**УДК 612.12-001.45:340.624**

**Плетенецька Аліна Олександрівна**, кандидат медичних наук,

асистент кафедри судової медицини та медичного права Національний медичний університет імені О.О. Богомольця, лікар судово-медичний експерт ДУ «Головне бюро судово-медичної експертизи МОЗ України»

**ОСОБЛИВОСТІ СУДОВО-МЕДИЧНОЇ ЕКСПЕРТИЗИ АВІАЦІЙНОЇ ТРАВМИ**

Авіаційний транспорт займає значне місце в перевезеннях людей і вантажів. Згідно статистичних даних, найбезпечнішим засобом пересування вважаються літаки, після них знаходиться водний і залізничний транспорт. За підрахунками ICAO (Міжнародна організація цивільної авіації - установа ООН, яка встановлює міжнародні норми цивільної авіації), на мільйон вильотів доводиться одна катастрофа.

Згідно з результатами аналізу 568 авіаційних подій, що сталися в США з 1983 по 2000 роки, загиблі складають лише 5% від загального числа пасажирів, що знаходяться на борту. Згідно з цією статистикою, з 53 487 осіб, які потрапили в авіакатастрофи, 51 207 залишилися в живих. В результаті більш докладного вивчення 26 серйозних аварій, що супроводжувалися сильними ударами лайнерів о землю, їх розламуванням на частини і пожежами, з'ясувалося, що врятувалося в цих катастрофах приблизно 50% людей, що знаходилися на борту [1].

Згідно даних Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами, в період з 2013 по 2017 рік під

час експлуатації цивільних повітряних суден (ПС) України з виконання пасажирських та вантажних перевезень, здійснення авіаційних робіт, навчально-тренувальних польотів та експлуатації ПС авіації загального призначення, що внесені в Державний реєстр цивільних ПС сталися: 9 катастроф; 19 аварій; 23 серйозних інциденти; 249 інцидентів;16 пошкоджень ПС на землі. З ПС, що не внесено до державного реєстру цивільних ПС, на аналізований період сталося 17 катастроф та 6 аварій. З іноземними ПС у повітряному просторі України в період з 2013 по 2017 рік сталася 1 катастрофа з ПС Boeing 777 9M-MRD Малайзійських авіаліній); 1 аварія з ПС авіації загального призначення (АЗП); 6 серйозних інцидентів та 310 інших подій. Під час експлуатації транспортних літаків з максимальною злітною масою більше ніж 5700 кг сталося 2 катастрофи та 3 аварії [2].

З судово-медичної точки зору особливістю авіаційних травм порівняно з іншими транспортними є те, що число загиблих при них значно перевищує число поранених, морфологічні особливості ушкоджень, що виникають при авіаційної травми, диктують необхідність вирішення питань, які не виникають при інших видах механічних ушкоджень.

Перед судово-медичним експертом, окрім питань щодо причини смерті, ступеня тяжкості тілесних ушкоджень тощо, в ряді випадків авіаційних катастроф можуть бути також поставлені питання про функціональний стан льотчика та інших членів екіпажу в польоті, про можливість здійснення ними цілеспрямованих дій перед катастрофою і в момент її [3].

Незважаючи на наявність науково-обгрунтованої методики і техніки судово-медичних досліджень трупів осіб, загиблих внаслідок авіатравми, експерти зазнають труднощів при проведенні подібних експертиз. Пов’язано це, з одного боку, з особливостями ушкоджень - утворення комбінованих ушкоджень (від дії механічних, хімічних, термічних чинників). Поряд із ударними перевантаженнями, розгерметизацією та декомпресією утворюються первинні та вторинні ушкодження. Різноманіття їх виникає внаслідок дії горючих речовин, палива та деталей обшивки літака. При значних опаленнях трупів та руйнуваннях виникають складнощі їх ідентифікації. У таких випадках проводяться ДНК- дослідження, вивчення стоматологічного статусу і порівняння з даними медичних документів, отриманих за життя загиблих. Втім, в нашій країні, як правило, використовується 16 маркерів плюс маркер статі, у той час, як у США ідентифікація проводиться за 24 та більше маркареми, що дає більшу достовірність [4]. Отже, в Україні повстає необхідність удосконалення методик ДНК-досліджень з наближенням їх до міжнародних стандартів. Іншою проблемою є судово-медичне дослідження у випадках, коли авіаційна травма відбулася на території іншої країни і створюється спеціальна комісія у країні, де відбулася авіаподія, за участі представників авіакомпанії та Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами. Події, що відбулися на сході України з повітряним судном Boeing 777 9M-MRD Малайзійських авіаліній у 2014 році, показали, що організаційно- процесуальні особливості процедури комплексного дослідження, у тому числі і судово-медичної експертизи, потребують багато часу і мають певні складнощі, то призводить до гнилісного змінення трупів і ускладнює експертизу.

Література

1. Самый безопасный вид транспорта. *Справочная.* Відновлення з <https://www.tutu.ru/2read/thinking/safe_transport/>
2. Аналіз стану безпеки польотів з цивільними повітряними суднами України за результатами розслідування авіаційних подій та інцидентів у 2013 - 2017 роках. *Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами. Сектор аналізу та попередження авіаційних подій.* Київ: 2019. 53 с.
3. Бедрин Л. М. Авиационная травма: лекция. *Избранные лекции по судебной медицине (судебно-медицинская травматология).* Ярославль: 1989. с.84-87.
4. DNA Paternity Test. *DNA Family Check 2019.* Відновлення з

https://www.dnafamilycheck.com/services/dna-paternity-test?gclid=CjwKCAiAwZTuBRAYEiwAcr67ORAOHGLT6T-fo6Yyj8ZMbD-GcBbGBXwJqoQt2eMfq7-XCjP0BItmHRoCFh4QAvD\_BwE