

ПЕРСПЕКТИВЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ДЕРМАТОГЛИФОВ СРЕДНИХ И ПРОКСИМАЛЬНЫХ ФАЛАНГ ПАЛЬЦЕВ РУК ПРИ ВОСПРОИЗВЕДЕНИИ ВНЕШНЕ-ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫХ ПРИЗНАКОВ НЕИЗВЕСТНОГО ЛИЦА

Мишалов В.Д., Костенко Е.Я., Войченко В.В., Голубович Л.Л.,
Дунаев А.В.

Резюме: В статье проведен обзор литературных источников, на основе анализа которых обозначены перспективы использования дерматоглифических параметров средних и проксимальных фаланг пальцев рук в прогнозировании внешне опознавательных признаков человека, учитывая перспективы расширения реестра идентифицирующих критериев.

Ключевые слова: дерматоглифика, дерматоглифические параметры, идентификация личности.

PERSPECTIVES OF THE USE OF DERMATOGLYPHS OF MIDDLE AND PROXIMAL FALANTS OF THE FUNCTIONS OF THE HAND IN REPRODUCTION OF EXTERNAL-RECOGNITION SIGNS OF UNCERTAINTED PERSON

Mishalov V.D., Kostenko E.Ya., Voychenko V. V., Golubovich L. L.,
Dunaev O.V.

Summary. The article presents the specific literature review which enables to outline the use of dermatoglyphics parameters of middle and proximal phalanges of fingers in the forecasting of external signs of a person concerning the prospects for expanding of the identifying criteria register. The versatility of the dermatoglyphics method is determined by various spheres of its application over a long period of time. The results obtained by studying the dermatoglyphics pattern of human hands and feet still remain an informative source in medicine, forensic science, anthropology and population genetics. The genetic condition of dermatological parameters allows using dermatoglyphics to solve a number of issues that arise during ethno-anthropological and population-genetic researches. Despite the whole range of works on the possible use of dermatoglyphics in the identification of an unknown person, dermatoglyphics parameters of the middle and proximal phalanges of the fingers and the possibility of their use in the identification of the unknown person are not studied enough. Shpak L. deals with this issue. She is one of the first researchers in anthropology that studied dermatoglyphics parameters of distal, middle and proximal phalanges of the hand in combination. Her studies present data concerning sexual dimorphism, bilateral and digital variability, symmetry of phalanges skin surface. She first defined the regularity of inheritance of middle and proximal phalanges patterns. Shpak L. presented the usage the dermatoglyphics parameters of the middle and proximal phalanges of the fingers similar to the parameters of distal phalanges for identification of the person and for the affinity analysis. She developed the first classification of dermatoglyphics patterns for proximal and middle phalanges of the hands fingers. Scientist developed and formulated criteria for determining the affinity parameters, and determined the possibility of establishing a connection between a child and one or both parents. The criteria open the possibility of identifying the family ties using the signs complex of fingers dermatoglyphics or one of the phalanx systems. The researcher introduced a full and generalized classification of the patterns of middle and proximal phalanges. Thus, the dermatoglyphics parameters of middle and proximal phalanges of fingers can serve for the extension of the identification criteria range. These parameters may be applied for an identification purpose at the same level as the dermatoglyphics of distal phalanges, palms, and feet.

Key words: dermatoglyphics, dermatological parameters, identification of a person.

УДК: 616.718-001.5-091:611.718

СТОСОВНО СУПЕРЕЧНОСТЕЙ У ВИЗНАЧЕННІ ПОНЯТТЯ «АВТОМОБІЛЬНА ТРАВМА»

© Гуров О.М.¹, Голубович Л.Л.², Козлов С.В.³

Харківська медична академія післядипломної освіти¹
ДВНЗ «Запорізький державний медичний університет»²
ДЗ «Дніпропетровська державна медична академія»³

Резюме: у статті наведений докладний аналіз судово-медичних літературних джерел, на підставі якого слід дійти до висновку про те, що загальноприйнятого поняття автомобільної травми на даний час не існує, до того ж, будь-яке сформульоване визначення автомобільної травми страждає неповнотою. Автори підкреслюють необхідність розробки універсального поняття автомобільної травми, як для судово-медичних експертів, так і для експертів інших галузей знань, насамперед, експертів – транспортних трасологів.

Ключові слова: судово-медична експертиза, автомобільна травма.

ВСТУП. Автомобільна травма давно зайняла важливе місце у теорії та практиці судової медицини; цьому розділу судової медицини присвячено чимало наукових робіт. Але, як свідчить аналіз різноманітних літературних джерел, єдиного, загальноприйнятого судово-медичного визначення поняття «автомобільна травма» на даний час немає.

Така ситуація потребує свого виправлення. Відповідно, метою даного дослідження є аналіз наукових джерел, присвячених визначенню поняття автомобільної травми, формулювання виявлених недоліків при визначенні цього поняття.

Метою дослідження було розгляд і шляхи вирішення суперечностей у визначенні поняття «автомобільна травма»

Матеріал та методи дослідження. Матеріалом даного дослідження є літературні джерела, які висвітлюють проблеми судово-медичної експертизи автомобільної травми, їх вивчення із визначенням повноти та обґрунтованості різноманітних судово-медичних понять даного виду травми.

РЕЗУЛЬТАТИ ДОСЛІДЖЕННЯ ТА ЇХ ОБГОВОРЕННЯ. Вивчені нами літературні дані висвітлюють наступні поняття «автомобільна травма».

Так, А.А. Солохін так формулює це поняття: «В судово-медичному відношенні під автомобільною травмою треба розуміти uszkodження чи комплекс uszkodжень, що причинені зовнішніми або внутрішніми частинами автомобілю, що рухається, або інших механізованих безрельсових транспортних засобів (в тому числі і тролейбуса), а також uszkodження, які виникають при випаданні жертви з них (1. с.15).

А.А. Матишев говорить про те, що «Під автомобільною травмою слід розуміти тілесні uszkodження, які причинені зовнішніми чи внутрішніми частинами автомашини, що рухається, а також uszkodження, які виникли при падінні з машини, що рухається» (2.с.10).

На його думку, «Різні ж отруєння (парами бензину, вихлопними газами та ін.), утоплення, опіки, uszkodження, які причинені частинами автомашини, що стоїть (дверцятами кабіни та ін.) сюди відносити не слід (3.с.12).

А.І. Муханов стосовно автотравми говорить наступне: «Автотравма – це сукупність механічних дій на тіло людини автотранспорту, що рухається, пов'язаних з ними дій інших предметів та тілесних uszkodжень, що утворюються». (4. ст. 291).

А.П. Загрядська по даному питанню дає більш узагальнене визначення, мовлячи про транспортну, а не лише про автомобільну, травму: «В судово-медичному відношенні під транспортною травмою слід розуміти механічні uszkodження, одержані людиною від дії зовнішніх та внутрішніх частин транспорту, що рухається, чи при падінні з транспорту, який також рухається» (5.с.3).

В.Г. Науменко, Г.К. Герсамія сформулювали наступне поняття автотравми: «Під автомобільною травмою розуміють uszkodження, які причиняють пішоходу, водію чи пасажиру у зв'язку з рухом автотранспортних засобів (автомобіль, автобус, тролейбус) (6.с.229).

А такі автори, як В.Л. Попов, Р.В. Бабахаян, Г.І. Заславський дають таке визначення: «Автомобільна травма – це сукупність uszkodжень, що виникають у водіїв, пасажирів та пішоходів в результаті автотранспортної події» (7.с.181).

Як свідчать зазначені джерела, якого-небудь єдиного розуміння терміна «автомобільна травма» на сьогодні немає. Так, частина авторів обмежують поняття автомобільної травми лише дією на тіло зовнішніх або внутрішніх частин автомашини, сюди ж відносять і падіння з автомобілю, що рухається. Інші автори, наприклад, А.І. Муханов, розуміють дане поняття більш повно, підкреслюючи, що у ході ДТП на тіло постраждалого можуть, крім автомобіля, впливати і інші предмети. А цитовані вище А.В. Попов, Р.В. Бабахаян, Г.І. Заславський відносять до автомобільної травми взагалі всі uszkodження, що виникають у постраждалих в ході всієї дорожньо-транспортної події.

Як видно з усього вищенаведеного, говорити про універсальність та повноту запропонованих авторами понять автомобільної травми неможливо. Так, переважна більшість авторів, які характеризують автомобільну травму, розуміють під нею лише механічні uszkodження тіл постраждалих.

Дію інших факторів, хоча вона і пов'язана безпосередньо з ДТП, а саме, термічних, хімічних та інших факторів, вони не відносять до автомобільної травми.

Такі підходи викликають великий сумнів, оскільки дія цих факторів та відповідні uszkodження безпосередньо пов'язані з ДТП. Слід вважати, що цілком природно буде піддавати їх експертному вивченню поряд з механічними uszkodженнями. Наприклад, внаслідок ДТП автомобіль одержав механічні uszkodження та загорівся. При дослідженні трупів постраждалих виявлені як механічні uszkodження, так і опіки, і ознаки дії токсичних продуктів горіння. Якщо діяти за логікою авторів, які пропонують розуміти під автомобільною травмою тільки механічні uszkodження, то тільки їх в даному випадку треба віднести до автомобільної травми. Питання, куди віднести опіки та результати дії токсичних продуктів горіння, лишається відкритим, незважаючи на те, що цілковито ясно, що як ті, так і другі, поряд з механічними uszkodженнями, прямо пов'язані з ДТП. Більш того, ознаки дії перелічених факторів вивчаються в рамках тієї ж самої експертизи, тим же судово-медичним експер-

том, отримані дані про дію цих факторів включаються в один висновок експерта. Тому викладена вище позиція шановних колег викликає, м'яко кажучи, непорозуміння.

Можна зазначити, що з метою запобігання штучного та непотрібного звуження поняття автомобільної травми, треба розробити та запропонувати таке поняття, яке б охоплювало не лише механізм заподіяння механічних тілесних ушкоджень у постраждалих внаслідок ДТП, а й враховувало б дію на тіло постраждалих і усіх можливих інших ушкоджуючих факторів.

Проте, необхідність формулювання сучасного судово-медичного поняття автомобільної травми є лише частиною великої проблеми. Причина цього полягає в тому, що у наш час ніхто з грамотних експертів виключно на підставі характеру тілесних ушкоджень у постраждалих не робить підсумки про такі обставини, як вид, точний механізм контактної взаємодії між автомобілем та тілом постраждалого, про місцезнаходження постраждалого у салоні автомобіля в момент ДТП, та ін. Грамотний експерт, поряд з вивченням тілесних ушкоджень у постраждалих, буде аналізувати й інші дані - результати дослідження одягу та взуття результати експертного дослідження автомобіля, огляду місця події (останні два джерела доказів вивчаються звичайно за участю транспортних трасологів). Між тим, у існуючих визначеннях автомобільної травми мова йде тільки про тілесні ушкодження, а інші об'єкти (насамперед, одяг та взуття, як «стандартний» для судових медиків об'єкт дослідження), навіть не згадуються.

Між тим, найбільш вірогідні дані про обставини травмування постраждалих в ході ДТП одержують в результаті спільної роботи експертів різних галузей знань – криміналістів, судових медиків, транспортних трасологів та інших.

Ось тому існує нагальна потреба у формулюванні не тільки вузького, виключно судово-медичного поняття автомобільної травми, а більш розширеного (насамперед, судово-медичного та транспортно-трасологічного).

Можна стверджувати, що таке поняття, хоча і виходить за рамки загальноприйнятих судово-медичних уявлень про автомобільну травму, у значно більшому ступені відповідає потребам експертної практики.

Отже, слід вважати, що синтез наявних наукових даних та всебічне обміркування проблем транспортної травми дозволить сформулювати універсальне для експертів різних галузей знань поняття автомобільної травми, в якому повинні бути враховані такі чинники, як складні процеси насамперед механічної контактної взаємодії між тілом людини, його одягом та взуттям, частинами автомобіля, що рухається, що призводять до утворення тілесних ушкоджень, ушкоджень та слідів на одязі та взутті і відповідних частинах автомобіля.

Слід зазначити, що навіть після вдалого формулювання такого універсального поняття автомобільної травми, воно все ж таки не буде вичерпним, оскільки конкретний вид і конкретні обставини ДТП всякий раз будуть носити риси індивідуальності (наприклад, у взаємний контакт, окрім перелічених об'єктів, можуть вступати також предмети, які знаходяться при постраждалому, частини дорожнього покриття, деталі інших транспортних засобів, що призводить до утворення відповідних ушкоджень і слідів на цих об'єктах, а на тіла постраждалих в ході ДТП можуть діяти не тільки механічні, але інші фактори - термічні, хімічні и т.д.).

У рамках даної роботи вважається за необхідне зробити кілька зауважень відносно можливих нестандартних ситуацій при ДТП. Так, треба враховувати, що у практиці бувають ситуації, коли процес контактної взаємодії між переліченими об'єктами не викликає утворення видимих, виражених ушкоджень і слідів. Наприклад, при невеликій інтенсивності контактної взаємодії автомобіля та тіла пішохода на автомобілі може і не залишитися виражених ушкоджень і слідів від такого контакту. В свою чергу, при наявності на автомобілі явних слідів контакту з пішоходом відповідних видимих тілесних ушкоджень у пішохода може і не утворитися.

Слід також враховувати, що в ході одного і того ж ДТП буває не один, а більша кількість учасників. Хтось з них може одержати тілесні ушкодження, хтось – ні. У будь-якому випадку, що б ні заявляв учасник ДТП з приводу відсутності в нього тілесних ушкоджень – він повинен бути оглянутий експертом та в силу цього є самостійним об'єктом експертного дослідження, незалежно від того, будуть чи не будуть в нього виявлені тілесні ушкодження.

Іноді факт наявності тілесних ушкоджень в одного учасника ДТП та факт відсутності у другого – найцінніший диференціально-діагностичний критерій, який дозволяє встановити місцезнаходження цих осіб у салоні автомобіля. Буває і так, що тілесні ушкодження у учасника ДТП відсутні, але тим не менш, на його одязі та взутті утворюються найцінніші для експертної діагностики ушкодження та сліди. Все це слід враховувати експертам.

ВИСНОВКИ.

1. Проведене дослідження літературних джерел свідчить про те, що універсального поняття автомобільної травми на даний час немає.

2. Існуючі поняття автомобільної травми суттєво різняться між собою, мають суттєві недоліки, насамперед, неповноту.

3. Проведене дослідження диктує необхідність розробки сучасного поняття автомобільної травми, як для потреби судових медиків, так і для експертів суміжних галузей знань, насамперед, експертів – транспортних трасологів.

Література

1. Солохин АА. Судебно-медицинская экспертиза в случаях автомобильной травмы. Москва: Медицина; 1968. 235 с.
2. Матышев АА. Распознавание основных видов автомобильной травмы. Ленинград: Медицина; 1969. 117 с.
3. Матышев АА. К вопросу о терминологии и классификации автомобильной травмы. Судебно-медицинская экспертиза. 1964;3:11-4.
4. Муханов АИ. Судебно-медицинская диагностика повреждений тупыми предметами. Тернополь; 1974. 507 с.
5. Загрядская АП. Судебно-медицинское определение механизма транспортной травмы: лекция для студентов. Горький; 1977. 31 с.
6. Громова АП, Наumenко ВГ, редакторы. Судебно-медицинская травматология: руководство. Москва: Медицина; 1978. 368 с.
7. Попов ВЛ, Бабаханян РВ, Заславский ГИ. Курс лекций по судебной медицине. Санкт-Петербург: ДЕАН; 1999. 400 с.

References

1. Solokhin AA. Sudebno-meditsinskaya ekspertiza v sluchayakh avtomobil'noy travmy [Forensic examination in cases of car injury]. Moskva: Meditsina; 1968. 235 s. (in Russian)
2. Matyshev AA. Raspoznavanie osnovnykh vidov avtomobil'noy travmy [Recognizing major types of car injuries]. Leningrad: Meditsina; 1969. 117s. (in Russian)
3. Matyshev AA. K voprosu o terminologii i klassifikatsii avtomobil'noy travmy [On the terminology and classification of car injuries]. Sudebno-meditsinskaya ekspertiza. 1964;3:11-4. (in Russian)
4. Mukhanov AI. Sudebno-meditsinskaya diagnostika povrezhdeniy tupymi predmetami [Forensic diagnosis of blunt damage]. Ternopol'; 1974. 507 s. (in Russian)
5. Zagryadskaya AP. Sudebno-meditsinskoe opredelenie mekhanizma transportnoy travmy: lektsiya dlya studentov [Forensic definition of transport injury mechanism: a lecture for students]. Gor'kiy; 1977. 31 s. (in Russian)
6. Gromova AP, Naumenko VG, redaktory. Sudebno-meditsinskaya travmatologiya: rukovodstvo [Medicolegal Traumatology]. Moskva: Meditsina; 1978. 368 s. (in Russian)
7. Popov VL, Babakhanyan RV, Zaslavskiy GI. Kurs lektsiy po sudebnoy meditsine [Forensic Lecture Course]. Sankt-Peterburg: DEAN; 1999. 400 s. (in Russian)

IN RELATION TO CONTRADICTIONS IN DETERMINATION OF CONCEPT «MOTOR-CAR TRAUMA»

Gurov, A. M., Golubovic L. L., Kozlov S. V.

Resume: to the article the detailed analysis of medico-legal literary sources, on the basis of that it follows to reach to the conclusion that the generally accepted concept of motor-car trauma does not exist on this time, is driven, besides, any set forth determination of motor-car trauma suffers incompleteness. Authors underline the necessity of development of universal concept of motor-car trauma, both for medico-legal experts and for the experts of other areas of knowledge, first of all, experts - transport tracers. **Keywords:** medico-legal examination, motor-car trauma.

Introduction. An automobile injury has long occupied an important place in the theory and practice of forensic medicine; This section of forensic medicine is devoted to many scientific works. But, as the analysis of various literary sources shows, there is currently no single, commonly accepted forensic definition of the concept of «automobile injury».

This situation needs to be corrected. Accordingly, the purpose of this study is to analyze scientific sources devoted to the definition of the concept of automobile injury, the formulation of identified deficiencies in defining this concept.

Material and methods of research. The material of this study is literary sources that cover the problems of forensic medical examination of car injuries, their study with the definition of the completeness and validity of various forensic concepts of this type of injury.

Results of the research and their discussion.

The literature data studied by us cover the following notions of «automobile injury».

AA Solokhin formulates this concept: «In forensic medicine, an injury should be understood as the damage or complex of damage caused by external or internal parts of the moving car or other mechanized non-powered vehicles (including the trolleybus), as well as damage, which arise when the victims fall out of them (1. p.15).

AA Matushev says that «Under the car accident should be understood the bodily injury caused by the external or internal parts of the moving car, as well as the damage that arose when falling from the moving car» (2.c.10).

According to him, «It is not necessary to refer here to different poisonings (gas vapors, exhaust gases, etc.), drowning, burns, injuries caused by parts of a car standing (door cabin, etc.) (3.c.12) .

AI Mukhanov regards autotrauma as follows: «Autotrauma is a combination of mechanical actions on the human body of

a motor vehicle moving, associated with their actions of other objects and injuries occurring.» (4th Article 291). AP Zagryarskaya on this issue gives a more general definition, referring to the transport, and not only the automobile, injury: «In forensic medicine, a traffic injury should be understood as the mechanical damage received by a person from the action of external and internal parts of the moving vehicle, or falling from a transport that is also moving» (5.s.3).

VG Naumenko, GK Gersamia formulated the following notion of autotrauma: «Under an automobile injury is understood the damage caused by a pedestrian, a driver or a passenger in connection with the movement of vehicles (car, bus, trolley bus) (6.st.229).

And such authors as V.L. Popov, R.V. Babakhanyan, GI Zaslavsky give the following definition: «Automobile injury - a set of injuries arising from drivers, passengers and pedestrians as a result of motor transport events» (7.st.181). According to these sources, there is no single understanding of the term «automobile trauma» today. Thus, some authors limit the concept of automobile injury only to the effect on the body of the external or internal parts of the car, here also refer to the fall of the moving car. Other authors, for example, AI Mukhanov, understand this concept more fully, emphasizing that in the course of an accident on the body of the victim may, in addition to the car, influence other objects. A quoted above A.V. Popov, R.V. Babakhanyan, G.I. Zaslavsky refers to an automobile injury in general, all injuries occurring in the victim during the entire road traffic accident.

As can be seen from the foregoing, it is impossible to speak of the universality and completeness of the concepts suggested by the authors of an automobile injury. Thus, the overwhelming majority of authors who characterize an automobile injury, understand under it only mechanical damage to the bodies of the victims.

The effect of other factors, although it is directly related to road accidents, namely, thermal, chemical and other factors, they do not refer to an automobile injury. Such approaches raise great doubt, as the effects of these factors and the corresponding damage are directly related to the road accident. It should be assumed that it is natural to subject them to expert examination along with mechanical damage. For example, as a result of an accident, the car got mechanical damage and burned. In the study of dead bodies, mechanical damage, burns, and signs of action of toxic combustion products have been detected. If act according to the logic of the authors who suggest to understand only the mechanical injury only mechanical damage, then only they in this case should be attributed to an automobile injury. The issue of burns and the effects of toxic combustion products remains open, despite the fact that it is entirely clear that both these and the second, along with mechanical damage, are directly related to the road accident. Moreover, signs of action of these factors are studied within the same examination, the same forensic expert, the data on the effect of these factors are included in one expert's conclusion. Therefore, the above position of dear colleagues causes, to put it mildly, misunderstanding.

It may be noted that in order to prevent the artificial and unnecessary contraction of the concept of automobile injury, it is necessary to develop and propose a concept that would cover not only the mechanism of causing mechanical injuries to the victims as a result of an accident, but would also take into account the impact on the body of the victims and all possible other injuries factors.

However, the need to formulate the modern forensic concept of automobile injury is only part of a major problem. The reason for this is that in our time, none of the competent experts solely on the basis of the nature of bodily injuries in the victims does not sum up about such circumstances as the kind of precise mechanism of contact interaction between the car and the body of the victim, the location of the victim in the car at the time Road accident, etc. A competent expert, along with the study of bodily injuries in the victims, will analyze and other data - the results of the study of clothing and footwear results of expert investigation of the car, review of the place of the event (the last two sources of evidence are usually studied with the participation of transport trusologists). Meanwhile, in the current definitions of automobile injury, it is only about bodily injury, and other objects (primarily clothing and footwear, as a «standard» for a forensic investigator) are not even mentioned.

Meanwhile, the most reliable data on the circumstances of the injuries suffered in the course of an accident are obtained as a result of the joint work of experts from various fields of knowledge - forensicists, forensic doctors, transport trusologists, and others.

That is why there is an urgent need to formulate not only the narrow, exclusively forensic concept of automobile injury, but also more extensive (first of all, forensic and transport-traslogological).

It can be argued that such a concept, although out of the reach of the generally accepted forensic medical notions of automobile injuries, to a much greater extent corresponds to the needs of expert practice.

Therefore, it should be assumed that the synthesis of available scientific data and the comprehensive consideration of the problems of transport trauma will make it possible to formulate a universal for the experts of various fields of knowledge of the concept of automobile injury, which should take into account factors such as complex processes, primarily mechanical contact interaction between the human body, his clothes and footwear, parts of the moving car, resulting in bodily injuries, injuries and traces on clothing and footwear and the corresponding parts of the car.

It should be noted that even after the successful formulation of such a universal concept of automobile injury, it will nevertheless not be exhaustive, because the specific type and specific circumstances of the accident will always be individual features (for example, in the mutual contact, in addition to the listed objects, can enter also the objects that are in the victim's part of the road surface, the details of other vehicles, which leads to the formation of appropriate damage and traces on these objects, and on the bodies of victims in the course of an accident I can not only mechanical, but other factors - thermal, chemical, etc.).

Within the framework of this work, it is considered necessary to make some observations regarding possible non- standard situations in an accident. Yes, we must take into account that in practice there are situations where the process of contact

interaction between the listed objects does not cause the formation of visible, severe injuries and traces. For example, with a small intensity of contact interaction between the car and the body of a pedestrian, the car may not remain markedly damaged and traces of such contact. In turn, in the presence of obvious signs of contact with the pedestrian in the car, the corresponding visible bodily injuries in the pedestrian may not be formed.

It should also be taken into account that during one and the same accident there is not one but more participants. Some of them can get bodily injuries, someone is not. In any case, whatever the participant of the accident said about his absence of bodily injuries - he should be inspected by an expert and, therefore, is an independent object of expert investigation, regardless of whether he will be found bodily harm.

Sometimes the fact of the presence of bodily injuries in one participant in an accident and the fact of absence in the second - the most valuable differentiation and diagnostic criterion, which allows you to determine the location of these persons in the car. It also happens that there are no injuries to a participant in an accident, but nonetheless, on his clothes and shoes, the most valuable for expert diagnostics of injuries and traces are formed. All this should be taken into account by the experts.

Conclusions

1. A study of literary sources suggests that there is no universal concept of automobile injury at present.
2. Having the concept of automobile injury significantly different from each other, there are significant disadvantages, first of all, incompleteness.
3. The study dictates the need to develop a modern concept of automobile injury, both for the needs of forensic doctors, and for experts in related fields of knowledge, primarily, experts - transport trusologists.

ОТНОСИТЕЛЬНО ПРОТИВОРЕЧИЙ В ОПРЕДЕЛЕНИИ ПОНЯТИЯ «АВТОМОБИЛЬНАЯ ТРАВМА»

Гуров А.М., Голубович Л.Л., Козлов С.В.

Резюме: В статье приведен подробный анализ судебно-медицинских литературных источников, на основании которого следует прийти к выводу о том, что общепринятого понятия автомобильной травмы в данное время не существует, к тому же, любое из сформулированных определений автомобильной травмы страдает неполнотой. Авторы подчеркивают необходимость разработки универсального понятия автомобильной травмы, как для судебно-медицинских экспертов, так и для экспертов других отраслей знаний, прежде всего, экспертов – транспортных трасологов.

Ключевые слова: судебно-медицинская экспертиза, автомобильная травма.

УДК 340.6:616-001: 629.1131.115

АЛГОРИТМ ПРОВЕДЕННЯ ЛАБОРАТОРНИХ ДОСЛІДЖЕНЬ ПРИ СУДОВО-МЕДИЧНІЙ ЕКСПЕРТИЗІ АВТОМОБІЛЬНОЇ ТРАВМИ НА СУЧАСНОМУ ЕТАПІ

©Кривда Г. Ф., Плевінскіс П.В.

Одеський національний медичний університет

Резюме. У статті розглянуто питання застосування лабораторних методів дослідження в судово-медичній експертизі сучасних дорожньо-транспортних пригод (при контакті рухомого автомобіля з пішоходом і травму водія і пасажирів в салоні автомобіля). На прикладі даних, отриманих при аналізі 150 судово-медичних експертиз трупів у випадках ДТП, показано недоліки в організації лабораторних досліджень при експертизі потерпілих, що стосується, насамперед, лабораторних медико-криміналістичних досліджень фрагментів кісток і м'яких тканин з ушкодженнями, а також лабораторних досліджень одягу і взуття постраждалих. Зазначено, що це суттєво знижує доказове значення проведеної у справі судово-медичної експертизи. В якості заходів, покликана виправити подібну ситуацію, пропонується відповідний алгоритм роботи судово-медичного експерта, в якому передбачено широке застосування лабораторних методів дослідження, перш за все, медико-криміналістичних, а також судово-гістологічних.

Ключові слова. Дорожньо-транспортна пригода, лабораторні дослідження, судово-медична експертиза, пішохід, водій, пасажир, механізм ушкоджень.

ВСТУП. Судово-медична експертиза у випадках сучасних дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) – одна з найскладніших видів судово-медичної експертизи [1, с. 50-54], [2, с. 56-62]. Складність такої експертизи визначається, насамперед, її багатоплановістю і, найчастіше, необхідністю синтезу різних даних [3, с. 40-42], [4, с. 17-21]. Тим часом, саме питанням синтезу різних науково-практичних даних на практиці часто приділяється мало уваги; висновки експерта базуються, як правило, на результатах судово-медичного дослідження трупа (або експертизи живої особи),