

ФАТАЛЬНА АВТОМОБІЛЬНА ТРАВМА: ПОГЛЯД КРИЗЬ ПІВСТОЛІТТЯ**Франчук В. В.**ДВНЗ «Тернопільський державний медичний університет
імені І.Я. Горбачевського МОЗ України»

Резюме. У статті наведено порівняльний аналіз експертно-діагностичних особливостей смертельної автомобільної травми у Тернопільській обл. в 60-70 рр. минулого століття і в наші дні на підставі дослідження архівного матеріалу Тернопільського обласного бюро судово-медичної експертизи за 2008-2010 рр.

Ключові слова: автомобільна травма, ретроспективний аналіз, судово-медичний архівний матеріал.

ВСТУП. Високий рівень летальності серед потерпілих під час автоаварій, невпинне зростання кількості самих дорожньо-транспортних пригод в Україні, обумовлює актуальність цієї проблеми як для клінічної медицини загалом, так і для судово-медичної експертної практики зокрема [1,2,3]. Еволюційні зміни в державі, стрімкий розвиток технічного прогресу, зростання загальної кількості автомобілів на дорогах України в сукупності з стабільно високим рівнем транспортного травматизму в останні роки, не могли не вплинути на судово-медичні експертні особливості сучасної автомобільної травми в порівнянні з минулим, що і стало предметом нашого дослідження.

Мета дослідження полягає у вивченні експертно-кримінологічних особливостей сучасної смертельної автомобільної травми та знаходження відмінностей у епідеміології та судово-медичних експертних проявах цієї травми в порівнянні з відповідними даними 60-70 років минулого століття на прикладі Тернопільської області.

Матеріали і методи. Відповідно до мети роботи, досліджено 2067 акти судово-медичних досліджень трупів та «Висновків експерта» Тернопільського обласного бюро судово-медичної експертизи за 2008-2010 роки. Отримані дані (загальні відомості про загиблу особу, обставини автотравми, виявлені зовнішні та внутрішні ушкодження (з докладним занотовуванням їх морфологічних властивостей), знайдені під час судово-медичного розтину експертно-діагностичні ознаки, висновок про причину смерті, наявність алкогольного сп'яніння тощо) для кожного випадку автотравми вносили в окремі, спеціально розроблені реєстраційні карти. Результати досліджень узагальнили та систематизували за допомогою загально статистичних методів.

РЕЗУЛЬТАТИ ДОСЛІДЖЕННЯ ТА ЇХ ОБГОВОРЕННЯ

В результаті проведеного дослідження встановлено, що протягом 2008-2010 рр. в Тернопільській обл. загинуло насильницькою смертю 2067 осіб (59,7% від всіх судово-медичних секцій), з яких від механічної травми – 706 (34,2%). Серед них 290 смертельних випадки стались внаслідок автомобільної травми, що склало 41,1% від всіх смертей, зумовлених механічною травмою. Загалом, в структурі насильницької смерті в регіоні автомобільна травма становить 14,0% або 8,4% від всіх судово-медичних розтинів. Отримані дані близькі до результатів аналізу смертельної автомобільної травми в краї, проведеного одним з основоположників судово-медичної академічної та експертної школи Тернопілля, доцентом А.І. Мухановим на основі власних спостережень у 1963-1964, 1965-1971 роках минулого століття і викладених у його окремих працях [4] та у фундаментальній монографії «Судебно-медичная диагностика поврежденных тупыми предметами» (Тернополь, 1974) [5]. Так, за даними цього вченого, частка смертельної автомобільної травми в Тернопільській області півстоліття тому складала 15,9% випадків насильницької смерті і 11,9% від всіх судово-медичних розтинів. Отже, питома вага цієї травми залишилась практично незмінною у структурі насильницької смерті, але дещо зменшилась на тлі загальної кількості судово-медичних секцій. Однак, смертність від травм, під час автопригод, в наш час стала вищою – з показником 8,8/100 тис. населення в порівнянні з 6,8/100 тис. жителів Як і раніше, зберігаються певні гендерні закономірності серед загиблих під час дорожньо-транспортних аварій, з тенденцією до збільшення питомої ваги чоловіків. Зокрема, в наші дні співвідношення загиблих чоловіків до жінок становить 4:1 (233 проти 57), в минулому – на кожен загиблу жінку припадало 3 чоловіків. Дещо змінилась вікова градація жертв автотравм: якщо раніше найбільша кількість смертей фіксувалась серед 20-29-літніх, підлітків і юнаків (10-19-літніх) та дітей до 9 років (кожний 8-ий випадок) [4,5], то тепер кількість малолітніх в смертельних автокатастрофах значно знизилась і становить лише 1 випадок на 48 загиблих. У сьогочасної автотравми найвища смертність спостерігається серед 30-39-літніх, зберігаючись на достатньо високому рівні як серед молодих (20-29 літніх), так і серед людей старшого покоління – 50-59-літніх.

В минулому столітті більша половина автотравм з фатальними наслідками ставалась від дії вантажівок (63,9%), значно рідше – автобусів і лише інколи – легкових автомобілів (8,7%). Сьогодні, навпаки, понад 80% смертельних автоаварій спричиняється легковиками (з яких переважають іномарки), рідко – автобусами і вантажними автомобілями (по 4% відповідно).

Обставини ДТП, як і в минулому, у вивчених матеріалах не завжди наведені докладно, адже слідчі нерідко у своїх постановках обмежуються лише скупкою констатацією факту виявлення трупа на проїзній частині, не обтяжуючись деталями пригоди. Аналізуючи акти розтинів, ми встановили, що у 167 випадках (57,6%) стався наїзд (півстоліття тому наїздів відбулось 67,6%), переїзд було діагностовано у 7 (2,4%) випадках (проти 16,7%), половина смертельних автоаварій супроводжувалась фатальним травмуванням водіїв та пасажирів, в той час як раніше травма в салоні автомобіля складала лише 9,2% серед всіх автотравм [4,5]. Місце ДТП однаково часто розташовувалось в населених пунктах, або поза їх межами. Смерть потерпілих в 188 випадках настала на місці автоаварії, в 4 – в кареті швидкої допомоги, ще 96 осіб – померли в різні терміни у лікарні. Це ідентично (за співвідношенням) відповідним даним по Тернопільській області за 1964 р. [4], крім того, як і раніше спостерігається сезонність смертельних автопригод – з піковими значеннями у літньо-осінній період (липень-серпень-вересень) і найменшою кількістю зимою [4,5].

При сучасній автотравмі виникають як локальні, так і комбіновані ушкодження, насамперед на голові і верхніх та нижніх кінцівках (264 випадки – (91,0%)), рідше – на тулубі. Ушкодження були різноманітними: садна, синці, рани, переломи кісток тощо. Садна мали різну величину, від 0,2x0,3 см. до 8,5x6,0 см, розташовувались частіше за все на голові (насамперед обличчя і тім'яні ділянки) і кінцівках, рідше на грудях і спині, майже ніколи – на животі. Синці були різноманітної форми та величини (від 1,5x1,0 см. до 18,0x14,0 см.), виникали частіше за все на обличчі, гомілкях, передпліччях і стегнах. Рани діагностовані в 189 випадках (65,2%), з переважною локалізацією на голові (тім'яно-скроневої ділянки, обличчя), кистях і гомілкях. Жодного разу рани не було виявлено на грудях потерпілих, і лише в одиничних випадках вони розташовувались на животі, стегнах і потилиці. Форма ран експертами часто зазначалась як невизначена, рідше – «Г»-подібна, дугоподібна, промениста. Величина їх варіювала від 0,3x0,5 см до 8,5x4,2 см. Як правило, морфологічні властивості цих ран відповідали загальним ознакам від дії тупих предметів: нерівні, осаднені, нерідко розміжчені та відшаровані від підлягаючих кісток краї, надриви у кінцях, наявність сполучно-тканинних перетинок та волосяних місточків і т.п. Зазначені особливості локальних ушкоджень в цілому спостерігались і у минулому [4,5], тобто, морфологічні прояви їх в наш час не змінилися.

В багатьох випадках знайдені ушкодження внутрішніх органів: легень – 92 (31,7%) випадки, печінки – 83 (28,6%), селезінки – 69 (23,8%), нирок – 61 (21,0%), що загалом також відповідає за поширеністю даним 50-ти річного періоду [4,5]. Левова частка серед цих ушкоджень ((75-80%)) припала на крововиливи різноманітної інтенсивності, форми і величини у зв'язково-фіксуєючий апарат і під серозні оболонки органів та тріщини їх паренхіми. Надриви та розриви склали біля 15%, у решті випадків діагностовано відриви та розміжчення цих органів. Зазвичай вказані ушкодження зустрічались комбіновано, а ще у 52 (17,9%) загиблих стався травматичний розрив серця чи аорти.

У більшій половині померлих в наш час від смертельної автотравми (195 осіб або 67,2%) мали місце переломи черепа, переважно кісток склепіння та основи. Ці ушкодження супроводжувались як правило масивними субарахноїдальними чи субдуральними гематомами, нерідко з розміжченням речовини головного мозку.

Серед інших ушкоджень скелету домінували переломи трубчастих кісток (177 випадків (61,0%)) – насамперед нижніх, рідше – верхніх кінцівок. Переломи ребер і грудини були виявлені в 167 (57,6%) випадків, переломи хребта – 89 (30,7%), переломи кісток тазу – 62 (21,4%).

Серед причин смерті експертами частіше за все визнавалась: поєднана травма голови, грудей і живота, масивна травма тіла з численними переломами кісток скелету, відкрита черепно-мозкова травма з переломами кісток склепіння і основи черепа, закрита травма грудей і живота з ушкодженнями внутрішніх органів тощо. Третина загиблих (93 особи або 32,1%) в автоаваріях перебувала у стані алкогольного сп'яніння різного ступеня.

Специфічні ознаки (контактні ушкодження), були виявлені лише у 2 осіб, внаслідок переїзду (0,6% всіх випадків). Головним в експертному обґрунтуванні автотравми стали наступні характерні її ознаки: множинність, масивність та різновидність ушкоджень – 284 (97,9%) випадків, ознаки загального стусу тіла – 278 (95,9%), розповсюдженість ушкоджень на різні анатомічні ділянки та протилежні поверхні тіла – 253 (87,2%).

ВИСНОВКИ:

Таким чином, за півстолітній період дещо змінилась епідеміологічна картина смертельної автотравми в Тернопільському регіоні: різко знизилась смертність дітей на тлі підвищення загальної смертності дорослих, стало більше гинути чоловіків, особливо середнього і старшого віку, автоаварії з фатальними наслідками спричиняються не вантажівками, а переважно легковиками. Разом з тим, питома вага автотравми стосовно насильницької смерті не збільшилась, а навіть дещо зменшилась відносно загальної кількості судово-медичних секцій.

В теперішній час видозмінилась видова структура автомобільної травми за рахунок суттєвого збільшення смертельно травмованих у середині автомобіля та помітного зниження кількості переїздів. Експертно-діагностичні особливості ушкоджень у випадках сучасної автотравми за своєю органно-регіональною розповсюдженістю, видовою приналежністю та морфологічними характеристиками залишились в цілому незмінними.

Література

1. **Аварійність** на автошляхах України у 2014 році // Департамент ДАІ МВС України (офіційний сайт). – Режим доступу: <http://www.sai.gov.ua>. – 12.03.2015
2. **Богдан О.В.** Дорожно-транспортный травматизм в современных условиях / О.В. Богдан // Травма. – 2010. – т. 11, № 2. – С. 123 – 126.
3. **Деркач Р.В.** Аналіз причин смертності загиблих в дорожньо-транспортних пригодах у м. Києві / Р. В. Деркач // Судово-медична експертиза. – 2014. – № 2. – С. 46 – 49.
4. **Муханов А.И.** Смертельная автомобильная травма по материалам судебно-медицинской экспертизы / А.И. Муханов, И.М. Фальфушинский // Вопросы судебной медицины и криминалистики : Тернополь, 1968. – С. 18 – 21.
5. **Муханов А.И.** Судебно-медицинская диагностика поврежденных тупыми предметами / А.И. Муханов. – Тернополь : Тернопольский медицинский институт, 1974. – 506 с.

ФАТАЛЬНАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ТРАВМА: ВЗГЛЯД СКВОЗЬ ПОЛСТОЛЕТИЯ

Франчук В. В.

Резюме. В статье проведён сравнительный анализ экспертно-диагностических особенностей смертельной автомобильной травмы в Тернопольской обл. в 60-70 гг. прошлого столетия и в наши дни на основании исследования архивного материала Тернопольского областного бюро судебно-медицинской экспертизы за 2008-2010 гг.

Ключевые слова: автомобильная травма, ретроспективный анализ, судебно-медицинский архивный материал.

FATAL VEHICULAR TRAUMA: HALF-CENTURY RETROSPECTIVE REVIEW

Franchuk V. V.

Summary. The article retrospectively provides a comparative analysis of the expert-diagnostic peculiarities of lethal vehicular trauma in Ternopil region during 60-70 years of last century to nowadays. The study analyzes archival materials handled by Ternopil regional Bureau of forensic-medical examination between 2008-2010 y. This study retrospectively provides a comparative analysis of the expert-diagnostic peculiarities of lethal vehicular trauma in Ternopil region during 60-70 years of the last century to nowadays. Epidemiology of motor-vehicle trauma and its medicolegal peculiarities were the objectives of the investigation.

A total of 2067 reports of forensic autopsies (handled by Ternopil regional Bureau of forensic-medical examination between 2008-2010 y) were analyzed and all cases of vehicular trauma were selected. A significant number of variables among casualties have been reviewed such as: season in which the road traffic accident (RTA) occurred, its circumstances, gender and age of victims, site and injury pattern, vehicle type used etc.

During the period between 2008-2010 years, 290 persons were died due to RTA in Ternopil region (in 14% of the violence-related deaths and near 8% of the all forensic autopsies.). The rate of death in the region is 8,8 per 100,000 persons. Majority of deaths showed seasonal distribution with summer-autumn peak over the other seasons. Most of fatal RTA (above 80%) were committed by motor-cars. Males, aged 20-39 and 50-59 were predominantly affected (M:F gender ratio was 4:1). Notable number of the victims lived mainly in rural district and were being in alcoholic poisoning (32% of the total).

Pedestrians were involved into an accident in 67,3% of cases. Trauma inside a vehicle (driver's and passenger's trauma) took place among 53,3% of victims.

Local and mixed injuries were normally found in all of the cases mainly on the head and upper and lower limbs (91,0%). Lacerations were observed in 189 persons (65,2%), on the head predominantly never on chest and abdomen. Injuries of internal parenchymatous organs were revealed in majority of the victims: lungs (31,7%), liver (28,6%), spleen (23,8%), kidneys (21,0%), heart and aorta (17,9). Effusion of fluid blood inside the parenchyma of the organs and superficial linear injuries of the parenchyma (tears) were diagnosed among (75-80)% of the victims. Open and closed fractures of the skull with massive subarachnoidea and subdural hematoma were found in more than each 2nd decedent. Fractures of long bones (mostly tibia, fibula, femur and humerus) were confirmed in 61,0% of the casualties, fractures of the ribs (57,6%), fractures of spinal cord (30,7%).

In total morphological characteristics of external and internal injuries related to RTA nowadays was identical with the last.

Key words: vehicular trauma, retrospective analysis, forensic-medical archival materials.