



لذت پرواز

قصه یخ‌زدایی از بال هواپیما در روزهای سرد

یک روز برفی بود و جبهه هوایی سرد تقریباً تمام کشور را فراگرفته بود. برای یک ماموریت اداری از تهران به مقصد شیراز قصد پرواز داشتم. با دلهره و اضطراب از احتمال لغو پرواز خود را به فرودگاه مهرآباد رساندم. هنوز هوا تاریک بود. برای دریافت کارت پرواز به کانتر مراجعه کردم. تا آن موقع همه چیز خوب پیش رفته و از تاخیر احتمالی هم خبری نبود.

به سالن ترانزیت رفتم و منتظر اعلام برای سوارشدن به هواپیما. بارش برف متوقف شده بود و اتوبوس پس از تکمیل ظرفیت به سمت هواپیما حرکت کرد. وارد هواپیما شدم و با کمک مهمانداران به سمت صندلی خود هدایت شدم.

در صندلی کناری‌ام عاقل‌مردی کنار پنجره نشسته بود. معلوم بود با درخواست خودش کنار پنجره نشسته است. طبیعی است خیلی از مسافران معمولاً مایلند کنار پنجره هواپیما بنشینند تا فارغ از دلهره‌ای که گاهی اوقات طی پرواز به آنها دست می‌دهد، امکان دیدن مناظر زیبا را داشته باشند. وقتی تقریباً همه مسافران وارد هواپیما شدند، خلبان پرواز پس از خوش‌آمدگویی اعلام کرد که به علت وجود برف و احتمال یخ‌زدگی روی بال‌های هواپیما، برای انجام عملیات یخ‌زدایی باید به منطقه خاصی در فرودگاه برویم.

از پنجره به بیرون نگاه کردم و روی بال را دیدم. بارش برف متوقف شده بود و اثری هم از برف یا یخ روی بال دیده نمی‌شد. مردی که کنارم نشسته بود و معلوم بود گنج‌شده‌ام‌ن پرسید: شما اثری از یخ روی بال هواپیما می‌بینید؟



دوباره روی بال را نگاه کرده و گفتم: «گاهی اوقات در طول فصل سرما، لایه نازکی از یخ روی بال تشکیل می‌شود که شفاف بوده و از زاویه دید ما مسافران قابل تشخیص نیست. به نظر من خلبان این پرواز به‌درستی با توجه به احتمال وجود یخ، درخواست عملیات یخ‌زدایی را کرده است.» این‌بار پرسید: «به هر حال فصل سرماست و طبیعی است برف و باران ببارد. یک لایه نازک یخ چه مشکلی برای این هواپیمای گول‌پیکر ایجاد می‌کند؟»

برای ایشان توضیح دادم: «هواپیما برای بلندشدن از سطح زمین به یک نیروی بالا بر نیاز دارد که این نیرو از انحنای روی بال به‌وجود می‌آید، به این صورت که مسیری که هوا روی بال طی می‌کند به دلیل انحنای آن با مسیری که زیر بال طی می‌شود متفاوت خواهد بود و این باعث ایجاد اختلاف فشاری خواهد شد که برآیند آن نیرویی به سمت بالا تولید می‌کند. حالا اگر یخ یا برف روی بال تشکیل شود، مسیر هوا روی بال دچار اغتشاش خواهد شد و در نتیجه نمی‌تواند نیروی لازم را برای برخاستن هواپیما ایجاد کند.»

این‌بار که از چهره‌اش معلوم بود از توضیحاتم قانع شده، پرسید: «معلوم است شما زیاد پرواز می‌کنید که با این نکات آشنایی دارید؛ می‌توانم ببرسم شغل‌تان چیست؟»

با لبخند گفتم: «من خلبان هستم.» حالا دیگر دلهره‌ای که ابتدا در چهره‌اش دیده بودم تقریباً برطرف شده بود. خیالش راحت بود که همه چیز اصولی پیش می‌رود و جای نگرانی نیست. خود را کامل معرفی کردم و سپس با بستن کمربند ایمنی یا کنجاوی و حالا دقیق‌تر، عملیات یخ‌زدایی را که در حال انجام بود با هم تماشا کردیم و سعی می‌کردم سوال‌های جالبش درباره دانش هوانوردی را پاسخ بدهم.



عکس:

فضای داخلی آمبولانس
تویوتا هائیس



بیماران چنانچه در جابه‌جایی به مراقبت جزئی نیاز داشته باشند، از آمبولانس‌های تیپ A استفاده می‌شود. کاربرد این تیپ غیراورژانسی است.
تیپ B: مخصوص بیماران اورژانسی با ناراحتی قلبی، شکستگی، مجروحان تصادفات و... است. این تیپ خودرو تجهیزات بیشتری نسبت به تیپ A داشته و دارای فضای کافی در پشت آمبولانس برای مراقبت خدمه آمبولانس از بیمار است.

تیپ C: آمبولانسی است که امکان انتقال بیماران آی‌سی‌یو را دارد. یعنی چنانچه بیماری نیاز به مراقبت‌های آی‌سی‌یو هنگام جابه‌جایی داشته باشد از این خودرو استفاده می‌شود. تجهیزات نسبت به تیپ B وسیع‌تر و کامل‌تر است و می‌تواند بیمار آی‌سی‌یو را به سلامت جابه‌جا کند. لازم است این را هم بدانیم که در بیشتر کشورها از آمبولانس تیپ B استفاده می‌شود و دو تیپ دیگر کاربرد چندانی ندارد. در ایران نیز تیپ مورد نیاز اورژانس کشور، عمدتاً همان آمبولانس تیپ B است.

وضعیت نیاز داخلی به خودروی آمبولانس

به گزارش مهر، دکتر پیرحسین کولیوند، رئیس اورژانس کشور در نشست خبری ۲۲ مرداد ۹۹ در گفت‌وگو با اصحاب رسانه اظهار کرد: «از ۲۴۰۰ آمبولانس به ۵۴۰۰ آمبولانس رسیده‌ایم و کمبود آمبولانس نداریم و در این دوران کرونا تمام قد پای کار ایستاده‌ایم.»

این در حالی بود که به گزارش ایلنا در هشتم مرداد ۹۹ مصطفی افشارنیک، رئیس اورژانس پیش بیمارستانی نیشابور در نشست خبری با خبرنگاران گفت: «یکی از دغدغه‌ها و مشکلات اورژانس ۱۱۵ این شهرستان تامین تجهیزات و خودرو است که با توجه به تحریم‌های حاکم بر کشور، ما امکان واردکردن آمبولانس را نداریم و ناچاریم آمبولانس‌های فرسوده را تعمیر کنیم و به چرخه خدمات‌رسانی بازگردانیم.»

پیش از آن به گزارش تسنیم، در چهارم مرداد ۹۹ محمدامین زرگر، رئیس اورژانس پیش‌بیمارستانی و مدیریت حوادث دانشگاه علوم پزشکی اهواز در نشست خبری با اصحاب رسانه اظهار کرد: «در حال حاضر ۲۴۰ دستگاه آمبولانس داریم که اغلب به دلیل فرسوده



معرفی فناوری جدید بامو

بامو در حال به روزرسانی نرم‌افزار اختصاصی نقشه خود برای مسیریابی جدید است. بامو می‌گوید سیستم آن می‌تواند با ترکیب اطلاعات در زمان واقعی و مدل‌های پیش‌بینی شده، مسیره‌ها را سریع‌تر محاسبه کند.
دستیار پارک بامو که به رانندگان کمک می‌کند مکان‌های پارک را پیدا کنند نیز اکنون می‌تواند هنگام تشخیص، به اندازه خودرو توجه کند. / خبرخودرو



آمبولانس‌های بنز اسپرینتر در اورژانس کشور

جام‌جم از ظرفیت‌های ساخت خودروی آمبولانس در کشور در دوران تحریم و هم‌زمان با همه‌گیری کووید-۱۹ در کشور گزارش می‌دهد

حال خراب آمبولانس‌های ایرانی



مهدی یک‌سادات

دانش

سال ۵۳ بود که در اثر ریزش سقف یکی از سالن‌های انتظار فرودگاه مهرآباد تهران، تعداد زیادی از هموطنان کشته و مجروح شدند. این در حالی بود که تا آن زمان هیچ سامانه‌ای برای کمک و انتقال مجروحان این‌گونه حوادث در کشور طراحی نشده بود.

بعد از وقوع این حادثه، مرکز فوریت‌های پزشکی کشور در سال ۵۴ تأسیس شد و در آن از آمبولانس‌های بنز ون و ماژولر (نوعی آمبولانس از شرکت خودروسازی جنرال‌موتورز) برای خدمت‌رسانی بهره گرفته شد. البته پیش از آن هم در کشور ما از برخی خودروها به عنوان آمبولانس استفاده می‌شد. اما آمبولانس و اورژانس به شکل امروزی‌اش وجود نداشت.

امروزه آمبولانس‌ها مسیر طولانی‌تکامل را طی کرده‌اند و حالا دیگر خودرویی معمولی برای انتقال بیمار یا مصدوم نیستند. این نوع خودروها در واقع یک واحد اورژانس مجهز هستند که به فناوری‌های ارتباطی تجهیز شده‌اند.

انواع آمبولانس‌ها

اکنون طراحی فضا، جانمایی و نصب تجهیزات کامل در داخل یک آمبولانس، امری حیاتی به‌شمار می‌رود. به‌همین دلیل، سازندگان این خودروها سعی می‌کنند روزبه‌روز آمبولانس‌های مجهزتری بسازند. آمبولانس‌های فعلی دارای برانکارهای چرخدار برای راحتی بیشتر در حمل بیمار، محل مناسب برای نشستن خدمه، وسایل تخصصی شامل تجهیزات احیای قلب و ریه، مخزن اکسیژن و همچنین دستگاه تنفس مصنوعی هستند. همچنین آمبولانس‌ها دارای بی‌سیم و تجهیزات رادیویی نیز هستند که از این طریق وضعیت بیمار را به بیمارستان اطلاع می‌دهند و ارتباط دائمی آنها با بیمارستان و مرکز اورژانس برقرار است. اما فضای داخلی، اندازه و تجهیزات خودروهای آمبولانس در سال‌های اخیر تغییرات زیادی داشته. امروزه و در تمام دنیا این خودرو در سه تیپ مختلف به خدمات‌رسانی مشغول است:

تیپ A: ویژه بیمارانی طراحی شده که سلامتی خود را باز یافته‌اند و از مراکز درمانی ترخیص می‌شوند. برای این

توان خودروسازان داخلی برای تولید آمبولانس



نمونه آمبولانس تولیدشده در ایران خودرو دیزل

این درحالی‌است که جام‌جم‌ضمن گفت‌وگو با کارشناسان فعال در حوزه تجهیز آمبولانس دریافت‌ه است پیش از این با وجود شرکت‌های کاربرساز داخلی که توانایی تجهیز و تغییر کاربری خودروهای خریداری‌شده خارجی برای تبدیل به آمبولانس در داخل کشور را دارند، خودروهای آمبولانس بنز خریداری‌شده از آلمان برای تجهیز به شرکت تیقای فرانسه فرستاده شده، در آنجا تجهیز و سپس به مقصد ایران بارگیری شده بود.

با این‌حال انتشار خبری در خبرگزاری ایرنا با عنوان «مجاز واردات ۹۰۰ دستگاه خودرو عملیاتی مورد نیاز هلال‌احمر صادر شد» که از صدور مجوز ورود و ترخیص آمبولانس‌های خارجی با رعایت قوانین و مقررات مربوط تا پایان سال ۱۴۰۱، در جلسه ۳۰ شهریور ۹۹ هیات دولت خبر می‌دهد، نشان از این دارد که حتی در اوج تحریم‌ها نیز عزم جدی در استفاده از توان فنی شرکت‌های داخلی در جهت تأمین نیاز کشور به آمبولانس، میان مسؤولان دیده نمی‌شود. ‌

که اکنون اورژانس در حال استفاده از آن است، از طریق ایران خودرو به صورت CBU (خودروی ساخته‌شده) وارد شده است که در سیاست‌های جدید، در مورد خودروهایی که توان تولید آنها در داخل کشور موجود است، واردات به شکل CBU ممنوع شده است.»

با توجه به صحبت‌های رئیس سازمان اورژانس کشور در مورد نیاز اورژانس به اتوبوس آمبولانس، از این کارشناس در مورد تولید اتوبوسی که مورد نیاز اورژانس باشد، پرسیدیم که وی در پاسخ گفت: «در گذشته نیز ۶۴ اتوبوس به اورژانس تحویل داده شده که اورژانس بعد از تحویل گرفت، آنها را تحویل شرکت‌های کاربرساز (تبدیل‌کننده) داده و با تغییراتی آنها را به اتوبوس آمبولانس تبدیل کرده‌اند.»

وی همچنین با اشاره به این‌که ایران خودرو بزرگ‌ترین خودروساز خاورمیانه است، بر این نکته تأکید کرد که اگر وزارت بهداشت بخواهد، ما با تغییراتی روی تولیدات ایران خودرو دیزل از جمله مینی‌بوس‌های کروز، فوتون و همچنین ون و نا‌می‌توانیم خواسته اورژانس را تأمین کنیم.

نتوانسته‌اند آمبولانس تولید کنند. یک سال است که با تولیدکنندگان برای ساخت اتوبوس آمبولانس مذاکره می‌کنیم تا از توانمندی خودمان استفاده کنیم» سراف یکی از کارشناسان پروژه تولید آمبولانس در ایران خودرو دیزل رفتیم.

از یکی از مهندسان تولید آمبولانس در ایران خودرو دیزل که نخواست نامش در این گزارش منتشر شود، پرسیدیم چرا تاکنون خودمان آمبولانسی که سازمان اورژانس کشور نیاز دارد را در کشور تولید نکرده‌ایم؟ این کارشناس حوزه تولید خودرو در پاسخ گفت: «از آنجا که خودروهای آمبولانس اورژانس، روزانه ۳۰۰ تا ۴۰۰ کیلومتر مسافت را طی می‌کنند، حتماً باید از لحاظ کیفی خودرویی قوی و مطلوب باشند. لذا اولویت وزارت بهداشت استفاده از برند اروپایی یا برندهای کره‌ای و ژاپنی مانند تویوتا است.» این منبع آگاه همچنین با اشاره به این‌که ما تاکنون در داخل کشور خودروهای روف که سباز مورد نیاز اورژانس برای خودروی آمبولانس است را تولید نکرده‌ایم، افزود: «خودروهای آمبولانس بنز اسپرینتر

از بهزاد توفیق‌فر، مدیر روابط عمومی ایران خودرو دیزل پرسیدیم آیا ایران خودرو توان تولید آمبولانس را دارد و اساساً مذاکره‌ای با وزارت بهداشت و مشخصاً اورژانس در این مورد در جریان است؟ وی در پاسخ با اشاره به این‌که به‌تازگی رئیس مرکز اورژانس تهران به نمایندگی از سازمان اورژانس کشور ضمن بازدید از نمایشگاه آمبولانس این شرکت، نیازهای خودرویی اورژانس کشور را اعلام و از همکاری با ایران خودرو دیزل استقبال کرده است، گفت: «از میان شرکت‌هایی که در سال‌های گذشته خدمات خودروهای آمبولانس را ارائه می‌دادند، فقط ایران خودرو دیزل مانده است که هم توانایی داخلی‌سازی و هم توانایی تجهیز آمبولانس را دارد.» از او در مورد کیفیت ساخت آمبولانس‌های تولید داخل پرسیدیم که در پاسخ گفت: «کیفیت محصولات تولیدی ما فرقی با استانداردهای جهانی ندارد.»

اما از آنجا که به گزارش پایگاه خبری تابناک، رئیس سازمان اورژانس کشور در ۲۷ مرداد ۹۹ در نشست آنلاین خبری با اصحاب رسانه تصریح کرده بود: «هیچ‌کدام از خودروسازان