

СРАВНИТЕЛЬНАЯ ОЦЕНКА ПОВРЕЖДЕНИЙ, ВЫЯВЛЕННЫХ ПРИ СЕКЦИОННЫХ ИССЛЕДОВАНИЯХ ПОГИБШИХ В РЕЗУЛЬТАТЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

Д. А. Дейнеко

Ставропольский государственный медицинский университет

При дорожно-транспортных происшествиях одной из основных задач судебно-медицинской экспертизы является точное, качественное описание телесных повреждений, имеющих у трупов [2]. Детальный анализ позволяет выяснить механизм и последовательность образования повреждений, отношение их к определенному виду автомобильной травмы [1]. В связи с этим проведен анализ характера повреждений у погибших в дорожно-транспортных происшествиях: водителей и пассажиров автотранспортных средств, а также пешеходов.

Материал и методы. Был проведен ретроспективный анализ 400 случаев автомобильных аварий (по данным секционных исследований, актов судебно-медицинских исследований и заключений экспертов) с 2006 по 2007 год. Проводилось также проспективное изучение трупов погибших в дорожно-транспортных происшествиях. Всего было проведено 200 вскрытий и судебно-медицинских экспертиз, при которых устанавливались наличие и механизм образования повреждений, не видимых при наружном осмотре, проводилось составление экспертных заключений и изучалась медицинская документация. Полученные данные были подвергнуты анализу. Было проведено также разграничение повреждений пешеходов, водителей и пассажиров транспортных средств. Для статистической оценки полученных данных использовался критерий Фишера.

Результаты и обсуждение. Было установлено, что на долю пешеходов пришлось 68,5 % от общего числа погибших, на долю водителей – 19,24 % и пассажиров – 12,24 %.

Следует различать три варианта столкновения пешехода с автомобилем: с передней, с боковой и с задней частью автомобиля. Наиболее часто встречаемой является лобовое столкновение (82 % от указанных случаев). В этом случае пешеход первоначально получает повреждения нижних третей голени (91 % случаев) с формированием «бампер-переломов» берцовых костей. У 80 % погибших пешеходов наблюдаются переломы костей таза с нарушениями целостности тазового кольца, переломы ребер, грудины, конечностей. В 85 % случаев были выявлены признаки общего сотрясения тела. У 95 % погибших пешеходов обнаруживались признаки черепно-мозговой травмы, сопровождающиеся кровоизлияниями под оболочку. В 11 % была выявлена черепно-лицевая травма.

При изучении повреждений у водителей легковых автомобилей было выявлено, что в 95 % случаев имела тяжелая черепно-мозговая травма. У 73 % водителей обнаружена черепно-лицевая травма. Выявлялись контактные и конструкционные переломы ребер и грудины с формированием кровоподтеков и полосовидных ссадин от травматического действия рулевого колеса в момент резкого прекращения движения автотранспорт-

ного средства. В 75 % случаев обнаружены вколоченные переломы бедренных костей и травмы надколенников, в 50 % случаев – «хлыстообразные» переломы позвоночника на уровне 4–7 шейных позвонков с разрывами продольных связок. Выявлялись также косвенные признаки, свидетельствующие о местоположении человека внутри салона автомобиля: ссадины на внутренних лодыжках голени (в 50 % случаев как действие педалей управления), кровоизлияния в мягкие ткани ладонных поверхностей кистей (у 70 % водителей как след травматического действия рулевого колеса), кровоизлияния на подошвенной поверхности стоп (у 60 % водителей). Важно подчеркнуть, что повреждения, имеющиеся у водителей, локализовались преимущественно на правой половине тела. У пассажиров легковых автомобилей несколько реже, чем у водителей, встречаются переломы костей таза (32 % против 48 %), черепно-лицевая травма (39 % против 73 %, $p_{1,2} < 0,05$). У пассажиров вообще не было выявлено кровоизлияний на подошвенной поверхности стопы, ссадин на внутренних лодыжках, кровоизлияний на ладонных поверхностях кистей, кровоизлияний на внутренних поверхностях бедер. Эти различия между пассажирами и водителями автомобилей были статистически значимыми. Не выявлялись у пассажиров и переломы эпифизов большеберцовых костей, хотя у водителей они обнаруживались с частотой 49 % ($p < 0,01$). При этом большая часть повреждений локализовалась у пассажиров на левой половине тела.

Заключение. Проведенный анализ показал, что в ходе судебно-медицинского вскрытия удастся установить четкие критерии, позволяющие определить статус погибшего в дорожной аварии: пешеход, водитель, пассажир.

Литература

1. Актуальные вопросы судебно-медицинской травматологии : сборник научных трудов / под ред. проф. А.А. Матышева. – Ленинград : ЛГСМИ, 1987. – 100 с.
2. Солохин, А.А. Совершенствование судебно-медицинской экспертизы автомобильной травмы / А.А. Солохин // Актуальные вопросы судебно-медицинской экспертизы автомобильной травмы : сб. науч. тр. – Пермь, 1977. – С. 96.

СРАВНИТЕЛЬНАЯ ОЦЕНКА ПОВРЕЖДЕНИЙ, ВЫЯВЛЕННЫХ ПРИ СЕКЦИОННЫХ ИССЛЕДОВАНИЯХ ПОГИБШИХ В РЕЗУЛЬТАТЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ Д. А. ДЕЙНЕКО

Ключевые слова: дорожно-транспортная травма, судебно-медицинское исследование

COMPARISON OF INJURIES REVEALED AT SECTIONAL STUDY OF THE PERSONS DIED IN THE TRANSPORT ACCIDENTS DEINEKO D. A.

Keywords: road traffic injuries, the forensic investigation

Дейнеко Дмитрий Александрович, ассистент кафедры патологической анатомии с курсом судебной медицины Ставропольского государственного медицинского университета; тел.: 89682665279; e-mail: dnk85@list.ru