

АВТОМОБИЛЬ САЛОНИ ИЧИДА ШИКАСТЛАНИШ: ХОСИЛ БЎЛИШ МЕХАНИЗМИ ВА СУД-ТИББИЙ ДИАГНОСТИКАСИ

Тожикулов Раббим Абдурахматович - РСТЭИАМ Тошкент
вилоят филиали, олий тоифали суд-тиббий эксперт



Лочинов Фарход Назарович - Тошкент давлат тиббиёт
университети “Суд тиббиёти ва тиббиёт ҳуқуқи” кафедраси
катта ўқитувчиси, т.ф.н.



Аннотация. Ушбу мақолада автомобиль салони ичида шикастланиш бўйича адабиётлар таҳлили маълумотлари берилган. Суд-тиббий экспертиза маълумотларига кўра, автомобилнинг ичида ҳайдовчи ва йўловчиларнинг шикастланиши асосан автомобилнинг бошқа транспорт воситаси, ҳаракатсиз жисм билан тўқнашувида, айрим ҳолатларда автомобилни ағдарилиб кетишида ёки унинг баландликдан йиқилишида ҳамда автомобиль ҳаракатининг кескин ўзгаришида (секинлашиш ёки тезлашишида) рўй беради.

Калит сўзлар: автомобиль травмаси, автомобиль салони ичида шикастланиш, суд-тиббий экспертиза.

Аннотация. В данной статье приводится анализ литературных данных, касающихся травмы внутри салона автомобиля. По данным судебно-медицинской экспертизы травма внутри салона автомобиля возникает чаще всего при встречных столкновениях с другими транспортными средствами, ударах о неподвижную преграду, при опрокидывании автомобиля или его падении с высоты, существенно реже - при столкновении автомобилей, движущихся в попутном направлении.

Ключевые слова: автомобильная травма, травма внутри салона автомобиля, судебно-медицинская экспертиза.

Annotation. This article presents an analysis of the literature data concerning injury in the interior of a car. According to the forensic medical examination, injury occurs most often in oncoming collisions with other vehicles, impacts on a stationary barrier, when the car overturns or falls from a height, and much less often-when cars collide moving in the same direction.

Key words: car injury, forensic medical examination, damage and death as a result of road accidents.

Автомобиль травмаси шикастланишларнинг кенг тарқалган тури ҳисобланади. Сўнгги йилларда автомобиль воситаларининг сонини ошиши ўз навбатида автомобиль травматизмининг кўпайишига олиб келди. Статистик маълумотларга кўра, дунёда йўл-транспорт ҳодисаларида ҳар йили 2 миллионга яқин киши ҳалок бўлади ва 100 миллиондан ортиқ кишига турли оғирликдаги тан жароҳатлари етказилади.

Автомобиль травмаси ҳаракатдаги автомобилнинг ташқи ва ички қисмларидан ҳамда автомобилдан йиқилишда етказилган жароҳатларнинг мажмуини англатади. А.А.Матишев ва бошқаларнинг таснифи бўйича автотравманинг қуйидаги олти тури фарқланади: автомобиль билан тўқнашув; автомобилнинг ғилдираклари билан босиб ўтиш; автомобилнинг ичида шикастланиш; автомобилдан йиқилиш натижасида шикастланиш; автомобиль ва бошқа жисмлар ўртасида қисилиш; юқорида қайд этилган икки ва ундан ортиқ турларнинг бирга кузатилиши, яъни мураккаб автотравма.

Автотравмада жароҳатлар зарб, сиқилиш, чўзилиш, ишқаланиш ва чайқалиш механизмлари бўйича вужудга келади. Бинобарин, ҳодиса тафсилотлари бўйича автотравманинг тури ва вариантыни билиш экспертиза жараёнида шикастланишнинг вужудга келиш механизмини назарда тутган ҳолда жароҳатларни тўлиқ аниқлашга ёрдам беради. Аини пайтда ушбу масала тиббий муассасаларда жабрланганларга шифокорлар томонидан тўғри ва тўлақон ташҳис қўйиш ҳамда даволаш ишларини олиб боришда ҳам ўта аҳамиятли.

Автомобиль салонида жароҳатланиш автотравмалар тури бўйича ҳаракатдаги автомобилнинг пиёдани уриб юбориши туридан кейинги иккинчи ўринда туради. Автомобиль ичида (салонда) ҳайдовчи, йўловчиларнинг жароҳатланиш хусусияти ҳаракатдаги автомобилнинг бошқа транспорт воситаси ёки бирон бир ҳаракатсиз жисм (тўсиқ) билан тўқнашувида, айрим ҳолатларда эса автомобилнинг ағанаши ёки автомобиль ҳаракат тезлигининг кескин секинлашиш ёки тезлашиши оқибатида бўлиши мумкин. Мазкур турдаги автоҳалокатда вужудга келадиган жароҳатлар автомобиль салони, кабинаси, кузовининг конструкцияси, жабрланувчиларнинг автомобиль ичида (салони)даги ўрнига бевосита боғлиқ бўлиб, автомобиль ҳаракат тезлиги ҳам аҳамият касб этади. Жумладан, ҳаракат тезлиги қанча катта бўлса, инерция кучи ошиши туфайли жароҳатлар кўлами ва салмоғи ошади. Мазкур турида жароҳатланишлар зарба ва қисилиш механизми туфайли вужудга келади. Суд-тиббий экспертизаси жараёнида суд-тергов томонидан жабрланганларнинг автомобиль ичида (салон)даги ўрнини аниқлаш талаб этилади ва бу масала айрим ҳолларда ўта қийинчилик туғдиради. Шунга кўра, Ўзбекистонда ишлаб чиқиладиган автомобиллар конструкциясини ўрганиш ва бу борада тизимли

тадқиқотлар ўтказиш долзарб масала ҳисобланади.

Ҳайдовчиларда жароҳатлар вужудга келишида қуйидаги фазалар фарқланади:

- оёқларнинг автомобиль панелига тақалиши;
- кўкрак қафасининг рулга урилиб қисилиши;
- бўйиннинг олдинга кескин эгилиши ва бошнинг автомобиль салон ичи қисмларига, жумладан олд ойнага урилиши;
- бўйин ва тананинг орқага кескин эгилиши (ташланиши).

Автомобиль конструкциясига кўра, ҳайдовчиларда жароҳатланишлар одатда тананинг олд ва чап соҳаларида жойлашади. Автомобилнинг чап томон олдинги эшиги ички бўртиб чиққан қисмлари таъсирида шу соҳаларда шилинма ва қонталашлар ҳосил бўлади. Тананинг рулга урилиш қисмида кўкракда ярим ойсимон шилинма, қонталашлар, ияк соҳада латли яра, бурун ва пастки жағ суяклари синишлари, калла-мия жароҳатлари, тўш суяги ва қовургаларнинг олд қисмининг синиши, кўкрак ва қорин бўшлиқлари ички аъзоларида қон қуйилишлар, ёрилиш ёки эзилишлар вужудга келади. Ҳайдовчиларда қўл кафт ва биллак суякларининг синиши, сон ва болдир суякларининг (кўпроқ чап томонда) синиши, бўғимлар чиқиши ва чанок суяклари синишлари ҳосил бўлиши мумкин. Тезлик меъёри баланд бўлса ёки автомобилнинг тўқнашуви ҳолатларида ҳайдовчида бош асос суякларнинг ҳалқасимон синиши ҳамда оёқ кийими тагида педаллар босма излари қайд қилинади.

Олдинги ўриндикда ўтирган йўловчи танаси одатда фиксация қилинмайди, шунга кўра, уларнинг жароҳатланиши ҳайдовчига нисбатан салмоқлироқ бўлади, олдинги ўриндик автомобиль ичидаги энг хавфли жой деб аталади. Бу жойдаги йўловчида ўнг эшик ички бўртиб чиққан қисмлари таъсирида тана ўнг томонида турли хилдаги шилинма, қонталашлар, ҳамда кўкрак ва қорин бўшлиқлари ички аъзоларида қон қуйилиш, паренхимотоз аъзолар ёрилиши (чайқалиши натижасида) ҳамда бошнинг олдинга кескин ҳаракатланиши оқибатида калла ва юз суякларида синишлар, бош мия лат еييши, юз ва бўйин соҳаларда синган ойна парчалари таъсирида тилинмалар, кесилган яралар вужудга келади. Оёқлардаги жароҳатланиш ҳайдовчи оёқлари жароҳатларидан деярли фарқланмайди. Катта тезликда тўқнашув содир бўлганда йўловчи олд ойна орқали салондан ташқарига отилиб кетиши мумкин.

Орқа ўриндик йўловчиларида жароҳатланиш нисбатан камроқ бўлади, жароҳатлар асосан олдинги ўриндикнинг орқа юзасига урилиш ва тананинг чайқалиши натижасида вужудга келади. Тўқнашув пайтида автомобилнинг тезлиги катта бўлган ҳолатларда баъзан орқа ўриндик йўловчилари олдинги ўриндик устидан отилиб, автомобилнинг олд ойнаси орқали чиқиб кетиши мумкин.

Автомобилнинг ҳаракат тезлиги кескин ортганда ёки пасайганда йўловчиларда бошнинг танага нисбатан олдинга ёки орқага кескин ҳаракатланиши сабабли умуртқа поғонаси бўйин қисмининг “қамчисимон” синиши вужудга келиши мумкин.

Хавфсизлик камари – ҳимоя воситаси бўлиб, ҳайдовчи ёки йўловчини йўл-транспорт ҳодисаси, тўқнашув ёки кескин тўхташ содир бўлганда ушлаб қолишга мўлжалланган. Конструкциясида хавфсизлик камарлари назарда тутилган транспорт воситасини бошқараётган ҳайдовчи ва унинг олд ўриндиғидаги йўловчилар ҳаракатни бошлашдан олдин хавфсизлик камарларини тақиб олишлари шарт. Тўқнашув содир бўлганда хавфсизлик камари олд ва орқа ўриндиқдаги йўловчи ёки ҳайдовчи учун ўлим хавфини тўқнашувнинг турига қараб 2 бараварга, тўқнашган восита ағдарилган вақтда 5 бараварга камайтиради. Шунга кўра, хавфсизлик камарлари жароҳатланишларнинг олдини олишда муҳим аҳамиятга эга. Аммо, ҳаракат тезлиги белгилангандан катта бўлганда, улар ҳам жароҳатловчи омилга айланиши мумкин. Жумладан, диагонал хавфсизлик камарларидан бўйин умуртқалари бойламларининг ва чап тўш-ўмров бўғимиининг ёрилиши, умуртқаларнинг орқа ўсимталарининг синиши, иккинчи бўйин умуртқаси ёйларининг синиши, кекса одамларда тўш суяги ва коворғаларнинг синиши ва ички аъзоларнинг жароҳатланиши етказилиши мумкин.

Адабиётлар.

1. Ўзбекистон Республикаси Президентининг “Автомобиль йўлларида инсон хавфсизлигини ишончли таъминлаш ва ўлим ҳолатларини кескин камайтириш чора-тадбирлари тўғриси”даги ПҚ-190-сон қарори, 04.04.2022 йил.
2. Ардашев И.П., Ардашева Е.И., Гришанов А.А. и др. Хлыстовые повреждения шейного отдела позвоночника. Журнал «Хирургия позвоночника». 4/2012. С. 8-18.
3. Бахриев И.И., Лочинов Ф.Н. Осмотр и судебно-медицинское исследование трупа. Учебное пособие. Ташкент, 2023.
4. Гиёсов З.А. Суд тиббиёти //Тиббиёт олий ўқув юртлари талабалари учун дарслик. - Тошкент, “Global Books” нашриёти, 2018.
5. Индиаминов С.И. Суд тиббиёти. Врач фаолиятининг ҳуқуқий асослари: Дарслик. -Тошкент. “Навруз” нашриёти, 2020.
6. Искандаров А.И., Қўлдошев Д.Р. Суд тиббиёти //Тиббиёт олий ўқув юртлари талабалари учун дарслик. - Тошкент, “MERIYUS” нашрети, 2009.
7. Лочинов Ф.Н., Тожиқулов Р.А. ва бошқ. Йўл-транспорт ҳодисаларида болалар ўлими: келиб чиқиш сабаблари ва нохуш ҳолатларнинг олдини олиш чоралари //ТТА ахборотномаси. 2023, 77-79 б.

8. Лочинов Ф.Н., Тожикулов Р.А., Хайдаров Я.К. Йўл-транспорт ҳодисаларида ҳайдовчилар ўлимининг суд-тиббий таҳлили //Биология ва тиббиёт муаммолари. 2024, № 5. 238-241 б.

9. Судебная медицина: национальное руководство /под ред. Ю.И.Пиголкина. - М.: ГЭОТАР-Медиа, 2018.

10. Маякова М.В. Судебно-медицинская оценка травматических повреждений участников ДТП (водителей и пассажиров переднего сидения), возникающих в салоне автомобиля при лобовом столкновении с движущейся преградой //Актуальные вопросы судебно-медицинской науки и практики. - Киров, 2010. - С. 245.

11. Шодиев Г.Б., Бекназаров Ш.Й., Лочинов Ф.Н. Ўлимга олиб келувчи автожароҳатларни баҳолашнинг суд-тиббий мезонлари. //ТТА ахборотномаси. 2023, 270 б.