

шого с крышей автомобиля, а также 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 УЄСРП проблемою [7]. Основними причинами ДТП стає переви-

щення безпечної швидкості руху — 23,8%, порушення правил маневрування — 19,7%, які разом із виїздом на зустрічну смугу руху (6,5%) становлять 50%, або половину від усіх встановлених причин. Допомога судових експертів слідчим органам по встановленню особливостей перебігу події, зазвичай, зводиться до вирішення низки питань, виходячи з травмування учасників ДТП. Ці питання мають вирішуватись переважно в ході проведення комплексних медико-автотехнічних експертиз. Втім судових медиків, а перед усе правників, у зв'язку з ДТП мають хвилювати і дещо інші питання. Зазвичай ДТП з тяжкими наслідками відбувається через порушення правил безпеки дорожнього руху особами, які керують транспортом і кваліфікується за ст. 286 КК України. Але, якщо доволі статистично звичним є те, що в Україні протягом доби відбувається понад 150 ДТП у яких гине біля двох–трьох десятків і ще майже 200 людей отримують різні травми, то постає питання, а скільки тут криється більш тяжких злочинів? Які мають підпадати під статті розділу другого Особливої частини КК України.

Суспільний резонанс із загостреною постановкою подібних питань зазвичай мають ті ДТП, в яких гинуть непересічні політичні, державні діячі. При тому, що з судово-медичної точки зору, це все одно лише автомобільна травма з тяжкими наслідками. А ось при виконанні комплексної медико-автотехнічної експертизи, можуть бути відмічені ті обставини ДТП, що не вкладаються в типову картину звичайної події, мають натяк на штучне створення умов раптового виникнення аварійної ситуації. Не торкаючись певних резонансних ДТП, що сталися в Україні, кримінальні справи по яким то закривають, то знов порушують, але дотримуючись того, що експерти мають оперувати, виходячи лише з реально встановлених, справжніх даних та обставин, звернемося до конкретики епохального ДТП майже 30 річної давнини [5]. Тоді на 35 км траси Мінськ–Москва 04.10.1984 року, приблизно о 15 годині сталася ДТП, у який загинув 1-й секретар ЦК КП Білорусії, видатний державний діяч Машеров Петро Миронович. Трагедія сталася у погожий суботній день, на мінімально завантаженій, одній з кращих автомагістралей. Окремо звертає на себе увагу те, що ця трагедія стала третьою у серії ДТП в яких загинули: 10.04.1970 р., заступник Голови Ради Міністрів БРСР Г.Я. Кисельов; 26.12.1976 р., Голова Верховної Ради Білорусії Ф. А. Суганов. Схожість, аж до типовості моделей цих ДТП, наводить на думку про реалізацію плану виведення з лави запасних кремлівського кадрового резерву, найбільш перспективних керівників Білорусії. Оминаючи суто правові та деякі інші аспекти

третьої ДТП, зосередимось на обставинах, що мають враховуватись при проведенні комплексних медико-автотехнічних, транспортно-трасологічних експертиз. Кортж складався з трьох авто, де першою та замикаючою (1, 3) були “Волги” ГАЗ-2401-30, між ними (2) ГАЗ-13 “Чайка” у якій їхав П.М. Машеров. Крім водія в салоні “Чайки” ще був офіцер служби охорони. Чомусь так сталося, що на зустріч кортежу рухались дві вантажівки: (4) “МАЗ-503”, а за ним (5) “ГАЗ-53Б”, завантажений 5 тонами картоплі, якою у Білорусії нікого не здивуєш, чого не скажеш про подальший розвиток подій. Як тільки перша “Волга” із старшим групи супроводу майже розминулась з ГАЗ-53Б, його водій різко повертає і виїздить на смугу зустрічного руху. МАЗ-503 (4) одразу пригальмував. Тому на зустріч “Чайці”, майже одним фронтом, рухались дві вантажівки. Сталось зустрічне, фактично лобове зіткнення ГАЗ-53Б і “Чайки”, з миттєвим вибухом повного бензобаку ГАЗ-53Б. Далі загалом судово-медична задача-загадка. В автомобілі “Чайка” загинули всі і одразу: водій, офіцер служби охорони і П.М. Машеров. А от водій ГАЗ-53Б залишився живий, мав незначні тілесні ушкодження, серед яких переважали опіки. За версією слідства, його вибухом було викинуто із кабіни, разом з відірваними дверима. Нісенітниця? Так. Фахова обізнаність у питаннях травми, що виникає в кабіні при подібних випадках ДТП, говорить про зовсім інше. Водій залишив кабіну ГАЗ-53Б (катапультувався) ще до зіткнення і наступного вибуху. Мабуть тому, що був готовий саме до такого розвитку подій. Але інерційно просуваючись (перекочуючись) за ходом руху свого авто, потрапив у калюжу палаючого бензину, який на ньому швидко загасили. “Волга” (3), що рухалась слідом за “Чайкою”, встигла зупинитись перед місцем автокатастрофи. Завдяки далекоглядності її водія, чи тому, що він теж був готовий до саме такого розвитку подій? МАЗ (4) теж зупинився на своїй смузі руху біля місця зіткнення авт. (2 і 5). Більше ніхто не постраждав. Багато в чому ДТП із загибеллю П.М. Машерова залишається загадковою таємницею і через те, що в ході слідства не були проведені відповідні комплексні медико-автотехнічні експертизи з розглядом кола питань по забезпеченню такого ефективного травмування у загиблих та мінімальної травматизації водія ГАЗ (5). Або результати таких експертиз і досі залишаються таємницею слідства. **Усвідомлене передбачення сценарію цього ДТП**, дещо проглядається вже у діях водія (1) який мав, але не запобіг аварійній ситуації, а також у діях водіїв (3, 4) і особливо у (5). Але все це чомусь залишилось поза увагою слідства. З огляду на власний, майже 30-річний досвід експертної і наукової

роботи, зосереджений переважно на дослідженні автомобільної травми та виконанні комплексних медико-автотехнічних експертиз, пригадуються поодинокі випадки сумнівів, щодо випадковості якогось дивного збігу того, що зумовило гарантовано трагічні наслідки ДТП. Майже у кожному випадку такої сумнівної ДТП була явно неадекватна, або не виправдано ризикована поведінка водія вантажного автомобіля, який немотивовано, із незрозумілих причин, скоїв грубе порушення правил дорожнього руху. Хоча навмисні вбивства і каліцтва, з використанням автомобіля і замасковані під ДТП, як усі інші, мають розкриватись шляхом реалізації оперативно-розшукових та слідчих заходів, їх успішність має більше забезпечуватись результатами своєчасно проведених, якісних судових експертиз. Не зайвим буде наголосити на тому, що результати експертизи мають ініціювати певні оперативно-розшукові заходи і, за потреби, навіть надавати їх експертне супроводження. При цьому привертає увагу не завжди задіяний потенціал та не повною мірою використані можливості переважно комплексних судових експертиз, на жаль, з відомих об'єктивних причин, зумовлених незадовільним рівнем ресурсного забезпечення необхідного для їх проведення.

Деталізація особливостей травмоутворення у постраждалих в ДТП, в ході проведення комплексної медико-автотехнічної експертизи, зазвичай дозволяє визначитись, щодо певних тілесних ушкоджень, які виникають за встановлених обставин, виходячи не тільки з характеру самих ушкоджень, а й з травматичних впливів, які мали зазнавати учасники події. Поряд з цим, виявлення попередньо утворених тілесних ушкоджень і слідів, не пов'язаних з певною ДТП, при масивній транспортній травмі, становить найскладнішу задачу, вирішення якої, вимагає значно вищого рівня організації та ресурсного забезпечення експертної роботи. Тому в діагностиці повторної травматизації не тільки живої людини, а і щойно померлої, існує багато невирішених питань, які залишаються без відповіді. Втім розгляд запропонованих заходів, спрямованих на поліпшення науково-методичного [1-3] і навіть організаційного [4,6] забезпечення для підвищення рівня проведення комплексних судових експертиз тільки відкладається. Чи варто щось казати про такий розгляд і запровадження експертних ініціатив та напрацювань, коли протягом двох років ніяк не виконується Постанова Кабінету Міністрів України за № 314 від 30 березня 2011 року, "Про умови оплати праці працівників державних спеціалізованих установ судових експертиз".

Список використаної літератури

1. *Воробьев Н.Н.* Некоторые аспекты дальнейшего совершенствования судебно-медицинской экспертизы транспортной травмы / Н.Н. Воробьев // I съезд судебных медиков Украинской ССР: Тез. докл. / Минздрав УССР. — К., 1987. — С. 78–79.
2. *Воробьев Н.Н.* О расширении возможностей судебно-медицинской экспертизы автомобильной травмы на основе применения вычислительных методов диагностики / Н.Н. Воробьев. — Там же. — С. 79–80.
3. *Воробйов М.М.* Методичні питання проведення комплексних експертиз при автомобільній травмі пішохода / М.М. Воробйов // Український судово-медичний вісник. — 1996. — № 2. — С. 11–12.
4. *Воробйов М.М.* Питання оптимізації проведення комплексних судово-медичних експертиз / М.М. Воробйов // Український судово-медичний вісник. — 2009. — № 2 — С. 17–19. — Бібліогр.: с. 19.
5. *Воробйов М.М.* Автомобільна травма — не лише як складова транспортного травматизму / М.М. Воробйов // Український судово-медичний вісник. — 2010. — № 1. — С. 19–21. — Бібліогр.: с. 21.
6. *Воробйов М.М.* Підходи до оптимізації проведення комплексних судових експертиз / М.М. Воробйов // Судова експертиза. Сучасний стан та перспективи розвитку: Тези допов. — К.: МЮ України, 2010. — С. 84–87.
7. *Концевич И.А.* Судебно-медицинские и клинические аспекты травмы при дорожно-транспортных происшествиях / И.А. Концевич, А.С. Лесовой, В.А. Шевчук, Е.Т. Скляр-ренко, А.И. Волошин, В.П. Тищенко, Н.Н. Воробьев // Клин. хирургия. — 1988. — № 4. — С. 29–31. — Библиогр.: с. 31.