

Сведения, необходимые эксперту для проведения экспертизы при рельсовой травме

В установочной части постановления необходимо отразить, на каком перегоне электрифицированной или неэлектрифицированной железной до-роги обнаружен труп или его части, расстояние между частями трупа, наличие следов скольжения на балластном слое пути, положение, позу и месторасположение трупа, каким локомотивом или моторовагонной сек-цией был сбит пострадавший, какова их скорость, грузовым, пассажирским или скорым поездом был травмирован человек.

Исследование трупа в секционной направлено на выявление типичных, характерных и нехарактерных повреждений для железнодорожной травмы, повреждений, характерных для тупых ручных орудий и конечностей чело-века, острых орудий, огнестрельного оружия, повреждений, типичных для других транспортных травм, обнаружение признаков прижизненности же-лезнодорожной травмы и повреждений иного происхождения.

Исследование проводится по общей схеме исследования транспортных травм. В случаях разделения на множество частей части трупа сшиваются с целью определения последовательности разделения, механизма травмы, положения и членорасположения пострадавшего в момент травмы, опозна-ния трупа неизвестного лица.

Секционным исследованием трупа необходимо выявить признаки при-жизненного происхождения повреждений, к которым относятся излияния крови в ткани вдали от места перекатывания колес. Их наличие объясняет-ся размятием, сдавлением и резким сокращением сосудов. При перека-тывании колес на уровне шеи обязательно разрезать мягкие ткани — затылочные мышцы, диафрагму рта, подключичных, надключичных, над-лопаточных областей, клетчатку вокруг сосудисто-нервных пучков, иссле-довать места прикрепления травмированных сухожилий мышц. В случаях перекатывания через конечности необходимо исследовать места прикре-пления сухожилий мышц в области эпифизов трубчатых костей. Обескров-ливание тканей и органов в местах перекатывания и наличие излияний крови вдали от места травмы объясняется натяжением мышц и связок, а также сокращением мышц.

Повреждения, встречающиеся при железнодорожной травме, условно можно разделить на повреждения, типичные для действия колес и головки рельса, других деталей локомотива и вагона, верхнего строения пути; нетипичные для действия железнодорожного транспорта и повреждения железно-дорожным транспортом, сходные с повреждениями иного происхождения — от режущих, колющих и других предметов и огнестрельного оружия.

К повреждениям, характерным для действия колес железнодорожного транспорта и головки рельса относят: полосы давления; полосы обтирания; ссадину, причиненную «первичным щипком»; полосу осаднения от головки рельса; угловидные лоскуты; спиралевидные разрывы кожи, раны, вызванные перерастяжением; лампасовидные разрывы кожи, размятие тканей; клиновидный дефект ткани; своеобразные переломы трубчатых костей; языковидные лоскуты кожи, нанесенные головкой рельса; отделение головы от туловища; разделение туловища и тела на несколько частей; обширные переломы костей головы с отслоением и отделением кожи лица; отделение конечностей со своеобразными переломами трубчатых костей, изменение конфигурации тела; складчатое заглаживание материалов одежды; шлифы костей с наложениями смазки и буроватыми вкраплениями металла, желобовидные шириной в 2 см повреждения с пологими ровными, как бы отполированными краями, наложения черного маслянистого вещества на теле и в глубине ран.

К повреждениям, типичным для действия других деталей локомотива и вагона, относят: ссадины, причиненные кожухом зубчатой передачи; полосчатые, горизонтальные или вертикальные, прерывистые, дугообразные ссадины, кровоподтеки, или раны типа «рубленых», образованные ударом сбрасывателя на задней или боковых поверхностях бедер или голени на соответствующих уровнях; наложения и повреждения на одежде соответствующей формы и на соответствующих уровнях; параллельные вертикальные раны и ссадины или множественные ссадины, расположенные по контурам прямоугольника с закругленными углами, сходного с вырезом на сбрасывателе; дугообразные раны или ссадины на груди, животе и конечностях со множеством прерывистых параллельных ссадин на фоне сдавления нижним краем сбрасывателя; полосчатые горизонтальные ссадины с овальными ушибленными ранами на концах от ударов нижними подножками в области ягодиц и бедер; полосчатые неправильно-ромбовидные горизонтальные ссадины, реже линейные раны или полосчатые кровоподтеки или ссадины на спине от удара верхними подножками; Г-образные ушибленные раны на задней поверхности тела, нанесенные ударом боковой подножки; Г-образные или П-образные разрывы одежды; повреждения, по форме соответствующие тарелкам буферов; повреждения деталями автосцепки; повреждения фарами, их ободками и козырьками подфарников; отпечатки деталей транспорта, отрывы верхних конечностей, зафиксированные в деталях транспорта.

К повреждениям, характерным для действия верхнего строения железно-дорожного пути (балластного слоя, шпал, рельсов со скреплением — костылей, подкладок, накладок, болтов, клемм, шурупов, пружинных противоугонов), относятся: повреждения, причиненные ударом о предметы, чаще с ограниченной и, реже, с распространенной поверхностью, множественные повреждения вследствие трения скольжения; потертости и про-тертости на одежде и обуви; разрывы одежды в результате зацепа; следы трения, нередко располагающиеся в различных направлениях (вследствие изменения положения тела при ударах о железнодорожное полотно; следы волочения); шлифы на костях; участки травматического облысения; по-вреждения, вызванные зацепом, в виде угловидных, лоскутных и скальпи-рованных ран, лентовидных повреждений, отслоений и отделений кожи на больших участках в области повреждений; повреждения от растяжения: отрывы деталей одежды, отрывы конечностей с вытянутыми нервами, со-судами, сухожилиями и мышцами как на сохранившейся части конечности, так и на оторванной, разрывы краев ран в области культи и оторванной конечности, иногда с полным отделением кожи на оторвавшейся части; раны от перерастяжения; повреждения, отображающие форму и размеры деталей верхнего строения пути, антисептиков, следы смазочных веществ, угля и балластного слоя пути (песок, ракушки и др.) на теле и одежде.

Перечисленные повреждения, а также неповрежденные области тела и одежды, как правило, покрыты песком, гравием, доменным шлаком, ракушечником и прочими элементами строения железно-дорожного полот-на, которые иногда выявляются между слоями одежды и в карманах.

Нетипичные железно-дорожные повреждения — это повреждения, на-блюдающиеся при любом виде транспортной травмы. В случаях железно-дорожной травмы таковые образуются в результате ударов деталями под-вижного состава и ударов о детали пути, а также при отбрасывании, падении и ударе о предметы и инженерные сооружения, находящиеся вбли-зи колеи. Иногда повреждения могут причинять осколки стекла, консерв-ные банки, ребра гравия и другие предметы, лежащие на железнодорожном полотне. Сочетание типичных повреждений, вызванных ударом деталей транспорта, и нетипичных повреждений от удара деталями транспорта и действия предметов, лежащих на железнодорожном полотне, свидетель-ствует об ударе, сопровождающемся отбрасыванием пострадавшего.