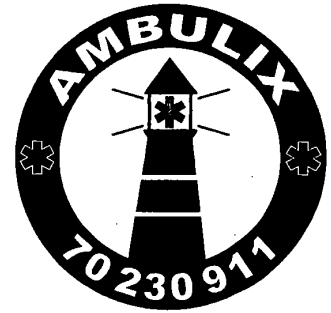




AMBULIX®

Box 146 • 4180 Sorø
Tel: +45 70 230 911 • Fax: +45 70 230 912
CVR-nr.: 26 648 890



Folketinget
Formanden for sundhedsudvalget
Fr. Birthe Skaarup
Christiansborgs Slot
1240 København K

Sorø den 03.01.2007.

Kære Birthe Skaarup.

Jeg vedlægger to artikler fra beredskabsinfo som siger det hele.

Der er desværre en fejl på din e mail så den vedhæftede fil er tom

Med venlig hilsen

Henrik Henriksen / Ambulanceinspektør

Manglende natflyvning skyldes frygt for havarier



2. januar 2007 kl. 21:10



Når Sundhedsstyrelsen anbefaler, at de kommende lægehelikoptere kun anvendes om dagen, så skyldes det ikke, at der mangler detaljerede GPS-oplysninger om el-ledninger og andre forhindringer, sådan som flere medier ellers har rapporteret i dagens løb. Men erfaringer fra USA viser, at der sker mange ulykker med læge- og ambulancehelikoptere om natten, og derfor har Statens Luftfartsvæsen anbefalet, at lægehelikopterne kun anvendes om dagen. I perioden 2002-2005 var der 55 ulykker med lægehelikoptere i USA, og 62 mistede livet i ulykkerne.

Såvel helikoptere som fastvingede fly kan flyve om natten, men der gælder visse begrænsninger i måden flyene opereres på. Man kan flyve efter de visuelle flyveregler dag og nat eller efter instrument-flyvereglerne. Flyver man efter de visuelle flyveregler kræves en vis sigtbarhed og skyhøjde. Erfaringer fra bl.a. USA har vist, at der i forbindelse med visuel flyvning om natten med lægehelikoptere er indtruffet en del havarier, og det indgår derfor i anbefalingerne i Sundhedsstyrelsens rapport om akutberedskabet, at lægehelikopterne i Danmark ikke bør foretage visuelle flyvninger ud til de enkelte skadesteder i nattetimerne.

I USA er der omkring 650 ambulance- og lægehelikoptere i drift. En undersøgelse fra de amerikanske flymyndigheder, FAA, viste sidste år, at der i perioden fra 2002 til 2005 havde været 55 ulykker med ambulance- og lægehelikoptere, og at ulykker i perioden 2001-2005 havde kostet 62 personer livet. Antallet af omkomne er en fordobling i forhold de foregående fire år. Så sent som den 10. december 2006 mistede piloten og to besætningsmedlemmer livet, da en Bell 412 ambulancehelikopter fra selskabet Mercy Air Service styrtede ned nordvest for Los Angeles i USA. Helikopteren brød i brand, da den ramte jorden. Årsagen til styrtet er endnu uopklaret, men der var tåge i området, og myndighedernes første teori var, at helikopteren havde ramt nogle el-ledninger. Der er imidlertid ikke fundet beskadigede el-ledninger i området.

I England og i Tyskland, hvor lægehelikoptere anvendes idag, flyves der da heller ikke visuelt om natten. Der er dog intet til hinder for, at lægehelikopterne i Danmark vil kunne foretage instrumentflyvninger om natten til og fra godkendte flyvepladser, og de vil på den måde kunne indgå aktivt i det samlede beredskab.

Flyvevåbnet kan godt operere om natten med deres helikoptere, men Statens Luftfartsvæsen oplyser, at der gælder helt andre betingelser for militære operationer end for civile - bl.a. er det flyvende materiel udstyret på en helt anden måde end civile fly.

Sundhedsstyrelsen har ikke ønsket at udtale sig i dag.

[Luk vindue](#)

Advarer mod »ekstra« helikopterberedskab



23. november 2006 kl. 07:36



Det er "Kejserens nye Klæder" at indføre nyt civilt dansk helikopterberedskab, når vi har et beredskab i flyveåbnet, og samfundet risikerer dermed at spille millioner på ekstra helikopterberedskab. Det skriver Mads Klokke, der overlæge ved flyvemedicinsk klinik på Rigshospitalet, i et debatindlæg i Dagens Medicin. Han mener, at man i stedet skulle udnytte de eksisterende redningshelikoptere, som nærmest omkostningsfrit ville kunne varetage opgaverne.

"Som flyvemediciner og tidligere flyvende læge i både flyveåbnet SAR-helikoptere og SOS-International, er det med stor undren, at jeg gennem den senere tid har kunnet læse om de planer, som politikere, sundhedsmyndigheder og lægelige lobbyister har bragt op omkring indførelse af et civilt helikopterberedskab. Naturligvis er vi alle interesseret i et så optimalt akutberedskab som muligt, men når vi i Danmark endnu ikke udnytter de ressourcer, vi allerede har til at varetage disse opgaver nærmest omkostningsfrit, må jeg protestere. Sagen er, at vi i Danmark allerede har et beredskab af helikoptere fuldt bemanded med piloter, læger og andre hjælpere, som står til rådighed for det danske folk. Forsvarets SAR-helikoptere (search and rescue-helikoptere), som netop er ved at blive udskiftet for et større millionbeløb, har adskillige fordele, som man åbenbart undlader at forholde sig til", skriver Mads Klokke.

Mads Klokke henviser til, at tre-fire af flyveåbnet SAR-helikoptere er på vagt alle årets dage, hele døgnet rundt og med fuld besætning inkl. flyvemedicinsk specialuddannet læge. SAR-helikopterne er placeret overalt i landet (Sjælland, Nordjylland, Sønderjylland og ved dårligt vejr også på Bornholm) og kan være fremme overalt inkl. til søs og på mindre øer inden for en halv time. De står i beredskab og letter på to minutter efter alarmering. Der er en uudnyttet kapacitet i disse helikoptere, idet de kun anvendes ca. 500 gange om året.

Flyveåbnet helikoptere kan flyve i al slags vejr, i mørke og over vand. De kan lande i al slags vejr, i mørke og under vanskelige vindforhold. Til sammenligning vil de påtænkte civile små helikoptere kun flyve under VFR (visual flying rules). Det betyder, at de ikke må flyve i al slags vejr, hagl, stærk vind, skydække og ikke i mørke. SAR-helikopterne kan transportere flere tilskadekomne ad gangen, og de er væsentligt bedre medicinsk udrustet, end hvad der er muligt i små civile helikoptere. Således kan selv større akut behandling (medicinsk, kirurgisk og anæstesiologisk) foretages også under flyvning, foruden at flyvelægen og hjælpere er i direkte kontakt med patienten/patienterne i modsætning til små civile helikoptere, som stort set kun vil kunne transportere en enkelt patient, som er stabiliseret på skadestedet.

DEL 1: BEREDSKABET - FLYVER MDS // BEREDSKABET HELIKOPTERE // BEREDSKABET

Ifølge Mads Klokke vil helikopterne være gratis at benytte, forstået således, at den eneste ekstraudgift, der er for det civile Danmark, er selve brændstoffet, idet beredskabet af mandskab koster det samme, hvad enten helikopteren flyver eller står på jorden. Faktisk er det vigtigt for piloter og besætning hyppigt at flyve missioner, idet dette er medvirkende til at holde besætningen i træning.

"Det er 'overkill' at skulle have fire (eller flere?) ekstra helikoptere ud over forsvarrets tre-fire helikoptere til et større millionbeløb. Selvom en civil helikopterservice vil give prestige til lokalpolitikere og hospitaler med traumecentre, vil en sådan prioritering skabe forundring i det øvrige danske sundhedssystem, hvor personalet i disse år oplever en rationalisering og effektivisering med knaphed på ressourcer til følge. Er vi vidner til en moderne version af 'Kejserens nye klæder'?", slutter Mads Klokke sit indlæg i Dagens Medicin.

[Luk vindue](#)

Problem med lægehelikoptere er en misforståelse

2. Januar 2007 kl. 20:25| fra Ritzaus Bureau

Det er ikke GPS-systemerne, der er problemet, når lægehelikoptere skal flyve om natten. Det handler derimod om en vurdering af risikoen for havarier.

Der er tale om en misforståelse, når en række medier tirsdag har fortalt, at kommende lægehelikoptere i Danmark ikke vil kunne flyve om natten, fordi Danmark mangler detaljerede GPS-systemer, der fortæller om elledninger og andre forhindringer. Problemet med de manglende GPS-oplysninger fremgår angiveligt af en ny beredskabsplan, som Sundhedsstyrelsen netop har sendt i høring, men det er ikke korrekt, oplyser Sundhedsstyrelsen.

Det handler derimod om en vurdering af risikoen for havarier, oplyser Indenrigs- og Sundhedsministeriet. Vurderingen bygger på oplysninger fra Statens Luftfartsvæsen (SLV).

Ifølge SLV viser erfaringer fra blandt andet USA, at der er sket en del havarier med lægehelikoptere om natten, og Sundhedsministeriet anbefaler derfor, at lægehelikopterne i Danmark ikke bør foretage visuelle flyvninger ud til de enkelte skadesteder i nattetimerne.

Visuel flyvning betyder, at det er piloten og ikke en computer, der styrer helikopteren eller flyet.

© TV2 ØST 2007. Hjemmesidens artikler og udsendelser må ikke kopieres eller indekseres uden tilladelse. Materialet må ikke bruges og distribueres i kommercielt øjemed.