

**ТОШКЕНТ ТИББИЁТ АКАДЕМИЯСИ ҲУЗУРИДАГИ ИЛМИЙ
ДАРАЖАЛАР БЕРУВЧИ DSc.04/30.12.2019.Tib.30.03 РАҚАМЛИ
ИЛМИЙ КЕНГАШ АСОСИДАГИ БИР МАРТАЛИК ИЛМИЙ КЕНГАШ**

САМАРҚАНД ДАВЛАТ ТИББИЁТ ИНСТИТУТИ

ГАМИДОВ СЕЙМУР ШУКУР ОГЛИ

**ЎЗБЕКИСТОНДА ИШЛАБ ЧИҚАРИЛАЁТГАН ЗАМОНАВИЙ ЕНГИЛ
АВТОМОБИЛЛАР ҲАРАКАТЛАНИШИДА ПИЁДАЛАР БИЛАН
ТЎҚНАШУВДА ЕТКАЗИЛГАН ЖАРОҲАТЛАНИШЛАРНИНГ СУД-
ТИББИЙ ТАВСИФИ**

14.00.24 – Суд тиббиёти

**ТИББИЁТ ФАНЛАРИ БЎЙИЧА ФАЛСАФА ДОКТОРИ (PhD)
ДИССЕРТАЦИЯСИ АВТОРЕФЕРАТИ**

ТОШКЕНТ – 2022

Фалсафа доктори (PhD) диссертацияси автореферати мундарижаси

Оглавление автореферата диссертации доктора философии (PhD)

Contents of dissertation abstract of doctor of philosophy (PhD)

Гамидов Сеймур Шукур огли

Ўзбекистонда ишлаб чиқарилаётган замонавий
енгил автомобиллар ҳаракатланишида пиёдалар
билан тўқнашувда етказилган жароҳатланишларнинг
суд-тиббий тавсифи..... 3

Гамидов Сеймур Шукур оглы

Судебно-медицинская характеристика повреждений
у пешеходов при столкновении с движущимися современными
легковыми автомобилями, производимыми в Узбекистане..... 23

Gamidov Seymur Shukur ogli

Forensic characteristics of damage to pedestrians in
collision with modern passenger cars produced in Uzbekistan..... 43

Эълон қилинган ишлар рўйхати

Список опубликованных работ
List of published works..... 47

**ТОШКЕНТ ТИББИЁТ АКАДЕМИЯСИ ҲУЗУРИДАГИ ИЛМИЙ
ДАРАЖАЛАР БЕРУВЧИ DSc.04/30.12.2019.Tib.30.03 РАҚАМЛИ
ИЛМИЙ КЕНГАШ АСОСИДАГИ БИР МАРТАЛИК ИЛМИЙ КЕНГАШ**

САМАРҚАНД ДАВЛАТ ТИББИЁТ ИНСТИТУТИ

ГАМИДОВ СЕЙМУР ШУКУР ОГЛИ

**ЎЗБЕКИСТОНДА ИШЛАБ ЧИҚАРИЛАЁТГАН ЗАМОНАВИЙ ЕНГИЛ
АВТОМОБИЛЛАР ҲАРАКАТЛАНИШИДА ПИЁДАЛАР БИЛАН
ТЎҚНАШУВДА ЕТКАЗИЛГАН ЖАРОҲАТЛАНИШЛАРНИНГ СУД-
ТИББИЙ ТАВСИФИ**

14.00.24 – Суд тиббиёти

**ТИББИЁТ ФАНЛАРИ БЎЙИЧА ФАЛСАФА ДОКТОРИ (PhD)
ДИССЕРТАЦИЯСИ АВТОРЕФЕРАТИ**

ТОШКЕНТ – 2022

Фалсафа доктори (PhD) диссертацияси мавзуси Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамаси ҳузуридаги Олий аттестация комиссиясида № В2020.4.PhD/Tib1570 рақами билан рўйхатга олинган.

Диссертация Самарканд Давлат тиббиёт институтида бажарилган.

Диссертация автореферати уч тилда (ўзбек, рус, инглиз (резюме)) Илмий кенгашнинг веб-саҳифасида (www.tma.uz) ва «Ziynet» Ахборот таълим порталида (www.ziynet.uz) жойлаштирилган.

Илмий раҳбар:

Индиаминов Сайит
тиббиёт фанлари доктори, профессор

Расмий оппонентлар:

Искандаров Алишер Искандарович
тиббиёт фанлари доктори, профессор

Акбергенова Камила Абдукеримовна
тиббиёт фанлари номзоди, доцент

Етакчи ташкилот:

Узоқ шарқий давлат тиббиёт университети
(Россия Федерацияси)

Диссертация ҳимояси Тошкент тиббиёт академияси ҳузуридаги DSc.04/30.12.2019.Tib.30.03 рақамли Илмий кенгаш асосидаги Бир марталик Илмий кенгашнинг 2022 йил «18» 02 соат 1600 даги мажлисида бўлиб ўтади (Манзил: 100109, Тошкент ш., Фаробий кўчаси, 2.Тел/факс: (+99878) 150-78-25, e-mail: tta2005@mail.ru.).

Диссертация билан Тошкент тиббиёт академиясининг Ахборот-ресурс марказида танишиш мумкин (18 рақами билан рўйхатга олинган). Манзил: 100109, Тошкент ш., Олмазор тумани, Фаробий кўчаси, 2-уй. Тошкент тиббиёт академияси, 2-ўқув бино «Б» корпуси, 1-қават, 7-хона. Тел/факс: (+99878) 150-78-14.

Диссертация автореферати 2022 йил «15» 02 да тарқатилди.

(2022 йил «15» 02 даги 4 рақамли реестр баённомаси).



Shaykova

Г.И. Шайхова

Илмий даражалар берувчи илмий кенгаш асосидаги Бир марталик илмий кенгаш раиси, тиббиёт фанлари доктори, профессор

Alimukhamedov

Д.Ш.Алимухамедов

Илмий даражалар берувчи илмий кенгаш асосидаги Бир марталик илмий кенгаш илмий котиби, тиббиёт фанлари доктори, доцент

Saidov

А.Б. Саидов

Илмий даражалар берувчи илмий кенгаш асосидаги Бир марталик илмий кенгаш қошидаги Бир марталик илмий семинар раиси, тиббиёт фанлари доктори, доцент

КИРИШ (фалсафа доктори (PhD) диссертация аннотацияси).

Диссертация мавзусининг долзарблиги ва зарурати. Дунёда йўл-транспорт ҳодисалари оқибатидаги жароҳатланишлар бугунги кунда энг долзарб ижтимоий-демографик, иқтисодий ва тиббий муаммога айланиб бормоқда. Ҳозирги вақтда «... йўл-транспорт ҳодисалари натижасидаги ўлим ва ногиронлик кўрсаткичлари минтақалар кесимида турлича бўлиб, паст ва ўрта даражали мамлакатлар аҳолисида (70%) асосан меҳнатга лаёқатли ёшдаги эркекларда (74%), юқориликча қолмоқда. Аксарият ҳолларда жабрланганларнинг ўлими бевосита ҳодиса содир бўлган жойда ёки тиббий муассасаларга олиб келгунга қадар оғир кўшма жароҳатланишлар натижасида содир бўлади ...»^{1,2}. Шу сабабли, жароҳатланишларни эрта ташхислаш самарали усуллари ишлаб чиқиш билан биргаликда жабрланганларга юқори малакали тиббий ёрдам кўрсатишга эришиш замонавий тиббиётнинг энг муҳим муаммоли масалаларидан бири ҳисобланади.

Жаҳонда жароҳатланишларни олдини олиш, йўл-транспорт ҳодисалари ва бошқа таъсиротлар оқибатида кузатиладиган оғир кўшма жароҳатлар олган беморларга эрта ташхис қўйиш ва даволашнинг самарали усуллари ишлаб чиқиш мақсадида қатор илмий тадқиқотлар амалга оширилмоқда. Бу борада йўл-транспорт ҳодисаларининг энг кўп учрайдиган тури сифатида ҳаракатланаётган транспорт воситалари билан тўқнашувда жароҳатланган пиёдаларда аъзо ва тўқималарнинг шикастланиши табиатини ўрганиш ва шаклланиш хусусиятларини аниқлашга қаратилган тадқиқотлар алоҳида илмий ва амалий аҳамият касб этади.

Мамлакатимизда соғлиқни сақлаш тизимида олиб борилаётган ислохотлар самарадорлигини янада ошириш, жумладан, автомобиллар билан тўқнашувда жабрланган пиёда шахсларда жароҳатланишларни суд-тиббий ташхислашга қаратилган кенг қамровли чора-тадбирлар амалга оширилмоқда. Бу борада 2017–2021 йилларда Ўзбекистон Республикасини ривожлантиришнинг бешта устувор йўналишига мувофиқ «...ихтисослаштирилган тиббий хизмат кўрсатиш қулайлиги ҳамда сифатини ошириш, тез ва шошилиш тиббий ёрдам тизимини янада ислоҳ қилиш, ногиронликнинг олдини олиш...»³ каби вазифалар белгиланган. Ушбу вазифалардан келиб чиққан ҳолда, жумладан, йўл-транспорт ҳодисаларининг энг кўп учрайдиган тури, ҳаракатланаётган автомобиллар билан пиёдалар тўқнашувида жабрланган шахслар аъзолари ва тўқималари жароҳатлари жихатларини ўрганиш орқали уларнинг асоратларини аниқлаш юзасидан тадқиқотларни амалга ошириш мақсадга мувофиқ.

¹ЖССТ Европа минтақасида йўл ҳаракати хавфсизлиги ҳолати бўйича ҳисобот, 2019. ЖССТ, Европа минтақавий бюроси.

²Йўл-транспорт жароҳатлари миллий муаммо сифатида / Кузмин А.Г. // Инсон экологияси журнали. - 2011. 44-49 б.

³Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2017 йил 7 февралдаги ПФ-4947-сон «Ўзбекистон Республикасини янада ривожлантириш бўйича Ҳаракатлар стратегияси тўғрисида»ги Фармони.

Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2017 йил 7 февралдаги ПФ-4947-сон «Ўзбекистон Республикасини янада ривожлантириш бўйича Ҳаракатлар стратегияси тўғрисида», 2018 йил 7 декабрдаги ПФ-5590-сон «Ўзбекистон Республикаси соғлиқни сақлаш тизимини тубдан такомиллаштириш бўйича комплекс чора-тадбирлар тўғрисида», 2020 йил 12 ноябрдаги ПФ-6110-сон «Бирламчи тиббий-санитария ёрдами муассасалари фаолиятига мутлақо янги механизмларни жорий қилиш ва соғлиқни сақлаш тизимида олиб борилаётган ислохотлар самарадорлигини янада ошириш чора-тадбирлари тўғрисида»ги фармонлари, 2017 йил 20 июндаги ПҚ-3071-сон «Ўзбекистон Республикаси аҳолисига 2017 - 2021 йилларда ихтисослаштирилган тиббий ёрдам кўрсатишни янада ривожлантириш чора-тадбирлари тўғрисида», 2018 йил 4 декабрдаги ПҚ-4049-сон «Ўзбекистон Республикаси соғлиқни сақлаш вазирлиги суд-тиббий хизмати фаолиятини янада такомиллаштириш чора-тадбирлари тўғрисида», 2019 йил 6 майдаги ПҚ-4310-сон «Тиббиёт ва фармацевтика таълими ва илм-фани тизимини янада ривожлантириш чора-тадбирлари тўғрисида», 2020 йил 12 ноябрдаги ПҚ-4891-сон «Тиббий профилактика ишлари самарадорлигини янада ошириш орқали жамоат саломатлигини таъминлашга оид кўшимча чора-тадбирлар тўғрисида»ги қарорлари ҳамда мазкур фаолиятга тегишли бошқа меъёрий-ҳуқуқий ҳужжатларда белгиланган вазифаларни амалга оширишга мазкур диссертация тадқиқоти муайян даражада хизмат қилади.

Тадқиқотнинг республика фан ва технологиялари ривожланишининг устувор йўналишларга мослиги. Мазкур тадқиқот республика фан ва технологиялар ривожланишининг VI. «Тиббиёт ва фармакология» устувор йўналишига мувофиқ бажарилган.

Муаммонинг ўрганилганлик даражаси. Йўл-транспорт ҳодисалари бўйича тергов ва суд жараёни учун муҳим масалалар, айниқса транспорт воситаси воқеа жойини тарқ этган ҳолларда жароҳатланиш тафсилотлари, шароитлари, транспорт воситаси тури, жароҳатлар механизми каби ҳолатлар айнан суд – тиббий экспертиза ўтказиш орқали аниқланади (Князов Г.А. ва бошқ., 2000; Сарқиян Б.А., 2014; Пиголкина Ю.И. ва бошқ. 2016; Илин Н.Н., 2019.). Замонавий транспорт воситаларнинг ташқи ва ички қисмлари конструктив хусусиятларининг тубдан ўзгариши, жабрланган шахслардаги жароҳатларнинг тури, жойлашув ўрни, кўлами, оғирлик даражасининг жиддий ўзгаришларига сабаб бўлаётганлиги бу борадаги суд-тиббий ташхисларида жиддий қийинчиликларга олиб келмоқда (Хабова З.С, ва бошқ., 2015; Гусарев А.А., ва бошқ., 2016; Шевченко К.Д., Бородулин Д.В., 2019). Ўтган даврдаги барча турдаги автомобил жароҳатларининг суд-тиббий жиҳатлари қатор етакчи олимлар - суд тиббиёти соҳасининг таниқли тадқиқотчилари томонидан батафсил ўрганилган ва етарлича таҳлил қилинган (А.А.Солохин, 1968; А.А.Матишев, 1969; В.К.Стешитс, 1976; А.Р.Раҳимов, В.Ф.Смирнов, 1976; А.П.Громов, В.Г.Науменко, 1978). Ўтган асрнинг 90-йилларидан бошлаб Ўзбекистон автотураргоҳлари янги русумли замонавий автомобиллар билан тўлдирила бошланган, бу эса ўз навбатида ушбу турдаги автомобиллар иштирокидаги йўл-транспорт ҳодисаларининг

содир бўлиши ва улардан жароҳатланишлар сонининг янада кўпайишига олиб келган (Хаджибоев А.М. ва бошқ., 2019). Бундай вазият дунёнинг бошқа мамлакатларида ҳам қайд этилмоқда (Пиголкин Ю.И. ва бошқ., 2016; 2018; Фетисов В.А., Гусаров А.А., Смиренин С.А., 2016; Седых Е.П., 2017; Плевинскис П.В., 2014; 2019; Ando K., Tanaka N., 2013; Aladetusi T.O., Akinmoladun I.V., Olusanya O.O., Akaditi O.A., Fasola A.O., 2014; Verzosa N., Milts R., 2016). Бу борадаги мавжуд маълумотлар экспертлик амалиётидаги кузатувларга доир мақолалар ҳамда санокли даражадаги илмий тадқиқотлар натижаларидан иборат халос (Авдеев А.И., 2014; Фетисов В.А., Смиренин С.А., Нестерев А.В., Хабова З.С., 2014; Мантаков М.С., 2014; Леонов С.В., Пинчук П.В., 2016; 2016; Buree M.P., 2007; Ngunde P.J., Akongwi A., Mefire S.A., Puis F., Gounou E., Nkfusai N.C., Nwarie U.G., Cumber S.N., 2019). Ушбу маълумотлар замонавий автомобиллар билан тўқнашувлар натижасида жабрланган пиёдаларга доир суд-тиббий экспертизаларни такомиллаштиришга йўналтирилган тадқиқотларни ўтказиш зарурлигидан далолат беради.

Ўзбекистонда аввалги йилларда ишлаб чиқарилаётган транспорт воситалари иштироки билан боғлиқ жароҳатланишлар айрим турларининг суд-тиббий жихатларини ўрганишга қаратилган қатор тадқиқотлар олиб борилган (А.Р. Раҳимов, В.Ф. Смирнов, 1976; З.А. Гиёсов, Х.Р. Раҳмонов, 1998; З.А. Гиясов, А.И. Исмоилов, 2001). Шунингдек, Ўзбекистонда ишлаб чиқарилаётган замонавий автомобиллар иштирокидаги йўл-транспорт ҳодисаларида пиёда-болалар ва замонавий автомобиллар салони ичидаги йўловчи болалар жароҳатланишларини ўрганишга доир ҳам айрим тадқиқотлар ўтказилган (А.И. Искандаров, ва бошқ., 2020; С.И. Индиаминов, Ш.У. Шойимов, 2020; Ш.У. Шойимов, 2021), аммо катта ёшли пиёдалар жароҳатлари шаклланишининг суд тиббий жихатлари мутлоқ ўрганилмаган.

Шундай қилиб, йўл-транспорт ҳодисалари билан боғлиқ суд-тиббий муаммоларни ҳал қилиш учун замонавий ва эски турдаги автомобиллар билан тўқнашувида жабрланган пиёдаларда жароҳатларнинг шаклланиш жихатлари ва ўзига хос хусусиятларини ўрганиш орқали улар орасидаги фарқларни аниқлашга йўналтирилган тадқиқотлар зарурлигини тақозо этади.

Диссертация тадқиқотининг диссертация бажарилган олий таълим муассасаси илмий-тадқиқот ишлари режалари билан боғлиқлиги. Диссертация тадқиқоти Самарқанд давлат тиббиёт институти илмий-тадқиқот ишлари режасига мувофиқ «Қўшма таъсирот факторлари оқибатидаги жароҳатланишларда механогенез ва танатогенезни баҳолаш» (2018-2022 йй.) мавзусидаги илмий лойиҳа доирасида бажарилган.

Тадқиқотнинг мақсади Ўзбекистонда ишлаб чиқарилаётган енгил русумли замонавий автомобиллар билан тўқнашувда жабрланган пиёда шахслардаги жароҳатланишларни суд-тиббий ташхислашни такомиллаштиришдан иборат.

Тадқиқот вазифалари:

ҳаракатдаги замонавий автомобиллар билан тўқнашувда ҳалок бўлган ва турли даражадаги жароҳат олган пиёдалардаги жароҳатларининг тури, жойлашув ўрни ва шаклланиш жихатларини ўрганиш;

ҳаракатдаги эски русумдаги автомобиллар билан тўқнашувда ҳалок бўлган ва турли даражадаги жароҳат олган пиёдалардаги жароҳатларининг тури, жойлашув ўрни ва шаклланиш жихатларини аниқлаш;

автомобиллар кузовининг ташқи бўртиб чиққан қисмлари конструктив жихатларини ҳисобга олган ҳолда, пиёдалардаги жароҳатланишлар механизмини автоҳалокат фазаларига мувофиқ баҳолаш;

замонавий ва эски русумдаги автомобиллар билан тўқнашувда етказилган пиёдалар тана қисмлари, аъзолари ва тўқималаридаги жароҳатлар орасидаги фарқларни асослаш;

Ўзбекистонда ишлаб чиқарилаётган замонавий енгил русумли автомобиллар билан пиёдалар тўқнашувда юзага келган жароҳатларнинг суд-тиббий ташхислашни такомиллаштириш юзасидан тавсияларни ишлаб чиқиш.

Тадқиқот объекти сифатида ҳаракатдаги автомобиллар билан тўқнашувда жабрланган пиёда-тирик шахслар, шунингдек жароҳатланиш оқибатида вафот этган пиёдалар жасадлари, тиббий ҳужжатлар, суд-тиббий экспертиза хулосалари, рентген ва компьютер томографияси натижалари, ҳолатга доир иш материаллари ташкил этган.

Тадқиқот предмети сифатида йўл-транспорт ҳодисаларида автомобиллар билан тўқнашувда ҳалок бўлган ва турли даражада шикастланган пиёдалар аъзо ва тўқималари жароҳатлари олинган.

Тадқиқот усуллари. Тадқиқотда катамнестик, клиник, макроскопик, суд-гистологик, стереомикроскопик, тиббий-криминалистик, ўлчаш, тасвирлаш, таққослаш, ретроспектив ва статистик тадқиқот усулларидан фойдаланилган.

Тадқиқотнинг илмий янгилиги қуйидагилардан иборат:

замонавий енгил русумли автомобиллар билан тўқнашувда автоҳалокатнинг 1-чи фазасида аксарият ҳолларда пиёдаларда иккала болдир ёки битта сон ва битта болдир суякларида диафизар кўшалок синишлар шаклланиши исботланган;

ҳаракатдаги замонавий енгил автомобилларнинг пиёдалар билан тўқнашувида жароҳатланишнинг 1-чи фазасида терида махсус турдаги контактли жароҳатлар юзага келиши эҳтимоли камлиги аниқланган;

эски русумли енгил автомобилларнинг пиёдалар билан тўқнашувидаги бирламчи зарба соҳаларида юмшоқ тўқималар жароҳатланишлар, замонавий енгил автомобиллар билан тўқнашувидаги жароҳатланишларга нисбатан эзилишлар ва қон қуйилишлар сезиларли даражада намоён бўлиши асосланган;

пиёдаларнинг замонавий енгил русумли автомобиллар билан тўқнашуви 3-чи фазасида тананинг сезиларли масофага отилиши ҳамда тананинг кучли

силкиниши натижасида кўкрак ва қорин бўшлиғи ҳамда бош олд-ёнбош ва юз соха тузилмаларида жароҳатлар жиддий ва кўламли бўлиши аниқланган;

пиёдаларни Кобальт, Ласетти, Малибу русумли автомобиллар билан тўқнашувининг 2-чи фазасида умуртқа поғонасининг эгилиши ва қайрилиши билан чекланиши, Матиз ва Спарк русумли автомобиллар билан тўқнашувининг 2-чи фазада энса-бўйин соҳаларда жиддий жароҳатланишлар шаклланиши исботланган.

Тадқиқотнинг амалий аҳамияти:

замонавий енгил русумли автомобиллар билан тўқнашувда олинган жароҳатлар бўйича олинган натижалар тергов ва суд жараёнларида юзага келган масалаларни ишончли даражада ҳал қилиш учун асос бўлиб хизмат қилган;

пиёдаларнинг танасида аниқланган жароҳатлар жихатлари беморларга шошилиш ва ихтисослаштирилган тиббий ёрдам кўрсатишнинг самарали усуллари ишлаб чиқиш учун тавсия этилган;

йўл-транспорт ҳодисалари билан боғлиқ шикастланишлар ҳолатлари тўғрисидаги маълумотлар ушбу турдаги жароҳатланишларнинг олдини олиш чора-тадбирларини белгилашга асос бўлиб хизмат қилган.

Тадқиқот натижаларининг ишончлилиги ишда қўлланилган назарий ёндашув ва усуллар, олиб борилган текширувларнинг услубий жихатдан тўғрилиги, етарли даражада материал танланганлиги, қўлланилган усулларнинг замонавийлиги, уларнинг бири иккинчисини тўлдирадиган морфологик, стереомикроскопик ва статистик усуллар асосида ҳалқаро ва маҳаллий муаллифлар маълумотлари билан таққосланганлиги, олинган натижаларнинг ваколатли тузилмалар томонидан тасдиқланганлиги билан асосланади.

Тадқиқот натижаларининг илмий ва амалий аҳамияти. Тадқиқот натижаларининг илмий аҳамияти замонавий автомобиллар иштирокида йўл-транспорт ҳодисалари натижасида пиёдалар билан тўқнашувдаги шикастланишлар шаклланиш жихатлари аниқланганлиги, ушбу турдаги автохалокат шикастланишининг фазаларини ҳисобга олган ҳолда жабрланувчи-пиёдалар танаси қисмларига етказилган жароҳатлар механизмининг баҳоланганлиги, турли русумдаги автомобиллар билан тўқнашув натижасида пиёдаларнинг аъзолари ва тўқималаридаги шикастланишларнинг фарқларининг очиб берилганлиги билан изоҳланади.

Тадқиқот натижаларининг натижаларининг амалий аҳамияти пиёдалар танасида нафақат жароҳатларнинг тури, жойлашув ўрни, ўзига хос жихатлари, автохалокат турини, балки автомобиллар моделлари ва турларини ҳам аниқлашга имконини берганлиги билан изоҳланади.

Тадқиқот натижаларининг жорий қилиниши. Енгил русумли замонавий автомобиллар билан тўқнашувда жабрланган пиёда шахслардаги жароҳатланишларни суд-тиббий ташхислашни такомиллаштириш бўйича олинган илмий натижалар асосида:

пиёдаларнинг танасида аниқланган жароҳатлар жихатлари беморларга шошилиш ва ихтисослаштирилган тиббий ёрдам кўрсатишнинг самарали

усулларини ишлаб чиқишга қаратилган илмий натижалар асосида ишлаб чиқилган «Автомобил травмаси натижасида пиёдаларда кўл-оёқ суяклари синишини суд-тиббий баҳолаш усуллари» номли услубий тавсиянома тасдиқланган (Соғлиқни сақлаш вазирлигининг 2021 йил 26 июлдаги 8н-з/253-сон маълумотномаси). Натижада марҳумлар жасадлари тиббий экспертизадан ўтказиш сифати ошириш ва йўл-транспорт ҳодисалари билан боғлиқ суд-тиббий масалаларни ишончли тарзда ҳал этиш имконини берган;

замонавий енгил русумли автомобиллар билан пиёдалар тўқнашувда юзага келган жароҳатларнинг суд-тиббий ташхислашга қаратилган илмий натижалар асосида ишлаб чиқилган «Автомобил травмаси натижасида жабрланган пиёдаларни суд-тиббий экспертизадан ўтказиш усули» номли услубий тавсиянома тасдиқланган (Соғлиқни сақлаш вазирлигининг 2021 йил 26 июлдаги 8н-з/253-сон маълумотномаси). Натижада автомобил жароҳати оқибатида пиёдаларда ўлим содир бўлганда, марҳумлар жасадлари тиббий экспертизадан ўтказиш сифати ошириш ва йўл-транспорт ҳодисалари билан боғлиқ суд-тиббий масалаларни ишончли тарзда ҳал этиш имконини берган;

енгил русумли замонавий автомобиллар билан тўқнашувда жабрланган пиёда шахслардаги жароҳатланишларни суд-тиббий ташхислашни такомиллаштириш бўйича олинган илмий натижалар соғлиқни сақлаш амалиётига жумладан, Республикаси суд-тиббий экспертиза илмий-амалий марказининг Андижон, Тошкент, Самарқанд ва Фарғона вилоят филиаллари морфология ва амбулатория бўлимлари экспертиза амалиётига татбиқ этилган (Соғлиқни сақлаш вазирлигининг 2021 йил 28 декабрдаги 08-09/21175-сон маълумотномаси). Натижада ташхислаш вақтини қисқартириш, иқтисодий харажатларини камайтириш ва суд-тиббий тадқиқотлар сифатини ошириш имконини берган.

Тадқиқот натижаларининг апробацияси. Мазкур тадқиқот натижалари 4 та илмий-амалий анжуманларда, жумладан, 2 та халқаро ва 2 та республика илмий-амалий анжуманларида муҳокамадан ўтказилган.

Тадқиқот натижаларининг эълон қилинганлиги. Диссертация мавзуси бўйича жами 16 та илмий ишлар чоп этилган, шундан Ўзбекистон Республикаси Олий аттестация комиссиясининг диссертацияларни асосий илмий натижаларини чоп этиш тавсия этилган илмий нашрларда 6 та мақола, жумладан, 4 таси республика ва 2 таси хорижий журналларда нашр этилган.

Диссертациянинг тузилиши ва ҳажми. Диссертация таркиби кириш, бешта боб, хулоса, амалий тавсиялар ва фойдаланилган адабиётлар рўйхатидан иборат. Диссертация ҳажми 120 бетни ташкил этаган.

ДИССЕРТАЦИЯНИНГ АСОСИЙ МАЗМУНИ.

Диссертациянинг кириш қисмида мавзунинг долзарблиги ва зарурияти, мақсади ва вазифалари шакллантирилган, тадқиқот объекти ва предмети акс эттирилган, тадқиқот Ўзбекистон Республикаси фан-техника тараққиётининг устувор йўналишларига мос келиши, илмий янгилиги, натижаларнинг назарий ва амалий аҳамияти очиб берилган, тадқиқот

натижаларини амалиётга тадбиқ этиш, чоп этилган ишлар ва диссертациянинг таркиби ҳақида маълумот берилган.

Диссертациянинг «**Ҳаракатланаётган автомобилларнинг пиёдалар билан тўқнашувида етказилган жароҳатлар суд-тиббий жиҳатларини ўрганишнинг ҳозирги ҳолати**» деб номланган биринчи бобида автомобил травмаларида жабрланган пиёдалар жароҳатларининг суд-тиббий жиҳатлари бўйича жаҳон адабиёти маълумотларининг батафсил таҳлили асосида замонавий автомобилларнинг пиёдалар билан тўқнашувида етказилган жароҳатлар механизмини тўлақонли баҳолаш ва уларнинг фарқ-тафовутларини очиб бериш юзасидан адабиётларда мавжуд маълумотларнинг етарлича эмаслиги кўрсатилган.

Диссертациянинг «**Материаллар ва тадқиқот усуллари**» деб номли иккинчи бобида материаллар ва усулларнинг умумий тавсифлари, шунингдек эски русумдаги енгил автомобиллар ва Ўзбекистонда ишлаб чиқарилаётган замонавий енгил русумли автомобиллар кузовларининг ташқи қисмларининг конструктив жиҳатлари, ўлчамлари маълумотлари, фото-тасвирларива тадқиқот усуллари ёритилган.

Ишнинг мақсади ва қўйилган вазифалардан келиб чиқиб, тадқиқот кўйидаги 2 гуруҳда олиб борилди: **1-гуруҳни** - ҳаракатланаётган автомобиллар билан тўқнашув натижасида ҳалок бўлган 215 нафар шахсларжасадларига доир суд-тиббий экспертиза натижалари таҳлили ташкил этади. Ҳалок бўлган пиёдаларнинг 173 нафари эркаклар, 42 нафари аёллар бўлиб, улар ёши бўйича 17 дан 65 ёшгача. 171 та ҳолатда пиёдалар тўқнашуви замонавий енгил автомобиллар билан содир бўлган, шундан энг кўпини Daewoo.uz Нексия русумли автомобиллар (100 та), 19 та ҳолатда Daewoo-Дамас, 17 та ҳолатда эски русумдаги енгил автомобиллар, 4 та ҳолатларда - замонавий юк ва йўловчи ташувчи автомобиллар вақолган 4 та ҳолатда - транспорт воситаларининг тури ва модели аниқланмаган. **2-гуруҳ** – ҳаракатдаги автомобиллар билан тўқнашув натижасида турли даражадаги тан жароҳати олган 250 нафар пиёда - тирик шахслар ташкил этади. Аксарият ҳолларда 17 ёшдан 60 ёшгача (161) бўлган пиёдалар жабрланган. Жароҳатланган пиёдалар орасида 131 нафари эркаклар ва 119 нафари аёлларни ташкил этди. Автомобил турлари бўйича пиёдалар билан кўп ҳолларда тўқнашувлар замонавий енгил автомобиллар (211), асосан Daewoo-uz автомобиллари билан, улар орасида Нексия– 69 та, 24 ҳолатда -Daewoo-Дамас русумли автомобиллар, 4 та ҳолатда - эски русумдаги автомобиллар ва 2 та ҳолатда йўловчи ва юк ташувчи автомобиллари билан тўқнашувлар содир бўлган, қолган 9 та ҳолатда эса автомобиллар тури аниқланмаган.

Иккала гуруҳ кузатувларини ўрганиш ва таҳлил этиш жараёнида тўқималар ва аъзоларда аниқланган жароҳатлар тури, жойлашув ўрни, учраш частотаси ва қўлами ҳамда асоратлари батафсил ўрганилди. Пиёдаларнинг тана узунлигини ўлчаш амалга оширилди. Экспертиза хулосалари билан бир қаторда иш материаллари, тиббий ҳужжатлар, рентген, компьютер томографияси натижалари ҳам ташкил қилади. Ўлимнинг асосий ва бевосита сабаблари тиббий ҳужжатлар ва суд-гистологик тадқиқотлар

маълумотларини ҳисобга олган ҳолда аниқланди. Мураккаб ҳолатларда комплекс ва суд-автотехник экспертизаси натижалари ҳисобга олинди.

Пиёдалар танасида жароҳатларнинг шаклланиш жиҳатларини ўрганиш ва уларнинг механизмини баҳолашда автомобиллар кузовлари ташқи қисмларининг конструктив жиҳатлари ва ўлчамлари ҳисобга олинди. Вариацион статистикаси доирасида корреляция-регрессия таҳлили ўтказилди ва жароҳатлар кўрсаткичларининг ишончлилиги мезони (t), уларнинг минимал хатоси (m) ва кўрсаткичлар орасидаги фарқлар ишончлилиги (p) аниқланди. Ҳар бир гуруҳ кўрсаткичларини таҳлил қилишда математик моделлар ишлаб чиқилди, регрессия майдонлари аниқланди ва автомобилларнинг маркалари ҳамда моделларини ҳисобга олган ҳолда пиёдалар таналарида жароҳатлар турларининг юзага келиш частотасининг график – тасвири кўрсатилди.

Диссертациянинг «**Ҳаракатланаётган автомобиллар билан тўқнашувида ҳалок бўлган пиёдалар жароҳатларининг суд-тиббий тавсифи**» деб номланган учинчи бобида ҳаракатдаги автомобиллар билан тўқнашувда ҳалок бўлган пиёдалар танасидаги жароҳатларни ўрганиш натижалари келтирилган. Олинган натижаларга кўра, 206 нафар (94,1%) вафот этган пиёдаларда тана аъзоларининг қўшалок жароҳатланиши (ҚЖ) ва фақат 9 нафарида (5,9%) алоҳида бош мия жароҳатларидан (БМЖ) юзага келган. Жароҳатлар таркибида бош, кўкрак, қорин ва қўл-оёқ қўшма жароҳатлари (120) - 55,8% ни, бош, кўкрак, қорин ҚЖ (50) - 23,4% ни ташкил этган ($0,003 < p < 0,04$; $r = \pm 0,04$).

Таъкидланганидек -98,6% пиёдаларда (196 из 215) оғир БМЖ шаклланиши ва бунда кўпинча бош суяклари синишлари қайд этилиб (71,4%), фақат 29,6% ҳолларда суяк тузилмаларининг яхлитлиги сақланиб қолган ҳолда бош мия латикайд қилинган. Калла-асос суякларининг биргаликдаги парчаланиб синиши 9,2% ҳолларда кузатилиб, деярли ҳар доим бош мия қаттиқ пардаси бутунлиги ва мия тўқимасининг бузилиши билан бирга кечади. 6,1% ҳолларда пиёдаларда калла ва асос суяклари синиши билан бир қаторда, юз соҳаси суяклари – ёноқ, юқори ва пастки жағ синишлари кузатилган ($0,001 < p < 0,037$; $r = \pm 0,037$). Бош тузилмаларида олд ва ёнбош соҳалар зарарланиш ҳолатлари ҳамда юз суякларидagi синишлар ушбу жароҳатларнинг автоҳалокатнинг 3-фазасида, яъни тананинг ер қопламасига йиқилишида ва баъзи ҳолларда - пиёдаларнинг Спарк ва Матиз каби русумдаги автомобиллар билан тўқнашувида, 2-чи фазада бошнинг орқага қайрилиб капот усти ёки олд ойнага урилишида энса-бўйин соҳаларида жиддий жароҳатланишлар шаклланишидан далолат беради.

Замонавий йўловчи автомобиллари қалпоқ юзаси нисбий текислик, шунингдек металл кам эластик мустаҳкамлик ва шиша батамом базасида ўсимталар боғлаш мурват йўқлиги, еҳтимол энса суяги тешилган ва ғамгин синган йўқлигини сабаб, ва бачадон муҳим юмшоқ тўқималарининг жароҳати-енса қисми, одатда пиёдалар ески моделлари

автомобил ҳаракат билан тўқнашади қачон жароҳати 2 босқичида шаклланган.

Вафот этган пиёдаларда умуртқа-орқа мия жароҳатланиши (УОМЖ) 215 та кузатувдан 58 тасида (26,97%) аниқланган, бундасаноқли ҳолатда умуртқа поғонасининг компрессион-парчаланиб синиши қайд этилган бўлса, аксарият ҳолларда дистракцион-ротацион синишлар кузатилади ($0,001 < p < 0,04$; $p = \pm 0,035$), УОМЖларининг 3/1 қисмида умуртқа поғонасининг тўлиқ ажралиши аниқланди. Жабрланган пиёдаларда бўйин-энса жароҳатлари шаклланиши травманинг 1-фазасида юзага келса, бўйин ва кўкрак қафаси юқори умуртқалари орқа ўсиқлари синганлиги ҳамда синиш соҳларда умуртқанинг ажралиши, шунингдек умуртқаларда ротацион-дистракцион турдаги синишлар кузатилиши, мазкур тузилмалар жароҳатларининг автохалокат 1-чи ва 2-чи фазаларида шаклланганлигидан далолат беради.

ҚЖнинг бир қисми сифатида кўкрак қафаси тузилмалари ва кўкрак бўшлиғи аъзоларининг шикастланиши 184 ҳолатда $-(85,6\%)$ қайд этилди.

1-жадвал

Ҳаракатланаётган автомобиллар билан тўқнашувда вафот этган пиёдаларда қовурғалар синишлари тавсифи, регрессия қийматлари ва кўрсаткичлари ишончлилиги маълумотлари

Синишлар жойлашув ўрни	Учраш частотаси	Регрессия тенгламалари қийматлари	р-ишончлилик
- ўнгда	31	31.017	$\pm 0,017$
- чап	34	33.969	$\pm 0,031$
-ҳар икки томонда	59	59.014	$\pm 0,014$
Жами	124		
-юқори қовурғалар (1-5 қовурғалар)	45	45.0015	$\pm 0,0015$
-пастки қовурғалар (6-11 қовурғалар)	15	15 0018	$\pm 0,0018$
-юқори ва пастки қовурғалар	64	63 998	± 0.002
Жами	124		
Анатомик чизиқлар бўйича:			
- ўрта ўмров	38	38.0173	$\pm 0,0173$
-тўш ён	12	11998	± 0.002
Қўлтиқ ости чизиқлари бўйлаб:			
- олдинги қўлтиқ ости	20	19 988	$\pm 0,012$
- ўрта қўлтиқ ости	10	10 006	$\pm 0,006$
- орқа қўлтиқ ости	16	15.9847	$\pm 0,0153$
-курак	12	11998	± 0.002
-умуртқа ён чизиғи	16	15 997	$\pm 0,003$
Жами:	124		

1-жадвалдан кўришиб турибдики, пиёдаларда - 57,7% ҳолларда қовурғалараро мушаклар ва париетал плевра жароҳатлари билан кечувчи турли анатомик чизиқлар бўйлаб қовурғалар синишлари кузатилган. Синишлар кўпинча(124 тадан 59 таси) икки томонлама бўлиб, ўнг ва чап қовурғаларнинг синиши юзалари бир хил даражада содир бўлган (мос равишда 31 ва 34). 29,8% ҳолатдавафот этган пиёдалардаги синишлар деярлик барча қовурғаларни қамраб олган. Жойлашув ўрнибўйича, ташқи томондан сиқилиш белгилари бўлган бевосита синишлар ўрта ўмров ва кўлтиқ ости чизиқларда устунлик қилган. Бу шуни кўрсатадики, пиёдада қовурғаларнинг синишлари асосан АХ нинг 3-фазасида - жабрланганларнинг йўл қоламасига йиқилишда ҳосил бўлади. Тўш суяги танасининг синиши нисбатан кам учради (17).

Кўкрак бўшлиғи аъзолари зарарланган 85,6% ҳолатда кўкс соҳасида, ўпкалар илдизлари ва бошқа қисмларида, шунингдек перикардда, юрак мушаклари ва деворларида яққол ифодаланган қон қуйилишлар ўчоқлари кузатилди. Ўпка паренхимасида қон қуйилишнинг интенсивлиги устунлик қилди ($0,008 < p < 0,042$; $p = \pm 0,041$) (2-жадвал).

2-жадвал

Вафот этган пиёдаларда кўкрак қафаси аъзолари тузилмаларига етказилган жароҳатлар тавсифи, регрессия қийматлари ва кўрсаткичлар ишончлилиги маълумоти.

№	Кўкрак бўшлиғи аъзоларининг тузилмаларига етказилган жароҳатлар тавсифи	Учраш частотаси	Регрессия тенгламалари қийматлари	p-ишонччилик
1	ўпка тўқималарига қон қуйилишлар	137	137 007	$\pm 0,007$
2	йирик қон томирлар деворларига қон қуйилишлар	10	10 003	$\pm 0,003$
3	перикард, кўкс оралиғи, юрак қоринчаларининг деворларига қон қуйилиш	3	3.041	$\pm 0,041$
	Жами	150		
1	ўпканинг ёрилиши ва қон қуйилишлар	27	26.971	$\pm 0,029$
2	аортанинг ёрилиши ва қон қуйилишлар	1	1.0074	$\pm 0,007$
3	трахеянинг ёрилиши ва қон қуйилишлар	1	1.0072	$\pm 0,007$
4	перикард ва юракнинг ёрилиши қон қуйилишлар билан	5	5.031	$\pm 0,031$
	Жами	34		
	Жами	184		

3-жадвалда келтирилган маълумотлардан кўришиб турибдики, вафот этган 215 нафар пиёдаларнинг 132 нафарида (61,3%) ички аъзолар ва

тўқималарда шикастланиш белгилари бўлиб, улар аъзолар илдизларига, деворлари ва паренхимасига кучли қон қуйилишлар билан ифодаланади.

3-жадвал

Вафот этган пиёдаларда қорин бўшлиғи аъзоларида аниқланган жароҳатлар тавсифи, регрессия қийматлари ва кўрсаткичлар ишончлилиги маълумоти.

№	Қорин бўшлиғи аъзоларига етказилган жароҳатлар тавсифи	Учраш частотаси	Регрессия тенгламалари қийматлари	р-ишончилилик
1	Қорин бўшлиғи аъзоларининг бутунлиги бузилмасдан қон қуйилишлар (лат ейиши).	132	131 987	± 0,013
2	Қорин бўшлиғи аъзоларининг бутунлигибузилиши ва ички қон кетиш	40	40.034	± 0,034
3	Улардан: жигарнинг ёрилиши	14	14.025	± 0,025
4	жигар ва талоқнинг ёрилиши	11	10 982	± 0,018
5	талоқнинг ёрилиши	4	4006	± 0,006
6	буйракнинг ёрилиши	3	3.004	± 0,004
7	ичак тутқичининг ёрилиши	3	2.98	± 0.002
8	жигар, талоқ, буйракларнингбиргаликда ёрилиши	1	0,985	± 0,015
9	жигар ва диафрагманинг ёрилиши	1	1.002	± 0.002
10	диафрагманинг, ингичка ва йўғон ичак тутқичи билан биргаликдагиёрилиши	1	0,988	± 0,012
11	жигар ва йўғон ичакнинг ёрилишлари	1	0,979	± 0,021
12	ошқозон ва ўн икки бармоқли ичакнинг биргаликда ёрилиши	1	1.002	± 0.002
13	жигар, ошқозон ва буйракларнинг биргаликда ёрилиши	1	1.004	± 0,004
	Жами:	172		

Жигар тузилмаларининг бутунлиги бузилиши - 16,8% вафот этган пиёдаларда қайд этилган бўлса, бу ҳолат асосан унинг диафрагмал ва пастки юзалари бўйлаб паренхиманинг кенг ёрилиши ва эзилиши шаклидаги жароҳатланишлар аниқланди. Ўт пуфаги бутунлигининг бузилиши билан биргаликдаги паренхима ёрилиши санокли ҳолатда, қолганларда жигар зарарланиши бошқа ички аъзоларнинг жароҳатлари билан, улардан кўп ҳолларда талоқнинг ёрилиши билан бирга келган. Жигар ва талоқ бутунлигининг бузилиши қайд этилган ҳолатларда кўп

миқдордаги қон йўқотиш натижасида госпитал олди даврда бўлган даврда жароҳатланган пиёдаларнинг ўлимининг асосий сабаби бўлганлиги қайд этилди.

Қўшма жароҳат кўринишидаги талокнинг яхлитлигини бузилиши кўпинча жигар шикастланишлари билан биргаликда кузатилди ва айрим ҳолларда диафрагма, ошқозон, ичак, ичак тутқичлари ва буйрақларнинг ёрилишлари ҳам аниқланди.

Умуман қорин бўшлиғи аъзоларининг боғламлари ва тўқималарида ифодаланган қон қуйилишлар кўринишидаги ва ички аъзоларнинг чайқалишининг намоён бўлиши 60,8% ҳолларда аниқланган ($0,001 < p < 0,035$; $p = \pm 0,035$). Ушбу маълумотлар шуни кўрсатадики, қорин бўшлиғи аъзоларининг қон қуйилишлари, шу жумладан ички аъзоларнинг ёрилиши ҳаракатдаги автомобиллар билан пиёдаларнинг тўқнашувининг 3-фазасида – яъни тананинг йўл қоламасига зарб билан йиқилиши билан боғлиқ тананинг кучли силкинишда шаклланганлигини кўрсатади.

Вафот этган пиёдаларда чаноқ суяклари тузилишлари шикастланиши 9,7% ҳолларда кузатилди. Чаноқ суякларининг қўшма синишлари қов ва ўтирғич суяклари синиши нисбатан энг кўп учради (7 из 21), бу асосан пиёдаларнинг Daewoo-Дамас ва Матиз русумли автомобиллари ҳамда оғир транспорт воситалари билан тўқнашувида кузатилган ($0,003 < p < 0,025$; $p = \pm 0,024$). Чаноқ суяклари синишларининг тури ва жойлашув ўрни уларнинг асосан травманинг 1-чи ва 3-фазаларида шаклланишидан далолат берди.

Болдир суяклари зарарланиши пиёдаларнинг кўпчилигида автоҳалокатнинг 1-фазасида асосан диафизнинг ўрта учлигида синиши тарзида кузатилиши билан бир қаторда кўп ҳолларда пиёдалар кўл-оёқ суякларининг кўшалок синишлари ҳам кузатилди ($0,001 < p < 0,014$; $p = \pm 0,014$), (4-жадвал).

Кўриниб турибдики, иккала болдир суякларининг қўшма синиши, шунингдек, бир сон ва бир болдир суякларининг қўшма синишлари пиёдаларда энг кўп кузатилди ($0,001 < p < 0,014$).

Айрим турдаги замонавий энгил русумли автомобиллар кузовлари ташқи олд ён қисмлари (Матиз, Кобалт, Спарк, Дамас), шунингдек айрим юк автомабиллари ва эски русумли автомобиллар (Ваз-Жигули, Иж-Москвич) кузовлари ташқи қисмлари конструктив хусусиятларини ҳисобга олган ҳолда, уларнинг пиёдалар билан тўқнашидаги жароҳатлар жихатлари алоҳида таҳлил этилди. Аниқландики, пиёдаларнинг Матиз ва йўловчи ҳамда юк ташувчи автомабиллар билан тўқнашувида асосан бош, кўкрак - қорин ва чаноқ тузилмалари зарарланади ва бунда оёқ суякларининг синиши камдан-кам ҳолларда қайд этилади. Кобалт ва Спарк автомабилларининг пиёдалар билан тўқнашуви деярли бир хил даражада бош, кўкрак - қорин ва оёқ суякларининг, кўпинча - болдир суякларининг синиши билан бирга кечади.

4-жадвал

**Ҳаракатдаги автомобил билан тўқнашувда вафот этган пиёдалар
қўл-оёқ суяклари қўшолоқ синишлари, регрессия қийматлари ва
кўрсаткичлар ишончлилик даражаси маълумоти**

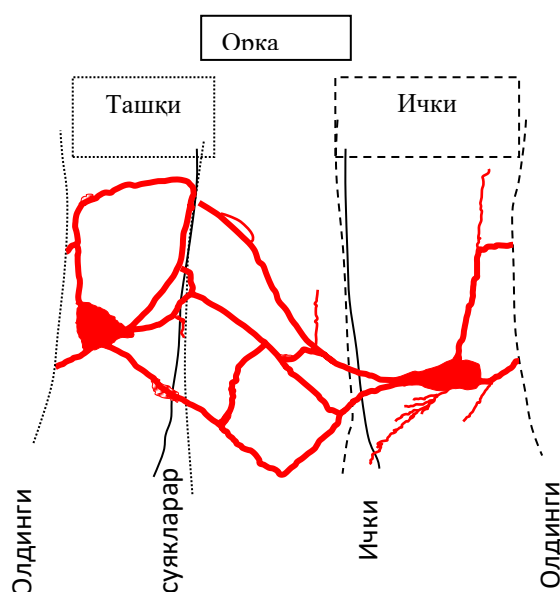
№	Синиш турлари	Учраш частотаси	Регрессия даражаси қийматлари	р-ишончлилик
1	Бир сон ва битта болдир суяклари	10	9.997	± 0,003
2	Иккала сон суяклари	9	9005	± 0,005
3	Биттаболдир, иккала билак ва бир елка суяклари	2	1.998	± 0.002
4	Битта сон, елка ва иккала билак суяклари	2	1.997	± 0,003
5	Битта сон, иккала болдир, иккала билак ва битта елка суяклари	1	0,998	± 0.002
6	Битта сон, иккала болдир ва иккала билак суяклари	1	1.001	± 0,001
7	Битта сон ва елка суяклари	1	0,994	± 0,006
8	Битта сон ва билак суяклари	3	3.002	± 0.002
9	Битта болдир ва битта билак суяклари	2	1.998	± 0.002
10	Битта сон, елка ва битта билак суяклари	3	2.996	± 0,004
11	Иккала болдир, иккала билак суяклари	1	0,998	± 0.002
12	Иккала болдир ва битта билак суяклари	1	0,996	± 0,004
13	Бир сон ва битта болдир суяклари	1	1.004	± 0,004
	Жами:			

Тадқиқот жараёнида пиёдаларда оёқ узун найсимон суякларининг шикастланиш жиҳатлари синган жойдаги суяк бўлақларининг қўшимча текширувдан ўтказиш орқали батафсил ўрганилди. Суд-тиббиёт экспертизасида 109 та аниқланган қўл-оёқ суяклари синиши ҳолатидан 79 тасида оёқ суяклари синиши кузатилган. Болдир ва сон суяклари синишлари жиҳатлари баъзи ҳолларда автомобилларнинг турига (маркаларига) боғлиқлиги қайд этилди. Жумладан, енгил русумли замонавий автомобилларнинг пиёдалар билан тўқнашувида шаклланган болдир (сон) суякларидида одатда диафизар синишлар парчаланиб синишлар майдони кенг соҳани қамраб олган тразда шаклланса, эски русумли енгил автомобилларнинг пиёдалар билан тўқнашувида ушбу тузилмалар синишлари, юқоридаги ҳолатга нисбатан, чегараланган майдонга кузатилиши қайд этилди (1-, 2-, 3- ва 4-расмлар).



1-расм. Пиёда - 45 ёшда (08-01 / 35-47-сонли далолатнома). Нексия автомобили билан тўқнашув. Чап болдир суягининг парчаланиб синиши кенг сохани қамраб олган, а - ташқи юзаси. б - ички юза. в - орқа юзаси. г - ташқи юзаси

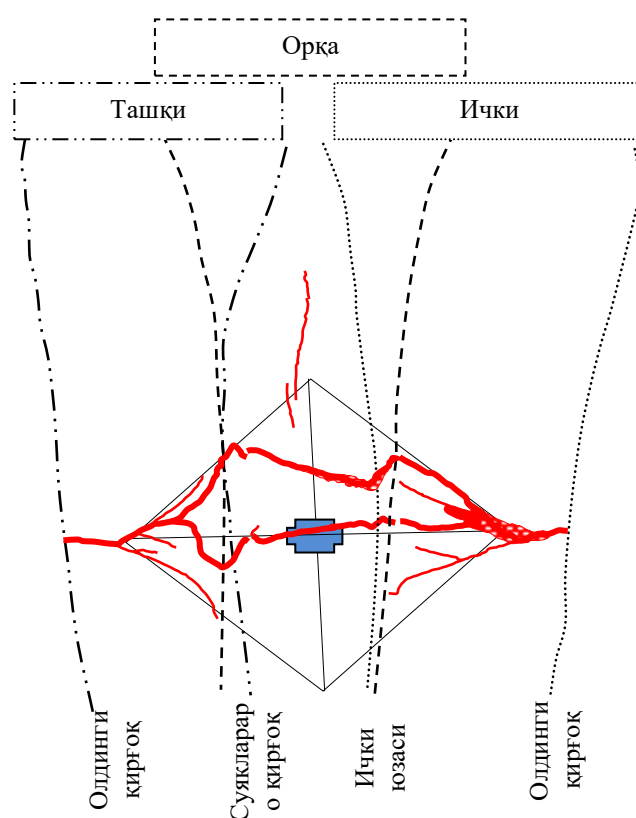
Шу билан биргаликда болдир ёки сон-думба ва бел соҳалар жароҳатланишлари ҳамда болдир (сон) суяклари синишлари соҳаларида юмшоқ тўқималарда чуқур эзилишлар кам ҳолларда кузатилди ва қон қуйилишлар интенсивлиги ҳам эски русумли автомобиллар тўқнашувида кузатилган қон қуйилишларга қараганда аксарият ҳолларда суст ифодаланган тарзда тарқоқ ва саёз кўринишда қайд этилди. Бундан ташқари, енгил русумли замонавий автомобиллар билан тўқнашув оқибатида вафот этган пиёдаларда бирламчи зарба соҳада терида махсус турдаги жароҳатлари деярлик кузатилмади, ушбу соҳаларда асосан ноаниқ ёки овал-узунчоқ ва бошқа шакллардаги кенг қамровли қонталашлар ва шилинмалар тарзда намоён бўлди($0,001 < p < 0,04$; $p = \pm 0,035$).



2-расм. Чап болдир суягининг парчаланиб синишининг кенгайтирилган чизмаси - парчаланиб синиш кенг сохани қамраб олган.



3-расм. Пиёда - бола 21 ёш. (6-6-сонлидалолатнома). Эски русумдаги автомобил (ВАЗ) билан тўқнашув. Чап болдир суяги диафизининг ўрта учлигидан парчаланиб синиши соҳаси чегараланган майдонда. а - ички юзаси б-орқа юзаси. с-ташқи юзаси



4-расм. Чап болдир суяги диафизининг парчаланиб синишининг кенгайтирилган тасвири-майдон чегараланган- парчаланиб синиш соҳа чегараланган майдонда.

Диссертациянинг «**Ҳаракатланаётган автомобиллар билан тўқнашуви натижасида жароҳатланган пиёдалар - тирик шахслар шикастланишларининг суд-тиббий тавсифлари**» деб номланган тўртинчи бобда пиёдалар ҳаракатланувчи замонавий автомашиналар билан тўқнашув натижасида жабрланган тирик шахслардаги шикастланишларнинг суд-тиббий хусусиятлари келтирилган. Ушбу гуруҳнинг кузатувларини ҳаракатланаётган автомобиллар билан тўқнашув натижасида турли даражадаги тан жароҳат олган 250 нафар пиёда-тирик шахслар ташкил этган.

Жабрланган пиёдаларда бош тузилмаларининг шикастланиши 250 та кузатувнинг 91 тасида (36,3%) кўшма шикастланишнинг бир қисми сифатида ташкил этди. Бунда 50,5% ҳолларда бош тузилмалари шикастланиши алоҳида бош мия жароҳатлари шаклида, улардан 7 ҳолатда - бош мия лати ва 39 ҳолатда (80,4%) – бош мия чайқалиши кўринишида кузатилди. Оёқ-қўлларнинг шикастланиши 19,5% ни ташкил этган бўлса, аксарият пиёдаларда летал ҳолатлар каби болдир ва сон суякларининг ҳамда уларнинг кўшалок диафиз соҳасидан синиши аниқланган (1-фаза). Жабрланганларда елка, билак суяклари ва бармоқлар фалангалари синишларининг шаклланиши травманинг 3-чи ва 4-чи фазалари билан боғлиқлиги аниқланди.

Жабрланган пиёдалар аъзолари ва тўқималарида аниқланган жароҳатларнинг 105 таси (42%) қисқа муддатли соғлиғининг бузилишига олиб келмайдиган енгил даражали жароҳатлар деб таснифланган. Соғлиғининг бузилишига олиб келган енгил тан жароҳатлари 25% ни (64) ташкил қилди. Улар йирик бўғимлар лати, гемартрознинг намоён бўлиши, тананинг турли қисмларида латли – йиртилган яралар ва бош мия чайқалиши каби ҳолатлар ташкил этди. 9,8 % пиёдадаги жароҳатлар соғлиғининг бузилиш давомийлигидан келиб чиққан ҳолда жароҳатларнинг ўртача даражасига, 12,8% ҳолатларда ҳаёт учун хавфлилик даражаси бўйича оғир тан жароҳатлари даражасида тавсифланган ва бу турга бош, кўкрак - қорин ва оёқ-қўллар тузилмалари ва суяклари синишлари киртилган. Жабрланган пиёдаларда ўрта ва оғир даражали жароҳатларнинг, енгил даражали жароҳатларга нисбатан камроқ сони, жабрланган пиёдалар кўпчилигининг оғир кўшма травмалар натижасида воқеа жойлардаги ўлими билан боғлиқ ҳисобланади. Қолган 10% жабрланганларда тан жароҳатлари топилмаган ёки шикастланмаган, автомобиллар билан тўқнашув факти йиғилган маълумотлар ва дастлабки суриштирув материаллари билан тасдиқланган.

Шу тариқа, Ўзбекистонда ишлаб чиқарилган ҳаракатланувчи замонавий автомашиналар билан тўқнашув натижасида пиёдалар жароҳатларининг суд-тиббий тавсифи ўтказилганда, жабрланган пиёдаларда кўшма бош жароҳати, оёқ-қўл синиши, шунингдек, кўкрак қафаси ва қорин бўшлиғи тан жароҳати аниқланган. Шунингдек, жабрланган пиёдаларнинг кўпчилигида ўртача ва оғир жароҳатлар камроқ бўлади, бу уларнинг аксариятининг воқеа жойида оғир жароҳатлар натижасида вафот этгани билан боғлиқдир. Бу мавзу ҳозирча долзарблигича қолмоқда, чунки кўп сонли фуқароларимиз йўлларимизда халок бўлмоқда.

ХУЛОСАЛАР

«Ўзбекистонда ишлаб чиқарилаётган замонавий енгил автомобиллар ҳаракатланишида пиёдалар билан тўқнашувда етказилган жароҳатланишларнинг суд-тиббий тавсифи» мавзусидаги фалсафа доктори

(PhD) диссертацияси бўйича олиб борилган тадқиқотлар натижасида қуйидаги хулосалар тақдим этилди:

1. 94,1% ҳолларда тананинг 2 ёки ундан ортиқ қисмларининг қўшма жароҳатланиши шаклланди, унинг таркибида пиёдалар бош тузилмаларининг шикастланиши (98,8%), қўл-оёқ суякларининг синиши (55,8%) ва кўкрак-қорин соҳалари тузилмаларини қўшма жароҳатлари (36,4%) устунлик қилди;

2. Бош тузилмалари шикастланишида олд ва олд-ёнбош соҳалар тузилмалари жароҳатларининг устунлик қилиши ҳамда юз суяклариди синишлар мавжудлиги ушбу жароҳатлар автоҳалокатнинг 3-чи фазасида шаклланишини кўрсатади. Агар пиёдаларда бўйин-энса жароҳати шаклланиши 1-фаза билан боғлиқ бўлса, кейинчалик бўйин ва юқори кўкрак умуртқасининг структурасининг шикастланиши автомобил жароҳатланишининг 1 ва 2-фазаларида содир бўлади.

3. Пиёдаларнинг 85,6% да кўкрак қафаси тузилмалари зарарланиши аниқланади ва бунда 57,7% ҳолларда қовурғалар синиши кўпинча икки томонлама ва деярли барча қовурғаларни қамрайдиган, асосан жароҳатнинг 3-фазасида шаклланади. Одатда автоҳалокатнинг 3-чи фазасида 60,1% жабрланган пиёдаларда ички аъзолар лати мавжуд бўлиб, бунда кўпроқ жигар паренхимаси (16,8%) ва нисбатан камроқ ҳолларда талоқ (3,5%) зарарланиши қайд этилади. Шикастлашнинг сезиларли кўлами ва жиддийлиги тўқнашув пайтида автомобиллар ҳаракати тезлигининг юқорилиги натижасида жабрланувчи танасининг маълум масофага отилиб йиқилиши билан изоҳланади;

4. Нобуд бўлган пиёдаларнинг кўпчилигида жароҳатнинг 1-чи фазасида содир этиладиган болдир суякнинг диафизар синиши, нисбатан камроқ – сон суякларнинг синиши кузатилди. Шу билан биргаликда енгил русумли замонавий автомобилларнинг пиёдалар билан тўқнашувида бирламчи зарба соҳага тери ва юмшоқ тўқималарда «махсус турдаги» жароҳатланишлар шаклланиш эҳтимоли кам ҳисобланади;

5. Енгил русумли замонавий автомобиллар билан тўқнашувда жабрланган пиёда -тирик шахсларда бош тузилмалари зарарланиши умумий жароҳатларнинг 36,3% ни ташкил қилади ва 50,5% ҳолларда улар алоҳида бош мия жароҳатлари бўлиб, асосан, мия чайқалиши шаклида, кам ҳолларда – бош мия лати шаклида намоён бўлади.

6. Пиёда - тирик шахсларда умуртқа-орқа мия шикастланиши 0,52% ҳолларда аниқланди. Тирик пиёдаларда бу тузилмаларнинг шикастланиш табиати кўпинча умуртқа поғонасининг егилиш ва чўзилиш ҳаракатлари (1 ва 2-фазалар) натижасида келиб чиқиши билан тавсифланади ва кўкрак-бел умуртқаларининг синиши, эҳтимол, шикастланишнинг 1-фазасида содир бўлган. Кўкрак ва қорин соҳалар жароҳатланишида асосан юмшоқ тўқималар лати қайд этилди, бу шикастланишларни 3 ва 4-фазаларда шаклланишини кўрсатди;

7. Пиёда - тирик шахсларда летал ҳолатлардагидек қўл-оёқ тузилмалари таркибида болдир ёки сон суякларининг диафизар синиши ёки бир вақтнинг

Ўзида болдир ва сон суяклари қўшма синишларнинг қайд этилиши ҳам аниқланди, булар автомобил жароҳатланишининг 1-фазасига хос;

8. Ҳаракатланувчи енгил русумли замонавий автомобиллар билан тўқнашув натижасида жабрланган пиёда-тирик шахсларда енгил даражали тан жароҳатлари - 67,6%ни, 9,8%да ўртача оғирликдаги тан жароҳатлари ва 12,6% ҳолларда оғир тан жароҳатлари қайд этилди ҳамда 10% ҳолларда жабрланган пиёдаларда жароҳатлар аниқланмади.

**РАЗОВЫЙ НАУЧНЫЙ СОВЕТ НА ОСНОВЕ НАУЧНОГО СОВЕТА
DSc.04/30.12.2019.Tib.30.03 ПО ПРИСУЖДЕНИЮ УЧЕНЫХ
СТЕПЕНЕЙ ПРИ ТАШКЕНТСКОЙ МЕДИЦИНСКОЙ АКАДЕМИИ**

**САМАРКАНДСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ МЕДИЦИНСКИЙ
ИНСТИТУТ**

ГАМИДОВ СЕЙМУР ШУКУР ОГЛЫ

**СУДЕБНО-МЕДИЦИНСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПОВРЕЖДЕНИЙ У
ПЕШЕХОДОВ ПРИ СТОЛКНОВЕНИИ С ДВИЖУЩИМИСЯ
СОВРЕМЕННЫМИ ЛЕГКОВЫМИ АВТОМОБИЛЯМИ,
ПРОИЗВОДИМЫМИ В УЗБЕКИСТАНЕ**

14.00.24 – Судебная медицина

**АВТОРЕФЕРАТ ДИССЕРТАЦИИ
ДОКТОРА ФИЛОСОФИИ (PhD) ПО МЕДИЦИНСКИМ НАУКАМ**

ТАШКЕНТ – 2022

Тема диссертации доктора философии (PhD) по медицинским наукам зарегистрирована в Высшей аттестационной комиссии при Кабинете Министров Республики Узбекистан за №В2020.4.PhD/Tib1570

Диссертация выполнена в Самаркандском государственном медицинском институте.

Автореферат диссертации на трех языках (узбекский, русский, английский (резюме)) размещен на веб-странице Научного совета (www.tma.uz) и Информационно-образовательном портале «ZiyoNet» (www.ziyo.net).

Научный руководитель: Индияминов Сайт
доктор медицинских наук, профессор

Официальные оппоненты: Искандаров Алишер Искандарович
доктор медицинских наук, профессор

Акбергенова Камила Абдукеримовна
кандидат медицинских наук, доцент

Ведущая организация: Дальневосточный государственный
медицинский университет (Российская Федерация)

Защита диссертации состоится «28» 02 2022 года в 14⁰⁰ часов на заседании разового научного совета на основе научного совета DSc.04/30.12.2019.Tib.30.03 при Ташкентской медицинской академии (Адрес: 100109, г. Ташкент, ул. Фараби, 2. Тел./Факс: (+99878) 150-78-25, e-mail: tta2005@mail.ru).

С диссертацией можно ознакомиться в Информационно-ресурсном центре Ташкентской медицинской академии (зарегистрирована за № 828). Адрес: 100109, г. Ташкент, ул. Фараби, 2. Тел./Факс: (+99878) 150-78-14).

Автореферат диссертации разослан «15» 02 2022 года
(реестр протокола рассылки № 4 от «15» 02 2022 года).



Handwritten signature of G.I. Shaykova

Г.И. Шайхова

Председатель разового научного совета на основе научного совета по присуждению ученых степеней, доктор медицинских наук, профессор

Handwritten signature of D.Sh. Alimuxamedov

Д.Ш. Алимухамедов

Ученый секретарь разового научного совета на основе научного совета по присуждению ученых степеней, доктор медицинских наук, доцент

А.Б. Саидов

Председатель научного семинара при разовом научном совете на основе научного совета по присуждению ученых степеней, доктор медицинских наук, доцент

ВВЕДЕНИЕ (аннотация диссертации доктора философии (PhD))

Актуальность и востребованность темы диссертации. В мире травматизм в результате дорожно-транспортных происшествий на сегодняшний день становится наиболее актуальной социально-демографической, экономической и медицинской проблемой. В настоящее время «... смертность и инвалидность в результате дорожно-транспортных происшествий в разных регионах варьируется и является высоким для мужчин наиболее трудоспособного возраста (74%), а также для населения стран с низким и средним уровнем дохода (70%), при этом в абсолютно большинстве случаев смерть пострадавших наступает от тяжелой сочетанной травмы непосредственно на месте аварии или в пути следования в медицинские учреждения...»^{1,2}. В связи с этим разработка эффективных методов ранней диагностики и оказания высоко квалифицированной медицинской помощи больным с сочетанной травмой на догоспитальном и госпитальном периодах является одним из приоритетных задач современной медицины.

По всему миру проводится ряд научных исследований с целью профилактики травматизма, разработки эффективных методов ранней диагностики и лечения больных с тяжелой сочетанной травмой, наблюдаемой при дорожно-транспортных происшествиях и других воздействиях. В связи с этим особое научное и практическое значение имеют исследования, направленные на изучение характера повреждений органов и тканей у пешеходов, пострадавших при столкновениях с движущимися транспортными средствами, как наиболее распространенного вида дорожно-транспортных происшествий и определение особенностей их формирования.

В нашей стране проводятся широкомасштабные меры, направленные на дальнейшее повышение эффективности проводимых реформ в системе здравоохранения, в том числе на судебно-медицинскую диагностику повреждений у пешеходов, пострадавших при столкновении с автомобилями. В связи с этим, в соответствии с пятью приоритетными направлениями развития Республики Узбекистан в 2017-2021 годах, определены такие задачи, как «...повышение удобства и качества специализированных медицинских услуг, дальнейшее реформирование системы экстренной медицинской помощи, профилактика инвалидности...»³. важное научно-практическое значение имеет изучения характера и выявления особенностей формирования повреждений органов и тканей у лиц, пешеходов пострадавших при столкновениях с движущимися автомобилями, как наиболее частый вид дорожно-транспортных происшествий. Исходя из этих задач целесообразно проведение исследований по определению осложнений

¹Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в Европейском регионе ВОЗ, 2019. ВОЗ, Европейском региональное бюро.

²Дорожно-транспортный травматизм как национальная проблема / Кузьмин А.Г.//Журнал экология человека. – 2011. -С.44-49.

³Указ Президента Республики Узбекистан № УП-4947 «О Стратегии действий по дальнейшему развитию Республики Узбекистан» от 7 февраля 2017 года.

повреждений органов и тканей пострадавших при столкновениях с движущимися автомобилями, как наиболее распространенных видов дорожно-транспортных происшествий.

Данное диссертационное исследование в определенной степени служит выполнению задач, предусмотренных в Указах Президента Республики Узбекистан № УП-4947 «О Стратегии действий по дальнейшему развитию Республики Узбекистан» от 7 февраля 2017 года, № УП-5590 «О комплексных мерах по коренному совершенствованию системы здравоохранения Республики Узбекистан» от 7 декабря 2018 года, № УП - 6110 «О мерах по внедрению принципиально новых механизмов в деятельность учреждений первичной медико-санитарной помощи и дальнейшему повышению эффективности проводимых в системе здравоохранения реформ» от 12 ноября 2020 года, в Постановлениях Президента Республики Узбекистан № ПП-3071 «О мерах по дальнейшему развитию специализированной медицинской помощи населению Республики

Узбекистан на 2017–2021 годы» от 20 июня 2017 года, № ПП-4049 «О мерах по дальнейшему совершенствованию деятельности судебно-медицинской службы министерства здравоохранения Республики Узбекистан» от 4 декабря 2018 года, № ПП-4310 «О мерах по дальнейшему развитию системы медицинского и фармацевтического образования и науки» от 6 мая 2019 года, № ПП-4891 «О дополнительных мерах по обеспечению общественного здоровья путем дальнейшего повышения эффективности работ по медицинской профилактике» от 12 ноября 2020 года, а также в других нормативно-правовых документах, принятых в данной сфере.

Соответствие исследования приоритетным направлениям развития науки и технологий Республики Узбекистан. Данное исследование выполнено в соответствии с приоритетными направлениями развития науки и технологий Республики Узбекистан VI. «Медицина и фармакология».

Степень изученности проблемы. В решении судебно-следственных задач при дорожно-транспортных происшествиях значительную помощь оказывает судебно-медицинская экспертиза, в процессе которой устанавливаются такие важные для следствия и суда вопросы, как причины и условия совершения транспортного травматизма, тип транспорта, скрывшегося с места события, механизм травмы (Князов Г.А. с соавт., 2000; Саркисян Б.А., 2014; Пиголкин Ю.И. с соавт, 2016; Ильин Н.Н., 2019). Коренные изменения конструктивных особенностей экстерьера и интерьера современных транспортных средств, приводящие к существенным изменениям вида, локализации, размеров и тяжести повреждений у пострадавших, приводят к серьезным трудностям судебно-медицинской диагностики в этом отношении (Хабова З.С. с соавт, 2015; Гусарев А.А. с соавт, 2016; Шевченко К.Д., Бородулин Д.В., 2019). Судебно-медицинские аспекты всех видов автомобильной травмы прошлого столетия весьма подробно и в достаточной степени исследованы и проанализированы многими ведущими учеными - судебными медиками (Солохин А.А., 1968; А.А. Матышев, 1969; Стешиц В.К., 1976; Рахимов А.Р., Смирнов В.Ф., 1976;

Громов А.П., Науменко В.Г., 1978). В Узбекистане, начиная с 90-х годов прошлого столетия, автомобильный парк страны стал пополняться новыми современными автомобилями, что сопровождалось возникновением дорожно-транспортных происшествий с участием этих автомобилей и привело к увеличению количества транспортного травматизма (Хаджибаев А.М. с соавт., 2019). Аналогичная ситуация отмечается и в других странах мира (Пиголкин Ю.И. с соавт., 2016; 2018; Фетисов В.А., Гусаров А.А., Смиренин С.А., 2016; Седых Е.П., 2017; Плевинскис П.В., 2014; 2019; Ando K., Tanaka N., 2013; Aladetusi T.O., Akinmoladun I.V., Olusanya O.O., Akaditi O.A., Fasola A.O., 2014; Verzosa N., Milts R., 2016). Имеющиеся данные представляют собой лишь статьи о наблюдениях в экспертной практике и результаты ряда научных исследований (Авдеев А.И., 2014; Фетисов В.А., Смиренин С.А., Нестерев А.В., Хабова З.С., 2014; Мантаков М.С., 2014; Леонов С.В., Пинчук П.В., 2016; 2016; Buree M.P., 2007; Ngunde P.J., Akongwi A., Mefire C.A., Puis F., Gounou E., Nkfusai N.C., Nwarie U.G., Cumber S.N., 2019). Эти данные свидетельствуют о необходимости исследований, направленных на совершенствование судебно-медицинской экспертизы пешеходов, пострадавших при столкновениях с современными автомобилями.

В Узбекистане проведено ряд исследований направленных на изучение судебно-медицинских аспектов отдельных видов травм с участием транспортных средств, произведенных в предыдущие годы (Рахимов А.Р., Смирнов В.Ф., 1976; Гиясов З.А., Рахмонов Х.Р., 1998; Гиясов З.А., Исмаилов А.И., 2001). Также проведены исследования по изучению травматизма детей-пешеходов и детей-пассажиров в салонах современных автомобилей при дорожно-транспортных происшествиях, с участием современных автомобилей, произведенных в Узбекистане (Искандаров А.И., с соавт., 2020; Индиаминов С.И., Шойимов Ш.У., 2020; Шойимов Ш.У., 2021), однако судебно-медицинские аспекты формирования травм взрослых пешеходов до конца не изучены.

Таким образом, для решения судебно-медицинских задач, связанных с дорожно-транспортными происшествиями, необходимо проведение исследований, направленных на выявление различий повреждений, путем изучения характера и особенностей формирования повреждений у пешеходов, пострадавших при столкновениях с современными и старыми автомобилями.

Связь диссертационного исследования с планами научно-исследовательских работ высшего образовательного учреждения, где выполнена диссертация. Диссертационное исследование выполнено в соответствии с планом научно-исследовательских работ Самаркандского государственного медицинского института на тему «Оценка механогенеза и танатогенеза повреждений, возникающие от воздействия различных травмирующих факторов» (2018-2022 гг.).

Целью исследования является совершенствование судебно-медицинской диагностики повреждений у лиц пешеходов, пострадавших при

столкновениях с современными легковыми автомобилями, производимыми в Узбекистане.

Задачи исследования:

изучить вид, локализацию и особенности формирования полученных травм различной степени пешеходами и погибшими при столкновениях с движущимися современными автомобилями;

изучить вид, локализацию и особенности формирования полученных травм различной степени пешеходами и погибшими при столкновениях с движущимися автомобилями старой модели;

оценить механизм повреждений пешеходов в соответствии с фазностью автокатастроф, с учетом конструктивных особенностей наружных выступающих частей кузова автомобиля;

обосновать различия повреждений частей тела, органов и тканей пешеходов при столкновении с современными и старыми автомобилями;

разработать рекомендаций по совершенствованию судебно-медицинской диагностики повреждений при наездах на пешеходов современными автомобилями, производимыми в Узбекистане.

Объектом исследования явились живые люди-пострадавшие, а также трупы лиц, погибших в результате столкновений с движущимися автомобилями, медицинские документы, заключения судебно-медицинских экспертиз, результаты рентгенологических и компьютерно-томографических исследований, материалы дел касательно происшествий.

Предметом исследования взяты повреждения органов и тканей у пешеходов, погибших и получивших различную степень повреждений при столкновениях с автомобилями в дорожно-транспортных происшествиях.

Методы исследования. В исследовании применены катamnестические, клинические, макроскопические, судебно-гистологические, стереомикроскопические, медико-криминалистические, измерительные, описательные, сравнительные, ретроспективные и статистические методы исследований.

Научная новизна заключается в следующем:

доказано, что в первой фазе автокатастрофы при столкновении с современными легковыми автомобилями в большинстве случаев у пешеходов формируются диафизарные сочетанные переломы обеих бедренных костей или одной кости бедра и одной голени;

установлена низкая вероятность проявлений специфических контактных повреждений кожного покрова в 1-ой фазе травм при столкновениях движущихся современных легковых автомобилей с пешеходами;

обосновано, что степень проявлений повреждений мягких тканей в местах первичного удара при наезде на пешеходов легковых автомобилей старых моделей, значительно выше степени проявлений кровоподтеков и кровоизлияний при столкновениях с современными легковыми автомобилями;

установлено, что в 3-й фазе столкновений пешеходов с современными легковыми автомобилями, в результате отбрасывания тела на значительное

расстояние, а также сильных сотрясений тела формируются серьезные и обширные травмы грудной и брюшной полостей, передней и лицевых структур головы;

доказано, что во 2-й фазе столкновений пешеходов с автомобилями Cobalt, Lacetti, Malibu ограничивается изгибом и искривлением позвоночника, а во 2-й фазе столкновения с автомобилями Matiz и Spark формируются серьезные травмы затылочно-шейной области.

Практическая ценность исследования.

полученные результаты по травматизму при столкновениях с современными легковыми автомобилями послужили основанием для достоверного решения вопросов, возникающих в ходе следствия и судебных разбирательств;

особенности повреждений, выявленных на теле пешеходов, рекомендованы для разработки эффективных методов оказания экстренной и специализированной медицинской помощи больным;

сведения о количестве травм, связанных с дорожно-транспортными происшествиями, послужили основанием для определения мероприятий по предупреждению данного вида травматизма.

Достоверность результатов исследования основана на теоретическом подходе и методах, использованных в исследовании, методологической точности исследования, адекватном подборе материала, современности используемых методов, сравнении с зарубежными и отечественными авторами на основе взаимодополняющих морфологических, стереомикроскопических и статистических методов, утверждением полученных результатов уполномоченными структурами.

Научная и практическая значимость результатов исследования. Научная значимость результатов исследования заключается в определении особенностей повреждений при столкновениях с пешеходами в результате дорожно-транспортных происшествий с участием современных автомобилей, оценке механизма повреждений тела пострадавшего-пешехода с учетом фаз автокатастроф такого рода, выявлением различий в травмах конечностей и тканей пешеходов в результате столкновений с разными моделями автомобилей.

Практическая значимость результатов исследования заключается в возможности определить не только тип автокатастрофы, вид, локализацию и особенности повреждений на теле пешеходов, но и модели и типы автомобилей.

Внедрение результатов исследования. На основании полученных научных результатов по совершенствованию судебно-медицинской диагностики повреждений у пешеходов, пострадавших при столкновении с современными автомобилями:

на основе научных результатов по характеристике повреждений, выявленных на теле пешеходов, разработке эффективных методов оказания экстренной и специализированной медицинской помощи больным, разработана и утверждена методическая рекомендация «Методы экспертной

оценки переломов костей конечностей у лиц, пешеходов пострадавших при автомобильной травме» (справка Министерства здравоохранения № 8 н-з/253 от 26 июля 2021 года). В результате это дало возможность повысить качество медицинских экспертиз тел погибших и достоверно решить судебно-медицинские вопросы, связанные с дорожно-транспортными происшествиями;

на основе научных результатов по судебно-медицинской диагностике повреждений пешеходов при столкновениях с современными автомобилями разработана и утверждена методическая рекомендация «Методы судебно-медицинской экспертизы трупов лиц, пешеходов пострадавших при автомобильной травме» (справка Министерства здравоохранения № 8 н-з/253 от 26 июля 2021 года). В результате это дало возможность повысить качество медицинских экспертиз тел погибших пешеходов в результате автомобильной травмы и достоверно решить судебно-медицинские вопросы, связанные с дорожно-транспортными происшествиями;

научные результаты совершенствования судебно-медицинской диагностики повреждений пешеходов при столкновениях с современными автомобилями внедрены в практику здравоохранения, в том числе в практику морфологических и амбулаторных отделений Андижанского, Ташкентского, Самаркандского и Ферганского областных филиалов Республиканского научно-практического центра судебной медицины (справка Министерства здравоохранения № 08-09/21175 от 28 декабря 2021 года). В результате удалось сократить время диагностики, снизить экономические затраты и повысить качество судебно-медицинских исследований.

Апробация результатов исследования. Результаты данного исследования были обсуждены на 4 научно-практических конференциях, в том числе на 2 международных и 2 республиканских научно-практических конференциях.

Опубликованность результатов исследований. По теме диссертации опубликовано всего 16 научных работ, в том числе 6 статей в научных изданиях, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией Республики Узбекистан для публикации основных научных результатов диссертаций, из них 4 в республиканских и 2 в зарубежных изданиях.

Структура и объем диссертации. Диссертация состоит из введения, пяти глав, заключения, практических рекомендаций, списка использованной литературы. Объем диссертации составляет 120 страниц.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Введение содержит актуальность и востребованность темы исследовательской работы, сформулирована цель и поставлены задачи, отражены объект и предмет исследования, приведено соответствие исследования приоритетным направлениям развития науки и технологий Республики Узбекистан, изложены научная новизна и практические результаты исследований, раскрыты теоретическая и практическая

значимость полученных результатов; даны сведения по внедрению результатов исследований в практику, по опубликованным работам и структуре диссертации.

В первой главе диссертации **«Современное состояние изучения судебно-медицинских аспектов травм при столкновении пешеходов с движущимися автомобилями»**, приведены результаты детального анализа данных мировой литературы, посвящённые судебным аспектам повреждений у пешеходов, пострадавших при столкновениях с движущимися автомобилями. Показана недостаточность сведений в литературе по установлению характера, особенностей формирования и оценки механизма травм у пострадавших пешеходов.

Во второй главе диссертации **«Материалы и методы исследования»**- изложена общая характеристика материалов и методов, а также описаны конструктивные особенности наружных частей кузовов автомобилей старой модели и современных автомобилей, производимых в Узбекистане, изложены статистические методы исследования.

Исходя из цели работы и поставленных задач исследования проведены в нижеследующих 2-х группах: в **1-ой группе** проанализированы результаты судебно-медицинских экспертиз в отношении 215 трупов лиц, погибших при столкновениях с движущимися автомобилями. Среди погибших пешеходов мужчин 173, женщин - 42. Возраст пострадавших от 17 до 35 лет. В 171 случаях столкновения пешеходов произошли с современными легковыми автомобилями, из них наиболее часто с автомобилями марок Daewoo-uz Нексия (100), 19 случаев - с автомобилем Daewoo-Damas, в 17 случаях - с легковыми автомобилями старых моделей, в 4-х случаях - с современным грузовыми и пассажирскими автомобилями и в 4-х случаях - вид и модели автомобилей не установлены. **2-ую группу** составили 250 случая в отношении живых лиц - пешеходов получивших травму различной степени при столкновениях с движущимися автомобилями. Наиболее часто (161) при столкновении с движущимися автомобилями пострадали пешеходы в возрасте от 17 до 60 лет. Среди пострадавших пешеходов – 131 мужчин и 119 женщин. Частые столкновения пешеходами по видам автомобилей были современные легковые автомобили (211), в основном автомобили Daewoo-uz. - Nexia – (69), в 24 случаях с автомобилями Daewoo-Damas, в 4 случаях столкновение произошло со автомобилями старых моделей и в 2 случаях – с пассажирскими и грузовыми автомобилями, а в 9-случаях марок автомобилей не установлено.

В процессе изучения особенностей формирования повреждений на теле у пешеходов и оценке их механизма, учитывались конструктивные особенности деталей внешних частей кузовов автомобилей. Учитывались результаты медико-криминалистических исследований, заключений судебно автотехнических и комплексных экспертиз. В рамках вариационной статистики проведен корреляционно-регрессионный анализ и определялись критерий достоверности показателей повреждений (t), их минимальная ошибка (m) и достоверность различий (p) между показателями. Для анализа

показателей каждой группы были применены математические модели, установлена регрессионная поля и составлен график частоты встречаемости типов травм у пешеходов, с учётом марок и моделей автомобилей.

В третьей главе диссертации «**Судебно-медицинская характеристика повреждений у лиц, пешеходов с летальными исходами автомобильной травмы**» приведены результаты исследований повреждений частей у лиц, пешеходов погибших при столкновениях с движущимися автомобилями. Установлено, что по результатам судебно-медицинской экспертизы трупов на теле у 94,1% погибших пешеходов имело место тяжелая сочетанная травма и у 9-ти 5,9% погибших выявлена изолированная черепно-мозговая травма (ЧМТ). В составе СТ преобладали травма головы, груди, живота и переломы костей конечностей (120) – 55,8% и СТ головы, груди, живота (50) – 23,4% ($0,003 < p < 0,04$; $r = \pm 0,04$).

Отмечено, что у пешеходов при дорожно-транспортном происшествии в абсолютно большинстве случаев (196 из 215) -98,6% наблюдается повреждения структуры головы с формированиями тяжелой ЧМТ. При этом у пешеходов довольно часто выявляется повреждения костей черепа (71,4%) и лишь в 29,6% случаях формируется ушибы головного мозга при сохранности целостности костных структур. Формирования оскольчатых, многооскольчатых переломов костей свода наблюдались в 9,2% случаях, которые почти всегда сопровождается с нарушениями целостности твердой мозговой оболочки и разрушением вещества мозга. В 6,1% случаях у пешеходов, помимо переломов костей свода и основания черепа, отмечались переломы костей лицевого отдела – скуловых костей, стенок гайморовой полости, нижней челюсти ($0,001 < p < 0,037$; $r = \pm 0,037$). Преобладания переломов костей свода на передне-боковой части его и формирования переломов костей лицевого отдела указывают на то, что повреждения структуры головы у пешеходов в основном формируется в 3-й фазе автомобильной травмы – падениях тело пострадавших на дорожное покрытие и в отдельных случаях происхождения повреждений шейно-затылочных отделов могут возникнуть во 2-ой фазе, например при столкновениях пешеходов с автомобилями - марки Спарк, Матиз, Дамас.

Относительная гладкость поверхности капота современных легковых автомобилей а также менее упругая консистенция металла и отсутствия выступающих болтов крепления у основания стекл стеклоочистителей вероятно явилось причинной отсутствия дырчатых и вдавленных переломов затылочной кости, и значительных ранений мягких тканей шейно-затылочной части, обычно формируется во 2-ой фазе травмы при столкновениях пешеходов с движущимися автомобилями старых моделей.

Позвоночно-спинномозговая травма (ПСМТ) у погибших пешеходов выявлена в 58 случаях из 215 наблюдений (26,97%): компрессионно - взрывчатые переломы позвончиков отмечены лишь в 6 случаях, в остальных 37 случаях имело место distractionные и ротационные

переломы ($0,001 < p < 0,04$; $r = \pm 0,035$), при этом в 17 случаях при ПСМТ имело место полный отрыв спинного мозга на уровне переломов структуры позвонков. Формирования шейно-затылочной травмы были обусловлены 1-фазой механизм повреждений структуры шейного и верхне-грудного отделов позвоночника имеющие ротационно-дистракционный характер с травматизацией задних их отростков и нередко отрывом позвоночника на уровне переломов, указывают об их возникновении в 1-ой и 2-ой фазах автомобильной травмы.

В составе СТ повреждения структуры груди и органов грудной полости отметили в 184 случаях (85,6%).

Таблица 1

Характер и частота встречаемости, уровень регрессии и достоверность показателей переломов ребер у погибших пешеходов при столкновениях с движущимися автомобилями.

Локализация переломов	Частота встречаемости	Значения уравнения регрессии	p-достоверность
справа	31	31,017	$\pm 0,017$
слева	34	33,969	$\pm 0,031$
с обеих сторон	59	59,014	$\pm 0,014$
всего	124		
верхних ребер (с 1-5ребро)	45	45,0015	$\pm 0,0015$
нижних ребер (с 6-11ребро)	15	15,0018	$\pm 0,0018$
верхних и нижних ребер	64	63,998	$\pm 0,002$
всего	124		
по анатомическим линиям:			
-срединно ключичной	38	38,0173	$\pm 0,0173$
-около грудинной	12	11,998	$\pm 0,002$
по подмышечным линиям:			
-переднее подмышечной	20	19,988	$\pm 0,012$
-среднее подмышечной	10	10,006	$\pm 0,006$
-заднее подмышечной	16	15,9847	$\pm 0,0153$
лопаточной	12	11,998	$\pm 0,002$
околопозвоночной	16	15,997	$\pm 0,003$
всего:	124		

Из таблицы 1 следует, что у 57,7% пешеходов отмечены переломы ребер по разным линиям с повреждениями межреберных мышц, париетальной плевры. Переломы чаще всего (59 из 124) были двусторонними, а переломы правых и левых ребер возникали в одинаковой степени (31 и 34 соответственно). В 29,8% случаях переломы у погибших пешеходов

охватывали почти все ребра (с 1 по 11 ребро), по локализации преобладали переломы по среднеключичной и подмышечным линиям, которые по характеру были непрямыми с признаками сжатия на внутренней и растяжения – на наружной пластинах. Переломы грудины выявлялись сравнительно редко (17). Это указывает на то, что переломы ребер и грудины у пешеходов формируются в основном в 3-й фазе АТ – падениях пострадавших на дорожное покрытие.

Со стороны органов грудной полости у 85,6% погибших отмечались более выраженные кровоизлияния в области средостения, в корни и другие отделы легких, а также сердечную сорочку, в мышцах сердца и стенках магистральных сосудов, интенсивность кровоизлияний преобладала в тканях легких ($0,008 < p < 0,042$; $r = \pm 0,041$) (таблица 2).

Таблица 2

Характер, частоты встречаемости, значения уровня регрессии и достоверность показателей повреждений структуры органов грудной полости у погибших пешеходов

№	Характер повреждений структуры органов грудной полости	Частота встречаемости	Значения уравнения регрессии	р-достоверность
1	кровоизлияния в ткань лёгких	137	137,007	$\pm 0,007$
2	кровоизлияния в стенках магистральных сосудов	10	10,003	$\pm 0,003$
3	кровоизлияния в сердечную сорочку, органы средостения, стенки желудочков сердца	3	3,041	$\pm 0,041$
	Всего	150		
1	разрывы ткани легких с кровоизлияниями	27	26,971	$\pm 0,029$
2	разрывы аорты с кровоизлияниями	1	1,0074	$\pm 0,007$
3	разрывы трахеи с кровоизлияниями	1	1,0072	$\pm 0,007$
4	разрывы сердца и сердечной сорочки с кровоизлияниями	5	5,031	$\pm 0,031$
	Всего	34		
	Итого	184		

Из приведенных данных таблицы 3 следует, что у 132 погибших (61,3%) пешеходов имели место признаки ушиба органов и тканей, что сопровождалось выраженными кровоизлияниями в подвешивающих аппаратах, стенках и паренхиме органов.

Повреждения целостности структуры печени отмечено у 16,8%

погибших пешеходов, при этом изолированные повреждения выявлены в отдельных случаях в виде обширных разрывов паренхимы по диафрагмальным и нижним поверхностям и размозжений паренхимы с нарушением целостности желчного пузыря. Повреждения печени сочетались с травмой других внутренних органов, чаще всего с повреждениями селезенки. Отмеченные повреждения структуры печени и селезенки явились основной причиной смерти пострадавших пешеходов на догоспитальном этапе в результате массивной кровопотери.

Таблица 3

Характеристика повреждений структуры органов брюшной полости у погибших пешеходов, значения уровня регрессии и достоверность показателей повреждений

№	Характер повреждений структуры органов живота	Частота встречаемости	Значения уравнения регрессии	р-достоверность
1	Кровоизлияний в структурах органов брюшной полости без нарушения целостности внутренних органов	132	131,987	±0,013
2	Кровоизлияний в структурах органов брюшной полости с нарушениями целостности внутренних органов и явлениями внутреннего кровотечения	40	40,034	±0,034
3	Из них: с разрывом печени	14	14,025	±0,025
4	с разрывом печени, селезенки	11	10,982	±0,018
5	с разрывом селезенки	4	4,006	±0,006
6	с разрывом почки	3	3,004	±0,004
7	с разрывом кишечника и брыжейки	3	2,98	±0,002
8	с разрывом печени, селезенки, почек	1	0,985	±0,015
9	с разрывом печени и диафрагмы	1	1,002	±0,002
10	с разрывом диафрагмы, брыжейки тонкого и толстого кишечника	1	0,988	±0,012
11	с разрывом печени и толстой кишки	1	0,979	±0,021
12	с разрывом желудка и 12 – ти перстной кишки	1	1,002	±0,002
13	с разрывом печени, желудка и почек	1	1,004	±0,004
	Итого:	172		

В составе повреждений органов брюшной полости нередкими оказались и нарушения целостности селезенки как в виде изолированных, так и сочетанных повреждений её с травмой других органов, чаще всего с печенью. Разрывы диафрагмы, желудка, кишечника, брыжеек кишечника и почек отмечали в единичных случаях.

В целом проявлений ушиба и сотрясений внутренних органов в виде

кровоизлияний в связочном аппарате и тканях органов брюшной полости выявлено в 60,8% наблюдениях. При этом наибольшей травматизации подверглись как паренхиматозные, так и полые органы брюшной полости – желудок, кишечник и их структуры ($0,001 < p < 0,035$; $r = \pm 0,035$). Эти данные указывают на то, что ушибы органов брюшной полости, в том числе и разрывы внутренних органов у пешеходов при столкновениях с движущимися автомобилями формируются в 3-й фазе АТ – падениях пострадавших на дорожное покрытие, при котором развивается общее сотрясения тела.

Определено, что при данной автомобильной травме повреждения структуры таза у пешеходов выявляются в 9,7% случаев. Наибольшей травматизации подвергались лобковые и седалищные кости, формирования сочетанных переломов костей таза также были нередкими (7 из 21), что в основном наблюдались при столкновениях пешеходов с автомобилями Daewoo-Damas и грузопассажирскими автомобилями ($0,003 < p < 0,025$; $r = \pm 0,024$). Характер и локализация переломов костей таза свидетельствовали об их формировании в основном в 1-ой и 3-й фазах АТ.

У большинства пострадавших пешеходов при данном виде травмы выявляются диафизарные переломы костей голени, в основном с локализацией в средней трети, формируемые в 1-ой фазе АТ ($0,001 < p < 0,014$; $r = \pm 0,014$). Кроме того, нередко у пострадавших пешеходов были установлены сочетанные переломы костей конечностей (таблица 4).

Отмечено, что сочетанные переломы костей обеих голени, а также сочетанные переломы костей одного бедра и одной голени оказались наиболее часто наблюдаемыми повреждениями у погибших пешеходов ($0,001 < p < 0,014$).

С учетом конструктивных особенностей наружных передне боковых частей кузовов автомобилей – Матиз, Дамас, Кобальт, Спарк, а также грузовых и автомобилей старых моделей (Ваз-Жигули, Иж-Москвич) провели отдельный анализ характера формируемых сочетанных повреждений у пешеходов, погибших при столкновениях с автомобилями указанных марок и моделей. Выявлено, что при столкновениях пешеходов с автомобилями Матиз и грузопассажирских, а также старых моделей преобладают повреждения структур головы, груди и живота и формирование переломов длинных трубчатых костей, в основном - костей голени. В то же время при столкновениях пешеходов с автомобилями Дамас в основном формируется сочетанная травма головы, груди и живота, а переломы костей нижних конечностей формируются довольно редко. Столкновения автомобилей Кобальт и Спарк с пешеходами почти в одинаковой степени формируют сочетанные повреждения головы, груди, живота и переломов костей нижних конечностей, чаще – переломов костей голени.

Таблица 4

Характеристика сочетанных переломов костей конечностей у погибших пешеходов при столкновениях с движущимися автомобилями

№	Характер повреждений структуры конечностей	Частота встречаемости	Значения уровня регрессии	р-достоверность
1	Костей обеих голени	10	9,997	±0,003
2	Костей одного бедра и одной голени	9	9,005	±0,005
3	Обеих бедренных костей	2	1,998	±0,002
4	Костей одной голени, обеих предплечий и одной плечевой кости	2	1,997	±0,003
5	Одной бедренной, плечевой кости и костей обеих предплечий	1	0,998	±0,002
6	Одной бедренной кости, костей обеих голени, обеих предплечий и одной плечевой кости	1	1,001	±0,001
7	Одной бедренной кости, костей обеих голени и обеих предплечий	1	0,994	±0,006
8	Одной бедренной и плечевой кости	3	3,002	±0,002
9	Одной бедренной кости и костей одного предплечья	2	1,998	±0,002
10	Одной плечевой кости и костей одного предплечья	3	2,996	±0,004
11	Одной бедренной, плечевой кости и костей одного предплечья	1	0,998	±0,002
12	Костей обеих голени, обеих предплечий	1	0,996	±0,004
13	Костей обеих голени и костей одного предплечья	1	1,004	±0,004
	Итого:	37		

В процессе работы особенности повреждений костей нижних конечностей у погибших пешеходов были изучены весьма подробно с проведением медико-криминалистических исследований фрагментов костей из области переломов. Медико-криминалистические исследования были проведены в отношении 79 случаев из 109-ти общего количества наблюдений с переломами нижних конечностей. Характер переломов костей голени в ряде случаев имели зависимость от вида (марок) легковых автомобилей (рисунки 1, 2, 3 и 4).



Рис. 1. Пешеход – 45 лет (акт № 08-01/35-47). Столкновение с автомобилем марки Нексия. Многооскольчатый перелом левой большеберцовой кости а- наружной поверхности.б - внутренней поверхности. в - задняя поверхность. г - перелом на наружной поверхности малоберцовой кости

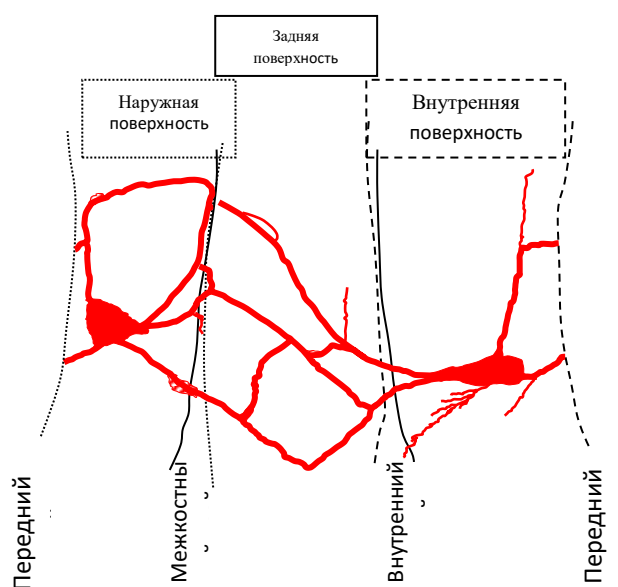


Рис. 2. Многооскольчатый перелом левой большеберцовой кости при столкновении с а/м-Нексия, охватывает значительную поверхность кости.



Рис. 3. Пешеход – 21 лет. (акт № 6-6). Столкновения с автомобилем ВАЗ-2106. Оскольчатый перелом в средней трети диафиза левой большеберцовой кости. а- внутренняя поверхность. б-задняя поверхность. в-наружная поверхность.

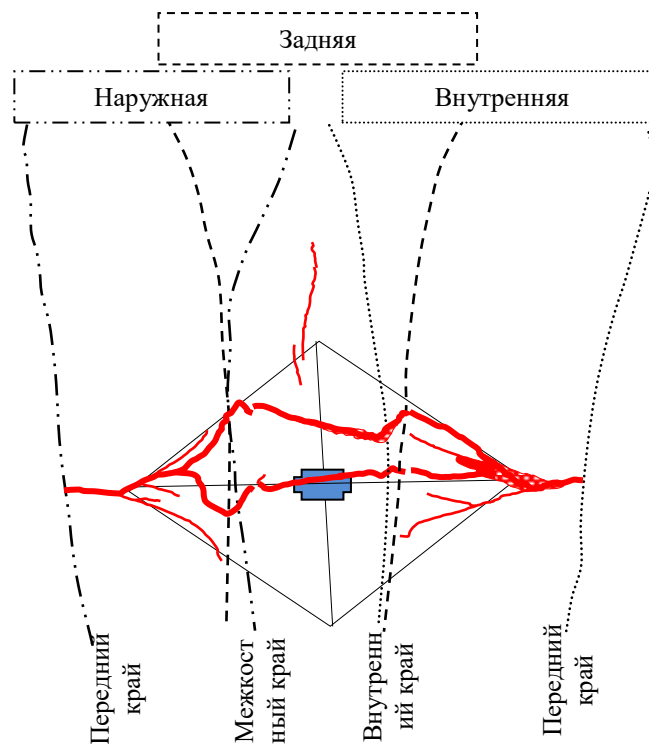


Рис. 4. Многооскольчатый перелом левой большеберцовой кости при столкновении с а/м-ВАЗ жигули, охватывает незначительную часть поверхности кости.

При столкновениях движущихся современных легковых автомобилей с пешеходами крайне редко возникают «специфические» - контактные повреждения со стороны кожи и мягких тканей. Кроме того, повреждения в надлежащих мягких тканей в зоне первичного удара характеризовались наличием рыхлого кровоизлияния, при отсутствии признаков размозжений, разрывов мышцы и других тканей, обычно наблюдаемые при столкновениях с автомобилями старых моделей, в ряде случаев – наличием небольшого количества жидкой крови и её сгустков.

В четвертой главе диссертации **«Характеристика повреждений у пешеходов - живых лиц, пострадавших при столкновениях с движущимися автомобилями»** изложена судебно - медицинская характеристика повреждений у пешеходов - живых лиц, пострадавших при столкновениях с движущимися современными автомобилями. Количество наблюдений этой группы составили 250 случая в отношении пешеходов живых лиц, получивших травму различной степени при столкновениях с движущимися автомобилями.

У живых лиц – пешеходов наиболее часто наблюдались повреждения структуры головы, которые в составе сочетанной травмы составили 91 случаев из 250 наблюдений (36,3%). Поражения структуры головы в 46 случаях (50,5%) протекали в виде изолированной черепно-мозговой травмы, из них в 7 случаях – в виде ушиба головного мозга и 39 случаях (80,4%) клиническими проявлениями сотрясения головного мозга.

Повреждения структуры конечностей у живых лиц пешеходов выявлено довольно часто – 19,5%, при этом чаще всего имели место диафизарные переломы костей голени и бедра, а также сочетанные переломы этих костей, которые формировались в 1-ой фазе автомобильной травмы. Переломы костей верхних конечностей отмечены сравнительно редко, при этом выявлены переломы плечевых костей, костей предплечья, костей и фаланг пальцев, формирования которых были связаны с 3 и 4 фазами автомобильной травмы.

Совокупность выявленных повреждений органов и тканей у пешеходов живых лиц в 105 случаях (42%) квалифицированы как легкие телесные повреждения, не повлекшие за собой кратковременное расстройство здоровья. К разряду легких телесных повреждений, причинивших расстройство здоровья отнесены повреждения у 64 пострадавших (25%). А к средней степени повреждений, по признаку длительности расстройства здоровья оценены повреждения у 24 пешеходов (9,8%), и у 32-х пострадавших (12,8%) травмы квалифицированы к разряду тяжелых телесных повреждений, по признаку опасности для жизни. Сравнительно меньшее количество средней степени и тяжелых повреждений вероятно обусловлено гибелью большинства пострадавших в результате тяжелой сочетанной травмы на догоспитальном этапе. В остальных 25 случаях (10%) на теле пострадавших не были выявлены повреждения, а факт столкновений с автомобилями были подтверждены по анамнезу и материалами предварительного дознания.

Таким образом при судебно-медицинской характеристики повреждений у пешеходов при столкновении с движущимися современными легковыми автомобилями, производимыми в Узбекистане выявлено то, что у пострадавших пешеходов формируются сочетанные травмы головы, переломы конечностей, а также груди и живота. Так же у большинства пострадавших пешеходов меньшее количество средней степени и тяжелых повреждений, это вероятно обусловлено гибелью большинства их в результате тяжелых травм на месте происшествия. Данная тематика остается и на данный момент актуальной так как на наших дорогах гибнут большое количество граждан.

ВЫВОДЫ

В результате проведенных исследований по диссертационной работе доктора философии (PhD) на тему « Судебно-медицинская характеристика повреждений у пешеходов при столкновении с движущимися современными легковыми автомобилями, производимыми в Узбекистане» сформулированы следующие выводы:

1. В 94,1% случаях формируется сочетанная травма 2-х и более частей тела, в составе которой преобладают повреждения структуры головы

(98,8%), переломы костей конечностей (55,8%), а также сочетанная травма структуры груди и живота (36,4%);

2. В составе повреждений структуры головы преобладают переломы костей свода в передне-боковых отделах и лицевого отдела, что свидетельствует об их формировании, в основном в 3-й фазе травмы. Если формирование шейно-затылочной травмы у пешеходов связано с 1-фазой, то последующие повреждения структуры шейного и верхне-грудного отдела позвоночника возникают в 1-ой и 2-ой фазах автомобильной травмы;

3. Повреждения структуры грудной клетки выявляются у 85,6% погибших пешеходов, при этом в 57,7% случаев формируется переломы ребер, чаще всего двухсторонние, охватывающие почти все ребра, которые формируются в основном в 3-й фазе травмы. У 60,1% погибших пешеходов выявляются признаки ушиба внутренних органов, с разрывами паренхимы печени (16,8%) и сравнительно реже - селезенки (3,5%), которые обычно формируются в 3-ей фазе травмы. Значительный объем и массивность травматизации вероятно обусловлены высокой скоростью автомобилей в момент столкновений и следовательно отбрасыванием тела пострадавших на значительное расстояние;

4. У большинства погибших пешеходов выявляются диафизарные переломы костей голени, сравнительно реже – бедренных костей, формируемые в 1-ой фазе травмы. При столкновениях движущихся современных легковых автомобилей с пешеходами крайне редко возникают «специфические» - контактные повреждения со стороны кожи и мягких тканей.

5. У пострадавших живых лиц - пешеходов при столкновениях с современными легковыми автомобилями наиболее часто наблюдались повреждения структуры головы, которые в составе сочетанной травмы составили 36,3%, в 50,5% случаях в виде изолированной черепно-мозговой травмы, в основном с проявлениями сотрясения головного мозга;

6. Позвоночно-спинномозговую травма у пешеходов – живых лиц было выявлено в 0,52% случаях. Характер повреждений этих структур у живых лиц–пешеходов чаще всего характеризовались растяжением связок, обусловленных сгибательными и разгибательными движениями позвоночного столба (1-я и 2-я фазы), а переломы грудно-поясничных позвонков вероятно возникали в 1-ой фазе травмы. Повреждения структуры груди и органов грудной и брюшной полости характеризовались ушибами мягких тканей, что указывало об их формировании в основном в 3-й и 4-й фазе травмы;

7. Повреждения структуры конечностей у живых лиц пешеходов, как при летальных исходах столкновений выявлено довольно часто, при этом имело место диафизарные переломы костей голени или бедра, а также сочетанные переломы этих костей, которые формировались в 1-ой фазе автомобильной травмы;

8. У живых лиц довольно часто выявляются легкие телесные повреждения (67,6%) и только лишь у 9,8% пострадавших определяются повреждения средней степени тяжести и 12,6% случаях - тяжкие телесные повреждения. Около 10% случаев у пострадавших пешеходов не выявлено каких-либо повреждений.

**ONE-TIME SCIENTIFIC COUNCIL ON THE BASIS OF THE
SCIENTIFIC COUNCIL DSc.04 / 30.12.2019.Tib.30.03 ON AWARDING
SCIENTIFIC AT THE TASHKENT MEDICAL ACADEMY**

SAMARKAND STATE MEDICAL INSTITUTE

GAMIDOV SEYMUR SHUKUR OGLI

**FORENSIC CHARACTERISTICS OF DAMAGE TO PEDESTRIANS IN COLLISION
WITH MODERN PASSENGER CARS PRODUCED IN UZBEKISTAN**

14.00.24– Forensic medicine

**ABSTRACT OF THE DISSERTATION
OF THE DOCTOR OF PHILOSOPHY (PhD) IN MEDICAL SCIENCES**

TASHKENT – 2022

The theme of the dissertation of the Doctor of Philosophy (PhD) was registered by the Supreme Attestation Commission at the Cabinet of Ministers of the Republic of Uzbekistan under № B2020.4.PhD / Tib1570.

The dissertation has been prepared at Samarkand State Medical Institute.

The dissertation abstract was posted in three (uzbek, russian, english (resume)) languages on the website of the Scientific Council at (www.tma.uz) and on the website of «ZiyoNet» information-educational portal (www.ziynet.uz).

Scientific leader: **Indiaminov Sayit**
doctor of Medical Sciences, Professor

Official opponents: **Iskandarov Alisher Iskandarovich**
doctor of medical sciences, Professor

Akberganova Kamila Abdukerimovna
Candidate of Medical Sciences, Associate Professor

The lead organization: **Far Eastern State Medicine University**
(Russian Federation)

The defence of the dissertation will be held on «28» 02 2022, at 14⁰⁰ at the meeting of the One-time Scientific Council DSc.04/30.12.2019.Tib.30.03 at Tashkent Medical Academy (Address: 2 Farobi str., Almazar district, 100109 Tashkent. Tel./Fax (+99878) 150-78-25, e-mail: tta2005@mail.ru).

The dissertation can be looked through in the Information Resource Centre of Tashkent Medical Academy (registered under No. 328). Address: 2 Farobi str., Almazar district, 100109 Tashkent. Tel./Fax (+99878) 150-78-14.

Abstract of dissertation sent out on «15» 02 2022 y.
(mailing report №. 4 on «15» 02 2022 y.)



recept
G.I. Shaikhova
Chairman of the One-time Scientific Council for the Award of Scientific Degrees, Doctor of Medical Sciences, Professor

D.Sh. Alimukhamedov
Scientific Secretary of the One-time Scientific Council for the Award of Scientific Degrees, Doctor of Medical Sciences, Associate Professor

A.B. Saidov
Chairman of the One-time Scientific Seminar at the Scientific Council for the Award of Scientific Degrees, Doctor of Medical Sciences, Associate Professor

INTRODUCTION (abstract of PhD dissertation)

The aim of the study was to improve the forensic medical diagnosis of injuries in pedestrians injured in collisions with modern cars produced in Uzbekistan.

The object of the study was living people who were injured, as well as the corpses of people who died as a result of collisions with moving cars, medical documents, forensic medical examination reports, the results of X-ray and computed tomography studies, case files regarding incidents.

The scientific novelty is as follows:

it has been proven that in the first phase of a car accident, when colliding with modern cars, in most cases, pedestrians develop diaphyseal combined fractures of both femurs or one femur and one tibia;

a low probability of manifestations of specific contact injuries of the skin in the 1st phase of injuries in collisions of moving modern cars with pedestrians has been established;

it is substantiated that the degree of manifestations of soft tissue injuries in the places of primary impact when pedestrians are hit by old cars is significantly higher than the degree of manifestations of bruises and hemorrhages in collisions with modern cars;

it has been established that in the 3rd phase of collisions between pedestrians and modern cars, as a result of throwing the body to a considerable distance, as well as strong shaking of the body, serious and extensive injuries of the chest and abdominal cavities, anterior and facial structures of the head are formed;

it has been proven that in the 2nd phase of collisions between pedestrians and Cobalt, Lacetti, Malibu cars, it is limited to bending and curvature of the spine, and in the 2nd phase of a collision with Matiz and Spark cars, serious injuries of the occipital-cervical region are formed.

Implementation of the research results. On the basis of the obtained scientific results on the improvement of forensic diagnostics of injuries in pedestrians injured in a collision with modern cars:

developed and approved a methodological recommendation «Methods for expert evaluation of fractures of limb bones in persons, pedestrians injured in a car injury» (Ministry of Health No. 8n-r/253 dated July 26, 2021). As a result, this made it possible to improve the quality of medical examinations of the bodies of the dead and to reliably resolve forensic medical issues related to traffic accidents;

developed and approved a methodological recommendation «Methods of forensic medical examination of the corpses of persons, pedestrians injured in a car injury» (Ministry of Health No. 8 n-r/253 dated July 26, 2021). As a result, this made it possible to improve the quality of medical examinations of the bodies of dead pedestrians as a result of a car injury and to reliably resolve forensic medical issues related to traffic accidents;

the scientific results of improving the forensic medical diagnosis of pedestrian injuries in collisions with modern cars have been introduced into healthcare practice, including the practice of morphological and outpatient departments of Andijan, Tashkent, Samarkand and Fergana regional branches of the Republican Scientific and Practical Center for Forensic Medicine (Ministry of Health No08-09/21175 dated December 28, 2021). As a result, it was possible to reduce the time of diagnosis, reduce economic costs and improve the quality of forensic examinations.

The structure and volume of the dissertation. The dissertation includes an introduction, five chapters, a conclusion, practical recommendations and a list of references. The volume of the dissertation was 120 pages.

ЭЪЛОН ҚИЛИНГАН ИШЛАР РЎЙХАТИ
СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ РАБОТ
LIST OF PUBLISHED WORKS

I бўлим (I часть; I part)

1. Индиаминов С.И., Гамидов С.Ш., Бойманов Ф.Х. Особенности формирования повреждений у пешеходов при их столкновении с движущимися современными легковыми автомобилями. Журнал вестник врача. Самарканд. № 2 (94) 2020, -с.36-40 (14.00.00; №20).

2. Индиаминов С.И., Гамидов С.Ш. Актуальность аспектов изучения повреждений пешеходов при их столкновениях с движущимися автомобилями. Журнал биомедицины и практики. Ташкент, № 5, 2020, -с. 305-310 (14.00.00; №24).

3. Индиаминов С.И., Гамидов С.Ш., Мардонов Т.М. Переломы костей нижних конечностей у пешеходов при автомобильной травме. Журнал проблемы биологии и медицины, Самарканд, 2020, 5.1. (123). -с. 239-243 (14.00.00; №19).

4. Индиаминов С.И., Гамидов С.Ш. Повреждения структуры грудной клетки и органов грудной полости у пешеходов, пострадавших при столкновениях с автомобилями. Журнал вестник современной клинической медицины. Научно-практический рецензируемый журнал, том 14, выпуск 3, Казань, 2021, -с.13-17 (**Scopus**) (14.00.00; №24).

5. Индиаминов С.И., Гамидов С.Ш. Повреждения структуры нижних конечностей у лиц, пешеходов пострадавших при автомобильной травме. Журнал вестник врача. Самарканд. 2021, № 4. -с.33-40 (14.00.00; №20).

6. Индиаминов С.И., Гамидов С.Ш. Характер повреждений органов брюшной полости при закрытой сочетанной тупой травме живота. Журнал медицинский новости. Белоруссия, 2021, № 9-с.75-77 (14.00.00; №82).

II бўлим (II часть; II part)

7. Индиаминов С.И., Гамидов С.Ш., Болтаев Н.А. Характеристика смертности по материалам судебно-медицинских экспертиз трупов. Журнал наука и образование сегодня № 6 (53), 2020. Часть 1. Научно-теоретический журнал. Москва, 2020, -с.77-82.

8. Индиаминов С.И., Гамидов С.Ш. Повреждение у пешеходов при их столкновении с движущимися современными легковыми автомобилями. Узбекистонда илмий-амалий тадқиқотлар мавзусидаги Республика 17-куп тармокли илмий масофавий онлайн конференция материаллари 18-кисм. Тошкент. 2020,-с.19-21.

9. Индиаминов С.И., Гамидов С.Ш. Смертность по материалам судебно-медицинских экспертиз. «Актуальные проблемы современной медицины». Материалы 74-й международной научно-практической онлайн-конференции, Самарканд, 2020, -с.39-43.

10. Индияминов С.И., Гамидов С.Ш. Характер и особенности формирования повреждений органов брюшной полости и структуры таза у пешеходов получивших травму при столкновениях с движущимися автомобилями.. Материалы международной научно-практической конференции междисциплинарный подход по заболеваниям органов головы и шеи. Самарканд, 2021, -с.10-13.

11. Индияминов С.И., Гамидов С.Ш. Черепно-мозговая травма у пешеходов при автомобильной травме. Журнал стоматологии и краниофациальных исследований. Материалы международной научно-практической конференции междисциплинарный подход по заболеваниям органов головы и шеи. Самарканд, 2021, -с.31-33.

12. Индияминов С.И., Гамидов С.Ш. Установления механизма переломов длинных трубчатых костей у пешеходов при столкновениях с движущимися автомобилями разных типов. Морфологиянинг Covid-19 пандемияси билан боглик долзарб муаммолари мавзусидаги илмий-амалий анжуман материаллари. Урганч. 2021, 10-12 мая, -с.52.

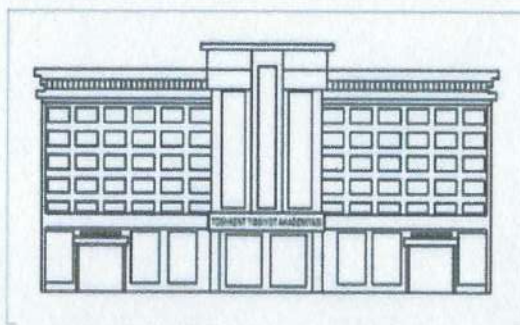
13. Индияминов С.И., Гамидов С.Ш. Характер сочетанной политравмы у лиц, получивших травму при столкновениях с движущимися автомобилями. Морфологиянинг Covid-19 пандемияси билан боглик долзарб муаммолари мавзусидаги илмий-амалий анжуман материаллари. Урганч. 2021, 10-12 мая, -с.47.

14. Индияминов С.И., Гамидов С.Ш. Повреждения структуры головы у пешеходов при автомобильной травме. Республиканская научно-практическая конференция «Актуальные вопросы судебно-медицинской экспертизы и криминалистики» Сборник научных трудов. Ташкент 2021. 26 февраля. -с.28-30.

15. Индияминов С.И., Гамидов С.Ш. Методы экспертной оценки переломов костей конечностей у лиц, пешеходов пострадавших при автомобильной травме. Методическая рекомендация. Минздрав РУз № 8н-р/280 от 05.04. 2021, -с. 21.

16. Методы судебно-медицинской экспертизы трупов лиц, пешеходов пострадавших при автомобильной травме. Методическая рекомендация. Минздрава РУз № 8 н-р/328 от 20.04. 2021,-с.13.

Автореферат «Тошкент тиббиёт академияси ахборотномаси» журнали таҳририятида таҳрирдан ўтказилиб, ўзбек, рус, ва инглиз тилларида матнлар ўзаро мувофиқлаштирилди.



MUHARRIRIYAT VA NASHRIYOT BO'LIMI

Разрешено к печати: 09 февраля 2022 года
Объем – 2,5 уч. изд. л. Тираж – 60. Формат 60x84. 1/16. Гарнитура «Times New Roman»
Заказ № 1367 -2022. Отпечатано РИО ТМА
100109. Ул. Фароби 2, тел: (998 71)214-90-64, e-mail: rio-tma@mail.ru

