

20 let letecké zdravotnické záchranné služby v ČR

Ladislav Mika

Bylo 25. června 1979, kdy mě volali kamarádi z Vysokých Tater, že došlo při záchranné akci k letecké nehodě vrtulníku MI-8. Při nehodě zahynuli 2 členové posádky a 5 pracovníků Horské služby Vysoké Tatry. Zahynuli zde moji přátelé a ironií osudu byla i smrt špičkového horolezce Milana Krišáka, který se pár dnů před tímto tragickým letem vrátil zdráv z horolezecké expedice v Himalájích, kde na každém kroku číhalo nebezpečí ohrožení života.

Tento moment u mě rozhodl - řekl jsem si, že musím pomoci při přípravě projektu řádného chodu Letecké záchranné služby (dále LZS), podobně jak tomu bylo v té době již v Německu, Rakousku nebo ve Švýcarsku.

Jako student Vysoké školy dopravní - obor provoz letecké dopravy - jsem absolvoval pilotní výcvik. Vzhledem k blízkému umístění hor - Vysoké Tatry, Nízké Tatry, Malá Fatra jsem trávil veškerý volný čas na horách, při vysokohorských túrách, horolezeckých pokusech a na dálkových zimních přechodech českých, moravských a slovenských hor. Zde jsem měl možnost vidět časté úrazy a někdy i úmrtí návštěvníků hor. I přes obrovské nasazení horských záchrannářů byl v mnoha případech rozhodující čas, kdy zraněná osoba dostala první ošetření a za jak dlouho se dostala do nemocnice k další lékařské péči. Pokud se jednalo o vzdálenější a těžko dostupná místa, vše záviselo na zdatnosti záchrannářů a čase, kdy takovou osobu přemístili na nosítkách k nejbližšímu možnému místu, odkud mohla být zajištěna přeprava autem. Záchrannáři se často pohybovali na hraně a riskovali své životy při záchrane jiných životů.

První pokusy využít vrtulník ve Vysokých Tatrách byly ad hoc lety s těžkými - pro toto prostředí nevyhovujícími vrtulníky MI-4. V roce 1975 se uskutečnila první technická záchranná akce s vrtulníkem MI-2 (pilot Stano Hradský), který za pomoci známého horolezce Michala Orolína přepravil v podvěsu zraněného horolezce přímo z vrcholu Bielovodské věže.

Po nehodě vrtulníku MI-8 byl z pochopitelných důvodů vydán zákaz používání vrtulníků ve Vysokých Tatrách. V roce 1984 jsem se setkal s Peterem Rajcem z Horské služby Vysoké Tatry a poprvé jsme společně začali projednávat postup, jak se pustit do budování LZS. Nejdříve jsme se zaměřili na hory, ale později byl projekt rozšířen na pokrytí celého území tehdejšího Československa.

Velmi důležitým momentem bylo získání informací o provozu v sousedních zemích a to cestou účasti na celosvětovém kongresu leteckých záchrannářů AIRMED

v roce 1985. Těto akce se zúčastnila malá skupinka nadšenců a poznatky byly částečně uplatněny při přípravě našeho národního projektu LZS. Stal jsem se iniciátorem tohoto projektu a pro tuto myšlenku jsem získal postupně další nadšence z řad zdravotníků, pilotů, členů Horské služby a dalšího leteckého a zdravotnického personálu. Tato práce byla vykonávána bez nároku na finanční odměnu a jediné co jsem mohl slíbit byla dřina a stovky a tisíce hodin věnovaných této činnosti, většinou ve svém volném čase. Já jsem tomu dal plných čtrnáct let života.

Jen díky obrovskému nasazení, obětivosti a nadšení skupiny lidí se podařilo za podpory České pojišťovny a Slovenské pojišťovny zahájit nejdříve zkušební provoz LZS v Praze dne 1. dubna 1987 a postupně v průběhu dalších pěti let i na dalších střediscích. Celkem byl v Československu zahájen provoz na 18 střediscích LZS.

První duben je dnem různých aprílových žertů, ale jsem rád, že v tomto případě se nejednalo o žádný žert, ale o zahájení takové činnosti, která má obrovský vliv na záchranu životů. Tímto okamžikem se Československo zařadilo do skupiny evropských států provádějících leteckou záchrannou službu. Koordinační činnost budování LZS byla prováděna Federálním ministerstvem dopravy v součinnosti s Ministerstvem zdravotnictví ČR a SR, Horskými službami, provozovateli vrtulníků Slovair, letecké správy FMV (nyní Letecká služba Policie ČR) a armády a dalšími organizacemi. Před vlastním zahájením provozu LZS dochá-

zelo někdy ke kuriózním situacím a diskusím, kdy bylo nutné odrážet tzv. argumenty o škodlivosti vibrací vrtulníku na zdravotní stav pacienta. Vždy jsem jako zdravotnický laik musel tvrdit, že je důležitější čas pro poskytnutí prvního lékařského ošetření a mít šanci přežít a nějaké vibrace to je to poslední, co zraněnou osobu zajímá.

Klíčovým faktorem pro záchranu životů je čas, kdy zraněná osoba nebo jiný pacient obdrží první odborné lékařské ošetření s následnou rychlou a šetrnou přepravou do nemocnice. A to je největší přednost a výhoda LZS, protože vrtulníky mohou dosahovat rychlost v průměru okolo 3-4 km za minutu. Ze statistik jednoznačně vyplynulo, že pokud je první zdravotnické ošetření u mnohočetných poranění poskytnuto cca do 15 minut, má velká většina postižených osob šanci na přežití. Pokud však dojde k prodloužení času poskytnutí kvalifikované první pomoci, dochází tak ke snížení poměru zachráněných osob.

Jako letecký odborník jsem kladl od samého začátku velký důraz na zajištění potřebné provozní bezpečnosti (safety), tj. razil jsem zásadu, že nemohu při záchranných akcích jít za hranu a riskovat životy posádky vrtulníků. V samém začátku provozu LZS se muselo vycházet z provozních a technických charakteristik vrtulníků MI-2 a MI-8.

Lety LZS jsme podobně jako v sousedních zemích dělili na:

- primární lety - tj. od okamžiku obdržení výzvy na dispečink záchranné služby posádka ve složení pilot, lékař, záchrannář - v horách doplněný o pracovníka Horské služby a při dopravních nehodách součinnost s hasiči, byl proveden cca do 3 minut vzlet a nejčastější zásahy u těchto druhů letů byly do vzdálenosti 30-50 km od střediska LZS. Byl vytvořen systém kružnic s poloměrem 70 km, který sta-



Vrtulník Mi - 2 provozovaný Leteckou službou PČR při letu LZS. Foto © Václav Jukl



Přistání vrtulníku Mi - 2 v terénu k přepravě zraněné osoby do nemocnice. Foto © Václav Jukl

novil orientační hranice pro zásah LZS z daného střediska. Československo mělo jako jedna z mála evropských zemí plně geografické pokrytí území touto službou.

- sekundární lety - byly lety s pacienty, u kterých již proběhlo první odborné lékařské ošetření a došlo ke stabilizaci životně důležitých funkcí a bylo nutné zajistit jejich přepravu do zdravotnických zařízení vyššího stupně k další specializované léčbě. V prvních letech činnosti se poměr obou druhů letů pohyboval přibližně okolo 50 procent. V posledních letech převažují sekundární lety.

K zajištění požadované bezpečnosti letů LZS se bylo nutné seznamovat s jinou vhodnou vrtulníkovou technikou, a proto jsem inicioval ukázky např. německého vrtulníku BK 117, který v dané době patřil k nevhodnějším k provádění náročných letů LZS. Později se naše odborná letecká a zdravotnická veřejnost měla možnost seznámit i s dalšími typy vrtulníků firmy Bell a Eurocopter. I přes jednoznačné přednosti těchto typů byl možný nákup až v 90-tých letech. Nosným typem pro první léta LZS se stal vrtulník MI-2 a je nutno uvést, že v průběhu provozu nedošlo k žádné vážné nehodě. Zde je nutno ocenit práci pilotů a techniků.

Mezi další důležité okamžiky patřilo pozvání špičkových zahraničních odborníků ze Švýcarska a USA, kteří v květnu 1989 navštívili Československo a měli možnost se seznámit s provozem ve střediscích LZS v Praze, Brně, Banské Bystrici a Popradě - Vysokých Tatrách. Poprvé jsme měli možnost slyšet slova ocenění za práci vykonanou za dobu asi dvou let, ocenění obětavosti všech, kteří byli u zrodu této služby a kteří denně vykonávali tuto náročnou činnost. Jednoznačně však byl důraz položen na nutnost obměny vrtulníkové techniky za nové, moderní typy, které zajistí potřebnou bezpečnost v různých letových a provozních podmínkách. Tato obměna byla za-

hájena v 90. letech a do provozu byly postupně zařazovány vrtulníky BO-105, Bell Long Ranger, Bell 412, Ecureuil 355 a v posledních letech i špičková technika Eurocopter 135 a Bell 427.

Dne 22. května 1992 byla založena Asociace leteckých záchranných služeb, jejímž prvním prezidentem se stal ing. Mika. Rozpadem Československa došlo i k rozdělení Asociace a bylo nutné hledat náhradu za dřívějšího provozovatele, tj. státní podnik Slovaír. Kromě dvou státních provozovatelů, tj. Letecké služby Policie ČR a armády, které zajišťovali provoz ve střediscích Praha a Hradec Králové resp. Plzeň, vznikaly nezávislé provozovatelé, kteří zajišťovali provoz vrtulníků v dalších střediscích LZS. Financování této služby je zajišťováno z rozpočtu Ministerstva zdravotnictví.

LZS v Československu od samého začátku v roce 1987 „vstoupila do Evropy“, tj. připojila se k evropskému značení letecké záchranné služby s volacím znakem KRYŠTOF a střediska postupně jak vznikala získala označení KRYŠTOF 1 až 18. V posledních letech však nebyl tento fakt respektován a pod stejným označením se objevují jiné dopravní akce.

Byl navázán kontakt s kolegy - leteckými záchranáři z jiných zemí a dnes o naší službě vědí lidé např. z Německa, Rakouska, Švýcarska, Polska, Itálie, Turecka, Francie, ale mám i řadu přátel z Austrálie, Nového Zélandu a USA. Stali jsme se členy evropské organizace EURAMI, která má za cíl dále rozšiřovat spolupráci v této oblasti.

LZS byla později přejmenována na Leteckou zdravotnickou záchrannou službu (LZZS). Tato služba získala obrovskou reputaci a je velmi oceňována našimi spoluobčany a dalšími kooperujícími složkami. Denně je možno vidět nebo slyšet o zásadách vrtulníků a vždy se jedná o velmi závažné případy a události, kdy pro záchranu lidí je kritickým prvkem čas. Za dobu 20 let došlo k nasazení vrtulníků letecké záchranné

služby u asi 100 tisíců osob, z nichž se asi polovina nacházela v kritickém stavu a kdy přežití záviselo na rychlosti poskytnutí první odborné lékařské pomoci a na následném transportu do nemocnice. Jinými slovy lze říct, že díky této službě a umu a obětavosti leteckého a zdravotnického personálu, jakož i dalším důležitým činnostem ze strany Horské služby a hasičského záchranného sboru, bylo co do počtu osob zachráněno město s cca 50 tisíci obyvateli. Je obzvláště potěšující, že touto službou se zachraňovalo i hodně dětí, které utrpěly vážná zranění nebo se nacházely v kritickém zdravotním stavu.

Mezi významné momenty patří i vysoká úroveň provozní bezpečnosti, kdy došlo k minimálnímu počtu nehod nebo incidentů, při kterých zahynula pouze jedna osoba.

Všem těm, kteří byli u samého zrodu této vysoce lidské služby a jsou zde s námi i těm, kteří se na nás dívají ze záchranné věže nebo, ale i těm, kteří navázali na práci svých předchůdců a denně naplňují naše motto, tj. „že záchrana lidského života je jedním z nejvznešenějších úkolů lidstva“, je nutné vyslovit velké poděkování a ocenění. A jako osoba, která iniciovala tuto činnost tak chci učinit touto malou rekapitulací uplynulých 20 let.

Ing. Ladislav Mika,
odbor civilního letectví Ministerstva dopravy

Ve dnech 13.-14. 3. se v Berlíně uskutečnila mezinárodní konference „Budoucnost evropské železnice“. Na této akci se sešlo velké množství expertů z oblasti železniční dopravy včetně nejvyšších představitelů Evropské komise, Evropské investiční banky, provozovatelů železniční dopravy, správců infrastruktury a konzultačních firem. V jednotlivých blocích byly diskutovány otázky budoucího rozvoje železniční dopravy na evropském kontinentě dle jednotlivých oblastí - reformy železničních podniků v liberalizovaném prostředí, otázky konkurence a spolupráce, železniční interoperabilita, ERTMS atd. Konference se zúčastnila také delegace ČD, a. s., ve složení Ing. Jaroslav Richter, ředitel odboru strategie a informatiky GŘ, a Ing. Jiří Havlíček, ředitel odboru mezinárodního GŘ. Ing. Richter uvedl prezentaci firmy ČD se zaměřením na její restrukturalizaci a zakládání dceřiných společností s cílem vytvoření struktury holdingu. Prezentace vzbudila živý ohlas a byla diskutována i v rámci dalších dvoustranných setkání.

Železničář, 22. 3. - kal