
СУДОВА МЕДИЦИНА

© Плевинскис П. В.

УДК 340.6:616-001: 629.1131.115

Плевинскис П. В.

ВОЗМОЖНЫЕ ВАРИАНТЫ КОМБИНИРОВАННЫХ ВИДОВ АВТОМОБИЛЬНОЙ ТРАВМЫ

Одесский Национальный медицинский университет (г. Одесса)

pavelppw1@gmail.com

Данная публикация относится к диссертационному исследованию на соискание ученой степени доктора медицинских наук доцента кафедры судебной медицины ОНМУ, к. м. н. Плевинскиса П. В. Работа кем-либо не финансируется.

Вступление. Комбинированные виды автомобильной травмы прочно заняли свое место в современной классификации автомобильной травмы. Под комбинированными видами автомобильной травмы А. А. Солохин понимал 4 основных варианта травмирования человека: «а) травма от столкновения движущегося автомобиля с человеком с последующим его переездом колесом; б) травма при падении пассажира или водителя из движущегося автомобиля с последующим переездом их тела колесом; в) травма водителя или пассажира в кабине автомобиля с последующим падением из машины и переездом колесом; г) травма при падении водителя или пассажира из автомобиля с последующим сдавливанием их тела частями перевернувшегося автомобиля и др» [5, с. 17-18].

Говоря о фазах и механизмах образования повреждений у пострадавших на отдельных фазах автомобильной травмы комбинированного вида, этот же автор отмечал, что количество фаз травмирования определяется комбинациями видов автомобильной травмы, и что механизм повреждения определяется комбинациями механизмов в зависимости от видов автомобильной травмы.

Такое понимание комбинированных видов автомобильной травмы, с незначительными вариациями, было принято многими судебными медиками [1], [4, с. 15-17], [3, с. 12-13] оно сохраняется и в наше время [2].

Однако, практика судебной медицины, пожалуй, лучший учитель. Основываясь на результатах конкретных судебно-медицинских экспертиз пострадавших, а также комплексных судебно-медицинских и транспортно-трасологических экспертиз, учитывая материалы уголовных производств по фактам ДТП, можно сделать вывод о том, что существующее деление комбинированных видов

автомобильной травмы на 4 выше приведенных варианта является далеко не исчерпывающим.

Цель исследования. Изучить встречающиеся в современной судебно-медицинской экспертной практике комбинированные виды автомобильной травмы, выявить ранее не изученные варианты травмирования, систематизировать полученные данные, и на основании этого составить развернутую классификацию комбинированных видов автомобильной травмы для нужд судебно-медицинской экспертизы и смежных видов экспертиз.

Объект и методы исследования. Для решения заявленной цели исследования проанализированы материалы 442 экспертиз (судебно-медицинских экспертиз трупов и комплексных судебно-медицинских и транспортно-трасологических экспертиз), изучены обстоятельства получения пострадавшими телесных повреждений, морфология полученных пострадавшими телесных повреждений в их взаимосвязи и взаимозависимости с повреждениями и следами на транспортных средствах; полученные данные систематизированы.

Результаты исследований и их обсуждение. В ходе проведенного анализа получены следующие данные. Рассматривая и изучая такой вариант комбинированного вида автомобильной травмы, как травма от контактирования движущегося автомобиля с человеком с последующим травмированием последнего колесом, судебные медики традиционно понимают под этим контакт автомобиля с пешеходом, находящимся в вертикальном или близком к нему положении, после которого тело отбрасывается на дорожное покрытие, и уже затем через него происходит перекатывание колеса автомобиля.

Этот вариант явно неполный: в случае, когда человек не находится в вертикальном положении, стоя на дорожном покрытии или передвигаясь, а находится в горизонтальном положении (лежит), а автомобиль имеет низкую «посадку» кузова, непосредственному перекатыванию колеса или колес автомобиля через тело все равно предшествует удар частями автомобиля, но этот контакт движущее-

гося автомобиля с телом является «атипичным», он не сопровождается забросом тела на автомобиль либо значительным отбросом тела на дорожное покрытие. После такого атипичного контакта частей автомобиля с лежащим человеком и незначительного «проталкивания» тела по дорожному покрытию по ходу движения автомобиля следует перекатывание колеса через тело как таковое.

Далее, каким бы ни был первичный контакт автомобиля с пешеходом (типичный – с человеком, находящимся в вертикальном или близком к нему положении, или атипичный – с лежащим или находящимся в другом положении), последующее травмирование автомобилем пострадавшего не сводится исключительно к перекатыванию через тело колесом автомобиля. В практике встречаются случаи травмирования тела пострадавшего не колесом, а днищем автомобиля, а также комбинации этих травматических воздействий (когда на тело лежащего человека действуют как колеса, так и днище автомобиля). Это тем более важно учитывать потому, что травмирование тела днищем автомобиля имеет свои особые морфологию и механизм образования телесных повреждений.

Встречаются случаи, когда после контактирования автомобиля с пешеходом и отбрасывания его на дорожное покрытие последующее травмирование тела (как колесами, так и днищем) происходит не одним, а двумя или даже большим количеством автомобилей. Учитывать это при оценке характера имеющихся у пострадавших телесных повреждений, безусловно, необходимо; отсюда такой вариант должен быть предусмотрен и в классификации рассматриваемого вида автомобильной травмы.

Как показывает проведенное исследование, рассматривая возможность получения травмы при выпадении пассажира или водителя из движущегося автомобиля с последующим перекатыванием через тело колесом, нужно учесть, что и такая комбинация травмирующих воздействий является не исчерпывающей. Так, выявлены случаи, когда после обычного выпадения людей из кузова автомобиля следующую травму пострадавшие получали не в результате перекатывания через тело колесом, а в результате контакта падающего тела с другим автомобилем, двигающимся во встречном либо даже в попутном направлении.

Что касается получения травмы водителем или пассажиром в кабине автомобиля с последующим выпадением из машины и перекатыванием через тело колесом, то такой вариант травмирования встречается нечасто. Установлено, что гораздо чаще, после травмирования водителя или пассажира в салоне или кабине автомобиля и выпадения тела пострадавший получает дополнительные травмы не от перекатывания через тело колесами, а от ударов о дорожное покрытие или технические детали дороги (ограничительные столбики, металлические отбойники), либо от удара частями другого, двигающегося во встречном или попутном направлении, автомобиля.

Помимо всего прочего, в существующем перечне комбинированных видов автомобильной травмы

совершенно не предусмотрена возможность действия на тела пострадавших в ДТП лиц не только механических, но и термических и даже химических факторов, а также возможность утопления пострадавших. Так, в ходе ДТП автомобиль может воспламениться, что повлечет за собой действие на тела водителя и пассажиров, помимо механического, еще и термического фактора; кроме того, помимо действия открытого пламени на тело, возможно еще и отравление пострадавших продуктами горения полимерных материалов салона автомобиля. Имели место случаи, когда после ДТП автомобиль с водителем и пассажирами падал в водоем, и фактически происходило утопление пострадавших.

Все вышеизложенное позволяет предложить существенные дополнения к различным вариантам комбинированных видов автомобильной травмы. С учетом уже предложенных Солохиным А. А. вариантов, такая классификация может выглядеть следующим образом:

Травма от контактирования движущегося автомобиля со стоящим или движущимся человеком и дополнительных воздействий:

- с последующим травмированием тела колесом (колесами);
- с последующим травмированием тела днищем автомобиля;
- с последующим травмированием колесом (колесами) и днищем автомобиля;
- с последующим травмированием тела нижними частями двух или нескольких автомобилей с различными комбинациями механизмов травмирования.

Травма от контактирования движущегося автомобиля с человеком, находящимся в атипичном положении (лежа, сидя и т. д.) и дополнительных воздействий:

- с последующим травмированием тела колесом (колесами);
- с последующим травмированием тела днищем автомобиля;
- с последующим травмированием колесом (колесами) и днищем автомобиля;
- с последующим травмированием тела нижними частями двух или нескольких автомобилей с различными комбинациями механизмов травмирования.

Травма при обычном выпадении из автомобиля (без травмирования в автомобиле) водителя или пассажира и дополнительных воздействий:

- с последующим травмированием тела колесом (колесами);
- с последующим травмированием тела днищем автомобиля;
- с последующим травмированием как колесами, так и днищем;
- в результате контактирования с падающим телом другого автомобиля.

Травма в салоне автомобиля и в результате дополнительных воздействий (ситуации, когда пострадавший получает травму как в салоне своего автомобиля в момент ДТП, так и от других травмирующих воздействий):

- с последующим выпадением из машины и травмированием колесом (колесами);
- с выпадением из автомобиля и травмированием днищем автомобиля;
- с травмированием как колесами, так и днищем автомобиля после выпадения;
- с последующим выпадением из автомобиля и ударом о дорожное покрытие;
- с последующим выпадением из транспортного средства и ударом о технические детали дороги (столбики, отбойники);
- с дополнительным ударом частями другого автомобиля после выпадения.

Комбинированная травма в салоне автомобиля от действия различных факторов:

- механическая травма от удара и сдавления деталями салона и термическая травма в результате возгорания автомобиля;
- механическая травма в салоне автомобиля, термическая и химическая травма (как от механического действия деталей салона, так и пламени, а также токсичных продуктов горения);
- механическая травма в салоне автомобиля с последующим утоплением пострадавших после падения автомобиля в водоем.

Следует особо подчеркнуть, что комбинированные виды автомобильной травмы – это крайне разноплановое понятие. Так, предлагаемая выше, очень подробная классификация разновидностей комбинированной автомобильной травмы все же не является и не может являться исчерпывающей.

Эта классификация – результат систематизации ранее проведенных конкретных судебных экспертиз, однако не исключено, что дальнейшая практика как судебно-медицинских, так и комплексных судебно-медицинских и транспортно-трасологических экспертиз откроет совершенно новые варианты травмирования пострадавших в результате комбинации различных видов травмирующих воздействий.

Выводы

1. Комбинированные виды автомобильной травмы – самый сложный раздел судебной медицины и экспертной практики. Комбинированные виды автомобильной травмы – понятие очень многообразное, которое трудно систематизировать даже в самой подробной классификации.

2. Разобраться во всем многообразии механизмов того или иного вида комбинированной автомобильной травмы можно лишь при комплексном подходе: экспертизе трупа (живого лица), трасологической экспертизе автомобиля; учета результатов осмотра места происшествия, показаний участников ДТП; проведения комплексной экспертизы, которая позволит в принципе обобщить все полученные данные.

3. Тем не менее, с учетом имеющихся наработок, можно предложить максимально развернутую классификацию комбинированных видов автомобильной травмы, тем не менее, не претендующей на полноту.

Без сомнения, что это – **перспектива дальнейших научных исследований.**

Литература

1. Авдеев М. И. Курс судебной медицины / Михаил Иванович Авдеев. – М.: Гос. из-во юридической литературы, 1959. – 711 с.
2. Дерягин Г. Б. Наземная транспортная травма / Г. Б. Дерягин. – Архангельск, 2004. – 71 с.
3. Матышев А. А. Распознавание основных видов автомобильной травмы / А. А. Матышев – «Медицина», Ленинградское отделение, 1969. – С. 12-13.
4. Рахимов А. А. Некоторые вопросы судебно-медицинской экспертизы несмертельной автомобильной травмы / А. А. Рахимов, В. Ф. Смирнов. – Ташкент, «Медицина», 1976. – С. 15-17.
5. Солохин А. А. Судебно-медицинская экспертиза в случаях автомобильной травмы / А. А. Солохин. – Москва, «Медицина», 1968. – С. 17-18.

УДК 340.6:616-001: 629.1131.115

МОЖЛИВІ ВАРІАНТИ КОМБІНОВАНИХ ВИДІВ АВТОМОБІЛЬНОЇ ТРАВМИ

Плевінскіс П. В.

Резюме. Розглянуті питання, що стосуються судово-медичної експертизи постраждалих у випадках комбінованої автомобільної травми (травми, що є результатом послідовних механізмів утворення, що відрізняються один від одного).

Встановлено, що, окрім традиційних варіантів комбінованих видів автомобільної травми, існує ще значна кількість комбінацій варіантів травмуючих впливів, що раніше не були описані.

Викладене дозволило запропонувати суттєві доповнення до раніш описаних різних варіантів автомобільної травми, і, таким чином, фактично створити нову, більш докладну класифікацію, що може бути використана для потреб судово-медичної науки та експертної практики.

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

УДК 340.6:616-001: 629.1131.115

ВОЗМОЖНЫЕ ВАРИАНТЫ КОМБИНИРОВАННЫХ ВИДОВ АВТОМОБИЛЬНОЙ ТРАВМЫ

Плевинскис П. В.

Резюме. Рассмотрены вопросы, касающиеся судебно-медицинской экспертизы пострадавших в случаях комбинированной автомобильной травмы (травмы, являющейся результатом последовательных, отличающихся друг от друга, механизмов возникновения).

Установлено, что наряду с традиционными вариантами комбинированных видов автомобильной травмы, существует еще значительное количество ранее не описанных комбинаций вариантов травмирующих воздействий.

Изложенное позволило предложить существенные дополнения к уже ранее описанным различным вариантам комбинированных видов автомобильной травмы, и, тем самым, фактически создать новую, более подробную классификацию, которая может быть использована для нужд судебно-медицинской науки и экспертной практики.

Ключевые слова: судебно-медицина, автомобильная травма, водитель, пассажир, пешеход, механизм повреждений.

UDC 340.6:616-001: 629.1131.115

POSSIBLE VARIANTS OF THE COMBINED TYPES OF AUTOMOBILE TRAUMA

Plevinskis P. V.

Abstract. The questions concerning medicolegal examination of victims in case of the combined automobile trauma (a trauma which are growing out consecutive, distinguished from each other, of mechanisms of occurrence) are considered.

It is established, that, alongside with traditional variants of the combined kinds of an automobile trauma, there is still a significant amount of earlier not described combinations of variants of injuring influences.

Stated has allowed to offer essential additions to already earlier described various variants of the combined kinds of an automobile trauma, and, thus, actually to create new, more detailed classification which can be used for needs of a medicolegal science and expert practice. Such classification can look as follows:

1. A trauma from the moving automobile with the worth or moving person and additional influences:
 - 1.1. With the subsequent bodies a wheel (wheels);
 - 1.2. With the subsequent bodies the bottom of the automobile;
 - 1.3. With the subsequent a wheel (wheels) and the bottom of the automobile;
 - 1.4. With the subsequent bodies the bottom parts of two or several automobiles with various combinations of mechanisms.
2. A trauma from the moving automobile with the person who is taking place in atypical position (laying, sitting, etc.) and additional influences:
 - 2.1. With the subsequent bodies a wheel (wheels);
 - 2.2. With the subsequent bodies the bottom of the automobile;
 - 2.3. With the subsequent a wheel (wheels) and the bottom of the automobile;
 - 2.4. With the subsequent bodies the bottom parts of two or several automobiles with various combinations of mechanisms.
3. A trauma at usual loss from the automobile (without in the automobile) the driver or the passenger and additional influences:
 - 3.1. With the subsequent bodies a wheel (wheels);
 - 3.2. With the subsequent bodies the bottom of the automobile;
 - 3.3. With the subsequent both wheels, and the bottom;
 - 3.4. In result with a falling body of other automobile.
4. A trauma in interior of the automobile and as a result additional influences (a situation when the victim receives a trauma as in interior of the automobile at the moment of road accident, and from other injuring influences):
 - 4.1. With the subsequent loss from the machine and a wheel (wheels);
 - 4.2. With loss from the automobile and the bottom of the automobile;
 - 4.3. With both wheels, and the bottom of the automobile after loss;
 - 4.4. With the subsequent loss from the automobile and impact about a road covering;
 - 4.5. With the subsequent loss from a vehicle and impact about technical details of road (columns, chippers);
 - 4.6. With additional impact by parts of other automobile after loss.
5. The combined trauma in interior of the automobile from action of various factors:
 - 5.1. A mechanical trauma from impact and pre-lum details of interior and a thermal trauma as a result of ignition of the automobile;
 - 5.2. A mechanical trauma in interior of the automobile, a thermal and chemical trauma (as from mechanical action of details of interior, and a flame, and also toxic products of burning);
 - 5.3. A mechanical trauma in interior of the automobile with the subsequent drown victims after falling the automobile in a reservoir.

Keywords: forensic medicine, car accident injury, driver, passenger, the pedestrian, mechanisms injuries.

Рецензент – проф. Старченко І. І.

Стаття надійшла 16.01.2016 року