

ӘОЖ 343

¹ Б.А. Сериев*, ² Б.А. Батырбаев ¹

I. Жансүгіров атындағы Жетісу мемлекеттік университеті, з.ғ.к. Қазақстан, Талдықорған қ.
²I. Жансүгіров атындағы Жетісу мемлекеттік университеті, магистрант, Қазақстан, Талдықорған қ.
e-mail: alua_01.02.03@mail.ru

Көлік құралдары іздерінің трасологиялық маңызы

Бұл мақалада көлік құралдары іздерінің трасология объектілерінің бірі ретінде криминалистикалық маңызы қамтылып, қажетті пайымдаулар жасалған. Көлік құралдары іздерін зерттеу арқылы көліктің трасологиядағы идентификациялық және диагностикалық мәселелерді шешуге болады. Қозғалатын бөлшектерден қалған іздер арқылы көліктің қозғалысын идентификациялауға болады. Сондай-ақ көлік құралдары іздерінің криминалистика ғылымындағы ролі мен маңызы жан-жақты қарастырылған.

Түйін сөздер: көлік құралдарының іздері, трасология, протектор, автокөлік базасы, криминалистика.

B.A. Seriev, S.T. Batyrbaev

The importance of trasologi in the tracks of transport accessories.

There were comprehensively considered the and peculiarities of the trasologi objects within the scientific criminalistics. It is possible to decide the questions of authentication and diagnostics of trasologii research of tracks of transport vehicles. On leave tracks moving parts it is possible to identify motion of transport.

Key words: traces of automobile accessories, trace evidence, protector, motor Depot, criminalistics.

Б.А. Сериев, С.Т. Батырбаев

Важность трасологий в следах транспортных принадлежностей

В этой статье рассматривались следы автомобильных принадлежностей объектов трасологии как криминалистические особенности и сделаны нужные выводы. При помощи исследования следов транспортных средств можно решать вопросы идентификации и диагностики трасологии. По оставленным следам движущихся частей можно идентифицировать движение транспорта. Разносторонне рассматривались роль и важность трасологии в научной криминалистике.

Ключевые слова: следы автомобильных принадлежностей, трасология, протектор, автобаза, криминалистика.

Көлік құралдарының іздері көліктік трасологиямен зерттеледі, оларға төмендегілер жатады: қозғалатын бөлшектердің іздері; көлік құралдарының сыртқа шығып тұратын бөлшектерінің іздері; көлік құралдарынан бөлінген бөлшектер мен детальдардың іздері. Көлік құралдарының іздері жол-көлік оқиғасын тергеу, сондай-ақ көлік құралдарын қылмыстың құралы ретінде қолданған кездерінде де зерттеледі. Көлік құралдары іздерін зерттеу арқылы көліктік трасологиядағы идентификациялық және диагностикалық мәселелерді шешуге болады. Қозғалатын бөлшек іздері және шығып тұрған бөлшектері бойынша, одан бөлінген детальдары мен бөлшектері

бойынша көлік құралдары идентификациялануы немесе бір топқа жататындығы анықталуы мүмкін. Сонымен бағытын, жағдайын (тежеу, тоқтату); көлік құралының түрін, моделін анықтауға, ал кейбір жағдайларда олармен қатар диагностикалық мәселелер де шешіледі.

Мәселен, болған оқиғаның механизмімен байланысты: қозғалу жүйесі мен бағыты, соғысқан (басып кеткен) жері, соғысқан жердің бұрышы мен сызығы және басқа да жағдайлар анықталады. Қозғалатын бөлшектердің іздеріне рельссіз көлік құралдарының (автокөлік, мотоцикл, трактор, арба мен шаналардың) іздері жатқызылады. Дөңгелек іздері айналу және сырғу арқылы түседі. Бірінші іздерге дөңгелектің

айналуы мен дөңгелекті тежеу арқылы және құмға, сондай-ақ басқа да батып қалу кезінде пайда болатын іздер, ал екінші жағдайда іздер тежеу процесінде дөңгелектердің толық тоқтап қалғаннан кейінгі олардың сырғанап барып түсетін іздері жатады [1, 94 с.].

Қатынасқа түсетін объектілердің өзіндік қасиетіне байланысты іздер қозғалатын бөлшектердің іздері беткі қабатты және көлемді іздер болып бөлінеді. Беткі қабатты іздер қабатталу (автокөлік дөңгелегі судан, шалшықтан өтіп құрғақ асфальт беттерінде қалдырған) іздері және қабатсыздану (балшықта қалған) іздері болып бөлінеді. Қабатталу іздері позитивті (баялған сыртқа шығып тұрған бөлшектерінен қалған) іздер және негативті (дөңгелек протекторларының арасында қалған батпак) іздері деп екі түрге бөлінеді. Дөңгелекпен қатынасқа түсу нәтижесінде өзгеріске ұшыраған (құм, лай, топырақты жерлер) іздер көлемді болып табылады.

Қозғалатын бөлшектерден қалған іздер арқылы көліктің қозғалысын идентификациялауға болады. Артқы қосарланған дөңгелектердің болуы, болмауы арқылы, сондай-ақ автокөлік базасының көлемімен, сорап іздердің ені арқылы жүк таситын және жеңіл көлік құралдарын дифференциациялауға болады. Сорап ізінің ені – дөңгелектің артқы оң және сол жақтарындағы іздерінің ортасындағы сызықтарының арақашықтығы. Түзу бағытта қозғалған автокөлік іздерін зерттеген кезде алдыңғы дөңгелек іздерін артқы дөңгелек іздері толық немесе жартылай басатынын ескеру қажет. Алдыңғы дөңгелек іздері көлік бұрылған жағдайларда зерттелінеді.

Автокөлік базасы – бұл алдыңғы және артқы дөңгелек осьтерінің арасындағы арақашықтығы. Базаны көлік құралдары дөңгелектерінің бұрылыс кезіндегі іздері және статикалық іздері бойынша анықтауға болады. База, сорап іздері арқылы автокөліктің түрі анықталады, ал моделі протектордың жүргізу бөлігінің ені, протектор өрнегінің суреті, дөңгелектің сыртқы диаметрі арқылы анықталады.

Ізде қалған протектор өрнегінің бейнесі суретке түсіріліп, оның барлық элементтері өлшеніп, хаттамаға бекітіледі. Содан кейін мамандардың көмегімен көлік құралы қандай модельге жататындығы анықталады. Барлық белгілерді бағалау арқылы алынған мәліметтер көлік құралдарын іздестіру кезінде қолданылады.

Протектордың ақау белгілері арқылы да көлік құралдарын идентификациялауға болады [2,51 с.]. Оқиға болған жерден көлік құралдарының табан шынжырының (гусениц) қозғалыс іздері табылған жағдайларда, сорап іздердің (табан шынжыры мен сорап іздерінің арақашықтығы) ені өлшенеді және бекітіледі.

Көлік құралының қозғалатын бөлігінің іздері адам аяғының іздерін алу сияқты әдіспен бекітіледі. Іздер сызықты панорамалық тәсілді қолдана отырып, фотосуретке түсіріледі. Протектор суреттерінің барынша анық көрінетін учаскелерін жеке-жеке фотосуретке түсіру қажет. Барлық фототүсірілімдер масштабты сызғышты қолдану арқылы жүзеге асырылады. Протектордың жекеленген белгілерін анығырақ бейнелейтін учаскелерден гипсты қалып жасалынады.

Егер көлік құралының қозғалатын бөлігінің іздері жәбірленушінің киімінен табылған жағдайда, онда ол бірнеше рет фотосуретке түсіріледі. Іздердің орналасқан жерін айқын көрсету үшін фотосуретке, алдымен, киімді толығымен түсіру керек. Содан соң киімді қыртыстануынан жазып, іздің жанына қатарластырып масштабты сызғыш қойып іздің өзін фотоға түсіреді. Оқиға болған жерден алынған көлік құралының қозғалатын бөлшегі іздерінің қалыптары мен фототүсірілімдері сараптамалық зерттеулерге жіберіледі. Трасология арқылы келесідей сұрақтар шешіледі: із қандай модельді дөңгелектен қалған? оқиға болған жерде қалған көлік құралы іздерінің типі (маркасы, моделі) қандай? көлік құралынан қалған іздер қай бағытқа қарай бағытталған? бұл іздер ұсынылып отырған дөңгелектің ізі ме, жоқ па? жәбірленушінің киімінде қалдырылған іздер қандай дөңгелекпен (алдыңғы, артқы, оң жақ, сол жақ) қалдырылған?

Егер көлік сараптамасының мәселесі нақты бір (белгілі) көлік құралының қозғалатын бөлшегінің іздері бойынша теңдестіру жасалған жағдайларда, олардың дөңгелектеріне немесе қалыптарына (іздердің үлгілеріне) салыстырмалы зерттеулер жүргізу үшін қажетті материалдарға ерекше көңіл бөлінуі тиіс. Зерттеуге дөңгелекті барлық жабдықтарымен жинап толық ұсынған жөн. Бірақ кейбір дөңгелектің көлемінің үлкендігі мен салмағының ауырлығына байланысты, оны зерттеуге толық құрамда жіберуге барлық уақытта мүмкіндіктер

бола бермейді. Көлік құралдарын жүргізген кезде олардың дөңгелектеріндегі идентификациялық жеке белгілер жойылып кетуі мүмкін. Сондықтан да сараптамаға көлік құралдарының өзі емес, оның дөңгелектері немесе олардың үлгілері жіберіледі. Зерттеуге жататын үлгілер: көлемді және беткі қабатты іздердің сипатына байланысты алынады. Көлемді іздер алу үшін көлік құралдарының дөңгелегінің жалпы және жеке белгілерін бейнелену мүмкіндігінше (мысалы: ылғал құмда) оның дөңгелегін құмда шапшаңдық жылдамдығын азайта отырып айналдырып жүргізеді. Сөйтіп, дөңгелектің 2-3 бұрылым ұзындықтағы іздері алынады. Бұдан кейін алынған іздер мұқият қаралып оқиға болған жерді қарау кезінде алынған қалыптағы белгілерге ұқсас белгілері бар екі учаскесі іріктеліп алынады. Экспериментальды іздердің осы учаскелерінің гипстік қалыптары жасалынады. Егер зерттелінетін іздер беткі қабатты болса, экспериментальды үлгілер де беткі қабатты болуы тиіс. Ол үшін оқиға болған жерде бекітілген белгілерге ұқсас белгілері бар дөңгелек учаскесіне бояғыш заттарды жағып көшірмесін алады. Арнайы бояуды резеңкелі білік арқылы дөңгелек учаскесіне жағады. Қарау кезінде сәйкес учаскелері анықталмаған жағдайларда барлық дөңгелектердің іздері алынады. Дөңгелектің екі-үш айналған кездегі іздерін алған жөн [3, 81 с.]. Оқиға болған жерден табылған детальдар мен бөлшектер көлік құралын іздестіру және оны идентификациялау, сондай-ақ нақты оқиға болған (соғысқан, басып кеткен) учаскені анықтау үшін пайдалы.

Оқиға болған жерде қалған объектілер келесідей бейнеде сипатталып топтастырылуы мүмкін: көлік құралы әйнегінің, фар әйнегінің сынықтарының және басқа да әйнектерінің құрама бөліктері; лак, бояу қабаттарының бөлшектері; көлік құралы бөлшектерінің бөлігі; жеке тораптарының құрама бөліктері немесе тіреуіш детальдары.

Фар және басқа да сынықтарды зерттеу арқылы көлік құралының моделін, типін, маркасын анықтауға болады. Көлік құралдарынан бөлініп қалған лак және бояу қабаттарының бөлшектері оның түсін анықтауға және бұл мәліметтерді іздестіру жұмыстарына пайдалануға, сонымен қатар көлік құралы табылғаннан кейін трасологиялық және материалтанушылық сараптама жүргізуге мүмкіндік береді. Көлік

құралы бөлшегінің сынықтары ретінде көбінде оқиға болған жерден табылған автокөліктің сыртына орнатылған (сыртқы жағындағы айналарының, антеннасы, қырындағы қосымша фарының, тұтқаларының, бампері және т.б.) детальдары бейнеленеді. Бөлініп қалған детальдар арқылы көлік құралдарының моделін анықтауға болады. Көлік құралының түрі анықталғаннан кейін одан бөлініп қалған бөлшектер бойынша теңдестірулер жүргізіледі.

Трасологияда бүтін затты бөлшек бойынша идентификациялау мәселесі қарастырылады. Оқиға болған жерде қалған заттардың іздерінің әртүрлі болуына байланысты бүтінді оның бөлшегі бойынша зерттеу механоскопиялық идентификациялау арқылы анықталады. Бүтін объект ретінде жеке заттар қарастырылады. Мысалы: куртқа матасының бөлігі одан ажыратыла отырып жыртылған. Заттарды ортақ пайдаланудан қалған іздері бар заттардың жиынтығы да бүтінді бөлшек бойынша анықтаудың объектісіне жатады; сондай-ақ бір агрегаттың жартысы (бөлігі де) да объект болып табылуы (мысалы: құралының деталі одан бөлініп оқиға болған жерде қалып қойуы) мүмкін. Бұл объектілерді қарау және сараптық зерттеулер арқылы келесідей жағдайларда: өзара байланысатын бөлшектің бір бүтінге жататындығы туралы мән-жайларды; олардың бөлшекке бөлінуінің себебін (тәсілін); заттардың топтық тиістілігін анықтауға болады. Мұндай зерттеу нәтижелері қылмысты ашу мен тергеуге маңызды өзара байланысатын мән-жайларды анықтауға мүмкіндік береді.

Тергеуші оқиға болған жерден табылған және алынған заттардың бөлшектеріне аса көңіл бөле отырып, олар (бөліктері, детальдары, сынықтары) қандай заттың бөлшектері болуы мүмкін екендігі жөнінде болжамдар жасаулары тиіс. Бұл мәселелерді шешу үшін тергеуші оқиғаның механизмін толық әрі жан-жақты талдауы қажет. Соның нәтижесінде тергеуші әртүрлі заттардың өзіндік топтық қасиеттерін анықтап алып, әрі қарай іздестіру жұмыстарын жүргізу керек. Іздестіру процесінде бөлшектерді, сынықтарды, ұсақ үгінділерді табу мен алу үшін қажетті техникалық құрал-жабдықтар қолдануы тиіс. Бұзу құралдарынан бөлініп қалған металл үгінділерін табу мен алу үшін магнит қолданған жөн. Ал арнайы прототипті шаңсорғышты пайдалана отырып, әртүрлі тор-филтрлері

арқылы көлік құралдарынан бөлініп қалған бояу бөліктерін, үгінділерін жинап алуға болады [4, 76 с.].

Табылған заттардың топтық қасиеттерін анықтау негізінде олардың жалпы белгілерін зерттеу – табылған бөлшектерді қараудың негізгі мәселесі болып табылады. Мысалы: жол-көлік оқиғасы болған жерден табылған деталь қандай көлік деталіне жатады. Мұндай жағдайларды анықтау кезінде іздестіру жұмыстарын жеңілдету үшін қарастыратын топ құрамын мүмкіндігінше азайтқан жөн. Қараудың бұл кезеңінде мамандармен (товароведтер, инженер-технолог, көлік инженерлері мен т.б.) кеңесу қажет.

Оқиға болған жерден табылған бүтіннің

бөлшектері (оның формасы, өлшемі, заттардың сыртқы белгілері мен олардың жасалған материалдары, т.б.) масштабты фототүсірілім тәртібі қолданыла отырып, фотосуретке түсіріледі. Әсіресе заттардың ұсақ бөлшектері (фардың сынықтары, автокөлік бояуының бөлшектері) өте көп мөлшерде табылған және оны оқиға болған жерде сипаттап суреттеуге немесе бейнелеуге мүмкіндік болмаған жағдайларда, оны міндетті түрде фотосуретке түсіру керек. Табылған бөлшектердің шеткі жақтары (жиіктері) сынып қалмас үшін оған ерекше көңіл бөле отырып, аса сақтықпен буып-түйіледі. Бұл кейіннен табылған бөлшектердің жиіктері арқылы салыстырып сәйкестендіру үшін өте қажет.

Әдебиеттер

1. Обрацов В.А. Криминалистическая классификация преступлений // Красноярск. – 1998. – 100 с.
2. Чурилов С.Н. Криминалистическая методика: история и современность // – Москва: Экзамен, – 2008. – 246 с.
3. Робозеров В.Ф. Раскрытие преступлений как система деятельности // – Москва: – 2006. – 246 с.
4. Криницкий Н.А., Миронов Г.А., Фролов Г.Д. Автоматизированные информационные системы // – Москва: Наука, – 1982. – 382 с.

References

1. Obracov V.A. Forensic classification of crimes // Krasnoyarsk. – 1998. – 100.
2. Churilov S.N. Forensic methods: history and sovremenost' // Moscow: exam-2008-246.
3. Robozеров V.F. Disclosure of crimes as a system of // Moscow. – 2006. – 246.
4. Krinicskij N.A., Mironov G.A., Frolov, G.D. Automated information systems// -Moscow: Nauka, 1982. – 382.