



L'elisoccorso in Sardegna: un servizio irrinunciabile.

Il servizio di elisoccorso AREUS Regione Sardegna è uno dei servizi regionali Hems italiani più giovani avendo iniziato le attività il 1° luglio 2018; sette anni nei quali il servizio si è evoluto positivamente, il numero di missioni-interventi annui sono aumentati gradualmente, partendo dalle 800/1000 missioni dei primi due anni fino ad arrivare a 2400 missioni/anno attuali (potrei dire quella che è all'incirca la media delle altre basi dell'intero territorio nazionale), portate a compimento dai tre elicotteri dislocati su altrettante sedi ubicate come segue:

- Aeroporto di Olbia: un Leonardo AW139 operativo H24
- Aeroporto di Alghero: un Airbus H145 operativo diurno H12
- Aeroporto di Cagliari: un Airbus H145 operativo diurno H12



Emblema di AREUS riprodotto sul portellone dell'Airbus H145 in servizio sulla base di Alghero, dalla quale lo stesso elicottero è ripreso in decollo nell'immagine a destra.

La componente aeronautica, costituita dagli elicotteri, piloti e tecnici HHO (Helicopter Hoist Operator) è fornita a cura della Società di lavoro aereo Airgreen, azienda leader nel settore elicotteri e che vanta una enorme esperienza in ambito elisoccorso avendo, negli ultimi trent'anni, sviluppato in maniera continuativa collaborazioni per il servizio HEMS con la Regione Autonoma Valle d'Aosta in un primo tempo, quindi con la Regione Piemonte, Liguria e Sardegna, per un totale attuale di nove basi elisoccorso.

Passato, presente, futuro.

Nelle parole di Antonello Piras, responsabile della Struttura Semplice Dipartimentale dell'Elisoccorso AREUS Regione Sardegna, una visione sul passato, presente e futuro del servizio Hems: *"La scelta del posizionamento delle basi, rispettivamente a nord-est nord-ovest sud-est del territorio, venne effettuata in considerazione della volontà di una loro rapida apertura nella prima fase di attivazione del servizio; inoltre le sedi aeroportuali garantiscono condizioni ideali per l'operatività 365 giorni anno in tutta sicurezza. Vero è che raggiungere la parte centrale dell'isola richiede più dei 20 minuti desiderati dall'attivazione della missione, ed è per coprire questo gap che proprio in questo periodo siamo al lavoro per l'attivazione della quarta base elisoccorso che sarà collocata nel comune di Sorgono garantendo così la copertura territoriale anche per il centro Sardegna, con tempi di intervento ridotti. La nuova base avrà operatività H12*

e sarà dotata di un elicottero Airbus H145, contestualmente la base di Cagliari transiterà su un AW139 ed operatività H24; il progetto dovrebbe essere portato a compimento nell'arco di 2/3 anni."

(n.d.r.: vedi delibera della Giunta Regionale Sardegna n° 54/55 del 22/10/2025).



Passaggi della formazione: la spiegazione del come salire e scendere correttamente e la prova pratica con elicottero in hovering.

La Sardegna è la terza regione d'Italia per superficie con, di contro, una delle più basse densità di popolazione; il territorio è complesso, prevalentemente collinare e montuoso, disseminato di piccoli paesi per raggiungere i quali viaggiando su gomma occorrono tempi lunghi.

E' evidente come l'elicottero sia una risorsa insostituibile sia nella fase di soccorso primario nel raggiungere il paziente portando in loco l'assistenza che si avrebbe in un pronto soccorso, sia nella fase successiva della centralizzazione dei politraumi; a tal proposito Antonello Piras spiega come "gli unici due HUB ospedalieri che dispongono di tutte le specialità (cardiologia, cardiologia, neurochirurgia, camera iperbarica) sono collocati a Sassari, nord-ovest, e Cagliari, sud-est, raggiungibili nell'arco di tempo di 20/25 minuti, quando su strada occorrono da 90 minuti in su. Esistono altri ospedali sul territorio che dispongono di alcune specialità e che possiamo utilizzare nei casi specifici. Inoltre disponiamo di 30 elisuperfici operative, mentre altre 62 sono in fase di implementazione."



Attimi delle fasi della formazione: spiegazione, prove a secco, pratica in volo con l'elicottero Leonardo AW139 messo a disposizione per l'occasione.

Sono certo che nel tempo anche la popolazione ha recepito in modo diverso il servizio di elisoccorso; ricordo le polemiche dei primi anni, atteggiamento probabilmente normale quando si affrontano cambiamenti, tanto che è normale a fronte di qualsivoglia innovazione sentire dire 'abbiamo sempre fatto così, perché cambiare, costi ecc ecc'.

A tal proposito Antonello Piras osserva come "sono convinto che oggi sarebbe una enorme polemica se il servizio di elisoccorso venisse soppresso, anche in considerazione del periodo che stiamo vivendo, nel quale piccoli ospedali hanno difficoltà nel reperire personale ed il servizio su gomma ha le limitazioni già menzionate; senza voler assolutamente sminuire il fatto che comunque disponiamo di un importante servizio di ambulanze con medico e infermiere, denominate Mike, ambulanze con il solo infermiere, cosiddette India, e le associazioni di volontariato con personale non sanitario formato per un limitato primo soccorso.

Inoltre sovente si vola verso centri specializzati al di fuori della Sardegna, prevalentemente verso gli ospedali Gaslini di Genova e Gemelli di Roma per patologie che interessano i bambini, nonché alcune specialità quali le riabilitazioni neurologiche per le quali purtroppo sull'isola abbiamo tempo di attesa piuttosto lunghi e quindi i pazienti necessitano di essere trasferiti; questi ultimi, non essendo urgenze, vengono programmati di giorno in modo tale che gli altri due elicotteri provvedono alla copertura totale del territorio.

Nel totale oltre il 75% degli interventi sono primari, mentre dei secondari una buona parte sono trasferimenti urgenti da piccoli ospedali verso i due HUB principali."



Verricellate singole sul campo base in località Arenosu

Medici e infermieri: formando il futuro.

Lo scorso ottobre è stata portata a termine la formazione di sette medici e dodici infermieri per completare l'organico delle tre attuali basi elisoccorso. Nel corso dei sette anni del servizio HEMS sono stati formati oltre 130 sanitari, professionisti nell'ambito emergenza urgenza, dei quali tutti gli infermieri entrati a far parte del team nel 2018 sono rimasti in servizio, mentre per quanto riguarda i medici vi sono state alcune defezioni.

Antonello Piras osserva come *"il servizio è cresciuto non solo per il numero di missioni ma anche dal punto di vista professionale, nel senso che abbiamo formato molti professionisti nonostante la carenza generale di personale sanitario, a testimonianza del fatto che l'elisoccorso è un servizio che attrae; ne è testimone l'attuale formazione di questi diciannove sanitari, tutti alla loro prima esperienza con l'elisoccorso ma tutti provenienti dall'ambito emergenza urgenza."*

Superate le prove selettive, mirate all'accesso al servizio operato con l'elicottero, i 19 prescelti nuovi soccorritori hanno sostenuto, nei mesi precedenti, anche la prova di abilità al movimento in ambiente montano; ultimo step formativo la settimana finale del corso HEMS, che ha visto i primi due giorni dedicati alla parte teorica e pratica a terra, mentre per le successive tre intense giornate il fulcro dell'attività è stata la familiarizzazione con l'elicottero, l'equipaggio e i tecnici del soccorso alpino, in un crescendo di manovre e situazioni sempre più complesse per le quali è stato messo a disposizione un elicottero AW139 della società Airgreen in modo tale da non distogliere dal servizio i tre elicotteri operativi.



In attesa del proprio turno per l'imbarco

Sotto il flusso rotore.

Avere avuto l'opportunità di partecipare, come osservatore, alla formazione "ab initio" dal punto di vista aeronautico del personale sanitario per l'elisoccorso è stata una occasione rara e formativa anche per il sottoscritto.

L'appuntamento per i tre giorni è in località Arenosu, pochi minuti di volo dall'aeroporto di Alghero, dove si atterra su di un piccolo pianoro contornato dai rilievi dei Monti La Giorba, Doglia e Murone, un ambiente verdeggiante ed aspro allo stesso tempo. Un luogo ideale per le attività e logisticamente perfetto essendo facilmente accessibile via terra, e per le attività di volo vicino sia all'aeroporto, per i necessari rifornimenti, sia alla zona scelta per le verricellate in parete, condizione che ha consentito il rapido svolgimento delle manovre per tutti i diciannove sanitari, riducendo al minimo indispensabile i minuti di volo.

I corsisti non potevano sperare di meglio, la loro formazione è stata curata dal personale Airgreen, piloti e tecnico verricellista esperti, dagli istruttori nazionali tecnici elisoccorso del CNSAS Corpo Nazionale Soccorso Alpino Speleologico ed i colleghi TE della Sardegna, oltre ovviamente agli istruttori di AREUS per la parte sanitaria.



Verricellata della barella in località Arenosu

Le nozioni basiche da assimilare sono molteplici, dall'utilizzo corretto delle dotazioni personali, quali imbraghi, casco, longe, moschettoni, alle comunicazioni radio, alla gestualità. L'approccio all'elicottero è graduale, partendo dalla conoscenza generale della macchina, delle dinamiche di volo, dell'allestimento interno, del come muoversi a bordo in sicurezza e delle rispettive posizioni da occupare, del come salire e scendere correttamente, sia con ruote a terra sia in hovering. Tutte azioni assolutamente non banali e che richiedono un alto livello di concentrazione, che deve essere mantenuta per tutto il periodo di addestramento.

Gli istruttori TE ed il verricellista sono instancabili nello spiegare minuziosamente le azioni da compiere passo passo nel corso di tutto lo svolgimento delle operazioni, nonché ripeterle più e più volte a beneficio di tutti i presenti; questo perché occorre in primis perseguire la sicurezza, l'incolumità di tutto il personale coinvolto, nel contempo acquisire la dimestichezza necessaria per rendere le azioni fluide. Non entro nel dettaglio della formazione, non intendo tediare il lettore, basti sapere che la fase successiva, salendo di un grado la scala di difficoltà, è stata dedicata agli sbarchi e imbarchi su terreno ostile con elicottero in hovering, un primo contatto con le fasi di volo e con l'impatto fisico ed emotivo del trovarsi sotto il flusso rotore.

Step successivo le verricellate in recupero e calata, prima da soli e successivamente con la barella, effettuate sul pianoro di Arenosu.



Avvicinamento e hovering per l'elisbarco sul Monte Murone, fasi durante le quali non si ha tempo di godere dello spettacolo offerto dalla natura ma che è apprezzabile nelle immagini.

L'attività dell'ultima giornata è il compendio di tutto quanto imparato, condotta però in un ambiente più estremo, simulando una situazione di soccorso complessa sia dal punto di vista medico che alpinistico, e non banale neanche da quello aeronautico; situazione sanitaria/ambientale che probabilmente non sarà così ricorrente nella futura attività quotidiana ma per la quale occorre essere preparati, e quando sei pronto ad affrontare il peggio sei pronto per tutto.

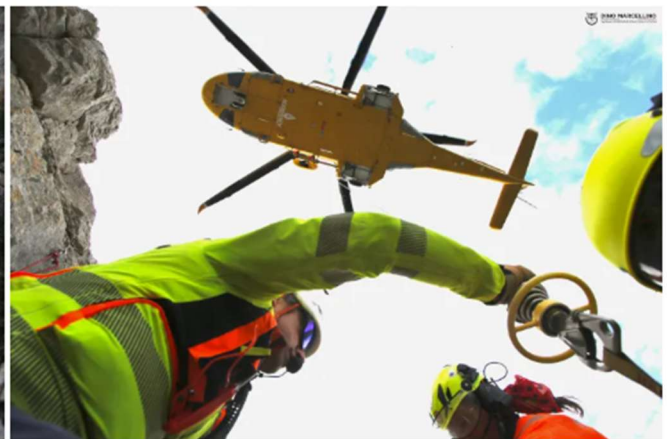
Il versante ovest del Monte Murone, che si affaccia sullo splendido golfo la cui estremità è costituita dal ben noto Capo Caccia, offre il luogo ideale per la suddetta attività. Si tratta di una falesia facilmente accessibile via terra ma esposta, vi è la possibilità di muoversi agevolmente dalla cima nel preparare più punti per le rispettive calate in parete del personale e della barella, ed anche un settore ristretto dove effettuare l'avvicinamento dell'elicottero per il successivo sbarco e imbarco in hovering su un terreno realmente ostile: rocce, sterpi e spazio ridotto per coloro che si muovono da e per l'elicottero, ed una conformazione delle rocce che genera fastidiose turbolenze indotte dal flusso rotore, situazione sfruttata anche per l'addestramento di un pilota.



A sinistra recupero barella dalla parete rocciosa, sullo sfondo la costa fra Porto Ferro e Capo dell'Argentiera – A destra verricellata sullo sfondo della baia di Porto Conte e Capo Caccia.

No comfort zone.

In questo scenario, mentre sono intento a fotografare dalla cima del monte l'andirivieni dell'elicottero, un istruttore nazionale mi viene incontro chiedendomi: "Dino, te la senti di fare il figurante? Ci manca una persona da posizionare in parete per poi recuperarla, imbarellata, con il verricello dell'elicottero." Come dire di no, esperienza che ancora mi manca, e nessun timore poiché sono sicuramente nelle migliori mani che si possano desiderare; detto fatto raggiungo il punto dove vengo imbragato e assicurato in parete, per poi fingere di essere semi incosciente e lasciarmi ciondolare a peso morto.



Appesi in parete, effettuate le manovre di soccorso e stabilizzazione nonché imbarellamento, si attende l'arrivo dell'elicottero per il recupero: vederlo comparire poco alla volta è un effetto scenografico notevole.

Questa situazione mi consente di apprezzare il lavoro di squadra, anche in quei piccoli dettagli normalmente non percepibili da un osservatore esterno. Vengo quindi raggiunto da medico ed infermiere, per loro un già impegnativo approccio essendo appesantiti dagli zaini medici, i quali, sotto la guida dell'istruttore sanitario e vincolatisi alla parete a loro volta, si adoperano per capire il mio stato e come intervenire; segue un fitto scambio di considerazioni e valutazioni che portano alla decisione, vista la gravità del quadro clinico, di effettuare un accesso intraosseo per il quale viene chiesto di calare un trapano ... in ultimo scende il TE con la barella che viene fatta scorrere fra la mia schiena e la parete rocciosa, operazione non proprio agevole considerata la posizione e la mia assoluta non collaborazione, tanto più che non sono propriamente un peso piuma!



Verricellate viste da terra e da bordo.

Mentre mi si assicura nella barella riesco a scattare qualche foto e percepisco lo sforzo fisico e mentale profuso dal team, osservo la complessità delle manovre tecniche nel gestire la sicurezza e la mobilità di tutti e della barella, nel mentre altri TE provvedono a pulire, per quanto possibile, da pietrisco instabile il tratto di parete sopra di noi, azione preventiva per il successivo arrivo dell'elicottero il cui flusso rotore potrebbe causare il distacco di sassi pericolosi per le persone sottostanti ... l'elicottero è sopra di noi, il medico si protrae sopra di me proteggendomi il volto dal flusso d'aria nel mentre l'infermiere viene recuperato con il verricello ... ora tocca al medico con la barella a risalire verso la pancia dell'AW139, che si avvicina molto velocemente ma quasi senza scossoni, qualche oscillazione e niente più, pensavo peggio; le scritte Airgreen e 118 sulla pancia dell'elicottero sembrano avvicinarsi minacciose ma tutto d'un tratto sono fermo, inizia una rotazione e vedo comparire il verricellista, proteso nel gestire il cavo, intento ad osservare ed aiutare il medico, trovando il tempo per darmi un'occhiata. Appena più complessa la fase di rotazione ed entrata in cabina, assistiti dal verricellista e dall'infermiere, ma tutto si svolge talmente rapidamente che mi verrebbe voglia di ripetere l'esperienza per apprezzare al meglio il tutto.



Tre immagini in sequenza dell'ingresso in cabina della barellae del lavoro di squadra del verricellista, medico ed infermiere.

In conclusione.

A mente fredda, ripensando alla mia verricellata ed a quelle successive vissute da bordo dell'elicottero, nasce spontanea una considerazione: in soli tre giorni di attività tutti i 19 medici ed infermieri, chi più chi meno, hanno dimostrato un notevole apprendimento fino ad attuare con discreta scioltezza la messa in atto di quei gesti e atteggiamenti tanto raccomandati dai TE, non ultimi gli sguardi scambiati con il verricellista ed i TE in cerca di consenso e certezza, espressione questa di una trovata sintonia.

Ed immagino che per i giovani medici ed infermieri la sfida sia anche coniugare la loro professionalità medica con situazioni ambientali talvolta estreme, mantenendosi lucidi ed efficienti; devo fare loro i miei complimenti.

Lavorare in ambito elisoccorso è sicuramente stimolante ed appagante, terminate le rispettive prove tutti i corsisti hanno esternato la loro soddisfazione, ben leggibile nei loro occhi; indubbiamente molti aspetti andranno affinati nel tempo ma la certezza è che si può fare affidamento su queste nuove figure professionali che vanno a contribuire sin da subito ad assicurare l'operatività di un servizio divenuto essenziale per la popolazione sarda e per i numerosi turisti che frequentano l'isola.

SEGUE GALLERIA FOTOGRAFICA

Testo e foto Dino Marcellino / Operazioni Volo







