

4. МАШИНОСТРОЕНИЕ И МЕТАЛЛООБРАБОТКА

УДК 331.45:621-05

ТРАВМЫ БРЮШНОЙ ПОЛОСТИ КАК ВИД ПРОИЗВОДСТВЕННОГО ТРАВМАТИЗМА В МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ

Е.Б. Голубева

© Голубева Е.Б., 2026

***Аннотация.** В статье рассмотрены несчастные случаи, в результате которых пострадавшие получили травмы брюшной полости. Описан характер повреждений, от легких до смертельных. Проанализированы причины и обстоятельства данных происшествий. Даны рекомендации для уменьшения последствий травм брюшной полости на производстве.*

***Ключевые слова:** ушибы, инструктаж, кровоизлияние, столкновение, водитель, травма.*

Охрана труда во всех отраслях народного хозяйства постоянно совершенствуется: пересматриваются федеральные нормы и правила, вносятся изменения и дополнения в законы и подзаконные акты, пересматриваются нормы выдачи средств индивидуальной защиты. На предприятиях проводятся совещания по охране труда, разрабатываются мероприятия, повышающие безопасность работающих. При проведении инструктажей разбираются случаи получения травм на производстве, анализируются и обсуждаются их причины. В цехах устанавливается видеонаблюдение, чтобы при расследовании несчастного случая по камерам можно было отследить ход событий. Однако искоренить производственный травматизм пока не удастся. Одним из видов повреждений являются разнообразные травмы живота – от легких, таких как ушибы, до смертельных, когда травмирование происходит в основном с участием транспортных средств.

Случай 1. Стропальщик, получив задание от диспетчера, производил поднятие фартуков переходных площадок. Подойдя к торцу вагона, чтобы поднять фартук, стропальщик зацепился за трос, лежащий на полу, и упал в смотровой приямок между рельсами, вследствие чего получил травму – ушиб области живота.

Причины несчастного случая:
неудовлетворительная организация рабочего места;
недостаточный контроль за соблюдением требований охраны труда.

Случай 2. Водитель электрокара, двигаясь со стороны цеха, подъехал к въездным воротам другого цеха. Поставив электрокар на расстоянии 2,5 м от пульта включения раздвижных ворот, он сошел с электрокара и открыл ворота для въезда в цех. Вернувшись к электрокару, водитель встал на подножку и, увидев движущийся КАМАЗ, решил его пропустить. Пропуская КАМАЗ и находясь к нему спиной, водитель электрокара не заметил прицеп и во время маневра задним ходом совершил столкновение с задней частью прицепа. От полученных травм водитель электрокара скончался.

Причины несчастного случая:
нарушение правил дорожного движения при маневрировании электрокара на проезжей части дороги;
недостаточный инструктаж по безопасной эксплуатации электрокара на территории предприятия.

Смерть водителя наступила от закрытой тупой травмы живота и таза, сопровождавшейся разрывами лонного и правого крестцово-подвздошного сочленений, разрывом пристеночной брюшины под гребнем подвздошной кости слева, ущемлением тонкого кишечника и сальника, обширными кровоизлияниями в мягкие ткани поясницы, ягодиц, крестца, забрюшинного пространства, малого таза и осложнившейся разлитым воспалением брюшины (серозно-фибринозный перитонит) и острой печеночной недостаточностью.

Случай 3. Водитель Ш., направленный в другой город для доставки оттуда поролонa, выехал на автомашине марки КАМАЗ на скоростную дорогу. Из-за сильного тумана он неожиданно увидел, что навстречу по его полосе приближается грузовая автомашина. Чтобы предотвратить столкновение, Ш. нажал на тормоза, свернул влево в сугроб и остановился. Водитель встречного автомобиля, не справившись с рулевым управлением, не сумел остановиться и совершил столкновение. От сильного удара кабина была деформирована, и Ш. был зажат между рулевым колесом и сиденьем, вследствие чего получил закрытую травму живота и повреждения внутренних органов.

Случай 4. По заданию администрации начальник финансово-экономического управления направлялась на служебной автомашине, управляемой водителем К., в другой город. При следовании по левой полосе движения четырехполосной автомагистрали К. увидел, что находившийся впереди него автомобиль резко обогнал автопоезд, двигав-

шийся по правой полосе дороги, и ушел на правую сторону шоссе. В этот же момент водитель заметил приближающийся по диагонали трассы и уже находившийся на его полосе движения другой автомобиль.

Предположив, что водитель другого автомобиля по какой-то причине не контролирует свои действия, К. принял решение сместиться со своей полосы движения влево на встречную полосу дороги. В этот же момент водитель другого автомобиля резко вывернул машину вправо, в результате чего произошло столкновение. Находившаяся на заднем сиденье справа женщина получила от удара автомашины травмы головы, груди и живота, от которых скончалась в машине скорой помощи при доставке в районную больницу. Смерть наступила в результате тяжелой сочетанной травмы груди, головы и живота с кровоизлияниями под мягкими мозговыми оболочками, множественными переломами ребер с обеих сторон, разрывами правого легкого, правого купола диафрагмы, разрывами правой доли печени и развившегося в результате этого массивного кровотечения в грудную и брюшную полости.

Из всех причин смертности в России механическая травма занимает третье место, уступая только кардиоваскулярным и онкозаболеваниям, а среди лиц моложе 45 лет упорно удерживает лидирующую позицию. В 2019–2020 гг. в развитых странах, в том числе в РФ, произошло некоторое снижение травматизма, а следовательно, и смертности от него из-за уменьшения количества дорожно-транспортных происшествий как основной причины сочетанной и множественной травмы [1]. Современная сочетанная травма характеризуется широкой распространенностью, высокими показателями летальности и инвалидизации, в первую очередь у лиц молодого и трудоспособного возраста (18–49 лет), а также значительными экономическими затратами при оказании экстренной специализированной и реабилитационной медицинской помощи пострадавшим [2].

Дорожно-транспортные происшествия являются самой опасной угрозой здоровью и жизни людей во всем мире. Ущерб от них превышает ущерб от всех иных транспортных происшествий, связанных с авиационными, железнодорожными и прочими авариями [3].

Для того чтобы уменьшить последствия травм брюшной полости, необходимо в рамках обучения и инструктажа по охране труда проводить обучение по темам:

- первая помощь при травмах живота;
- признаки внутренней травмы живота;
- опасные симптомы при травме живота;
- ошибки при оказании первой помощи пострадавшим.

Библиографический список

1. Консервативное ведение пациентов с закрытой травмой паренхиматозных органов брюшной полости и забрюшинного пространства, с забрюшинными кровоизлияниями – показания, методика и целесообразность / В.В. Александров [и др.] // Журнал им. Н.В. Склифосовского «Неотложная медицинская помощь». 2021. № 10 (3). С. 540–548.
2. Индияминов С.И., Гамидов С.Ш. Характер повреждений органов брюшной полости при закрытой сочетанной тупой травме живота // Медицинские новости. 2021. № 9. С. 75–77.
3. Киясидинов Э.Э. Особенности, последствия дорожно-транспортных происшествий // Актуальные исследования. 2023. № 24 (154). Ч. II. С. 16–18.

ABDOMINAL INJURIES AS A FORM OF WORKPLACE INJURY IN THE MECHANICAL ENGINEERING SECTOR

E.B. Golubeva

Abstract. *The article discusses accidents in which the victims suffered abdominal injuries. It describes the nature of the injuries, ranging from mild to fatal. The article also analyzes the causes and circumstances of these accidents.*

Keywords: *contusions, instruction, internal bleeding, collision, driver, trauma.*

Об авторе:

ГОЛУБЕВА Елена Борисовна – аспирант кафедры безопасности жизнедеятельности и экологии, ФГБОУ ВО «Тверской государственный технический университет», Тверь. E-mail: golubeva_eb@tvz.ru

About the author:

GOLUBEVA Elena Borisovna – Researcher of the Department of Life Safety and Ecology, Tver State Technical University, Tver. E-mail: golubeva_eb@tvz.ru