

Beküldte mosz - 2018, szeptember 25 - 21:52

Az utóbbi évek balesetei nyomán többször felvetődött ez a kérdés. A kocsikat átalakító magyar cég üzemében jártunk, hogy válaszokat kapjunk.

Két ember halt meg és tucatnyian megsérültek, amikor Szolnok határában egy mentőautó nekicsapódott a szembe jövő autóbussznak. Zuhogott. A kocsi nagy sebességgel érkezett a kanyarba, megcsúszott egy tócsán.

A baleset még júniusban történt, s azóta a rendőrség lezárta saját vizsgálatát. A rendőrségi vizsgálat szerint a balesetet a mentőautó vezetője okozta, azzal, hogy nem az útviszonyoknak megfelelően vezetett. Mivel ő is meghalt, megszüntették az eljárást.

A mentők belső informális csatornáin június óta azt találgatják: lehetett-e szerepe a tragédiában annak, ahogyan átalakítják Kistarcsán a Mercedes típusú dobozos kisteherautókat mentővé. A kocsik eredeti fémlemez tetejét ugyanis levágják, majd egy műanyagból készült magasított tetőt ragasztanak a helyére. Az aggódók szerint kérdéses, elég biztonságosak-e a így gyártott autók. Voltak, akik emiatt névtelen levelet írtak a miniszternek és az államtitkárnak, jelezve azt is, hogy az új kocsik súlyosabbak annál, mint amennyi a kategóriájukban megengedett.

A kistarcsai gyárban hat éve építenek mentőkocsikat. Az üzem, a finn Profile Vehicles Oy nevű gyár fióktelepe. Vezetője László Endre Márton a történetre halkán jegyzi meg: ha a technológia valóban veszélyeztetné a biztonságot, ahogyan a idézett, közszájon forgó történet mesélői föltételezik, akkor ő már nem lenne itt. Valószínűleg az első súlyos baleset után elvitték volna a rendőrök, de ha mégsem, akkor már maga állt volna föl a székéből. Mint mondja, ezer szállal kötődik a mentéshez. Érettségi után kezdte mentőápolóként, és ugyan sorsa sokfelé vitte, de ha csak havonta pár napra, ma is mentőzik. A napokban vizsgázik, aztán mentőtisztként is dolgozhat. Egyébként ő alapította a Szent Márton Gyermekmentő Szolgálatot is.

A szolnoki balesetet videó is rögzíti. Az új autók mindegyikén van kamera, az így keletkezett felvételeket gyakran a rendőrök is „kikölcsönzik”, ha nem egyértelmű, hogy kit, milyen arányú felelősség terhel egy-egy balesetért.

- Szolnokon a mentőautó 105 km/óra sebességgel fordult keresztbe a busz előtt. Irdatlan erejű ütközés volt - idézi fel az esetet László Endre Márton. - A kocsi sebessége 92 centiméter alatt csökkent nullára. Ez alatt a nehézségi erő 43,5 -szerese hatott a szerkezetre és a benn ülőkre. A mentőautók hivatalosan ennek a negyedére, 10 g-re vannak tesztelve, addig óvják biztonságosan a benne ülőket. Ezt, és a többi minőségi paramétert, a Mercedes-Daimler német mérnökei két évenként itt az üzemünkben ellenőrzik.

László Endre Márton szerint az a csoda, hogy Szolnokon a mentőautóban a mentőtiszt, aki hátul, ült, túlélte. A busz közvetlenül mellett törte be a kabin falát. A képeken a nagyerejű csattanás ellenére a kabin teteje egyben. Szinte el sem mozdult a helyéről, a tetőt tartó elemek sem rogytak meg.

- Így néz ki az autó egy baleset után, ha a tető nincs kicserélve - veszi elő a gyár vezetője a 2016-os kunhegyesi balesetről készült képeket. A Sprinter típusú kocsin, az eredeti gyári felépítményű tető berogyott és rágyűrődött a vezető és utas fölkére. A tartóoszlopok is megtörttek. Ezt az autót hajnalban egy szülőnőhöz riasztották, amikor hasonló körülmények között, mint a szolnokinál, egy kanyarban a vizes úton megcsúszva, az árokba borultak. A mentőápoló meghalt, a sofőr is súlyosan megsérült.

A harmadik felvétel két éve készült. Ennél az esetnél elaludt a szembejövő kisteherautó vezetője, majd amikor fölriadt, megijedt, fékezett, elvesztette uralmát az autó felett, amely keresztbe fordult és a 117 km/óra sebességgel érkező mentőnek csapódott. Az esetnek több súlyos sérültje is volt. A mentő eleje az ütközéstől teljesen összeroncsolódott, de felépítménye, ami itt a gyárban készült, egy centit sem mozdult a helyéről, egyben maradt. A baleset után még a Mercedes gyár mérnökei is eljöttek megnézni a roncsot. A személyzetéből később mindhárman a gyárban a saját szemükkal nézték meg, mi az a technológia, amitől életben maradtak.

Évente több száz mentőautó részese valamilyen közúti balesetnek. Azok a karambolos autók, amelyekben a felépítményhez hozzá kell nyúlni, vagy a betegellátáshoz szükséges részeket kell javítani, újraépíteni, mind visszakerülnek a gyárba.

Arra a kérdésre, hogy mennyire biztonságosak az új autók, az összeszerelő műhelyben van a válasz. Az udvaron sorakoznak a Mercedes-Sprinterok, ezekből lesz nyolc nap alatt mentőautó. A kocsik már túl vannak egy „beavatkozáson”, ugyanis a BM Heros cége alakítja át a futóműveiket légrugóssá. Ez az együttműködés azt követően jött létre, hogy 2016-ban váratlanul megjelent egy kormányrendelet arról: mentőautót csak államilag lehet gyártani. Sőt, ez a jogszabály a feladatra ki is jelölte a nemzeti tűzoltóautó gyártóját, a BM Heros Zrt-t. Addigra a finnek már több száz autót adtak át az OMSZ-nak, a tűzoltóautó-gyártó belügyi cégnek meg nem volt gyakorlata, így végül a két cég megosztotta a feladatot. Most konzorciumban dolgoznak, a Heros szereli a légrugókat, finanszírozza a gyártást, állítja ki a számlát, a Profile meg építi a mentőket.

A megerősített alvázú kocsik tetejét először levágják. Néhány fémtető most is ott áll a műhely falának támasztva. A vékony fémlemez nyeklik-nyaklik ahogy emelem a szélét a falttól.

- Ezek helyére kerülnek azok - mutat egy raklapnyi a lemeznél jóval vastagabb műanyag lapra - László Endre Márton. Anyaguk

méhsejtcellás szerkezetű, üvegszál erősítéssel készült. Ezeket összeroppantani sem lehet – állítja a cég vezetője – Ez kerül a mentők padlójára, oldalfalukra, ebből készül a tetejük. Mire összeáll, a felépítmény már olyan erős mint egy úrkapszula, ezért borulás esetén se rogy meg. A hagyományosan épült kocsiszekrény egy erős ütközésnél, ha deformálódik a csavarok kirepülnek a helyükről, s ezek is okozhatnak sérüléseket. A mi ragasztásos technológiánk ilyenkor is jól állja a sarat. Az ütközéskor a kocsi belseje egyben marad.

A néhány méterrel arrébb álló kocsiban azt is látjuk, hogy a levágott tető helyére kerülő magasabb műanyag borításnak, a padlónak, az oldalfalnak mennyire bonyolult a kábelezése. Egyetlen mentőbe 900 alkatrészt építenek be nyolc nap alatt. A Profile-nak csaknem kétszáz magyar beszállítója van. Három olyan berendezési tárgy van, amelyet egyelőre csak importból tudnak beszerezni: az európai tanúsítvánnyal rendelkező üléseket Lengyelországból, a hidraulikus hordágytálcákat Olaszországból, magát a hordágyat pedig az Egyesült Államokból. Ez utóbbi két berendezési tárgy a mentőautók legdrágább kelléke.

Az aggódók másik gondjára, hogy nehezebbek az autók, mint amelyek még a B-típusú jogosítvánnyal vezethetők, az ügyvezető szerint egyszerű a válasz. Az utóbbi években a megrendelő által előírt paraméterek (például a légrugó, a nagyobb üzemanyagtartály, a hűtő-fűtő berendezések) eleve növelték a kocsik összsúlyát. Ezért a Mercedestől olyan futóművel rendelik az autókat, amelyek 3880 kilóra vannak vizsgáztatva. Ezeket csak C típusú jogosítvánnyal lehet vezetni. Az OMSZ belső fölmérése szerint ez nem okoz gondot, mert a sofőrök nagy többségének van ilyen jogosítványa. Illetve, ha a kocsival legfeljebb csak öten utaznak még ezen járművek össztömege sem haladja meg a 3,5 tonnát, amit még a-B típusú jogosítvánnyal is lehet vezetni.

Százötven esetkocsi

Csaknem ezer autóval dolgozik az Országos Mentőszolgálat. Naponta 740-750 van az utakon, ezek közül 154 darab esetkocsi. További 247 tartalék autó. A hatályos jogszabály szerint legfeljebb 13 éves autóval lehet menteni. Idén körülbelül 107 autó éri el ezt a kort, a mentőgyár pedig 127 kocsit szerel össze az OMSZ megrendelésére.

Forrás: [nepszava.hu](http://nepszava.hu)

Like

- [up](#)  
52%

- [down](#)  
48%

- A hozzászóláshoz [be kell jelentkezni](#)

-  **Print**

- 3277 olvasás