

УДК: 340.624-610.21

АВТОТРАВМАЛАРДА БЎЙИН УМУРТҚАЛАРИНИ ШИКАСЛАНИШИ: САБАБЛАРИ, ХОСИЛ БЎЛИШ МЕХАНИЗМИ ВА СУД-ТИББИЙ ДИАГНОСТИКАСИ



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



*Хайдаров Якуб Кадирович - РСТЭИАМ
Тошкент вилоят филиали, суд-тиббий эксперт*

Аннотация. Ушбу мақолада автомобил травмасида бўйин умуртқаларини шикасланиши бўйича адабиётлар таҳлили маълумотлари берилган. Суд-тиббий экспертиза маълумотларига кўра, ушбу шикастланиши асосан автомобилнинг бошқа транспорт воситаси, ҳаракатсиз жисм билан тўқнашувида, айрим ҳолатларда автомобилнинг ағдалириб кетишида ёки унинг баландликдан йиқилишида ҳамда автомобил ҳаракатининг кескин ўзгаришида рўй беради.

Калит сўзлар: автомобиль травмаси, бўйин умуртқаларини шикасланиши, суд-тиббий экспертиза, профилактик чоралар.

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

Ключевые слова: автомобильная травма, повреждения шейного отдела позвоночника, судебно-медицинская экспертиза, меры профилактики.

Abstract. This article provides an analysis of literary data regarding the injury of the cervical spine. According to forensic medical examination, this injury occurs most often while counter clashes with other vehicles, hitting to fixed barrier, when tipping over a car or falling from a height, significantly less often - in the collision of cars

moving in the passing direction.

Key words: traffic injury, damage to the cervical spine, forensic examination, preventive measures.

Автомобиль травмаси шикастланишларнинг кенг тарқалган тури ҳисобланади. Жаҳон Соғлиқни сақлаш ташкилотининг сўнгги ҳисоботида дунёда йўл ҳаракати хавфсизлиги ҳолати тўғрисида келтирилган маълумотларга кўра, йўл-транспорт ҳодисалари натижасида ўлим ҳолатлари сони ортиб бормоқда. Йўл-транспорт ҳодисаларида ҳар йили 1,35 миллиондан зиёд киши ҳалок бўлади ва 50 миллиондан ортиқ кишига турли оғирликдаги тан жароҳатлари етказилади.

Автомобиль травмаси ҳаракатдаги автомобилнинг ташқи ва ички қисмларидан ҳамда автомобилдан йиқилишда етказилган жароҳатларнинг мажмуини англатади. А.А.Матишев ва бошқаларнинг таснифи бўйича автотравманинг қуйидаги олти тури фарқланади: автомобиль билан тўқнашув; автомобилнинг ғилдираклари билан босиб ўтиш; автомобилнинг ичида шикастланиш; автомобилдан йиқилиш натижасида шикастланиш; автомобиль ва бошқа жисмлар ўртасида қисилиш; юқорида қайд этилган икки ва ундан ортиқ турларнинг бирга кузатилиши, яъни мураккаб автотравма. Автотравманинг ҳар бир тури ўз навбатида турли вариантларда кузатилиши мумкин Жабрланганларга шикастланишларнинг етказилиши нафақат автотравманинг тури, балки унинг вариантлари билан ҳам узвий боғлиқ.

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

Суд-тиббий экспертиза маълумотларига кўра автомобилнинг ичида шикастланиш учраши бўйича ҳаракатдаги автомобиль билан пиёданинг тўқнашувидан кейинги иккинчи ўринда туради. Автомобилнинг ичида ҳайдовчи ёки йўловчиларнинг шикастланиши асосан автомобилнинг бошқа транспорт воситаси, ҳаракатсиз жисм билан тўқнашувида, айрим ҳолатларда автомобилнинг ағдарилиб кетишида ҳамда автомобиль ҳаракатининг кескин ўзгаришида (секинлашиш ёки тезлашишида) рўй беради. Мазкур ҳолатда вужудга келадиган жароҳатлар автомобиль салони, кабинаси, кузовининг конструкцияси, жабрланганнинг автомобилнинг ичидаги ўрнига боғлиқ. Шу билан бирга автомобилнинг ҳаракат тезлиги ҳам аҳамиятли. Тезлик қанча катта

бўлса, инерция кучининг катта бўлиши сабабли жароҳатлар ҳам кўламли ва оғир бўлади.

Ҳайдовчиларда жароҳатларнинг вужудга келишида қуйидаги тўртта фаза фарқланади: оёқларнинг автомобиль панелига урилиши; кўкракнинг рулга урилиши; бўйиннинг олдинга эгилиши ва бошнинг рулнинг тепа қисми ва олд ойнага урилиши; тананинг орқага ташланиши ва бўйиннинг орқага эгилиши. Автомобилнинг конструкциясидан келиб чиққан ҳолда, ҳайдовчиларда жароҳатлар тананинг олд ва чап юзаларида жойлашади. Хусусан, чап олд эшикнинг ички бўртиб чиққан деталларидан турли шилинма ва қонталашлар етказилади. Рулга урилиш натижасида кўкракда ярим ойсимон шилинма, қонталашлар, иякда лат яра, бурун суяклари ва пастки жағнинг синиши бош миянинг шикастланиши билан, туш суяги ва қобирғаларнинг олд қисмининг синишининг, кўкрак қа қорин бўшлиқлари ички аъзоларининг шикастланиши вужудга келади. Булардан ташқари ҳайдовчиларда кўл кафти ва билак суяқларининг синиши, бўғимларда чиқишлар, сон ва болдир суяқларининг, кўпроқ чап томонда, синиши ва бўғимларда чиқиши, тос суяқларининг синиши мумкин. Катта тезликда ҳаракатланаётган автомобилнинг тўқнашувида энса суягининг ҳалқасимон синиши, ҳайдовчи пойафзалининг таг юзасида педалларнинг босма излари аниқланиши мумкин.

Олдинги ўриндиқ йўловчисининг танаси фиксация қилинмаганлиги сабабли шикастланиш ҳайдовчига нисбатан жиддийроқ бўлади ва шу сабабли бу ўрин автомобил ичидаги энг хавфли жой тарзида эътироф қилинган. Жумладан, тананинг ўнг томонида эшикнинг ички бўртиб чиққан қисмларидан шилинма, қонталашлар, тананинг чайқалиши натижасида кўкрак ва қорин бўшлиқлари ички аъзоларининг шикастланиши, бошнинг кескин равишда олдинга ҳаракатланиши туфайли калла ва юз суяқларининг синиши бош миянинг лат ейиши, мажақланиши билан, олдинги ойнанинг синиқларидан юзда кўплам шилинма, кесма яралар вужудга келади. Оёқларнинг шикастланиши ҳайдовчидаги жароҳатларга ўхшаш бўлади. Катта тезликда тўқнашув содир бўлганда йўловчи олд ойна орқали автомобилдан отилиб кетиши мумкин. Орқа ўриндиқ йўловчиларида шикастланиш нисбатан камроқ бўлади, Жароҳатлар асосан олдинги ўриндиқнинг орқа юзасига урилиш ва тананинг чайқалиши натижасида вужудга келади. Тўқнашув пайтида автомобилнинг тезлиги катта бўлган ҳолатларда баъзан орқа ўриндиқ йўловчилари олдинги ўриндиқ устидан отилиб, автомобилнинг олд ойнаси орқали чиқиб кетиши мумкин.

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

муҳим аҳамиятга эга. Аммо ҳаракат тезлиги белгилангандан катта бўлганда, улар ҳам шикастловчи омилга айланиши мумкин. Жумладан, диагонал хавфсизлик камарларидан бўйин умуртқалари бойламларининг ва чап тўш-умров бўғининг ёрилиши, умуртқаларнинг орқа ўсимталарининг синиши, иккинчи бўйин умуртқаси ёйларининг синиши, кекса одамларда тўш суяги ва қобирғаларнинг синиши, ички аъзоларнинг шикастланиши мумкин.

Кўпчилик ҳолатларда мурданинг ташқи текширувида бўйин соҳасида тан жароҳатлари (яра, қонталаш, шиллинма ва х.к.з) кузатилмаслиги мумкин. Умуртқа поғонаси бўйин қисмининг “қамчисимон” синиши мавжудлиги истисно қилиш учун албатта, бўйин соҳаси териси секцион кесмаси бажарилиши ҳамда бўйин юмшоқ тўқималари ва умуртқалари синчиковлик билан текширилиши зарур бўлади. Умуртқа поғонаси бўйин қисмининг “қамчисимон” синиши асосан автомашина салонида танаси фиксация қилинмаган ҳайдовчи ёки йўловчилар бошининг танага нисбатан олдинга ёки орқага ҳаракатланиши сабабли вужудга келади.

Хулоса. Автомобил ичида жароҳатланишда кўпчилик ҳолатларда ҳайдовчи ва йўловчиларнинг ўлимига сабаб бўлувчи умуртқа поғонаси бўйин қисмининг “қамчисимон” синишининг суд-тиббий диагностикаси муҳим аҳамиятга эга. Автомобил ичида жароҳатланиши билан боғлиқ нохуш ҳолатларини олдини олишда ҳайдовчи ва йўловчиларнинг хавфсизлик камарларидан тўғри фойдаланишлари шунингдек, ушбу шикастланишларни вужудга келишида аҳамиятли бўлган омиллар (белгиланган тезликка риоя қилмаслик, техник носоз автомобилдан фойдаланмаслик, автомобилни маст ҳолатда бошқариш ва х.к.з) ҳам оғир шикастланишларнинг олдини олишда муҳим аҳамиятга эга.

Фойдаланилган адабиётлар рўйхати:

1. Ардашев И.П., Ардашева Е.И., Гришанов А.А. и др. Хлыстовые повреждения шейного отдела позвоночника. Журнал «Хирургия позвоночника». 4/2012. С. 8-18.
2. Бахриев И.И., Лочинов Ф.Н. Осмотр и судебно-медицинское исследование трупа. Учебное пособие. Ташкент, 2023.
3. Гиёсов З.А. Суд тиббиёти. //Тиббиёт олий ўқув юртлари талабалари учун дарслик. - Тошкент, “Global Books” нашрети, 2018.
4. Искандаров А.И., Қўлдошев Д.Р. Суд тиббиёти. //Тиббиёт олий ўқув юртлари талабалари учун дарслик. - Тошкент, “MERIYUS” нашрети, 2009.
5. Котельников Г.П., Эйшлин Е.Г., Хабиров Ф.А. и др. Хлыстовая травма шеи. Казанский медицинский журнал, 2011 г., том 92, 32. С. 240-243.
6. Лочинов Ф.Н., Тожикулов Р.А., Хайдаров Я.К. Йўл-транспорт ҳодисаларида ҳайдовчилар ўлимининг суд-тиббий таҳлили //Биология ва

тиббийёт муаммолари. 2024, № 5. 238-241 б.

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

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

9. Эйшлин Е.Г., Хайбуллин Т.И., Грантов Е.В. Нейрофизиологическое прогнозирование развития хронического постхлыстового синдрома. Журнал «Практическая медицина». 2(57) апрель 2012. С. 149-152.

10. Яриков А.В., Перльмуттер О.А., Фраерман А.П. и др. Хлыстовая травма шеи. Журнал «МедиАль». №1 (23) апрель 2019. С. 48-51.