

Министерство образования и науки Российской Федерации  
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ  
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ  
ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ  
«САРАТОВСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ  
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ  
ИМЕНИ Н.Г. ЧЕРНЫШЕВСКОГО»

На правах рукописи

**Епинин Андрей Олегович**

**Возможности использования производственно-технологических  
следов в экспертизе транспортных средств**

направления подготовки 40.05.03 «Судебная экспертиза»  
**юридического факультета СГУ им. Н.Г.Чернышевского**  
Автореферат дипломной работы

Научный руководитель

Доцент кафедры уголовного процесса, криминалистики и судебных  
экспертиз, к.т.н. А.В. Калякин

Зав. кафедрой уголовного процесса,  
криминалистики и судебных экспертиз  
к. ю. н., доцент С.А.Полунин

Саратов 2017

**Актуальность представленной работы** заключается в том, что в настоящее время, редко какое преступления обходится без использования автотранспортного средства. В результате применения которого, на месте происшествия могут оставаться разного рода следы: колес, осыпи стекла, частицы лакокрасочных покрытий, почвы, накопившихся на брызговиках, крыльях и пр., перевозимого груза или его остатков, отделившихся жидких веществ – топлива, охлаждающих, смазывающих и тормозных жидкостей и др. Особенно много таких следов образуется в результате ДТП.

Наиболее часто, в экспертной практике, приходится иметь дело со следами, оставляемыми пневматическими шинами транспортных средств. В связи с этим, возникают разного рода задачи, такие как: предварительное исследование обнаруженных следов, либо экспертное исследование.

Проведение экспертного исследования может осложняться тем, что следы, обнаруженные на месте происшествия, могут быть оставлены новыми шинами, которые в свою очередь, лишены таких значимых признаков как: эксплуатационные и возникающие в результате ремонта. Но, несмотря на это, диагностическое или идентификационное исследование может быть проведено, так как, некоторые частные признаки, на шинах, появляются на этапе изготовления. Как правило, данные признаки, производственно-технологические, имеют высокую идентификационную значимость, но некоторые из них, относятся к групповым.

**Объектом исследования** являются пневматические шины транспортных средств не имеющие или имеющие в малом количестве эксплуатационные и возникающие в результате ремонта признаки, то есть новые. **Предметом** – результаты исследования следов, оставляемых новыми пневматическими шинами, отображение в них производственно-технологических признаков шин.

**Цель выпускной работы** - изучение отображения производственно-технологических признаков новых шин, в следах, оставляемых этими шинами.

Для достижения поставленной цели необходимо решить ряд **задач**:

1. изучить общую схему производства пневматических шин;
2. выделить и классифицировать основные производственно-технологические признаки, образующиеся в процессе производства пневматических шин;
3. смоделировать оставляемые новыми шинами, на месте происшествия, следы;
4. показать особенности следообразования шинами не имеющих или имеющих в малом количестве эксплуатационные и возникающие в результате ремонта признаки;
5. раскрыть вопрос о возможности использования производственно-технологических следов в экспертизе транспортных средств.

Теоретической базой для данного исследования послужили нормативно-правовые акты, ГОСТы, учебники и учебные пособия, научные статьи под редакцией Р.С. Белкина, Т.В. Аверьяновой, Е.П. Ищенко., А.Г. Сухарева., А.В. Калякина и др., база данных СПС «КонсультантПлюс».

При написании дипломной работы использовались такие подходы и методы, как логический, системный, анализ и синтез, сравнение, эксперимент и описание.

Работа состоит из введения, трёх взаимосвязанных глав, разделенных на параграфы а также приложения и заключения.

### **Основное содержание работы**

**В первой главе** дается определение трасологической экспертизы, транспортных средств, приводится классификация транспортных средств, описываются виды следов оставляемых транспортными средствами, приводится определение пневматической шины, основные виды шины,

говорится о конструктивных особенностях, размерах и маркировках шин, говорится о шипах противоскольжения и приводятся их примеры. Приводится определение автомобильной промышленности и основные её виды, описывается общая схема производства пневматических шин, выделяются и классифицируются основные производственно-технологические признаки, образующиеся в процессе производства пневматических шин.

**Во второй главе** работы раскрывается суть диагностического исследования и конкретно диагностики при производстве транспортно-трассологической экспертизы, приводятся методики решения диагностических задач. Также рассказывается о сути идентификационного исследования и конкретно идентификации при производстве транспортно – трассологической экспертизы, приводятся методики решения идентификационных задач.

**Третья глава** включает в себя экспериментальные исследования, основанные на моделирование оставленных следов пневматическими шинами не имеющих или имеющих в малом количестве эксплуатационные и возникающие в результате ремонта признаки.

Эксперименты проводились следующим образом, использовались пневматические шины, не имеющие или имеющие в малом количестве эксплуатационные и возникающие в результате ремонта признаки, но на которых имелись производственно – технологические признаки. Колесо с данной шиной накачивалось до максимального внутреннего давления воздуха в шине, указанного на самой шине. Колесо устанавливалось на автомобиль и для получения поверхностных следов, прокатывалось по листу бумаги. Для получения объёмных следов, колесо, установленное на автомобиле, прокатывалось по предварительно подготовленной доске и пластилином. ( Бралась доска в длину больше на три – четыре сантиметра, чем длина

локализованного участка протектора шины, на поверхность доски, ровным, 2 мм слоем, накладывался скульптурный пластилин телесного цвета).

Так повторялось с каждой имеющейся шиной.

**Заключение** работы отражает основные выводы автора, сделанные в ходе всего исследования.