

ZWITSERSE REDDINGSDIENSTEN OP SCHERP !

ZWITSERSE REDDINGSDIENSTEN OP SCHERP !

Een oude Zwitser staat turend door zijn verrekijker, leunend met de ellebogen op het dak van zijn auto de sneeuw te bestuderen in het plaatsje Saas Almagell. 'Het is een gevoel wat je opbouwt in de loop van vele jaren' verklaart hij. Hij vermoedt lawinegevaar en besluit een melding te maken. Resultaat kan zijn dat een roodwitte heli van Air Zermatt poolshoogte gaat nemen en uiteindelijk middels explosieven een gecontroleerde lawine veroorzaakt om het gevaar uit de lucht te halen.

AIR ZERMATT

Zoals hierboven vermeld bestaat het werk van de Zwitserse helikopter reddingsdiensten niet uit reddingswerk alleen hoewel dit wel hun primaire taak is. De opbrengsten van andere diensten die worden uitgevoerd komen echter wel weer ten goede van het reddingswezen. Feitelijk staan dit soort heli's over heel Zwitserland verspreid 24 uur per dag klaar inclusief crew voor onmiddellijke assistentie bij reddingsoperaties. Op het moment dat iemand al of niet gewond in nood verkeert en ergens van een gletscher moet worden geplukt is dat de eerste prioriteit en wordt pas later nagedacht over de kosten. Een gebied waar dit bij uitstek speelt is Zermatt, omringd door bergtoppen van 4000 meter, waar de particuliere organisatie Air Zermatt reddingen uitvoert. Tijdens de daguren is een dokter stand-by en 's avonds oproepbaar en binnen 5 tot 10 minuten aanwezig. Een reddingsvlucht wordt uitgevoerd zoveel mogelijk met een arts en paramedicus aan boord. Hierbij speelt de informatie via de meldingskamer een grote rol. Het kan gaan om een 'Search and Rescue' vlucht, waarbij er eventueel eerst een berggids gehaald moet worden. Er kan een arts gedropt worden om een slachtoffer ter plekke te stabiliseren. Soms is het nodig om met een liersysteem arts en gewonde te transporteren naar een geschikte landingsplek waarna de feitelijke evacuatie volgt. Het besturen van de heli vergt uiterste perfectie van de piloot en zijn crew. Men moet 100% kunnen en durven vertrouwen op collega's van de gronddiensten. Niet zelden worden steile bergwanden benaderd. Daarbij moet de piloot precies weten wat hij doet. i.v.m. windcondities en de plek nodig om te hoveren. De piloten hebben veel ervaring opgebouwd, veel gevoel ontwikkeld voor hun vak en vliegen als het ware op instinct.

De soms extreem gevaarlijke condities maken het werk niet haalbaar voor iedere piloot. Zelfs nu zijn er mensen in het team die nog geen nachtvluchten aankunnen. Soms vereist een situatie dat een piloot moet vertrouwen op de aanwijzingen van de man die tientallen meters lager onder de heli hangt. Een hoge mate van samenwerking binnen het reddingsteam is dan ook vereist. Zelfs onder een overhangende rotspartij (max. 5 meter) kan de heli-crew een slachtoffer wegplukken. De afgedaalde redder kan met behulp van een lichtgewicht stang zich naar de bergwand trekken waarna de gewonde wordt vastgeklikt. In het geval van een overhangende rotspartij kan de piloot via een ingenieus monitor systeem meekijken naar wat er 25 meter onder hem zoal gebeurt. In samenwerking met REGA en SAC (Swiss Alpine Club) werd het lange lijn systeem ontwikkeld (tot 200 mtr.!) waarmee 'cliffhangers' waar de heli onmogelijk boven kan komen toch kunnen worden benaderd. Een plotseling

binnenkomende melding op de basis voor vervoer van een kind met een hersenvliesontsteking naar het Universiteits Ziekenhuis in Bern maakte dat er plotseling een en al activiteit ontstond. Bij het starten van de EC-135 werd een defect geconstateerd waarbij de opdracht onmiddellijk werd teruggegeven aan de centrale in Zürich die een heli uit een ander gebied inschakelde. In Wallis worden de opdrachten aangemeld bij KWRO (Kantonale Walliser Rettungs Organisation) in Ciders op het centrale nummer 1444. Een speciaal team (VIVA) besluit wat er nodig is aan hulp en of er een heli ingeschakeld moet worden. Dit gaat overigens vliegensvlug in samenwerking met REGA, een organisatie die buiten Wallis het hele land bestrijkt. Het is belangrijk dat bij een redding regionale piloten vliegen die de streek kennen zodat de missies zo veilig mogelijk worden uitgevoerd. Dr. Volker Lischke die Professor is in de anaesthesie, vertelde ons dat artsen op rotatie enkele weken dit werk doen, maar hun kennis in reguliere ziekenhuizen op peil houden. Hijzelf komt uit Duitsland en is gedurende zijn vakantie actief in de reddingsbusiness terwijl zijn gezin hier gewoon op wintersport is. Moet kunnen.... Even later werd een Ecureuil gescrambled, en moest het interview opnieuw worden afgebroken voor een noodgeval. Via de intercom hoorden wij dat iemand van de berg was gestort en het slachtoffer niet meer reageerde.

Binnen luttele minuten vertrok de Ecureuil en zijn crew temidden van een wolk stuifsnieuw. Tussen de reddingsoperaties door kwam de heli tanken. Dit gebeurde met draaiende rotor terwijl de groundcrew zeer snel een bagagerek monteerde. Al met al had het veel weg van een formule-1 pitsstop. Air Zermatt vliegt met de Eurocopter EC-135, de Eurocopter AS 350-B3 (Ecureuil) en de oude SA 315-B Alouette II, nickname: 'Lama'. De ouderwets aandoende Lama met z'n open buizenstaart bleek voor het reddingswerk een zeer geschikt type en haalde ooit – mede door zijn sterke motor en vrij licht gewicht - het wereld hoogterecord. Het komt voor dat de Lama iemand van zeer grote hoogte aan de lier oppikt naar lager gelegen gebied, waarna één van de andere types het slachtoffer overneemt. Het plafond van de helikopter wordt bepaald door zijn eigen gewicht, motorvermogen, lading, ijle lucht en temperatuur. Het laatste speelt in de zomer een grotere rol. De Lama scoort hierop het best en is om die reden waarschijnlijk nog steeds in dienst. Aan de zijkant van de cockpit zit een zgn. blister (ook te vinden op andere types). Hiermee kan men vanuit de cockpit al naar buiten hangend meekijken naar de lier onder het toestel zonder volledig weg te waaien. De Super Puma die wel in gebruik is bij de Luchtmacht werd voor het reddingswerk een maatje te groot bevonden. Echter bij grote calamiteiten worden de zaken landelijk gecoördineerd en kan er dus ook indien nodig gebruik gemaakt worden van dit soort machines.

Wat de Eurocopters betreft ; naast speciale hijs- en liersystemen, brede zoeklichten (spectral lights) helderheidsversterkers voor nacht operaties (Night Vision Goggles) zijn er ook uitgebreide medische voorzieningen aan boord. Aanwezig zijn zoal intubatie- en beademingsapparatuur, defibrillators, ECG apparatuur, infuussystemen en narcosemiddelen. Een externe pacemaker kan worden aangelegd, bevallingen kunnen aan boord worden gedaan en speciale emergency kids-bags zijn aanwezig. Bij uitval zijn er back-up systemen. Slachtoffers kunnen in een patient-bag gezekerd worden als ze te zwaar gewond zijn voor de lier. Vervoer gaat dan onder de heli met een begeleider. De Ecureuil is er in de uitvoering met hydraulische lier die motorvermogen slurpt maar wel twee mensen trekt. De uitvoering met elektronische

lier is slechts geschikt voor één persoon maar kan daarbij wel op grotere hoogte opereren. Van elke medical flight wordt er een rapport geschreven door zowel de arts als de piloot. Het is mogelijk uw eigen heli te huren als u graag eens de sneeuw en de bergen van bovenaf wilt bekijken. Kost een paar cent maar dan heeft u ook wat. Andere activiteiten zijn heli-ski, rond- en/of fotovluchten, taxivluchten, kabels leggen maar ook voor bijvoorbeeld (bos)brand- bestrijding, en al of niet zware transporten van materialen naar plaatsen in de bergen. Alle opbrengsten van deze commerciële vluchten komen in een centrale pot en dekken eenderde tot de helft van de totale exploitatiekosten. Voor 60 Francs per jaar kunnen Zwitsers een kaart verkrijgen waarmee men de organisatie steunt, en waarbij de kosten van eventuele redding gedekt zijn. Zonder deze kaart kan een redding aardig in de papieren lopen. Er worden ongeveer 1500 missies per jaar gevlogen. Air Zermatt opereert vanuit een tweede basis te Raron in het Rhonedal vlak bij Sion, en huurt indien noodzakelijk in de drukke zomermaanden extra helikopters in. In het Franstalige deel van Wallis opereert de zuster-organisatie Air Glacier waar de alom bekende Alouette III nog volop in gebruik is.

REGA

Dicht bij Interlaken bezochten wij in Gsteigwiler de helikopterbasis van BOHAG/REGA. BOHAG staat voor Berner Oberlander Helikopter AG, en is nu geïntegreerd in REGA. REGA is een afkorting van Schweizerische Rettungsflugwacht en Garde Aérienne Suisse de Sauvetage en is verantwoordelijk voor reddingen in heel Zwitserland buiten Wallis met 10 bases verspreid over het land en het hoofdkwartier in Zürich op de luchthaven Kloten. REGA is niet commercieel en voert louter reddingswerk uit. Plm. 65 % van de kosten wordt gedekt door de Zwitserse bevolking, zo zijn er 1,7 miljoen geregistreerde leden. Zij hebben een kaart en een eventuele redding is daarmee gedekt, zo niet dan betaal je helikopterminuten, dat wil zeggen zolang de heli in de lucht is moet je betalen, dit is wel met alles erop en eraan inclusief arts. De resterende 35% komt binnen via de verzekeringsmaatschappijen. REGA verzorgt geen commerciële vluchten. Via het alarmnummer 1414 komen meldingen binnen in de centrale meldkamer in Zürich. In een serene rust werken de medewerkers van deze centrale de meldingen af geholpen door een ingenieus lichtstelsel en grote wandkaarten waarbij de status van de helikopters in actie of stand-by gelijk kan worden afgelezen. Zodra dus de melding is weggegeven aan een reddingsbedrijf kan iedereen in het team de status zien en zo kunnen tientallen meldingen simultaan worden afgehandeld. De helikopterbedrijven communiceren via 2 zgn. H-kanalen (Helikopter) en de reddingsorganisaties en ziekenhuizen onderling via 2 S-kanalen (Spittal). Het (Kommunikation) K-kanaal dekt alle communicatie af van alle organisaties binnen het calamiteitengebied, een (Regional) R-kanaal staat ter beschikking van de grondteams rescueservices en berg reddingsteams. Tenslotte het (Emergency) E-kanaal voor wie 1414 niet kan bellen. Er is contact met alle helikopters die via de GPS constant gevolgd c.q. getraceerd kunnen worden. REGA vliegt met de Agusta A-109-K2, de Eurocopter AS350-B3 Ecureuil en het paradepaardje de nieuwe Eurocopter EC-145. Deze laatste is net zo lang als de A-109-K2, maar heeft door moderne ontwerpinzichten een aanmerkelijk ruimere cabine gekregen, een soort 'spacewagon' uitvoering. Zowel EC-145 als A-109 zijn tweemotorig, en kunnen buiten piloot, paramedic en arts twee extra personen vervoeren. De machines zijn snel, wendbaar, geluidsarm, zeer

economisch in gebruik en halen een snelheid van rond de 250 km/uur. Vanzelfsprekend zijn alle systemen om primaire lichaamsfuncties te controleren aanwezig en zijn de heli's vergelijkbaar uitgerust met die van Air Zermatt. Bij REGA Zürich staan 3 Canadair Challenger CL-604 ambulancevliegtuigen klaar. De Challenger heeft 2 IC-units en een systeem om min of meer horizontaal een bed te laden. Door de actieradius van 7000 km. kunnen er over grote afstanden patiënten, na uiteraard eerst te zijn gestabiliseerd gerepatrieerd worden. De toestellen hebben capaciteit voor vier slachtoffers en vier begeleiders, ze zijn uitgerust met een complete 'medische keukenhoek' en uitgerust met 12- 28 en zelfs 220 volt stroomvoorzieningen om externe apparatuur te kunnen aansluiten. De Challengers zijn ook beschikbaar voor het Rode Kruis en UN-missies en er wordt gewerkt volgens de maatstaven van het internationale rode kruis.

HELISWISS / KAMOV

Zeker niet onbelangrijk zijn de particuliere helikopterbedrijven die binnen de communicatiestructuur te hulp kunnen worden geroepen. Een hele speciale is HELISWISS in Belp dicht bij Bern. Zij hebben de enige in West-Europa vliegende Kamov Ka-32 Helix in eigendom, een machine die je normaliter aantreft bij de Russische marine. Deze door de Zwitsers gemodificeerde Kamov (de cockpit mocht niet worden gefotografeerd) kan worden ingezet voor het zeer zware werk zoals bosbrandbestrijding. Er kan 5000 liter water worden meegenomen in een soort halve ballon en afhankelijk van de buitentemperatuur zelfs naar 1500 m. hoogte worden getild. De Kamov is een hele sterke stabiele helikopter met dubbele hoofdrotors die contra draaien en daarmee een staartrotor overbodig maken. Moet een conventionele helikopter met harde wind tegen de wind aanvliegen, hier heeft de Kamov helemaal geen last van en kan daardoor uiterst precies ladingen droppen of ophalen. De Kamov die op avionics-niveau gemodificeerd is voor westerse maatstaven is een betrouwbare helikopter. De Eurocopters hebben bij ernstige kou nog wel eens problemen met rubbers, de Kamov heeft veel degelijk metaal in het rotorsysteem en veel smeernippels. 'Dit ding loopt altijd' aldus de onderhoudsmonteur van Heli-Swiss. Overigens kunnen bij grote rampen legio particuliere bedrijven worden opgeroepen en in dat geval zal de organisatie door de regering worden gecoördineerd, in samenwerking met de legerdiensten.

Wintersportplannen of wandelen komende zomer ? De Zwitserse reddingsheli's staan 24 uur per dag paraat. Wat er ook gebeurt !

Wim Das en Kees Otten
