



Първият А109К2 на „Хели ер“ пристигна през март т. г.

През пролетта на 2013 г. българският авиационен оператор „Хели ер“ взе категоричен курс към изграждането на мрежа за незабавно транспортиране на пострадали, медицински екипи и органи за трансплантация с помощта на вертолетите. Или както това е известно в авиацията, HEMS (Helicopter Emergency Medical Service – спешна медицинска помощ с хеликоптер/вертолет). Красимир ГРОЗЕВ разказва накратко за инициативата на „Хели ер“.

Имаме намерени да възстановим санитарната авиация в България, задача, която сме извършвали преди години. Имаме намерение да извършваме високопланинско търсене и спасяване и след време всичко това да се развие и усъвършенства до ниво за извършване на спешна медицинска помощ от въздуха или HEMS съобразно изискванията на EASA – така накратко Георги Спасов, председател на борда на директорите на „Хели ер“, заяви намеренията на своята компания за бъдещо развитие на българския пазар.

Няма да се спираме на това, що е HEMS и има ли почва у нас, защото темата беше подробно разгледана в: АЕРО, бр. 53/януари 2013 г. в статията „Време ли е?“, тъй като явно времето вече започва да идва.

Идеята

„Хели ер“ определено има богата история както в периода, когато е държавно дружество отпреди 1990 г. (тогава съществува като предприятие за специални авиационни услуги към БГА „Балкан“), така и след това, когато е вече изцяло частна компания. През годините тя се специализира основно с предоставяне на вер-

толетни услуги зад граница, като главен клиент в последните години е ООН, а основното работно място е Африка. Изменящият се бизнес климат обаче кара компанията да се замисли за сериозно навлизане (по-точно връщане) в авиационния бизнес на родна земя.

„Отчитайки нуждите на страната през 2012 г., решихме да насочим част от нашите усилия към създаване на авиация в помощ на здравеопазването, както и за търсене и спасяване. Нямахме, а и сега нямаме гаранции, че ще бъдем подкрепени от държавата. Но се надявам, че страната ни като член на ЕС ще обърне сериозно внимание на изграждане на мрежа за адекватна медицинска помощ. Вярваме, че нашето решение, макар и рисково, е правилно – това споделя Спасов, като разяснява, че държавата е малко вероятно да направи цялостна инвестиция в тази област, като изгради работеща система от нулата. Това според него ще струва десетки милиони и ще се сблъска с редица трудности. Вместо това по-разумно е да се сключат договори с частна компания или компании за извършване на тези услуги. Според Спасов въпросът, за съжаление, не е приоритетен и не е заложен в стратегията за развитие на Министерство на здравеопазването.

„В една Словакия има разгърната система за оказване на спешна медицинска помощ от въздуха със седем наземни площадки, където дежурят вертолетите и има дори самолет. Услугата се извършва от частната компания АТЕ“ – разяснява Георги Спасов.

Машините и екипажите

В края на 2012 г. „Хели ер“ закупува първия вертолет AgustaWestland A109K2 директно от производителя. Това е специална версия, разработена за швейцарската спасителна служба REGA, като конкретната машина е ползвана дълги години в Швейцария.

„Вертолетът не е нов, той е в отлично техническо и ресурсно състояние. Спряхме се на мо-

Георги Спасов, председател на борда на директорите на „Хели ер“



дела, защото голяма част от територията на България е планинска или полупланинска терен. При спасителни акции там трябва подходящо средство и точно такова е А109К2, който може да изпълнява мисии до надморска височина от 4500 м, което далеч надхвърля височината на планините у нас“ – заявява Спасов.

Първият А109 на „Хели ер“ пристига в България в началото на март 2013 г. и носи регистрация LZ-CEA. Машината разполага с бордна система за пациентски мониторинг и кардиостимулация, транспортен вентилатор и аспиратор за обдишване на пациента, амбулаторна чанта, кислородна система, лебедка и възможност за превоз на един пациент на специална носилка, придружен от един или двама лекари. През юни „Хели ер“ подписа договор за покупката на втори А109К2, също ползван преди това от REGA.

„В момента върви стандартната процедура за вкарване на машината в българския регистър. Тече технологичното време и предполагаме, че във втората половина на юли вертолетът ще е в България. Нямаме никакви опасения. Вертолетът е дори малко по-нов от първия“, допълва Захари Алексиев, изпълнителен директор на компанията.

В същото време „Хели ер“ разполага и с един турбовитлов бизнес самолет Piaggio Avanti II, който в момента е в германския регистър и изпълнява бизнес полети в Европа. Спасов посочва, че за този самолет вече е купено специално медицинско оборудване от американската компания Life Port, което е сертифицирано именно за типа – то позволява лесно и удобно прехвърляне на болен от автомобилен на въздушен транспорт и обратно.

Относно екипажите, които ще летят на А109 по медицински задачи, Алексиев споменава, че в момента се трупат опит за обучените пилоти, които са налични в момента, като идеята е да им се даде максималната възможна подготовка (летателни часове) съобразно програмите за обучение.

„Интересното е, че обучаваме нов член на екипажа, който да има квалификация на борден техник по вертолета, но той ще може да работи с лебедката, ще има знания за оказване на първа медицинска помощ и поддръжка на бордното медицинско оборудване. Иначе вертолетът е еднопilotен, но в момента ние летим на него с двама пилоти. Ще вземем решение на фирмено ниво с какъв екипаж да се лети съобразно спецификата на задачите ни. За в бъдеще може да изпълняваме и нощни полети по визуалните правила и тогава задължително ще трябва двучленен екипаж“ – обяснява Алексиев.

Според него поне на първо време няма да има нужда от нов персонал, защото „Хели ер“ има достатъчно пилоти, които и в момента работят на тримесечни ротации зад граница, а през останалото време почиват в България. Алексиев обяснява, че ще бъде уплътнявано времето на престой в България на тези пилоти.

„Хубаво е, че AgustaWestland ни оторизира за сервизен център за типа AW109, давайки ни лиценз за това. Ние от своя страна обучихме персонал и закупахме съответното оборудване. Това ще улесни нашата дейност и ще разшири бизнеса ни в България“ – споменава още с гордост изпълнителният директор на „Хели ер“.

Перспективите

„HEMS не е панацея, която ще реши проблемите в спешната медицинска помощ в България – откровен е Спасов. – Ясно е и че създаването на ефективна национална система с мрежа от бази за дежурство, наземна инфраструктура, обучение на персонал и интеграция на тази система в цялостната система за бърза медицинска помощ ще отнеме години. Но ние решихме да направим първите стъпки в тази посока.“

Според Спасов с два или три вертолета, разположени из страната, и един самолет в София е възможно да се създаде базова система за изпълнение на първичните (транспортни) задачи на персонал до пострадалия, стабилизирането му и евакуацията му в болница) и вторичните (превоз на стабилизиран болни между лечебни заведения) задачи по HEMS.

Захари Алексиев заявява, че е мислено за това, как ще изглежда системата за спешна медицинска помощ от въздуха в нейния пълен вид за България.

„Всеки медицински вертолет оперира на 80, максимум 100 км от базата си. Лесно е да начертаям едни окръжности по България и да видим, че ни трябва пет до седем площадки за добро покритие, за да можем от всяка една точка на страната да осигурим „златния час“. Въпросът е кой ще финансира това. Далеч сме от мисълта, че една компания ще може да изгради тази мрежа. Дай боже да ни се отвори работата толкова, но това ще е в бъдеще. Иначе всеки, който може да отговори на стандартите на EASA за HEMS, може да участва в една такава система.“

„Проведохме няколко срещи и имаме вече сериозна поддръжка от Окръжна болница „Св.

Ана“ в София. Ръководството на болницата е обещало предоставяне на терен за изграждане на вертолетна площадка за постоянно базиране и по такъв начин ще избегнем трафика на летище София. Мисли се и за друга площадка в центъра на София, която да е близо до основните болници за оказване на спешна помощ в лицето на „Пирогов“ и Военномедицинска академия. Община Банско също е готова да ни предостави терен за използване, както и общината в Бургас, която е обещала терен в Общинската болница. С тези три площадки може да имаме покритие на основните курорти и част от основните пътни артерии. Това в допълнение с изграждане на площадки за кацане до основните болници в областните центрове ще ни даде базова система, и то в рамките на само шест-осем месеца“ – разяснява Спасов.

Захари Алексиев, който дълги години е бил директор на ГД „ГВА“, обръща вниманието и на нормативната база за изпълнение на медицинските полети в България:

„Българското и европейското законодателство дават хубава основа, но има проблем при вторичната и третичната нормативна база. Нещата не се връзват добре едно с друго. Само ще дам един пример. Винструкция 4444 за управление на въздушното движение ясно е казано, че въздухоплавателни средства, които изпълняват санитарни полети, се ползват с предимство. Това е добре. После се казва, че санитарните власти означават един полет като медицински. И веднага се пита, кои са тези санитарни власти и как се означава полетът. Има и други подобни неща, които трябва да се прецизират“.

Въпрос на пари

Разбира се, всичко опира до пари и до възможността тази система да се самоиздържа. Според Георги Спасов издръжката на базовата система от три вертолета и един самолет може да излиза около 3 млн. лева годишно, като тази техника ще е на разположение 24 часа в денонощието.

„Позволявам си да изброя тези, които биха могли да съберат този бюджет. Първо, Министерството на здравеопазването съобразно своите възможности, после БЧК и „Планинска спасителна служба“, отново съобразно възможностите си, трето, Националната здравноо-

сигурителна каса, пето, „Гражданска защита“, шесто, застрахователни компании, привлечане за спонсори на инициативата на големи компании, чиито работници се трудят в опасна среда като например „Лукойл“. Отвъд това е възможно държавата като регулатор да приеме въвеждане на туристическа такса, както и такса за преминаващ автомобилен трафик, като тези средства да се използват за въздушна медицинска помощ. Друга възможност е към задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ да се сложи допълнителен лев или два, които ще натрупат изключително

Спасители пренасят „контузен турист“ по време на тренировка в планински условия



Моделът K2 на А109 е специално оптимизиран за работа във високопланински условия

сериозен ресурс. Да не забравяме, че според изискванията на ICAO част от таксата на прелитания трафик се отделя за оказване на помощ при авария и осигуряване на задачи по търсене и спасяване. РВД също може да допринесе за тази система“ – споделя Спасов, отбелязвайки, че това са само насоки, които според него са реалистични и могат да се използват не само за издръжка на една такава система дори в нейния пълен вид от поне пет-седем площадки, но и да се трупат значителен финансов ресурс за нейното бъдещо развитие.

„Истината е една, моделът за функциониране и финансиране на системата за бърза медицинска помощ от въздуха трябва да се изгради с помощта на държавните институции. Ползите за обществото ще са огромни на фона на не чак толкова големите инвестиции. Първите стъпки вече ги направихме“ – завършва Георги Спасов. ☑