



# ҚЫЛМЫСТЫҚ ПРОЦЕСС, КРИМИНАЛИСТИКА, СОТ-САРАПТАМА ҚЫЗМЕТІ / УГОЛОВНЫЙ ПРОЦЕСС, КРИМИНАЛИСТИКА, СУДЕБНО-ЭКСПЕРТНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ / CRIMINAL PROCEDURE, CRIMINALISTICS, FORENSIC EXPERTISE

УДК 343.11  
МРНТИ 10.79.51

**А.А. Прокопова**

*Карагандинская академия Министерства внутренних дел Республики Казахстан имени Б. Бейсенова,  
г. Караганда, Республика Казахстан*

## СОСТАВЛЕНИЕ СХЕМ (КРОКОВ) ПРИ ОСМОТРЕ МЕСТА ПАДЕНИЯ ВОЗДУШНОГО СУДНА: РЕКОМЕНДАЦИИ И ПРАКТИКА ПРИМЕНЕНИЯ

**Аннотация.** Статья посвящена методике составления схем разброса обломков воздушного судна на местности, как основному методу регистрации объектов и фиксации следов при расследовании авиационных происшествий. Автор подробно описывает этапы подготовки и создания схем, включая выбор масштаба, применение координатной сетки, методы измерения расстояний и фиксации положения деталей с использованием GPS-устройств. Рассматриваются особенности построения схем при разрушении воздушного судна в полете и на земле, отмечается важность точного нанесения каждого элемента для последующего анализа. Приводятся рекомендации по инструментам измерения, оформлению схем и их роли в акте расследования. Работа подчеркивает значимость визуальной фиксации обломков для установления причин и хода разрушения воздушного судна.

**Ключевые слова:** авиационное происшествие; схема разброса; кроки; обломки воздушного судна; фиксация следов; координатная сетка; GPS; документирование; расследование.

**А.А. Прокопова**

*Қазақстан Республикасы Ішкі істер министрлігінің Б. Бейсенов атындағы Қарағанды академиясы,  
Қарағанды қ., Қазақстан Республикасы*

## ӘУЕ КЕМЕСІНІҢ ҚҰЛАУ ОРНЫНА ШОЛУ ЖАСАУ КЕЗІНДЕ СЫЗБАЛАРДЫ (КРОКТАРДЫ) ҚҰРУ: ҰСЫНЫМДАР МЕН ҚОЛДАНУ ТӘЖІРИБЕСІ

**Аннотация.** Мақалада әуе кемесінің апатқа ұшырау орнында шашылған қалдықтарының сызбаларын жасау әдістемесі қарастырылады. Бұл авиациялық оқиғаларды тергеген кезде нысандарды тіркеудің және іздерді бекітудің негізгі тәсілі болып табылады. Автор сызбаларды дайындау мен жасаудың кезеңдерін егжей-тегжейлі сипаттайды: масштабты таңдау, координаттық тор қолдану, қашықтықтарды өлшеу әдістері және бөлшектердің орнын GPS құрылғылары арқылы белгілеу. Әуе кемесінің ұшуда және жерде қирауы кезіндегі сызбаларды құру ерекшеліктері қарастырылады, әрбір элементті дәл бейнелеудің кейінгі талдау үшін маңыздылығы атап өтіледі. Өлшеу құралдарын қолдану, сызбаларды ресімдеу және оларды тергеу актісінде пайдалану бойынша ұсынымдар беріледі. Бұл жұмыс әуе кемесі қалдықтарының көзбен көріп тіркеудің себептерді анықтау мен қирау барысын қалпына келтірудегі маңызын көрсетеді.

**Түйінді сөздер:** авиациялық оқиға; шашылу сызбасы; кроктар; әуе кемесі қалдықтары; іздерді бекіту; координаттық тор; GPS; құжаттау; тергеу.



A.A. Prokopova

*The Karagandy Academy of the Ministry of Internal Affairs of the Republic of Kazakhstan named after  
B. Beisenov, Karaganda, the Republic of Kazakhstan*

## CONSTRUCTION OF DEBRIS DISTRIBUTION SCHEMES AT AIRCRAFT CRASH SITES: GUIDELINES AND PRACTICAL IMPLEMENTATION

**Abstract.** The article is devoted to the methodology of creating diagrams of the debris field of an aircraft at the crash site, as a key method for recording objects and documenting traces during the investigation of aviation incidents. The author provides a detailed description of the preparation and construction stages of such diagrams, including the selection of scale, application of a coordinate grid, methods for measuring distances, and recording the positions of components using GPS devices. The article examines specific features of diagram construction in cases of aircraft destruction both in-flight and upon ground impact, emphasizing the importance of accurately marking each element for subsequent analysis. Recommendations are given regarding measurement tools, the formal layout of diagrams, and their role in official investigation reports. The study highlights the critical significance of visual documentation of debris for determining the causes and sequence of aircraft destruction.

**Keywords:** aviation incident; debris field diagram; sketches; aircraft wreckage; trace recording; coordinate grid; GPS; documentation; investigation.

DOI: 10.52425/25187252\_2025\_36\_155

*Введение.* Авиационные происшествия (далее – АП), сопровождающиеся человеческими жертвами и разрушением воздушных судов, оставляют глубокий след как в профессиональном сообществе, так и в общественном сознании. В Республике Казахстан (далее – РК) за последние годы произошло несколько трагических инцидентов, подчеркивающих уязвимость авиационной сферы [1, 311 стр.].

Анализ недавних АП в РК, таких как крушения МИГ-31 (19 апреля 2019 г.) и Embraer E190 (25 декабря 2024 г.), показал, что точность и оперативность визуальной фиксации обломков напрямую влияют на полноту выяснения причин катастрофы и на выработку превентивных мер в авиационной безопасности.

Установление объективной картины событий, последовательности разрушения воздушного судна, условий его столкновения с поверхностью возможно лишь при четкой фиксации следов на месте происшествия. Одним из ключевых элементов этой работы является составление схем (кроков) разброса обломков воздушного судна (далее – ВС). Данный метод позволяет не только визуализировать последствия катастрофы, но и выявить закономерности разрушения,

определить траекторию полета, технические параметры, а также возможные причины отказов оборудования. Своевременное, точное и грамотно организованное составление таких схем играет важнейшую роль в процессе расследования и последующего предупреждения аналогичных происшествий.

При этом, традиционные методы составления схем разброса, основанные на ручных замерах и словесных описаниях, часто не обеспечивают необходимого уровня детализации и требуют значительных трудозатрат. Вместе с тем современные GIS- и GPS-технологии демонстрируют потенциал для сокращения погрешностей измерений и ускорения подготовки экспертных отчетов. Учитывая возрастающий объем беспилотных и малых воздушных судов в гражданской авиации, а также ужесточение международных требований к расследованию АП, разработка интегрированной методики учитывающей последние достижения науки и техники актуализируется с каждым днем.

*Материалы и методы.* В процессе подготовки статьи использовалась нормативно-правовая база, представленная в открытых источниках, включая международные и национальные акты,



регулирующие порядок фиксации и документирования обстоятельств АП.

В исследовании применялись общенаучные методы познания: анализ, синтез, сравнение и абстрагирование. Метод анализа использовался при изучении нормативных правовых актов, научной и учебно-методической литературы, посвященной криминалистической фиксации следов и построению схем при осмотре мест происшествий. Синтез позволил обобщить мнения исследователей и выработать авторскую позицию по вопросам применения схем (кроков) в условиях разрушения воздушного судна. Сравнительный метод был применен при сопоставлении положений уголовно-процессуального законодательства, регламентирующего осмотр места происшествия, а также в сравнении рекомендаций международных и национальных источников. Абстрагирование использовалось при моделировании теоретических подходов к формализации схем и их применимости в следственной практике.

*Результаты, обсуждение.* Несмотря на имеющиеся отдельные практики составление схем (кроков), до настоящего времени не выработан единый алгоритм, который позволил бы сочетать полевые топографические съемки («кроки») и цифровую картографию для быстрого получения высокоточных схем разброса обломков воздушного судна. В результате:

- существует разрыв между объективной регистрацией позиций фрагментов на местности и последующей аналитической обработкой данных;
- отсутствует стандартизованный набор методических приемов и инструментов, позволяющий гарантировать полноту фиксации и минимизировать субъективный фактор;
- не разработаны четкие критерии оценки эффективности каждого этапа съемки и обработки (погрешность, время, трудозатраты), что затрудняет сравнение традиционных и цифровых подходов.

К сожалению, эта проблема остается мало изученной в широком научном сообществе

и сводится к узкопрофильным разработкам в рамках ведомственных инструкций внутреннего пользования, где нередко отсутствуют системно выстроенные и научно обоснованные алгоритмы последовательных действий при осмотре места АП.

Преодоление этой проблемы требует создания формализованного алгоритма, объединяющего преимущества полевой методики и современных цифровых технологий, с последующей верификацией на экспериментальных данных.

Анализ действующего законодательства, специализированных методических рекомендаций, а также обобщение практического опыта расследования АП позволили выделить ключевые направления фиксации обстановки на месте падения воздушного судна. В центре внимания находятся методы, обеспечивающие объективную регистрацию следовой картины и пространственного размещения обломков, необходимых для последующего анализа и установления причин произошедшего. Одним из первоочередных этапов данного процесса выступает визуально-документальное закрепление информации, включающее комплекс приемов, направленных на сохранение всех значимых элементов места происшествия.

Наиболее информативными и применимыми на практике методами регистрации исследуемых объектов и фиксации следов являются:

- фотографирование (в необходимых случаях видеозапись);
- составление схем (кроков) разброса обломков ВС на местности с нанесением следов жидкостей, горения горючего и смазочных материалов и т.д.;
- измерение воронки, расстояний между деталями, площадей охвата пожаром на земле и т.п.;
- словесное описание исследуемых объектов с использованием диктофонов;
- фиксирование отпечатков и следов на местности, налетов пылеобразных веществ на объектах [2].

В качестве объектов регистрации и фиксации могут быть: воздушное судно



или его обломки на местности; следы столкновения с поверхностью суши и предметами на ней, с водной поверхностью (следы красящих веществ, масляные пятна и т.д.)<sup>1</sup>.

При производстве осмотра места АП и до его начала, а также до выполнения фотосъемки, категорически запрещается перемещать конструктивные элементы и узлы разрушенного воздушного судна (за исключением блоков накопителей бортового устройства регистрации (БУР))<sup>2</sup>. Даже если обломки оказались на взлетно-посадочной полосе, железнодорожном полотне, автомобильной трассе или другом важном объекте транспортной инфраструктуры, и создают препятствие для его работы, любые действия по их перемещению и эвакуации допускаются только после проведения фотофиксации и нанесения положения всех обнаруженных фрагментов на схему их размещения [3, 161 стр.].

После общего анализа места происшествия и выполнения визуальной и фотофиксации, одним из первых этапов следственного процесса, как правило, становится построение схемы (крока) авиационного события. Для этого производится замер расстояний и определение азимутов от заданной контрольной точки к основным частям разрушенного судна, а также к разлетевшимся элементам конструкции, содержимому воздушного судна, телам пострадавших и выживших, а также к любым следам на поверхности земли. Все полученные данные отображаются на карте в выбранном масштабе [4, 171 стр.].

Создание точной и информативной схемы требует значительных трудозатрат, т.к. в дальнейшем она может сыграть ключевую роль в установлении характера разрушения или последовательности фрагментации воздушного судна. Сформированная схема становится не просто рабочим материалом, но и официальным документом, входящим в состав расследовательского акта и применяемым на всех последующих этапах

анализа причин происшествия.

Детальное изучение расположения и состояния обломков разрушенного ВС на местности, следов их соударения с поверхностью земли или местными предметами на ней позволяет решить целый ряд вопросов, возникающих в ходе расследования авиационных происшествий, в т.ч. установить: направление полета ВС до момента удара о землю; пространственное положение ВС и скорость его полета при столкновении с землей; режим работы силовых установок; положение рулевых поверхностей и взлетно-посадочных устройств в момент столкновения; причины разрушения отдельных элементов и т.д. [5].

Перед тем как приступить к построению схемы (крока) разброса обломков воздушного судна, требуется выполнить ряд подготовительных действий.

Необходимо предварительно определить приблизительные размеры зоны, в пределах которой разбросаны обломки, как по ширине, так и по длине. Это даст возможность грамотно выбрать масштаб отображения, подходящий для дальнейшего анализа и изучения. В случае значительного распространения фрагментов, помимо стандартного масштаба 1:500, позволяющего отразить основную концентрацию обломков, может быть использован и меньший масштаб, например, 1:1000, который обеспечит отображение всех элементов, включая удаленные единичные обломки и ориентиры. Если требуется детализированное отображение отдельного участка зоны либо при высокой плотности обломков на общем изображении, допускается использование врезки с увеличенным масштабом либо выделение такого участка на отдельном листе с указанием новой шкалы.

Следующим этапом является ориентация координатной сетки в соответствии с направлением «Север – Юг», при этом продольная ось сетки должна быть совмещена с направлением движения

<sup>1</sup> Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов. Ч. IV: Представление отчетов. Изд. 1. – Монреаль: ИКАО (Международная организация гражданской авиации). – 2003. – 16 с.

<sup>2</sup> Об утверждении Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов в государственной авиации Республики Казахстан: приказ Министра обороны Республики Казахстан от 18 мар. 2015 г. № 145 [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/V1500010821> (дата обращения: 29.03.2025).



воздушного судна [6].

Кроме того, координатная сетка должна быть привязана к характерным ориентирам и элементам рельефа местности путем их отображения на схеме. При необходимости возможно выполнение графических разрезов местности для более точного представления условий расположения обломков.

Существует несколько подходов к созданию схем (кроков) разброса обломков:

В случаях, когда обломки находятся в пределах ограниченной территории, измерения расстояний и направлений (азимутов) целесообразно производить от центральной точки, расположенной внутри зоны концентрации фрагментов. Нанесение элементов на схему удобно осуществлять, используя полярную систему координат.

При широком распространении обломков по местности исходная линия отсчета, как правило, прокладывается вдоль основного направления рассыпания конструктивных элементов, которое определяется, в т.ч. рельефом местности. Сначала фиксируются расстояния вдоль этой основной линии, начиная от контрольной точки, а затем – перпендикулярные отрезки от линии до соответствующих объектов. На базе этих измерений разрабатывается схема в оптимальном масштабе. Для составления предварительных вариантов удобно применять миллиметровую бумагу [7].

Если количество обломков значительное, для упрощения оформления возможно обозначение каждого элемента числом с последующим составлением перечня-указателя, входящего в схему (см. рис. 6). При этом каждая деталь, независимо от ее идентификации, маркируется номером и схематически обозначается соответствующим условным знаком. Практика показывает, что наносить номера на элементы конструкции лучше всего простыми графитовыми или специализированными водостойкими карандашами. Обозначения следует делать в двух или трех местах, защищенных от внешнего воздействия – в зонах, не подверженных трению, соприкосновению с руками или элементами транспортировки при перемещении обломков с места

происшествия.

В случаях, когда разброс деталей начинается за воронкой, образовавшейся при падении ВС, на схему наносятся вначале воронка, выбросы грунта и топлива в соответствующем масштабе и от ее центра ведется отсчет расстояний до деталей и обломков. Замер расстояний до деталей производится с помощью рулеток или в случае недоступности объекта для непосредственных замеров применяется лазерный дальномер, оптический теодолит типа ТБ-1 или проводятся расчеты по геометрической базе.

После нанесения на схему изображения всех деталей, «следов» касания ВС о землю и местные предметы на ней делаются необходимые пояснительные надписи и рисунки, в т.ч.: превышение местности над уровнем моря; атмосферное давление и температура у земли и по высотам точки падения или контрольной точки в момент происшествия; места и направления, откуда производилось фотографирование наиболее характерных и важных объектов; места обнаружения пятен топлива, масел и других жидкостей.

В случае значительной протяженности и ширины зоны разброса элементов разрушенного воздушного судна координатное поле делится на сегменты в виде квадратов. Эти участки нумеруются: по продольной оси проставляются числовые обозначения, а по поперечной – буквенные.

На составляемой схеме следует отдельно указывать точное положение каждого из обломков, а также фиксировать очаги возгорания на поверхности земли, возникшие в результате воспламенения топлива, масел и иных технических жидкостей [8, 123 стр.].

При разрушении воздушного судна в воздухе к особенностям построения схемы относится то, что фрагменты и агрегаты могут быть разбросаны на значительном расстоянии друг от друга, охватывая большие участки как суши, так и акватории, иногда протяженностью в десятки километров.

Одним из наиболее эффективных способов документирования положения фрагментов на месте происшествия



считается совместное использование GPS-приемников и беспилотных летательных аппаратов. GPS-оборудование позволяет зафиксировать координаты фюзеляжа, двигательных установок, элементов планера и других ключевых узлов самолета, а также следы контакта с землей – топливные лужи, масляные пятна и обгоревшие участки. В свою очередь, дроны с высокоточными камерами и LiDAR-сканерами обеспечивают

аэрофотосъемку и трехмерное картографирование территории, что ускоряет выявление скрытых деталей и расширяет поле обзора. После сбора данных их геопривязанные результаты экспортируются в электронные картографические системы (например, Google Earth), что дает возможность получить привязку схемы к реальным контурам местности с высокой точностью.

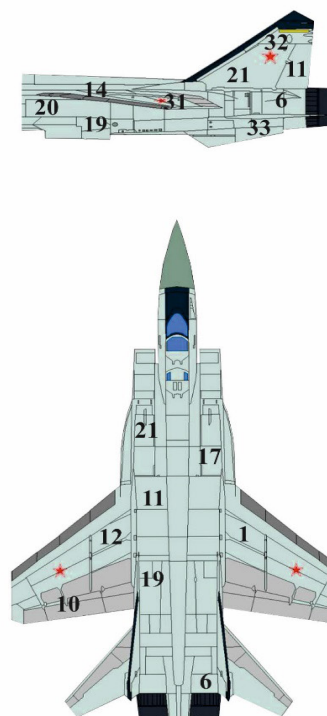
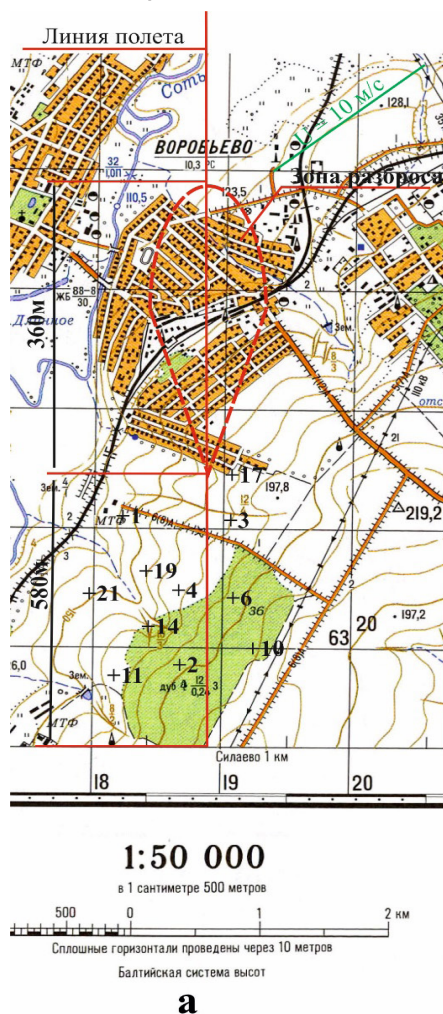


Рис. 6. Разрушение воздушного судна:  
а – разброс обломков при разрушении; б – карта разрушения

Для объективного установления причин разрушения чрезвычайно важно зафиксировать абсолютно все конструктивные элементы, включая самые мелкие части, т.к. эти данные необходимы для восстановления траектории полета, определения места начала разрушения и последовательности распада воздушного

судна [9, 156 стр.].

Параллельно с построением схемы (кроков) составляется так называемая карта разрушения, которая представляет собой отображение конструкции воздушного судна в горизонтальной и вертикальной плоскостях. На данной карте обозначаются контуры каждого фрагмента (см. рис. 6 б), а также



проставляются их номера в соответствии с обозначениями, использованными в схеме разброса (см. рис. 6 а).

**Заключение.** Таким образом, составление схем (кроков) разброса обломков воздушного судна на местности является неотъемлемой частью первичного этапа расследования авиационных происшествий. Этот метод обеспечивает объективную фиксацию пространственного положения обломков, следов взаимодействия с поверхностью, остатков жидкостей и других критически важных элементов, позволяя установить как непосредственные причины катастрофы,

так и последовательность разрушения конструкции воздушного судна. Практика показывает, что точность и полнота составленной схемы нередко играют решающую роль при формировании выводов экспертной комиссии. Современные технологии, включая использование GPS-устройств и геоинформационных систем, значительно повышают эффективность и достоверность фиксации. Это позволяет не только обеспечивать качество расследований, но и служит основой для разработки превентивных мер в сфере безопасности полетов.

#### Список использованной литературы:

1. Dayetova, A.A. Formation and development of legal norms in the field of traffic safety or operation of air transport / A.A. Dayetova, A.T. Baiseitova // Хабаршы – Вестник Карагандинской академии МВД РК. – 2025. – № 1 (87). – С. 311-319.
2. Методическое пособие по расследованию авиационных происшествий / Департамент по надзору за безопасностью полетов государственной авиации РК. – Нур-Султан: Департамент по надзору за безопасностью полетов государственной авиации МО РК, – 2020. – 24 с.
3. Wells, A.T. Commercial Aviation Safety / A.T. Wells, C.C. Rodrigues. – New York: McGraw-Hill Education. – 2012. – 5th ed. – 363 p.
4. Расследование уголовных правонарушений, связанных с авиационными происшествиями (ст. 344 УК РК): учебно-практическое пособие; под общ. рук. генерал-лейтенанта полиции Е.С. Саденова; под рук. зам. Министра внутренних дел, к.ю.н, генерал-майора полиции С.А. Адилова. – Астана: Академия управления МВД РК, 2025. – 132 с.
5. Головин, М.В. Организационно-тактические особенности проведения осмотра места авиационного происшествия [Электронный ресурс] / М.В. Головин, Н.М. Шпак // Политематический сетевой электронный научный журнал Кубанского государственного аграрного университета. – 2017. – № 132. – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/organizatsionno-takticheskie-osobennosti-provedeniya-osmotra-mesta-aviatsionnogo-proisshestviya> (дата обращения: 05.06.2025).
6. Жаканов, Н.К. Методические рекомендации по привлечению специалистов при расследовании авиационных происшествий с воздушными судами гражданской авиации / Н.К. Жаканов // Мир закона [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://mir-zakona.kz/metodicheskie-rekomendaczii-po-privlecheniyu-speczialistov-pri-rassledovanii-aviaczionnyh-proisshestvij-s-vozdushnymi-sudami-grazhdanskoj-aviaczii/> (дата обращения: 29.03.2025).
7. Осмотр места происшествия по делам об авиационных катастрофах: практическое пособие; под ред. А.И. Дворкина. – М., 2000. – 336 с.
8. Dekker, S. Drift into Failure: From Hunting Broken Components to Understanding Complex Systems / S. Dekker. – Farnham: Ashgate (Routledge), 2011. – 234 p.
9. Почунская, Д.Л. Авиакатастрофы: особенности и проблемы осмотра места происшествия / Д.Л. Почунская // Сибирские уголовно-процессуальные и криминалистические чтения. – 2013. – № 1 (4). – С. 152-158.

#### References:

1. Dayetova, A.A. Formation and development of legal norms in the field of traffic safety or operation of air transport / A.A. Dayetova, A.T. Baiseitova // Habarshy – Vestnik Karagandinskoy akademii MVD RK. – 2025. – № 1 (87). – S. 311-319.



2. Metodicheskoe posobie po rassledovaniju aviacionnyh proisshestvij / Departament po nadzoru za bezopasnost'ju poletov gosudarstvennoj aviicii RK. – Nur-Sultan: Departament po nadzoru za bezopasnost'ju poletov gosudarstvennoj aviicii MO RK, – 2020. – 24 s.
3. Wells, A.T. Commercial Aviation Safety / A.T. Wells, C.C. Rodrigues. – New York: McGraw-Hill Education. – 2012. – 5th ed. – 363 p.
4. Rassledovanie ugovolnyh pravonarushenij, svjazannyh s aviacionnymi proisshestvijami (st. 344 UK RK): uchebno-prakticheskoe posobie; pod obshh. ruk. general-lejtenanta policii E.S. Sadenova; pod ruk. zam. Ministra vnutrennih del, k.ju.n, general-majora policii S.A. Adilova. – Astana: Akademija upravlenija MVD RK, 2025. – 132 s.
5. Golovin, M.V. Organizacionno-takticheskie osobennosti provedeniya osmotra mesta aviacionnogo proisshestviya [Jelektronnyj resurs] / M.V. Golovin, N.M. Shpak // Politematicheskij setevoj jelektronnyj nauchnyj zhurnal Kubanskogo gosudarstvennogo agrarnogo universiteta. – 2017. – № 132. – Rezhim dostupa: <https://cyberleninka.ru/article/n/organizatsionno-takticheskie-osobennosti-provedeniya-osmotra-mesta-aviatsionnogo-proisshestviya> (data obrashhenija: 05.06.2025).
6. Zhakanov, N.K. Metodicheskie rekomendacii po privlecheniju specialistov pri rassledovanii aviacionnyh proisshestvij s vozdushnymi sudami grazhdanskoj aviicii / N.K. Zhakanov // Mir zakona [Jelektronnyj resurs] – Rezhim dostupa: <https://mir-zakona.kz/metodicheskie-rekomendaczii-po-privlecheniyu-speczialistov-pri-rassledovanii-aviaczionnyh-proisshestvij-s-vozdushnymi-sudami-grazhdanskoj-aviaczii/> (data obrashhenija: 29.03.2025).
7. Osmotr mesta proisshestviya po delam ob aviacionnyh katastrofah: prakticheskoe posobie; pod red. A.I. Dvorkina. – M., 2000. – 336 s.
8. Dekker, S. Drift into Failure: From Hunting Broken Components to Understanding Complex Systems / S. Dekker. – Farnham: Ashgate (Routledge), 2011. – 234 p.
9. Pochunskaja, D.L. Aviakatastrofy: osobennosti i problemy osmotra mesta proisshestviya / D.L. Pochunskaja // Sibirskie ugovolno-processual'nye i kriminalisticheskie chtenija. – 2013. – № 1 (4). – S. 152-158.

#### АВТОРЛАР ТУРАЛЫ МӘЛІМЕТТЕР / СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ / INFORMATION ABOUT AUTHORS

**Анна Алексеевна Прокопова** – Қазақстан Республикасы Ішкі істер министрлігінің Б. Бейсенов атындағы Қарағанды академиясы Қылмыстық процесс кафедрасының профессоры, заң ғылымдарының кандидаты, e-mail: [snezhinka1000@mail.ru](mailto:snezhinka1000@mail.ru).

**Прокопова Анна Алексеевна** – профессор кафедры уголовного процесса Карагандинской академия Министерства внутренних дел Республики Казахстан имени Б. Бейсенова, кандидат юридических наук, e-mail: [snezhinka1000@mail.ru](mailto:snezhinka1000@mail.ru).

**Prokopova Anna Alekseevna** – Professor of the Department of Criminal Procedure of the Karaganda Academy of the Ministry of Internal Affairs of the Republic of Kazakhstan named after B. Beisenov, Candidate of Law, e-mail: [snezhinka1000@mail.ru](mailto:snezhinka1000@mail.ru).