

*Технические науки***ОСОБЕННОСТИ  
ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ  
ПРОИСШЕСТВИЙ  
С ПЕШЕХОДАМИ  
В ИВАНОВСКОЙ ОБЛАСТИ**<sup>1,2</sup>Базанов С.В., <sup>1,2</sup>Потапенко Л.В.<sup>1</sup>ГКУЗ ИО «Территориальный центр медицины катастроф Ивановской области», Иваново;<sup>2</sup>ГБОУ ВПО «Ивановская государственная медицинская академия» Минздрава России, Иваново, e-mail: tctkio@rambler.ru

Несмотря на достигнутые в последние годы успехи в совершенствовании оказания медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях (ДТП) в Ивановской области [1], проблема ДТП продолжает оставаться актуальной, а показатели аварийности остаются высокими [2]. Социально-экономический ущерб от гибели пострадавших в ДТП Ивановской области за 2010–2014 годы превысил 7 782 млн рублей [3]. Пешеходы являются основными незащищенными и максимально уязвимыми участниками дорожного движения, в связи с чем, во время ДТП получают довольно тяжелые травмы, нередко ведущие к их гибели. Значительная часть ДТП с участием пешеходов происходит в населенных пунктах в дневное время, когда потоки пешеходов являются максимальными. При наезде на пешехода, он чаще всего получает черепно-мозговую травму от удара о части автомобиля, а также повреждения нижних конечностей от ушибов, до множественных переломов. Особую группу риска составляют пешеходы пожилого возраста, а также дети. При столкновении пешехода с автомобилем происходит первичное травмирование голени бампером автомобиля, бедер и таза передней частью капота и капотом, головы – капотом и ветровым стеклом. При этом форма капота или его передней части может сыграть важную роль в травматогенезе повреждений бедер и таза пострадавшего [4]. Одними из основных факторов, влияющих на тяжесть травм, полученных пешеходами в ДТП, являются скорость автомобиля в момент столкновения с пешеходом, а также некоторые конструктивные особенности, такие как масса автомобиля, форма капота и бампера, а также наличие си-

стем обеспечения безопасности пешеходов (активный капот, система автономного экстренного торможения для защиты пешеходов и др.). К сожалению, системы обеспечения безопасности пешеходов присутствуют лишь на современных иностранных автомобилях, которые составляют незначительный процент среди всего автопарка региона. Наиболее тяжелые травмы у пострадавших отмечаются при наезде на пешеходов грузовых автомобилей, а также внедорожников. При превышении установленной скорости движения, пешеходы в результате ДТП получали дополнительные травмы в результате переезда пострадавших колесами автомобиля, а также вторичные повреждения при ударах о дорожное покрытие. У пострадавших пешеходов диагностировались сочетанные травмы головы, груди, таза и нижних конечностей, в большинстве случаев сопровождающиеся развитием травматического шока. В структуре пострадавших в ДТП в Ивановской области доля пешеходов составила 20,6%, а погибших 22,7%. При этом соотношение пострадавших мужчин и женщин было практически равным 50,1 и 49,9% соответственно, а среди погибших преобладали мужчины 60,98%. Среди пострадавших пешеходов 21,97% из них находились в состоянии алкогольного опьянения, среди погибших алкогольное опьянение установлено всего у 7,14%.

**Список литературы**

1. Базанов С.В., Потапенко Л.В. Совершенствование трехуровневой системы оказания медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях в Ивановской области // Международный журнал экспериментального образования. – 2015. – № 11–5. – С. 696.
2. Базанов С.В. Социально-экономический ущерб от гибели пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях в Ивановской области // Международный журнал экспериментального образования. – 2015. – № 11–5. – С. 649.
3. Базанов С.В., Потапенко Л.В. Динамика основных показателей дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими в Ивановской области // Международный журнал экспериментального образования. – 2015. – № 12–5. – С. 643–644.
4. Практическое руководство по оказанию первой помощи пострадавшим при дорожно-транспортных происшествиях // С.В. Базанов, И.Ю. Шарбанова, Л.В. Потапенко. – Иваново, ГКУЗ ИО «ТЦМК ИО», 2016. – 152 с.