед справа наліво. Клаптеві пошкодження на внутрішній поверхні шкарпетки, у нижній третині внутрішньої поверхні правої половини брюк та садно в ділянці внутрішньої кісточки правої гомілки могли утворитись одночасно внаслідок зачеплення тканини та подальшого зміщення ноги в напрямку знизу-догори ззаду-наперед відносно зачеплюючого предмета. Зазначені ушкодження могли утворитись під час відкидання тіла з велосипеда. Поперечний перелом лівої стегнової кістки міг утворитись як при викиданні тіла з велосипеда, так і при падінні на тверду поверхню. Багатоуламковий перелом правої плечової кістки в нижній третині міг утворитись як при ударі твердим тупим предметом, так і при падінні на тверду поверхню.

Таким чином, встановлено комплексною експертизою:

- Велосипед не носить ознак ушкоджень, характерних для контактування з іншим транспортним засобом.
- Пошкодження, які виявлені на автомобілі ВАЗ 21–09, суперечать можливості утворення наявних на тілі постраждалого тілесних ушкоджень та слідів на його одязі.
- Утворення ушкоджень на трупі і на одязі є можливим при зіткненні в умовах однонаправленого руху велосипедиста з якимось тупим твердим предметом, який знаходився ззаду на висоті не менше 120 см від поверхні покриття дороги і переміщався зі швидкістю, що значно переважала

швидкість руху велосипедиста.

У ході обговорення була допущена можливість утворення ушкоджень при обгоні велосипедиста транспортним засобом, який віз негабаритний вантаж, розташований на висоті не менше 120 см від поверхні дороги.

#### Висновок

У випадках дорожньо-транспортних пригод, здійснених в умовах неочевидності, експерт не може одноосібно зробити висновок про те, яким типом транспортного засобу здійснено наїзд, яким було взаємне розташування потерпілого і транспортного засобу, з якими частинами транспортного засобу відбувся первинний контакт автомобіля — тобто відповісти на ті питання, які виносить слідчий в ухвалі. У разі наявності таких питань у Висновках необхідно зазначити, що відповідь на них буде надана в рамках проведення комплексної комісійної транспортної та судово-медичної трасологічної експертизи.

#### Список літератури

1. Завальнюк АХ, Юхимець ІО, Кравець ОФ, Тодосій БВ. Доказові аргументи в судово-медичній діагностиці автомобільної травми та її видів. Судово-медична експертиза. 2013; 2: 49–52.
2. Муханов АІ. Атлас судово-медичного дослідження тупої травми. Тернопіль: ТДМУ-Укрмедкнига; 2008. 140 с.
3. Крюков ВН. Основы механо- и морфогенеза переломов. М.: Фолиум; 1995. 232 с.
4. Плевинскис ПВ. Судебно-медицинская и комплексная экспертиза современной автомобильной травмы. Одесса: Астропринт; 2017. 152–70.
5. Филипчук ОВ, Гуров ОМ. Судово-медична криміналістика: підручник. Харків: Діса плюс; 2013. 640 с.

#### References

1. Zaval'niuk AKh, Yukhymets' IO, Kravets' OF, Todosii BV. Dokazovi arhumenty v sudovo-medychnii diahnozytsi avtomobil'noi travmy ta yii vydiv [Evidence in the forensic diagnosis of automobile injury and its types]. Sudovo-medychna ekspertyza. 2013;2:49–52. (in Ukrainian).
2. Mukhanov AI. Atlas sudovo-medychnoho doslidzhennia tupoi travmy [Atlas of forensic examination of blunt trauma]. Ternopil: TDMU-Ukrmedknyha; 2008. 140 p. (in Ukrainian).
3. Kryukov VN. Osnovy mekhano- i morfogeneza perelomov [Fundamentals of mechanical and morphogenesis of fractures]. Moscow: Folium; 1995. 232 p. (in Russian).
4. Plevinskis PV. Sudebno-meditsinskaya i kompleksnaya ekspertiza sovremennoy avtomobil'noy travmy [Forensic and comprehensive examination of modern car injuries]. Odessa: Astroprint; 2017. 152–70 p. (in Russian).
5. Fylypchuk OV, Hurov OM. Sudovo-medychna kryminalistyka [Forensic Criminology]. Kharkiv: Disa plius; 2013. 640 p. (in Ukrainian).

#### Відомості про авторів:

Дерюгіна О. В. — начальник Миколаївського обласного бюро СМЕ, м. Миколаїв, Україна.

Грушенко Л. Д. — завідувач відділення судово-медичної криміналістики Миколаївського обласного бюро СМЕ, м. Миколаїв, Україна.

#### Сведения об авторах:

Дерюгина О. В. — начальник Николаевского областного бюро СМЭ, г. Николаев, Украина.

Грушенко Л. Д. — заведующая отделением судебно-медицинской криминалистики Николаевского областного бюро СМЭ, г. Николаев, Украина.

---

## Актуальні питання судово-медичної експертизи

---

### **Information about the authors:**

Deryugina O. V. — the chief of the Mykolaiv Regional Bureau of Forensic Medical Examination, Mykolaiv, Ukraine.  
Grushenko L. D. — Head of the Department of Forensic-Medico-Criminalistic Mykolaiv Regional Bureau of Forensic Medical Examination, Mykolaiv, Ukraine.

*Надійшла до редакції 15.03.2019*

*Рецензент — д.мед.н. Ванчуляк О.Я.*

*© Л.Д. Грушенко, О.В. Дерюгіна, 2019*

---