



Lietanie vrtulníkom **NEBOL MÔJ DETSKÝ SEN**

NA SLOVÍČKO S KAPITÁNOM STEFANOM SCHÖPFOM
Z ALPIN FLUGRETTUNG

Ak ste sa vybrali na lyžovačku do tirolských Álp, môžete ho stretnúť za kniplom žltého „écéčka“ hoci aj na zjazdovke. Sympatickému rodákovi z tirolského Längenfeldu Stefanovi Schöpfovi by ste sotva hádali štyridsať rokov. Lezec, lyžiar a vášnivý horský cyklista pracuje už 17 rokov ako profesionálny pilot prevažne v rakúskych Alpách. Veľkú časť svojich viac ako sedem tisíc letových hodín nalietať v leteckej záchrannej službe Alpin Flugrettung, ktorá je prevádzkovo spätá s ÖAMTC / Helikopter Air Transport, a zabezpečuje vrtulníkovú leteckú záchranu v horských oblastiach Tirolska.

PILOT ZÁCHRANÁRSKEHO VRTULNÍKA EŠTE STÁLE NEPATRÍ K BEŽNÝM POVOLANIAM. AKO SA NÍM STAL STEFAN SCHÖPF?

Niet snáď toho, kto by nemal pukušenie vyzrieť z okna, keď počuje zvonku zvuk helikoptéry. Aj mňa odjakživa fascinovalo pozeráť sa na okolo prelietavajúci vrtuľník, stať sa pilotom však napriek tomu nebol môj detský sen. Keď som mal dvadsať rokov, túžil som odcestovať, žiť a pracovať v zahraničí, najlepšie v anglicky hovoriacej krajine. Zároveň som si ale nevedel predstaviť, že sa budem s batohom na pleci túlať kdesi Austráliou a hľadať šťastie. V istom leteckom časopise som našiel inzerát ponúkajúci pilotný výcvik v USA spolu s nemeckým kontaktným telefónnym číslom. Za pár dní som tam zatelefonoval a za niekoľko mesiacov som už zarezával v Hillsboro Aviation v USA. Po jedenástich rokoch som sa vrátil nazad do Rakúska.

AKÉ POŽIADAVKY SÚ KLADENÉ NA PILOTA V ALPIN FLUGRETTUNG?

Vrtuľníky Heli Ambulance Team (strediská Alpin 1, Alpin 2 a Alpin 5) patria rovnako ako flotila vrtuľníkov Christophorus do združenia ÖAMTC, sú však prevádzkované len počas zimnej sezóny. Zloženie posádky, vybavenie vrtuľníka i postupy sú rovnaké v celej spoločnosti, lietanie vo vysokohorskom prostredí má samozrejme svoje špecifiká.

Skúsenosti s lietaním v horách, ako aj splnenie minimálnych požiadaviek



a transportných cyklov pokiaľ ide o lety s externým podvesovým zariadením sú absolútnou nevyhnutnosťou.

Minimálne požiadavky čo do počtu hodín a úrovne výcviku vždy stanovuje prevádzkovateľ, no nie je to len o nich. Mal som možnosť lietať v rôznych regiónoch na viacerých kontinentoch, od púšte cez džungľu až po arktické pláne či veľké mestá, ale i vo výškach nad 5000 metrov nad morom – a to v teplotách od - 50 až do + 50 stupňov celzia. Úspech nezávisí primárne od typu vrtuľníka či geografickej polohy, ale schopnosti pilota správne vyhodnotiť situáciu a zareagovať. Spektrum zásahov a typov letov pilota vrtuľníkovej záchranej služby je neuveriteľne pestré a človek nikdy vopred nevie, čo ho čaká. Sekundárny prevoz medzi nemocnicami môže

plynule prejsť v primárny zásah kdesi na hrebeni. Faktom preto je, že vrtuľníkový pilot by nemal byť špecialista ale generalista.

V ČOM JE TEDA VRTUĽNÍKOVÁ ZÁCHRANA V HORÁCH ODLIŠNÁ OD TEJ V OSTATNÝCH ČASTIACH KRAJINY?

Odhliadnuc od topografických podmienok je najväčší rozdiel v spektre zásahov. V horských strediskách lietame predovšetkým k športovým úrazom či nehodám vyplývajúcim z voľnočasových aktivít. Okrem pomoci skialpinistom či lyžiarom na zjazdovkách ide často o situácie veľmi špecifické ako je záchrana z ľadovcových štrbín, lavíny, lezenia v ľade, ale aj neúrazové náhle život ohrožujúce stavy, ktoré treba transportovať neraz z nedostupného a exponovaného terénu. Západ Rakúska je v zimných mesiacoch turistickým centrom krajiny, i preto sú strediská leteckej záchrany Alpin prevádzkované v zimnej sezóne.

V KTORÝCH STREDISKÁCH LIETATE?

Počas zimných mesiacov slúžim predovšetkým tu v stredisku Alpin 2 v tirolskom Söldene. Je to perfektné, pretože cesta do práce mi netrvá ani 15 minút. V ostatných mesiacoch lietam v stredisku Christophorus 1 v Innsbrucku, prípadne v ostatných strediskách Christophorus v západnom Rakúsku (C4, C5, C7, C8), ktoré v lete preberajú bdenie aj nad horskými oblasťami.





KOLKO LETOVÝCH HODÍN V PRIEMERE NALIETA PILOT V ALPIN FLUGRETTUNG ZA JEDEN ROK?

Priemerne 250-300 zásahových letových hodín. Závisí to samozrejme od počasia, intenzity zimy a teda množstva snehu. Lietame vždy v týždňových turnusoch od štvrtku do štvrtku. Po týždni služby nasleduje týždeň voľna.

KTORÉ ZÁSAHY POVAŽUJETE ZA NAJŤAŽŠIE A NAOPAK, KTORÉ NAJVIAC OBOHACUJÚCE?

Počasia dokáže urobiť zásahy neraz zložitými. Najväčšia výhoda vrtuľníka je rýchly transport. Ponáhľanie a stres však do kokpitu za žiadnych okolností nepatria. Nezávisle od toho, o aký výjazd ide, k vrtuľníku sa neuteká. Stres ostáva mimo kabínu. Medzi najkrajšie zásahy bezpochyby patria tie, z ktorých človek odchádza s pocitom, že pomohol dobrej veci. Každý zásah je obohacujúci, pretože skúsenosti sú v tomto type práce absolútne kľúčové.

AKO VYZERÁ TYPICKÝ DEŇ V SLUŽBE U ALPIN FLUGRETTUNG?

Službu začíname i končíme za tmy, keďže sme v pohotovosti od úsvitu do západu slnka. Posádku tvoria traja

členovia – lekár, záchranár a pilot. Je úplne samostatná a veľkú väčšinu zásahov rieši bez asistencie ďalších zložiek. Každý sa preto musí ráno na službu správne pripraviť. Ja skontrolujem vrtuľník po technickej stránke a preverím funkčnosť systémov, spravím kalkuláciu hmotnosti a pripravím tzv. loadsheet. Záchranár zodpovedá za technické záchranné prostriedky, vybavenie a pripravenosť kabíny, no a lekár za medicínske vybavenie. Záchranár s lekárom si oblečú lezecké postroje, skontrolujeme si navzájom rádiové spojenie, prihlásime naše stredisko do služby a spoločne sa naraňajujeme. Raňajky sú veľmi dôležitý spoločenský rituál - každý z členov posádky má totiž odlišný harmonogram služieb, a tak je spoločné ranné posedenie zároveň skvelým úvodným brífingom. Stáva sa, že počas týždňovej služby sa moja posádka mení aj každý deň. Lekár väčšinou slúži aj dva tri dni za sebou, záchranár jeden či dva. Ak to počasia dovolí, po raňajkách vytiahneme vrtuľník z hangára a počas čakania na výzvu sa zväčša venujeme nevyhnutnej administratíve. Počet zásahov závisí od mnohých faktorov, ale priemerne ich v silnej sezóne býva od

4 do 7 denne. Neraz sa stane, že sa na vlastné stredisko ani nestihneme vrátiť a doplníme palivo po ceste na inom stredisku alebo i na letisku, aby sme pokračovali k ďalšej výzve. Po každom návrate ešte za chodu motora dotankujeme vrtuľník pre prípad prichádzajúcej ďalšej výzvy. Ak neprichádza, vypíname, doplníme zdravotnícky materiál, vložíme údaje o zásahu do systému a niekedy nás v rúre čaká obed, ktorý sme tam nechali pripravovať aj pred tromi hodinami – našťastie je časovo nastaviteľná, a tak je aspoň teplý (smiech). Pred koncom služby vrátíme vrtuľník nazad do hangáru, prebehne rovnaká kontrola ako ráno a pripravíme tanieri a šálky na nasledujúce raňajky.

KTORÝ VRTUĽNÍK MÁTE NAJRADŠEJ?

Každá mašina má svoje výhody a nevýhody. Vrtuľník EC135, na ktorom lietam v Alpin Flugrettung, je do horského terénu veľmi vhodný a jednoznačne patrí medzi mojich favoritov.

*Text a foto: Tomáš Kika
Autor je letecký záchranár*