

# Entrevista

Autor(en): **Hutter, Miriam / Burren, Thomas**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Panorama suizo : revista para los Suizos en el extranjero**

Band (Jahr): **39 (2012)**

Heft 5

PDF erstellt am: **30.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-908552>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

## Entrevista

**Thomas Burren vuela desde hace 14 años como enfermero en vuelos de repatriación de la Rega y ya ha repatriado a suizos del extranjero. Le encanta su trabajo, aunque tenga que enfrentarse una y otra vez a situaciones difíciles. Entrevista de Miriam Hutter**

«**PANORAMA SUIZO**»: Antes de incorporarse a la Rega, usted trabajó durante mucho tiempo en las unidades de cuidados intensivos de distintos hospitales. ¿En qué se diferencian el trabajo en los jets de la Rega y el de un hospital?

THOMAS BURREN: En primer lugar, no estoy aquí sólo para cuidar a los pacientes, también tengo que saber muchas cosas sobre la aviación. Para ello, hice al principio una formación adicional de 14 días. Y en segundo lugar, aquí trabajo mucho más independientemente. Estoy solo con el médico, no somos un gran equipo. Tampoco se puede hacer rápidamente un examen médico especial; hay que trabajar con lo que se tiene.

¿Qué facilidades tiene en los jets de la Rega?

En un avión podemos transportar a cuatro pacientes echados, y disponemos de una especie de mini unidad de cuidados intensivos para dos de ellos, con aparatos de respiración artificial, monitores de supervisión y bombas de infusión. Naturalmente hay limitaciones en términos de medicamentos y material de uso único: cuando se acaba algo no hay recambios, lo que requiere una gran planificación y previsión.

¿Cómo se lleva a cabo una operación típica?

Estamos de guardia en casa, y cuando llega una llamada, tenemos que estar listos para despegar como máximo en dos horas. Mis funciones previas al despegue son: organizar el abastecimiento, comprobar que disponemos de los aparatos y los medicamentos principales, y revisar el material necesario. Tras un breve intercambio de información con el médico, el piloto y la dirección de la opera-



Thomas Burren tiene 47 años y ha encontrado su trabajo ideal como enfermero de cuidados intensivos en la Rega. Está casado y es padre de dos hijos adolescentes.

ción, hacemos los últimos controles y despegamos.

¿Y el paciente les espera en el aeropuerto del lugar al que se dirigen?

No, normalmente, a la llegada nos espera una ambulancia, en la que recogemos al paciente en el hospital. Cogemos los medicamentos y las máquinas, y en cuanto localizamos al paciente, asumimos su supervisión y sus cuidados. A la llegada a nuestra meta, el médico y yo acompañamos al paciente en la ambulancia hasta el hospital, donde le ponemos en manos de los correspondientes expertos sanitarios.

Y ahí acaba su intervención.

Sólo la parte médica. A menudo tenemos que volar después a casa. No todos los pacientes son trasladados a Zúrich. Después lo ordenamos todo para que el jet esté disponible para la siguiente operación. Después empieza nuestro tiempo de descanso, que de-

pende de la duración de la operación y dura normalmente al menos doce horas.

¿Cuáles son los momentos especialmente satisfactorios de su trabajo?

Un momento muy especial es cuando llegamos a recoger a un paciente. La mayoría de ellos nos reciben con una sonrisa radiante cuando entramos en la habitación. Y es que con frecuencia no saben lo que les pasa porque tienen problemas de comunicación. Nosotros hablamos con ellos en su lengua materna, les explicamos cuál es su situación y después ya se sienten en buenas manos.

Seguro que también hay situaciones difíciles, ¿no?

Yo lo paso muy mal cuando los burócratas nos obstaculizan el camino. A veces llegamos en ambulancia a un aeropuerto, el paciente está inestable, tiene que ser intubado, quizá recibe suero o transfusiones de sangre, y nos hacen esperar con él una hora en la aduana. Esto puede poner en peligro la vida del paciente. Esta arbitrariedad es difícil de aceptar. También los viajes para recoger a pacientes pueden ser difíciles. Por ejemplo cuando hay que conducir por el desierto durante horas. Y por supuesto también me enfrento una y otra vez a duros golpes del destino: fallecimientos o accidentes que afectan a toda una familia. Y como a menudo somos los primeros con los que pueden hablar los pacientes, somos también los que vivimos más de cerca, durante el vuelo de regreso, todas las emociones. Y, por supuesto, las operaciones de rescate de niños afectan siempre mucho.

¿Qué significa para usted trabajar para la Rega?

Para mí éste es el trabajo ideal. Aquí puedo trabajar independientemente y formo parte de un excelente equipo. En ninguna parte he conocido a gente que trabajara con tanta motivación como en la Rega. A todos los niveles, tanto el médico como otros, la gente se siente corresponsable del éxito de nuestra misión, que consiste en salvar vidas.

una ráfaga de viento contra la pendiente durante el aterrizaje y queda destruido. Pese a todo hubo suerte dentro de la desgracia, y nadie resultó herido.

1997 La central de operaciones, los jets de salvamento, el mantenimiento y la administración se concentran en el nuevo Cen-

tro de la Rega en el aeropuerto de Zúrich. Para el salvamento aéreo en Suiza, a partir de en-



tonces, el número de emergencias es el 1414.

2009 La llamada «Life-Box», una máquina móvil de estimulación cardíaca y pulmonar se utiliza por primera vez a bordo de helicópteros y jets-ambulancia de la Rega. En 2010 se le aplica - una primicia mundial -



a un paciente en un vuelo transatlántico.

2012 Tras el accidente de bus en el Valais, la Rega transporta el 16 de marzo en sus tres jets-ambulancia, en seis vuelos, a 14 heridos y a sus familiares, de Sion a Bruselas. Es la primera vez que todos los aviones ambulancia de la Rega se usan al mismo tiempo para una misma operación.