

# Media Monitoring

TÉMA	VYHOTOVENO
1. Helicopter emergency medical service, Letecká záchranná služba	28.11.2008
2. Raftáci	

  

MONITOROVANÉ ZDROJE	OBDOBÍ
Tištěná média	Denní monitor
Televize a rozhlas	27.11.2008 - 28.11.2008
Agenturní zpravodajství	

Obsahuje přehled a plná znění zpráv k zadanému tématu

## **HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE**

### **Mělnický deník**

<b>Vážná středěční nehoda v Krušovicích: Vozík muže zranil smrtelně .....</b>	<b>3</b>
28.11.2008 Mělnický deník str. 2 Mělnicko JANA ELZNIČOVÁ	HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

### **Opavský a hlučínský deník**

<b>Vrtulník nemohl kvůli špatnému počasí přistát s těžce zraněným pacientem .....</b>	<b>3</b>
28.11.2008 Opavský a hlučínský deník str. 2 Zpravodajství - Opavsko a Hlučínsko EMERGENCY MEDICAL SERVICE VERONIKA ZAHRADNÍKOVÁ	HELICOPTER

### **Právo**

<b>Muže zranil vozík.....</b>	<b>4</b>
28.11.2008 Právo str. 17 Region Morava a Slezsko (plk)	HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

### **Rakovnický deník**

<b>Vozík srazil a smrtelně zranil muže.....</b>	<b>4</b>
28.11.2008 Rakovnický deník str. 1 Titulní strana JANA ELZNIČOVÁ	HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

### **Rescue Report**

<b>Co dělat při přeletu záchranného vrtulníku? .....</b>	<b>5</b>
13.11.2008 Rescue Report str. 46 Jakub Fojtík	HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

<b>KDOPAK TO MLUVÍ? .....</b>	<b>6</b>
13.11.2008 Rescue Report str. 40 Radek Kislinger	HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

<b>Medicína katastrof v praxi.....</b>	<b>9</b>
13.11.2008 Rescue Report str. 22 Lucie Ondřichová	HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

## **HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE**

### **Mělnický deník**

#### **Vážná středeční nehoda v Krušovicích: Vozík muže zranil smrtelně**

28.11.2008 Mělnický deník str. 2 Mělnicko

JANA ELZNIČOVÁ HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

Čtyřicetiletý cizinec svým těžkým zraněním později v Ústřední vojenské nemocnici přes veškerou péči podlehl

Krušovice/ Tragédie se stala ve středu odpoledne v krušovickém pivovaru. Čtyřicetiletého muže zde přejel vysokozdvizný vozík.

„Před třetí hodinou přijalo zdravotnické operační středisko výzvu k výjezdu,“ popisovala sled událostí,“ mluvčí středočeské záchranné služby Nina Šeblová.

Na pomoc zraněnému vyjela okamžitě posádka s lékařem z Rakovníka a o výpomoc byl také požádán vrtulník **Letecké záchranné služby** z Prahy.

„Čtyřicetiletý muž utrpěl vážné poranění hrudníku a úraz dolní končetiny. Nejprve byl pacient při vědomí, ale bylo nutné zajistit jeho dýchací cesty a připojit jej na řízenou ventilaci,“ popisovala dále dramatické okamžiky v areálu pivovaru Nina Šeblová.

Společně s posádkou vrtulníku byla zraněnému poskytnuta přednemocniční neodkladná péče. Vrtulník ho pak transportoval na urgentní příjem do Ústřední vojenské nemocnice ve Střešovicích.

Vyšetřování případu se ujali rakovničtí policisté, kteří neštěstí prošetřují jako dopravní nehodu.

„Událost je námi šetřena jako dopravní nehoda. Vysokozdvizný vozík řízený osmačtyřicetiletým zaměstnancem pivovaru nakládal palety s pivem do přistaveného kamionu. Oběť nehody mu pravděpodobně vstoupila do cesty ve chvíli, kdy měl zakrytý výhled. Tragické srážce se už nedalo zabránit. Je to neštěstí,“ uvedl za rakovnickou policii její mluvčí René Černý.

Dotazem ve vojenské nemocnici bylo pak v půl deváté večer zjištěno, že těžce zraněný muž svým zraněným bohužel podlehl.

Region| Střední Čechy

---

### **Opavský a hlučínský deník**

#### **Vrtulník nemohl kvůli špatnému počasí přistát s těžce zraněným pacientem**

28.11.2008 Opavský a hlučínský deník str. 2 Zpravodajství - Opavsko a Hlučínsko

VERONIKA ZAHRADNÍKOVÁ HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

Během letu došlo k tak prudkému zhoršení počasí, že ani zkušený pilot nemohl za hustého sněžení se strojem ve fakultní nemocnici přistát.

Vlaštovičky/ Je středeční noc. Před Vlaštovičkami havaruje dvacetiletý řidič. Na místo vyjíždí posádka rychlé zdravotnické pomoci a rendez-vous s lékařkou. Záchranáři nalézají na místě zraněného muže, kterého se pokoušeli vyprostit náhodní svědci. Marně. Muže dostávají z vozu až přivolání hasiči. Jak potvrdil tiskový mluvčí krajské záchranky Lukáš Humpl, muž utrpěl těžké zranění. Byla poraněna hlava, páteř a hrudník. „Zasahující lékařka zajistila pacientovi dýchací cesty intubací, záchranáři podali potřebné léky a přiložili krční límec. Za stálého sledování základních životních funkcí byl zraněný přepraven na heliport v areálu opavské záchranné služby. Tam pro něj přiletěl záchranářský vrtulník z Ostravy,“ popisuje průběh zásahu Lukáš Humpl s tím, že vrtulník měl muže transportovat na urgentní příjem Fakultní nemocnice v Ostravě-Porubě. „Během krátkého letu mezi Opavou a Ostravou však došlo k tak prudkému zhoršení počasí, že ani zkušený pilot nemohl za hustého sněžení se strojem ve fakultní nemocnici přistát. Posádka proto zvolila přistání na domovském heliportu **letecké záchranné služby** v Ostravě-Zábřehu,“ pokračuje. I tam byl však podle jeho slov přistávací manévry velmi náročný a dlouhý. „Díky vysoké profesionalitě pilota a celé posádky vrtulník po dlouhých minutách nakonec bezpečně dosedl na zem. Pacienta si převzala tentokrát posádka ostravské sanitky a nezbylo, než zbytek cesty

doprovázet zraněného opět pozemní cestou," upřesnil Humpl, podle kterého byl muž nakonec bez dalších komplikací předán v cílovém zdravotnickém zařízení.

Region| Severní Morava

---

## **Právo**

### **Muže zranil vozík**

**28.11.2008 Právo str. 17 Region Morava a Slezsko**  
(plk) HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

K těžkému pracovnímu úrazu došlo včera dopoledne v areálu sběrných surovin na Gudrichově ulici v Opavě. „Devětadvacetiletý muž utrpěl při práci s vysokozdvizným vozíkem závažné poranění hlavy, lékařka vyslovila podezření také na poranění mozku,“ uvedl mluvčí moravskoslezských záchranářů Lukáš Humpl.

„Pro muže přiletěl vrtulník **letecké záchranné služby** a transportoval ho do Fakultní nemocnice v Ostravě-Porubě,“ dodal Humpl.

Regionální mutace| Právo - Střední Čechy

---

## **Rakovnický deník**

### **Vozík srazil a smrtelně zranil muže**

**28.11.2008 Rakovnický deník str. 1 Titulní strana**  
JANA ELZNIČOVÁ HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

Čtyřicetiletý cizinec svým těžkým zraněním v nemocnici přes veškerou péči podlehl. Událost se stala v krušovickém pivovaru.

Krušovice/ Tragédie se stala ve středu odpoledne v krušovickém pivovaru. Čtyřicetiletého muže zde přejel vysokozdvizný vozík.

Záchranka

„Před třetí hodinou přijalo zdravotnické operační středisko výzvu k výjezdu,“ popisovala sled událostí mluvčí střešovické záchranné služby Nina Šeblová.

Na pomoc zraněnému vyjela okamžitě posádka s lékařem z Rakovníka a o výpomoc byl také požádán vrtulník **letecké záchranné služby** z Prahy.

„Čtyřicetiletý muž utrpěl vážné poranění hrudníku a úraz dolní končetiny. Nejprve byl pacient při vědomí, ale bylo nutné zajistit jeho dýchací cesty a připojit jej na řízenou ventilaci,“ popisovala dále dramatické okamžiky v areálu pivovaru Nina Šeblová.

Společně s posádkou vrtulníku byla zraněnému poskytnuta přednemocniční neodkladná péče. Vrtulník ho pak transportoval na urgentní příjem do Ústřední vojenské nemocnice ve Střešovicích.

Vyšetřování případu se ujali rakovnickí policisté, kteří neštěstí prošetřují jako dopravní nehodu.

Policie

„Událost je námi šetřena jako dopravní nehoda. Vysokozdvizný vozík řízený osmačtyřicetiletým zaměstnancem pivovaru nakládal palety s pivem do přistaveného kamionu. Oběť nehody mu pravděpodobně vstoupila do cesty ve chvíli, kdy měl zakrytý výhled. Tragické srážce se už nedalo zabránit. Je to neštěstí,“ uvedl za rakovnickou policii její mluvčí René Černý.

Dotazem ve vojenské nemocnici bylo pak v půl deváté večer zjištěno, že těžce zraněný muž svým zraněním bohužel podlehl.

Region| Střední Čechy

---

## Rescue Report

# Co dělat při příletu záchranného vrtulníku?

13.11.2008 Rescue Report str. 46

Jakub Fojtík HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

**Letecká záchranná služba** je nedílnou součástí všech lékařských systémů ve vyspělých zemích. V České republice se na jejím provozu podílí Policie ČR letecká služba, Armáda České republiky a soukromé společnosti DSA a.s. a Alfa Helicopter s.r.o. V současné politicky exponované době dochází k výrazným změnám celého systému. Zásady chování při příletu vrtulníku ale zůstávají stejné. Co máme dělat, pokud vidíme, že se k místu zásahu blíží vrtulník? Odpověď na tuto a další otázky naleznete v tomto článku.

Každý z nás se v životě může dostat do situace, kdy bude muset poskytnout první pomoc zraněným osobám, například při dopravní nehodě, leteckém neštěstí, požáru nebo jiné události ohrožující život a zdraví osob. Pro většinu čtenářů RR půjde nejčastěji o služební zásah nebo zákrok, ostatní se k podobným situacím mohou dostat i v běžném životě, například při dopravní nehodě. Při všech těchto událostech se můžeme setkat s leteckou technikou. Vrtulník je velmi univerzálním létajícím prostředkem, který má oproti klasickým letadlům mnoho výhod. Největší předností je schopnost přistát bez potřeby dopředného pohybu, což značně minimalizuje nároky na prostor přistání. Proto jsou vrtulníky nejvhodnějším prostředkem pro přepravu lékařů na místa neštěstí a transport pacientů do nemocnice. I přesto není vrtulník schopen přistát kdekoli a létat kdykoliv, což si mnozí z nás neuvědomují. Další omezení se týkají vybavení. V žádném případě nemůžeme helikoptéru považovat za létající operační sál. Lékařské vybavení odpovídá tomu, které je ve vozech rychlé záchranné služby a ve většině typů není za letu možná resuscitace pacienta. Nasazení letecké techniky má smysl pouze tehdy, pokud nelze pacienta v kritickém stavu dopravit do nemocnice pozemní cestou rychleji nebo pokud je vzdušný transport šetrnější s ohledem na charakter zranění (závažná poranění hlavy, páteře, popáleniny...).

### Požadavky na vzlet

Pokud žádáte lékařskou pomoc například k dopravní nehodě a pracovník dispečinku Zdravotnické záchranné služby {ZZS} nebo Integrovaného záchranného systému (IZS) rozhodne o vyžádání záchranného vrtulníku, musíte počítat s následujícími skutečnostmi, které mají vliv na rychlost poskytnutí pomoci. Jde především o: 1 ] Dobu od zjištění mimořádné události [vyžadující přilet záchranného nebo policejního vrtulníku), po zkontaktování dispečinku IZS/ZZS.

2] Dobu nutnou pro provedení předepsaných úkonů před startem vrtulníku. Tyto časy se pohybují v rozmezí 2 - 5 minut podle jednotlivého typu vrtulníku a nelze je nijak zkrátit. Piloti musí spustit palubní systémy a provést motorovou zkoušku.

3] Dobu samotného letu, která závisí na meteorologické situaci, vzdálenosti místa nehody od stanoviště vrtulníku a podobně. Podle platné legislativy by měla být lékařská pomoc dostupná, ať již po zemi nebo ze vzduchu, do 15 minut od zjištění nehody. Chování před příletem vrtulníku

Popisovat čtenářům Rescue reportu chování na místě nehody asi není nutné.

Všichni policisté i hasiči by měli znát zásady první pomoci. Z hlediska nasazení letecké techniky si zmlínku zaslouží snad jen přesné určení polohy. Operátorovi tísňové linky co nejpřesněji popíšeme místo, kde se nacházíme. Mimo městskou zástavbu je vhodné uvést i výrazné terénní orientační body (budovy, stromy...) nebo popis místa [na kterém konci nebo ve které části obce se nacházíme), aby nás případně piloti snáze našli.

### Požadavky na let

Záchranné vrtulníky nemohou létat za všech meteorologických podmínek. Největší problém představuje souvislá oblačnost, v níž helikoptéry létat nemohou.

Všechny policejní a civilní vrtulníky ohrožuje i námraza. Pouze stroje W-3A Sokol Armády ČR obsahují systém odmrazování listů nosného rotoru a tudíž jim námraza do určité intenzity nevádí. Soukromé stroje LZS obyčejně nelétají HEMS lety v noční době. Armádní a policejní helikoptéry díky svému vybavení dokáží přistát mimo letiště i v noci. Omezujícím faktorem pro let je také vítr. Maximální přípustnou rychlost větru určuje vždy výrobce vrtulníku. V praxi proto stroje nelétají např. při větrných smršticích. Téměř všechna stanoviště LZS fungují pouze ve dne. Jen Policie ČR letecká služba na stanovišti v Praze a Armáda ČR v Plzni smí provádět i noční lety. Většinou jde o převozy stabilizovaných pacientů mezi jednotlivými lékařskými stanovišti.

## Požadavky na přistání

Pro přistání ve dne postačuje plocha o dvojnásobku příslušných rozměrů stroje (2x největší šířka a 2x největší délka). Rozměrem vrtulníku se myslí i rozměr s točícími se rotory! V tomto prostoru se nesmí nacházet žádné volně pohyblivé předměty, dráty vysokého napětí, zaparkovaná auta, zvířata a samozřejmě ani lidé. Vhodné prostory tohoto typu proto zbytečně neblokujeme.

Je třeba, aby plocha přistání měla určitou únosnost, to znamená, že nesmí jít o místa s nepevným podložím [hluboké bahno, mokrá sněhová pokrývka], kde by se stroj mohl zabořit nebo propadnout. Pokud vrtulník přistává do prašného prostředí (například lomy, škvárová či antuková hřiště, prachový sníh), „nesedne“ na zem hned. Piloti pravděpodobně závisí v malé výšce nad terénem a místo pod sebou si „vyfoukají“ proudem vzduchu od nosného rotoru. Všichni přítomní by si proto měli chránit zrak před odlétající hlinou a prachem.

Přistání vrtulníku je také limitováno sklonem plochy, na kterou dosedá. Maximální sklon přistávacího prostoru pro vrtulníky LZS používané v ČR je 8°. Tento údaj je přesně vymezen v letových příručkách jednotlivých typů. Některé stroje sice „zvládnou“ i větší „kolečko“, ale zmíněné limity jsou překonatelné pro všechny vrtulníky sloužící pro LZS.

## Chování u vrtulníku

Ke stroji bychom měli přistupovat pouze na vyzvání operátora/pilota, jinak se nepřibližujeme. Všechny vyzvané osoby k vrtulníku přicházejí vždy zepředu (v zorném poli pilotů), a to až po úplném „dotočení“ rotorů. Pokud chceme přejít z jedné strany stroje na druhou, vždy jdeme kolem přídě! Při přistání na svahu dáváme pozor na sníženou výšku mezi zemí a rotorem na horní straně. Přibližujeme se proto z údolní strany.

## Navádění vrtulníku

Každý z nás se může dostat do situace, kdy bude potřeba navést na sebe vrtulník. Můžeme se ztratit v horách nebo můžeme být zraněni v lese. Pokud dojde k přiblížení vrtulníku k místu přistání v terénu a je třeba jej navést, činíme tak například máváním. V létě je vhodné použít jakýkoli kus látky, igelit apod., pestré nebo bílé barvy, na sněhu pak pestrý nebo tmavý. Všeobecně lze říci, že barvu vybíráme tak, aby byla co nejvíce kontrastní s okolím. Nikdy nepokládáme jakékoli předměty na místo přistání! Všechny osoby by měly být od stroje dostatečně daleko (min 25 metrů). U policistů a hasičů je vhodné nechat poblíž místa přistání vozidlo se zapnutým VRZ. V noci můžeme na obou stranách přistávací plochy nechat dvě vozidla s rozsvícenými světly. Po větru necháme zapnutá dálková, proti větru tlumená.

## Závěrem

Mnozí z nás jistě v létě vyrazili poznávat krásy naší i jiných zemí. Při našich cestách se můžeme dostat k dopravní nehodě (asi nejčastější možnost) nebo jiné situaci ohrožující lidské zdraví a životy. Znalost jen pár základních bodů z předcházejícího textu se může stát velmi užitečnou. Možná nezachrání život, ale může výrazně zjednodušit a co nejvíce usnadnit záchrannou akci.

Foto autor | Foto: David Modrý, Jakub Fojtík

---

## KDOPAK TO MLUVÍ?

13.11.2008 Rescue Report str. 40

Radek Kislinger HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

Milan Kouřil

Jak se mluví za armádu

Přinášíme čtvrtý díl seriálu s názvem „Kdopak to mluví?“, ve kterém představujeme jednotlivé tiskové mluvčí složek a organizací, které působí na poli záchrannářství nebo bezpečnosti. Úkolem každého mluvčího nebo mluvčích je, aby představili sebe, svou práci a složku, za kterou mluví, a případně celý územní celek, na kterém působí.

Jako další část naší skládky, kterou vytváříme představováním námi vybraných tiskových mluvčích jednotlivých složek IZS je mluvčí 23. základny vrtulníkového letectva v Přerově, která mimo jiné zajišťuje i službu SAR s vrtulníky W3A Sokol.

## Rozhovor s mluvčím

\* Jak jste se dostal na post tiskového mluvčího vaší posádky?

V listopadu 2001 jsem odešel v hodnosti podplukovníka do zálohy. Ale již začátkem roku 2002 mi nabídl tehdejší velitel 23. základny vrtulníkového letectva v Přerově práci tiskového mluvčího. Ta práce mě lákala, takže jsem se do armády vrátil a jako civilní zaměstnanec pracuji dodnes na postu tiskového a informačního pracovníka.

\* Může v armádě dělat tiskového mluvčího kdokoliv nebo jsou na tuto práci někteří vojáci vybráni a pak speciálně vyškoleni?

Práci tiskového mluvčího v armádě dělají většinou profesionální vojáci. Nás, civilních zaměstnanců, je vtéto profesi jen několik. Pro tuto práci jsou všichni proškoleni v kurzech pro tiskové a informační důstojníky/pracovníky. Také já jsem absolvoval několik kurzů - od základního až po různé zdokonalovací. Obsahem kurzů není jen konkrétní činnost tiskového mluvčího v přípravě a provádění každodenní práce. Je to také například nácvik „přežití“ v různých simulovaných podmínkách, chování a vystupování před jednotlivci, kolektivy, kamerou. Součástí bývá i teoretická a praktická stránka diplomatického protokolu a etikety. V podstatě u každé základny je právě ten tiskový a informační pracovník garantem za tuto oblast. Ale kurzy jsou jen tím počátkem. Každý tiskový mluvčí se musí trvale vzdělávat a sebevzdělávat, musí detailně znát problematiku nejen svého útvaru, ale celého rezortu.

\* Je pro AČR důležitá pozitivní mediální propagace prostřednictvím tiskových mluvčích? Pokud ano, jak Vy sám osobně na takové propagaci pracujete?

Pro armádu je práce tiskových a informačních pracovníků nesporným přínosem. A jsem naprosto přesvědčen o tom, že veřejnost má právo na informace o tom, co se v armádě děje. Protože pokud tyto informace nedostane, přichází zpravidla dezinformace či různé spekulace a někdy je potom velmi složité uvést věci na pravou míru. Armáda, nebo spíše základna, abych se držel „svého kopyta“, není moloch, který si za vysokými zdmi vaří svou vlastní polívčičku. Letecký výcvik a logistické zabezpečení letišť je velmi nákladná záležitost. A lidem, kterým znepříjemňujeme život hlukem z vrtulníků, se snažíme dávat objektivní informace o výcviku, účasti na cvičeních, o letecké výzbroji. Tiskový a informační pracovník je nejbližším podřízeným velitele základny a jeho práce je velmi obsáhlá a rozmanitá. Samotná mediální propagace je jen jedním dílkem z mnoha. U nás na základně se neuzavíráme před veřejností. Samozřejmostí je organizování exkurzí pro děti, žáky základních a středních škol. Zveme zástupce místní správy a samospráv na naše nástupy při slavnostních příležitostech. Udržujeme kontakty a spolupracujeme se sdruženími a organizacemi v civilním sektoru. Pořádáme dny otevřeného letiště, provádíme ukázky výcviku na mnoha akcích pro zdravé děti i děti, které neměly takové štěstí a žijí s určitým handicapem. Prostě ta škála činností je různorodá. Jistě, i u nás se najdou takoví, kteří budou tvrdit, že armáda je tady proto, aby cvičila a připravovala se na nasazení podle místa určení a ne k tomu, aby se předváděla na těchto akcích. Já tento názor nesdílím. Kde jinde můžeme ukázat, že vojáci jsou připraveni na nasazení v různých podmínkách? Nebo máme čekat na povodně či jiné živelné pohromy, abychom dokázali, že jsme připraveni? Praxe mi v tomto dává za pravdu. A ještě něco k práci tiskového mluvčího. Je důležité, aby si vždy a za všech okolností uvědomoval, že vyjadřuje názory velení základny, ne svoje. Stává se občas, že na věc můžete mít jiný názor. Ale musíte to v sobě potlačit. To, co jde do médií jsou jen slova mluvčího, která však jsou v naprostém souladu a kontinuitě s názorem velitele či velením základny.

\* V našem časopise jsme se opakovaně věnovali problematice výměny vrtulníků Mí-777Š a W3A Sokol pro službu SAR. Tuto výměnu záchranáři a veřejnost značně kritizovali. Jaká je situace v současné době?

Problematika výměny vrtulníků Mí-171Š za W3A Sokol byla podle mého názoru zbytečně medializovaná. Víte, ono není jednoduché věc ozřejmit na pár řádcích. Zvláště u naší základny, která se v podstatě posledních 5 let zmítala v nejistotě. Bude zrušená, či nebude zrušená? Jisté, jde „jen“ o lidi. Ale právě v těch pěti letech odešla řada kvalitních odborníků, kteří tím tuto nejistotu řešili. V konečné fázi vláda rozhodla o zachování základny, ale v jiné struktuře. Bez bitevních vrtulníků a s otázkou, které vrtulníky budou zabezpečovat službu SAR. Celá ta mediální kauza byla vyvolána samotnými piloty vrtulníků W3A Sokol. S řadou z nich jsem spolupracoval jak při ukázkách na veřejnosti, tak při propagaci jejich práce, kdy byly

zachráněny lidské životy. Jsou to skvělí piloti, ale... Já mohu pochopit jejich počínání, z hlediska lidského. A osobně mi je velmi líto, jak to v konečném důsledku dopadlo, a že odešli do zálohy. Navíc rozhořčení, že se s nimi nejednalo férově. Šlo přece o jejich práci, jejich profesi. A ve své práci odváděli profesionální výkony. Jak jsem už podotkl, je tam to „ale“. Pracujeme v armádě a každý z nás má podepsanou dohodu o délce trvání služebního poměru nebo pracovní smlouvu. V žádné z nich není napsáno, že pracovat budu pouze na letišti v Přerově či v Plzni. Profesionální voják si nevybírám posádku, kde chce či nechce pracovat. Pracuje tam, kde velení rozhodne, nebo kde je to potřeba. Jeho výběr potom spočívá pouze na tom, jestli toto rozhodnutí akceptuje. Pokud končí doba jeho smluvního služebního poměru a je mu nabídnuto pokračování, může se rozhodnout, zda bude pokračovat, či nikoliv. Pokud má podepsanou dohodu o služebním poměru na několik let dopředu, bude vykonávat práci v místě určení. Ti chlapi se rozhodli tak, jak se rozhodli. Tečka.

\* Jednou z činností, kterou se armáda pozitivně propagovala na veřejnosti, byly právě úspěšné zásahy a záchrana lidských životů, jež se v posledních letech dařily posádkám strojů W3A Sokol. Uvědomovalo si vedení AČR, že omezením jejich činnosti tuto možnost ztrácí?

Co se týče vhodnosti typu vrtulníků pro jednotlivé činnosti, uvedl bych dva základní fakty. Tím prvním je to, že existuje celá řada činností, pro které jsou vhodné oba typy vrtulníků - jak W3A Sokol tak Mi-171Š-a mohou je provádět bez problémů. V některých situacích se jeví vhodnější menší vrtulník - to je případ těžko přístupného terénu, malý prostor pro manévrování ap. Někdy se jeví jako vhodnější velký vrtulník. Tvhodnost typu vrtulníku závisí vždy od konkrétní situace. Čili rozhodnutím o zabezpečení služby SAR vrtulníkem Mi-171Š nebyla v žádném případě významně omezena činnost služby. Navíc vrtulník Mi-171S zabezpečoval tuto službu i v minulosti, v době, kdy vrtulníky W3A Sokol byly v opravě. Tím druhým faktem je to, že často dochází k nesprávné interpretaci a záměně služby LZS (**letecké záchranné služby**) a SAR. Služba SAR je jinak nazývána LPZS (letecká pátrací a záchranná služba). Tato služba SAR není určena k zásahům při automobilových nehodách, převozu pacientů mezi nemocnicemi či převozu lidských orgánů. Posláním a hlavním (primárním) úkolem služby SAR u nás v Přerově je vyhledávání a pomoc letadlům v nouzi a pátrání po zmizelých nebo havarovaných letadlech od malých až po velké, přepravující desítky či stovky cestujících. Z těchto důvodů je vrtulník Mi-171Š, vzhledem k jeho přepravní kapacitě (co do počtu záchranářů, ležících raněných atd.) pro zabezpečení služby SAR dokonce vhodnější. **Leteckou záchrannou službu** v Olomouckém kraji provozuje civilní společnost. Nicméně náš vrtulník plnil desítky úkolů i v této oblasti - a to je ten vedlejší (sekundární) úkol. Naši piloti či celé osádky si získali mezi zdravotníky, hasiči, pracovníky horské služby a dalšími složkami, se kterými jsme procvičovali společnou činnost obrovské jméno. Záchrana lidských životů prokázala jejich vycvičenost v podmínkách, kdy civilní vrtulník nemohl vzlétnout nebo v těžko přístupné oblasti zasáhnout.

\* V době zásahu IZS u železničního neštěstí nedávno ve Studénce byl na vaší základně pro SAR a záchranářskou službu vyčleněn stroj Mi-171Š, který je pro tyto akce nevhodný. Armáda se proto zásahu nezúčastnila, byť na místě bylo třeba leteckých transportů zraněných. Nemáte pocit, že kroky armády /nasazení Mi-771Š pro SAR a záchranářskou službu J je proti zájmu obyvatel a daňových poplatníků?

Tady si myslím, že nemáte správné informace. V době železničního neštěstí byl vrtulník Mi-171Š připraven ke vzletu a záchraně lidských životů. Byli připraveni profesionální záchranáři, lékařský a zdravotnický personál. Vrtulník však nebyl aktivován přes RCC. Proč, to není otázka pro mě. Nebyl prostě k místu neštěstí povolán. A přitom tohle byl přesně ten případ, kdy velký vrtulník je vhodnější, než malý. V místě neštěstí bylo dostatek prostoru pro přistání i manévrování navíc proti malým vrtulníkům, které přepraví jednoho zraněného je velký vrtulník uzpůsoben k evakuaci deseti zraněných. Proto taky nebudu komentovat ani závěr Vaší sugestivní otázky.

\*\*\*

Milan Kouřil Věk: 53 let Absolvent střední a vysoké vojenské školy. Vojákem z povolání od roku 1974. V roce 2001 odešel v hodnosti podplukovníka do zálohy. V roce 2002 nastupuje jako tiskový mluvčí a později tiskový a informační pracovník u 23. základny vrtulníkového letectva v Přerově. Je ženatý. Má tři dospělé děti a jednu vnučku. Mezi jeho koníčky patří rekreační sport, cyklistika a nohejbal

Základní informace o 23. základně vrtulníkového letectva v Přerově: Tato základna má ve výzbroji dopravní a víceúčelové vrtulníky Mi-17 a Mi-171Š. Piloti těchto vrtulníků mají zkušenosti ze zahraničních misí na území bývalé Jugoslávie a z Kosova. V současné době se osádky vrtulníků i s novou profesí u vrtulníkového letectva - palubními střelci - intenzivně připravují na vyslání do mise v Afghánistánu. Pokud Parlament České republiky vyslání schválí, mělo by to být v průběhu příštího roku. Na letišti v Přerově je nadále i služba SAR, kterou

zabezpečuje vrtulník W3A Sokol ze základny dopravního letectva v Praze Kbелích. Osádka vrtulníku je „pražská“ nebo z velitelství Společných sil v Olomouci, příslušníci přerovské základny zabezpečují vrtulník logisticky a doplňují osádku specialisty záchranné a výsadkové přípravy. Po provedení dalších kroků reformy armády a rozdělení základny, zůstalo na letišti v Přerově pracovat okolo 850 lidí. Z tohoto počtu je 700 vojáků a zbytek tvoří civilní zaměstnanci.

Foto autor | Foto: archiv redakce

## Medicína katastrof v praxi

13.11.2008 Rescue Report str. 22

Lucie Ondřichová HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

Hromadná nehoda autobusu, tramvaje nebo vlaku, kde vedle několika těžce zraněných leží desítky postižených s lehkým zraněním a nepřehlednost situace ještě zvyšují náhodní kolemjdoucí, případně příbuzní obětí či novináři. Tak vypadá noční můra všech odborníků na urgentní medicínu. Ne náhodou bývají takto zaměřená i cvičení integrovaného záchranného systému. V praxi naštěstí k takovým událostem dochází jen výjimečně. V Moravskoslezském kraji však podobné situaci čelili v nedávné době hned dvakrát zcela reálně.

„Tramvaje“ a „vlak“. Pod těmito slovy si nyní asi všichni záchranáři ze severní Moravy okamžitě představí dvě konkrétní akce. Tou první je zásah u dvou tramvají, které se v dubnu srazily na poměrně obtížně dostupném místě v Ostravě-Porubě. Tato nehoda si vyžádala tři mrtvé a přes čtyřicet zraněných.

Druhou náročnou situací bylo srpnové vlakové neštěstí, kdy ve Studénce před projíždějící rychlík spadla mostní konstrukce. Zde zemřelo šest lidí a jeden po převozu do nemocnice, zraněných bylo na sedm desítek. Obě tyto události přinesly všem, kteří při nich zasahovali, zkušenosti, jež lze při cvičení či teoretické přípravě získat jen stěží. „Velké cvičení v podstatě nelze před záchranáři utajit. Vědí, že bude, a většinou i tuší, co se bude dít. Když přijdeme k figurantovi, tak si třeba řekneme, že je dobře nalíčený a dobře to hraje, ale je jasné, že o moc nejde. Maximálně nám může někdo vytknout, že jsme jej třeba nesprávně označili. Ve skutečném životě víte, že to pro nemocného může skončit špatně. Nervozita a stresové reakce byly při tak rozsáhlé reálné akci daleko ostřejší, emocím se neubráníl nikdo a nikdo nepracoval jako stroj,“ říká MUDr. David Holeš, vedoucí lékař operačního řízení záchranné služby Moravskoslezského kraje, který byl u obou neštěstí a zdravotnickou část zásahu u Studénky přímo vedl.

Není prostor na improvizaci

Hlavní rozdíl mezi oběma neštěstími spočíval z pohledu záchranářů v dynamice zásahu. „U tramvají byli těžce zranění zaklínění a hasiči je téměř dvě hodiny vystříhávali ven po jednom. Postupný byl tedy i transport. Zdravotnický tým vždy pacientovi zavedl infuzi a zahájil analgetickou léčbu, pak ale čekal na jeho vyproštění. Vlak má přece jen masivnější konstrukci, takže jsme se u této nehody dostali ke všem přeživším poměrně rychle a najednou,“ popisuje MUDr. Holeš.

Proto především u Studénky došlo na praktickou aplikaci pravidel medicíny katastrof, včetně použití třídících karet. „Akci takového rozsahu jsem zažil poprvé, a samozřejmě nejen já. Najednou bylo potřeba použít strategie, které známe z odborné literatury, jež jsme ale v praxi nikdy nevyužili. I když ale v takové chvíli chybí praktická zkušenost, přesto není prostor na improvizaci. Člověk musí mít představu o tom, co chce,“ uvádí D. Holeš. V mnoha směrech je při takovém neštěstí postup opačný než při běžném zásahu - než jít a okamžitě léčit, je třeba se oprostít od sténajících pacientů a řídit se celkovým kontextem. „Je ale samozřejmě těžké věnovat každému zraněnému jen půl minuty, označit, co s ním mají dělat, zapsat si jeho číslo a jít dál,“ říká D. Holeš.

Kromě třídění pacientů pomocí karet patřilo mezi jeho další úkoly vybrat místo pro shromažďování nemocných a organizovat transport podle stupně postižení. „Klíčové bylo zajištění přístupové trasy pro sanitní vozy, protože jsme měli k dispozici jen nezápevněnou komunikaci. S pomocí hasičů jsme zorganizovali kyvadlovou dopravu, kdy na shromaždiště vjížděla vždy jen jedna sanitka. Jen tak šlo cestu udržet volnou. To je jen jeden z příkladů perfektní spolupráce s velitelem zásahu plukovníkem Ing. Šindlerem z hasičského záchranného sboru Moravskoslezského kraje. Cokoli jsem potřeboval, okamžitě zařídil. Zúročilo se, že jsme s hasiči v úzkém kontaktu. Sídlíme v jedné budově, máme společné centrum tísňového volání, osobně se známe,“ popisuje MUDr. Holeš.

Pacienti se na shromaždišti dělili do tří skupin - v první byli ti určení k přednostní terapii a k urgentnímu transportu, druhá skupina byla po ošetření označena jako čekající na transport. Lehce zranění byli umístěni na

okraj třídicího pracoviště, a než se jim mohli zdravotníci věnovat, ošetřovali se navzájem obvazovým materiálem, který dostali. Nejtěžší bylo rozhodnout, kam zraněné poslat

První lékař na místo dorazil dvanáct minut od nahlášení události, ještě dříve přijela posádka složená z nelékařských zdravotnických pracovníků. Celkem zasahovalo osmačtyřicet vozů. „Sanitek bylo dost, personálu postupně také - jen samotných lékařů zde pracovalo dvanáct. Naším potřebám stačila i letecká přeprava - nasazeny byly dva vrtulníky **letecké záchranné služby** z Ostravy a Olomouce, armáda a policie nám nabízela i další. Největším problémem pro mě bylo rozhodovat, do které nemocnice konkrétního nemocného směřovat. Dost dlouho totiž nebylo jasné, kolik postižených vlastně je. Kolegové neustále na shromaždiště přinášeli další a další - některé z mostní konstrukce, jiné z druhé strany vlaku. Lehčí úrazy jsme záměrně posílali do zařízení, o kterých jsme věděli, že například nemají CT. Kapacitu ostravského traumacentra jsme se snažili vyhradit pro ty nejtěžší případy. Mohlo se snadno stát, že toto pracoviště přetížíme. I když tam ošetřili více než dvacet pacientů, nakonec se ukázalo, že pracovali ještě s určitou rezervou. Určitě pomohlo, že jsme byli s vedením urgentního příjmu FN Ostrava v přímém telefonickém spojení. Celkově jsme využili devět nemocnic,” uvádí David Holes.

Na resuscitaci není čas

Resuscitovat nebylo zapotřebí. Ostatně kardiopulmonální resuscitace do takového zásahu nepatří. „Při takové triáži platí zásada uvolnit dýchací cesty, a pokud postižený nadále nedýchá, označí se jako mrtvý. První dva těžce zranění měli poranění hlavy, hrudníku a končetin, ztráceli vědomí a selhávalo jim dýchání. Ti byli zaintubováni přímo na mostě -to kompletně zaměstnalo dva lékařské týmy,” popisuje MUDr. Holeš.

Než na místo dorazil dostatek zdravotníků, zapojili se do záchranných prací nezranění či lehce zranění cestující z vlaku i místní občané. Ti postupně na žádost hasičů prostor opouštěli. Okamžitě se také začala do Studénky sjíždět média. „První novináři mi volali už šest minut po nehodě a chtěli přesné informace. Policistům se je ale dařilo udržet za zábranami, kde jsme s nimi komunikovali,” říká PhDr. Lukáš Humpl, tiskový mluvčí záchranné služby Moravskoslezského kraje, který zde pracuje zároveň jako psycholog. K určitým třecím plochám ale stejně došlo. „Při probíhajícím zásahu nad námi přelétal civilní vrtulník, zřejmě s televizním štábem. To samozřejmě celou situaci zbytečně komplikovalo. Později se zase objevili modeláři s modely letadel, které pravděpodobně byly také vybaveny kamerou. Na jednom internetovém zpravodajském serveru zveřejnili fotografie zakrvácených zraněných, které byly tak detailní, že z nich jednotlivé osoby šly identifikovat. Proti tomu jsme důrazně protestovali,” uvádí PhDr. Humpl. Média ale samozřejmě mohou mít i pozitivní vliv. „Díky nim bylo například možné rychle zveřejnit čísla krizových linek, takže příbuzní zraněných, hledající své blízké, přestali přetěžovat operátorky dispečinku,” říká L. Humpl.

Štěstí v neštěstí

Některá poučení z těchto zásahů jsou spíše technického rázu: „Ani pro záchrannou službu, která se pohybuje převážně po městě, nejsou luxusem vozy s náhonem na všechna čtyři kola. U tramvají se k místu nehody auto, které nemělo pohon čtyři krát čtyři, vůbec nedostalo, protože bylo zapotřebí překonat sice suché, ale rozorané pole. U vlaku se najíždělo po polní cestě. Bezprostředně po skončení akce přišla průtrž mračen a vichřice. Auta, která tam zůstala, už musela být vyproštěna tankem hasičů českých drah. Z té louky se stala neprůjezdná bažina. Pokud by k této změně počasí došlo o chvíli dříve, vše by bylo mnohem obtížnější. V tomto směru jsme měli obrovské štěstí,” popisuje PhDr. Humpl.

I když o tom málokdo mluví, taková událost znamená obrovský stres i pro záchranáře. „Po srážce tramvají jsme s nimi o prožívání takto náročné situace hovořili spíše individuálně. Pak už ale šlo o opakovaný traumatizující zážitek. Uspořádali jsme proto skupinová sezení, která měla být jakýmsi společným zakončením celé akce. Jejich cílem nebylo na vše zapomenout, ale dekontaminovat stres a přiznat si, že tam máme bolavé místo. Naprostá většina záchranářů psychologickou péči v pravém slova smyslu nepotřebuje, takové setkání má ale preventivní charakter. Naši lidé budou s podobnými událostmi konfrontováni znovu a my chceme, aby dokázali svou práci dělat dobře dál a nerozvíjel se u nich syndrom vyhoření nebo například problémy se závislostmi. Když říkají, co viděli, jaký nehezký pohled si zapamatovali, který negativní zážitek se jim zafixoval, tak nepochybně existují věci, jež je dobré otevřít a věnovat se jim,” říká L. Humpl.

To, co se moravskoslezští záchranáři z obou těchto zásahů naučili, hodlají shrnout i na odborných fórech. „Připravili jsme prezentaci například na konferenci věnovanou dopravním úrazům, která se konala 16. a 17. září v Ostravě, nebo na říjnové Dostálovy dny. Chceme při takové příležitosti kolegy mimo jiné upozornit na zcela praktické problémy, o kterých se v literatuře nedočtou,” shrnuje MUDr. Holeš.

Převzato se svolením autorky z časopisu Medical Tribune <http://www.medical-tribune.cz>

Foto autor| Foto: Roman Váňa

---