

СТРУКТУРНА ХАРАКТЕРИСТИКА СМЕРТЕЛЬНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ТРАВМИ ЗА СУДОВО-МЕДИЧНИМИ СПОСТЕРЕЖЕННЯМИ

Франчук В. В., Кулаківський Д. І.

Тернопільський державний медичний університет ім. І.Я.Горбачевського

Резюме. У статті проаналізовано експертно-епідеміологічні та видові особливості смертельної транспортної травми на підставі дослідження архівного матеріалу Тернопільського обласного бюро судово-медичної експертизи за 2009 р.

Ключові слова: транспортна травма, структура, судово-медичний архівний матеріал.

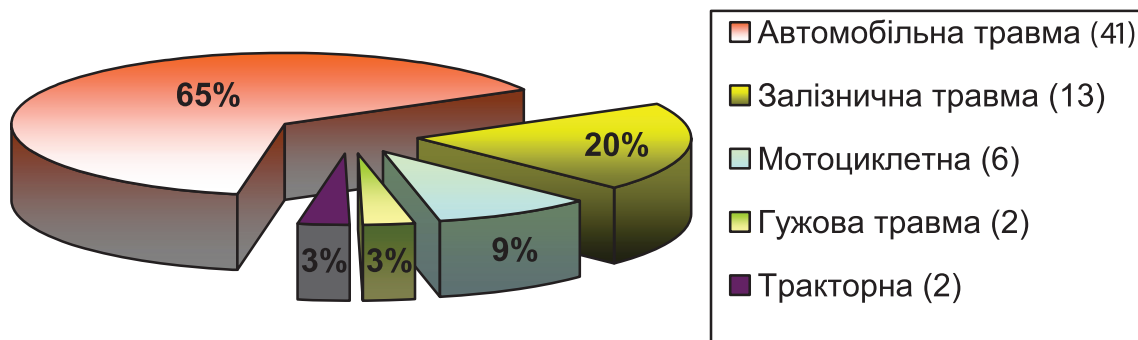
ВСТУП. Травматизм на транспорті, внаслідок своєї значної енергетичності, завжди супроводжується високим рівнем летальності серед потерпілих [1,6], що зумовлює актуальність цієї проблеми як для клінічної медицини загалом, так і для судово-медичної експертної практики зокрема [2,4,5]. Стрімкий розвиток технічного прогресу, особливо - в останні роки, повсюдність експлуатації найсучасніших транспортних засобів в т.ч. з новітніми системами безпеки, в сукупності із зростаючою мобільністю наших громадян, не могли не вплинути на загальну структуру сьогочасної транспортної травми, що і стало предметом нашого дослідження [3].

Мета дослідження полягає у вивченні загальної структури та видових особливостей смертельної транспортної травми за даними архіву Тернопільського обласного бюро судово-медичної експертизи.

Матеріали і методи. Відповідно до мети роботи, досліджено 1291 акт судово-медичних досліджень трупів та «Висновки експерта» Тернопільського обласного бюро судово-медичної експертизи за 2009 рік. Отримані дані (вік, стать загиблої особи, обставини транспортної травми, її вид, механізм травмування, відношення до пори року та пори доби, виявлені експертно-діагностичні ознаки, наявність алкогольного сп'яніння тощо) для кожного випадку транспортної травми вносили в спеціальну реєстраційну карту. Результати досліджень узагальнили та систематизували за допомогою загально статистичних методів.

РЕЗУЛЬТАТИ ДОСЛІДЖЕННЯ ТА ЇХ ОБГОВОРЕННЯ

В результаті проведеного дослідження встановлено, що протягом 2009 р. в Тернопільській обл. загинуло від зовнішніх чинників 653 (50,5%) осіб, з яких від механічної травми – 198 (30,3%). Серед них 64 смертельних випадки (32,3%) сталися внаслідок травмування людей різноманітними транспортними засобами, що за своєю часткою відповідає даним інших науковців [1,2]. Найбільша кількість загиблих прийшла на автомобільну травму - 41 випадок (64,1%), далі – залізнична травма – 13 випадків (20,3%), на третьому місці – мотоциклетна травма – 6 випадків (9,4%), по 2 випадки (6,2% сукупно) припало на тракторну і гужову травми (мал. 1.).

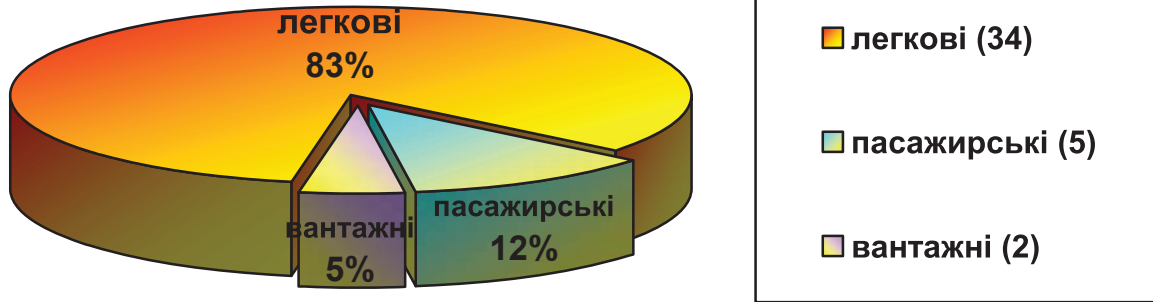


Мал. 1. Структура смертельної транспортної травми за 2009 р. у Тернопільській області

Видова характеристика автомобільної травми показала, що 22 випадки (53,7%) були зіткненням як з іншим транспортним засобом, так і з перешкодою (стіною, опорою моста, деревом тощо); наїздів з переважною дією удару було 10 (24,4%); травм внаслідок перекидання автомобілів – 5 (12,2%); комбінованих (наїзд з наступним переїздом) – 2 (4,9%); переїздів – 1 (2,4%); наїздів з переважною дією стисненням - 1(2,4%). Таким чином, травм від

зовнішніх частин автомобіля було 14 (34,2%), травм в салоні автомобіля (пасажирів та водія) констатовано 27 (65,8%), що відрізняється від даних О.В.Богдан, В.И. Витер, Ю.Н. Кравченко, за якими в загальній структурі автомобільних травм переважають травми пішоходів [1,2,4].

Відповідно до типу транспортного засобу структуру смертельної автомобільної травми відображає наступна діаграма (мал. 2.):



Мал. 2. Видова характеристика смертельної автомобільної травми за 2009 р. у Тернопільській обл. відповідно до типу транспортного засобу

Тобто, більшість смертельних автотравм (82,9%) була пов'язана з легковими автомобілями, на другому місці за частотою (12,2%) – зустрічався пасажирський транспорт (автобуси), решта – вантажні автомобілі (4,9%). Окремо слід зауважити, що серед вказаних транспортних засобів 72% автомобілів були вітчизняного виробництва і лише 22% – імпортного (в решті 6% випадків походження автомобіля встановлено не було). Отримані дані, таким чином, відповідають результатам М.П.Артамошиной, Ю.Н.Кравченко, О. В.Богдан [5,4,1].

Смерть потерпілих від автотравм за результатами наших спостережень зазвичай наставала на місці дорожньо-транспортної пригоди, що ста-

новило 75% всіх випадків, і рідко – у стаціонарі чи по дорозі до лікарні. Основна частина загиблих – були особами чоловічої статі (85%), як правило молодого і працездатного віку (близько 70%), що підтверджується також і іншими дослідниками [2, 5, 6]. На відміну від окремих науковців [1, 2, 5], ми не встановили переваги серед загиблих внаслідок автомобільних травм осіб в стані алкогольного сп'яніння, оскільки за нашими даними таких було лише 13 (32%), з них тяжкий ступінь сп'яніння було підтверджено лише у 2 померлих. Досліджуючи розподіл смертельних випадків автомобільної травми стосовно пори року, пори доби та днів тижня, ми констатували певну залежність (табл. 1).

Таблиця 1

Частота автотравм з смертельними наслідками протягом 2009 р. у Тернопільській обл. стосовно пори року, пори доби та днів тижня

	Кількість загиблих	Загальна частка
Пора року		
Зима	5	12,2%
Весна	4	9,8%
Літо	19	46,3%
Осінь	13	31,7%
Пора доби		
ранок (06.00-11.59)	5	12,2%
день (12.00-17.59)	10	24,4%
вечір (18.00-23.59)	18	43,9%
ніч (00.00-05.59)	1	2,4%
не встановлено	7	17,1%
День тижня		
понеділок	8	19,5%
вівторок	3	7,2%
серeda	11	26,8%
четвер	7	17,1%
п'ятниця	4	9,8%
субота	4	9,8%
неділя	4	9,8%

Так, майже 80% всіх автотравм з смертельними наслідками на Тернопільщині за досліджуваний період часу сталися літом і восени (що узгоджується з даними В.И. Витер) [2], переважно в темну пору доби, частіше за все у середу, понеділок і четвер.

Аналізуючи випадки смертельної залізнич-

ної травми, ми встановили, що серед 13 таких випадків, 6 (46,3%) сталися від наїзду локомотива на пішохода, 5 (38,4%) були пов'язані із зіткненням рухомого складу потяга з автомобілями на залізничних перегонах, 2 рази (15,3%) мав місце переїзд.

Летальні наслідки внаслідок залізничної травми виникали зазвичай одразу на місці події. Всі

такі загиблі були працездатного віку (23-68 років), особи чоловічої та жіночої статі в однаковому співвідношенні. Характерно, що з 8 пішоходів, які загинули під колесами потягу, 6 громадян (75%) перебувало у важкому ступені алкогольного сп'яніння, в т.ч., як більшість померлих від зіткнення потягу з автомобілем були тверезими. Вивчаючи хронологічні особливості залізничної травми, ми знайшли деякі відмінності порівняно з автомобільною травмою (табл. 2.).

Зокрема, 77% смертельних залізничних травм в області за досліджуваний період часу мали місце зимою і восени, рідко – навесні, лише один раз - літом. Травмування відбувалось зазвичай вранці, вдень чи ввечері (рідко – в нічний час), частіше за все

у суботу та середу.

Досліджуючи особливості смертельної мотоциклетної травми, ми встановили, що всі такі випадки трапились внаслідок зіткнення мотоцикла з перешкодою (автомобілем, причепом, стіною тощо). Загиблі мотоциклісти були молодими людьми, більша половина з них в момент ДТП перебувала на підпитку, аварії ставались переважно в темну пору доби, літом [3].

За період часу, що вивчався, в Тернопільській області сталися 2 тракторні травми, одна з яких внаслідок наїзду на пішохода, друга – від перекидання трактора. Крім того, мали місце 2 смертельні гужові травми, обидві внаслідок перекидання воза і за умови важкого алкогольного сп'яніння візника.

Таблиця 2

Частота випадків залізничної травми з смертельними наслідками протягом 2009 р. у Тернопільській обл. стосовно пори року, пори доби та днів тижня

	Кількість загиблих	Загальна частка
<i>Пора року</i>		
Зима	6	46,3
Весна	2	15,3%
Літо	1	7,7%
Осінь	4	30,7%
<i>Пора доби</i>		
ранок (06.00-11.59)	5	38,6
день (12.00-17.59)	3	23%
вечір (18.00-23.59)	3	23%
ніч (00.00-05.59)	1	7,7%
не встановлено	1	7,7%
<i>День тижня</i>		
Понеділок	-	-
Вівторок	-	-
Середа	4	30,7%
Четвер	-	-
П'ятниця	2	15,4%
Субота	5	38,6%
Неділя	2	15,4%

ВИСНОВКИ:

1. Таким чином, третина всіх смертельних випадків в Тернопільській області від дії механічних чинників припадає на транспортну травму, серед якої домінує автотравма (64%). На другому та третьому місці за частотою зустрічається залізнична та мототравма, складаючи 20% і 9% відповідно.

2. Серед видів автомобільної травми переважає травма в салоні автомобіля. Смертельні травмування автомобільним транспортом ставались в основному літом і восени, в темну пору доби і в певні дні тижня. Більшість (83%) авто пригод з трагічними наслідками пов'язана з легковими автомобілями, як правило вітчизняного виробництва.

3. Смертельна травма на залізничному транспорті в регіоні ставалась зазвичай внаслідок

наїзду на пішохода або зіткнення потягу з автомобілем, рідко – від переїзду. Частіше за все залізничні травми мали місце зимою і восени, в суботу та середу, будь-якої (крім нічної) пори доби.

4. Значний відсоток всіх загиблих від транспортної травми на Тернопіллі припадає на чоловіків працездатного віку, які в момент аварії перебували у стані алкогольного сп'яніння.

Література

1. **Богдан О. В.** Дорожно-транспортний травматизм в сучасних умовах / О. В. Богдан // Травма. – 2010. – т. 11, № 2. – С. 123 – 126.
 2. **Витер В. И.** Структура и динамика дорожно-транспортных травм и падений с высоты по г. Ижевску за 1995-1996 годы [Электронный ресурс] / В.И. Витер, А.В. Пермяков, С.В. Барышникова //

Актуальные вопр. суд. мед. и эксп. практики, Барнаул-Новосибирск, 2011. - Вып. 17.

3. Діденко І. Мотоциклетний травматизм в Тернопільській області / І. Діденко, М. Франчук, У. Стрипко // XV Міжнародний медичний конгрес студентів та молодих вчених = The XV International medical congress of students and young scientists, 23-25 квіт. 2011 р. – Тернопіль : Укрмедкнига, 2011. – С. 214.

4. Кравченко Ю.Н. Анализ проведенных комплексных судебно-медицинских и автотехнических экспертиз по данным отдела комиссионных экспертиз ХОБСМЭ за период с 2006 по 2008 гг./ Ю.Н. Кравченко, Е.И. Малыгина, В.В. Репа, Е. А. Войтов // Впровадження сучасних наукових досягнень в судову експертизу: мат. Всеукр. наук.-

практ. конф., 10-11 вересня 2009 р. – Харків: Оберіг, 2009. С. 168-170.

5. Совершенствование системы учёта и анализа медицинских последствий дорожно-транспортных происшествий в Воронежской области [Электронный ресурс] / М.П. Артамошина, Л.И. Дежурный // электронный научный журнал «Социальные аспекты здоровья населения» – 2011. - № 4. – Режим доступа к журн.: - <http://vestnik.mednet.ru/content/view/348/30/lang,ru/>

6. Черниш В. Ю. Основні причини летальності серед постраждалих травматологічного профілю, які були госпіталізовані у спеціалізований стаціонар / В. Ю. Черниш, М. М. Шпаченко, О. П. Зерній // Травма. – 2010. – т. 11, № 5. – С. 514 – 519.

СТРУКТУРНАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА СМЕРТЕЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ТРАВМЫ ПО СУДЕБНО-МЕДИЦИНСКИМ НАБЛЮДЕНИЯМ

Франчук В. В., Кулакивский Д. И.

Резюме. В статье проанализированы экспертно-эпидемиологические и видовые особенности смертельной транспортной травмы на основании исследования архивного материала Тернопольского областного бюро судебно-меди-

цинской экспертизы за 2009 г.

Ключевые слова: транспортная травма, структура, судебно-медицинский архивный материал.

STRUCTURAL CHARACTERISTICS OF LETHAL TRANSPORTATION TRAUMA ON FORENSIC-MEDICAL OBSERVATIONS

Franchuk V. V., Kulakivsky D. I.

Resume. On the base of the investigation of archival materials of Ternopil regional Bureau of forensic-medical examination during 2009 y., expert-epidemiological peculiarities of lethal transportation

trauma have been analyzed.

Key words: transportation trauma, structure, forensic-medical archival materials.