

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ

ՇԻՐԱԿԻ ՄԱՐԶԻ ԳՅՈՒՄՐԻ ՀԱՄԱՅՆՔԻ

ՂԵԿԱՎԱՐ Վ.ՂՈՒԿԱՅԱՆԻՆ

ԱՆՈՒՆ, ԱԶԳԱՆՈՒՆ

Դոնիկ Դանյոսի Դանյոսյան

Վ. Գյուլիսի ՊՆՔ թույլ 114. 12. 12.

ՀԱՍՑԵ

ՀԵՌ. 098-66-96-05

ԴԻՄՈՒՄ

Դնչ պատկանող VOLVO Եւթ/Էթթ 36TG589 պէքիւն
քանի՞ր Տեքէնայթ Եւսիւնիւթթթթթ 31.07.2020թ. վէթ
է ւնէյէ վրաք արթ արթթթթթթ Եւթթթթթ Ե
թթթթթթ Գրթ Ե Գրթթ Դրթթթթթթթթթ Եթ-
թթթթ ԳԵԵթթ արթթթթ արթթթթթ Ե: Տեքէնայթ
Դնչ Ե վրաքարթթթ Գր. Գրթթ Եւթթթթթ Եւթթ
31.01.2025թ. Դն: Դրթթ ԵԵ չէյ արթթթթ Եթթթթթ
Եւսիւնիւթ արթթթթթթ Գրթթթթթթթ արթթթթ Գրթթթթթթ
Գրթթ ար արթ Դրթթթթթ Եթթթթթթ Դթթ չէԵ Գրթթթթթ:
Պայթ Դրթթթ Եւթ Եւթթթթթթթթթ ԵԵ արթթթ ԵԵԴ
Դրթթթթթթթթթ:

01
Օր

10
ամիս

2025 թ.
տարի

Դիմող՝



(ստորագրութիւն)



Դոնիկ Դանյոսի Դանյոսյան

(անուն, ազգանուն)

ՏԵՂԵԿԱՆՔ

18.03.2024թ

ք. Գյումրի

Դեպքի առթիվ 2020 թվականի հոկտեմբերի 5-ին ՀՀ ոստիկանության Թալինի բաժնում ՀՀ քրեական օրենսգրքի 34-178-րդ հոդվածի 2-րդ մասի 2-րդ կետով հարուցվել է թիվ 54158020 քրեական գործը, որի շրջանակում «Վոլվո» մականիշի 36 TG 589 հ/հ-ի ավտոմեքենայի ճանաչվել է իրեղեն ապացույց, որը 2020 թվականի հոկտեմբերի 5-ից մինչ օրս չի շահագործվում:

ավագ քննիչ՝



Միքայել Ավետիսյան



ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ՔՆՆՉԱԿԱՆ ԿՈՄԻՏԵԻ
ՇԻՐԱԿԻ ՄԱՐԶԱՅԻՆ ՔՆՆՉԱԿԱՆ ՎԱՐՉՈՒԹՅՈՒՆ

3108, ք. Գյումրի Շիրակացի 68/1

« 31 » հունվարի 2025թ.

№ 56/58-4851-2

Թոմիկ Հրայրի Դադբաշյանին
ք.Գյումրի, Անի թղմ, 11փ., 122., բն

Հարգելի՛ պարոն Թ.Դադբաշյան,

Ի պատասխան Ձեր դիմումի՝ ՀՀ քննչական կոմիտեի Շիրակի մարզային քննչական վարչությունում քննված թիվ 54158020 քրեական վարույթով 27.01.2025 թվականին կայացվել է որոշում քրեական վարույթը կարճելու մասին, որը հսկող դատախազի կողմից 31.01.2025 թվականին հաստատվել է, ըստ որի՝ իրեղեն ապացույց ճանաչված և մինչև 2025 թվականի հունվարի 31-ը չշահագործված Ձեզ պատկանող «Վոլվո» մակնիշի 36 TG 589 հ/հ-ի ավտոմեքենան 31.01.2025 թվականին վերադարձվել է Ձեզ:

Հարգանքով՝

ՀՀ քննչական կոմիտեի Շիրակի մարզային քննչական վարչության
ավագ քննիչ, երկրորդ դասի խորհրդական՝



Մ.Մ.Ավետիսյան

ՀՀ քրեական դատավարության օրենսգրքի 13-րդ հոդվածի 1-ին մասի 3-րդ կետի հիմքով թիվ 54158020 քրեական վարույթը կարճելու մասին որոշումը

«*Հասցեագրում ԵՏ*»

Հսկող դատախազ

Մ. Մկրտչյան
«31» 01 2025թ.

ՈՐՈՇՈՒՄ

քրեական վարույթը կարճելու մասին

«27» հունվարի 2025թ.

Բ. Գյումրի

ՀՀ քննչական կոմիտեի Շիրակի մարզային քննչական վարչության ավագ քննիչ, երկրորդ դասի խորհրդական Միքայել Մարտիրոսի Ավետիսյանս, քննարկելով թիվ 54158020 քրեական վարույթի նյութերը,

ՊԱՐԶԵՑԻ

2020 թվականի սեպտեմբերի 25-ին «Ռոսգոսստորախ-Արմենիա» ապահովագրական ընկերության անվտանգության ծառայության գլխավոր մասնագետ Արա Կարապողոսյանը ՀՀ ոստիկանության Թալինի բաժնում հաղորդում է տվել այն մասին, որ 2020 թվականի հուլիսի 31-ին՝ ժամը 07:00-ի սահմաններում, Երևան-Գյումրի ավտոճանապարհի 66-րդ կիլոմետրի հատվածում տեղի է ունեցել ճանապարհատրանսպորտային պատահար «Վազ 21103» մակնիշի C842 HY 43 h/h-ի, «Վազ 21120» մակնիշի 36 UC 070 h/h-ի և «Վոլվո» մակնիշի 36 TG 589 h/h-ի ավտոմեքենաների մասնակցությամբ: Համաձայն փորձագետի եզրակացությունների «Վոլվո» մակնիշի ավտոմեքենային պատճառվել է 2.108.300 ՀՀ դրամին համարժեք գույքային վնաս, որից հատուցման է ենթակա 1.800.000 ՀՀ դրամ գումարը, որը պետք է հատուցի «Ռոսգոսստորախ-Արմենիա» ընկերությունը, իսկ «Վազ 21120» մակնիշի ավտոմեքենային պատճառվել է 468.000 ՀՀ դրամին համարժեք գույքային վնաս, որը պետք է հատուցի «Նաիրի Ինշուրանս» ապահովագրական ընկերությունը: Նշանակված փորձաքննությամբ պարզվել է, որ պատահարը ձևացում է, որն ուղղված է «Ռոսգոսստորախ-Արմենիա» և «Նաիրի Ինշուրանս» ապահովագրական ընկերությունների դեմ:

Վթարի կապակցությամբ «Սիլ Ինշուրանս» ապահովագրական ընկերության կողմից նշանակվել է ավտոտեխնիկական և հետքաբանական համալիր փորձաքննություն, որի կատարումը հանձնարարվել է «Դիեքս» փորձագիտական կենտրոնի փորձագետներին: Ըստ փորձագիտական եզրակացության տրանսպորտային հետքաբանական հետազոտության արդյունքների՝ փորձագիտական տեսանկյունից սույն վթարի իրական հանգամանքները չեն համապատասխանում փորձաքննությանը տրամադրված նյութերում առկա և արձանագրված պատահարի իրական հանգամանքներին՝ ինչն էլ վկայում է այն մասին, որ ըստ էության տեղի է ունեցել պատահարի ձևացում:

07.09.2020թ. փորձագետի թիվ 0506-20 եզրակացությամբ համաձայն ըստ տրանսպորտային հետքաբանական արդյունքների՝ փորձագիտական տեսանկյունից սույն վթարի իրական հանգամանքները չեն համապատասխանում փորձաքննությանը տրամադրված նյութերում առկա և արձանագրված պատահարի իրական հանգամանքներին՝ ինչն էլ վկայում է այն մասին, որ ըստ էության տեղի է ունեցել պատահարի «ՁևԱՅՈՒՄ»:

05.10.2020 թվականի դեպքի առթիվ ՀՀ ոստիկանության Թալինի բաժնում ՀՀ քրեական օրենսգրքի 34-178-րդ հոդվածի 2-րդ մասի 2-րդ կետով հարուցվել է թիվ 54158020 քրեական գործը:

«ՆԱԽՐԻ ԻՆՇՈՒՐԱՆՍ» ապահովագրական սահմանափակ պատասխանատվությամբ ընկերությունից 05.11.2020 թվականին ՀՀ քննչական կոմիտեի Արագածոտնի մարզային քննչական վարչության Թալինի քննչական բաժին է ստացվել գրություն, որ ներկայացված պատահարի արդյունքում Ընկերությանը նյութական վնաս չի պատճառվել և չէր պատճառվի նաև ապահովագրական հատուցում տրամադրելու դեպքում, առկա չէ նաև քաղաքացիական հայցի պահանջ:

«ՍԻԼ ԻՆՇՈՒՐԱՆՍ» ապահովագրական սահմանափակ պատասխանատվությամբ ընկերությունից 05.11.2020 թվականին ՀՀ քննչական կոմիտեի Արագածոտնի մարզային քննչական վարչության Թալինի քննչական բաժին է ստացվել գրություն, որ ներկայացված պատահարի արդյունքում Ընկերությանը գույքային վնաս չի պատճառվել և չէր պատճառվի նաև ապահովագրական հատուցում տրամադրելու դեպքում, առկա չէ նաև քաղաքացիական հայցի պահանջ:

Որոշում է կայացվել «Ռոսգոսստրախ-Արմենիա» ԱՓԲԸ-ին տուժող ճանաչելու մասին:

Քրեական գործի նախաքննության ընթացքում կասկածի շուրջ որպես վկա հարցաքննվել է «Վոլվո» մակնիշի 36 TG 589 h/h-ի ավտոմեքենայի վարորդ Թոմիկ Հրայրի Դադբայանը, ով հայտնել է, որ ավտովթարի հետևանքով իր ավտոմեքենային պատճառված վնասի փոխհատուցման նպատակով ավտովթարից մոտ 10 օր անց Գյումրի քաղաքի Անի թաղամասում գտնվող համակարգչային գրասենյակից էլեկտրոնային եղանակով դիմում է ներկայացրել իր ավտոմեքենայի պատասխանատվությունն ապահովագրած «Ռոսգոսստրախ Արմենիա» ԱՓԲԸ:

«Վազ 21120» մակնիշի 36 UC 070 հաշվառման համարանիշի ավտոմեքենայի վարորդ Սերգեյ Ստեփանի Միքայելյանը դիմում է ներկայացրել ՀՀ ՔԿ Թալինի քննչական բաժին, որով հայտնել է, որ ավտովթարի հետևանքով իր ավտոմեքենային պատճառված վնասի փոխհատուցման նպատակով ավտովթարից մոտ 1 շաբաթ անց դիմել է Գյումրի քաղաքի Գորկու փողոցում գտնվող «Նաիրի Ինշուրանս» ապահովագրական ընկերության գրասենյակ, որտեղ դիմում է ներկայացրել և այն էլեկտրոնային եղանակով ուղարկել է ընկերության պաշտոնական կայքէջին:

Նշանակվել է դատաավտոտեխնիկական, դատահետքաբանական և դատաքիմիական համալիր փորձաքննություն, որի կատարումը հանձնարարվել է ՀՀ ոստիկանության փորձաքրեագիտական վարչության փորձագետներին:

24.02.2021 թվականին որոշում է կայացվել թիվ 54158020 քրեական գործն ենթակայության կարգով նախաքննությունը շարունակելու համար ուղարկել ՀՀ քննչական կոմիտեի Շիրակի մարզային քննչական վարչություն:

01.03.2021 թվականին թիվ 54158020 քրեական գործն ընդունվել է վարույթ, կատարվում է նախաքննություն:

Ձևնություն կատարելու մասին արձանագրությամբ պարզվել է, որ Թոմիկ Հրայրի Դադբայանի, Սերգեյ Ստեփանի Միքայելյանի, Գևորգ Գագիկի Սարուխանյանի կողմից օգտագործված բջջային հեռախոսահամարների միջև հեռախոսազանգեր չեն կատարվել:

Որոշումներ են կայացվել 2020 թվականի հուլիսի 31-ին վթարված «Վազ 21120» մակնիշի 36 UC 070 h/h-ի, «Վոլվո» մակնիշի 36 TG 589 h/h-ի և «Վազ 21103» մակնիշի C842 HY 43 h/h-ի ավտոմեքենաները առգրավելու մասին, վերջիններս ենթարկվել են զննության:

«Վազ 21120» մակնիշի 36 UC 070 h/h-ի, «Վոլվո» մակնիշի 36 TG 589 h/h-ի և «Վազ 21103» մակնիշի C842 HY 43 h/h-ի ավտոմեքենաները ճանաչվել են իրեղեն ապացույցներ և թողնվել պատասխանատու պահպանման:

«Ռոսգոսստրախ-Արմենիա», «Նաիրի Ինշուրանս», «Սիլ Ինշուրանս» ապահովագրական ընկերություններից ստացվել են գրություններ այն մասին, որ որ ընկերության որևէ աշխատակից ճանապարհատրանսպորտային պատահարի վայր չի մեկնել:

ՀՀ ոստիկանության Արագածոտնի մարզային վարչության Թալինի բաժնից ստացվել է գրություն այն մասին, որ ձեռնարկված օպերատիվ հետախուզական միջոցառումների արդյունքում պարզվել է, որ ավտովթարին ականատես անձինք չեն եղել, իսկ Սերգեյ Միքայելյանը, Թոմիկ Դադբայանը և Գևորգ Սարուխանյանը նախկինում միմյանց չեն ճանաչել:

30.06.2021 թվականին որոշում է կայացվել թիվ 54158020 քրեական գործով վարույթը կասեցնելու մասին ՀՀ քրեական դատավարության օրենսգրքի 31-րդ հոդվածի 1-ին մասի 1-ին կետով՝ որպես մեղադրյալ ներգրավման ենթակա անձի հայտնի չլինելու հիմքով:

Ստացվել է դատաավտոտեխնիկական, դատահետքաքանական և դատաքիմիական համալիր փորձաքննության եզրակացությունը, ըստ որի՝ «1.2.3.4.5.6. Փորձաքննությանը տրամադրված՝ «Վազ 21103» մակնիշի C 842 HY 43 հ/հ, «Վազ 21120» մակնիշի 36 UC 070 և «Վոլվո» մակնիշի 36 TG 589 հ/հ ավտոմեքենաների արտաքին մակերեսներին առկա են մեխանիկական բնույթի վնասվածքները

Ելնելով՝ ավտոմեքենաների վրա առկա բոլոր մեխանիկական վնասվածքների բնույթից, ձևավորվածությունից, չափական տվյալներից, ուղղվածություններից և դրանց վրա առկա ներկանյութի և քսվածքների առկայություններից, կարելի է եզրակացնել, որ դրանք կարող էին առաջանալ վնասվածքներին մոտ համապատասխան չափեր, տեղակայություններ, կոնֆիգուրացիաներ, համապատասխանաբար՝ հարթ, ինչպես նաև՝ հիմնականում՝ համապատասխան գունեղանգ, սահմանափակ, պինդ, արտացոլված մակերեսներ ունեցող առարկաների ներգործության՝ հարվածի, շփման և փոխադարձ կոնտակտի մեջ մտնելու՝ վթարի հետևանքով:

Փորձաքննությանը տրամադրված՝ «Վազ 21103» մակնիշի C 842 HY 43 հ/հ, «Վազ 21120» մակնիշի 36 UC 070 և «Վոլվո» մակնիշի 36 TG 589 հ/հ ավտոմեքենաների և դրանց վրա առկա դեֆալտների մեխանիկական բնույթի վնասվածքների համադրված զննության և համադրության արդյունքում պարզվեց, որ դրանք հիմնականում համապատասխանաբար՝ ըստ տեղակայությունների, առաջացման բնույթի, ձևավորվածության և հենման / գեպի / մակերևույթներից ունեցած բարձրությունների, համապատասխանում են միմյանց և դրանց առաջման հնարավոր հանգամանքը պայմանավորված է՝ «Վազ 21120» մակնիշի 36 UC 070 հ/հ ավտոմեքենան իր առջևի աջ կողմի թափարգելի կողադիմային մակերեսով և դրանից դեպի ել՝ աջ կողմ / դիմացից դիտելիս / ամբողջ երկայնքով շարունակվող տեղամասերով «Վազ 21103» մակնիշի C 842 HY 43 հ/հ ավտոմեքենայի առջևի ձախ կողմի անվաթևի և դրանից դեպի առջևի շարունակվող թափարգելի կորավուն ձևավորվածության կողադիմային մակերեսին հարվածելու հետևանքով / հաշվի են առնվում նաև դատաքիմիական հետազոտության արդյունքները, վնասվածքների առաջացման մեխանիզմները և ուղղությունը տես հետքաքանական մաս բաժնում/:

Ինչ վերաբերվում է փորձաքննությանը տրամադրված՝ «Վազ 21120» մակնիշի 36 UC 070 հ/հ և «Վոլվո» մակնիշի 36 TG 589 հ/հ ավտոմեքենաների միմյանց հետ բախման հնարավոր հանգամանքին, ուստի կարելի ասել, որ այն տեղի է ունեցել՝ «Վազ 21120» մակնիշի 36 UC 070 հ/հ ավտոմեքենայի դիմային և «Վոլվո» մակնիշի 36 TG 589 հ/հ ավտոմեքենայի հիմնականում առջամասի ձախ կողմի դիմային մակերեսների միջև:

Հարկ է նշել այն հանգամանքը, որ փորձաքննությանը տրամադրված՝ «Վազ 21120» մակնիշի 36 UC 070 հ/հ ավտոմեքենայի առաջամասի վրա առկա են որոշակի դեֆալտների բացակայություններ / տես հետքաքանական մաս բաժին/, ինչպես նաև՝ հնարավոր վթարի հետևանքով առաջացած վնասվածքները հիմնականում պատված են կոռուզիոն նյութի շերտանսովածքներով, հնարավոր է, որ առկա են նաև այնպիսի վնասվածքներ, որոնք ավտոմեքենան վթարից հետո տեղափոխելու և նորից փորձաքննության տրամադրվելու տեղափոխման հետևանքով՝ որոշակիորեն ձևափոխվել են, կորցրել են իրենց առաջնային տեսքերը, ինչը՝ հետքաքանական առումով, հնարավորություն չի ընձեռում կոնկրետ պատասխանել այն հարցին, թե՛ արդյոք «Վազ 21120» մակնիշի 36 UC 070 հ/հ ավտոմեքենայի առաջամասի վրա առկա, բոլոր վնասվածքներն են առաջացել «Վոլվո» մակնիշի 36 TG 589 հ/հ ավտոմեքենայի առաջամասի հետ բախման արդյունքում, թե՛ ոչ և համադրել երկու ավտոմեքենաների առաջմասերի վրա առկա բոլոր վնասվածքները միմյանց հետ:

Փորձաքննությանը տրամադրված՝ «Վոլվո» մակնիշի 36 TG 589 հ/հ ավտոմեքենայի, ինչպես նաև դեպի վայում մատնանշված մեքենայի արգելապարանների ընդհանուր մակերեսներին՝ միմյանց հետ հնարավոր բախման հետևանքով առաջացած որևէ հետքեր կամ վնասվածքներ, հետազոտությամբ չհայտնաբերվեցին:

Ինչ վերաբերում է այն հարցին, թե «Վոլվո» մակնիշի 36 TG 589 հ/հ ավտոմեքենայի այլ հատվածներում առկա վնասվածքներն առաջացել են տվյալ պատահարի ժամանակ մեքենան կողաշրջվելու հետևանքով, թե՛ ոչ հարցին հետքաքանական առումով հստակ պատասխանել հնարավոր չէ, քանի որ ավտոմեքենայի կողաշրջման պարզաբանման հետևանքով հետքաքան փորձագետին տրամադրվել են դեպի վայում կատարված որոշակի հետ վթարային՝ վնասված

ավտոմեքենայի և դրա հնարավոր կողաշրջման տեղանքի որոշ լուսա-նակարներ, որոնք որակական առումով իրենց մեջ չեն ներառում այնպիսի բավարար քանակությամբ հադիանիշներ, որոնց միջոցով և տրամադրված ավտոմեքենայի վրա առկա հնարավոր կողաշրջման հետևանքով առաջացած վնասվածքների համեմատությամբ և համադրությամբ հնարավոր կլինե՞ր պատասխանելու վերը նշված հարցին:

1.2.3. Փորձաքննությանը տրամադրված պահին «Վոլվո» մակնիշի 36 TG 589 հ/հ-ի ավտոմեքենայի թափարգելի և դրա հետնամասում տեղակայված վնասված դեմքալների վրա հայտնաբերվեցին առաջնային մորֆոլոգիական հադիանիշները կորցրած, նիտրոմիացություններ չպարունակող կապրավուն ու սև, տարբեր ինտենսիվությամբ արտահայտված օտար ներկածածկույթի քսվածքներ, որոնք ըստ մորֆոլոգիական հադիանիշների, քիմիական հադիությունների, ունեն ընդհանուր սեռային պատկանելիություն «Վազ 21120» մակնիշի 36 UC 070 հ/հ-ի ավտոմեքենայի համապատասխան դեմքալների՝ ներկածածկույթի ու պոլիմերային դեմքալների հետ:

Փորձաքննությանը տրամադրված պահին «Վազ 21103» մակնիշի C 842 HY 43 հ/հ-ի ավտոմեքենայի ծախակողմյան վնասված դեմքալների վրա հայտնաբերվեցին առաջնային մորֆոլոգիական հադիանիշները կորցրած, նիտրոմիացություններ չպարունակող կապրավուն, տարբեր ինտենսիվությամբ արտահայտված օտար ներկածածկույթի քսվածքներ, որոնք ըստ մորֆոլոգիական հադիանիշների, քիմիական հադիությունների, ունեն ընդհանուր սեռային պատկանելիություն «Վազ 21120» մակնիշի 36 UC 070 հ/հ-ի ավտոմեքենայի ներկածածկույթի հետ:

Փորձաքննությանը տրամադրված պահին «Վազ 21120» մակնիշի 36 UC 070 հ/հ-ի ավտոմեքենայի թափարգելի վնասված հադիանիշների վրա հայտնաբերվեցին առաջնային մորֆոլոգիական հադիանիշները կորցրած, մուգ մոխրագույն-սև պոլիմերային նյութի թաղանթանման քսվածքներ:

Փորձաքննությանը տրամադրված պահին վթարի դեպքի վայր հանդիսացող Երևան-Գյումրի ավտոճանապարհի եզրով տեղադրված կապույտ-սպիտակ ներկածածկույթով պատված մետաղյա արգելապարնեշի սկզբնամասի և դրա եզրամասերի վրա առկա դեֆորմացված մակերեսներին օտար ԱՆԾ-ի քսվածքներ ու մասնիկներ չհայտնաբերվեցին:

7.8.9.10. Պատահարի առաջացման մեխանիզմի առումով դրան մասնակից տային միջոցների վարորդների և BA3-21103 մակնիշի C 842 HY 4 ուղևորի ցուցմունքներում առկա են հետևյալ հակասությունները.

BA3-21103 մակնիշի C 842 HY 43 հ/հ ավտոմեքենայի ուղևորի կողմից ցուցմունքով նշված BA3-21103 մակնիշի C 842 HY 43 հ/հ ավտոմեքենայի ծախ շրջադարձի կատարումն սկսելու և ընդհարման պահին ունեցած դիրքերի, տրանսպորտային միջոցների ընթացքի արագությունների և դրանց միջև եղած հեռավորությունների վերաբերյալ հանգամանքների պայմաններում, տեխնիկական տեսակետից բացառվում է տվյալ պատահարի առաջացման մեխանիզմը:

Պատահարին մասնակից BA3-21103 մակնիշի C842HY43 հ/հ ավտոմեքենայի վարորդ Գ. Սարուխանյանի և այդ ավտոմեքենայի ուղևոր Ս. Գրիգորյանի կողմից դեպքին նախորդող ճանապարհատրանսպորտային իրադրության պայմաններում՝ ճանապարհի առանցքի նկատմամբ BA3-21103 մակնիշի C842HY43 հ/հ ավտոմեքենայի ծախ հետադարձի կատարումն սկսելուց առաջ նշված են այդ ավտոմեքենայի տարբեր դիրքեր, այն է՝ շրջադարձի կատարումն սկսելուց առաջ BA3-21103 մակնիշի C842HY43 հ/հ ավտոմեքենայի վարորդի կողմից նշված է ճանապարհի իր ընթացքի ուղղության երթևեկելի ուղեմասի աջակողմյան երթևեկելի գոտուց, իսկ այդ ավտոմեքենայի ուղևորի կողմից՝ գրեթե ճանապարհից դուրս գտնվելու պայմաններում հետադարձի կատարումն սկսելու մասին հանգամանքներ:

Պատահարին մասնակից BA3-21103 մակնիշի C842HY43 հ/հ ավտոմեքենայի վարորդ Գ. Սարուխանյանի և այդ ավտոմեքենայի ուղևոր Ս. Գրիգորյանի կողմից ճանապարհի առանցքի նկատմամբ BA3-21103 մակնիշի C842HY43 հ/հ և BA3-21120 մակնիշի 36 UC 070 հ/հ ավտոմեքենաների բախման տեղի վերաբերյալ առկա են նշված տարբեր հանգամանքներ, այն է՝ պատահարին մասնակից Ս. Գրիգորյանի ցուցմունքից բխող հանգամանքներից հետևում է, որ պատահարին մասնակից BA3-21103 մակնիշի C842HY43 հ/հ և BA3-21120 մակնիշի 36 UC 070 հ/հ ավտոմեքենաներն ընդհարվել են գրեթե ճանապարհի երթևեկելի ուղեմասերը միմյանցից բաժանող հոծ գծանշման շրջանում, իսկ՝ ինչպես հետևում է Գ. Սարուխանյանի ցուցմունքից բխող

հանգամանքներից, պատահարին մասնակից BA3-21103 մակնիշի C842Hy43 հ/հ և BA3-21120 մակնիշի 36 UC 070 հ/հ ավտոմեքենաներն ընդհարվել են դեպի Գյումրի քաղաք տանող ուղղության երթևեկելի ուղեմասի գրեթե կենտրոնական շրջանում:

Պատահարին մասնակից BA3-21103 մակնիշի C842Hy43 հ/հ ավտոմեքենայի վարորդի ցուցմունքից բխող այն հանգամանքը, որ դեպքին նախորդող պահին, երբ իր ուղեմասի գրեթե կենտրոնում է եղել և իր ավտոմեքենան մոտ 40 աստիճանով թեքված վիճակում է եղել, իր ավտոմեքենայի առջևի ձախ հարվածին բախվել է համընթաց երթևեկող BA3-21120 մակնիշի 36 UC 070 հ/հ ավտոմեքենան, տեխնիկական տեսակետից անհիմն է և չի համապատասխանում տվյալ պատահարի առաջացման մեխանիզմին, քանի որ՝ վերջիններիս կողմից պատահարի առաջացման մեխանիզմի առումով նշված հանգամանքների պայմաններում, BA3-21103 մակնիշի C842Hy43 հ/հ և BA3-21120 մակնիշի 36 UC 070 հ/հ ավտոմեքենաների միջև ընդհարումը կհամապատասխաներ տրանսպորտային միջոցների վրա համապատասխան տեղերում էական դեֆորմացիաներով՝ ոչ շոշափող բնույթի փոխազդեցությանը, արտահայտված վնասվածքներով ընդհարմանը, իսկ BA3-21103 մակնիշի C842Hy43 հ/հ ավտոմեքենայի վարորդի ցուցմունքից բխող հանգամանքների պայմաններում՝ վերջինիս ընթացքի արագության և ուղղության հաշվառումով, տեխնիկական տեսակետից կբացառվեր BA3-21103 մակնիշի C842Hy43 հ/հ ավտոմեքենայի հետվթարային դիրքը, այն(շոշափող բնույթի փոխազդեցության պարագայում) կգտնվեր BA3-21103 մակնիշի C842Hy43 հ/հ և BA3-21120 մակնիշի 36 UC 070 հ/հ ավտոմեքենաների վերաբերյալ նշված ընդհարման տեղերից դրանց ընթացքի ուղղությամբ դեպի ձախ ընկած շրջանում, այն է՝ դեպի Երևան քաղաք տանող ուղղության երթևեկելի ուղեմասում կամ դրանից աջ ընկած շրջանում:

Պատահարին մասնակից VOLVO-CX-90 2.9 մակնիշի ավտոմեքենայի վարորդի կողմից դեպքին նախորդող պահին իր վարած ավտոմեքենայի ընթացքի արագության միջակայքերի վերաբերյալ նշված են տարբեր հանգամանքներ:

Պատահարին մասնակից BA3-21103 մակնիշի C842Hy43 հ/հ ավտոմեքենայի վարորդի ցուցմունքից բխող այն հանգամանքները, որ երբ հանդիպակաց ուղեմասով երթևեկող VOLVO CX-90 2.9 մակնիշի ավտոմեքենան բախումից գտնվել է մոտ 15 մետր հեռավորության վրա, փորձել է սկսել շրջադարձ կատարել, երբ իր վարած ավտոմեքենայի դիմային հարվածը հասել է ճանապարհի բաժանարար հոծ գծին՝ գրեթե ճանապարհի ուղղությամբ հորիզոնական դիրքում, Սերգեյ Միքայելյանի կողմից վարած BA3-21120 մակնիշի 36 UC 070 հ/հ ավտոմեքենան իր աջ կողային մասով փորձելով խուսափել հնարավոր բախումից հարվածել է իր ավտոմեքենայի ձախակողմյան մասին, այդ պահին ինքն երթևեկելիս է եղել 20 կմ/ժ արագությամբ, նույնքան արագություն է ունեցել նախքան շրջադարձ կատարելը, իսկ VOLVO-CX-90 2.9 մակնիշի ավտոմեքենայի արագությունը եղել է (60+70), համակցության մեջ տեխնիկական տեսակետից անհիմն են և չեն համապատասխանում պատահարի առաջացման մեխանիզմին, քանի որ վերջինիս կողմից պատահարի առաջացման մեխանիզմի առումով իր իսկ ցուցմունքից բխող հանգամանքների պայմաններում տվյալ պահից հետո BA3-21120 մակնիշի 36 UC 070 հ/հ և BA3-21103 մակնիշի C842Hy43 հ/հ ավտոմեքենաների ընդհարման տեղից VOLVO CX-90 2.9 մակնիշի 36 TG 583 հ/հ ավտոմեքենայի առջևի մասն անցած կլիներ նվազագույնը մոտ 2,4 մետր (կամ VOLVO CX-90 2.9 մակնիշի 36 TG 583 հ/հ ավտոմեքենայի հետևի մասն անցած կլիներ ընդհարման տեղից 0,52 մետր տարածության չափով) տարածություն, այն է՝ տեխնիկական տեսակետից կբացառվեր VOLVO CX-90 2.9 մակնիշի 36 TG 583 հ/հ և BA3-21120 մակնիշի 36 UC 070 հ/հ ավտոմեքենաների միջև տեղ գրած՝ նշված հարվածներով ընդհարման առաջացումը, կամ էլ՝ BA3-21120 մակնիշի 36 UC 070 հ/հ և BA3-21103 մակնիշի C842Hy43 հ/հ ավտոմեքենաների ընդհարման պահին VOLVO CX-90 2.9 մակնիշի ավտոմեքենան անցած կլիներ նշված շրջանից, այսինքն՝ VOLVO CX-90 2.9 մակնիշի և BA3-21120 մակնիշի 36 UC 070 հ/հ ավտոմեքենաների միջև ընդհարումն այլևս չէր կարող դասվել հանդիպակաց ընդհարումների դասին:

Պատահարին մասնակից VOLVO CX-90 2.9 մակնիշի 36 TG 583 հ/հ ավտոմեքենայի վարորդի ցուցմունքից բխող հանգամանքն այն մասին, որ իր վարած ավտոմեքենան BA3-21120 մակնիշի 36 UC 070 հ/հ ավտոմեքենայից հետո ընդհարումից հետո բախվել է ճանապարհի աջ կողմում գտնվող արգելապարնեշին և, մոտ 20 մետր առաջ գնալով, դուրս է եկել ճանապարհի երթևեկելի մասից, բախվել դաշտամիջյան քարերին, տեխնիկական տեսակետից անհիմն է և չի

համապատասխանում պատահարի առաջացման մեխանիզմին, քանի որ՝ ինչպես հետևում է ճանապարհատրանսպորտային պատահարի դեպքի վայրի սխեմայից, պատահարին մասնակից VOLVO CX-90 2.9 մականիշի 36 TG 583 հ/հ ավտոմեքենան գտնվում է ճանապարհի վերը նշված արգելապարնեշից հետո դիրքում, իսկ՝ ինչպես հետևում է փորձաքննությանը տրամադրված դեպքի վայրի լուսանկարներից, վերջինիս ընթացքի ուղղությամբ տեղանքը վայրէջքային է, այն է՝ տեխնիկական տեսակետից բացառվում է վերը նշված արգելապարնեշին բախվելու և երթևեկի գոտով մոտ 20 մետր տարածություն վայրէջքի ուղղությամբ իջնելուց և կողաշրջվելուց հետո վերջինս զբաղեցներ իր գրաված հետվթարային դիրքը:

Պատահարին մասնակից VOLVO CX-90 2.9 մականիշի 36 TG 583 հ/հ ավտոմեքենայի վարորդի ցուցմունքից բխող պատահարի առաջացման մեխանիզմի առումով նշված այն հանգամանքն այն մասին, որ ինքը չի նկատել BA3-21120 մականիշի 36 UC 070 հ/հ և BA3-21103 մականիշի C842HY43 հ/հ ավտոմեքենաների ընդհարման պահը, իսկ ինչպես հետևում է 21120 մականիշի 36 UC 070 հ/հ ավտոմեքենայի վարորդի ցուցմունքից բխող այն հանգամանքը, որ հանդիպակաց երթևեկելի գոտի դուրս գալու պահին իր վարած ավտոմեքենայի և VOLVO CX-90 2.9 մականիշի 36 TG 583 հ/հ ավտոմեքենայի միջև տարածությունը եղել է (44-5) մետր, տեխնիկական տեսակետից անհիմն է և չի համապատասխանում պատահարի առաջացման մեխանիզմին, քանի որ միայն վարորդի ռեակցիայի նվազագույն ժամանակի լատենտային հատվածը՝ տեսողական գրգռիչի արձագանքման համար անհրաժեշտ է 0,2 վայրկյան, ղեկային համակարգը գործադրելու համար անհրաժեշտ է ևս 0,2 վայրկյան, իսկ նշված ժամանակահատվածում (604-70) կմ/ժ ընթացքի արագություն ունեցող ավտոմեքենան կանցնի մոտ 7 մետր տարածություն, այն է՝ VOLVO CX-90 2.9 մականիշի 36 TG 583 հ/հ և BA3-21120 մականիշի 36 UC 070 հ/հ ավտոմեքենաների վարորդների կողմից ցուցմունքով հայտնած հանգամանքների պայմաններում, նշված պահին ավտոմեքենաների միջև եղած (44-5) մետր տարածությունն անգամ անբավարար է եղել տվյալ ճանապարհատրանսպորտային իրադրությունը հայտնաբերելու համար՝ չհաշված այդ իրադրությունը գնահատելու, որոշում կայացնելու և գործելու՝ գործողություն կատարելու ժամանակահատվածները, որոնք գոնե կրկնակի անգամ գերազանցում են իրադրությունը հայտնաբերելու ժամանակից:

Պատահարի առաջացման մեխանիզմի վերականգնման (ռեկոնստրուկցիա) հավաստի, օբյեկտիվ եղանակներից է հանդիսանում պատահարի առաջացման մեխանիզմի փուլերի ընթացքում տրանսպորտային միջոցների շարժման ֆիզիկական օրինաչափությունները բնութագրող հետքերի հադկանիշների հետազոտության արդյունքում, ժամանակի տարբեր պահերին տրանսպորտային միջոցների՝ ինչպես միմյանց, այնպես էլ՝ ճանապարհի նկատմամբ դիրքերի պարզաբանումը: Դրանք որոշվում են, օրինակ՝ ինչպես մինչև ընդհարումը, այնպես էլ ընդհարումից հետո թողնված անվադողի հետքերով, ընդհարման արդյունքում թափված հողի, հեղուկի, ապակու հետքերի առկայությունով, հետվթարային գրաված դիրքերով և այլն, իսկ՝ ինչպես հետևում է փորձաքննությանը տրամադրված քրեական գործի նյութերից՝ VOLVO CX-90 2.9 մականիշի 36 TG 583 հ/հ և BA3-21120 մականիշի 36 UC 070 հ/հ ավտոմեքենաների ընդհարման արդյունքում չի պահպանվել BA3-21120 մականիշի 36 UC 070 հ/հ ավտոմեքենայի հետվթարային դիրքը, ինչպես հետևում է կատարված հետազոտությունից՝ BA3-21120 մականիշի 36 UC 070 հ/հ և BA3-21103 մականիշի C 842 HY 43 հ/հ ավտոմեքենաների ընդհարման արդյունքում վերջինս չի զբաղեցրել իր հնարավոր հետվթարային դիրքը, ինչպես հետևում է ճանապարհատրանսպորտային դեպքի վայրի սխեմայից, պատահարին մասնակից տրանսպորտային միջոցների անվադողերի կողմից թողնված չեն անվադողերի հետքեր և այլն, որոնց առկայության, ինչպես նաև BA3-21120 մականիշի 36 UC 070 հ/հ և BA3-21103 մականիշի C 842 HY 43 հ/հ ավտոմեքենաների հետվթարային դիրքերը պահպանված լինելու պարագայում հնարավոր կլինեի պարզաբանել պատահարի առաջացման օբյեկտիվ հնարավորությունը:

Պատահարի առաջացման մեխանիզմի առումով դրան մասնակից տրանսպորտային միջոցների վարորդների և BA3-21103 մականիշի C 842 HY 43 հ/հ ավտոմեքենայի ուղևորի ցուցմունքներում առկան հակասությունների պայմաններում պատահարին մասնակից տրանսպորտային միջոցների վարորդների գործողությունների տեխնիկական վերլուծություն կատարել և այդ վերլուծության հիման վրա «Ճեկ»-ի և «ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման մասին» ՀՀ օրենքի պահանջներին նրանց գործողությունների համապատասխանելիության, ինչպես նաև՝ նրանց կողմից տվյալ պատահարը կանխելու

տեխնիկական հնարավորության հարցերին պատասխանել հնարավոր չէ:

Ինչ վերաբերվում է այն հանգամանքին, որ ընդհարումից հետո՝ մինչև դեպքի վայրի տեղագնությունն իրականացնելը, BA3-21120 մակնիշի 36 UC 070 հ/հ ավտոմեքենան տեղափոխվել է իր հետվթարային դիրքից, ապա՝ այդ առումով BA3-21120 մակնիշի 36 UC 070 հ/հ ավտոմեքենայի վարորդի գործողությունները ենթակա են իրավական գնահատման՝ ելնելով ճանապարհային երթևեկության մասին կոնվենցիայի 31 հոդվածի և «ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման մասին» ՀՀ օրենքի 24 հոդվածի 2 մասի դ) ենթակետի 1) մասի պահանջներով:

Ինչպես նշվել է եզրակացության «Դատահետքաբանական մաս» բաժնում՝ փորձաքննությանը տրամադրված VOLVO-CX-90 2.9 մակնիշի 36 TG 589 հ/հ ավտոմեքենայի, ինչպես նաև դեպքի վայրում մաքնանշված մետաղյա արգելապարնեշի ընդհանուր մակերեսներին՝ միմյանց հետ հնարավոր բխման հետևանքով առաջացած որևէ հետքեր կամ վնասվածքներ, հետազոտությամբ չհայտնաբերվեցին:

Ինչպես հետևում է եզրակացության «Դատաքիմիական մաս» բաժնից՝ հնարավոր վթարի դեպքի վայր հանդիսացող Երևան-Գյումրի ավտոճանապարհի եզրով տեղադրված կապույտսպիտակ ներկածածկույթով պարված մետաղյա արգելապարնեշի սկզբնամասի և դրա եզրամասերի վրա առկա դեֆորմացված մակերեսներին օտար LՆԾ-ի քսվածքներ ու մասնիկներ չհայտնաբերվեցին:

VOLVO-CX-90 2.9 մակնիշի 36 TG 589 հ/հ ավտոմեքենայի թափարգելի և դրա հետնամասում տեղակայված վնասված դետալների վրա հայտնաբերված առաջնային մորֆոլոգիական հատկանիշները կորցրած, նիտրոմիացություններ չպարունակող կապարվում ու սև, տարբեր ինտենսիվությամբ արտահայտված օտար ներկածածկույթի քսվածքներն՝ ըստ մորֆոլոգիական հատկանիշների, քիմիական հատկությունների, ունեն ընդհանուր սեռային պարկանելիություն BA3-21120 մակնիշի 36 UC 070 հ/հ ավտոմեքենայի համապատասխան դետալներին՝ ներկածածկույթի ու պոլիմերային դետալների հետ:

Պատահարին մասնակից տրանսպորտային միջոցների վարորդների ցուցմունքներից ելնելով՝ BA3-21120 մակնիշի 36 UC 070 հ/հ և VOLVO-CX-90 2.9 մակնիշի 36 TG 589 հ/հ ավտոմեքենաների ընդհարումից հետո վերջինս, շարժվելով առաջ, փոխազդեցության մեջ է մտել աջ կողմում առկա արգելապարնեշի հետ, մասնավորապես՝ VOLVO-CX-90 2.9 մակնիշի 36 TG 589 հ/հ ավտոմեքենայի վարորդ՝ Թոմիկ Հրայրի Դադբաշյանի ցուցմունքից բխող այն հանգամանքը, որ BA3-21120 մակնիշի 36 UC 070 հ/հ «ավտոմեքենան առաջամասով բախվել է իր ավտոմեքենայի առաջամասին, որից հետո ինքը կորցրել է ավտոմեքենայի կառավարումը, բախվել ճանապարհի աջ կողմում գտնվող արգելապարնեշին, և մոտ 20 մետր առաջ գնալով, դուրս է եկել ճանապարհի երթևեկի գոտուց» տեխնիկական տեսակետից անհիմն է և չի համապատասխանում տվյալ պատահարի առաջացման մեխանիզմին, քանի որ նախ վթարին բնորոշ փոխազդեցության արդյունքում արգելապարնեշի նյութի շերտազատված կամ դրա վրա շերտվորած հետքեր չեն հայտնաբերվել, VOLVO-CX-90 2.9 մակնիշի 36 TG 589 հ/հ ավտոմեքենայի առջևի մասում առկա դետալների վրա արգելապարնեշի նյութի շերտավորած հատվածներ չեն հայտնաբերվել, վթարին բնորոշ փոխազդեցության արդյունքում VOLVO-CX-90 2.9 մակնիշի 36 TG 589 հ/հ ավտոմեքենայի առջևի մասում առկա դետալների և արգելապարնեշի մակերևույթներին միմյանց հետ բախման հետևանքով առաջացած համադրելի որևէ վնասվածքներ չեն հայտնաբերվել, բացի այդ՝ տեխնիկական տեսակետից կրացառվեր արգելապարնեշին բախվելու պարագայում 20 մետր առաջ գնալուց հետո, ըստ VOLVO-CX-90 2.9 մակնիշի ավտոմեքենայի վարորդի ցուցմունքի, մինչև արգելապարնեշը՝ դրանից հետ վերջինիս գրաված հետվթարային դիրքը»:

10.11.2022 թվականին որոշում է կայացվել թիվ 54158020 քրեական գործով կասեցված վարույթը վերսկսել և կատարել նախաքննություն:

Վկա Թոմիկ Հրայրի Դադբաշյանը ցուցմունք է տվել, որ իր կողմից ցուցմունքով տրված արագության և տարածության վերաբերյալ տվյալները հնարավոր է չհամընկնեն եզրակացության հետևություններում առկա գիտական հիմնավորումների հետ, քանի որ ինքը ցուցմունքով հայտնել է մոտավոր տվյալներ, իսկ գիտական մտահանգումները հիմնված են կոնկրետ մաթեմատիկական հաշվարկների վրա, որի պայմաններում, հնարավոր է իր ասած պարամետրերը չգործեն: Եզրակացությամբ տրված այդպիսի հետևությունները և իր կողմից

տրված ցուցմունքում հայտնաձի մեջ առկա հակասությունները պայմանավորված են նախ նրանով, որ ինքը ճանապարհատրանսպորտային պատահարի պահին գտնվել է մեքենայի ղեկին, որը գտնվել է ընթացքի մեջ, իսկ թե այդ պարագայում ինքը ինչպես կարող էր տալ այնպիսի ճշգրիտ պարամետրեր, որոնց պայմաններում դրանք կարող էին համընկնել գիտական հիմնավորման հետ, չի կարող ասել: Տվածս պարամետրերը եղել են բավական մոտավոր նաև այն պատճառով, որ վերջիվերջո փաստացի տեղի է ունեցել ճանապարհատրանսպորտային պատահար, որի մասնակիցն է եղել նաև ինքը: Իսկ այլ մասնակիցների կողմից հայտնաձ տվյալների մասով որևէ բան չի հայտնել: Իր կողմից նախկինում տրված ցուցմունքով ինքը նկատի է ունեցել բախման կետից մոտավորապես 20 մետր հեռավորությունը մինչև այն վայրը, որտեղ հայտնվել է իր մեքենան, գործի նյութերում առկա լուսանկարներում ակնհայտ երևում է, որ մեքենան գտնվում է արգելապատնեշին ավելի մոտ, քան 20 մետրն է, ինքը նկատի չի ունեցել արգելապատնեշից 20 մետր, ինքը, ասելով 20 մետր, նկատի է ունեցել բախման կետից 20 մետր հեռավորությունը, ու կարծել է դա է եղել այդպիսի հակասության պատճառը, սակայն պնդել է, որ մեքենան բախումից հետո դուրս է եկել ճանապարհի երթևեկելի մասից ու բախվել դաշտամիջյան քարերին: BA3-21120 մականիշի 36 UC 070 h/h և BA3-21103 մականիշի C842HY43 h/h ավտոմեքենաների բախման պահը չի նկատել՝ հնարավոր է իր անուշադրության հետևանքով, ինչ վերաբերում է 21120 մականիշի 36 UC 070 h/h ավտոմեքենայի վարորդի այն պնդմանը, որ նրա վարած ավտոմեքենայի և իր 36 TG 583 h/h ավտոմեքենայի միջև տարածությունը եղել է 4-5 մետր, ապա հնարավոր է այդ մարդը ևս տվել է մոտավոր տվյալ, քանի որ նախ ինքն էլ եղել է մեքենայի ղեկին, որոշակի ընթացքի մեջ, իսկ այդպիսի պայմաններում նրա կողմից տված տվյալները, կորդինատները ևս ունեն շատ մոտավոր բնույթ, որի պայմաններում հնարավոր է առաջանար հակասություն, բացի այդ՝ ինչպես նշել է իր կողմից վարած մեքենայի 60-70 կ/մ ժամ արագությունը ևս մոտավոր է, քանի որ իր ուղին ունեցել է որոշակի իջվածք, որի դեպքում արագությունը պետք է, որ ավելացած լիներ, իսկ այդպիսի պայմաններում անգամ իր մեքենայի ու 21120 մականիշի 36 UC 070 h/h ավտոմեքենայի միջև 6 կամ 7 մետր հեռավորություն լինելու դեպքում ինքը չէր կարող հայտնաբերել մյուս մեքենաների ընդհարումը: Բախումից հետո ինքը հայտնվել է այն դիրքում, որ դիրքում, որ ֆիքսվել է լուսանկարներով, որում պատկերված իրադրությունով պարզ երևում է, որ մեքենայի վրա առկա են տարբեր վնասվածքներ, մեքենան շրջվել է, որի արդյունքում ստացվել են տարբեր վնասվածքներ, բախումից հետո իր մեքենան հայտնվել է լուսանկարում պատկերված դիրքում, իսկ մեքենայի մեջ ինքն է գտնվել, որի պարագայում բախման կետից մինչև իր զբաղեցրած դիրքը այն անցել է մոտավորապես 20 մետր տարածություն, որի պայմաններում չի բացառել, որ առկա արգելապատնեշին չի բախվել, այլ բախվել է միայն տեղանքի ռելեֆին, որն էլ պատճառ է դարձել մեքենայի այդ դիրքում հայտնվելու:

Վկա Գևորգ Գագիկի Սարուխանյանը ցուցմունք է տվել, որ իր կողմից ցուցմունքով պատահարի վերաբերյալ տրված արագության և տարածության մասին տվյալները հնարավոր է չհամընկնեն Սերոբ Գրիգորյանի ցուցմունքներում նշված հանգամանքների հետ, քանի որ վթարի հետևանքով առաջացել է լարված վիճակ, իսկ այսպիսի հանգամանքներում հնարավոր է ինքը ու Սերոբը վթարի վերաբերյալ որոշ հանգամանքներ տարբեր կերպ ընկալած լինեն ու հայտնեն, բայց ևս այնպես այդ տարբերությունները չի կարող շատ մեծ լինել, սակայն հնարավոր է դրա մոտավոր բնույթը էական լինել փորձագետի չափումների համար: Հաստատ չի հիել, ցուցմունքով արդեն հայտնել է, սակայն կրկնել է, որ հնարավոր է վթարի հետևանքով լիարժեք ասած չլինի դրա դիրքը մինչև վթարը կամ իր ասածը որոշակի տարբերություն տա Սերոբ Գրիգորյանի ասածից, որը կարծել է բնական: Պարզաբանել է, որ իր մեքենան ճանապարհի երթևեկելի ուղեմասից դուրս չի գտնվել, մեքենայի կոնկրետ դիրքը, այսպես ասած, մաթեմատիկական ճշգրտությամբ չի կարող հայտնել, քանի որ նախորդ ցուցմունքով էլ ասել է մոտավոր տվյալներ, բայց հաստատապես պնդել է, որ մեքենան հոժ գիծը չի հատել և ճանապարհից դուրս չի եկել մինչև բախումը, որը տեղի է ունեցել ճանապարհի հոժ գծից ավելի աջ՝ իրենց երթևեկելի գիծում ուղղությամբ: BA3-21103 մականիշի C842HY43 h/h ավտոմեքենայի 40 աստիճանով թեքված վիճակում գտնվելու մասով հստակ չի կարող որևէ բան ասել, բայց կարող է հաստատապես պնդել, որ բախումը տեղի է ունեցել միանգամից, իսկ BA3-21103 մականիշի մեքենան չի հասցրել դեռևս թեքվել, եթե թեքություն էլ անգամ եղել է, ապա շատ քիչ է եղել, եթե իրենց թեքությունը շատ լիներ, ապա համընթաց, հետևից ընթացող 36 UC 070 h/h ավտոմեքենան կբախվեր իրենց BA3-21103 մականիշի մեքենայի առնվազն վարորդի դռանը կամ դռանը ավելի մոտ, բայց այդպիսի

վնասվածք մեքենան չունի, իսկ տոկոսային աստիճանով չի կարող ասել իրենց մեքենայի թեքության աստիճանը: Փորձագետի կողմից տրված եզրակացությունը մաթեմատիկական հաշվարկներով հիմնված է եղել իր կողմից տրված մոտավոր տվյալների վրա, իր կողմից հայտնաձև տվյալները եղել են շատ մոտավոր և ինքը հնարավոր է որոշ պարամետրեր շփոթած լինի ու թյուրիմացաբար հայտնաձև լինի: Հանդիպակաց ուղեմասով երթևեկող VOLVO CX-90 2.9 մակնիշի ավտոմեքենան իր մեքենայից գտնվել է 50 մետր հեռավորության վրա մինչև BA3-21120 մակնիշի 36 UC 070 հ/հ ավտոմեքենայի կողմից իր մեքենային բախվելը, նրա արագությունը եղել է մոտավորապես 60-70 կմ/ժ արագությամբ:

Վկա Սերոբ Զիվանի Գրիգորյանը ցուցմունք է տվել, որ իր կողմից ցուցմունքով տրված արագության և տարածության վերաբերյալ տվյալները հնարավոր է չհամընկնեն Գևորգ Սարուխանյանի ցուցմունքներում նշված հանգամանքների հետ, քանի որ վթարի հետևանքով առաջացել է լարված վիճակ, իսկ այսպիսի հանգամանքներում հնարավոր է ինքը ու Գևորգ վթարի վերաբերյալ որոշ հանգամանքներ տարբեր կերպ ընկալած լինեն ու հայտնեն, բայց ևս այդ տարբերությունները չի կարող շատ մեծ լինել, սակայն հնարավոր է դրա մոտավոր բնույթը էական լինել փորձագետի չափումների համար: Հնարավոր է վթարի հետևանքով լրարժեք ասած չլինի դրա դիրքը մինչև վթարը կամ իր ասածը որոշակի տարբերություն տա Գևորգ Սարուխանյանի ասածից: Մեքենան ճանապարհից դուրս չի գտնվել, մեքենայի կոնկրետ դիրքը, այսպես ասած մաթեմատիկական ճշմարտությամբ չի կարող նշել, քանի որ նախորդ ցուցմունքով էլ ասել է մոտավոր տվյալներ, բայց հաստատապես կարող է ասել, որ մեքենան հոծ գիծը չէր հատել մինչև բախումը, երբ Գևորգը փորձել է կատարել շրջադարձ: BA3-21103 մակնիշի C842HY43 հ/հ ավտոմեքենայի 40 աստիճանով թեքված վիճակում գտնվելու մասով հստակ չի կարող որևէ բան ասել, բայց կարող է հաստատապես պնդել, որ բախումը տեղի է ունեցել միանգամից, իսկ BA3-21103 մակնիշի մեքենան չի հասցրել դեռևս թեքվել, եթե թեքություն էլ անգամ կար, ապա շատ քիչ է եղել, եթե իրենց թեքությունը շատ լիներ, ապա համընթաց ընթացող 36 UC 070 հ/հ ավտոմեքենան կբախվեր մեր՝ BA3-21103 մակնիշի մեքենայի առնվազն վարորդի դռանը կամ դռանը ավելի մոտ, բայց այդպիսի վնասվածք մեքենան չունի, իսկ տոկոսային աստիճանով չի կարող ասել իրենց մեքենայի թեքության աստիճանը:

«ԴԻԵԲՍ» փորձագիտական կենտրոնի փորձագետ Արման Արտակի Բաբայանը վկայի դատավարական կարգավիճակում ցուցմունք է տվել, որ իր կողմից տրված եզրակացության միայն հետքաբանական հետազոտությունը (հետազոտված 3 ավտոմոբիլների վրայի հետքերի ու վնասվածքների ամբողջությունը) լիովին բավարար է եղել բացառելու նման պատահարի գոյությունը և հանգելու նման կատեգորիկ ժխտողական հետևության, քանի որ եթե հետքաբանությունը կտրականապես ու հիմնավոր ժխտում կամ հերքում է որևէ բան, ապա դրանից հետո ավտոտեխնիկական, քիմիական կամ որևէ այլ հետազոտություն կատարելը ուղղակի անիմաստ է: Դատաավտոտեխնիկական, դատահետքաբանական և դատաքիմիական համալիր փորձաքննության և դրա մեջ արտացոլված հանգամանքների վերլուծումն ու գնահատումը, ինչպես նաև դրանց ամբողջական և օբյեկտիվ համեմատումը իր կողմից կազմած № 0506-20 եզրակացության հետ՝ միայն վարույթն իրականացնողի իրավասությունն է: Ինքը ներկայացրել է առաջնային եզրակացություն բացառապես այդ պահին իրեն ներկայացված ելակետային տվյալների հիման վրա, ըստ որոնց՝ իր կողմից հետազոտված 3 ավտոմոբիլները և հատկապես դրանց դետալների վրա եղած հետքերն ու վնասվածքները բացառում են «Արձանագրություն-համաձայնությունում» արտացոլված կամ որևէ այլ մեխանիզմով դրանց առաջացումը: Տրամադրված ելակետային ավալների առկայության պայմաններում, դրանց հետքաբանական առաջացումը բացառվում է, ինչն էլ իր հերթին և տրամաբանորեն հանգեցրել է նաև ավտոտեխնիկական մասի բացառման:

«Լիգա Ինշուրանս» ԱՓԲԸ-ից, «Սիլ Ինշուրանս» ԱՓԲԸ-ից, ստացվել են գրություններ, որ դատաավտոտեխնիկական, դատահետքաբանական և դատաքիմիական համալիր փորձաքննության ՀՄ 118-21 եզրակացության վերաբերյալ ընկերությունները աղարկություններ չունեն:

«Նաիրի Ինշուրանս» ապահովագրական ՍՊԸ-ից ստացվել է գրություն, ըստ որի՝ հաստատել է Ընկերությունը վերահաստատում է 05.11.2020թ.-ին ներկայացված դիրքորոշումը, որն է՝ Ընկերությանը նյութական վնաս չի պատճառվել և չէր պատճառվի նաև ապահովագրական հատուցում տրամադրելու դեպքում, առկա չէ նաև քաղաքացիական հայցի պահանջ:

Նախաքննության ընթացքում ապացուցողական գործողությունների կատարման միջոցով հավաքված ապացույցների ձևի և բովանդակության վերլուծության, դրանք այլ ապացույցների հետ համադրելու, նոր ապացույցներ հավաքելու, ապացույցների ստացման աղբյուրները վերհանելու միջոցով ստուգելու, յուրաքանչյուր ապացույց վերաբերելիության, թույլատրելիության, հավաստիության, իսկ բոլոր ապացույցների համակցությունը՝ հիմնավոր եզրափակիչ դատավարական ակտ կայացնելու համար բավարարության տեսանկյունից գնահատելով, հանգում եմ հետևության, որ Սերգեյ Միքայելյանի, Թոմիկ Դադբաշյանի և Գևորգ Սարուխանյանի կողմից խարդախություն՝ խաբեության կամ վստահությունը չարաշահելու եղանակով հափշտակության փորձ կատարելու վերաբերյալ ձեռք չեն բերվել համարժեք ապացույցների բավարար համակցություն, որի բացակայությունը նշանակում է, որ անձի անմեղության կանխավարկածը հաղթահարված չէ, որպիսի պատճառաբանությամբ միջնորդություն է ներկայացվել հսկող դատախազին Սերգեյ Միքայելյանի, Թոմիկ Դադբաշյանի և Գևորգ Սարուխանյանի նկատմամբ հանրային քրեական հետապնդում չհարուցելու մասին, որը բավարարվել է և հսկող դատախազի կողմից որոշում է կայացվել վերջիններիս նկատմամբ 2003 թվականի ապրիլի 18-ին ընդունված ՀՀ նախկին քրեական օրենսգրքի 34-178-րդ հոդվածի 2-րդ մասի 2-րդ կետով (համապատասխանում է ՀՀ քրեական օրենսգրքի 255-րդ հոդվածի 2-րդ մասի 3-րդ կետին) հանրային քրեական հետապնդում չհարուցել անձի կողմից իրեն մեղսագրվող արարքը կատարած չլինելու՝ ՀՀ քրեական դատավարության օրենսգրքի 12-րդ հոդվածի 1-ին մասի 1-ին կետով նախատեսված հիմքով:

Հաշվի առնելով վերոգրյալը և ղեկավարվելով ղեկավարվելով ՀՀ քրեական դատավարության օրենսգրքի 41-րդ հոդվածի 1-ին մասի 25-րդ կետի, 13-րդ հոդվածի 1-ին մասի 3-րդ կետի, 98-րդ, 100-րդ հոդվածի, 196-րդ հոդվածի 6-9-րդ մասերի և 207-րդ հոդվածների պահանջներով՝

ՈՐՈՇԵՑԻ

1. Թիվ 54158020 քրեական վարույթը կարճել հանրային քրեական հետապնդում չհարուցելու մասին որոշում կայացվելու և վարույթը շարունակելու բոլոր հնարավորությունները սպառված լինելու ՀՀ քրեական դատավարության օրենսգրքի 13-րդ հոդվածի 1-ին մասի 3-րդ կետի հիմքով:

2. Սույն որոշումը ուղարկել ուղարկել հսկող դատախազի հաստատմանը, որի դեպքում ուղարկել տուժող «ԼԻԳԱ ԻՆՇՈՒՐԱՆՍ» ապահովագրական փակ բաժնետիրական ընկերությանը, ընկերության օրինական ներկայացուցիչ՝ Արա Կարապողոսյանին, ինչպես նաև Սերգեյ Միքայելյանին, Թոմիկ Դադբաշյանին և Գևորգ Սարուխանյանին՝ պարզաբանելով, որ որոշումը կարող է բողոքարկել վերադաս դատախազին՝ այն ստանալու պահից տասնհինգօրյա ժամկետում: Վերադաս դատախազը բողոքն ստանալու պահից տասնհինգօրյա ժամկետում որոշում է կայացնում այն բավարարելու կամ մերժելու մասին: Բողոքը բավարարելու դեպքում վերադաս դատախազը վերացնում է վիճարկվող որոշումը և իրավիճակից թելադրվող անհրաժեշտ հանձնարարություններ տալիս հսկող դատախազին: Վերադաս դատախազի որոշման պատճենը քննիչն անհապաղ հանձնում է նշված անձանց՝ նրանց գրավոր պարզաբանելով որոշումը բողոքարկելու կարգը և ժամկետները: Բողոքը մերժելու դեպքում վերադաս դատախազն իր որոշմամբ հաստատում է վիճարկվող որոշման օրինականությունն ու հիմնավորվածությունը՝ նշելով դրա դատական բողոքարկման կարգը և ժամկետները: Բողոքը մերժելու վերաբերյալ որոշումը վերադաս դատախազն անհապաղ ուղարկում է բողոք բերած անձին:

3. Իրեղեն ապացույց ճանաչված «Վոլվո» մակնիշի 36 TG 589 հ/հ-ի տրանսպորտային միջոցը հանձնել Թոմիկ Դադբաշյանին, «Վազ 21103» մակնիշի C842 HY 43 հ/հ-ի տրանսպորտային միջոցը՝ Սերոբ Գրիգորյանին, «ՎԱԶ 21120» մակնիշի 36 UC 070 հ/հ-ի տրանսպորտային միջոցը հանձնել Սերգեյ Միքայելյանին:

Ավագ քննիչ՝



Միքայել Ավետիսյան



ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ՔՆՆՃԱԿԱՆ ԿՈՄԻՏԵԻ
ՇԻՐԱԿԻ ՄԱՐԶԱՅԻՆ ՔՆՆՃԱԿԱՆ ՎԱՐՉԱԴՐՈՅԻՆ

3108, ք. Գյումրի Շիրակացի 68/1

« 31 » հունվարի 2025թ.

№ 56/58-4851

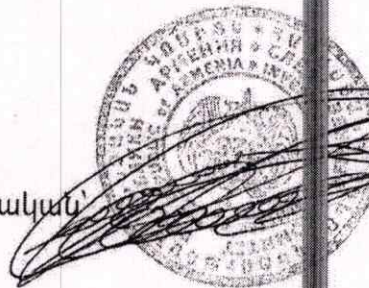
Թոմար Հրայրի Դադբաշյանին
ք. Գյումրի, Անի թղմ, 11փ., 122, բն

Հարգելի՛ պարոն Թ. Դադբաշյան,

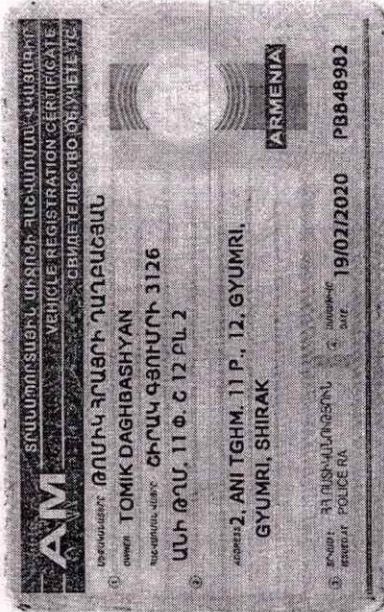
Ի պատասխան Ձեր դիմումի՝ ՀՀ քննչական կոմիտեի Շիրակի մարզային քննչական վարչությունում քննված թիվ 54158020 քրեական վարույթով 27.01.2025 թվականին կայացվել է որոշում քրեական վարույթը կարգելու մասին, որը հսկող դատախազի կողմից 31.01.2025 թվականին հաստատվել է, ըստ որի՝ իրեղեն ապացույց ճանաչված և մինչև 2025 թվականի հունվարի 31-ը չշահագործված Ձեզ պատկանող «Վոլվո» մակնիշի 36 TG 589 հ/հ-ի ապտոմեքենան 31.01.2025 թվականին վերադարձվել է Ձեզ:

Հարգանքով՝

ՀՀ քննչական կոմիտեի Շիրակի
մարզային քննչական վարչության
ավագ քննիչ, երկրորդ դասի խորհրդական



Մ.Մ.Ավետիսյան



1	ИДЕНТИФИКАЦИОННЫЙ НОМЕР	36 TG 589	2	ТИП ДВИГАТЕЛЯ	ПВЛ-2НУШНУ
3	МАРКА	VOLVO	4	ТИП ДВИГАТЕЛЯ	GASOLINE
5	МАРКА	XC90 2.9	6	ТИП ДВИГАТЕЛЯ	
7	ТИП ДВИГАТЕЛЯ	PASSENGER	8	ТИП ДВИГАТЕЛЯ	
9	ТИП ДВИГАТЕЛЯ	UNIVERSAL	10	ТИП ДВИГАТЕЛЯ	
11	ТИП ДВИГАТЕЛЯ	SILVER METALLIC	12	ТИП ДВИГАТЕЛЯ	
13	ТИП ДВИГАТЕЛЯ	2003	14	ТИП ДВИГАТЕЛЯ	
15	ТИП ДВИГАТЕЛЯ	WICZ916641047000	16	ТИП ДВИГАТЕЛЯ	
17	ТИП ДВИГАТЕЛЯ		18	ТИП ДВИГАТЕЛЯ	
19	ТИП ДВИГАТЕЛЯ		20	ТИП ДВИГАТЕЛЯ	
21	ТИП ДВИГАТЕЛЯ		22	ТИП ДВИГАТЕЛЯ	
23	ТИП ДВИГАТЕЛЯ		24	ТИП ДВИГАТЕЛЯ	
25	ТИП ДВИГАТЕЛЯ		26	ТИП ДВИГАТЕЛЯ	
27	ТИП ДВИГАТЕЛЯ		28	ТИП ДВИГАТЕЛЯ	
29	ТИП ДВИГАТЕЛЯ		30	ТИП ДВИГАТЕЛЯ	
31	ТИП ДВИГАТЕЛЯ		32	ТИП ДВИГАТЕЛЯ	
33	ТИП ДВИГАТЕЛЯ		34	ТИП ДВИГАТЕЛЯ	
35	ТИП ДВИГАТЕЛЯ		36	ТИП ДВИГАТЕЛЯ	
37	ТИП ДВИГАТЕЛЯ		38	ТИП ДВИГАТЕЛЯ	
39	ТИП ДВИГАТЕЛЯ		40	ТИП ДВИГАТЕЛЯ	
41	ТИП ДВИГАТЕЛЯ		42	ТИП ДВИГАТЕЛЯ	
43	ТИП ДВИГАТЕЛЯ		44	ТИП ДВИГАТЕЛЯ	
45	ТИП ДВИГАТЕЛЯ		46	ТИП ДВИГАТЕЛЯ	
47	ТИП ДВИГАТЕЛЯ		48	ТИП ДВИГАТЕЛЯ	
49	ТИП ДВИГАТЕЛЯ		50	ТИП ДВИГАТЕЛЯ	
51	ТИП ДВИГАТЕЛЯ		52	ТИП ДВИГАТЕЛЯ	
53	ТИП ДВИГАТЕЛЯ		54	ТИП ДВИГАТЕЛЯ	
55	ТИП ДВИГАТЕЛЯ		56	ТИП ДВИГАТЕЛЯ	
57	ТИП ДВИГАТЕЛЯ		58	ТИП ДВИГАТЕЛЯ	
59	ТИП ДВИГАТЕЛЯ		60	ТИП ДВИГАТЕЛЯ	
61	ТИП ДВИГАТЕЛЯ		62	ТИП ДВИГАТЕЛЯ	
63	ТИП ДВИГАТЕЛЯ		64	ТИП ДВИГАТЕЛЯ	
65	ТИП ДВИГАТЕЛЯ		66	ТИП ДВИГАТЕЛЯ	
67	ТИП ДВИГАТЕЛЯ		68	ТИП ДВИГАТЕЛЯ	
69	ТИП ДВИГАТЕЛЯ		70	ТИП ДВИГАТЕЛЯ	
71	ТИП ДВИГАТЕЛЯ		72	ТИП ДВИГАТЕЛЯ	
73	ТИП ДВИГАТЕЛЯ		74	ТИП ДВИГАТЕЛЯ	
75	ТИП ДВИГАТЕЛЯ		76	ТИП ДВИГАТЕЛЯ	
77	ТИП ДВИГАТЕЛЯ		78	ТИП ДВИГАТЕЛЯ	
79	ТИП ДВИГАТЕЛЯ		80	ТИП ДВИГАТЕЛЯ	
81	ТИП ДВИГАТЕЛЯ		82	ТИП ДВИГАТЕЛЯ	
83	ТИП ДВИГАТЕЛЯ		84	ТИП ДВИГАТЕЛЯ	
85	ТИП ДВИГАТЕЛЯ		86	ТИП ДВИГАТЕЛЯ	
87	ТИП ДВИГАТЕЛЯ		88	ТИП ДВИГАТЕЛЯ	
89	ТИП ДВИГАТЕЛЯ		90	ТИП ДВИГАТЕЛЯ	
91	ТИП ДВИГАТЕЛЯ		92	ТИП ДВИГАТЕЛЯ	
93	ТИП ДВИГАТЕЛЯ		94	ТИП ДВИГАТЕЛЯ	
95	ТИП ДВИГАТЕЛЯ		96	ТИП ДВИГАТЕЛЯ	
97	ТИП ДВИГАТЕЛЯ		98	ТИП ДВИГАТЕЛЯ	
99	ТИП ДВИГАТЕЛЯ		100	ТИП ДВИГАТЕЛЯ	

Quantidade não é
le not a baseline for alteration.

[illegible]

ՆՇՈՒՄՆԵՐ ՕԲՍԵՐՎԱՏՈՐՆԵՐ

Anzahlung 1. J. Gruenel 064
 cheep pgs 14p. 213 p. 2
 "Dl" 22 202 P. 14p. 213

ԱՆՁՆԱԳԻՐԸ ՕՏԱՐՈՒԹՅՈՒՆ
ՄԻԱԳՂՆԵՐՈՒՄ
ՎԱՅՄԱՆԱՆ Է ՄՆՆՈՒՄ

THIS PASSPORT IS VALID FOR FOREIGN COUNTRIES UNTIL:

10
 11
 12
 13
 14
 15
 16
 17
 18
 19
 20
 21
 22
 23
 24
 25
 26
 27
 28
 29
 30
 31
 32
 33
 34
 35
 36
 37
 38
 39
 40
 41
 42
 43
 44
 45
 46
 47
 48
 49
 50
 51
 52
 53
 54
 55
 56
 57
 58
 59
 60
 61
 62
 63
 64
 65
 66
 67
 68
 69
 70
 71
 72
 73
 74
 75
 76
 77
 78
 79
 80
 81
 82
 83
 84
 85
 86
 87
 88
 89
 90
 91
 92
 93
 94
 95
 96
 97
 98
 99
 100
 101
 102
 103
 104
 105
 106
 107
 108
 109
 110
 111
 112
 113
 114
 115
 116
 117
 118
 119
 120
 121
 122
 123
 124
 125
 126
 127
 128
 129
 130
 131
 132
 133
 134
 135
 136
 137
 138
 139
 140
 141
 142
 143
 144
 145
 146
 147
 148
 149
 150
 151
 152
 153
 154
 155
 156
 157
 158
 159
 160
 161
 162
 163
 164
 165
 166
 167
 168
 169
 170
 171
 172
 173
 174
 175
 176
 177
 178
 179
 180
 181
 182
 183
 184
 185
 186
 187
 188
 189
 190
 191
 192
 193
 194
 195
 196
 197
 198
 199
 200
 201
 202
 203
 204
 205
 206
 207
 208
 209
 210
 211
 212
 213
 214
 215
 216
 217
 218
 219
 220
 221
 222
 223
 224
 225
 226
 227
 228
 229
 230
 231
 232
 233
 234
 235
 236
 237
 238
 239
 240
 241
 242
 243
 244
 245
 246
 247
 248
 249
 250
 251
 252
 253
 254
 255
 256
 257
 258
 259
 260
 261
 262
 263
 264
 265
 266
 267
 268
 269
 270
 271
 272
 273
 274
 275
 276
 277
 278
 279
 280
 281
 282
 283
 284
 285
 286
 287
 288
 289
 290
 291
 292
 293
 294
 295
 296
 297
 298
 299
 300
 301
 302
 303
 304
 305
 306
 307
 308
 309
 310
 311
 312
 313
 314
 315
 316
 317
 318
 319
 320
 321
 322
 323
 324
 325
 326
 327
 328
 329
 330
 331
 332
 333
 334
 335
 336
 337
 338
 339
 340
 341
 342
 343
 344
 345
 346
 347
 348
 349
 350
 351
 352
 353
 354
 355
 356
 357
 358
 359
 360
 361
 362
 363
 364
 365
 366
 367
 368
 369
 370
 371
 372
 373
 374
 375
 376
 377
 378
 379
 380
 381
 382
 383
 384
 385
 386
 387
 388
 389
 390
 391
 392
 393
 394
 395
 396
 397
 398
 399
 400
 401
 402
 403
 404
 405
 406
 407
 408
 409
 410
 411
 412
 413
 414
 415
 416
 417
 418
 419
 420
 421
 422
 423
 424
 425
 426
 427
 428
 429
 430
 431
 432
 433
 434
 435
 436
 437
 438
 439
 440
 441
 442
 443
 444
 445
 446
 447
 448
 449
 450
 451
 452
 453
 454
 455
 456
 457
 458
 459
 460
 461
 462
 463
 464
 465
 466
 467
 468
 469
 470
 471
 472
 473
 474
 475
 476
 477
 478
 479
 480
 481
 482
 483
 484
 485
 486
 487
 488
 489
 490
 491
 492
 493
 494
 495
 496
 497
 498
 499
 500
 501
 502
 503
 504
 505
 506
 507
 508
 509
 510
 511
 512
 513
 514
 515
 516
 517
 518
 519
 520
 521
 522
 523
 524
 525
 526
 527
 528
 529
 530
 531
 532

