

УДК 340.6: 616-001: 629.1131.115

ПРОБЛЕМЫ СУДЕБНО-МЕДИЦИНСКОЙ ДИАГНОСТИКИ ПЕРВИЧНОГО КОНТАКТА ЧЕЛОВЕКА С АВТОМОБИЛЕМ: СУДЕБНО-МЕДИЦИНСКАЯ ОЦЕНКА ФАКТА КОНТАКТА ПЕШЕХОДА С ПЕРЕДНЕЙ КРОМКОЙ КАПОТА

Плевинскис П.В.

Одесский национальный медицинский университет

Статья посвящена судебно-медицинским и транспортно-трассологическим критериям установления механизма причинения повреждений пешеходам передней кромкой капота легкового автомобиля. На основании анализа материалов 29 судебно-медицинских и комплексных судебно-медицинских и транспортно-трассологических экспертиз показано, что передняя кромка капота легкового автомобиля способна причинять пешеходу повреждения бедер, сходные с «бампер»-повреждениями, наносимыми бампером грузового автомобиля. С целью избегания экспертной ошибки для таких случаев предлагается соответствующий дифференциально-диагностический критерий, позволяющий установить точное происхождение телесных повреждений.

Ключевые слова: *судебная медицина, автомобильная травма, водитель, пассажир, пешеход, механизм повреждений*

Введение

Пристальное внимание как судебно-следственных органов, так и экспертов всегда вызывал вопрос: существуют ли (и если да, то какие) дифференциально-диагностические критерии, позволяющие на основании характера установленных у пешехода телесных повреждений сделать выводы о типе автомобиля, который контактировал с находящимся в вертикальном положении пешеходом. Необходимость решения этого вопроса и его актуальность резко возрастают тогда, когда автомобиль, с участием которого произошло ДТП, с места происшествия скрылся, и в распоряжении следствия не имеется каких-либо данных об этом автомобиле. Принципиальная возможность решения этого вопроса позволила бы значительно сузить круг поиска разыскиваемого автомобиля.

Коль скоро такая задача стояла, учеными — судебными медиками предпринимались и соответствующие попытки ее решения. На основании изучения большого количества секционного мате-

риала и результатов судебно-медицинского освидетельствования живых лиц Солохиным А.А. [1] и другими авторами сформулированы основные принципы такой судебно-медицинской диагностики. В основу ее был положен следующий принцип: при фронтальном контакте легкового автомобиля с пешеходом первичный удар бампером автомобиля приходится преимущественно на область голени пешехода в их верхней трети, а при фронтальном контакте с пешеходом автомобиля грузового типа первичный удар бампером автомобиля приходится преимущественно на область бедер пешехода. Отсюда обнаружение либо на голени, либо на бедрах пешехода повреждений, которые образовались от первичного контакта с бампером автомобиля, давало возможность решить вопрос, какой автомобиль контактировал с пешеходом: легковой или же грузовой.

В связи с этим Муханов А.И. выделяет такие повреждения нижних конечностей, как «бампер»-повреждения мягких тканей — поперечные, расположен-

ные на одном уровне ссадины, кровоподтеки или раны на обеих либо одной голених от удара передним бампером легковой машины, или на обоих бедрах — от буфера грузовика, «бампер»-переломы — закрытые повреждения костей голени или бедра [2,3].

Итак, за основу такой дифференциальной диагностики были приняты различия в локализации повреждений от первичного удара легковым либо же грузовым автомобилем. Долгие годы такой способ дифференциальной диагностики между повреждениями, причиненными пешеходу грузовым и легковым автомобилями, успешно использовался в практике судебно-медицинской экспертизы [4,5,6].

Тем не менее, жизнь не стоит на месте, и, как оказалось, даже в этот, на первый взгляд разработанный досконально, вопрос приходится вносить определенные коррективы. Проблема заключается в том, что локализация повреждений на теле пешехода от первичного контакта с движущимся автомобилем, даже в случае фронтального удара, зависит не только от типа автомобиля (грузовой, легковой), но и от конструкции кузова автомобиля (при фронтальном контакте с пешеходом — главным образом его передней части).

Объекты и методы исследования

Объектами исследования явились материалы 29 первичных судебно-медицинских экспертиз трупов и соответствующих комплексных судебно-медицинских и транспортно-трассологических экспертиз, находящихся в архиве Одесского областного бюро судебно-медицинской экспертизы, за 2010-2015 г. Экспертизы касаются случаев контакта с пешеходами легковых автомобилей типа ВАЗ.

В ходе исследования анализировались и сопоставлялись: описательная часть заключений эксперта; фототаблицы, отображающие информацию о телесных повреждениях у пострадавших (включая результаты медико-криминали-

стического исследования фрагментов костей конечностей); фототаблицы, на которых зафиксированы транспортные средства (автомобили) с соответствующими следами и повреждениями.

Результаты и их обсуждение

Во всех перечисленных случаях наблюдалась картина совершенно атипичного расположения «бампер»-повреждений на конечностях пешеходов в случае контактов с последними легковых автомобилей.

Обнаруженные атипичные по локализации «бампер»-переломы, и соответствующие атипичные по локализации «бампер»-повреждения мягких тканей образовались у пешеходов вследствие контакта с ними легковыми автомобилями типа «ВАЗ» (модификации от ВАЗ 2101 до ВАЗ 2107).

В данном случае речь идет об обнаружении «бампер»-переломов на уровне бедра пешехода в нижней и средней трети бедренной кости, а также соответствующих этим переломам по локализации «бампер»-повреждений мягких тканей (кровоподтеков, ссадин, локальных размождений подкожно-жировой клетчатки и мышц). При тщательном анализе полученных в ходе вскрытия трупов данных и их судебно-медицинской оценке сомнения вызвало то, что во всех рассматриваемых случаях следствием были точно установлены автомобили, участвовавшие в ДТП, и во всех случаях это были автомобили типа «ВАЗ». Каких-либо сомнений в этом быть не могло: автомобили оставались на месте происшествия после контакта с пешеходами, и были после ДТП поставлены на специальные площадки для задержанного транспорта. Таким образом, оставалось найти рациональное объяснение образованию на трупах погибших пешеходов «бампер»-повреждений такой локализации.

Сделать это удалось только в ходе последующих комплексных судебно-медицинских и транспортно-трассологи-

ческих экспертиз, и только с участием экспертов — транспортных трассологов. В решении вопроса помог тщательный транспортно-трассологический осмотр автомобилей, участвовавших в ДТП. При этом обратила на себя внимание объективная следовая информация, отобразившаяся на передней кромке капота поврежденных от контакта с пешеходом автомобилей: во всех случаях передняя кромка капота (наиболее выступающая вперед деталь капота) была повреждена. Экспертами-трассологами на этой части капота были обнаружены деформации, общей направленностью спереди-назад, образовавшиеся от действия на переднюю кромку капота объекта, обладающего прочностью, меньшей прочности кузова автомобиля (что соответствует действию на капот автомобиля тела человека). При изучении высоты расположения повреждений на передних кромках капотов автомобилей, участвовавших в ДТП, и их сопоставлении с уровнем расположения повреждений бедер у пострадавших в ДТП, оказалось, что повреждения на передней кромке капота и повреждения на бедрах пострадавших пешеходов сопоставимы между собой по высоте их расположения. Итак, сомнений не оставалось: повреждения на передних кромках капотов автомобилей образованы в результате контакта с бедрами пешеходов.

Теперь необходимо было найти объяснение, почему именно автомобили типа «ВАЗ» приводят к образованию «бампер» — повреждений на бедрах пешеходов, при этом действуя на тело не бампером, а передней кромкой капота. Этому помог транспортно-трассологический анализ конструкции передних частей автомобилей «ВАЗ». Оказалось, что передняя кромка капота этих автомобилей является практически такой же выступающей деталью передней части автомобиля, как и сам бампер. Помимо этого, бампер автомобилей «ВАЗ» практически не выступает вперед по сравнению с передней кромкой капота автомо-

биля в его верхней части. Все это привело к следующей особенности травмирования пешехода автомобилем: и передний бампер автомобиля, и жесткая передняя кромка капота автомобиля воздействуют на нижние конечности пешехода практически одновременно, а иногда, в зависимости от конкретного расположения тела пешехода, действие передней кромки капота автомобиля на бедро пешехода по своей интенсивности даже превосходит действие бампера автомобиля на голень.

При наличии такой ситуации требовалось найти дифференциально-диагностические критерии, которые все же позволяли бы дифференцировать повреждения на бедрах пешехода, образовавшиеся от действия бампера грузового автомобиля, от повреждений бедер, образовавшихся от действия передней кромки капота легкового автомобиля. Как видно из вышеизложенного, такая диагностика существенно осложнялась тем, что и в том, и в другом случае повреждения на бедрах были сходны между собой по следующим параметрам:

1. по локализации — располагались в нижней или средней трети бедер;
2. по морфологии — переломы имели вид обычного «бампер»-перелома, повреждения мягких тканей (кровоподтеки и ссадины на коже, разможнения подкожно-жировой клетчатки и мышц, кровоизлияния) образовывались от действия тупого предмета с ограниченной контактирующей поверхностью, и поэтому их образование с одинаковой степенью вероятности можно было отнести как за счет действия бампера грузового автомобиля, так и за счет действия деталей легкового автомобиля (в данном случае, передней кромки капота).

В основу такой дифференциальной диагностики, опять-таки, решено было положить как характер телесных повреждений, так и особенности конструкции

легкового и грузового автомобиля в их взаимосвязи и взаимозависимости. А конкретно, за основу были взяты следующие логические посылы:

- если на бедро пешехода действует передняя кромка легкового автомобиля устаревших моделей, вызывая образование типичных «бампер»-повреждений, то на голень пешехода не может не действовать в той или иной степени и передний бампер легкового автомобиля;
- если на голень пешехода бампер легкового автомобиля обязательно действует, то он не может не образовывать на теле (одежде) пешехода той или иной следовой информации (прежде всего, тех или иных телесных повреждений);
- если на тело пешехода действует передняя часть грузового автомобиля, то такое действие сопровождается ударом бампера в область бедра пешехода. Действие передней части грузового автомобиля на тело пешехода не сопровождается образованием на голени пешехода «контактных» повреждений, поскольку выступающие детали ниже уровня переднего бампера у грузового автомобиля, как правило, отсутствуют.

Эти логические посылы были проверены анализом результатов 29 вышеперечисленных исследований трупов, на предмет обнаружения экспертами, помимо «бампер»-повреждений в области бедер, и повреждений в области голени. По результатам этого анализа, во всех 29 случаях в области верхней трети голени пострадавших были обнаружены те или иные повреждения (в 13 случаях — «бампер»-переломы, в остальных 16 случаях — различные повреждения мягких тканей).

Выводы

1. Передняя кромка капота легкового автомобиля способна причинять пешеходу повреждения бедер, сходные с «бампер»-повреждениями, наноси-

мыми бампером грузового автомобиля.

2. Тем не менее, и в этом случае возможна дифференциальная диагностика таких повреждений: если повреждения бедер причинены действием передней кромки капота легкового автомобиля, а не бампером грузового, то в этом случае у пострадавшего всегда имеются «контактные» повреждения голени той или иной выраженности от действия бампера легкового автомобиля.

Литература

1. Солохин А. А. Судебно-медицинская экспертиза в случаях автомобильной травмы / А. А. Солохин. М.: «Медицина», 1968. — 236 с.
2. Муханов А. И. Судебно-медицинская диагностика повреждений тупыми предметами / А. И. Муханов. Тернополь: обл. типография, 1974. — 507 с.
3. Муханов А. И. Атлас судово-медицинского дослідження тупої травми / А. И. Муханов. — Тернопіль: ТДМУ, «Укрмедкнига», 2008. — 324 с.
4. Коршаков И. А. Автомобиль и пешеход: анализ механизма наезда / И. А. Коршаков. — М.: «Транспорт», 1988. — 141 с.
5. ДТП / В. Л. Колесников // Судово-медицинская экспертиза. — 2014. — № 1. — С. 63-65.
6. Якунин С.А. Зависимость характера первичных повреждений нижних конечностей пешехода от формы передней части кузова движущегося легкового автомобиля / С. А. Якунин // Судебно-медицинская экспертиза. — 2009. — № 6. — С. 12-16.

References

1. Solohin A. A. Sudebno-meditsinskaya ekspertiza v sluchayah avtomobilnoy travmy / A. A. Solohin. M.: «Meditsina», 1968. — 236 s.
2. Muhanov A. I. Sudebno-meditsinskaya diagnostika povrezhdeniy tupyimi predmetami / A. I. Muhanov. Ternopol: obl. tipografiya, 1974. — 507 s.
3. Muhanov A. I. Atlas sudovo-medichnogo doslidzhennya tupoyi travmi / A. I. Muhanov. — Ternopil: TDMU, «Ukrmedkniga», 2008. — 324 s.
4. Korshakov I. A. Avtomobil i peshehod: analiz

mehanizma naezda / I. A Korshakov. — M.: «Transport», 1988. — 141 s.

5. DTP / V. L. Kolesnikov // Sudovo-medichna ekspertiza — 2014. — # 1. — S. 63-65.
6. Yakunin S.A. Zavisimost haraktera pervichnyih povrezhdeniy nizhnih konechnostey peshehoda ot formy peredney chasti kuzova dvizhushchegosya legkovogo avtomobilya / S. A Yakunin // Sudebno-meditsinskaya ekspertiza. — 2009. — # 6. — S. 12-16.

Резюме

ПРОБЛЕМИ СУДОВО-МЕДИЧНОЇ ДІАГНОСТИКИ ПЕРВИННОГО КОНТАКТУ ЛЮДИНИ З АВТОМОБІЛЕМ: СУДОВО-МЕДИЧНА ОЦІНКА ФАКТУ КОНТАКТУ ПІШОХОДУ З ПЕРЕДНЬОЮ КРОМКОЮ КАПОТУ

Плевинскис П.В.

Стаття присвячена судово-медичним та транспортно-трасологічним критеріям встановлення механізму спричинення ушкоджень пішоходам передньою кромкою капоту легкового автомобіля. На підставі аналізу матеріалів 29 судово-медичних та комплексних судово-медичних та транспортно-трасологічних експертиз показано, що передня кромка капоту легкового автомобіля здатна спричиняти пішоходу ушкодження стегон, які східні з «бампер»-переломами, які наносяться бампером вантажного автомобіля. З метою уникнення експертної помилки для таких випадків запропонований відповідний диференційно-діагностичний критерій, який дозволяє встановити точне походження тілесних ушкоджень.

Ключові слова: *судова медицина, автомобільна травма, водій, пасажир, пішохід, механізм ушкоджень.*

Summary

PROBLEMS OF FORENSIC-MEDICAL DIAGNOSING OF PERSON AND CAR PRIMARY CONTACT: FORENSIC-MEDICAL EVALUATION OF THE FACT OF PEDESTRIAN AND FRONT EDGE OF THE BONNET CONTACT

Plevinskis P.V.

The article is devoted to forensic and transport-tracological criteria for establishing the mechanism of causing damage to pedestrians by the front edge of the car's hood. Based on the analysis of materials from 29 forensic and complex forensic and transport-tracological examinations, it is shown that the front edge of the car's hood is capable of causing pedestrian damage to the hips, similar to the "bumper" damages caused by the bumper of the truck. In order to avoid expert error for such cases, an appropriate differential diagnostic criterion is proposed, which makes it possible to establish the exact origin of bodily injuries.

Key words: *Forensic medicine, car accident injury, driver, passenger, the pedestrian, mechanisms injuries*

Впервые поступила в редакцию 07.11.2017 г. Рекомендована к печати на заседании редакционной коллегии после рецензирования