

ТАКТИКА ОСМОТРА МЕСТ ПАДЕНИЯ БЕСПИЛОТНЫХ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ

Владимир Анатольевич Попов, канд. юрид. наук, полковник полиции,
начальник кафедры криминалистики,
Рязанский филиал ФГКОУ ФО «Московский университет МВД
России имени В. Я. Кикотя», Рязань, Россия;
volpopov@mail.ru

Денис Валентинович Теткин, канд. юрид. наук, полковник полиции,
доцент кафедры уголовного процесса,
Рязанский филиал ФГКОУ ВО «Московский университет МВД
России имени В. Я. Кикотя», Рязань, Россия;
tyotkinden@mail.ru

Александр Алексеевич Рудавин, канд. юрид. наук, майор полиции,
доцент кафедры криминалистики,
Рязанский филиал ФГКОУ ВО «Московский университет МВД
России имени В. Я. Кикотя», Рязань, Россия;
aleksandr.rudavin@mail.ru

Эволюционное развитие цифровых технологий и роботизация большинства сфер человеческой деятельности оказало большое влияние на мировую авиацию, формируя новые виды воздушных судов и сценарии их применения. С началом специальной военной операции в значительной степени увеличилось количество процессуальных действий, связанных с осмотром мест падения беспилотных летательных аппаратов. Анализ протоколов следственных действий показывает, что действующие сотрудники правоохранительных органов не всегда имеют четкое представление о том, что представляют собой беспилотные летательные аппараты, какую конструкцию они могут иметь, какие их элементы являются объектами криминалистического интереса и что конкретно надо отразить в протоколе осмотра места происшествия. В связи с этим возникает необходимость обратиться к исследованию тактики осмотра мест падения беспилотных летательных аппаратов. Понимая широту и всеобъемлемость указанной проблемы, авторы остановились на исследовании алгоритма работы следователя на месте падения беспилотных летательных аппаратов.

Раскрыта следующая проблематика: особенности использования беспилотных летательных аппаратов в преступной деятельности и классификация следов на месте их обнаружения; типичные следственные ситуации, складывающиеся на начальном этапе расследования преступлений, связанных с использованием беспилотных летательных аппаратов; последовательность и особенности осмотра мест падения беспилотных летательных аппаратов.

Даны обобщенные рекомендации по осмотру, а также дальнейшему судебно-экспертному исследованию частей, фрагментов и грузов беспилотных летательных аппаратов, обнаруженных на месте происшествия.

Ключевые слова: осмотр места происшествия; беспилотный летательный аппарат; следы преступления; тактика следственных действий; судебная экспертиза.

Введение

За последние два века ученые познали больше тайн природы, чем за всю предыдущую историю человечества. В наши дни использование современных информационно-телекоммуникационных технологий, способных мгновенно передавать огромные объемы информации из одного конца мира в другой, уже не считается чем-то новым. Более того, благодаря своей доступности и техническим возможностям они нашли широкое применение не только в военной сфере, но и в повседневной жизни обычных граждан. Умные дома, пилотируемые искусственным интеллектом автомобили, роботы-курьеры и многое другое постепенно входит в нашу жизнь.

Бурное развитие цифровых технологий не обошло стороной и преступность. Существовая как социальное явление, преступность успешно освоила достижения технического прогресса, используя их в своих целях. По данным ряда исследователей, «из-за преступлений в сфере информационно-телекоммуникационных технологий, человечество теряет около 1,25 % ВВП ежегодно, что отражается на торговых отношениях, развитии добросовестной конкуренции, прогрессе инноваций и росте экономики» [1, с. 54].

Основная часть

Одной из форм использования достижений технического прогресса в преступных целях, является применение беспилотных летательных аппаратов (далее – БПЛА). В контексте напряженной геополитической обстановки, в которой сегодня находится наша страна, БПЛА чаще всего фигурируют применительно к военным действиям на территории бывшего постсоветского пространства, а также актам террористического характера. В то же время анализ научной литературы и правоприменительной практики позволяет утверждать, что БПЛА могут использоваться при совершении значительного числа иных преступных деяний, связанных с угрозой жизни и здоровью людей, незаконным оборотом оружия или наркотиков, хищением товарно-материальных ценностей, контрабандой, шпионажем, получением информации ограниченного доступа и т.д. Сюда же можно отнести действия, ставящие под угрозу жизнь и здоровье граждан, в связи с возможным нарушением правил движения воздушных судов, посягательством на безопасность объектов критической инфраструктуры и, как следствие, национальную безопасность в целом. Также возможно покушение на жизнь руководителей государств и высокопоставленных чиновников: «4 августа 2000 г. во время военного парада, проходящего в Каракасе, злоумышленники с помощью БПЛА, снаряженного самодельным взрывчатým устройством, совершили покушение на убийство венесуэльского президента Николаса Мадуро. 22 апреля 2015 г. на крышу резиденции премьер-министра Японии Синдзо Абэ приземлился беспилотный летательный аппарат, оснащенный радиоактивным веществом. Произошедшее квалифицировали как покушение на жизнь премьер-министра Японии» [2, с. 109].

Столь широкий спектр применения БПЛА в преступной деятельности объясняется, прежде всего, многими индивидуальными характеристиками, позволяющими использовать БПЛА в качестве инструментов и средств

совершения общеуголовных преступлений. К таким характеристикам относятся технические возможности БПЛА, которые наряду с малыми размерами, незаметностью, относительно невысокой ценой и доступностью позволяют выполнять следующие действия: осуществлять авиадоставку предметов, использование которых запрещено или ограничено законодательством; оснащать БПЛА каким-либо вооружением или высокоточным электронным оборудованием; вести удаленное управление БПЛА при отсутствии специальных навыков пилотирования; совершать действия широкого профиля, способные вызвать значительные разрушения инфраструктуры либо угрожать жизни и здоровью граждан.

Несмотря на, казалось бы, актуальность и популярность рассматриваемой проблематики, отметим отсутствие узкоспециализированной отечественной литературы, в которой бы БПЛА рассматривались с позиции средства или орудия совершения общеуголовных преступлений. Исключением, пожалуй, являются научные труды, связанные с военной доктриной нашей страны и «выполнением огневых задач с беспилотными летательными аппаратами» [3], а также «некоторыми особенностями работы со следами преступлений, совершенных с использованием беспилотных летательных аппаратов на территориях исправительных учреждений» [4, с. 93].

Таким образом, анализ проблемных вопросов, связанных с использованием БПЛА в качестве орудия совершения общеуголовного преступления или хотя бы средства доставки вне зон с особым правовым режимом, является относительно новым направлением научных исследований.

В нашем понимании БПЛА и место его посадки или падения в первую очередь является объектом криминалистического исследования с позиции обнаружения, фиксации и изъятия следов преступления. В связи с этим в рамках данной научной статьи хотелось бы более детально раскрыть особенности использования БПЛА в качестве объекта криминалистического изучения на месте происшествия. В этом контексте особого внимания заслуживает исследование типичных следов, оставленных в результате использования БПЛА, а также их фиксация и изъятие в ходе проведения осмотра места происшествия.

В классическом понимании все следы, которые могут быть оставлены при совершении преступления, в том числе посредством использования БПЛА, можно разделить на три группы:

1) материальные следы, которые отражаются в виде повреждений или разрушений корпуса – фюзеляжа БПЛА, его отдельных частей, элементов, устройств, оборудования;

2) идеальные следы, которые отображаются в памяти очевидцев, потерпевших и свидетелей приземления, падения, атаки, а также иных действий с участием БПЛА;

3) виртуальные (электронно-цифровые) следы, которые отображаются в оперативной памяти БПЛА или на информационных носителях беспилотной системы управления.

Это разделение дает возможность выделить не менее четырех следственных ситуаций, связанных с проведением осмотра места происшествия на начальном этапе расследования преступления, а именно: обнаружение БПЛА на месте происшествия без прикрепленного груза – запрещенных или ограниченных в обороте объектов, предметов хищения и т.п.; обнару-

жение БПЛА на месте происшествия с прикрепленным грузом; обнаружение на месте происшествия только груза, вероятно транспортируемого и сброшенного с помощью БПЛА; обнаружение на месте происшествия отдельных частей деталей и приборов, а также их фрагментов, вероятно являющихся составными частями БПЛА или транспортируемого им груза.

Не затрагивая тактику проведения следственного осмотра в каждой из перечисленных ситуаций отдельно, структурно можно выделить его общую последовательность.

1. Принятие мер по охране места происшествия и решение задач, связанных с установлением места происхождения обнаруженных на месте падения БПЛА объектов, их потенциальной угрозы для жизни и здоровья граждан и окружающей среды. В случае их визуальной схожести с взрывными устройствами, а также взрывчатыми, ядовитыми, химическими или радиоактивными веществами, дополнительно приглашаются специалисты, обладающие навыками работы с указанными объектами. Например, специалист-взрывотехник.

Большое значение должно быть уделено вопросам изоляции места падения БПЛА или сброса груза. Для этого следует использовать ленту, так называемой полицейской границы, красно-белого цвета, которая крепится к окружающим предметам или укладывается на поверхность грунта на удалении 10 – 15 м от обнаруженного объекта. В том случае, если БПЛА или груз повис на проводах, ограждении, столбах или иных объектах, зону оцепления следует увеличить до 25 – 30 м.

2. Фиксация на месте происшествия обнаруженных объектов: непосредственно самого БПЛА, его частей и фрагментов, транспортируемого или сброшенного груза. Фотофиксация производится с применением трех видов съемки – ориентирующей, узловой и детальной (масштабной). Только после фиксации обстановки места падения БПЛА, а также самого летательного аппарата или его частей, можно переходить к детальному осмотру, сопровождающемуся физическим контактом с объектами криминалистического интереса.

Ориентирующую фотосъемку желательно производить с расстояния 5 – 10 м на фоне больших неподвижных объектов, играющих роль ориентира на месте происшествия – крупные строения и сооружения (многоквартирные и частные дома, гаражи, торговые помещения), прочные конструкции оригинальной формы (железобетонные ограждения, билборды – отдельно стоящие металлические конструкции с экраном на опоре, водонапорные башни). В дневное время суток фотосъемка делается с учетом падающих теней и расположения источников света. В темное время суток фотосъемка производится при помощи искусственного освещения (фонарь, свет от фар автомобиля) или хорошей фотовспышки.

Узловую фотосъемку БПЛА или перевозимого им груза необходимо производить с расстояния 1 – 2 м. В данном случае расстояние узловой фотосъемки указано применительно к микро-, мини- и легким БПЛА малого радиуса действия массой 5 – 100 кг, согласно принятой классификации [5, с. 71]. Необходимо понимать, что преступниками могут использоваться БПЛА среднего, тяжелого типа, а также беспилотные самолеты массой 100 – 1500 кг, размер которых не позволяет проводить узловую фотосъемку с расстояния 1 – 2 м. Размер БПЛА самолетного типа требует производства узловой фотосъемки с большей дистанции, чем 1 – 2 м, ко-

торая определяется в каждом конкретном случае, в том числе с учетом возможного разброса осколков, частей и груза БПЛА при его падении. Также желательно выполнить несколько узловых фотоснимков БПЛА, чтобы объект криминалистического интереса был виден с разных сторон. Объект фотосъемки должен полностью находиться в кадре фотоснимка и занимать не менее 70 – 80 % его площади.

Детальную (масштабную) фотосъемку БПЛА необходимо производить с расстояния 0,1 – 0,5 м. Для получения информации о размерах объекта используется криминалистическая линейка или измерительная рулетка. Помимо фотографирования БПЛА в целом, фотофиксации также подлежат его отдельные элементы: система питания и двигатели, система связи, бортовая аппаратура управления, посадочное шасси, пропеллеры, фото- и видеокамеры, маркировка и номер БПЛА, бортовая индикация и т.д. Обязательной фотофиксации также подлежит перевозимый БПЛА груз, его упаковка, средство крепления. В качестве последнего может использоваться стандартная рамка БПЛА, предназначенная для установки камеры. В случае если упаковка перевозимого объекта получила повреждения, и груз оказался снаружи упаковки или на ней (порошок, гранулы, жидкость), содержимое также фотографируется. Нельзя забывать и об идентифицирующих БПЛА признаках, относящихся к его эксплуатации – вмятины, повреждения, следы деформации корпуса, наслоения и загрязнения, привнесенные извне и т.д.

3. Изъятие и упаковка обнаруженных на месте происшествия объектов с предварительным решением вопросов о виде упаковки, в которую необходимо поместить изъятые объекты, уровне ее герметичности, порядке транспортировки и месте хранения изъятых вещей. В качестве такой упаковки можно использовать картонные коробки, полимерные емкости, полотнища из синтетической или натуральной ткани, в том числе мешки из прочного материала – рогожи, мешковины, кожи, синтетических материалов и т.п.

Некоторыми учеными также указывается, что для упаковки груза может использоваться «емкость 5-10-литровой пластиковой бутылки с отрезанной верхней частью. Дно пластиковой емкости застилается бумагой. Листы чистой белой бумаги берутся из середины стандартной пачки в 200 или 500 листов размером А4. БПЛА, имеющий большие размеры, упаковывать следует в одноразовую стерильную операционную простынь» [6, с. 463].

Особое внимание следует уделить следам дактилоскопического или биологического (трасологического) происхождения, которые отражаются на обнаруженных объектах. К таким следам, например, можно отнести следы-наслоения или отслоения краски, клея, пальцев рук, а также самовольно нанесенные отметки с различными лозунгами, флагами, эмблемами, символами и другими опознавательными знаками. Все эти следы необходимо зафиксировать и изъять на месте происшествия для дальнейшего направления на экспертно-криминалистическое исследование с постановкой идентификационных, диагностических, ситуационных и других вопросов.

4. Фиксация результатов осмотра в протоколе места происшествия, где обязательного отражения требуют данные о типе БПЛА, его номере и маркировке, состоянии корпуса в целом и его отдельных частей, наличии

дополнительного оборудования и его состоянии, наличии и упаковке прикреплённого к БПЛА груза, его содержимом, весе, виде крепления и т.п.

5. Транспортировка изъятых на месте происшествия объектов для последующего экспертного исследования. После предварительного осмотра БПЛА на месте его падения или посадки изъятые объекты помещаются в заранее подготовленную упаковку или тару. Основным требованием в этом случае является сохранение вещественных доказательств, которые может нести на себе БПЛА или груз, в первую очередь биологических и дактилоскопических следов. Работать с БПЛА необходимо в перчатках, в том числе в процессе упаковки в специальную тару. По возможности БПЛА и его груз необходимо поднимать за элементы крепления или места соприкосновения с грунтом, а также объектами инфраструктуры. Такие места, как правило, не содержат вещественных доказательств, ввиду их уничтожения во время падения или посадки БПЛА либо непригодности для исследования в целом.

После расположения БПЛА в специальной таре он повторно фотографируется по правилам детальной фотосъёмки, после чего закрывается сверху так, чтобы исключить возможность попадания внутрь посторонних объектов. Если использовалась пластиковая ёмкость, последняя накрывается сверху полиэтиленом, после чего фиксируется скотчем. В свою очередь, картонная коробка может быть оклеена плотной бумагой либо обмотана скотчем. Независимо от вида упаковки возможность смещения БПЛА в упаковке (таре) во время транспортировки должна быть полностью исключена. С этой целью может быть использована ветошь, какой-либо пористый материал, например, пенопласт или транспортировочная (воздушно-пузырьковая) пленка.

Необходимо также отметить, что для достижения криминалистических задач обязательному дальнейшему экспертно-криминалистическому исследованию подлежат все обнаруженные части и фрагменты БПЛА и транспортируемого им груза. Можно выделить несколько видов таких исследований:

- экспертиза самого аппарата, отдельных его частей и фрагментов корпуса. С этой целью обязательному решению подлежит ряд криминалистических задач, заключающихся в определении способа изготовления обнаруженного на месте происшествия БПЛА (промышленного, полностью самодельного, переделанного), установлении его названия, модельного ряда, рыночной стоимости, доступности для покупки, функционального предназначения, изменений, внесенных в конструкцию и т.д.;

- исследование блока управления и систем навигации БПЛА. Необходимо отметить, что современные БПЛА оснащены полноценными компьютерами, состоящими не только из процессора, оперативной памяти и установленной операционной системы, но и дополнительными блоками управления, а также датчиками космической радионавигации типа GPS. Обычно указанное оборудование содержит криминалистически значимую информацию, которая может быть предметом исследования компьютерной экспертизы, предоставив ответы на ряд вопросов, которые касаются: типа блока управления и данных о компьютерной системе БПЛА – модель, параметры, тактико-технические характеристики, установленная операционная система, область применения и т.п.; данных системы автопилота, в том числе геолокационные отметки относительно места начала полета,

его маршрута, завершения полета и места возвращения при потере связи с БПЛА; перечня команд оператора, полученных системой управления БПЛА; высоты, скорости, времени, координат, точки зависания и других показателей БПЛА, его положения в пространстве во время полета;

– исследование дополнительной флеш-памяти. Важным объектом криминалистического исследования БПЛА также являются дополнительные карты памяти, которыми он был оснащен. На этих объектах обычно хранится архивная информация, которая может дать ответы на вопросы, связанные с траекторией и длительностью полета БПЛА, координатами спутниковой навигации, фото- и видеоизображениями местности, объектов, предметов и лиц, зафиксированных оператором БПЛА во время полета. Все эти данные могут помочь в установке личности владельца БПЛА, его оператора, а также основных мест и целей эксплуатации БПЛА;

– исследование узлов питания и системы силовой установки. Система силовой установки и узлов питания может содержать информацию о производителе двигателя, его модели, типе, топливном элементе, электробатарее, марке горючего, его составе, качестве, происхождении и т.д. С помощью экспертизы можно решить вопрос о мощности, грузоподъемности, скорости, дальности и других технических характеристиках БПЛА;

– исследование систем радиосвязи и каналов дистанционного управления. При исследовании указанных систем можно определить канал радиосвязи, на который поступали команды управления, его защищенность, протокол аутентификации пользователя, дистанцию управления и т.п.;

– исследование дополнительных приборов, аппаратуры, оружия и транспортируемых БПЛА объектов. Технические возможности БПЛА позволяют оборудовать его дополнительными электротехническими устройствами, различными видами вооружения, а также механизмами, предназначенными для их закрепления и транспортировки. В этой связи в первую очередь необходимо определиться с целевым назначением изъятых на месте происшествия объектов, их техническими данными и возможностями. Так, например, предоставляя на экспертное исследование взрывное устройство, необходимо определить его тип, модель, способ производства, состав и мощность в тротиловом эквиваленте.

Заключение

В завершение еще раз отметим, что алгоритм осмотра места падения БПЛА должен включать в себя осмотр общего состояния обломков, оценку разрушений, поиск криминалистически значимой информации из его цифровых систем и проведение дальнейших экспертных исследований для выявления вещественных доказательств. Необходимо также помнить о том, что помимо традиционных трасологических следов, которые можно обнаружить на фюзеляже БПЛА, его грузе, пульте дистанционного управления и устройствах, присоединяемых к нему, могут сохраняться биологические (например, запаховые) и цифровые следы, которые имеют важное доказательственное значение, а значит, требуют участия в осмотре узкопрофильных специалистов. При обнаружении потенциально важных для органов предварительного следствия объектов необходимо не только выявить такие следы, но и правильно изъять их, предупредив возможное уничтожение, в том числе со стороны преступника, способного дистанционно запустить режим самоликвидации БПЛА.

Список литературы

1. **Пейзак А. В.** Противодействие киберпреступности в США // *Право: ретроспектива и перспектива*. 2022. № 4(12). С. 54 – 59.
2. **Демьянович М. А.** Использование беспилотных летательных аппаратов в преступных целях: методы противодействия и борьбы // *Правопорядок: история, теория, практика*. 2019. № 2(21). С. 108 – 112.
3. **Карпович А. В., Чернышев Ю. М.** Выполнение огневых задач с беспилотным летательным аппаратом типа квадрокоптер: учеб. пособие. СПб., 2022. 104 с. URL: https://st.fl.ru/users/ja/jakechemb19/portfolio/f_85963c0300e579ca.pdf (дата обращения: 25.01.2025)
4. **Александрова Е. Г.** Некоторые особенности работы со следами преступлений, совершенных с использованием беспилотных летательных аппаратов на территориях исправительных учреждений // *Сетевой научно-практический журнал частного и публичного права*. 2021. № 1(11). С. 93 – 96.
5. **Классификация** беспилотных летательных аппаратов (в контексте современных войн в арабском мире) / С. И. Безруков, В. Ю. Гумилёв, А. В. Пархоменко, Д. А. Филиппов // *Научно-практический электронный журнал «Оригинальные исследования» (ОРИС)*. 2020. № 4. С. 66 – 81.
6. **Румянцев Н. В., Колотушкин С. М.** Особенности обнаружения, фиксации и изъятия следов на беспилотных летательных аппаратах, сбитых над территориями учреждений уголовно-исполнительной системы // *Человек: преступление и наказание*. 2018. Т. 26 (1-4), № 4. С. 460 – 464.

References

1. **Peyzak A.V.** [Countering cybercrime in the United States], *Pravo: retrospektiva i perspektiva* [Law: retrospective and perspective], 2022, no. 4(12), pp. 54-59. (In Russ., abstract in Eng.)
2. **Demyanovich M.A.** [The use of unmanned aerial vehicles for criminal purposes: methods of counteraction and struggle], *Pravoporyadok: istoriya, teoriya, praktika* [Law and order: history, theory, practice], 2019, no. 2(21). pp. 108-112. (In Russ., abstract in Eng.)
3. **Karpovich A.V., Chernyshev Yu.M.** *Vypolneniye ognevykh zadach s bespilotnym letatel'nyim apparatom tipa kvadrokopter: ucheb. posobiye*. [Performing fire missions with an unmanned aerial vehicle of the quadrocopter type: Textbook], St. Petersburg, 2022, 104 p. available at: https://st.fl.ru/users/ja/jakechemb19/portfolio/f_85963c0300e579ca.pdf (accessed 25 January 2025)
4. **Alexandrova E.G.** [Some features of working with traces of crimes committed using unmanned aerial vehicles in the territories of correctional institutions], *Setevoy nauchno-prakticheskiy zhurnal chastnogo i publichnogo prava* [Online scientific and practical journal of private and public law]. 2021, no. 1(11), pp. 93-96. (In Russ., abstract in Eng.)
5. **Bezrukov S.I., Gumilev V.Yu., Parkhomenko A.V., Filippov D.A.** [Classification of unmanned aerial vehicles (in the context of modern wars in the Arab world)], *Nauchno-prakticheskiy elektronnyy zhurnal "Original'nyye issledovaniya" (ORIS)* [Scientific and practical electronic journal "Original research" (ORIS)], 2020, no. 4, pp. 66-81. (In Russ., abstract in Eng.)
6. **Rumyantsev N.V., Kolotushkin S.M.** [Features of detection, fixation and removal of traces on unmanned aerial vehicles shot down over the territories of institutions of the penal enforcement system], *Chelovek: prestupleniye i nakazaniye* [Man: crime and punishment], 2018, vol. 26(1-4), no. 4, pp. 460-464. (In Russ., abstract in Eng.)

Tactics for Inspecting Unmanned Aerial Vehicle Collision Sites

V. A. Popov, Cand. Sci. (Law), Police Colonel,
Head of the Department of Criminalistics,
the Ryazan Branch of the Vladimir Kikot Moscow University
of the Ministry of Interior of Russia, Ryazan, Russia;
volpopov@mail.ru

D. V. Tetkin, Cand. Sci. (Law), Police Colonel, Associate Professor,
Department of Criminal Procedure,
the Ryazan Branch of the Vladimir Kikot Moscow University
of the Ministry of Interior of Russia, Ryazan, Russia;
tyotkinden@mail.ru

A. A. Rudavin, Cand. Sci. (Law), Police Major, Associate Professor,
Department of Criminalistics,
the Ryazan Branch of the Vladimir Kikot Moscow University
of the Ministry of Interior of Russia, Ryazan, Russia;
aleksandr.rudavin@mail.ru

The evolutionary development of digital technologies and robotization of most areas of human activity have had a great impact on global aviation, forming new types of aircraft and scenarios for their use. With the start of a special military operation, the number of procedural actions related to the inspection of unmanned aerial vehicle crash sites has increased significantly. The analysis of investigative action protocols shows that current law enforcement officers do not always have a clear idea of what unmanned aerial vehicles are, what design they may have, which of their elements are objects of forensic interest, and what specifically should be reflected in the crime scene inspection protocol. In this regard, it becomes necessary to turn to the study of the tactics of inspecting unmanned aerial vehicle crash sites. Understanding the breadth and comprehensiveness of this problem, the authors of this article focused on the study of the investigator's work algorithm at the crash site of unmanned aerial vehicles. In the main part of the work, the authors disclosed the following issues: features of the use of unmanned aerial vehicles in criminal activity and classification of traces at the place of their discovery; typical investigative situations that develop at the initial stage of the investigation of crimes related to the use of unmanned aerial vehicles; the sequence and features of the inspection of the crash sites of unmanned aerial vehicles.

The final part provides general recommendations for the inspection, as well as further forensic examination of parts, fragments and cargo of unmanned aerial vehicles found at the scene of the incident.

Keywords: inspection of the scene of the incident, unmanned aerial vehicle, traces of the crime, tactics of investigative actions, forensic examination.

© В. А. Попов, Д. В. Теткин, А. А. Рудавин, 2025

Статья поступила в редакцию 01.12.2024

При цитировании использовать:

Попов В. А., Теткин Д. В., Рудавин А. А. Тактика осмотра мест падения беспилотных летательных аппаратов // Право: история и современность. 2025. Т. 9, № 1. С. 111 – 119. doi: 10.17277/pravo.2025.01.pp.111-119