

Транспортная травма. Классификация транспортного травматизма

Транспортная травма — комплекс повреждений, возникших у участников транспортных происшествий от различных видов травматических воздействий, связанных с движением транспорта. В зависимости от вида транспорта, причинившего повреждения, транспортную травму делят, исходя из характера и локализации повреждений, на автомобильную, мотоциклетную, мопедную, велосипедную, троллейбусную, тракторную (гусеничную и колесную), рельсовую (железнодорожную, трамвайную), авиационную (самолетную и вертолетную), травму на водном транспорте, гужевою.

Транспортная травма делится на две группы: большую — типичную, и меньшую — атипичную.

К *типичной* травме относят травму участников (пешеходов, водителей, пассажиров переднего и заднего сидений автомобилей, заднего сиденья и коляски мотоцикла, экипажа и пассажиров воздушных судов, команды и пассажиров водных судов, а также пловцов), пострадавших при столкновениях движущегося транспорта с человеком, движущихся транспортных средств друг с другом и неподвижными предметами, сдавлении деталями транспорта, падении и опрокидывании транспортных средств, комбинации видов травмы (столкновение с человеком с последующим перекатыванием колес транспорта и т.д.), комбинированные виды травмы (мотоавтотравма и пр.), травму при взрыве воздушного судна, катапультировании.

Атипичную травму составляют падения транспортных средств в воду, сопровождающиеся не только образованием повреждений от деталей движущегося транспорта, но и утоплением, поражением техническим электричеством во время езды на крышах вагонов с последующим падением с них и т.д.

В каждой группе различают вид, вариант и подвариант травмы. Вид травмы устанавливают на основании вида травматического воздействия: удара, сдавления, смещения общего центра тяжести тела путем оценки локализации и объема

повреждений у всех участников происшествия.

Вариант травмы определяют поверхности (передняя, боковая, задняя) контактирующих тел (тела человека, транспорта, преграды, дороги), характер поверхности предметов (распространенная или ограниченная), уровень их расположения относительно деталей транспортных средств, скорость транспорта, силы инерции тяжести и их сочетания, преграды, неровность дорожного покрытия (ямы, гребенка и т.п.). Он устанавливается по уровню расположения, характеру повреждений от контакта с преградами, деталями транспортных средств и дороги, по механизму травмы участника ДТП.

Подвариант травмы обусловлен углом удара и высотой контактирующих деталей транспортных средств и определяется по наличию характерных повреждений, распределению их по областям, сторонам, поверхностям тела, а также по механизму травмы.

Большинство транспортных травм протекает в доли секунды, зачастую в отсутствие свидетелей, иногда сопровождаясь значительным количеством пострадавших, что затрудняет, а подчас делает невозможным без проведения судебно-медицинской экспертизы расследование транспортных происшествий.

Судебно-медицинская экспертиза транспортной травмы, являясь наиболее сложной из экспертиз, составляет значительный объем работы эксперта, что обусловлено разнообразием травмирующих факторов внешней среды, видов травматических воздействий, деформаций костей, механизмов травмы и постоянно меняющимися конструктивными особенностями отечественных и зарубежных транспортных средств, без знания которых надлежащее проведение экспертизы невозможно.

Судебно-медицинская экспертиза позволяет устранить противоречия, возникающие в процессе расследования, дает основание следователю установить степень вины каждого из участников транспортного происшествия, ущерба здоровью и пр.

Успешное расследование транспортных происшествий зависит от квалификации следователя, экспертов и сотрудников ГАИ, участвующих в своевременно и качественно проведенном осмотре места происшествия. Осмотром места происшествия руководит

следователь, который определя-ет действия каждого из членов оперативной группы.

Схема 24. Классификация транспортного травматизма

