



# URGANCH DAVLAT TIBBIYOT INSTITUTI JANUBIY OROLBO‘YI TIBBIYOT JURNALI

2 - TOM, 3 - SON. 2026

14.00.00 - TIBBIYOT FANLARI ISSN: 3093-8740

УДК: 340.624.6:656.13.08.

## МОРФОЛОГИЯ И ТЯЖЕСТЬ ПОВРЕЖДЕНИЙ НА ТЕЛЕ У ЛИЦ ПОГИБШИХ ОТ ПЕРЕЕЗДА СОВРЕМЕННЫМИ ЛЕГКОВЫМИ АВТОМОБИЛЯМИ.



**Шойимов Шукрилло** - Самаркандский филиал Республиканского научно-практического центра судебной-медицинской экспертизы МЗ РУз, г. Самарканд.

[shoyimov85@mail.ru](mailto:shoyimov85@mail.ru)

<https://orcid.org/0000-0002-7083-4719>

Тел: 97 564 44 45.



**Индиаминов Сайит** - Университет Зармед Республики Узбекистан, г. Самарканд,

[sayit.indiaminov@bk.ru](mailto:sayit.indiaminov@bk.ru)

<https://orcid.org/0000-0001-9361-085x>

Тел: 93-337-10-90

**Аннотация.** Автомобильная травма составляющая около 75-84% всех видов современного транспортного травматизма в настоящее время является ведущей причиной летальности и потери трудоспособности людей наиболее трудоспособного возраста во многих странах мира. Цель исследования – выявление тяжести и морфологических особенностей повреждений на теле у лиц погибших от переезда через тело колесом (колесами) современных легковых автомобилей, производимыми в Узбекистане. Исследование выполнено на основе анализа данных заключений судебно-медицинской экспертизы в отношении 18 трупов лиц погибших в результате переезда колесом (колесами) современных легковых автомобилей Chevrolet – Daewoo-uz. Также изучены результаты 3-х комплексных и 18-медико-криминалистических экспертиз, проведенных по данным фактам ДТП. Отмечено, что для установления переезда колесом (колесами) легкового автомобиля нового поколения, через тело человека наиболее важна и необходимо проведения специального исследования одежды и обуви пострадавших по выявлению характера повреждений, в том числе и следов тканей, органов, а также маслянистых, пылевидных и металлических наложений. Специфический признак переезда -позитивный и негативный следы протектора переезда на одежде, обуви и на теле при переезде колесом (колесами) современных легковых автомобилей наблюдается крайне редко, что вероятно обусловлено плавным движением автомобилей при переезде и относительно мягкой консистенцией, а также шириною контактирующей части шины и относительно невысокими выступами узоров и другими свойствами протектора. Переезд колесом (колесами) современных легковых автомобилей через тело человека наиболее часто сочетаются со сдавлением тела пострадавших между днищем автомобиля и дорожным покрытием.

**Ключевые слова:** Современные легковые автомобили, морфология, тяжесть повреждений, травмы пострадавших при наезде, переломы костей конечностей, диагностика, судебно-медицинская экспертиза



# URGANCH DAVLAT TIBBIYOT INSTITUTI JANUBIY OROLBO‘YI TIBBIYOT JURNALI

2 - TOM, 3 - SON. 2026

14.00.00 - TIBBIYOT FANLARI ISSN: 3093-8740

## ZAMONAVIY YENGIL AVTOMOBILLAR BOSIB KETISHI OQIBATIDA HALOK BO‘LGAN SHAXSLAR TANASIDAGI SHIKASTLANISHLARNING MORFOLOGIYASI VA OFIRLIK DARAJASI

Shoyimov Shukrillo- Republika sud tibbiy ekspertiza ilmiy-amaliy markazi Samarqand filiali,  
O‘zR SSV, Samarqand shahri, O‘zbekiston

[shoyimov85@mail.ru](mailto:shoyimov85@mail.ru)

<https://orcid.org/0000-0002-7083-4719>

Tel.: +998 97 564 44 45.

Indiaminov Sayit-Zarmed Universiteti, Samarqand shahri, O‘zbekiston

[sayit.indiaminov@bk.ru](mailto:sayit.indiaminov@bk.ru)

<https://orcid.org/0000-0001-9361-085x>

Tel.: +998 93-337-10-90

**Annotatsiya.** Zamonaviy transport shikastlanishining barcha turlari orasida qariyb 75-84 foizini tashkil etuvchi avtomobil jarohatlari hozirgi vaqtda dunyoning ko‘plab mamlakatlarida aholining eng mehnatga layoqatli yoshdagi qatlami o‘rtasida o‘lim va mehnat qobiliyatini yo‘qotishning asosiy sabablaridan biri bo‘lib qolmoqda. **Tadqiqot maqsadi** – O‘zbekistonda ishlab chiqarilgan zamonaviy yengil avtomobillar g‘ildiragi (g‘ildiraklari) tana ustidan bosib o‘tishi oqibatida halok bo‘lgan shaxslar tanasidagi shikastlanishlarning og‘irlik darajasi va morfologik xususiyatlarini aniqlashdan iborat. Tadqiqot zamonaviy Chevrolet – Daewoo-uz yengil avtomobillari g‘ildiragi (g‘ildiraklari) bosib ketishi natijasida halok bo‘lgan 18 ta jasadga nisbatan o‘tkazilgan sud-tibbiy ekspertiza xulosalari ma‘lumotlarini tahlil qilish asosida bajarildi. Shuningdek, ushbu YTSh faktlari bo‘yicha o‘tkazilgan 3 ta kompleks va 18 ta tibbiy-kriminalistik ekspertiza natijalari ham o‘rganildi. Ta‘kidlanishicha, yangi avlod yengil avtomobili g‘ildiragi (g‘ildiraklari) inson tanasini bosib o‘tganligini aniqlash uchun jabrlanuvchilarning kiyimi va poyabzalida shikastlanishlar xususiyatini, shu jumladan to‘qima va a‘zolar izlarini, shuningdek, moyli, changsimon va metalli qoplamalarni (qatlamlarni) aniqlash bo‘yicha maxsus tadqiqot o‘tkazish eng muhim va zarur shart hisoblanadi. Bosib o‘tishning o‘ziga xos (spesifik) belgisi – zamonaviy yengil avtomobillar g‘ildiragi (g‘ildiraklari) bosib o‘tganda kiyimda, poyabzalda va tanada protektorning pozitiv va negativ izlari qolishi juda kam kuzatiladi. Bu esa, ehtimol, avtomobillarning bosib o‘tish paytidagi ravon harakati, shinaning kontaktda bo‘luvchi qismining nisbatan yumshoq konsistensiyasi va kengligi, shuningdek, naqshlar bo‘rtiqlarining nisbatan baland emasligi hamda protektorning boshqa xususiyatlari bilan bog‘liqdir. Zamonaviy yengil avtomobillar g‘ildiragi (g‘ildiraklari) inson tanasini bosib o‘tishi ko‘pincha jabrlanuvchi tanasining avtomobil tagi (dnishchesi) va yo‘l qoplamasi orasida qisilib qolishi bilan birga kechadi.

**Kalit so‘zlar:** zamonaviy yengil avtomobillar, morfologiyasi, og‘irligi, shikastlanishi, o‘lim holatlari, ko‘chirish, oyoq-qo‘l suyaklari, sinishlar, diagnostika, sud-tibbiyot ekspertizasi.

### MORPHOLOGY AND SEVERITY OF INJURIES TO THE BODY OF PERSONS WHO DIED FROM BEING CROSSED BY MODERN PASSENGER CARS.

Shukrullo Shoyimov -Samarkand Branch of the Republican Scientific and Practical Center for  
Forensic Medical Examination, Ministry of Health of the Republic of Uzbekistan

[shoyimov85@mail.ru](mailto:shoyimov85@mail.ru)

<https://orcid.org/0000-0002-7083-4719>

Tel.: +998 97 564 44 45

Sayit Indiaminov -Zarmed University, Republic of Uzbekistan, Samarkand

E-mail: [sayit.indiaminov@bk.ru](mailto:sayit.indiaminov@bk.ru);



# URGANCH DAVLAT TIBBIYOT INSTITUTI JANUBIY OROLBO‘YI TIBBIYOT JURNALI

2 - TOM, 3 - SON. 2026

14.00.00 - TIBBIYOT FANLARI ISSN: 3093-8740

<https://orcid.org/0000-0001-9361-085x>

Tel: +99893-337-10-90

**Abstract.** Motor vehicle injuries, accounting for approximately 75-84% of all modern traffic injuries, are currently the leading cause of death and disability among people of prime working age in many countries. The objective of this study was to identify the severity and morphological characteristics of injuries to the bodies of individuals who died after being struck by the wheel(s) of modern passenger cars manufactured in Uzbekistan. The study was conducted based on an analysis of forensic medical examination data for 18 bodies of individuals who died after being struck by the wheel(s) of modern Chevrolet and Daewoo-uz passenger cars. The results of three comprehensive and 18 forensic medical examinations conducted on these accidents were also examined. It has been noted that, to establish whether a person has been struck by a wheel(s) of a new-generation passenger car, a special examination of the victims' clothing and footwear is essential to identify the nature of the damage, including traces of tissue, organs, and oily, dusty, and metallic deposits. A specific sign of a collision—positive and negative tread marks on clothing, footwear, and the body—is extremely rare when struck by a wheel(s) of a modern passenger car. This is likely due to the smooth motion of the vehicle during collisions and the relatively soft consistency, as well as the width of the contact patch, the relatively low tread pattern, and other tread properties. A collision with a wheel(s) of a modern passenger car most often results in the victim's body being crushed between the vehicle's underbody and the road surface.

**Key words:** modern passenger cars, morphology, severity, damage, victims, crossing, limb bones, fractures, diagnostics, forensic examination.

**Введение.** Автомобильная травма составляющая около 75-84% всех видов современного транспортного травматизма в настоящее время является ведущей причиной летальности и потери трудоспособности людей наиболее трудоспособного возраста во многих странах мира [1]. По статистическим данным в Узбекистане за 2025 год было зарегистрировано 9226 дорожно-транспортных происшествий, что на 1,5% меньше показателя предыдущего года. В результате аварий за год погибли 2188 человек — на 0,5% меньше, чем в 2024 году. Травмы различной степени тяжести получили 8901 человек, что на 0,34% ниже прошлогоднего уровня. Отмечено снижение аварийности с участием детей: количество таких ДТП сократилось на 9,6%, а число погибших детей — на 12,8%. Несмотря на незначительное снижение абсолютных показателей, динамика выглядит более позитивной с учётом роста населения и автопарка. За период 2021–2025 годов численность населения страны увеличилась с 35,3 до 38,2 млн человек, а количество транспортных средств — с 3,8 до 5,5 млн. [6].

Переезд колесом (колесами) автомобиля через тело человека в частом виде наблюдается в пределах от 2,25 до 4,0% случаев в структуре автомобильной травмы и от 14 до 20% случаев данный вид травмы сочетается с другими видами автомобильной травмы, прежде всего со столкновением автомобилей с пешеходами, и является причиной формирования наиболее тяжелой сочетанной (множественной) политравмы у лиц пострадавших [3; 4].

Ранее легковые автомобили обычно имели раму (ladder-frame) и относительно высокую посадку. С середины XX века происходит массовый переход к целным несущим кузовам (unibody), которые интегрируют пол/днище в несущую структуру автомобиля, что изменило распределение жёсткостей и пути передачи ударных нагрузок. Изменений в конструкциях и параметрах кузова и других внешних деталей современных автомобилей, оснащенных средствами безопасности, наряду с сохранностью высокоскоростного их передвижения, существенно повлияли на характер, объём и механизм травмы и тем самым привело к снижению, либо к утрате диагностической значимости ранее известных морфологических критериев автомобильной травмы. Несмотря на это, аспекты судебно-



# URGANCH DAVLAT TIBBIYOT INSTITUTI JANUBIY OROLBO'YI TIBBIYOT JURNALI

2 - TOM, 3 - SON. 2026

14.00.00 - TIBBIYOT FANLARI ISSN: 3093-8740

медицинской диагностики по обоснованию механизма повреждений у лиц пострадавших от переезда современных автомобилей, в литературе описаны весьма недостаточно [5].

**Цель исследования** – выявление тяжести и морфологических особенностей повреждений на теле у лиц погибших от переезда через тело колесом (колесами) современных легковых автомобилей, производимыми в Узбекистане.

**Материалы и методы исследования.** Исследование выполнено на основе анализа данных заключений судебно-медицинской экспертизы в отношении 18 трупов лиц погибших в результате переезда колесом (колесами) современных легковых автомобилей [Chevrolet – Daewoo](#)-из. Также изучены результаты 3-х комплексных и 18-медико-криминалистических экспертиз, проведенных по данным фактам ДТП. Смерть пострадавших во всех случаях, за исключением одного случая, наступила на местах ДТП. В процессе исследования проанализированы данные протокола осмотра места происшествия и осмотр автомобиля, следов наложений на одежде, на покровах тела, повреждений тканей одежды и обуви, характер, локализация, объем, морфология повреждений наружного покрова тела и отдельных частей тела. Систематизация сочетанной (множественной) политравмы провели в соответствии с клинико-морфологическими классификациями. Количественных показателей подвергли статистической обработке в рамках вариации, при котором определялись критерии достоверности показателей повреждений ( $t$ ), минимальная ошибка ( $m$ ) и достоверность различий показателей ( $p$ ).

**Результаты исследования.** В большинстве случаев (у 15 погибших из 18 случаев) определены наложения разрывов ткани в различных местах одежды и в меньшей степени – разрывы по швам в основном на наружной одежде. Повреждений (разрывы) ткани одежды в ряде случаев имели довольно большой объем, размерами от 1,5x1,5-7,0x6,0 см до 48,0x22,0 см, с неровными краями и разможжениями тканей в их окружности. Именно в этих зонах отмечались наложения детрита мозгового вещества и следы разможжения жировой и мышечной ткани. В ряде случаев повреждения в тканях одежды были множественные. Разрывы одежды в большей степени локализовались на переднебоковые части и в рукавах верхней одежды и на штанинах брюки.

По факту переезда колесом (колесами) автомобилей через тело пострадавших в большинстве случаев было проведено медико-криминалистическое исследование (экспертиза) одежды, обуви, а также фрагментов тканей с повреждениями. По отдельным случаям была проведена и комплексная экспертиза, результаты которых позволили более достоверно обосновать характер и механизм повреждений. Например, у погибшего в возрасте 22-х лет, на внутренней поверхности верха левой обуви вдоль линии склеивания непосредственно от уровня носка имеется повреждение длиной 14,60см извилистой формы с загнутым передним концом, неровными краями, у заднего края переходящее в расклеивание подошвы на протяжении 2,10см. На подошвенной поверхности по наружному краю левой обуви на расстоянии 14,30см от уровня носка на участке размерами 4,40x1,50см выявлено пылевидное наложение в виде следа протектора шины автомобиля, являющейся специфическим признаком переезда.

На каждом покрове у лиц погибших от переезда современными легковыми автомобилями практически у всех наиболее часто имелись ушибленные, ушибленно-рваные или скальпированные раны, затем-ссадины или обширных участков осаднений ( $p \leq 0,001$ ). Сравнительно в меньшей степени выявлены кровоподтеки, кровоизлияния и гематомы (у 5 ти из 18 погибших). Ушибленные и ушибленно-рваные раны чаще всего отмечены в покровах головы и лица, соответственно зонам осколчатых, многоосколчатых переломов костей с выпадениями мозгового вещества из полости черепа. В ряде случаев на голове выявлялись скальпированные раны с отслойкой кожи от подлежащих костей и образованиями карманов и лоскутов кожи ( $p \leq 0,05$ ).



# URGANCH DAVLAT TIBBIYOT INSTITUTI JANUBIY OROLBO‘YI TIBBIYOT JURNALI

2 - TOM, 3 - SON. 2026

14.00.00 - TIBBIYOT FANLARI ISSN: 3093-8740

Обширные участки отслоений кожи определялись у 5-ти погибших в области груди с переходом в подвздошную область и бедер, а также в области промежности таза и голени, размерами до 45,5x17,5 см, образованные подкожные карманы были заполнены кровью со сгустками. В одном случае выявлен «первичный щипок» на височной части с мешкообразным отслоением кожи. Сравнительно меньшего объема ушибленных и ушибленорванных ран отмечались на шеи, в области плеч, предплечий, грудной клетки и на нижних конечностях преимущественно по переднее наружной поверхностям тела.

Ссадины и осаднений кожного покрова у лиц погибших определены почти на всех частях тела, преимущественно по их передней поверхности, в большей степени – на лице, туловища и конечностях. Размеры ссадин и осаднений варировали от небольших величин до обширных участков (22,0x28,0 см). Морфология осаднений только в отдельных случаях имели диагностики значимые признаки. У 2-х погибших в нижних конечностях отмечены наличия полосовидных обширных участков осаднений по передне наружной поверхностям. В двух случаях у погибших по передней поверхности в верхней трети с переходом в область плечевых поясов (1) и на задней поверхности туловища с охватом пояснично-подвздошной области (1) обширные участки осаднений напоминали негативных следов протектора шины автомобилей. Кровопооттеки у 5-ти погибших располагались на лице, по передней поверхности грудной клетки, в подвздошной и тазобедренной области и на плечах, размерами до 25,0x10,0 см, удлиненной и неопределенной формой. У одного погибшего отмечена обширная гематома на передней поверхности правой половины груди, с переходом в область правого плечевого пояса, на участке 50,0x20,0 см, напоминающий негативный след протектора, состоявшей из сливающихся между собой ромбовидных форм кровопооттеков.

В структурах головы большинства погибших обнаружены наличия переломов костей свода и основания черепа, которые имели множественный линейный, либо многоосколчатый- вдавленный характер, и у 5-ти погибших череп был деформирован, кости черепа были раздроблены, фрагментированы с разрушениями мозговых оболочек, вещества мозга, даже и с выпадением мозга. Эти данные подтвердили факты совершения переездов через головы пострадавших ( $p \leq 0,001$ ) – таблица №1.

Таблица 1.

| Структуры         | Характер повреждений   | авс      |
|-------------------|--|----------|
| Кости черепа      | • множественные линейные переломы костей свода и основания черепа; | 1 ± 0,64 |
|                   | • многоосколчатые переломы костей свода и основания черепа;        | 8 ± 2,81 |
|                   | • грубая деформация головы – спереди-назад, слева-направо;         | 2 ± 0,96 |
|                   | • разделения костей свода;   | 1 ± 0,64 |
| Мозговые оболочки | • множественные разрывы  | 6 ± 2,45 |
| Вещество мозга    | • выпадение вещества мозга из полости черепа;                      | 3 ± 1,11 |
|                   | • разможжение мозга;   | 5 ± 2,14 |
|                   | • кровоизлияния под оболочками и вещество мозга;                   | 4 ± 1,22 |

\*n = 8, M = 3,75, SD = 2,49, m = 0,88, M ± m = 3,75 ± 0,88,  $\chi^2 = 11,60$ , df = 7, P = 0,115

В структурах и органах грудной клетки практически у большинства погибших определены множественные, часто двусторонние, по 2-3 –ам и более анатомическим линиям с разрывами, иногда разможжениями, даже отрывами органов грудной полости - легких, сердца, диафрагма, аорты, пищевода, грудного отдела трахеи ( $p \leq 0,001$ ). У одного погибшего отмечена дислокация органов грудной полости в брюшной полост через разрывы



# URGANCH DAVLAT TIBBIYOT INSTITUTI JANUBIY OROLBO‘YI TIBBIYOT JURNALI

2 - TOM, 3 - SON. 2026

14.00.00 - TIBBIYOT FANLARI ISSN: 3093-8740

диафрагмы, а у другого-выпадения органов к наружи через рванно-размозженной раны левой боковой поверхности грудной клетки, которые достоверно подтвердили факт переезда через туловище погибших – таблица №2.

Таблица 2.

| Повреждения структуры стенки грудного клетки  | авс  | Повреждения органов грудной полости   | авс  |
|---|--|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>двухсторонние переломы ребер:</li> <li>- по трем линиям;</li> <li>-по множественным линиям;</li> <li>односторонние переломы ребер:</li> <li>-по двум линиям;</li> <li>переломы грудины</li> <li>переломы обеих ключицы;</li> </ul> | 12±6,57<br>3±2,43<br>9±2,64<br>3±2,43<br>3±2,43<br>5±0,43<br>3 ±2,43 | <ul style="list-style-type: none"> <li>разрывы диафрагмы;</li> <li>дислокация органов в брюшную полость;</li> <li>разрывы легких;</li> <li>выпадение органов кнаружи через обширный разрыв кожного покрова грудной стенки;</li> <li>размозжение легких;</li> <li>разрывы (отрывы) аорты;</li> <li>отрывы пищевода, трахеи;</li> <li>разрывы сердечной соросочки, сердца;</li> <li>кровоизлияний легких, сердца, диафрагмы;</li> </ul> | 4 ±1,22<br>2 ±0,96<br>6 ±2,45<br>1 ±0,64<br>3 ±2,43<br>3 ±2,43<br>1 ±0,64<br>3 ±1,11<br>13 ±6,97 |

\*n = 9, M = 4,00, SD = 3,67, m = 1,22, M ± m = 4,00 ± 1,22,  $\chi^2=31,50$ , df = 8, P < 0,001

Повреждений в структурах и органах брюшной полости определены у 11-ти погибших (из 18 слушаев). При этом у 4-х погибших повреждения были ограниченными в виде кровоизлияний в связках печени (1), забрюшинной гематомы (1), разрывов толко печени (1) и кровоизлияний тканях органов (1). В остальных случаях (7) имело место более об’емные, массивные и одновременные разрывы, размозжений органов, прежде всего паренхиматозных тканей с обширными кровоизлияниями (p≤0,05). В одном случае отмечено перемещение внутренних органов в плевральную полост и в 2-х случаях выпадения органов наружи через обширные кожные раны живота, что вероятно образовалис при переезде через тело груди и живота погибшего – таблица №3.

Таблица 3.

| Повреждений структурах живота   | авс  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>разрывы кожно-мышешного слоя стенки живота;</li> <li>выпадения содержимого брюшной полости кнаружи;</li> <li>перемешенные органов брюшной полости в плевральную полост;</li> <li>разрывы печени, селезенки;</li> <li>размозжения печени, селезенки, почек;</li> <li>Кровоизлияния в связках и тканях органов;</li> <li>Обширная забрюшинная гематома;</li> </ul> | 3±1,0<br>2±0,5<br>1±0,25<br>4±1,48<br>3±1,0<br>11±2,11 |

\*n = 6,  $\Sigma x = 24$ , M = 4,00, SD = 3,63, m = 1,48, M ± m = 4,00 ± 1,48,  $\chi^2 = 15,50$ , df = 5, P ≈ 0,008

У 8-ми лиц погибших от переезда современными легковыми автомобилями установлены отрывные переломы в разных отделах позвоночного столба - в верхне и нижне шейном (3), грудном (5) и поясничном (1) отделах. При которых в ряде слушаев отмечены налишения переломов остистых отростков как верхних, так и нижних грудных позвонков



# URGANCH DAVLAT TIBBIYOT INSTITUTI JANUBIY OROLBO'YI TIBBIYOT JURNALI

2 - TOM, 3 - SON. 2026

14.00.00 - TIBBIYOT FANLARI ISSN: 3093-8740

( $p < 0,05$ ). Можно было отметить, что у одного погибшего, наряду с отрывом позвоночника, выявлена шейно-затылочная травма, происхождение которой более вероятно обусловлена первоначально со столкновением автомобиля с пешеходом, а затем с переездом через тело пострадавшего.

В области таза и гениталии у 6-ти погибших от переезда современными легковыми автомобилями имелись обширные повреждения наружного покрова тела, либо мягких тканей в виде обширных осаднений, гематом, разрывов и рваных ран. У 5-ти погибших, наряду с этими, имелись множественные переломы костей таза, а иногда – разрывы сочленений и фрагментирования костных переломов с уплощением таза (лягушаский таз) и множественные повреждения органов малого таза. При рваных ранах гениталия у мужчин имело место выпадения яисчек кнаружи (2).

Обсуждения. Общеизвестно, что при переезде на одежде и на теле пострадавших выявляются специфические, характерные и нехарактерные повреждения. Однако изменений в конструкции в современных автомобилях привело к изменениям в морфологии повреждений при перекачивании колесом (колесами) современного автомобиля через тело человека. В литературе последних лет имеются отдельные сообщения о характере и морфологии повреждений, возникшие при переезде. По данным Сашко С.Ю. и соавт. (2015), повреждений при переезде характеризовали: при переезде через голову – кровоподтеки, ссадины, рваные раны с отслойкой кожи, деформация (уплощение) головы, множественные переломы костей лицевого черепа, свода и основания черепа полное (частичное) разможжение мозга; при переезде через груд – прерывистые ссадины и кровоподтеки, разможжение мышц с массивными гематомами, множественные локальные и конструкционные переломы ребер по множественным анатомическим линиям, переломы остистых отростков позвонков, множественные разрывы и разможжения легких и сердца; при переезде через живот – ссадины, кровоподтеки разможжения мышц, массивная забрюшинная гематома, множественные разрывы или разделение печени, почек, селезенки и других органов; при переезде через нижние конечности – отслойка кожи, разможжение мягких тканей, многоосколчатые переломы бедренной кости, одной или двух костей голени.

На основе детального анализа результатов судебно-медицинских экспертиз трупов, авторы выявили ряд дополнительных повреждений и загрязнений, которые наряду с вышеуказанными повреждениями, вполне подтверждали факт переезда колесами автомобиля и могли быт основой для установления не только переезда, но и вид автомобиля, совершенного переезд. К ним отнесены: наложений грунта на одежде соответственно наружным и внутренним повреждениям ткани, зияющие раны с отслойкой кожи и другие. Наряду с этим данными, для установления вида автомобиля, совершившего переезд, авторами рекомендовано выявление ряда металлов-цинка, железа, кальция, кремния, магния, марганца и алюминия для идентификации предметов с резиновой словообразующей поверхностью, выявляемых рентген флуоресцентным и эмиссионным спектральным исследованиями соответствующих объектов [5].

## Заключение.

1. Для установления переезда колесом (колесами) легкового автомобиля нового поколения, через тело человека наиболее важна и необходимо проведения специального исследования одежды и обуви пострадавших по выявлению характера повреждений, в том числе и следов тканей, органов, а также маслянистых, пылевидных и металлических наложений;

2. Специфический признак переезда -позитивный и негативный следы протектора переезда на одежде, обуви и на теле при переезде колесом (колесами) современных легковых автомобилей наблюдается крайне редко, что вероятно обусловлено плавным движением автомобилей при переезде и относительно мягкой консистенцией, а также шириною



# URGANCH DAVLAT TIBBIYOT INSTITUTI JANUBIY OROLBO‘YI TIBBIYOT JURNALI

2 - TOM, 3 - SON. 2026

14.00.00 - TIBBIYOT FANLARI ISSN: 3093-8740

контактирующей части шины и относительно невысокими выступами узоров и другими свойствами протектора;

3. Переезд колесом (колесами) современных легковых автомобилей через тело человека наиболее часто сочетается со сдавлением тела пострадавших между днищем автомобиля и дорожном покрытием. В связи с этим часто выявляются наличия повреждений на наружном покрове тела в виде обширных полосовидных участков осаднений, рвано-скалпированные ран с полной отслойкой кожи и мягких тканей, а также следы наложений разможенных тканей и органов в зонах переезда колесом автомобиля. Определяются повреждений тканей одежды и обуви в виде разрывов, дефектов и распоров, возникшие в результате контактно-сдавливающего действия колес автомобилей

### Исползованная литература.

1. Всемирная организация здравоохранения. Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире. 28 октября 2021, ВОЗ

2. Крюков В. Н., Буромский И. В. Руководство по судебной медицине //Москва: Норма, ИНФРА-М. – 2014

3. Леонов С. В., Пинчук П. В., Шакирянова Ю. П. Особенности краевого наезда на пешехода автомобилем, двигающимся задним ходом //Судебно-медицинская экспертиза. – 2017. – Т. 60. – №. 3. – С. 32-33. <https://www.mediasphera.ru/issues/sudebno-meditsinskaya-ekspertiza/2017/3/1003945212017031032>

4. Павленко В. Е. и др. Автомобильная травма: проблемы диагностики; анализ экспертиз по г. Барнаулу (2012-2017 гг.) //Бюллетен медицинской науки. – 2019. – №. 4 (16). – С. 37-39.

5. Сашко С.Ю., Крут М.И., Зарафянц Г.Н. Статистика и судебно-медицинская диагностика повреждений тупыми предметами и автомобильной травмы в крупном городе в 2009–2010 годах клиническая болница № 4 (14) 2015, с.53-56 [support@elibrary.ru](mailto:support@elibrary.ru)

6. <https://newsinfo.uz/news/v-dtp-v-uzbekistane-v-2025-godu-pogibli-2188-chelovek>