

Elisoccorso Sanitario: tra prospettive e realtà
V edizione
Brescia, 17-18 ottobre 2014

Esperienza di Volo Notturno

A cura di: Mario Landriscina



Elisoccorso Como: Esperienza di Volo Notturno

luglio 2008

AW 139

Inizio attività: **21**

Elicottero impiegato:

AMBITO OPERATIVO: **regionale ed extraregionale;**

DATI ATTIVITA' (*) → Periodo luglio 2013 - agosto 2014:

- **104 missioni** per un totale di **97,4 h/volo;**
- **68% interventi primari** (*);
- **Rapporto** attività diurna/notturna = **6.9/1.**

Elisoccorso Como: l'esperienza maturata

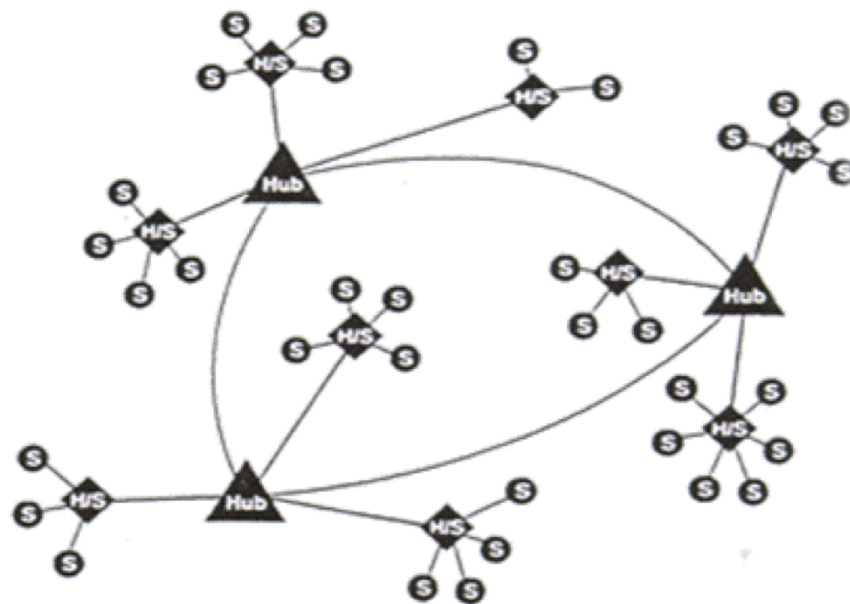
ALCUNE CONSIDERAZIONI:

- L'attività è in linea con quanto previsto nella fase preparatoria (aa. 2006/2007);
- Il **teatro** operativo è stato sostanzialmente **locale**;
- Dopo l'**avvento** dell'**AREU**, resi disponibili dati precedentemente non valutabili, si è misurata la potenzialità di impiego e il **risultato** è parso **francamente esiguo**;
- **Senza modifiche sostanziali del modello organizzativo-operativo sarà difficile migliorare le performances attuali !**



Lo scenario futuro 1/3

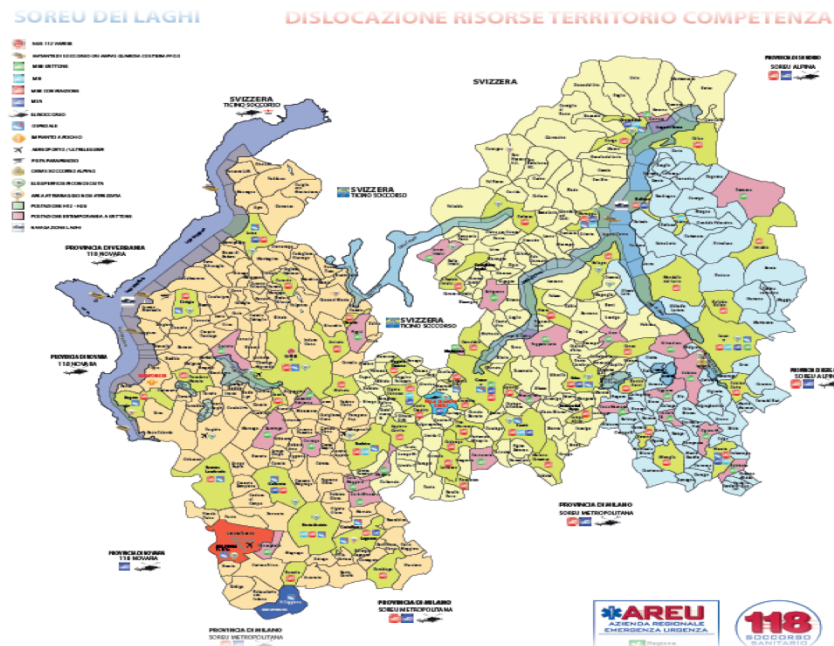
- **Determinazione del fabbisogno** alla luce dei dati relativi agli eventi direttamente controllati dalle **Sale Operative "118"** (classificazione e dislocazione eventi, disponibilità-distribuzione e livello dei mezzi di soccorso, **ubicazione rete ospedaliera di riferimento, tempi di medicalizzazione e tempi di ospedalizzazione DEFINITIVA-HUB** ruota vs pala).



Modello Hub and spoke con livelli intermedi

Lo scenario futuro 2/3

- Fabbisogno alla luce dei dati relativi al sostegno delle esigenze della rete ospedaliera (trasporti “secondari”) Spoke → Hub;
- Fabbisogno per altre attività (trasporto equipe e organi, farmaci, antidoti, dotazioni e materiali per maxi emergenze, ecc.);
- Fabbisogno in base allo standard meteorologico.



Lo scenario futuro 3/3

- Valutazione costi sostenibili (equipe sanitaria dedicata ?);
- Valutazione impatto operativo-organizzativo applicazione nuova normativa n. 965/2012 (PIS, verricello in notturna, ecc.);



25.10.2012 II Gazzetta ufficiale dell'Unione europea I. 296/1

II
(Atti non legislativi)

REGOLAMENTI

REGOLAMENTO (UE) N. 965/2012 DELLA COMMISSIONE
del 5 ottobre 2012
che stabilisce i requisiti tecnici e la procedura amministrativa per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio

LA COMMISSIONE EUROPEA,
visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
visto il regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1192/2002 e la direttiva 2004/74/CE (1) in particolare l'articolo 9, paragrafo 5, e l'articolo 10, paragrafo 5,
considerando quanto segue:

(1) È necessario che gli operatori e il personale responsabili dell'arresto di aeromobili sottomobili soddisfino i particolari requisiti essenziali stabiliti all'allegato IV del regolamento (CE) n. 216/2008.

(2) Il regolamento (CE) n. 216/2008 prevede che gli Stati membri, oltre ad assicurare la sorveglianza dei certificati da essi emessi, svolgano indagini, comprese ispezioni a terra, e adottino tutti i provvedimenti, fra cui il fermo operativo di un aeromobile, atti a impedire il perdurare di una violazione.

(3) In conformità al regolamento (CE) n. 216/2008 è necessario che la Commissione adotti le necessarie norme di attuazione per stabilire le condizioni per l'impiego in sicurezza dell'aeromobile.

(4) Allo scopo di garantire una transizione agevole e un livello elevato di sicurezza dell'aviazione civile nell'Unione europea, è necessario che la misura attuativa rispecchi lo stato dell'arte, includa le migliori pratiche, e il progresso tecnico e scientifico nel settore delle operazioni di volo. È quindi opportuno prendere in considerazione i requisiti tecnici e la procedura amministrativa

adottati come gli auspici dell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (in appresso «ICAO») e delle Agenzie aeronautiche comuni europee fino al 30 giugno 2009, nonché la legislazione in vigore relativa a un ambiente nazionale specifico.

(5) È necessario che l'Industria aeronautica e le amministrazioni degli Stati membri dispongano del tempo sufficiente per adeguarsi al nuovo quadro normativo e viceversa, e determinate condizioni, la validità dei certificati rilasciati prima che divenga di applicazione il presente regolamento.

(6) Dato che il presente regolamento costituisce una misura attuativa di cui all'articolo 8, paragrafo 5, e all'articolo 10, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 216/2008, l'allegato III del regolamento (CEE) n. 192/91 del Consiglio (2) e la direttiva 2004/74/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (3) si considerano abrogati in conformità all'articolo 49, paragrafi 3 e 5, del regolamento (CE) n. 216/2008. È tenuto necessario che l'allegato III resti temporaneamente in vigore fino alla scadenza dei periodi transitori previsti nel presente regolamento e per quelle aree nelle quali non sono state ancora adottate misure attuative. Analogamente, è necessario che rimanga temporaneamente d'applicazione la direttiva 2004/74/CE fino alla scadenza dei periodi transitori previsti nel presente regolamento.

(7) L'Agenzia europea per la sicurezza aerea ha preparato la proposta di norme attuative e la ha presentata, a titolo di parere, alla Commissione e norma dell'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 216/2008.

(8) La misura di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato istituito dall'articolo 65 del regolamento (CE) n. 216/2008.

(1) GU L 77 del 11.2.1991, pag. 4.
(2) GU L 145 del 30.4.2004, pag. 74.
(3) GU L 79 del 19.1.2008, pag. 1.

Priorità logistico - operative

- **Identificazione PIS** a cura della **componente sanitaria** (coinvolgimento esercenti, sensibilizzazione delle amministrazioni locali, convenzionamento per la salvaguardia del sito, per il suo mantenimento operativo, ...);
- **Definizione del profilo di dotazione dei PIS** (illuminazione? webcam? manica a vento? infrastruttura per gestione da remoto?...);
- Definizione degli **indicatori** di monitoraggio dell'attività.



Presupposti per lo sviluppo (1/3)

- Manifestazione di **reale interesse e documentata sensibilità** al tema da parte degli Operatori “118” (in particolare delle C.O. senza gestione diretta dell'elicottero). **Sensazione della prevalenza di uno scetticismo pregiudiziale o fondato su esperienze estranee alle potenzialità dello scenario attuale.**
- Manifestazione di **reale interesse e documentata sensibilità** al tema da parte **degli esercenti** al di là di un risvolto commerciale;

Presupposti per lo sviluppo (1/2)

RUOLO DELLA COMPONENTE SANITARIA:

- Crederci !
- Essere motivata per procedere gli interventi in **tempi sostenibili** (identificazione opzione, **strategia di coordinamento** azioni di terra con azioni di volo, **valutazione tempi** medicalizzazione/tempi ospedalizzazione definitiva, valutazione utilizzo **verricello/rendez-vous**, adesione alla **contemporaneità** delle **azioni aeronautiche**, ecc,).



“ IL SEGRETO DEL SUCCESSO
RISIEDE NELLA COSTANZA
CON CUI SI PERSEGUE
UNO SCOPO. ”

BENJAMIN DISRAELI

www.assistenzivirtuale.org

Presupposti per lo sviluppo (2/2)

RUOLO COMPONENTE AERONAUTICA OPERATIVA:

- **Crederci !**
- Essere motivata per procedere le azioni in **tempi sostenibili** sulla base di **processi preordinati !** (contemporaneità di azioni per l'**identificazione precoce del target** verso i PIS, per la **immediata disponibilità dell'aeromobile**, per l'utilizzo di tutta la tecnologia di bordo, ecc.);
- **Monitoraggio meteo real time e decollo in tempi ridotti (6-7 min?)** perlomeno in caso di certezza di meteo favorevole;
- Preventiva **predisposizione** di tutte le **rotte** verso i PIS noti;
- **Accordi pregiudiziali** con gli **organi di controllo del traffico aereo**.



Sviluppi tecnologici (1/4)



Sviluppi tecnologici (2/4)



NVG ai piloti
(Night Vision Goggles)

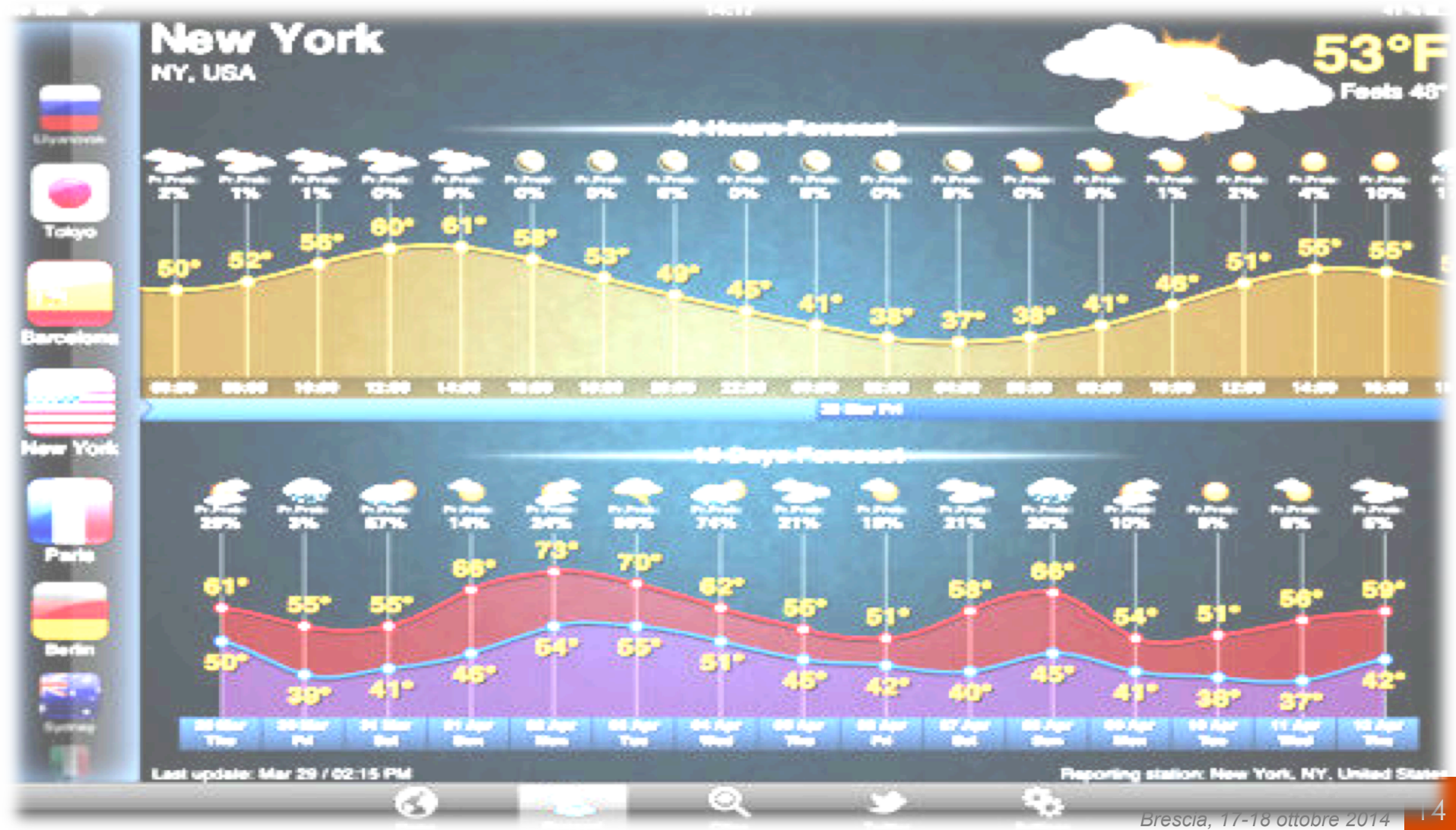
Sviluppi tecnologici (3/4)

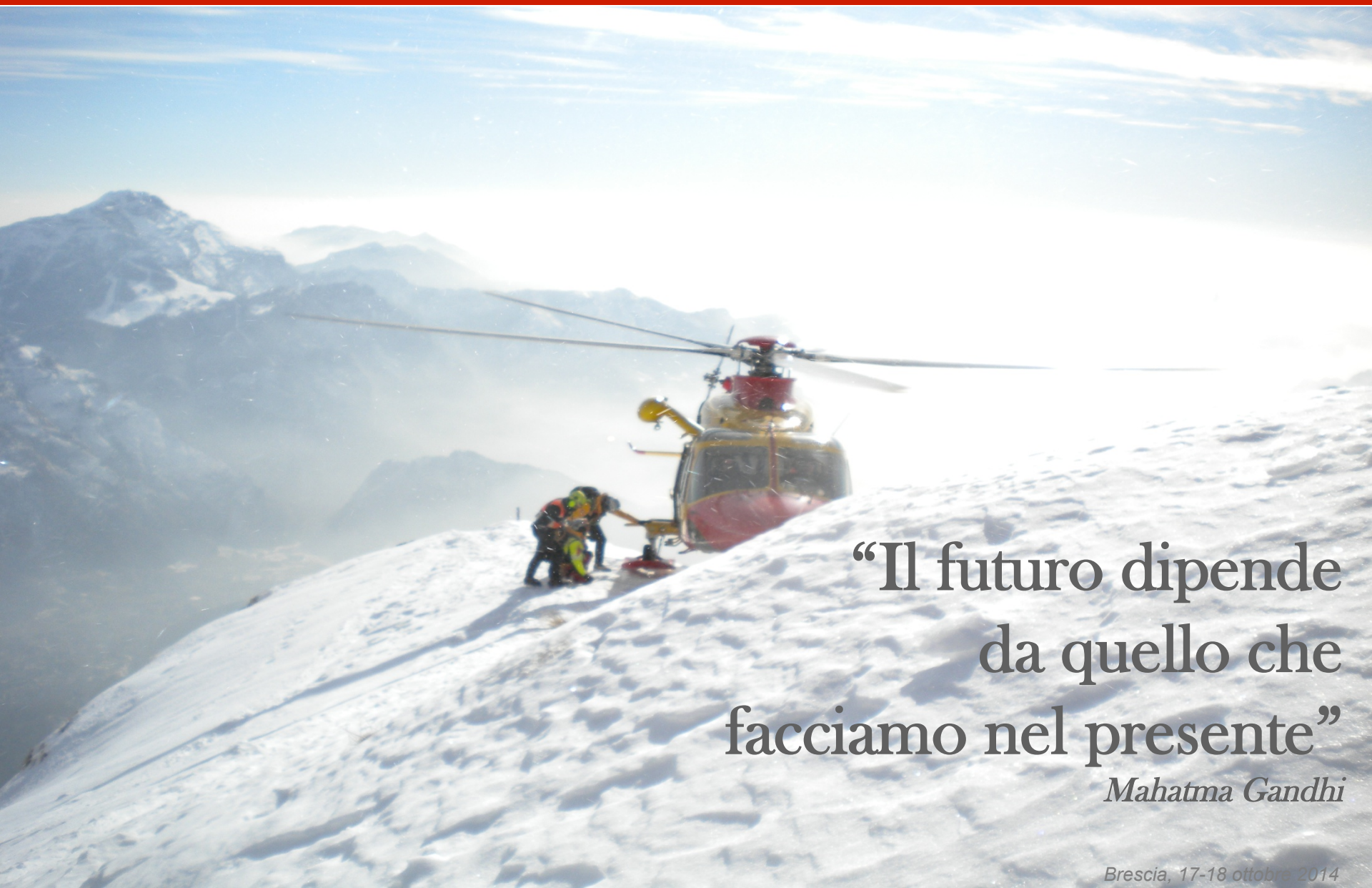


NVG all'elicottero
(Night Vision Goggles)

Sviluppi tecnologici (4/4)

Rete di stazioni Meteo





“Il futuro dipende
da quello che
facciamo nel presente”

Mahatma Gandhi