

Показана проблематика особенностей проведения судебно-медицинской экспертизы мотоциклетной травмы. Актуальность данной тематики обусловлена значительным процентом травматизма и летальности при дорожно-транспортных происшествиях с участием объектов мотоциклетного транспорта. Это объясняется высокой скоростью движения мотоциклетного транспорта и малой защищенностью лица, управляющего мотоциклом, внешними конструктурами мототранспорта.

Ключевые слова: мотоциклетная травма; мотоцикл; повреждение; пострадавший; судебно-медицинская экспертиза.

Михаил Геннадиевич Жерновой, канд. мед. наук,
преподаватель, кафедра криминалистики,
ФГКОУ ВО «Белгородский юридический институт МВД России
имени И. Д. Путилина», Белгород, Россия;
Mihail_Zhernovoy@mail.ru

Алексей Михайлович Журбенко, канд. экон. наук,
старший преподаватель, кафедра криминалистики,
ФГКОУ ВО «Белгородский юридический институт МВД России
имени И. Д. Путилина», Белгород, Россия;
Zhurbenkoal@yandex.ru

Алексей Михайлович Попов, канд. юрид. наук,
доцент, кафедра криминалистики,
ФГКОУ ВО «Московская академия Следственного комитета
Российской Федерации», Москва, Россия;
pamtambov@yandex.ru

ОСОБЕННОСТИ СУДЕБНО-МЕДИЦИНСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ МОТОЦИКЛЕТНОЙ ТРАВМЫ

Актуальность. Во всем мире в целом и в Российской Федерации в частности травматизм является одной из основных причин гибели и инвалидизации людей. Особенно велик риск травматизации при эксплуатации объектов транспорта, а применительно к такому виду транспорта, как мотоциклетный, процент вероятности получить повреждения значительно возрастает. Это объясняется следующими факторами: малозащищенность водителя и пассажиров мотоциклетного транспорта в связи с его конструктивными особенностями; неустойчивость мотоциклов (особенно двухколесных) на трассе; высокая скорость мотоцикла при сравнительно небольшой массе. При экспертизе мотоциклетной травмы необходимо учитывать ряд ее особенностей по сравнению с другими объектами транспорта (например, с автомобилем): мототравма имеет сезонность (весенне-осенний период); пострадавшие – в основном люди молодого возраста; при дорожно-транспортном происшествии (ДТП) всегда страдают и водитель, и пассажир.

Согласно статистике в ДТП с участием мотоциклетного транспорта в большинстве случаев попадают молодые люди в возрасте от 18

до 25 лет. В возрастном диапазоне от 25 до 30 лет количество аварий с участием мотоциклистов снижается почти вдвое, а после 30 лет вновь возрастает. Это связано не столько с возрастными критериями, сколько с потребительскими запросами: в юном возрасте мотоцикл приобретает как первое средство передвижения ввиду его более низкой стоимости, по сравнению с автомобилем, а в зрелом возрасте, как правило, он является дополнением к уже имеющемуся во владении автомобилю. Около 90 % всех аварий с участием мотоциклетного транспорта происходят с мотоциклами типа «спортбайк» и «неоклассик», реже с мотоциклами типа «кастом» и «туризм», еще реже с участием скутеров. Единичными являются случаи попадания в ДТП мотоциклов типа «эндуро»; 2/3 от общего числа ДТП происходят с участием мотоциклетного транспорта в результате столкновения с другими объектами транспорта, 1/3 по иным причинам (техническое состояние узлов и агрегатов мототранспорта, состояние дорожного полотна, навыки управления мотоциклом).

До начала дальнейшего более углубленного изучения проблематики экспертизы, в частности судебно-медицинской, необходимо определиться с вопросом о том, что отнести к объектам мотоциклетного транспорта и дать общее понятие мотоциклетной травмы. Итак, под мотоциклетной травмой принято понимать совокупность повреждений на теле субъектов, эксплуатирующих мототранспорт, или на теле пешеходов, получивших травмы в результате столкновения с ними мотоцикла. К объектам мотоциклетного транспорта принято относить: мотоциклы, мотороллеры, мопеды и конструктивно схожие с ними объекты (скутеры, квадрациклы) [1, 4, 8].

Принято различать основные типы травм на объектах мотоциклетного транспорта, а именно повреждения, возникающие в результате:

- столкновения человека с мототранспортом;
- переезда пострадавшего его движущимся мотоциклом;
- падения пострадавшего с мотоциклетного транспорта, находящегося в движении;
- столкновения мотоцикла с другим объектом автомобильного транспорта, находящимся в движении;
- столкновения мотоцикла со статически расположенным предметом;
- мотоциклетной травмы (атипичные и комбинированные).

Повреждающими фактором в случае наезда мотоцикла на пешехода является удар о внешние габариты и конструктивные элементы транспортного средства (рулевое колесо, руль, двигатель, фара, коляска). Образующиеся в месте удара травмы, которые называют первичными или контактными, обычно локализируются в нижней части тела пострадавшего и соответствуют проекции той части мотоцикла, которой нанесены повреждения. Такие повреждения носят характер ссадин, кровоподтеков, внутрикожных гематом, ран, а в отдельных случаях (при условии достаточно большой скорости движения мототранспортного средства) возможны разрывы мягких тканей и переломы костей. Например, при соударении с пешеходом конструктивных элементов цилиндров образуются линейно направленные ссадины, а при ударе о фару на кожных покровах пострадавшего образуются гематомы округлой формы. При последующем опрокидывании жертвы мотоциклетной травмы на дорожное полотно или

грунт зачастую наблюдаются травмы в виде различного рода и степени тяжести повреждения области головы и головного мозга [5, 7].

Выступающими частями внешнего контура мототранспортного средства, при соударении с которыми наиболее часто на теле пострадавшего образуются повреждения, являются: грязевой щиток, расположенный над передним колесом; коляска трехколесного мотоцикла; подножка; конструктивные элементы рулевого управления. В области голени чаще всего локализуются повреждения, вызванные ударом переднего колеса. При ударе о руль повреждения образуются в области поясницы и живота, а при травмировании пешехода внешними габаритами коляски – в тазовой области. Повреждения от подножки мототранспорта характеризуются повреждениями мягких тканей и переломом костей нижней трети голени. При наезде мотоцикла на человека изначально повреждаются нижние конечности в результате соударении с ними движущегося колеса. В дальнейшем пострадавший отбрасывается от мотоцикла с присоединением дополнительных травм от удара о грунт или покрытие дорожного полотна. При мотоциклетной травме преобладают переломы костей голени. Но, в отличие от автомобильной травмы, для которой характерны «бампер-переломы», при ДТП с участием мотоцикла травмирующая сила от движущегося колеса направлена в продольном направлении по отношению к плоскости тела пострадавшего. Переломы носят характер оскольчатых, спиральных или косых [6].

Повреждения, возникающие в результате соударения объекта мотоциклетного транспорта с другим движущимся автотранспортом. Столкновение мотоциклетного транспорта с автотранспортом, движущимся во встречном направлении, может происходить во фронтальной и касательной плоскости. При этом происходит скольжение тела по седлу мотоцикла, элементам топливной системы и мотору. Затем пострадавший ударяется о внешние контуры мототранспорта, после чего происходит падение на грунт или автодорожное полотно с последующим скольжением по нему. В случае зацепления пострадавшего или фрагментов его одежды за конструктивные элементы мотоцикла происходит протаскивание и волочение жертвы ДТП по дорожному покрытию. При этом на кожных покровах потерпевшего образуются обширные продольные ссадины, а при значительной скорости движения мотоцикла возможны обширные лампасные разрывы мягких тканей и травматические ампутации фрагментов тела. Если столкновение объекта мотоциклетного транспорта с другим движущимся автотранспортом произошло на перекрестке, то превалирующими механизмами повреждения будет удар фронтальной поверхностью и передним колесом о боковую поверхность другого транспортного средства, который может быть перпендикулярным либо касательным. При обгоне мотоциклом другого транспортного средства и соударении с ним травмы так же будут характерны для касательных боковых повреждений [1, 5, 8].

Повреждения, возникающие в результате соударения объекта мотоциклетного транспорта со статически находящимся предметом. Если столкновение мотоцикла происходит с предметом, имеющим огра-

ниченную поверхность и расположенным вертикально, то при фронтальном соударении передней частью мототранспортного средства с неподвижным объектом (столб, дерево, элементы дорожного ограждения) на теле пострадавшего будут наблюдаться повреждения, идентичные тем, которые образуются при скольжении по конструктивным элементам мотоцикла и ударе о них с последующим скольжением тела по грунту или автодорожному полотну. Травмы также могут быть получены при касательном столкновении с неподвижной вертикально расположенной поверхностью: рулем, колесом или боковыми габаритами мотоцикла. В случае столкновения с объектом, имеющим распространенную поверхность (кузов грузового автомобиля), характер травм будет схожим с тем, что образуется от удара о тупой предмет со значительной силой [1, 7, 8].

Повреждения, возникающие в результате соударения объекта мотоциклетного транспорта с пешеходом. При столкновении мотоцикла с пешеходом необходимо обращать внимание на то, куда именно воздействовал центр тяжести в момент приложения силы при ДТП (выше, ниже или комбинированно). В зависимости от этого будет формироваться определенная последовательность фаз образования повреждения на теле пострадавшего. Но во всех этих случаях механизмами получения травм будут удар, падение и скольжение. Повреждения, полученные в результате столкновения мотоциклетного транспорта, имеющего коляску, с пешеходом, будут иметь ряд характерных особенностей. Столкновение с подножкой коляски: в этом случае повреждения будут локализоваться в нижней и средней трети голени с образованием внутри- и подкожных гематом, различного рода повреждений мягких тканей и различной степени тяжести переломов костей скелета. При столкновении с внешними габаритами корпуса коляски травмы будут локализоваться в основном в области коленного сустава, бедра и пояса верхних конечностей. При сильном ударе возможна деформация конечности за счет повреждения суставной сумки и связочного аппарата коленного сустава и бедренной кости. При повреждениях таза зачастую наблюдаются разрывы внутренних органов (мочевой пузырь, петли кишечника) с последующим развитием внутреннего кровотечения. Тяжесть травм будет находиться в прямой пропорциональной зависимости от скорости объекта мотоциклетного транспорта, его массы, конструктивных особенностей и траектории движения [1, 7, 8].

Повреждения, возникающие в результате падения с объекта мотоциклетного транспорта. Как правило, травмы в результате таких ДТП образуются в результате действия инерционной силы. Повреждающими факторами являются: скольжение по конструктивным элементам мотоцикла; удар об элементы топливной системы; соударение тела пострадавшего с грунтом или поверхностью дорожного полотна; скольжение по грунту или автодорожному покрытию [1, 5, 8].

Повреждения, возникающие в результате опрокидывания объекта мотоциклетного транспорта. Повреждения вследствие такого ДТП образуются под действием сил инерции и сил тяжести. Среди факторов повреждения следует отметить скольжение по агрегатам мотоциклетного транспорта, соударения жертвы ДТП с грунтом или автодорожным полот-

ном, скольжение тела по трассе и удар в результате сдавливания между внешними габаритами и деталями мотоцикла и дорогой [1, 7, 8].

Заключение. На разрешение эксперта выносятся определенные вопросы, ответы на которые в последующем помогут органам следствия в определении тактики проведения оперативных действий на месте ДТП с участием объекта мотоциклетного транспорта. С этой целью тщательно осматривается труп жертвы ДТП, его одежда, поза и взаиморасположение относительно статических ориентирующих объектов. Особое внимание следует обратить на то, что после транспортировки тела пострадавшего в морг определенные элементы обстоятельств ДТП могут стать недоступны (положение тела пострадавшего относительно сторон света, грунта или автодорожного полотна; время наступления смерти). Определение времени наступления смерти особенно важно в тех случаях, когда имеет место фальсификация (перемещение трупа в целях сокрытия другого преступления). В этом случае необходимо идентифицировать причастность водителя конкретного мотоциклетного транспорта к данному ДТП. В большинстве случаев водитель мотоцикла отрицает свою причастность к ДТП, мотивируя это тем, что оно произошло до его прибытия и совершено неизвестным ему третьим лицом. В подобных ситуациях становится особенно важной своевременная и верная интерпретация обстоятельств случившегося на месте происшествия экспертом-специалистом [2, 3, 6].

Список литературы

1. **Акопов В. И.** Судебная медицина: учеб. для вузов. 3-е изд., перераб. и доп. М.: Юрайт, 2019. 478 с.
2. **Акопов В. И.** Правовое обеспечение медицинской деятельности: учеб. и практикум для среднего профессионального образования. М.: Юрайт, 2018. 287 с.
3. **Баринов Е. Х.** Судебно-медицинская экспертиза в гражданском судопроизводстве по медицинским делам: монография. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Юрайт, 2019. 181 с.
4. **Клевно В. А., Хохлов В. В.** Судебная медицина: учеб. для вузов. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Юрайт, 2019. 413 с.
5. **Николаев П. М., Спиридонов В. А., Масаллимов И. Г.** Судебная медицина. Осмотр трупа на месте происшествия: учеб. пособие для вузов. 2-е изд., испр. и доп. М.: Юрайт, 2018. 150 с.
6. **Судебно-медицинская экспертиза вещественных доказательств:** учеб. пособие для вузов / П. О. Ромодановский и др. 2-е изд. М.: Юрайт, 2019. 170 с.
7. **Хохлов В. В.** Судебно-медицинская танатология и осмотр трупа на месте обнаружения: практ. пособие. М.: Юрайт, 2018. 217 с.
8. **Хохлов В. В.** Судебная медицина. Руководство в 3 т. Т. 2: практическое пособие. 4-е изд., перераб. и доп. М.: Юрайт, 2019. 500 с.

References

1. **Akopov V. I.** *Sudebnaya meditsina* [Forensic medicine], Moscow: Yurayt, 2019, 478 p. (In Russ.)
2. **Akopov V.I.** *Pravovoye obespecheniye meditsinskoj deyatel'nosti* [Legal support of medical activity], Moscow: Yurayt, 2018, 287 p. (In Russ.)
3. **Barinov Ye.Kh.** *Sudebno-meditsinskaya ekspertiza v grazhdanskom sudoproizvodstve po meditsinskim delam* [Forensic medical examination in civil court proceedings on medical cases], Moscow: Yurayt, 2019. 181 s. (In Russ.)
4. **Klevno V.A., Khokhlov V.V.** *Sudebnaya meditsina* [Forensic medicine], Moscow: Yurayt, 2019, 413 p. (In Russ.)

5. **Nikolayev P.M., Spiridonov V.A., Masallimov I.G.** *Sudebnaya meditsina. Osmotr trupa na meste proisshestviya* [Forensic medicine. Examination of the corpse at the scene], Moscow: Yurayt, 2018, 150 p. (In Russ.)

6. **Romodanovskiy P.O. et al.** *Sudebno-meditsinskaya ekspertiza veshchestvennykh dokazatel'stv* [Forensic examination of material evidence], Moscow: Yurayt, 2019, 170 p. (In Russ.)

7. **Khokhlov V.V.** *Sudebno-meditsinskaya tanatologiya i osmotr trupa na meste obnaruzheniya* [Forensic thanatology and examination of the corpse at the place of detection], Moscow: Yurayt, 2018, 217 p. (In Russ.)

8. **Khokhlov V.V.** *Sudebnaya meditsina. Rukovodstvo v 3 tomakh* [Forensic medicine. Manual in 3 volumes], vol. 2. Moscow: Yurayt, 2019, 500 p. (In Russ.)

Features of Forensic Medical Examination of Motorcycle Injuries

M. G. Zhernovoy, *Cand. Med. Sci., Lecturer,
Department of Criminology, I.D. Putilin Belgorod Law Institute
of the Ministry of Internal Affairs of Russia, Belgorod, Russia;
Mihail_Zhernovoy@mail.ru*

A. M. Zhurbenko, *Cand. Econ. Sci., Senior Lecturer,
Department of Criminology,
I.D. Putilin Belgorod Law Institute of the Ministry of Internal
Affairs of Russia, Belgorod, Russia;
Zhurbenkoal@yandex.ru*

A. M. Popov, *Cand. Legal Sci., Associate Professor,
Department of Criminology, Moscow Academy of the Investigative Committee
of the Russian Federation, Moscow, Russia;
pamtambov@yandex.ru*

The article discusses the peculiarities of conducting a forensic medical examination of an automobile injury. The relevance of this topic is associated with a high percentage of injuries and fatalities in road accidents, which, according to statistics, occupy one of the leading places among the causes of death. This is due to a sharp increase in the number of vehicles traveling on highways around the world, in particular, in the Russian Federation.

Keywords: bicycle injury; motorcycle injury; victim; forensic medical examination.

© М. Г. Жерновой, 2021

© А. М. Журбенко, 2021

© А. М. Попов, 2021

Статья поступила в редакцию 17.11.2020

При цитировании использовать:

Жерновой М. Г., Журбенко А. М., Попов А. М. Особенности судебно-медицинской экспертизы мотоциклетной травмы // *Право: история и современность*. 2021. № 1(14). С. 91 – 96. doi: 10.17277/pravo.2021.01.pp.091-096