

## СУДОВО-МЕДИЧНА ОЦІНКА ВИПАДКІВ ЛЕТАЛЬНОЇ ТРАВМИ В САЛОНІ ЛЕГКОВОГО АВТОМОБІЛЯ НА ТЕРИТОРІЇ ЖИТОМИРСЬКОЇ ОБЛАСТІ З 2008-2017 РОКИ

**Зозуля В. М.**

Обласне бюро судово-медичної експертизи Житомирської обласної ради

**Резюме.** Проведено аналіз випадків дорожньо-транспортних пригод із смертельно травмованими особами в салоні легкових автомобілів при дорожньо-транспортних пригодах на території Житомирської області впродовж 2008-2017 рр. для встановлення співвідношення між кількістю травмованих водіїв та пасажирів. Встановлено розподіл пригод у залежності від місця скоєння дорожньо-транспортної пригоди та значення автомобільної дороги.

**Ключові слова:** дорожньо-транспортна пригода, автомобільна дорога, водій, пасажир.

**Вступ.** З моменту перших травмувань осіб у результаті дорожньо-транспортних пригод, автомобільній травмі було присвячено великомасштабні праці Солохіна А.А. [4], Матишева О.О. [2], Стешиця В.К. [5] та інших дослідників, які довгий час залишались фундаментальними при проведенні таких експертиз. Однак зміни технічних характеристик автомобілів, як зовнішньої їх конструкції, так оснащення салонів, на даний момент потребують нових підходів до проведення судово-медичної і комплексної експертизи сучасної автомобільної травми [1,3].

**Мета дослідження.** Проаналізувати випадки смертей осіб, що загинули в результаті травм, отриманих при дорожньо-транспортних пригодах в салоні легкових автомобілів на території Житомирської області в період 2008-2017 рр., розподіливши їх за місцем скоєння пригоди та перебуванням у салоні автомобіля.

**Матеріали і методи дослідження.** Для забезпечення виконання мети дослідження було використано архів обласного бюро судово-медичної експертизи, Управління Міністерства Внутрішніх справ та Головного Управління Національної поліції України в Житомирській області за 2008-2017 рр.

**Результати дослідження їх обговорення.** Житомирська область за площею (29 832 км<sup>2</sup>) є 5-ю в Україні та 2-ю за кількістю населення серед північних областей (1 231 239 жителів станом на 01.01.2018 р.).

Територія області має розвинуту потужну сітку автомобільних доріг, серед яких за значенням виділяють:

1. Європейські (міжнародні):

- М 06 – Київ-Чоп,
- М 07 – Київ-Ковель-контрольно-пропускний пункт «Ягодин» (народна назва «Варшавка»),
- М 21 – Виступовичі-Житомир-Могилів-Подільський;

2. Національні:

- Н 02 – Кременець-Біла Церква-Ржищів-Канів-Софіївка,
- Н 03 – Житомир-Чернівці;

3. Регіональні:

- Р 02 – Київ-Овруч,
- Р 18 – Житомир-Попільня-Сквира-Володарка-Ставище,
- Р 49 – Васьковичі-Новоград-Волинський-Шепетівка;

4. Територіальні: Т 0601-Т 0615, Т0618, Т0619.

Впродовж 2008-2017 рр. на території Житомирщини було проведено судово-медичну експертизу (дослідження) 629 трупів осіб, які отримали при автомобільних пригодах у салоні легкових автомобілів (таб. 1).

Таблиця 1

**Розподіл експертиз (досліджень) залежно від року**

Роки	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Кількість	47	82	63	30	67	58	71	62	79	70

Як показують результати, в цілому, за вказаний період відмічається стійка тенденція до збільшення кількості летально-травмованих осіб. Статистичні дані розподілу летальної травми в салоні автомобіля відповідно до місця скоєння пригоди наведено в таблиці 2.

Очевидно, що різке збільшення кількості летальних випадків при дорожньо-транспортних пригодах в 2009 р. в межах населених пунктів може бути пов'язане з ліквідацією в 2008 р. спецпідрозділу ДАІ «Кобра».

Причиною зниження кількості летальних випадків у 2011 р. головним чином за рахунок травм на міжнародних шляхах може бути проведення в даний період часу масштабних ремонтних робіт на автодорогах Київ-Чоп та Київ-Ковель напередодні чемпіонату Європи з футболу 2012 р.

Таблиця 2

Розподіл за місцем скоєння дорожньо-транспортної пригоди										
Місце пригоди	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Міжнародні шляхи	10	24	15	8	21	25	26	26	22	29
Міжнародні шляхи	3	5	3	2	2	1	5	3	6	4
Національні шляхи	5	2	3	2	4	7	2	2	5	4
Регіональні шляхи	8	3	13	3	16	13	25	14	28	15
Територіальні шляхи	21	48	29	15	24	12	13	17	18	18
В межах населених пунктів	10	24	15	8	21	25	26	26	22	29

З метою встановлення співвідношення між смертельно-травмованими водіями та пасажирями (без урахування конкретного розміщення пасажирів) легкових транспортних засобів за результатами судово-медичних експертиз та матеріалів кримінальних справ (кримінальних проваджень) було проведено підрахунок даних категорій учасників пригоди. Результати розподілу водій-пасажир відображені в діаграмі на рис. 1.

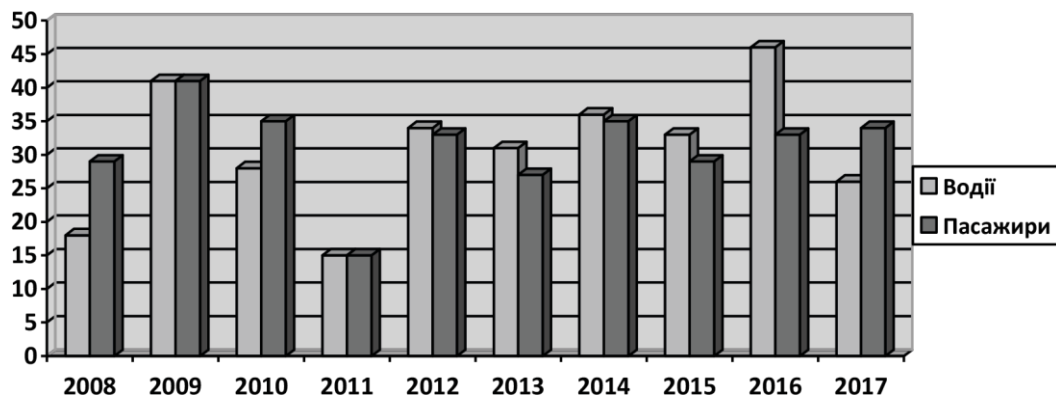


Рис. 1. Співвідношення летальної травми водій-пасажир

Як видно з діаграми, в цілому, відмічається поступова тенденція до збільшення кількості летальної травми водіїв у порівнянні з пасажирями.

#### Висновки

1. Різке зростання летальної травми при дорожньо-транспортних пригодах на території Житомирської області розпочалося з 2009 р.
2. Зниження кількості летально-травмованих осіб Київ-Чоп та Київ-Ковель напередодні Євро-2012.
3. Відмічається тенденція до перевищення кількості летально-травмованих водіїв над кількістю летально-травмованих пасажирів.

#### Література

1. Кривда ГФ, Войченко ВВ, Мишалов ВД, Гуров АМ, Филипчук ОВ, Голубович ЛЛ і др. Современное состояние и новые тенденции судебно-медицинской автомобильной травмы [Current state and new trends of forensic medical examination of car injuries]. Судово-медична експертиза. 2017;2:7-11.
2. Матышев АА. Возможности судебно-медицинской экспертизы при расследовании автотранспортных происшествий. Судебно-медицинская экспертиза. 1966;3:12-5.
3. Плевинскис ПВ. Судебно-медицинская и комплексная экспертиза современной автомобильной травмы. Одесса: Астропринт; 2017. 345 с.
4. Солохин АА. Судебно-медицинская экспертиза в случаях автомобильной травмы. Москва: Медицина; 1968. 235 с.
5. Стешиц ВК. Судебно-медицинская экспертиза при дорожно-транспортных происшествиях. Минск: Беларусь; 1976. 190 с.
6. Державна служба статистики України. Демографічний паспорт території – Житомирська область [Інтернет]. Київ: Держстат України; 2009 [оновлено 18 Бер 2017; цитовано 26 Лис 2017]. Доступно: [http://database.ukrcensus.gov.ua/Mult/Dialog/statfile1\\_c\\_files/pasport1.htm?18#top](http://database.ukrcensus.gov.ua/Mult/Dialog/statfile1_c_files/pasport1.htm?18#top)

#### References

1. Krivda GF, Voychenko VV, Mishalov VD, Gurov AM, Filipchuk OV, Golubovich LL i dr. Sovremennoe sostoyanie i

- novye tendentsii sudebno-meditsinskoy avtomobil'noy travmy [Current state and new trends of forensic medical examination of car injuries]. Sudovo-medychna ekspertyza. 2017;2:7-11. (in Russian)
2. Matyshev AA. Vozmozhnosti sudebno-meditsinskoy ekspertizy pri rassledovanii avtotransportnykh proisshestviy [Forensic capabilities in the investigation of motor vehicle accidents]. Sudebno-meditsinskaya ekspertiza. 1966;3:12-5. (in Russian)
  3. Plevinskis PV. Sudebno-meditsinskaya i kompleksnaya ekspertiza sovremennoy avtomobil'noy travmy [Forensic and comprehensive examination of modern car injuries]. Odessa: Astroprint; 2017. 345 s. (in Russian)
  4. Solokhin AA. Sudebno-meditsinskaya ekspertiza v sluchayakh avtomobil'noy travmy [Forensic examination in cases of car injury]. Moskva: Meditsina; 1968. 235 s. (in Russian)
  5. Steshits VK. Sudebno-meditsinskaya ekspertiza pri dorozhno-transportnykh proisshestviyakh [Forensic medical examination in traffic accidents]. Minsk: Belarus'; 1976. 190 s. (in Russian)
  6. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy. Demohrafichnyi pasport terytorii: Zhytomyrs'ka oblast' [Demographic passport of the territory - Zhytomyr region] [Internet]. Kyiv: Derzhstat Ukrainy; 2009 [onovleno 18 Ber 2017; tsytovano 26 Lys 2017]. Dostupno: [http://database.ukrcensus.gov.ua/Mult/Dialog/statfile1\\_c\\_files/pasport1.htm?18#top](http://database.ukrcensus.gov.ua/Mult/Dialog/statfile1_c_files/pasport1.htm?18#top) (in Ukrainian)

## FATAL INJURIES TO PASSENGER CAR OCCUPANTS IN ZHYTOMYR REGION BETWEEN 2008 AND 2017

Zozulia V. M.

**Summary.** The current study determines the number of passenger car occupants involved in a fatal crash in Zhytomyr region between 2008 and 2017 with due regard to the adjusted risk ratio for fatal injuries to drivers and passengers. The findings also provide a rationale for the distribution of road traffic accidents in terms of the place of a road accident and the functional type of the roadway within the national roadway system.

**Keywords:** road traffic accident, roadway, driver, passenger.

## СУДЕБНО-МЕДИЦИНСКАЯ ОЦЕНКА СЛУЧАЕВ ЛЕТАЛЬНОЙ ТРАВМЫ В САЛОНЕ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ НА ТЕРРИТОРИИ ЖИТОМИРСКОЙ ОБЛАСТИ С 2008-2017 ГОДЫ

Зозуля В. М.

**Резюме.** Проведен анализ случаев дорожно-транспортных происшествий со смертельно травмированными лицами в салоне легковых автомобилей при дорожно-транспортных происшествиях на территории Житомирской области на протяжении 2008-2017 гг. Для установления соотношения между количеством травмированных водителей и пассажиров. Установлено распределение происшествий в зависимости от места совершения дорожно-транспортного происшествия и значением автомобильной дороги.

**Ключевые слова:** дорожно-транспортное происшествие, автомобильная дорога, водитель, пассажир.

DOI: <https://doi.org/10.24061/2707-8728.1.2018.21>

УДК 340.6:616-001: 629.1131.115

## СКЛОВИДНЕ ТІЛО ЯК ОБ'ЄКТ ДОСЛІДЖЕННЯ В СУДОВО-МЕДИЧНІЙ ЕКСПЕРТИЗІ

Бачинський В.Т., Саркісова Ю.В.

ВДНЗ України «Буковинський державний медичний університет»

**Резюме.** В статті представлений аналіз сучасних літературних даних щодо будови та структурних особливостей скловидного тіла ока людини, а також розглянута можливість його застосування в якості об'єкта дослідження при встановленні давності настання смерті.

**Ключові слова:** давність настання смерті, скловидне тіло, методи діагностики, судово-медична експертиза.

**ВСТУП.** Скловидне тіло (СТ) – анатомічне утворення, яке має прозорі властивості та особливу будову. Воно унікальне за своїм складом та анатомічним розташуванням, ізольоване від інших рідин організму. СТ заповнює 65% порожнини ока, його об'єм складає 3,7 – 4,0 см<sup>3</sup>. Дане анатомічне утворення є біологічною, гідрофільною, колоїдною системою, яке складається на 98-99% із води, близько 10% води знаходиться в зв'язаному стані. Решта 2% припадає на білки, полісахариди, протеоглікани, і метаболітів. СТ містить білок вітреїн та гіялурунову кисло- ту. Комплекс взаємодії