

Римашевская В. В., Лисовец Ю. В.

ПРИНЦИП ТРАВМАТОГЕНЕЗА В ДИАГНОСТИКЕ ПОВРЕЖДЕНИЙ ПРИ ГОРОДСКИХ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ

Научный руководитель канд. мед. наук., доц., п-к м/с Соколов Ю. А.

*Кафедра организации медицинского обеспечения войск и экстремальной медицины
Белорусский государственный медицинский университет, г. Минск*

Актуальность. Среди всех пациентов травматологического профиля пострадавшие в дорожно-транспортных происшествиях (ДТП) отличаются наибольшей тяжестью и разнообразием повреждений, распознавание которых значительно затруднено вследствие острого дефицита времени, сложности сбора жалоб и анамнеза, а также недостаточной информативностью физикального симптомокомплекса закрытых повреждений внутренних органов.

Цель: систематизировать особенности городских дорожно-транспортных травм, составляющие основу принципа травматогенеза ДТП.

Материал и методы. Проведен ретроспективный анализ оказания экстренной медицинской помощи и лечения 198 пострадавшим в ДТП по архивным данным УЗ «ГКБ СМП». Дизайн исследования: ретроспективное, одномоментное, пассивное. Статистическая обработка данных проведена с использованием пакета прикладных программ «STATISTICA, V.10».

Результаты и их обсуждение.

Установлены закономерности травматических повреждений для отдельных участников ДТП. По анатомической локализации наиболее частыми являются повреждения головы (76,4-93,8%), нижних конечностей (44,9-77,5%) и грудной клетки (16,3-28,3%). Установлены статистически достоверные различия в частоте встречаемости травм у различных категорий участников ДТП.

Частота травм нижних конечностей у пешеходов 65,3% была в 3,1 раза выше, чем у водителей и пассажиров - 21,2% ($\chi^2=21,81$; $p<0,001$).

Частота травм таза у пешеходов 29,3% оказалась в 1,7 раза выше по сравнению с другими пострадавшими при ДТП ($\chi^2=7,31$; $p<0,016$).

Травма грудной клетки с наибольшей частотой отмечена у пешеходов, сбитых крупногабаритным грузом и пассажирским транспортом, - в 58,9% и у водителей и пассажиров - в 54,5% случаев. Эти повреждения характеризовались значительно меньшей частотой у мотоциклистов - 16,3% и прочих пешеходов - 29,2%.

В структуре политравмы травмы головы составили 80,3% случаев, при этом наибольшая показатель частоты встречаемости отмечен у пешеходов - 93,3%, что в 1,5 больше вышеказанного значения у водителей (63,6%; Yates corrected $\chi^2=16,2$; $p<0,001$) и в 1,47 раза, чем у пассажиров (61,4%).

Выводы.

1. Представленные частоты можно рассматривать как статистическую модель дорожно-транспортной политравмы.

2. Дальнейшее совершенствование вопросов травматогенеза при ДТП позволит сократить количество диагностических ошибок на догоспитальном этапе и в стационаре.