

ÚJRA LOBOG A ZÁSZLÓ...

Bús Ádám¹

Ki ne emlékezne a végeláthatatlan katonatörténetekre, melyeket oly hévvel és szenvedéllyel mesél minden aggastyán, élete alkonyán lévő hazafi, de még azok is, kik csak egy „rövid” sorköteles időre érezhették magukénak a mundért. Ki ne hallott volna vitézbbnél vitézbb tetteket, melyekben a mesélő, mint egyszemélyes hős, „hazamegmentő” mutatóványokra volt képes a Magyar Haderő technikai háttérével. Bizony! Csodák voltak.

A történetek igaz mivoltának firtatását figyelmen kívül hagyhatjuk, hiszen egy sokkal érdekesebb dolog, ami összeköti, szinte azonosul, összefonódik ezekkel a kalandokkal, a „*csoda eszköze*”, az **UAZ**. Bizony, ez az elnyúlhatatlannak tűnő, korát és fejlettségi szintjét több szempontból is meghazudtoló gépjármű, mintegy zászlós tagja volt sok éven át a Magyar Honvédség gépjárműparkjának. Rengeteg bú és öröm, kaland és viszontagság okozója volt. Napestig lehetne sorolni azokat a pozitív, és negatív tulajdonságokat, melyek jellemzik, de az is igaz, hogy aki vezette, vagy utazott benne, az egy igazi élménnyel lett gazdagabb.

A palettáról nem hiányozhat, az UAZ-452, mely a Honvéd Egészségügy vén csatalovaként a mai napig „hadrendben” van. Egyedi formája, a minden komfortot nélkülöző külső és belső ergonómiai kialakítása, valamint a terepviszonyokhoz való hihetetlen alkalmazkodási képessége, szinte egyenes út a gyógyulás felé. De félre a tréfát! Akkor, és ott jó volt. Teljesítette a rá kirótt feladatokat, s kategóriájában nem vallott szégyent.

Bárhogy is ragad el bennünket a nosztalgikus képzelgés, a 21. századra az UAZ- 452 elavult technikává vált. Nem képes teljesíteni az Euro-s normákat, a közúti biztonsági követelményeket, és legfőképpen az egészségügyi ellátás feltételeit úgy közúton, mint a hadszíntéren!

¹ Bús Ádám zászlós, MH Radó György Egészségügyi Központ, Fejlesztési osztály, tervező.



Fotó: Valics Dezső - Országos Mentőszolgálat

A Magyar Honvédségben a sebesültszállító és a mentő gépjárművek terén megkondultak a vészharangok. A hazai igények kiszélesedése, a megváltozott jogszabályi rendszer, a **NATO** szerepvállalás szükségessé tette valami új, megbízható, széles spektrumon alkalmazható járműtípus beszerzését, kifejlesztését. Ennek végrehajtása során történtek kísérletek, melyek következtében **IVECO** terepjáró gépkocsi bázisán kialakított sebesült szállító került alkalmazásra, továbbá a használt német katonai járművek beszerzése folyamán **Mercedes UNIMOG** sebesültszállító terepjáró tehergépjárművek kerültek az MH rendszerébe, valamint egy a **VW Transporter** tehergépjárműből kialakított közúti mentő gépjármű.

Az így alkalmazásra került eszközök azonban – bár enyhítették az **UAZ** mentők kivonása által előállt – hiányt, de nem jelentettek igazán jövőbemutató megoldást a sebesültek szállítására.

A hosszú távú megoldás első „*napsugarai*” 2004 évre kezdtek feldeingeni, amikor is a **Gépjármű Fejlesztési Program** keretén belül lehetőség nyílt új járművek beszerzésére és egy minden igényt kielégítő egészségügyi szakfelépítmény kialakítására egy korszerű bázisjárművön.

A választás a **Mercedes Benz G 270 CDI BA9** típusú terepjáró személygépkocsira esett. Ez az eszköz rendelkezik mindazon képességekkel, melyekre a **Magyar Honvédség** igénypalettáján megfogalmazódhatott.



Néhány szóban a bázisjárműről:

A közel 4 tonnás tömeget, a Daimler-Chrisler AG által kifejlesztett soros, 5 hengeres, közvetlen befecskendezéses (common rail), turbófeltöltéses, folyadékűtéses, 156 lóerős motor hivatott „haladásra bírni”. A zárt, magasnyomású rendszerű motor, valamint a beépített segédberendezések (pl. tüzelőanyag előmelegítő) biztosítani tudják, hogy a motor, szélsőséges időjárási körülmények között is üzembiztos legyen.

A hajtáslánc lelke, egy 5 fokozatú, elektronikus vezérlésű, hidraulikus működtetésű, bolygóműves automata váltó. A fokozatok kapcsolásakor az elektronikus vezérlés az olajnyomások változtatásával alkalmazkodik a jármű üzemkörülményeihez, és a motor teljesítményéhez, ami rendkívül jó kapcsolási minőséget eredményez.

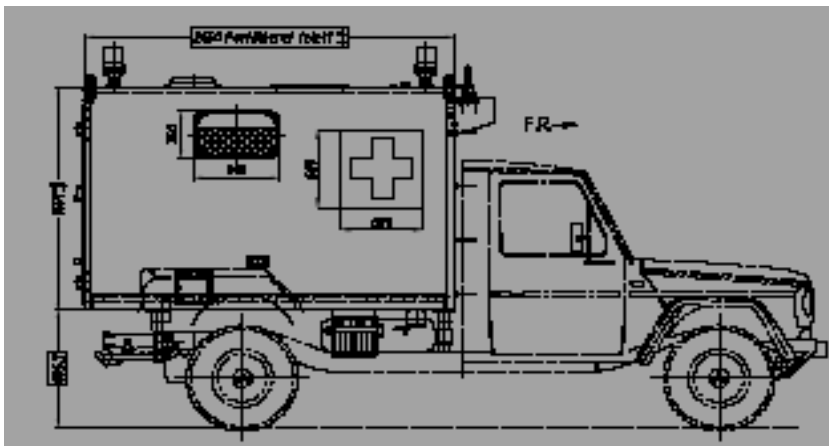
A jármű, egy-két hossztartóból és öt kereszttartóból álló „létra” alvázra épül, melyen a vasúti szállítás érdekében ún. lekötöző fülek lettek kialakítva.

A terepjárást a két merev tengelyes, elektronikusan kapcsolható 100%-os differenciál zárral ellátott futómű biztosítja. A mellső tengely csavarrugós lineáris, a hátsó tengely csavarrugós progresszív rugózású.

A fékrendszer kétkörös, hidraulikus, vákuumos rásegítővel.

Az utastérben a visszajelző lámpák megfelelnek a **STANAG4050**-ben megnevezett szabványoknak, valamint a jármű rendelkezik a korszerű utas visszatartó rendszerrel (**AIRBAG**).

Láthatjuk, hogy a bázisjármű kiválasztásánál a hadifelhasználhatósági szempontok mellett figyelembe vettek olyan fontos „civil” tényezőket, is mint az emissziós követelmények, az üzembiztonság (korszerű motor és fékrendszer), valamint nem utolsósorban a humán értékek védelme (légzsák).



Az **egészségügyi szakfelépítmény** kialakítása, „berendezése” a funkcionalitás összepárosítása a kényelemmel az emberi életek védelmének érdekében, szintén nagy kihívást jelentett.

Néhány adat:

A felépítmény külső méretei: kb. 2.650 x 2.100 mm

Belső magasság: kb. 1.575 mm

A mellső és oldalfalak, a hátsó ajtó, a tető és a padló kb. 40-50 mm vastag habosított, hő híd mentes szendvicslapokból áll, páradiffúzió-álló.

A padló hangszigetelt, 2 mm vastag, csúszás- és hézagmentes, mosható burkolattal van fedve. A mentesítő anyagoknak ellenáll.

A kétszárnyú hátulsó ajtó 270°-ban nyitható és ott reteszelve, belülről és kívülről zárható.

Belső berendezés:

4 db hordágy rögzítésének előkészítése, az **Unimog** sebesültszállító felépítményhez hasonlóan (tartószerkezet **STANAG 2040** szerint), oldalanként 2-2 fekvő személy részére

A hordágyak elhelyezése nélkül a felső tartók felhajthatók, az alsó ülések a felépítmény oldaláról lehajtva, mindkét oldalon egyaránt ülőpadként hasznosíthatók 3-3 személy részére. Az ülőfelületek és a háttámlák párnázottak. Háttámlaként a felhajtott állapotban lévő felső hordágy-tartók alsó, párnázott felülete szolgál.

Oldalanként tárolótér került kialakításra az alsó hordágy alatt rögzítő hálóval.

- 1 db 2-pontos biztonsági öv minden egyes ülőhelyhez (összesen 6 db).
- 1 db ülés a szakszemélyzet részére, felhajtható, 2-pontos biztonsági övvel és keskeny háttámlával, a mellső falra szerelve.
- 1 db tároló szekrény a jobb oldalon, 4 db, magasságban állítható alumínium lerakó tálcával.
- 1 db kézmosó fedéllel; 19 literes víztartály és 19 literes szennyvíztartály, szivattyúval és vízcsappal.



Tekintettel a missziókban előforduló szélsőséges időjárási körülményekre, beépítésre került egy klímaberendezés (gyártó: Autoclimate, típus Mistral) a felépítmény számára, ami a járműkompresszorról működtethető. Hűtőkapacitás 6.500 W. (Természetesen a vezetőfülke is klimatizált).

Legalább ennyire fontos, az ún. *állóhelyi fűtés*, mely dízel meghajtású, meleg levegős, (gyártó Eberspächer, típus Airtronic D5) a felépítmény számára (üzemanyag-ellátás a jármű tankjából), amely üzemeltetési körülmények között (külső hőmérséklet -30°C) $+18^{\circ}\text{C}$ hőmérsékletet biztosít az alsó hordályok magasságában.





A felépítmény egészségügyi eszközeinek jegyzékét, a missziós igényeknek, valamint a végrehajtandó feladatok specifikumának tükrében állítják össze. Alapkövetelmény, hogy a jegyzék az újraélesztési protokollban előírtaknak megfelelő eszközöket tartalmazza. Törekedni kell a képesség elérésére, miszerint a személyzet képes legyen a rendelkezésére álló anyagok, eszközök felhasználásával biztosítani a sérült számára, a minél biztonságosabb és gyorsabb elérését egy magasabb szintű gyógyító egységnek. *Célszerű, hogy a az anyagok jegyzéke tartalmazzon minél több, a már a Magyar Honvédség egészségügyi rendszerében bevált, kipróbált, rendszeresített eszközt, anyagot, biztosítva ezzel a gördülékeny utánpótlás lehetőségét.*

Összességében tehát mondhatjuk, hogy az MB G 270 CDI BA 9 katonai terepjáró mentőgépjármű képes maga mögött a hagyni a régmúlt recesszióját, s egy magasabb szint felé emelni a honvéd egészségügyet, a hadszíntéri orvoslást, a biztos és meggyőző segítségnyújtás lehetőségét előrevetítve. Irányt mutatva afelé, hogy kötelességünk folyamatosan, a minősített helyzetekre is hatékony módszereket és eszközöket keresnünk, a sérültek és betegek tömegei életének megmentésére, eredményes gyógykezelésére, valamint harc- és munkaképességük mielőbbi helyreállítására. Ez azt is jelenti, hogy az egészségügyi erőket és eszközöket elsősorban úgy kell fejleszteni, hogy a sérültek ellátása minél hatékonyabb gyorsabb, színvonalasabb legyen, a túlélés esélyeinek megnövelését szem előtt tartva.

Bízunk abban, hogy ez a nem kis lépés, amivel megindult az egészségügyi szaktechnika hegynek fölfelé, mérföldkő lesz egy biztonságosabb, gyorsabb, hatékonyabb életmentő egészségügyi ellátó rendszerben.