

НОВЫЙ ВИД ТРАВМЫ В КАБИНЕ (САЛОНЕ) АВТОМОБИЛЯ — ТРАВМА, ОБУСЛОВЛЕННАЯ ИСКЛЮЧИТЕЛЬНО ДЕФЕКТАМИ ДОРОЖНОГО ПОКРЫТИЯ

Вопросы судебно-медицинской экспертизы лиц, пострадавших в салоне автомобиля при различных дорожно-транспортных происшествиях (столкновении автомобилей, столкновении автомобиля с преградой, и т.д.), разрабатывались давно. При этом пристальное внимание уделялось как преимущественно практическим вопросам проведения судебно-медицинской экспертизы пострадавших в салоне автомобиля лиц (установлению механизма образования телесных повреждений у пострадавших, последовательности их образования, степени тяжести телесных повреждений, того, кто конкретно из находящихся в салоне автомобиля лиц управлял им в момент ДТП), так и вопросам сугубо теоретического характера, в частности, классификации травмы в салоне автомобиля.

Так, еще А.А. Солохин выделял следующие основные условия, при которых возникают травмы у находящихся в салоне автомобиля лиц: при столкновении автомобилей между собой и другими видами транспортных средств; при ударах автомобиля о неподвижные придорожные предметы (перила моста, дерево, столб, забор, здание); при падениях автомобилей в кювет, с насыпи, моста и реже при других обстоятельствах [1].

А.И. Муханов, помимо названных А.А. Солохиным условий травмирования водителя и пассажиров автомобиля, называл еще опрокидывание автомобиля [2].

Н.Н. Тагаев называет 3 основных вида травмирования водителя и пассажиров автомобиля в салоне — при столкновении движущихся автомобилей, столкновении автомобиля с неподвижными предметами и при опрокидывании автомобиля, при этом автор выделяет несколько различных вариантов столкновения автомобилей [3].

Однако современные условия эксплуатации автомобилей, и в первую очередь крайне неудовлетворительное состояние части эксплуатируемых автомобильных дорог, породили новый, совершенно специфический вид травмы в кабине (или салоне) автомобиля — *травму, обус-*

ловленную исключительно дефектами дорожного покрытия. Механизм травмы заключается в том, либо вследствие попадания колес автомобиля в дефекты дорожного покрытия, либо при наезде на выступы дорожного покрытия, происходит резкий удар сидением автомобиля в область ягодиц с подбрасыванием тела водителя или пассажира автомобиля вверх, иногда контактом головы с крышей автомобиля, а затем — жесткая “посадка” областью ягодиц на сидение автомобиля. Практически такое наблюдается при езде на большой скорости и падании колес автомобиля в невидимые дефекты дорожного покрытия (ими могут быть, например, ямы, залитые водой и вследствие этого невидимые, траншеи, сделанные при выполнении дорожных работ), либо наезде колесами на оставленные после подобных работ асфальтовые, грунтовые или земляные холмики, насыпи и т.д.

Мы наблюдали 11 случаев таких дорожно-транспортных происшествий, сопровождавшихся получением телесных повреждений водителями и пассажирами автомобилей, причем, в 7 случаях это были грузовые автомобили, и лишь в 4 — легковые. Во всех случаях пострадавшие остались живы. В 7 из описываемых случаев у пострадавших наблюдались компрессионные переломы тел одного или двух позвонков грудного и (или) поясничного отделов позвоночника. При этом переломы наблюдались у 12-го грудного — 1—3-го поясничных позвонков, и носили характер клиновидной деформации тел позвонков, что полностью подтверждалось результатами проведенного рентгенологического обследования пострадавших. В 3 случаях переломы локализовались в шейном отделе позвоночника, и носили следующий характер: из описываемых трех в двух случаях это были оскольчатые переломы 1-го шейного позвонка, в одном случае — компрессионный перелом 5-го шейного позвонка с клиновидной деформацией преимущественно передней поверхности позвонка. И еще в одном случае наблюдалось сочетание компрессионных переломов 6-го шейного и 2-го поясничного позвонков. Какие-либо иные телесные повреждения у пострадавших отсутствовали.

Все вышеизложенное позволяет сделать вывод о том, что во всех описываемых случаях травмы в кабине (салоне) автомобиля механизм образования телесных повреждений у пострадавших обусловлен ударно-динамическими нагрузками, действующими преимущественно вдоль позвоночного столба пострадавших. Получение переломов позвонков может быть обусловлено контактом области ягодиц пострадавшего с сидением автомобиля, контактом головы пострадав-

шого с кришею автомобіля, а також сочетанием указанных воздействий.

Обобщая вышесказанное, можно заключить, что существует совершенно специфический вид автомобильной травмы — травма в кабине (или салоне) автомобиля, обусловленная исключительно дефектами дорожного покрытия.

Эта травма характеризуется ударно-динамическими воздействиями на тело пострадавшего сидением и крышей автомобиля, действующими преимущественно вдоль оси позвоночного столба, и, как можно полагать, вызывающими исключительно травму позвоночника в его шейном, грудном и поясничном отделах.

Список использованной литературы

1. *Солохин А.А.* Судебно-медицинская экспертиза в случаях автомобильной травмы / А.А. Солохин — М.: Медицина, 1968. — 234 с.
2. *Муханов А.И.* Судебно-медицинская диагностика повреждений тупыми предметами / А.И. Муханов. — Тернополь, 1974. — 506 с.
3. *Тагаев Н.Н.* Судебная медицина / Н.Н. Тагаев. — Харьков: Факт, 2003. — 1253 с.

**М.М. Воробйов, канд. мед. наук,
лікар судово-медичний експерт**

ДУ “Головне бюро судово-медичної експертизи МОЗ України”

АВТОМОБІЛЬНА ТРАВМА — ПИТАННЯ БЕЗ ВІДПОВІДІ

Серед причин насильницької смерті в Україні так звані нещасні випадки на дорогах при ДТП становлять близько 16–18% при несуттєвих коливаннях цього показника з року в рік, але при загальній тенденції до його збільшення у довготривалій перспективі. Втім, це стосується не тільки України. За даними ВООЗ, до 2020 року кількість ДТП з людськими жертвами має подвоїтись, при тому, що вже щороку ДТП забирають життя більше ніж 1,2 млн. людей, ще близько 50 млн. дістають різні травми. Однак, якщо в Україні щорічно через ДТП гинуть 11–12 на кожні 100 тис. населення, то в Європі лише 4. Серед основних причин такого майже у тричі гіршого в Україні показника, безумовно є несвоєчасне, занадто запізніле надання потрібної високоякісної медичної допомоги. На жаль, надання невідкладної медичної допомоги постраждалим у ДТП досі залишається успадкованою від УСРСР проблемою [7]. Основними причинами ДТП стає переви-