ضایعات چشمی ناشی از تصادفات موتورسیکلت در یزد

دکتر محمد رضا بنامنی، دکتر محمد رضا شجاعی

چیده
مقدمه: آسیب ناشی از تصادف با وسیله نقلیه موتوری یکی از علل منتظر به مزک در افراد جوان و در جریان بالایی عوارض در تمام گروه‌های سنی می‌باشد. حضور حوادث وسایل موتوری می‌تواند سبب آسیب‌های مختلف از جمله ترمومای چشم گردد و از طرفی با توجه به شیوع بالایی تعداد تصادفات و موتورسیکلت در این جامعه یک مطالعه انجام گردد.

روش پژوهش: این مطالعه از نوع توصیفی و با روش Case series می‌باشد که به نمونه گیری به روش آسان ویژه سرشماری از جامعه مورد بررسی تا تکمیل حجم نمونه انجام شد. این مطالعه بر روی ۱۴۶ مورد تصادفی موتورسیکلتی در جامعه ارزیابی شد. نتایج این مطالعه نشان می‌دهد که ۳۷ درصد از آن‌ها به دلیل تصادف با دستگاه ساده‌تر از قوس‌های آموزه‌ای آماده می‌گردد که چنین اتفاق بتواند دچار افتراق‌های پزشکی و سطح‌های دیگر بتواند.

نتایج: از ۱۴۶ مورد مصدوم ناشی از تصادفات موتورسیکلت ۱۲۴ مورد (۸۵/۲٪) و ۲ مورد (۱/۶٪) زن بودند. میانگین سن افراد مورد مطالعه (SD=۱۲/۷) که کمترین سن شیرخوار ۵ ماه و بیشترین سن ۸۱ ساله بوده است. بیشترین نوع تصادف مربوط به تصادف موتور با ماسین ۵۳ مورد (۳۸/۶٪) و بیشترین شرایط گرفته ۹۵ مورد (۶۶/۲٪) بودند. بیشترین آسیب مخاط گلوب خونریزی زیر ملتحمه ۱۱۲ مورد (۷۷/۳٪) و چشم ۱۳ مورد (۹/۱٪) بودند. بیشترین آسیب پنجم ملتحمه گلوب خونریزی زیر ملتحمه ۱۱۲ مورد (۷۷/۳٪) و چشم ۱۳ مورد (۹/۱٪) بودند.

نتیجه گیری: در تصادف وسایل موتوری در جامعه ما بیشتر مردان جوان و آسیب‌های چشمی شامل خونریزی زیر ملتحمه، آسیب

واژه‌های کلیدی: تصادف با موتورسیکلت - آسیب چشمی - خونریزی زیر ملتحمه - آسیب پنجم

مقدمه

ضرر به چشم یکی از علل آسیب‌های کوچک که طرفه و گاهی دوطرفه در کودکان و جوانان است. جوانان به خصوص پسران

- ۱. توضیحات ساختاری کوه پیه‌ای چشم (توضیحات تکمیلی)
- ۲. داشتن سیستم سبک‌پوش‌های چشم
- ۳. داشتن آموزش‌های چشمی و خدمات بیان‌شانی - درمانی بهزیستی موتورسیکلت

تاریخ دریافت: ۱۳۸۵/۱۱/۲۷
تاریخ پذیرش: ۱۳۸۵/۴/۲۵

[ Downloaded from jssu.ssu.ac.ir on 2024-03-12 ]
روش بررسی

جامعه مورد مطالعه 126 مورد کاسه بودند که در اثر حادثه رانندگی با موثرسیکلت به اورژانس کلینیک یزد مراجعه نمودند. در این Case series، ویژهی این گزارش به بررسی توزیع عوامل افزایش نیروهای چشم بینی گردید. بررسی توزیع فراوانی الانواع صورت گرفت در جامعه مورد بررسی.

جدول 7: توزیع فراوانی انواع صورت گرفت در جامعه مورد بررسی

<table>
<thead>
<tr>
<th>نوع ضایعه</th>
<th>تعداد</th>
<th>مرکز</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>خونریزی</td>
<td>20</td>
<td>مرکز 1</td>
</tr>
<tr>
<td>خانم خارجی</td>
<td>15</td>
<td>مرکز 2</td>
</tr>
<tr>
<td>پارکی ملحمه</td>
<td>5</td>
<td>مرکز 3</td>
</tr>
</tbody>
</table>

کاهش حذف بینایی در 183/16% به صورت سویژکتیو توسط بیمارگزاری گردید. پنل ها در این مطالعه، 71/71% آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 4/2 آسیب به پنل فوقانی و 2/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنل فوقانی و 1/3 آسیب به پنا

نتایج

در این بررسی 126 مورد تصادفی موثرسیکلت در سال 1383 که از آورژانس کلینیک یزد و آسیب ادکنش به استان کنیل کشتی داشتند، مطالعه گردید. 124 مورد (45/12%) مزک و 2 مورد (17/9%) موت فوتی (ب) بدون کلاه ایمنی و 24 مورد (21/9%) دارای کلاه ایمنی بودند. میانگین سن افراد مورد مطالعه 27/4 (SD=13/7) سال و دامنه سنی 5 به 81 سال بود. میانگین افراد مورد مطالعه 14 (حداقل) 3 و (حداقل) 15 بوده است.

پیشترین شغل حمله به مردم کشوری و خدمات پیمانکاری - درمانی تصدیف - دارای 2336 یک روزه.
بحث

در مطالعه حاضر تعداد 165 مورد مصدوم در اثر اتصال با موتوررسکلت با دو لایه بکار برده جشن مورد بررسی قرار گرفته‌اند. در مطالعه ای که توسط \textit{McGwin} در آمریکا انجام شد مشخص گردید که استفاده از کهیسه‌های پیشانی هما به‌طور کلی با ریسک آسیب به چشم می‌باشد. همچنین مرتکب بکار رفته جنس زن و موتیف صندلی و وسیله تنقلی و شدت تصادف نیز هما به ریسک آسیب به چشم بوده است و به طور کلی برآورد چشم در تصادفات و سایر موتوری در حالت افزایش می‌باشد.

یک درجه‌ای حفاظت سلامتی است که این شرکت در آن در رتبه‌بندی با وسیله موتوری یکی از آن‌ها مهم‌ترین آسیب به چشم می‌باشد. \textit{Risberg} گزارش کرده‌اند که این تعداد بررسی‌های انجام شده در مقابله ضرره به جمعیت گردیده‌اند.

تصادفات با وسایل موتوری یکی از مردان جوان اتفاق می‌افتد.

در مطالعه ما متوسط سن 42/377 بوده است. در مطالعه \textit{Kiambo} به 118 بیمار اورژانسی 84 مورد (6/57) در آن در ترمو به چشم مراجعه نموده بودند. در مطالعه \textit{Kahn} در آمریکا (6/37) در 26 سال 947/8 آنها در 35-45 ساله و 37/3 مورد بودند. در این مطالعه 7/7 مورد آسیب در هر دو چشم وجود داشت. احتمالاً به دلیل شدت ترموای کمی مربوط به حادثه موتورسواری پیش از آگاهی رضایت بخشی پس از درمان تدارن. \textit{Nanda} در مطالعه (6/275) متوسط سن میان‌مردین در بر پذیری در سائو پائولو (10/1) نسبت می‌تواند در بیمارستان را در موارد ای که پاسخگوی بخشی پس از درمان مصدومیت به طور انجمن در پژوهش‌های با تشدید ترموای چشم روابطی به تصادف و سایر موتوری متوسط سن افزایش دوست‌واره، شماره اول. 1385

جدول 1: توزیع فراوانی استفاده بکار گرفته در جامعه مورد بررسی

<table>
<thead>
<tr>
<th>استفاده در صندلی</th>
<th>تعداد درصد</th>
<th>تعداد درصد</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>هماهنگ</td>
<td>4/3</td>
<td>4/3</td>
</tr>
<tr>
<td>پارکر سطحی</td>
<td>11/19</td>
<td>11/19</td>
</tr>
<tr>
<td>پارکر عمیق</td>
<td>5/6/7</td>
<td>5/6/7</td>
</tr>
<tr>
<td>با پیش‌بینی اتیوبی</td>
<td>2/14/1</td>
<td>2/14/1</td>
</tr>
</tbody>
</table>

جدول 2: توزیع فراوانی استفاده بکار گرفته در جامعه مورد بررسی

<table>
<thead>
<tr>
<th>استفاده در صندلی</th>
<th>تعداد درصد</th>
<th>تعداد درصد</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>هماهنگ</td>
<td>1/4/3</td>
<td>1/4/3</td>
</tr>
<tr>
<td>پارکر سطحی</td>
<td>1/5</td>
<td>1/5</td>
</tr>
<tr>
<td>پارکر عمیق</td>
<td>1/6/3</td>
<td>1/6/3</td>
</tr>
<tr>
<td>با پیش‌بینی اتیوبی</td>
<td>1/4/1</td>
<td>1/4/1</td>
</tr>
</tbody>
</table>

تلمود به آریب مهمی سبب محدودیت حرکت چشم‌ها در 20 مورد (9/47) موارد حرکت چشم‌ها نیز و 73/1 موارد غیرقابل بررسی بود. 77/27 موارد مصدومیت در بخش‌های مختلف بیمارستان بستری 77/27 موارد از این‌ها از درمان‌های کوچک‌تر و پیش‌بینی نیز دارد.

aju
به یاد آوردن، بسیاری از تصادفات موتورسیکلتی در یک دوره ۷۱/۲ سال نسبت به ۷۵/۲ بی‌توجهی به اینکه مصدومان مانند‌سواران، ۸ مورد (۸/۱٪) با موتورسیکلت و ۷۱ مورد (۷/۸٪) از تصادفات بین موتورسیکلت و خودرو سواری صورت گرفته است. متوسط زمان یک مصدوم در بیمارستان مورد بررسی و در دست بررسی می‌باشد. در این محدوده، با استفاده از روش‌های نقاط بهبود، می‌توان اطمینان کاملی از میزان افزایش نرخ شاخص‌های مربوط به حادثه موتورسیکلتی در پرداختن این موضوع ارائه داد.

در مطالعه اولیه بوده است. از نظر شیوع حوادث رانندگی این مطالعه قابل مقایسه با مطالعه می‌باشد که در مورد این مسئله در ایران مطرح شده است. در این مطالعه به مدت ۳۰ سال، نتایج حادثه‌ها و کاهش محاسبه شدند. این نتایج با استفاده از نظر نداشته شده است. این نتایج با استفاده از نظر نداشته شده است. این نتایج با استفاده از نظر نداشته شده است. این نتایج با استفاده از نظر نداشته شده است. این نتایج با استفاده از نظر نداشته شده است. این نتایج با استفاده از نظر نداشته شده است. این نتایج با استفاده از نظر نداشته شده است. این نتایج با استفاده از نظر نداشته شده است. این نتایج با استفاده از نظر نداشته شده است. این نتایج با استفاده از نظر نداشته شده است. این نتایج با استفاده از نظر نداشته شده است. این نتایج با استفاده از نظر نداشته شده است. این نتایج با استفاده از نظر نداشته شده است. این نتایج با استفاده از نظر نداشته شده است. این نتایج با استفاده از نظر نداشته شده است. این نتایج با استفاده از نظر نداشته شده است. این نتایج با استفاده از نظر نداشته شده است. این نتایج با استفاده از نظر نداشته شده است. این نتایج با استفاده از نظر نداشته شده است. این نتایج با استفاده از نظر نداشته شده است. این نتایج با استفاده از نظر نداشته شده است. این نتایج با استفاده از نظر نداشته شده است. این نتایج با استفاده از نظر نداشته شده است. این نتایج با استفاده از نظر نداشته شده است. این نتایج با استفاده از نظر نداشته شده است. این نتایج با استفاده از نظر نداشته شده است. این نتایج با استفاده از نظر نداشته شده است. این نتایج با استفاده از نظر نداشته شده است. این نتایج با استفاده از نظر نداشته شده است. این نتایج با استفاده از نظر نداشته شده است. این نتایج با استفاده از نظر نداشته شده است. این نتایج با استفاده از نظر نداشته شده است. این نتایج با استفاده از نظر نداشته شده است. این نتایج با استفاده از نظر نداشته شده است. این نتایج با استفاده از نظر نداشته شده است. این نتایج با استفاده از نظر نداشته شده است. این نتایج با استفاده از نظر نداشته شده است. این نتایج با استفاده از نظر نداشته شده است. این نتایج با استفاده از نظر نداشته شده است. این نتایج با استفاده از نظر نداشته شده است. این نتایج با استفاده از نظر نداشته شده است. این نتایج با استفاده از نظر نداشته شده است. این نتایج با استفاده از نظر نداشته شده است. این نتایج با استفاده از نظر نداشته شده است. این نتایج با استفاده از نظر نداشته شده است. این نتایج با استفاده از نظر نداشته شده است. این نتایج با استفاده از نظر نداشته شده است. این نتایج با استفاده از نظر نداشته شده است. این نتایج با استفاده از نظر نداشته شده است. این نتایج با استفاده از نظر نداشته شده است. این نتایج با استفاده از نظر نداشته شده است. این نتایج با استفاده از نظر نداشته شده است. این نتایج با استفاده از نظر نداشته شده است. این نتایج با استفاده از نظر نداشته شده است. این نتایج با استفاده از نظر نداشته شده است. این نتایج با استفاده از نظر نداشته شده است. این نتایج با استفاده از نظر نداشته شده است. این نتایج با استفاده از نظر نداشته شده است. این نتایج با استفاده از نظر نداشته شده است. این نتایج با استفاده از نظر N
References


9. Nanda SK, Mieler WF, Murphy ML; Penetrating ocular injuries secondary to motor vehicle accidents; Ophthalmology. 1993 Feb; 100(2): 201-7.

10. Sampaio MW, Alves MR, Kara Jose N; Perforating eye injuries caused by motor vehicle


