

© Плевинскис П. В.

УДК 340.6:616-001: 629.1131.115

Плевинскис П. В.

СОВРЕМЕННЫЕ ПРЕДСТАВЛЕНИЯ О КОНТАКТИРОВАНИИ ЧЕЛОВЕКА С НИЖНЕЙ (ДНИЩЕВОЙ) ЧАСТЬЮ АВТОМОБИЛЯ

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. Несмотря на то, что вопросам травмирования тела человека колесом (колесами) автомобиля уделялось значительное внимание [4, с. 56-62], все же его следует признать недостаточным, особенно в смысле выработки правильного подхода эксперта к этому виду автомобильной травмы.

Кроме того, практика судебно-медицинской экспертизы убедительно свидетельствует о том, что травмирование человека нижней частью автомобиля может происходить и без контакта колес автомобиля с телом человека; пострадавший может травмироваться исключительно деталями днища автомобиля. Вместе с тем, морфология таких повреждений не изучена, этот вид травмирования человека до последнего времени отсутствовал в общепринятой классификации автомобильной травмы.

Не до конца учтено и то обстоятельство, что дальнейшее совершенствование парка легковых автомобилей, без сомнения, не могло не отразиться на морфологии телесных повреждений у лиц, пострадавших в результате травмирования пострадавших колесами и днищем автомобиля.

Такая тенденция, по-видимому, во многом связана с тем, что перекатывание колесами через тело пешехода рассматривалось, прежде всего, с точки зрения идентификационного значения следов перекатывания на теле и одежде для установления автомобиля, совершившего «переезд». Остальным вопросам (таким, как направление перекатывания колес через тело, положение тела на дорожном покрытии в момент перекатывания) уделяется мало внимания; интересы исследователей, в основном, направлены не на изучение перекатывания колесами как такового, а на часто предшествующий ему первичный удар пешехода наружными частями автомобиля [1,2], [5, с. 63-76], [3, с. 132-137].

Перечисленными причинами актуальность проблемы далеко не исчерпывается.

Дело еще и в том, что травма в результате контакта тела с колесами (днищем) автомобиля как самостоятельный вид автомобильной травмы встречается нечасто. Гораздо чаще контакт тела человека с колесами и (или) днищем автомобиля

является всего лишь составляющей комбинированных видов автомобильной травмы. Как правило, это контактирование автомобиля с пешеходом, находящимся в вертикальном или близком к нему положении, с последующим падением пешехода на дорожное покрытие и травмированием его тела колесами и днищем автомобиля.

В таких случаях задача эксперта, производящего судебно-медицинскую экспертизу, значительно усложняется, поскольку эксперту приходится решать вопрос о происхождении каждого из имеющихся у пострадавшего телесных повреждений (устанавливать, какие из них образовались непосредственно от контактирования с колесами и днищем автомобиля, а какие – при предшествующем контактировании автомобиля с пешеходом, находящимся в вертикальном или близком к нему положении, и падении пешехода на дорожное покрытие).

Цель исследования. Изучить морфологию телесных повреждений, образующихся при контактировании с телом человека днищевой части автомобиля, разработать дифференциально-диагностические критерии, позволяющие диагностировать такие телесные повреждения, а также предложить оптимальный алгоритм работы эксперта в случаях указанного вида автомобильной травмы.

Объект и методы исследования. Для выяснения того, какова морфология телесных повреждений у пострадавших в случае контактирования тела с днищевой частью автомобиля, была изучена морфология телесных повреждений у соответствующих пострадавших (29 случаев за период с 2012 г. по 2015 г., по материалам Одесского областного бюро судебно-медицинской экспертизы).

Все пострадавшие были травмированы легковыми автомобилями как отечественного, так и зарубежного производства (АЗ, ГАЗ-24, ВАЗ, Дэу, Тойота, Ниссан), и в ходе ДТП погибли. У пострадавших изучалась морфология полученных телесных повреждений, и специфические особенности последних.

Результаты исследований и их обсуждение. Полученные в ходе исследования результаты свидетельствуют о том, что изучаемый вид травмирования человека – травмирование днищевой частью автомобиля – имеет свои особенности, которые позволяют успешно проводить дифференциальную диагностику, в частности, между перекатыва-

нием через тело колеса (колес) автомобиля и травмированием тела днищем автомобиля.

Эти особенности следующие:

1. Основной механизм травмирования тела человека днищевой частью автомобиля – сдавливание тела между деталями днища и дорожным покрытием. Вместе со сдавливанием, может иметь место удар (нижними частями бампера и деталями подвески), и трение (при протаскивании тела по дорожному покрытию).

2. Морфологию образовавшихся телесных повреждений определяет, в основном, механизм сдавливания.

3. Сдавливание тела между днищевой частью автомобиля и дорожным покрытием, удары нижними частями автомобиля и трение как результат протаскивания тела по дорожному покрытию, сопровождаются возникновением достаточно характерных повреждений, как правило, в области туловища и головы пострадавшего, а именно:

3.1. Образовавшиеся от сдавливания множественные переломы ребер (местные и отдаленные, располагающиеся по различным анатомическим линиям, но чаще всего – по ключичным);

3.2. Множественные, чаще всего закрытые, оскольчатые переломы костей таза, ключиц, лопаток, образующиеся в основном в результате сдавливания;

3.3. Разрывы и размозжения внутренних органов (печени, почек, реже селезенки, разрывы диафрагмы, сопровождающиеся перемещением органов в смежные полости тела), образующиеся в результате сдавливания;

3.4. Видимая деформация (уплощение) туловища как результат сдавливания;

3.5. Обширные осаднения туловища, образующиеся, как правило, в результате протаскивания тела по дорожному покрытию;

3.6. Обширные ушибленно-рваные раны туловища за счет действия деталей подвески автомобиля (как правило, за счет удара);

3.7. Обширные ушибленно-рваные раны головы пострадавшего с повреждением костей мозгового и лицевого черепа в проекции ран, разрушением вещества головного мозга (за счет удара деталями подвески автомобиля); в ряде случаев может происходить не только удар в область головы деталями подвески, но и сдавливание головы между днищем и дорожным покрытием, вследствие чего образуется и видимая деформация (уплощение) головы в том или ином направлении.

4. Что касается повреждений в области конечностей пострадавшего, то они не отличаются характерностью. В основном, это осаднения той или иной направленности; эти повреждения образуются в результате протаскивания конечностей по дорожному покрытию. В силу небольшого объема конечностей, они, как правило, не могут сдавливаться между днищем автомобиля и дорожным покрытием, и, соответственно, не имеют никаких признаков сдавливания.

5. На теле и одежде пострадавшего нередко обнаруживаются значительные наложения горюче-смазочных материалов.

6. При сдавливании тела между днищем автомобиля и дорожным покрытием на тело пострадавшего не действуют рабочие поверхности колеса (протектора) автомобиля, в результате чего на теле и одежде пострадавшего отсутствуют следы протектора колес автомобиля.

Выводы. Проанализировав полученные данные, в целях дифференциальной диагностики между перекатыванием через тело пострадавшего колеса (колес) автомобиля и травмированием тела днищем автомобиля можно использовать следующие основные дифференциально-диагностические критерии, конкретно указывающие на травмирование тела днищем автомобиля:

- обширные повреждения в области туловища пострадавших, преимущественно за счет сдавливания туловища между днищем автомобиля и дорожным покрытием;
- наличие на туловище пострадавших повреждений, которые можно отнести за счет действия деталей подвески автомобиля;
- наличие в области головы пострадавших как повреждений от действия деталей подвески автомобиля, так и повреждений от сдавливания головы между днищем автомобиля и дорожным покрытием. Последние встречаются реже, и, как правило, в случае расположения головы на выступе неровностей дорожного покрытия;
- отсутствие следов протектора на одежде и теле пострадавших;
- отсутствие признаков сдавливания на верхних и нижних конечностях пострадавших;
- наличие обширных осаднений (следов протаскивания тела по дорожному покрытию) как на туловище и голове, так и на конечностях пострадавших;
- наличие обширных загрязнений горюче-смазочными материалами тела и одежды пострадавших.

Однако, следует констатировать, что травмирование тела человека днищем автомобиля в его классическом («чистом») виде может возникать только при определенном взаиморасположении автомобиля и тела лежащего на дорожном покрытии человека:

- в случае продольного (или косопродольного) положения туловища по отношению к продольной оси автомобиля;
- при условии такого же расположения верхних и нижних конечностей.

При других вариантах взаиморасположения тела пострадавшего и движущегося автомобиля (например, при поперечном или косопоперечном положении тела по отношению к продольной оси автомобиля, либо при продольном расположении тела, но при этом – раскинутых в стороны руках или отведенных в сторону нижних конечностях) – классическая травма днищем автомобиля не будет иметь место, а, скорее всего, будет иметь место

комбинированное травмирующее воздействие автомобиля на тело – как травматизация тела днищем автомобиля, так и перекатывание колесом (колесами) через части тела (как правило, конечности).

В последнем случае комбинация признаков, указывающих как на действие днища автомобиля, так и колес последнего, позволит сделать правильные выводы о механизме травмы.

Итак, говоря о контакте колес и днища автомобиля с телом человека, можно выделить следующие основные варианты такого контакта:

- контакт тела с колесом (либо колесами) автомобиля;
- контакт тела с днищем автомобиля;
- комбинированный контакт тела пострадавшего как с колесом или колесами, так и с днищем автомобиля.

Перспективы дальнейших исследований.

Представляется, что перечисленные особенности судебно-медицинской экспертизы в случае травмирования человека днищевой частью автомобиля будут иметь существенное значение в судебно-медицинской диагностике этого вида травмы.

Литература

1. Коршаков И.К. Автомобиль и пешеход: анализ механизма наезда / И.К. Коршаков. – Москва, «Транспорт», 1988. – 141 с.
2. Коршаков И.К. Определение скорости автомобиля в момент наезда на пешехода / И.К. Коршаков, П.П. Чалкин, А.Л. Чубченко. – Москва, 1992. – 23 с.
3. Расследование дорожно-транспортных происшествий / Под ред. В.А. Федорова, Б.Я. Гаврилова. – Москва, Изд-во «Экзамен», 2003. – С. 132-137.
4. Фетисов В.А. Актуальные вопросы транспортной травмы по материалам публикаций в журнале «Судебно-медицинская экспертиза» за период с 1958 по 2012 г. / В.А. Фетисов, С.А. Смиренин, А.В. Нестеров [и др.] // Судебно-медицинская экспертиза. – 2014. – № 3. – С. 56-62.
5. Шевцов С.А. Расследование обстоятельств дорожно-транспортных происшествий / С.А. Шевцов, К.В. Дубонос. – Харьков, «Факт», 2003. – С. 63-76.

УДК 340.6:616-001: 629.1131.115

СУЧАСНІ УЯВЛЕННЯ ПРО КОНТАКТ ЛЮДИНИ З НИЖНЬОЮ (ДНИЩЕВОЮ) ЧАСТИНОЮ АВТОМОБІЛЯ

Плевінскіс П. В.

Резюме. Розглянуті питання специфічного варіанта ДТП – травмування людини днищевой частиною автомобіля. Перелічені обставини цього виду травмування тіла людини, а також механізми утворення тілесних ушкоджень при цьому.

Встановлено, що у випадку травмування тіла людини днищевой частиною автомобіля тілесні ушкодження, що утворюються, мають особливу, досить специфічну морфологію.

Проведене дослідження говорить про те, що вивчений вид травмування людини – травмування днищевой частиною автомобіля – має свої особливості, які дозволяють успішно проводити диференційну діагностику, зокрема, між перекочуванням через тіло колеса (колес) автомобіля та травмуванням тіла днищем автомобіля.

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

УДК 340.6:616-001: 629.1131.115

СОВРЕМЕННЫЕ ПРЕДСТАВЛЕНИЯ О КОНТАКТИРОВАНИИ ЧЕЛОВЕКА С НИЖНЕЙ (ДНИЩЕВОЙ) ЧАСТЬЮ АВТОМОБИЛЯ

Плевинскис П. В.

Резюме. Рассмотрены вопросы специфического варианта ДТП – травмирования человека днищевой частью автомобиля. Перечислены обстоятельства этого вида травмирования тела человека, а также механизмы образования телесных повреждений при этом.

Установлено, что в случае травмирования тела человека днищевой частью автомобиля образующиеся телесные повреждения имеют особую, весьма специфическую морфологию.

Проведенное исследование говорит о том, что изученный вид травмирования человека – травмирование днищевой частью автомобиля – имеет свои особенности, которые позволяют успешно проводить дифференциальную диагностику, в частности, между перекатыванием через тело колеса (колес) автомобиля и травмированием тела днищем автомобиля.

Ключевые слова: судебная медицина, автомобильная травма, пешеход, механизм повреждений.

UDC 340.6:616-001: 629.1131.115

PRESENT-DAY CONCEPTS OF MAN CONTACTING WITH THE BOTTOM SIDE OF THE CAR

Plevinskis P. V.

Abstract. Questions of a specific variant of road accident the person are considered by a part of the automobile. Circumstances of this kind bodies of the person, and also mechanisms of formation {education} of physical injuries are listed thus.

It was found that in the case of injury to the human body of the bottom side of the car produced injuries have a special, very specific morphology, namely, damages with the following properties are formed:

- From multiple fractures of edges (local and remote, settling down on various anatomic lines, but more often) are formed.

- Plural, more often the closed, splintered crises of bones of a basin, formed basically in result.

- Breaks internal bodies (a liver, kidneys, less often than a spleen, the breaks of a diaphragm accompanying with moving of bodies in adjacent cavities of a body), formed in result.

- Seen deformation trunks as result.

- Extensive the trunks formed, as a rule, as a result of dragging of a body on a road covering.

- Extensive lacerations of a trunk due to action of details of a suspension bracket of the automobile (as a rule, due to impact).

- Extensive lacerations of a head of the victim with damage of bones of a brain and obverse skull to a projection of wounds, destruction of substance of a brain (due to impact by details of a suspension bracket of the automobile); in some cases can occur not only impact in area of a head details of a suspension bracket, but also heads between the bottom and a road covering owing to what it is formed and seen deformation heads in this or that direction.

- As to damages in the field of finitenesses of the victim they do not differ typicalness. Basically, it this or that orientation; these damages are formed as a result of dragging finitenesses on a road covering. By virtue of small volume of finitenesses, they, as a rule, cannot be squeezed between the bottom of the automobile and a road covering, and, accordingly, have no any attributes.

- On a body and clothes of the victim significant imposings combustive-lubricating materials are quite often found out.

- At bodies between the bottom of the automobile and a road covering on a body of the victim do not operate working surfaces of a wheel (protector) of the automobile therefore on a body and clothes of the victim there are no traces of a protector of wheels of the automobile.

The lead {carried out} research speaks that the investigated kind the person – a part of the automobile – has the features which allow to carry out {spend} successfully differential diagnostics, in particular, between through a body of a wheel (wheels) of the automobile and bodies the bottom of the automobile.

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

Рецензент – проф. Старченко І. І.

Стаття надійшла 14.02.2016 року