



AMBULANCE IN DE LUCHT

Sinds januari 2012 beschikt campus Gasthuisberg over een eigen helihaven voor dringende medische vluchten. Een rondleiding met straffe cijfers.

TEKST: JAN BOSTEELS

30

Het aluminium helikopterplatform meet 30 bij 30 meter. Het staat bovenop de vroegere spoedgevallendienst en wordt gemiddeld zo'n 25 keer per jaar gebruikt, goed voor 50 vliegbewegingen. Het gaat vooral om interhospitalvluchten, waarbij patiënten van andere ziekenhuizen naar campus Gasthuisberg vliegen voor meer gespecialiseerde zorg. De ambulanceheli, die gehuurd wordt bij Heliventure in Lint, pikt in dat geval eerst een medisch team

van UZ Leuven op, waarna de patiënt wordt opgehaald. Organen voor transplantaties komen meestal niet met de helikopter, maar met het vliegtuig of de ambulance.

2

Het platform is exclusief voorbehouden voor dringende medische vluchten — Helicopter Medical Services (HEMS) — die alleen mogen landen na toestemming

van UZ Leuven. Op de helihaven mogen enkel toestellen met twee motoren landen, de zogenaamde bi-motoren, die in staat zijn om met één motor te landen of op te stijgen. Gereguleerde verlichting vergemakkelijkt het landen en opstijgen. Rode bakenlichten markeren de hoeken van de omliggende gebouwen. Groene of rode flitslichten helpen de piloot om de juiste aanvlieghoek te kiezen. Alleen slechte weersomstandigheden kunnen ertoe leiden dat de helikopter aan de grond moet blijven.



5000

Het platform kan helikopters ontvangen die maximaal 5 ton wegen en een maximale lengte hebben van 14 meter. Het maximale gewicht staat in grote cijfers op het platform aangegeven: 05. Dat volstaat voor de meeste Belgische HEMS, maar de Sea King van de Belgische Luchtmacht mag hier bijvoorbeeld niet landen wegens te zwaar en te lang.

50

Van de 50 veiligheidsagenten die in het ziekenhuis werken, heeft de overgrote meerderheid een brevet van Helicopter Landings Officer (HLO). Een landingsofficier kent alle gevaren op en rond het dek en zorgt ervoor dat de nodige procedures worden nageleefd bij het landen en opstijgen. Elke ochtend controleert de HLO van dienst de staat van het helikopterplatform. Sensoren monitoren automatisch de technische installaties op en rond het platform. Bij een storing gaat een rode lamp branden in het dispatchinglokaal en gaat een alarm af in het gebouwenbewakingssysteem van de technische dienst. Als de lamp groen kleurt en een inspectie geen problemen aantoon, geeft de landingsofficier het platform vrij voor de dag. Wanneer een vlucht is aangekondigd, moet hij opnieuw een checklist afvinken. Een kwartier voor de voorziene landing gaat de HLO naar het dispatchinglokaal naast het platform. Hij draagt daarbij brandwerende kledij om snel te kunnen ingrijpen als het nodig is.



“Een landingsofficier kent alle gevaren op en rond het dek”

40 000

Omdat het platform zich op een dak van het ziekenhuis bevindt, gelden er bijzondere veiligheidsmaatregelen. Bij brand kan het platform binnen de tien seconden met speciaal blusschuim worden bedekt. De installatie, die vanuit het dispatchinglokaal met één schakelaar wordt bediend door de landingsofficier, bestaat uit een reservoir van 40 000 liter bluswater, een schuimmenger, twee onafhankelijk van elkaar werkende pompen van 122 PK elk en 8 schuimmonden op het dek. Binnen de tien minuten wordt 20 000 liter water en de volledige voorraad van 200 liter schuim verbruikt en stopt de installatie automatisch. Maar op die tijd is in principe de brandweer ter plaatse, die via een speciale stijgleiding extra schuim kan oppompen. De technische dienst test de pompen maandelijks. Eén

keer per jaar is er een testblussing zonder schuim en om de drie jaar mét. Bij het activeren van de schuiminstallatie wordt trouwens automatisch de afvoer naar de riool geblokkeerd. Een groot reservoir vangt het blusschuim op, een gespecialiseerde firma voert het schuim af.

5

Het helikopterplatform is elke dag beschikbaar, 24 uur op 24, ook als het vriest. Wanneer de buitentemperatuur onder de 5° C zakt, wordt het dek automatisch verwarmd. Zo wordt ijsvorming voorkomen en is er geen gevaar dat de helikopter zou beginnen ‘spinnen’ of ongewenst ronddraaien. De verwarming gebeurt via rubberen slangen die langs de onderkant van het platform zijn aangebracht. Sensoren in het platform helpen de juiste temperatuur van het water in de buizen bepalen. ❄️

