

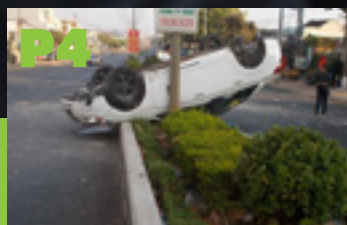


Đại diện Thương mại độc quyền tại Việt Nam của Tập đoàn

RESQTEC®



P2



P4



P6



P9

THÔNG TIN CÔNG NGHỆ CỨU NẠN CỨU HỘ

MỤC LỤC

Phương pháp kiểm tra túi nâng **(2-3)**

Phương án giữ cố định xe khi bị lật ngửa **(4-5)**

Phương án tháo bỏ hoàn toàn cửa xe **(6-7-8)**

Phương án cắt bỏ nóc xe
trong hoạt động cứu hộ **(9-10-11)**

PHƯƠNG PHÁP KIỂM TRA TÚI NÂNG

Túi nâng là thiết bị không thể thiếu trong các hoạt động cứu hộ tai nạn giao thông, tai nạn rừng, sạt lở đất và sập nhà. Túi được thiết kế từ cao su bơm khí, tuy nhỏ và dễ sử dụng nhưng lại có sức nâng vô cùng lớn. Tuy nhiên, túi nâng cần được thường xuyên kiểm tra để đảm bảo luôn trong điều kiện hoạt động tốt nhất.

Thông thường, túi nâng được thiết kế rất chắc chắn để có thể hoạt động trong những tình huống phức tạp và khó khăn nhất, nhưng những hỏng hóc do cơ khí (những vật sắc nhọn) hay hóa chất (a-xít, kiềm hay xăng dầu) là điều không thể tránh khỏi. Do đó, những nhân viên kỹ thuật phải thực hiện các bài kiểm tra kỹ lưỡng bằng trực quan trên các túi nâng sau mỗi lần sử dụng, hoặc ít nhất mỗi năm một lần. Nếu xuất hiện bất kỳ vết nứt hay lỗ hổng nào, túi nâng đó đã đến thời điểm cần phải được thay thế.



Tuổi thọ của túi nâng

Tương tự như những sản phẩm làm từ cao su (như lốp xe), tuổi thọ của túi nâng cũng bị hạn chế. Hợp chất tổng hợp giữa chất đàn hồi, aramid và chất dẻo dần dần mất đi tính đàn hồi và trở nên giòn cứng. Nhà sản xuất túi nâng khuyến cáo nên thay túi nâng sau 15 năm sử dụng.



Kiểm tra chuyên môn

Nhà sản xuất khuyến cáo cần phải kiểm tra túi nâng 5 năm/lần để đảm bảo túi nâng thực hiện đầy đủ các chức năng. Sau khi kiểm tra trực quan kỹ lưỡng, các nhân viên kỹ thuật sẽ kiểm tra áp lực, đường ống và kiểm tra rò rỉ đầu nối. Tiếp theo đó, túi nâng sẽ được trải qua kiểm tra áp lực nước với áp suất cao gấp 1,3 lần áp suất hoạt động sao cho nước không được thoát ra. Khi nhà sản xuất kiểm tra như vậy, không những chức năng hoạt động của túi nâng được đảm bảo mà còn giữ an toàn cho các nhân viên cứu hộ và tránh gặp chấn thương trong các nhiệm vụ. Một báo cáo kiểm tra chính thức sẽ được thực hiện sau mỗi lần kiểm tra.



Túi nâng thế hệ mới

Thế kỷ 21 đánh dấu sự phát triển vượt bậc của khoa học, đặc biệt trong ngành cứu nạn cứu hộ. Một trong những nhà sản xuất tiên phong trong lĩnh vực này phải kể đến Resqtec. Hiện nay, các túi khí nâng cứu hộ áp suất cao NT Hybrid của hãng này đã có thể sở hữu hệ thống nâng ưu việt đến mức tối đa 3 túi có thể được xếp chồng do có bộ phận nối chuyên dụng giữa các túi, từ đó vừa có thể tránh được khả năng túi bị bắn ra và vừa có thể đạt được độ cao lên tới 2m với công suất

nâng tối đa khoảng 150 tấn do kết hợp chiều cao nâng của túi áp suất thấp và sức mạnh của túi áp suất cao. Bên cạnh đó, chiếc túi nâng ưu việt này của Resqtec còn là một phần không thể thiếu trong bộ thiết bị cứu hộ toàn diện của hãng khi nó có thể kết hợp một cách dễ dàng với khối chống trụ và thanh chống Profix Max, góp phần tiết kiệm sức lực, thời gian mà vẫn đem lại hiệu quả tối ưu cho công tác cứu hộ.



Sau đây là một số ứng dụng của túi khí nâng NT Hybrid khi kết hợp với các thiết bị khác trong công tác cứu hộ:



THÔNG SỐ KỸ THUẬT

	NT2 Hybrid	NT4 Hybrid	NT8 Hybrid
			
Công suất nâng	26 tấn	70 tấn	156 tấn
Chiều cao nâng	N x 275 mm	N x 440 mm	N x 665 mm
Trọng lượng	6.5 kg	15.5 kg	38.0 kg

PHƯƠNG ÁN GIỮ CỐ ĐỊNH XE KHI BỊ LẬT NGỮA

Khi tham gia giao thông, có hai điều tiên quyết người tài xế luôn cần phải lưu tâm: sự cẩn thận và tinh thần tập trung cao độ. Chỉ cần một sơ sẩy nhỏ thôi, những sự cố đáng tiếc cũng có thể xảy ra. Vào ngày 17/01/2016, một chiếc xe bốn chỗ đang lưu thông theo hướng Bắc - Nam với tốc độ cao gặp xe máy cùng chiều rẽ sang phải đường khiến tài xế xe ô tô bất ngờ và phanh gấp rồi cả chiếc xe lật ngửa. Cách đó không lâu, vào chiều ngày 21/12/2015 tại huyện Hoài Đức, Hà Nội, một chiếc xe bốn chỗ khác đang đi trên đường QL32 cũng bất ngờ va chạm với xe máy rồi tiếp tục tông một xe bảy chỗ trước khi lật ngửa giữa đường. Hay mới cách đây 5 tháng, tại thành phố Pleiku, Gia Lai, một chiếc xe con đột ngột đánh lái để tránh hai chiếc xe máy đâm vào đuôi nhau cũng tông vào dải phân cách rồi lật ngửa v.v...



Xe lật ngửa tại Pleiku, Gia Lai ngày 20/02/2016.

Ảnh: Kênh 14

Có thể nói, hình ảnh những chiếc xe nằm “phơi bụng” trên đường đã chẳng còn quá xa lạ với chúng ta nữa. Trong tình huống đó, các trụ của nóc xe chịu tác động mạnh của mặt đường cũng như phải đỡ trọng lượng của xe, bởi vậy chiếc xe sẽ ở trong trạng thái chông chênh và bất ổn định. Theo tiêu chuẩn an toàn FMVSS 216, nóc của một chiếc xe 3 tấn có thể chịu được trọng tải tương đương 1,5 lần khối lượng xe trong điều kiện bình thường không có người bên trong. Tuy nhiên, tiêu chuẩn này chưa tính đến trường hợp khi xe bị tai nạn với trụ xe bị tác động mạnh như vậy. Bởi thế, nhân viên cứu hộ luôn phải cẩn trọng và thực hiện thao tác giữ cố định xe đúng cách.



Để đảm bảo an toàn cho nạn nhân khi xe bị lật ngửa, các thao tác giữ cố định cần phải được thực hiện đúng cách.

Ảnh: Youtube



Các tài xế luôn cần giữ tập trung cao độ để tránh rơi vào tình trạng như thế này.

Ảnh: vntinnhanh

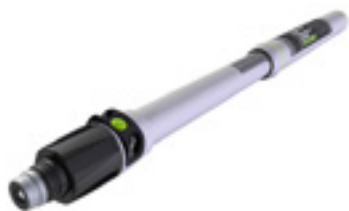
Khi xe bị lật ngửa, trọng tâm của xe sẽ dồn về phía mũi do trọng lượng của động cơ, vì vậy phía đuôi xe thường sẽ nằm ở vị trí cao hơn đầu xe. Thông thường, nhân viên cứu hộ sẽ có ba hướng tiếp cận vào bên trong xe: phía bên người lái, phía bên phụ lái và từ cốp xe. Đây là những vị trí mà nhân viên cứu hộ cần phải lưu ý để khi thực hiện thao tác giữ cố định xe để tránh gây trở ngại cho công việc tiếp cận. Đầu tiên là vị trí bất ổn định nhất: phía thân sau của xe. Trước hết ta cần phải sử dụng thanh chống cũng như các khối chống trụ đưa vào hai bên nóc sau của xe để giữ cố định. Với những dụng cụ và thiết bị như vậy, để giữ cố định xe khi bị lật ngửa, nhân viên cứu hộ cần thực hiện theo các bước sau:

1. Nhân viên cứu hộ phải được trang bị bộ dụng cụ và quần áo bảo hộ, bao gồm bộ khí thở SCBA nếu cần thiết.
2. Tiếp cận và rà soát hiện trường một cách kỹ lưỡng để đề phòng những rủi ro tiềm ẩn.
3. Đặt khối chống trụ vào khoảng trống giữa mặt đất và phần rìa trên nóc sau của xe và thao tác tương tự với phía bên kia của nóc xe. Nhân viên cứu hộ lưu ý luôn đặt khối chống trụ ở phần rìa nóc xe bởi đây luôn là vị trí có sức chịu tải lớn hơn so với phần giữa nóc xe, nơi rất dễ bị móp. Tùy thuộc vào tình trạng của xe, nhân viên cứu hộ sẽ quyết định hướng đặt khối chống trụ, có thể là hướng lên trên hoặc lật xuống dưới. Cần phải nhấn mạnh lại rằng thao tác đặt khối chống trụ ở vị trí này không chỉ để đỡ phần sau của xe, mà còn để giữ cho xe khỏi rung lắc.
4. Ngoài ra, nhân viên cứu hộ phải đưa thêm khối chống trụ vào thân trước dưới phần mũi xe.
5. Chuẩn bị thanh chống ở hai bên xe để tạo thành hình chữ A một cách chắc chắn.



6. Cách 1: Dùng dụng cụ chuyên dụng tạo một điểm móp ở khoảng giữa rìa cốp xe để làm điểm tựa cho thanh chống. Cách 2: Đặt thanh chống vào góc giữa cửa sau và phần cốp xe để nhân viên cứu hộ có khả năng tiếp cận từ sau cốp xe với phương án "Chui hầm" (Để biết thêm thông tin về phương án này, tham khảo bài viết "Giải cứu nạn nhân khi xe bị lật úp" ở số tháng 04/2016 của Bản tin Công nghệ CNCH).
7. Nối và giữ chặt hai thanh chống với nhau nhờ gắn dây đai chốt vào đế của hai thanh chống. Chú ý quan sát sao cho dây không bị xoắn khi nhân viên cứu hộ chốt chặt dây đai.
8. Khi dây đai đã được chốt chặt, những khối chống trụ còn lại được sử dụng để gia cố thêm cho những khối chống trụ đã được đưa vào trước.

NHỮNG THIẾT BỊ VÀ DỤNG CỤ CHÍNH CẦN CÓ



**THANH CHỐNG
PROFIX MAX**

Trọng lượng: 7.6 – 26 kg
Chiều dài tối đa: 404.2 cm
Trọng tải tối đa: 15 tấn



**KHỐI CHỐNG TRỤ
CRIBBLOCKS**

Trọng lượng: 1.3 – 7.9 kg
Tải trọng: 60 tấn



DÂY ĐAI CHỐT

Trọng lượng: 3.2 kg
Công suất chốt tối đa: 2.5 tấn

PHƯƠNG ÁN THÁO BỎ HOÀN TOÀN CỬA XE

Trong các vụ tai nạn giao thông, có bốn kiểu va chạm cơ bản: va chạm đằng trước xe, va chạm ở bên hông xe, va chạm đằng sau và va chạm bên trên nóc khi xe bị lật ngửa. Trong đó, theo nhiều nghiên cứu và khảo sát mới đây, va chạm ở bên hông xe diễn ra với tần suất nhiều nhất. Bởi vậy, phương án tháo bỏ hoàn toàn cửa xe đã được nghiên cứu và chỉ chuyên dành cho phương tiện có bốn cửa trong những vụ va chạm có tác động từ bên hông như vậy. Kể từ khi được ra đời vào cuối thế kỷ 20, đầu thế kỷ 21 ở các nước phương Tây, phương án này đã có tác động tích cực mạnh mẽ đến các lực lượng cứu hộ trên toàn thế giới nhờ khả năng tiếp cận vào bên trong xe một cách hiệu quả mà tiết kiệm thời gian một cách đáng kể.



Để hiểu hơn về phương án này, ta cần phải nắm được kiến thức về cấu trúc của xe khi bị đâm từ bên hông. Khi đó, toàn bộ khung cửa xe sẽ bị nứt gãy và theo lực sẽ bị đẩy vào phía trong. Nếu nhân viên cứu hộ có ý định phanh mở cửa bên phía tài xế ở vị trí chốt cửa, thao tác này sẽ càng đẩy cả trụ giữa, cửa phía trước lẫn cửa phía sau vào bên trong theo quán tính.

Bởi vậy, chúng ta phải tìm cách đẩy cửa và trụ giữa ra xa khỏi nạn nhân. Để làm được điều này, hai nhân viên cứu hộ phải phối hợp nhịp nhàng với nhau, một người nhận nhiệm vụ phanh mở, người còn lại xử lý thao tác cắt. Phương án này sẽ được triển khai từ cửa sau và dần dần chuyển sang phía cửa trước.

Để thực hiện phương án tháo bỏ hoàn toàn cửa xe, chúng ta cần làm theo trình tự các bước như sau:

1. Nhân viên cứu hộ phải được trang bị dụng cụ và quần áo bảo hộ, bao gồm mũ và kính bảo hộ.
2. Rà soát toàn bộ hiện trường để phòng tránh rủi ro có thể xảy ra.

3. Giữ cố định xe.

4. Trùm chắn hoặc tấm bảo vệ lên nạn nhân để tránh những mảnh kính bị văng ra.

5. Tháo bỏ toàn bộ kính trên xe.



6. Ngắt kết nối ắc quy 12V nếu có thể tiếp cận được với khoang động cơ.

7. Cắt dây an toàn. Kiểm tra toàn bộ trụ xe và rìa nóc xe để tìm dấu hiệu của xylanh túi khí. Nếu có, cắt theo đường viền xung quanh khu vực đó.

8. Dùng thao tác phanh mở để tháo bỏ cửa sau ra khỏi chốt.

9. Mở cửa và đặt thiết bị cắt ở phía dưới trụ giữa khung xe. Cắt một đoạn có độ sâu vừa phải vào vị trí này. Lưu ý không cắt quá sâu vào trụ cũng như đặt sai hướng của lưỡi cắt để tránh cắt nhầm phải mép cửa xe và gây khó khăn trong quá trình thực hiện phương án.



10. Khi hoàn thành thao tác cắt này, đưa thiết bị cắt lên phần trên của trụ giữa khung xe và rìa nóc xe. Thực hiện thao tác cắt chéo với lưỡi cắt hướng lên ở hai bên

trụ và rìa nóc xe. Thay vì cắt ngang qua phần trên, thao tác này giúp loại bỏ phần kim loại chìa ra của trụ.



11. Khi nhân viên cứu hộ đang cắt nốt phía bên kia của trụ, nhân viên còn lại cầm thiết bị banh mở tiến hành tháo bỏ trụ giữa ra khỏi mép cửa xe.



12. Thiết bị banh thủy lực sẽ được đặt tại phần dưới trụ giữa đã được cắt từ trước đó, nghiêng khoảng 40-45 độ, đầu banh của càng banh phía dưới đặt ở mép cửa xe, càng banh trên đặt ở gần phần dưới của cửa sau.



13. Sau đó, đặt khối chống trụ ở dưới mép cửa xe chỗ để càng banh dưới của thiết bị banh mở. Thao tác này cần phải được thực hiện sau khi thiết bị banh mở đã được đặt vào đúng vị trí. Vị trí đặt khối chống trụ cũng phải chính xác do khi thiết bị banh mở bắt đầu hoạt động, đầu banh có thể dễ dàng xuyên qua mép cửa xe và làm nứt phần sàn xe, từ đó có thể gây khó khăn trong quá trình thực hiện phương án.



14. Trước khi bắt đầu thực hiện thao tác banh mở, để an toàn, buộc dây đai vào cửa sau để tạo một lực kéo ra ngoài và lên trên, hỗ trợ cho việc tháo bỏ cửa từ một khoảng cách an toàn. Lưu ý tránh tạo lực căng với cửa khi đang banh mở bởi lực đẩy từ trong ra ngoài của thiết bị banh có thể sẽ khiến cửa xe bị bật ra một cách đột ngột và gây nguy hiểm cho nhân viên cứu hộ. Khi mở thiết bị banh và trụ xe đang dần được gỡ ra khỏi mép cửa xe, góc đặt thiết bị này cần được điều chỉnh để có lực đòn bẩy tốt hơn. Nếu phần dưới của trụ giữa được hàn dính vào mép cửa xe, việc bật cửa xe nhờ lực từ thiết bị banh khá đơn giản. Nếu trụ này được đúc trực tiếp vào mép cửa xe, mép cửa xe sẽ bị nứt gãy thành hai đoạn. Lúc đó, ta sử dụng thiết bị cắt để loại bỏ đoạn kim loại thừa còn lại.



15. Khi cửa xe và trụ giữa đã được rời ra, mở rộng cánh cửa và cắt cửa khỏi bản lề. Để mở rộng cánh cửa, đặt thiết bị banh vào khu vực giữa các bản lề trên thanh dọc khung cửa. Đảm bảo rằng có một nhân viên cứu hộ khác hỗ trợ xoay cửa xe bằng dây đai. Với thiết bị banh mở đã vào vị trí, nhân viên cứu hộ xoay lưng vào phía mặt trong của cánh cửa xe.



17. Lấy tấm vải chuyên dụng để che những phần kim loại nhô ra tránh gây nguy hiểm cho những người xung quanh. Vào thời điểm này, nhân viên cứu hộ sẽ có đủ không gian để giải thoát nạn nhân ra ngoài.



16. Khi thiết bị banh bắt đầu được mở, nhân viên cứu hộ dần dần đẩy cánh cửa về phía bánh xe trước. Thao tác mở rộng cánh cửa này đem lại hiệu quả tương đương với việc cắt bỏ và banh mở cửa xe hoàn toàn khỏi bản lề mà thời gian được rút ngắn một nửa.

NHỮNG THIẾT BỊ VÀ DỤNG CỤ CHÍNH CẦN CÓ



THIẾT BỊ CẮT THỦY LỰC DÒNG G-SERIES

Trọng lượng: 9.0 – 20.9 kg
 Khoảng cắt mở tối đa: 180 – 212 mm
 Công suất cắt tối đa: 34.7 – 157.1 tấn



THIẾT BỊ BANH MỞ THỦY LỰC DÒNG X-SERIES

Trọng lượng: 15.0 – 25.5 kg
 Khoảng banh mở tối đa: 607 – 802 mm
 Công suất banh mở tối đa: 34.9 – 354.2 tấn



KHỐI CHỐNG TRỤ CRIBBLOCKS

Trọng lượng: 1.3 – 7.9 kg
 Tải trọng: 60 tấn



DÂY ĐAI CHỐT

Trọng lượng: 3.2 kg
 Công suất chốt tối đa: 2.5 tấn



DỤNG CỤ CỬA KÍNH CẦM TAY

Trọng lượng: 1.2 kg
 Chiều dài: 75 cm

PHƯƠNG ÁN CẮT BỎ NÓC XE TRONG HOẠT ĐỘNG CỨU HỘ

Người ta thường nói cuộc đời là tổ hợp của những sự chọn lựa. Quả thật là như vậy. Mỗi một quyết định mà chúng ta đưa ra, dù lớn hay nhỏ, đều có thể dẫn ta đến một ngã rẽ khác nhau trên con đường mà ta đang đi. Đối với người lính cứu hỏa hay lính cứu hộ, lời khẳng định trên càng trở nên đúng đắn hơn bao giờ hết. Một vết cắt trượt, một chút sơ sẩy hay một chút lúng túng trong những thao tác cũng có thể định đoạt chuyện sinh tử của một hay nhiều con người. Bởi vậy, với những chàng trai đã chọn theo nghiệp này, họ cần phải được trang bị kiến thức cũng như tinh thần và bản lĩnh vững vàng để đưa ra những sự lựa chọn sáng suốt tại thời điểm cam go nhất. Như đã đề cập trong bài "Hoạt động cứu hộ trong các tai nạn xe ô tô: Bật nóc xe hay Tháo bỏ cửa xe?" ở Bản tin Công nghệ CNCH tháng 04/2016, sự linh hoạt trong các thao tác là một yếu tố không thể thiếu trong hoạt động cứu hộ. Đứng trước tình huống nạn nhân bị mắc kẹt trong xe, lính cứu hộ sẽ có hai sự lựa chọn để hành động: Bật nóc xe hoặc Tháo bỏ cửa xe. Bài viết này sẽ tập trung vào phương án đầu tiên để những người lính có thêm cơ sở và căn cứ để đưa ra quyết định chính xác nhất.



Cắt bỏ nóc xe là một phương án cứu hộ mà những người lính luôn phải cân nhắc.

Ảnh: Shropshire

(Cần phải nói rằng tháo bỏ nóc xe là một trong những phương án nhanh gọn nhất để tiếp cận và giải cứu nạn nhân. Với phương án này, không gian cứu hộ sẽ trở nên rộng mở hơn cho cả nhân viên cứu hộ lẫn thiết bị cứu hộ, khả năng quan sát tình trạng mắc kẹt của nạn nhân



Nếu được thực hiện đúng cách, cắt bỏ nóc xe là một phương án rất nhanh gọn và hiệu quả.

Ảnh: Youtube

rõ ràng hơn, đồng thời công tác đưa người bị nạn ra ngoài cũng dễ dàng hơn và hạn chế rung lắc do được hỗ trợ bởi tấm ván cố định sau lưng nạn nhân. Tuy nhiên, bên cạnh đó, khi tháo bỏ nóc xe, sẽ có những vấn đề mà chúng ta sẽ gặp phải, như cắt phải xylanh túi khí, tấm thép cường độ cao, dây an toàn hay thanh điều chỉnh dây an toàn. Khi đó, cách đơn giản nhất là chúng ta nên cắt vị trí bên trên hoặc dưới những bộ phận đó. Đặc biệt lưu ý, khi cắt trụ của nóc xe, lưới cắt của thiết bị cắt thủy lực phải vuông góc với vật bị cắt, nếu không lưới cắt sẽ bị bẻ gãy hoặc thao tác cắt sẽ không thành công. Ngoài ra, các chuyên gia cũng khuyến cáo rằng các nhân viên cứu hộ nên cắt phần dưới của trụ để hạn chế những phần kim loại nhô ra khỏi trụ gây nguy hiểm cho người xung quanh. Với trụ sau khung xe, có rất nhiều sự lựa chọn khác nhau trong thao tác cắt. Trụ sau khung xe gồm rất nhiều kích cỡ và hình thái đa dạng, mà độ mở của thiết bị cắt thủy lực thường bị hạn chế, do vậy phải mất một vài lần cắt trụ này, ta mới có thể thành công. Một trong những cách hiệu quả nhất để giải quyết vấn đề nan giải này, đó chính là sử dụng thiết bị cắt cắt hai bên của trụ rồi đặt đầu bánh của thiết bị bánh mở vào vết cắt sao cho vuông góc với trụ để ép, tạo điều kiện thiết bị cắt thực hiện thao tác cắt trụ cuối cùng. Nếu được thực hiện đúng cách, thao tác này sẽ giúp lính cứu hộ không phải tốn thời gian cắt trụ nhiều lần mà chưa chắc kết quả đã như ý muốn.

Để tháo bỏ nóc xe, hãy thực hiện theo các bước sau:



1. Các nhân viên cứu hộ phải được trang bị dụng cụ và quần áo bảo hộ, bao gồm mũ và kính bảo hộ. Rà soát và quan sát xung quanh hiện trường để tránh những rủi ro có thể xảy đến. Giữ cố định xe. Bảo đảm an toàn cho nạn nhân trong xe bằng cách trùm chăn lên người để tránh những mảnh kính văng ra rồi sau đó tháo bỏ toàn bộ kính trên xe.



2. Ngắt kết nối ắc quy 12V trên xe nếu có thể tiếp cận được khoang động cơ. Kiểm tra các bộ phận bên trong trụ và rìa nóc xe như xylanh túi khí, dây an toàn hoặc thanh điều chỉnh dây an toàn. Theo đúng thứ tự, các nhân viên cứu hộ sẽ cắt lần lượt trụ khung cửa trước, trụ giữa khung xe và trụ sau của xe, phụ thuộc vào vị trí của nạn nhân. Các nhân viên cứu hộ cần phải được bố trí ở cả hai bên xe để hỗ trợ nâng nhấc nóc xe khi đã được cắt. Càng nhiều nhân lực có mặt để thực hiện thao tác này thì công việc càng trở nên nhanh gọn và hiệu quả. Thực hiện thao tác cắt trụ trước, thiết bị cắt cần phải tạo với trụ một góc 90 độ.



3. Tiếp theo, cắt trụ giữa khung xe. Kiểm tra hệ thống dây an toàn bên trong trước khi cắt và nếu có thể, ta cần tránh cắt vào vị trí này. Trước khi thực hiện thao tác cắt, một nhân viên cứu hộ khác cần phải được bố trí bên cạnh người cắt trực tiếp để đỡ nóc xe.



4. Sau đó, ta chuyển sang cắt trụ sau của xe. Nếu trụ này lớn hơn so với độ mở của thiết bị cắt, tiến hành cắt hai bên trụ.



5. Đặt đầu banh của thiết bị banh mở thủy lực trong trạng thái mở vào vết cắt đó sao cho vuông góc với trụ sau. Sau đó, đóng thiết bị banh để ép vết cắt vào, tạo điều kiện thực hiện thao tác cắt cuối cùng. Do trụ sau rỗng, vậy nên cần đảm bảo rằng đầu banh của thiết bị banh mở xuyên qua được lớp vỏ trong của trụ để vết cắt được hiệu quả.



6. Cắt phần kim loại còn lại của trụ sau.



7. Các thành viên trong đội mang nhiệm vụ đỡ nóc xe vẫn giữ nguyên vị trí, trong khi nhân viên cứu hộ thực hiện trực tiếp tiếp tục sang bên kia của xe để thực hiện các thao tác tương tự. Trước khi cắt trụ cuối cùng, để tránh trường hợp nóc xe bị trượt hoặc sập một cách đột ngột, cần phải đảm bảo rằng các thành viên khác luôn trong tư thế sẵn sàng đỡ nóc xe.



8. Tùy thuộc vào chỗ ngồi của nạn nhân, ta có thể bắt đầu nhấc nóc từ phía trước hoặc phía sau xe. Để tránh sai lệch trong việc truyền thông tin hay nóc xe bất ngờ trượt khỏi vị trí, cả đội cần phải phối hợp với nhau một cách nhịp nhàng, tốt nhất nên có một người ra hiệu để mọi người cùng lúc thực hiện thao tác này. Sau cùng, đặt nóc xe ra khỏi hiện trường.

NHỮNG THIẾT BỊ VÀ DỤNG CỤ CHÍNH CẦN CÓ



THIẾT BỊ CẮT THỦY LỰC DÒNG G-SERIES

Trọng lượng: 9.0 – 20.9 kg
 Khoảng cắt mở tối đa: 180 – 212 mm
 Công suất cắt tối đa: 34.7 – 157.1 tấn



THIẾT BỊ BANH MỞ THỦY LỰC DÒNG X-SERIES

Trọng lượng: 15.0 – 25.5 kg
 Khoảng banh mở tối đa: 607 – 802 mm
 Công suất banh mở tối đa: 34.9 – 354.2 tấn

Thông tin được phát hành nhằm mục đích giới thiệu tới người đọc những tin tức về các công nghệ cứu nạn cứu hộ mới, các sản phẩm của Tập đoàn ResQtec phù hợp với đặc thù của Việt Nam, các thông tin hướng dẫn sử dụng và bảo quản sản phẩm. Thông tin sử dụng được trích dẫn từ các bản tin của Tập đoàn ResQtec, các cơ quan quản lý nhà nước về PCCC & CNCH, các trang thông tin trong nước, v...v... và chỉ nhằm mục đích tham khảo. Chúng tôi hy vọng những bản tin định kỳ này sẽ góp một phần nhỏ bé giúp các cán bộ chiến sĩ PCCC & CNCH quả cảm có thêm thông tin để phục vụ cho công việc đầy khó khăn gian khổ nhưng cũng rất vẻ vang và đáng tự hào.

Ý kiến đóng góp và thông tin có thể gửi cho Nhóm biên tập theo số fax: (04) 3938 8627, hoặc địa chỉ Email: thongtincongnghepccc@ndtcgroup.com.vn, hoặc địa chỉ bưu điện dưới đây. Xin chân thành cảm ơn!



Thư ngỏ

Hiện nay con người đang phải đối mặt với các mối hiểm nguy về thiên tai, tai nạn, hỏa hoạn và luôn lo lắng khả năng có thể xảy ra bất cứ lúc nào, bất cứ ở đâu với mức độ nguy hiểm ngày càng gia tăng.



Với phương châm hoạt động lấy con người làm trung tâm, vì sự an toàn và bình yên trong cuộc sống, Công ty TNHH Thương mại và Dịch vụ Kỹ thuật NDTC (Công ty NDTC) đã nghiên cứu, tìm hiểu kỹ lưỡng các công nghệ mới, các thiết bị hiện đại trong lĩnh vực PCCC & CNCH và trên cơ sở đó lựa chọn làm đại diện độc quyền tại Việt Nam cho nhiều hãng sản xuất hàng đầu thế giới.

Trong bản "Thông tin Công nghệ Cứu nạn Cứu hộ" tháng 07/2016, chúng tôi xin được giới thiệu đến quý độc giả những thiết bị cứu nạn cứu hộ tân tiến hàng đầu của Công ty ResQtec, như *Túi khí nâng NT Hybrid* cùng với các phương án và thao tác cứu hộ thực tiễn như *Phương án giữ cố định xe khi bị lật ngửa*, *Phương án tháo bỏ hoàn toàn cửa xe* hay *Phương án cắt bỏ nóc xe trong hoạt động cứu hộ* v.v.... Chúng tôi hy vọng thông tin được phát hành định kỳ này sẽ góp một phần nhỏ giúp các cán bộ, chiến sĩ PCCC & CNCH có thêm thông tin hữu ích nhằm thực hiện tốt hơn công tác CNCH, góp phần giảm thiểu thiệt hại về con người và tài sản trong những vụ hỏa hoạn, tai nạn hay thiên tai, cũng như được bảo vệ tốt nhất khi phải đối mặt với những hiểm nguy khi thực hiện công tác cứu hộ.

Công ty NDTC và Công ty ResQtec (Hà Lan) xin được gửi tới các quý vị lãnh đạo, cán bộ và chiến sĩ của lực lượng PCCC & CNCH cũng như các đội PCCC & CNCH cơ sở lời kính chúc sức khỏe và hạnh phúc.

Nguyễn Đỗ Tùng Cương Tổng Giám đốc

NDTC.Trading
(Công ty thành viên của NDTC Group).

© 2010-2011 Copyright by NDTC Trading. All rights reserved.

Liên hệ:

Trụ sở chính: Tầng 1, Trung tâm Quốc tế, 17 phố Ngô Quyền, Quận Hoàn Kiếm, Hà Nội, Việt Nam

Điện thoại: (+84.4) 3938 8628 - 3938 8629

Số Fax: (+84.4) 3938 8627

Email: headoffice@ndtcgroup.com.vn

Website: <http://www.ndtctrading.com.vn>

<http://www.ndtcgroup.com.vn>