

S Martinom na hory

Počiatky leteckej záchrany v Rakúsku siahajú viac ako 60 rokov späť, k 14. marcu 1956 do tirolského údolia Kùthai. Ťažko sa tam vtedy zranil nemecký lyžiar, ktorý potreboval okamžitý prevoz do nemocnice.



Zložitý terén a chabá kvalita ciest povojnového Rakúska komplikovali situáciu rovnako ako neexistujúci systém záchrany zo vzduchu. Policajný inšpektor Erhard Landl sa rozhodol pokúsiť o transport pacienta jednomotorovým vrtulovým lietadlom Piper s pripevnenými lyžami namiesto kolies podvozku, pristáť vo výške takmer 2000 metrov nad morom a bezpečne odviezť pacienta do Innsbrucku. Nemecký lyžiar mal veľké šťastie - len krátko pred tým totiž rakúske spolkové ministerstvo vnútra presunulo svoje lietadlá práve do Innsbrucku. Úspešná záchranná misia

inšpektora Landla sa považuje za zrod leteckej záchranej služby v Rakúsku.

Letecká záchranná služba je dnes kľúčovou súčasťou systému poskytovania bezodkladnej zdravotnej starostlivosti v Rakúsku. S rozlohou len o desiatinu väčšou než je Česká republika a takmer dvakrát takou ako Slovensko, disponuje Rakúsko 27 základňami leteckej záchranej služby v 9-tich spolkových krajinách (Burgenland, Korutánsko, Dolné Rakúsko, Horné Rakúsko, Salzburg, Štajersko, Triolsko, Voralberg a Viedeň). Pomoc zhora poskytuje osem súkromných prevádzkovateľov, na záchranné misie ich

vysielajú spolkové operačné strediská. Pilotný projekt rakúskej vrtulníkovej leteckej záchrany sa rozbehol v roku 1983 v Salzburgu. Práve tam, v St. Johann im Pongau, dnes sídli spoločnosť Heli Austria, ktorá ponúka letecké práce najmä v Salzburgu a Tirolsku, no stroje zo svojej flotily 18 vrtulníkov nasadzuje pri transportných letoch či hasebných prácach i v neďalekom Taliansku. Heli Austria prevádzkuje leteckú záchrannú službu pod menom Martin Flugrettung v 7 strediskách a my sme sa vybrali na domovskú základňu do ústredia firmy v St. Johann im Pongau, aby sme sa aj s fotoaparátom



pridali k posádke leteckých záchranárov vrtulníka Martin 1.

Veľký hangár pripomínajúci letiskový terminál, riaditeľstvo, rozľahlé zázemie pre technický personál i leteckých záchranárov a štedrá parkovacia plocha pre vrtulníky sú neprehliadnuteľnou dominantou medzi riekou Salzach a diaľnicou smerom na lyžiarsky obľúbené Gasteiny či Zell am See a Kaprun. Základňa Martin 1 sa teší komfortu ústredia firmy, servisného zázemia a modernej infraštruktúry. Nie je preto zriedkavosťou stretnúť na sedadle pilota ani Roya Knausa, majiteľa Heli Austria a v regióne veľmi známeho podnikateľa. Na leteckú záchranku nasadzuje Martin Flugrettung americké vrtulníky MD902 Explorer, ktoré sú na prvý pohľad rozoznateľné chýbajúcou chvostovou vrtulkou. Nahrádza ju systém NOTAR (NO Tail Rotor), ktorý prostredníctvom turbíny pracuje s prúdom vzduchu, kompenzuje krútiaci moment hlavného rotora a smerová dýza na chvoste vrtulníka pomáha pri jeho otáčaní do strán. Pilot Martin Amrein si NOTAR pochvaľuje: "Vrtulník je poznať tichší, jeho manévrovanie a obsluha najmä na zjazdovkách či parkoviskách, kam denne pristávame, je bez chvostovej vrtulky výrazne bezpečnejšia," hovorí sympatický Talian, ktorý pochádza z južného Tirolska a lietanie v nemčine mu nerobí najmenší problém. Záchranárom v dnešnej posádke je Robert Silbergasser, ktorý si americké "emdéčko" pochvaľuje tiež: "V porovnaní s ostatnými vrtulníkmi tejto kategórie má Explorer naozaj priestranú kabínu. Je to veľká výhoda pri manipulácii s pacientom a vtedy ak na palubu potrebujeme vziať aj sprevádzajúcu osobu. Najmä ak vezieme deti, alebo pacienta

do vzdialenej nemocnice." Robert je zamestnanec Červeného kríža podobne ako niekoľko jeho ďalších kolegov, ktorí si sadajú na ľavé sedadlo záchranárskej helikoptéry v Sankt Johann. "V Salzburgu veľmi úzko spolupracujeme s Červeným krížom," hovorí šéf a majiteľ firmy Roy Knaus: "všetci leteckí záchranári, ktorí u nás v regióne lietajú sú kmeňoví zamestnanci Červeného kríža, ktorý zabezpečuje aj vysokú úroveň ich zdravotníckeho vzdelania." Striedajú sa v službe zväčša po dvoch či troch dňoch, piloti nastupujú do týždňových služieb, a lekári od jedného do piatich dní. Nie všetci sú rodákmi zo Salzburgu. Na palube sa tak pokojne stretne taliansky pilot s rakúskym záchranárom a americkým lekárom, ktorý už niekoľko rokov žije v Nemecku. Tak ako pri ostatných rakúskych prevádzkovateľoch, aj v Martin Flugrettung je záchranársky vrtulník samostatná jednotka, ktorá najčastejšie lieta primárne zásahy, bez asistencie pozemných či

horských záchranárov.

V stredisku Martin 1 je rušno celý rok, biely Explorer lieta priemerne 3 až 8 primárnych letov denne. Silnejšia je zimná sezóna. Každý deň tu však začína rovnako - spoločnými raňajkami. Lekár Andreas Mehl pri rannej káve vysvetľuje: "V zime neraz lietame z jedného zásahu cez nemocnicu priamo k druhému. Najčastejšie sú to lyžiarske úrazy ako podvrtnutia, zlomeniny končatín, poranenia hlavy, ale aj infarkty. Súvisí to i s tým, že priemerný vek aktívne dovolenkujúcich v horách z roka na rok rastie, rovnako aj ich guľaz. S rastúcou infraštruktúrou sa zjazdovky viac a viac zahusťujú." Niet sa čo čudovať, Rakúsko je vzhľadom na dobrú dostupnosť extrémne populárna lyžiarska destinácia s takmer 65 miliónom prenocovaní počas zimnej sezóny.

Dopyt po rýchlo dostupnej záchrane tak neustále rastie, rovnako ako počet primárnych letov do obľúbených lyžiarskych stredísk.



Je slnečný zimný deň a tak biela helikoptéra putuje na mobilnej plošine na stojisko pred hangárom ihneď po vystrojení a raňajkách. Povinnosťou záchranára je postarať sa o doplnenie paliva, medicínske prístrojové vybavenie a technické záchranné prostriedky, lekár kontroluje ampulárium a obidva lekárske batohy, pilot systémy vrtuľníka. Všetci si skontrolujú funkčnosť rádiového spojenia. Obliekame si sedáky a záchranár Robert telefonuje do operačného strediska, aby prihlásil posádku do služby.

Pípanie pagera na seba nenechalo dlho čakať, cez rádio prichádza informácia o zranenom holandskom turistovi na zjazdovke v neďalekom stredisku Alpendorf. Koordináty posielala operačné stredisko aj cez email, a tak kým si obliekame bundu a berieme helmy, súradnice sú dávno v iPade, ktorý nahrádza kedysajšiu pohyblivú mapu. "Je to super," usmieva sa Robert, zatiaľ čo sa cúvaním vo vzduchu premiestňujeme nad heliport: "hlavne sa mi popod nohy nemotajú žiadne káble a externá klávesnica, dátovú vetu rovno skopírujem do mapovej aplikácie."



Lahký opar nad riekou Salzach obliekame pozdĺž ľavého brehu a stúpame k ústi malého údolia na konci mesta. Hliadka na zjazdovke nás naviguje cez vysielaciu a zakrátko máme vizuálny kontakt. Oblet miesta nerobíme, do blízkeho Alpendorfu sa lieta často a pre pilota Martina Amrainu je rozpočet na priblíženie už len otázkou čísla a farby

zjazdovky. Svah je však pomerne strmý a tak hľadáme miesto vhodné pre plné pristátie. V stenách, pri strmých zjazdovkách či v blízkosti významných terénnych prekážok používa Martin Flugrettung pevný a variabilný podves, ten však vyžaduje medzipristátie, ktoré predsa len predlži trvanie zásahu. Žiadny z vrtuľníkov vo flotile nie je vybavený palubným žeriavom. Robert otvára dvere a naviguje pilota na malé platô s veľkosťou asi 2x2 m na ľavom kraji svahu, pár desiatok metrov od miesta nehody. Vystupujeme a pilot sa opakovaným jemným zdvihnutím a opätovným posadením vrtuľníka do terénu uisťuje, že mokrý sneh je dosť stabilný a napriek náklonu je plocha bezpečná na vypnutie. Zisťujeme, že pacienti sú dvaja. Jeden s rozbitou tvárou a pár metrov nad ním druhý, ktorý sa mu ponáhlal na pomoc a zlomil si nohu. Lekár Andreas po zhodnotení situácie preberá starostlivosť o fraktúru a my kontrolujeme a prekrývame poranenú tvár.

Zlomené predkolenie zafixované, putuje do vákuového matraca, zaistená žila, analgéza a zateplenie termofóliou.



Lekár na palube meria vitálne funkcie a my zatiaľ usádzame druhého pacienta na sedadlo naproti. Dvere zavorené, turbíny sa rozbiehajú a lekár zisťuje údaje o pacientoch, aby vyplnil záznam o ošetrení. Vysvitlo, že sú susedia a na lyžovačku sa vybrali z Holandska aj s rodinami. Výhoda veľkej kabíny sa potvrdzuje a my žartujeme, že im v nemocnici vybavíme spoločnú izbu. Pristátie v na strešnom heliporte nemocnice v Schwarzachu nasleduje len 7 minút po opustení zjazdovky, a my odovzdávame skamarátených pacientov nemocničnemu personálu, aby sme sa sem dnes ešte niekoľkokrát vrátili, dokonca i po zotmení. Sotva sa odlepíme od strechy nemocnice, už sa aj vraciame do Alpendorfu, kde pomoc potrebuje 13-ročný chlapec s poranením hlavy. Tentokrát pristávame pri chate a naloženie prebieha rýchlo, letíme s kraniotraumou na kliniku do Salzburgu a vďaka veľkej kabíne sa vezie s nami aj otec malého pacienta. Keď sa vrátíme z labyrintu chodieb s nosítkami a vákuovým matracom, pilot oznamuje, že musíme tankovať. Ledva naštartujeme motory už ich aj vypínáme na medzinárodnom letisku v Salzburgu, kde si nás fotografuje hŕb cestujúcich nastupujúcich na svoj let na vedľajšom stojisku. Rozfúkalo sa a obloha sa zatiahla, obliekame preto najkratšiu trasu vedúcu ponad diaľnicu vedľajším údolím a ponad hrebeň sa vraciame na základňu doplniť zdravotnícky materiál. Doktor Mehl doplnia ampulárium a vysvetľuje: "najčastejšie



podávame vhodnú analgézu, fixujeme zlomeniny a ošetrujeme odreniny. Aspoň raz za deň sa zvykne vyskytnúť aj polytrauma či kardiálne zlyhanie. Resuscitácia nie je pre naše posádky ničím výnimočnou. Hoci drvivú väčšinu zásahov v zime tvoria lyžiarske úrazy, lietame pravidelne aj k dopravným nehodám a pracovným úrazom." Na veľké liečenie však nie je čas a ani vždy nemusí byť najvhodnejším riešením. Systém základní leteckej záchrannej služby prepodkladá zásahovú oblasť s doletom maximálne 15 minút, hoci v zime si jednotlivé stanoviská neraz vypo-máhajú, keď pomoc potrebuje súčasne viac pacientov. Lekár na mieste zalieči v najnevyhnutnejšej možnej miere a pripraví na transport s vedomím, že za niekoľko minút už bude pacient na oddelení v rukách tímu odborníkov.

Po ďalších letoch k zlomenej ruke, panve a narazenom hrudníku v Bad Gasteine sa blíži súmrak. A s ním aj náš dnešný záverečný let. Opäť obľúbené lyžiarske stredisko Alpendorf. Lanovky už dávno stoja a po svahoch sa mihotajú svetielka ratrakov. Pristávame pri chate, v ktorej to s oslavou dnešnej lyžovačky prehnala mladá blondínka. Stihla nám ešte povedať svoje meno a následne prespala celý let vrtuľníkom do nemocnice v Schwarzachu, účet za ktorý bude pravdepodobne ešte nepríjemnejší než triezvenie na druhý deň.

Nákladnou sa však vzhľadom na pomerne nízky počet vyrobených kusov a neúmerne rastúce ceny náhradných

dielov časom stáva aj prevádzka bezvrtulkových Explorerov, a tak zaraďuje Martin Flugrettung do svojej flotily 4 nové Airbusy H135T3, ktoré spolu s používaním nočného videnia a lietanim primárnych zásahov i po súmraku začnú písať ďalšiu kapitolu dejín leteckej záchrany v Rakúsku - a to práve v oblasti, kde prvú vrtuľníkovú leteckú záchranku lietel Johann Knaus,otec súčasného riaditeľa Heli Austria Roya Knausa.

Mgr. Tomáš Kika
autor je letecký záchranár



Tomáš Kika má 36 rokov, je letecký záchranár, komunikačný profesionál a fotograf. Venuje sa fotoreportážam z často extrémnych podmienok a najčastejšie ho stretnete na palube záchranárskych vrtuľníkov v Alpách. Publikuje v National Geographic, Vertical Magazine a je členom GoPro Artist Programme a podporuje ho i Montura Workframe.