

Reddderen

A photograph of several red fire trucks parked in a row inside a large, well-lit garage. The focus is on the front of the closest truck, showing its side mirror, windshield, and front grille. The truck has a green tag on the windshield that says "DA CONSIGNARE". The number "220" is visible on the side of the truck. The background shows other similar trucks and the structural elements of the garage.

Nr. 9 › November 2016 ‹ 39. årgang

På besøg hos Omars Side 4

Redderen

udgives af
Reddernes Landsklub

Redaktion:

Redaktør og Fællestillidsmand
Morten Andersen
Ringstedgade 128
4700 Næstved
Mobil: 20 76 17 22
E-mail: moa@falck.dk

Journalist:

Flemming Frederiksen Kyster (DJ)
Langesøvej 67, 7000 Fredericia
Mobil: 28 91 29 80
E-mail: journalist@redder.dk

Produktion:

PE offset A/S, Varde
www.peoffset.dk
Annoncesalg: Winnie Vagtborg,
wv@peoffset.dk, tlf: 76 95 17 17

Oplag:

4.500 stk. - Redderen læses af red-
dere, brandmænd, ledere og andre
medarbejdere i Falck koncernen,
AMU-centre, tekniske skoler, hos-
pitaler og politikere samt bered-
skabs- og forvaltningschefer.

Tekst og billeder i Redderen og på
redder.dk er copyright Reddernes
Landsklub og må kun anvendes ud
over privat øjemed med tilladelse fra
redaktionen.

ISSN nr. 1603-1660



Tur til Italien

Falcks Assistanceklub
gæstede Italien, hvor be-
søg hos vognopbyggeren
Omars blev krydret med
kulturelle indslag



Adiòs Nicaragua

Nicaragua-projektet syn-
ger på sidste vers efter
12 år. Læs en beretning
fra Knud Bentholt, som
var med på det næstsid-
ste hold



Stormøde i Aarhus

Assistance afholder
informationsmøder i Vest.
REDDEREN var med ved
mødet i Skejby, hvor det
var småt med positive
meldinger

På besøg hos Omars	4
Vin i 19 generationer.	7
Fabriksbesøg i luksusklassen.	8
Dagbog fra Nicaragua.	12
Stormøde assistance Skejby	15
Har I ilt i ambulancen?	16
RUS Nyhedsbrev: Nye kategorier, spørgsmål og forfattere til Redderquizen	18



Assistance under pres

Der males med dystre farver på de stormøder, som Assistance i vest i skrivende stund gennemfører.

Sværvognsområdet, svær ladvogn, dyrerødning, personvognstransport, landbrugsaftalerne med videre er tilsyneladende på vej mod et markant lavere aktivitetsniveau, hvis ikke nærmest afvikling i enkelte tilfælde.

Det er hjerteblod for Falck og for redderne, der pilles ved – det er en del af korpsets DNA, der er under udfordring.

Der er ikke usandsynligt, at retorikken måske får et ekstra nøk set i lyset af de kommende OK-forhandlinger. Men det er uomgængeligt, at assistanceområdet – og såmænd også ambulance- og brandområdet – er under et kæmpe pres i disse år.

Ingen tvivl om, at evig konkurrence og udvikling gør os rigere som nation. Men det gør os på sin vis også fattigere, når bare nogenlunde anstændige løn- og arbejdsmiljøvilkår betyder, at man ikke er konkurrencedygtig – som det eksempelvis ses med den siddende sygetransport.

At stoppe udviklingen er som at stoppe et vandfald med hænderne. Vi kan ikke gøre meget andet end at opretholde den høje kvalitet og service, som kunderne trods alt værdsætter. Og så arbejde smartere og mere intelligent, så omkostningerne daler uden at lønnen gør det samme. I den forbindelse er input og ideer højt værdsat!

Har du en god historie?

Fagbladet Redderen modtager gerne tips til historier eller emner, som vi kan tage op.

Ambulanceområdet fylder af naturlige årsager en del i bladet. Men vi har et stærkt ønske om at afspejle hele reddergruppen i bladet, så ikke mindst kolleger fra assistance- og brandområdet opfordres til at komme med input.

Henvendelse kan ske til redaktør Morten Andersen (se kontaktdata i kolofonen side 2).

Husk at melde adresseændring

Husk at melde adresseændring til "Redderen", når du flytter, så du fortsat kan få bladet på din nye adresse.

Manglende adresseændring giver forgæves arbejde, spildte portokro-ner og ærgrelse over, at bladet ikke dukker op.

Send en mail om din nye og tidligere adresse til RL-sekretær Pernille Lykke Kristiansen på plk@falck.dk

Udlængsel...

Har du lyst til at gøre en forskel i udlandet – så bliv medlem af RAV nu.



**OMARS**

Assistancefolkene var – på grund af afstanden – for første gang afsted med fly. Men der var alligevel god tid til "bus-hygge" undervejs på turen, som Bjarne Schmidt og Kim B. Christiansen havde arrangeret.



På besøg hos **Omars**

Falcks Assistanceklub gæstede italienske Omars, der bygger Falcks nye generation af vej-hjælpskøretøjer

Hvis AnsaldoBreda med deres mislykkede IC 4-tog har fået nogle danskere til at kigge skævt til italiensk fremstillingsindustri, så må Omars S.p.a. trække i den modsatte retning.

Igennem fire årtier har virksomheden i Cuneo syd for Torino fremstillet bjærgningskøretøjer, grill- og ladvogne af høj kvalitet.

Firmaet blev stiftet af Renato Andreis, som startede i det små med selv at reparere, udvikle og opbygge køretøjer til sin lille autohjælpsvirksomhed.

Bilerne og løsningerne var så gode, at Renato begyndte at sælge til blandt andet Frankrig og Belgien, og snart var det udelukkende opbygning, han koncentrerede sig om.

I dag er der cirka 100 mand ansat i virksomheden, som har egen udviklingsafdeling, omkring 20.000 kvadratmeter

under tag og salg til det meste af Europa, Kina, Rusland, Mellemøsten med videre.

90 procent af produktionen går til eksport, og især de svære køretøjer fra Omars er kendt og værdsat langt uden for Norditalien. Omars benytter sig blandt andet af svensk højstyrke stål.

Stor gæstfrihed

Selv om Omars således er en stor spiller, så er Falck Danmark også en stor kunde. Faktisk står der "Falck" på cirka hver sjette opbygning hos Omars i denne tid.

Gruppen fra Falcks Assistanceklub blev da også behandlet med stor gæstfrihed af stifter Renato Andreis, direktør Stefano Martinotti og de øvrige Omars-folk.

Medarbejderne i fabrikshallen var tydeligvis positivt stemt over for de ekstremt

videbegærlige og nysgerrige danskere. De besøgende var ikke bare cheftyper med slips, der nikkede og kiggede høfligt under gennemgangen, men fagfolk, brugere og ildsjæle, der var levende interesserede i alt, hvad der foregik.

Godt samarbejde

Ifølge Morten Svith Rosenlund, autochef i Falck, har samarbejdet med Omars været positivt.

- Vi har selvfølgelig skullet tales os ind på hinanden i processen. Blandt andet havde de svært ved at forstå de danske myndigheders vægtnkrav, som er LANGT mere restriktive end i Italien og andre steder. Også på arbejdsmiljøområdet har vi langt flere krav end mange andre af deres kunder. Blandt andet har vi af hensyn til reddernes sikkerhed skabene i højre side – det var de lidt kede af rent symmetrisk og designmæssigt, men de gør naturligvis, som vi ønsker, fortæller Morten Rosenlund.

Faktisk har Omars ifølge autochefen været glade for at blive skarpt udfordret til at udvikle efter danske forhold. For det kan dels være en løftestang til andre skandinaviske/nordeuropæiske kunder, og dels kan det bringe dem på forkant med fremtidige miljø-/arbejdsmiljøkrav fra eksempelvis EU.



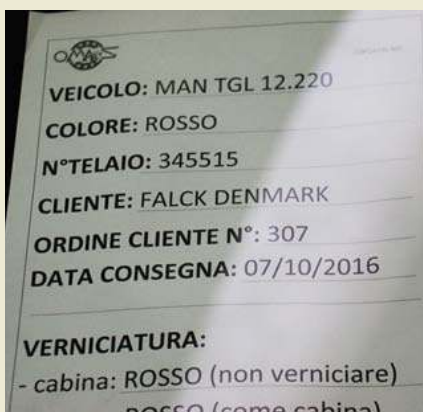
Stående fra højre er det "Omars" grundlægger, Renato Andreis, direktør Stefano Martinotti og Falcks Jan Bo Eriksen, som løbende følger arbejdet i Italien og tjekker kvaliteten m.v.



Denne lille 3.500 kg grillvogn, typisk bygget på en Isuzu, er en stor sællert for Omars, der skærer hele bagenden af og monterer deres eget modul. Falck har også bestilt en håndfuld af de fikse "P-hus bjærgere" med en højde på knap 1,80 meter, og efter en langvarig dialog med myndighederne er det netop lykkedes at få den første indregistreret.

Den nye generation

Af de omkring 50 ladvogne, lette ladvogne, vejservicevogne med grill samt grillvogne, som Falck foreløbig har bestilt hos Omars, er de 39 af mærket Renault. Renault er ifølge Morten Rosenlund de eneste, der kan levere i det såkaldte 8 tons-segment. De er stærke nok til, at de stort set kan løse alle de opgaver, som 10- og 12-tons køretøjerne har gjort før – og meget mere økonomisk.



Vanen tro blev ALT inspiceret og undersøgt af de entusiastiske og positivt nysgerrige assistencefolk fra Danmark.



Ud over hovedsædet ejer Omars også to mindre fabrikker i området – én hvor der blandt andet udføres det "grove" svejsearbejde, og en hvor ladkomponenterne og andre elementer samles.

Den nye generation køretøjer er udviklet i tæt samarbejde med AFA (Assistancefaglig Arbejdsgruppe), fællesarbejdsmiljørepræsentant John Jørgensen, de daglige brugere samt de vognansvarlige stationsledere. De har alle arbejdet hårdt for at sikre, at opbygning, komfort og arbejdsmiljø er i top.

Problem med sæderne

- Resultatet er blevet virkelig godt. Og motor, gearkasse, støjniveau, betjening, trækraft – det kører. Men der er én undtagelse, vi har fået hug for. Affjedring og sæderne i Renault'erne har – viser det sig – ikke levet op til vores krav til affjedring og komfort. Ved en fejl har affjedringen ikke haft fuld vandring. Derfor har redderne oplevet "stød" op igennem sædet, og det er selvsagt ikke i orden, fastslår Morten Rosenlund, som også selv har kørt tre dages test i bilerne. I kombination med den korte vandring i affjedringen har komfort og ergonomi i sædet ikke levet op til vores kravspecifikationer.

Han oplyser, at det har været en kamp at finde nye sæder, som ikke kræver komplet ny typegodkendelse, men det er nu lykkedes.

- Den 7. september startede vi en test, hvor otte af bilerne har fået nye komfortsæder. Hvis det som forventet falder positivt ud, bliver komfortsæderne installeret i de øvrige 31 vogne hurtigst muligt, påpeger autochefen.

Han tilføjer i øvrigt, at der er indledt et samarbejde med ALKO/Danlad om at skabe en ekstra let og økonomisk ladvogn under 3500 kilo. Den ventes at få et 4,80 meter lad og i bedste fald at kunne laste 1200 kilo. Vel og mærke inkl. brændstof, udstyr og redder.

Omars har udviklet dette støtteben, som blandt andet er velegnet til norske eller svenske forhold med mange veje med en smal rabat.



De deltagende vejservicefolk blev opfordret til at studere opbygningsprocessen indgående og gerne komme med gode input og ideer til kommende serier af køretøjer.



Hvis en del går i stykker, eksempelvis et stempel, så behøver Falck ikke afvente, at den skal sejles ind fra Asien eller svejdes sammen i Østeuropa. Omars har næsten altid tingene på lager og kan fremsende dem på en dag eller to. Omars egne leverandører ligger også i lokalområdet, og det giver en god leveringssikkerhed. Man risikerer således ikke, at en bil holder stille i dage eller uger på grund af en simpel reservedel til måske 100 Euro.



Vin i 19 generationer

Hvis de laver fantastisk vin hos vinhuset Cordero di Montezemolo, så er det ikke helt tilfældigt. De har nemlig øvet sig igennem mere end 650 år!

Siden 1340 har familien styret ejendommen Monfalletto nær byen La Morra - midt i det område, hvor de berømte Barolo-vine produceres.

Familien har druer på et område på 38 hektar, og det er tydeligt på de flotte og velordnede faciliteter – blandt andet "vaskemaskiner" til druerne – at de har succes.



Cordero di Montezemolos Barolo'er gennem årtierne. Nok lidt for kostbart som gavesæt til juleaften.



Barolo-vin skal lagres i mindst tre år før salg.



Elena Cordero di Montezemolo (billedet) driver forretningen sammen med broderen Alberto og faderen Giovanni. Det libanesiske cedertræ i baggrunden blev plantet i forbindelse med et bryllup i 1856, og er i dag et symbol for familien. Træet kan ses fra hele det område, hvor der dyrkes Nebbiolo druer til Barolo vinen.

Man fornemmede den storslåede udsigt over landskabet i Piemonte, selv om der var diset på dagen.

En brandgod aftale!

Vidste du, at Falck Danmark A/S har en brandgod indkøbsaftale med AJ Produkter?

Står du og mangler inventar til Falck stationen? Husk, at Falck får 21% rabat indenfor følgende produktkategorier: Omklædningsrum, Værksted & Industri, Lager, Transport & Løft samt Miljø & Sikkerhed og så leverer vi fragtfrit ved køb over 1000 kr. (excl. moms).

Hos AJ Produkter er vi altid behjælpelige med indretningsforslag og monteringservice. Bestil vores katalog eller et konsulentbesøg på ajprodukter.dk eller kontakt os på tlf. 59 400 999.



OVERRASKENDE MEGET™



MASERATI



Fabriksbesøg i luksusklassen



Der gik et sus gennem bussen, da den i Grugliasco nær Torino drejede ind til en ikke helt almindelig fabrik.

På skiltet stod der nemlig "Maserati" med store bogstaver – besøget hos det italienske luksusmærke var turens surprise-indslag.

Det store fabrikskompleks husede tidligere det legendariske designhus "Bertone", som siden 1912 havde skabt ikoniske bildesigns for blandt andre Alfa

Romeo, Ferrari, Lamborghini og mange andre.

Ny kultur

Men selv om der nærmest var tale om et stykke italiensk kulturarv, var Bertone nødlidende i de seneste år (og er i dag konkurs), så i 2009 overtog Fiat Chrysler Automobiles (Maseratis ejere) hele området.

Ifølge rundviserne på Maserati-fabrikken er det siden lykkedes at omstille stedet og medarbejderne til Maseratis kultur, hvor ypperligt håndværk parret med en moderne industriel tilgang har sikret fremgang for luksusmærket.

To modeller

Fabrikken dækker et område på 182.000 kvadratmeter og beskæftiger omkring 2000 medarbejdere, som arbejder på to-holds skift.

I Grugiasco produceres modellerne Ghibli og Quattroporte, som på danske plader starter ved henholdsvis cirka halvdelen og to millioner kroner.

Så der var nok at savle over for bil-entusiasterne fra Danmark, som nød synet af de smukke linjer på de to modeller.



Maseratis løsning i tilfælde af punktering blev naturligvis også studeret af fagfolkene.



DEMC7

KØBENHAVN 2016

24.-25. NOVEMBER

DEMC7 arrangeres af:



7th Danish Emergency Medicine Conference | Akutmedicin hele vejen



BRANDSLUKNING EFTER NYESTE LEDELSES- STANDARD

Falcks danske brandtjeneste er nu re-certificeret efter ny ISO9001:2015

September 2016 var en spændende måned for Falcks danske brandtjeneste og dens medarbejdere. Ikke blot skulle vores certificering fornyes for en ny 3-årig periode og vi skulle kigges efter i sømmene af eksterne øjne og vurderes på, om det vi siger vi gør, også rent faktisk er det vi gør. Vi skulle samtidig også re-certificeres efter den nyeste ISO 9001:2015 standard for kvalitetsledelsessystemer.

Falcks danske brandtjeneste har været ISO 9001 certificeret siden 10. oktober 2007. ISO 9001 standarden har i samme periode gennemgået en udvikling fra fokus på kvalitetsstyring til fokus på kvalitetsledelse.

Sagt på en anden måde, hvor vi tidligere skulle styre og kontrollere vores kvalitet mod løbende forbedring og overholdelse af krav, er fokus nu udvidet til, at der er sammenhæng mellem måden vi driver vores organisation på og vores kvalitetsledelsessystem. Strategi eksekvering, procesorientering, inddragelse af interessenter og risikotænkning er nye fokusområder i ISO 9001:2015. Fra at Q-Falck kunne fremstå som et "parallel"-system der alene sikrede kvaliteten, skal Q-Falck forankres til at være ledelsessystemet for den måde, som vi driver den danske brandtjeneste på.

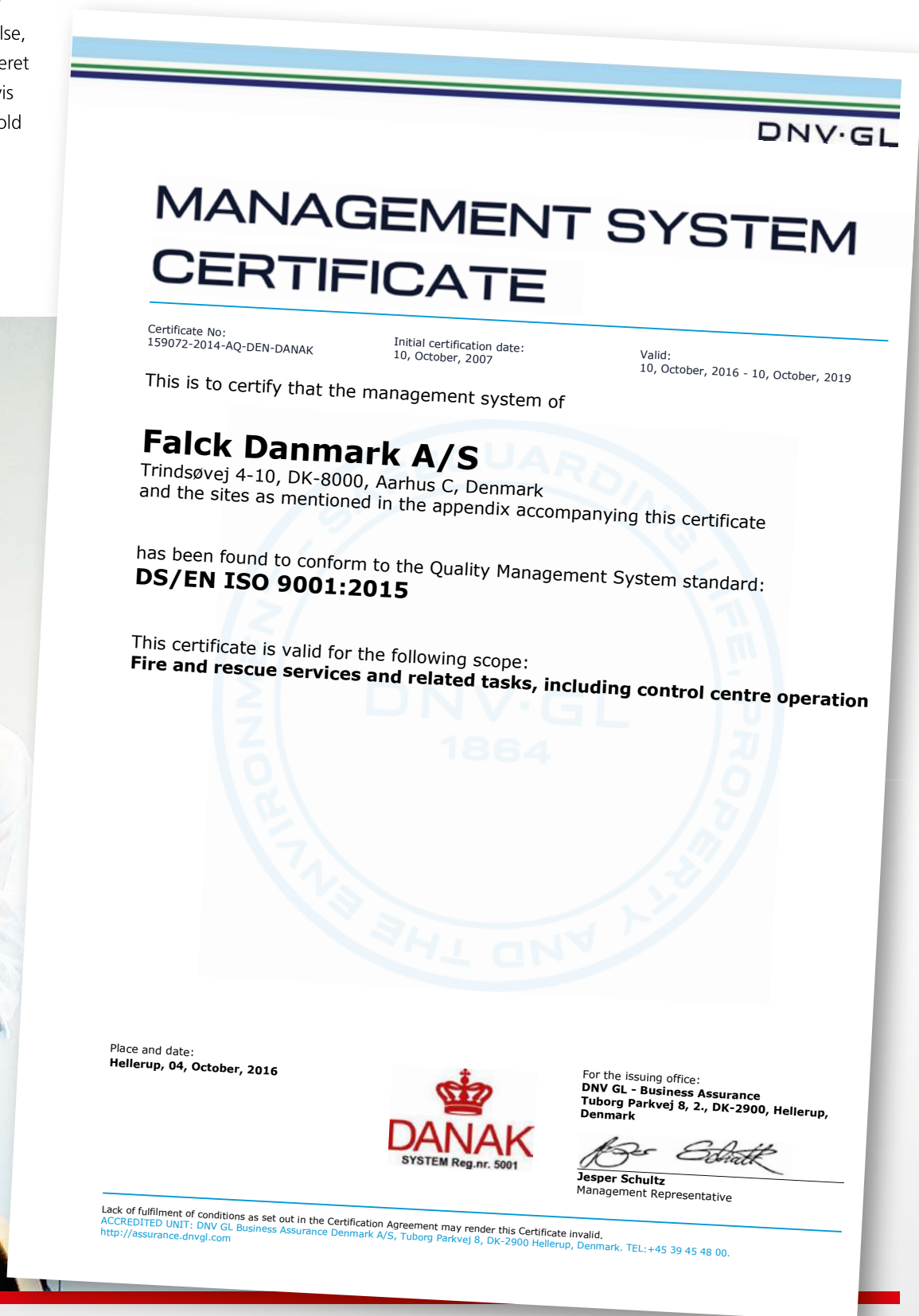
Efter 14 dage med ekstern audit af topledelsen, brandcheferne og Brandudvalget, kvalitetsafdelingen, Brandvagtcenral Nord, Specialværksted Esbjerg, og Brandstationerne Vejen, Toftlund, Vojens, Ejby, Hillerød, Farum, Nakskov, Maribo, Stubbekøbing, Korsør, Snertinge og Tuse Næs var re-certificeringen i hus.

*Ekstern auditor, Henrik Bjørnstrup overrækker
certifikatet til kvalitetsleder Kim Christiansen.*



Som noget nyt blev den eksterne audit denne gang vendt på hovedet, således at Brandudvalget ved Diana Sørensen og Jørgen Mieritz først blev auditeret med henblik på brandtjenestens strategiplan. Herefter gik ekstern auditor ud i organisationen og afprøvede, hvorvidt strategierne var formidlet og der var igangsat tiltag, der støttede op omkring strategierne. Tilbagemeldingerne fra brandchefer, områdeledere og brandstationsledere omkring denne fremgangsmåde har været meget positive. Ledelse, strategi og udvikling har været i centrum, mens eksempelvis optælling og kontrol i forhold til pakningslister har fyldt mindre end tidligere.

ISO 9001:2015 certificeringen er en flot anerkendelse af den indsats og det engagement, som alle medarbejdere og ledere i Falcks danske brandorganisation, fuldtidsansatte såvel som deltidsansatte, hver for sig yder i det daglige arbejde, derfor skal der lyde en stor tak, til alle der har bidraget til denne certificering.



Dagbog fra **Nicaragua**

Falck og 3F/RL's Nicaragua-projekt synger på sidste vers efter 12 år. Her en personlig rapport fra det næstsidste hold i det mellemamerikanske land, Holger Andersen og Knud Bentholt

Af Knud Bentholt

Så er starten gået.

KLM siger velkommen på hollandsk, og Holger vælter den lille vandbeholder ned over sine bukser ... så er rejsen i gang mod det mellemamerikanske land Nicaragua.

Nicaragua ligger over 9000 kilometer fra Danmark, og med et areal på 130.000 kvadratkilometer og en befolkning på cirka 5,5 millioner indbyggere kunne det have været en fjern kopi af Danmark.

Men det er det overhovedet ikke. Her er møgvarmt og fugtigt, mange små huse bygget af jernplader, træ og et-lags betonsten. Det vælter med biler mellem hinanden, for os udefrakommende et værre rod. Der er hestevogne, børn, vejboer og masser af støj.

En sjælden gang hører man en ambulance eller brandbil – og det er derfor, vi har rejst de 24 timer tværs over Atlanten; for at møde de reddere som gennem flere år har haft en tilknytning til 3F og 10-øres fonden. Det har stået på gennem de sidste 12 år og er på vej mod sin afslutning.

Mario og Jens

Da vi kommer gennem paskontrollen i lufthavnen, er det første, vi møder, en stor mand der står med et kæmpe smil og råber "Holger!" Det er Mario, bag ham står Jens, og de er så flinke at transportere os fra lufthavnen til vores hotel her først på natten. Yderligere har de klargjort en velkomstdrink af den lokale rom Flor de Canaja.

Mandag morgen mødte vi tidligt op hos Jens, der har tilholdssted på 3F's kontor her i hovedstaden Managua. Jens er ansat af 3F gennem de sidste 12 år, til at





udvikle og hjælpe projektet her i Nicaragua i gang, og nu afvikle det. Jens er ind til videre fastboende hernede, og han har den smukkeste datter på fire år. Jens har igennem årene haft kontakt til cirka 100 reddere, der har haft muligheden for at få en kæmpe oplevelse her i det mellem-amerikanske.

Jens møder frisk og laver et oplæg om, hvad de kommende dage skal bringe os. Vi kommer lynende hurtigt ind på landets politiske situation og muligheder for at komme videre som stat. Det har Jens en stor viden om, som han deler med os. Ugernes program bærer præg af, at vi er næstsidste hold hernede, og udfasningen er i gang. Holger har været her som en af de første og har været vært for Bomberos'ene, når de har været i Danmark, så derfor er der mange, som gerne vil hilse på ham igen.

Brandskole og SAR

Det gælder også, da vi ankommer på brandskolen, der også rummer SAR-personalet (Search And Rescue, red.) og værkstedet for byens udrykningskøretøjer.

Her får vi et rigtigt godt indblik i, hvordan der undervises og i dagligdagen for SAR-personalet. Der er SAR-folk ansat til i døgndrift at være klar til at hjælpe, hvis der sker en naturkatastrofe – som i 1972, hvor der var store jordskælv. Personalet er blevet beriget med nye køretøjer direkte fra Præsidenten. Derimod ser det ud til, at brandbiler og ambulancer er doneret fra forskellige nationer. Vi ser

køretøjer fra Tyskland, Rusland og fra Falck selvfølgelig.

Der undervises i flere ting, blandt andet ambulancefagligt, hvor der er opsat kamera i en dummy ambulance og på udenomspladsen, så eleverne kan optages til brug for deres videre uddannelse. De har også en spændende uddannelse inden for brand, hvor de skal prøves i at frigøre folk i nedstyrkede bygninger. Denne øvelse har en afsluttende prøve, der strækker sig over 12-16 timer i træk, hvor tre hold graver sig ind til tilskadekomne på sikker vis.

Der er også ansat hundefører, som er vagtsat på stationen, med hver deres hund der bor i et kæmpe rækkehundehus med en 10-12 hunde klar til brug.

Holger møder her et hav af gamle døgncolleger, der viser deres glæde ved at se ham igen.

Vagterne på station Z1

Vagterne på station Z uno er et kapitel for sig, og det er et godt et!

Stationen er bemannet med brand, ambulance, trykluft, undervisning, vagtcentral og korpslægepersonel. Her er masser af liv.

Stationen ligger centralt i Managua, og i en by med 1,8 millioner indbyggere og en masse småhuse, markeder, byggepladser og propfyldte veje som i en hver anden storby, er her rigeligt at tage fat på.

Den landsdækkende vagtcentral har til huse i et dejligt afkølet rum hvor alle landets beredskaber er opført og følges. Alt køres på pc, dog i almindelige Office-

systemer, men det virker som om, der er fuldt styr på det. Der er endda plads til en stor skærm, som hamrer spansk-talende reklamer ud over rummet. De har dog et stort whiteboard, hvor alt kan føres, hvis der kommer katastrofetilstand.

Korpslægeenheden laver undervisningsmateriel og rapporter til regeringen, og de har efter chefens udsagn meget travlt, da regeringen kræver meget af dem. De har til huse i et lille rum med rustikke vægge, gamle borde og opdeling af rummet med slidte reoler proppet med papir. De har det dog dejligt køligt, hvilket er en luksus, når solen bager nådesløst ned i den fugtige hede.

Trykluftværkstedet er bemannet af tidligere brandfolk på cirka 50 år, der har fået en retrætestilling efter tro tjeneste. Det går i et stille og roligt tempo, hjerteligheden er stor. Over den kop kaffe som de koger til os på deres primus, snakker de for fuld gas om ting i fjernsynet, Dinamarca, trykluftflasker, biler og livet i byen som om vi forstår hvert et ord på spansk.

Unge reddere

Personalet i den kørende tjeneste er generelt meget ungt, omkring de tyve år. Derefter tegner der sig et mønster af, at når man har aftjent sin "værnepligt," kan man avancere og få en stilling med fri klokken 17 og føre et normalt liv. Døgnavagterne kører flere dage i træk, før de får fri. Men alt i alt passer det med de kører hvert andet døgn, året rundt.

Det er lidt som at være på et ungdomshjem, når man bliver placeret i sin køjeseng i sovesalen med plads til 24 reddere. De har så overordnede, der driver dem rundt, og fortæller hvornår de er sultne, og hvad der ellers skal laves. Stemningen er lystig og stoltheden ved arbejdet skinner igennem. Her er "rent" som i fejet og vasket. Der ligger ikke ting og flyder. Men man skal ikke være sart, køkkenet og spisesalen er et stort åbent rum som i en gammel lade, med åbent til det fri og ind til udstødningsosen fra udrykningskøretøjerne.

Får meget ud af lidt

Skønt der intet er i ambulancen, formår de her reddere at få hverdagen til at lykkes. De er yderst kompetente, myndige, og venlige over for deres patienter, unge som gamle. Behandling er i vores betragtning yderst mangelfuld, men også meget befriende at observere, hvordan



de kører ren basic ambulance. De lander sikkert på stedet efter at have fundet rundt i en millionby uden vejskilte, gps, med trafikkaos, og ringe belægning på vejene. Tager en hurtig vurdering af patienten (som på 30 sekunder), smiler venligt, lægger patienten, og vælger selv hvilket hospital denne patient får mest gavn af at komme på. Så snart døren er smækket, er ambulancen på vej mod det valgte sygehus.

Vi var eksempelvis med til en tur, hvor en pige på 15 år blev påkørt på sin motorcykel, uden hjelm. Pigen havde en skalpblødning, sår på næse, ansigt, begynde ben. Kort efter vi er landet, har hun halskrave og forbindelse på. Hun lægges på spineboard, ind i bilen, døren lukkes og så er bussen kørt. Der gik under fem minutter, og politiet blev også informeret på den tid. På vej til hospitalet får de kontaktet moderen, og de får pigen til at grine. Det er godt gået med de midler, de har til rådighed. Der er så ikke lige nogen seler at spænde hende fast med, og det eneste værktøj de har, er observation.

Vi kørte med de samme knægte på vagterne. Vi fik set dem håndtere: Mavesmerter, fod ramt under færdselsuheld, utilpas gravid, gammel kone med koldbrand i fødderne, åndenød, 15-årig knivmorder der sultestrejker, uheldet med den påkørte MC-pige på 15, og fem andre der blev påkørt på deres små motorcykler.

Beskedne kår

Vi kører mest på Z1 med to unge fyre, Kevin og Jahiro, henholdsvis 19 og 21 år. De er nogle stærke unge fyre, som er

blevet kastet ud i livet uden sikkerhedssele. De er så klar til at lære mere og er meget generøse med deres tid og viden.

Når vi hamrer gennem byens natteliv i den gamle Mercedes med horn og lygter, er det altid med et smil og ingen rysten på hænderne. Som har de aldrig lavet andet. Vi var på besøg hos Kevin, som bor med fire generationer under samme tag i en "hytte" i indre by. Den er sparsomt møbleret, og bedstemor sidder og vipper i gyngestolen i døren. Gulvet er humplet beton, taget er af blik.

Datteren på 20 sidder med sit spædbarn, og svigersønnen er sendt på arbejde. Billederne på væggene er sparsomme, enkelte billeder af familien, og ellers avisudklip. Pladsen er meget trang, men hjerteligheden er stor. Naboen har en lille virksomhed, hvor de skiller paller ad, og laver tremmesenge ud af dem – uhøvlede selvfølgelig.

Beredskabsøvelse

Pludselig klokken 11 helt præcis kom et kæmpe jordskælv, lige her midt i Managua. Alle køretøjer blev kaldt ud, og heldigvis var både hundefolket og SAR-gruppen lige her i byen. Heldigvis havde de også lige øvet to gange, hvordan man får en såret akut flyttet med et spineboard fra et fareområde. Så da jordskælv kom var alle klar.

I vores ambulance og brandenhed var vi så klar, at vi bare tændte alle hornene klokken 10.59 og holdt stille i nogle minutter bare for lige at høre dem!

Den der skulle flyttes ud af fareområdet blev pludselig omspændt af flammer, så redningspersonalet blev gennemblødt af tågeskyen fra sprøjten. Når staten laver øvelse, er der ingen smalle steder, så 6-10 lastbiler tippede murbrokker og beton af på gaderne, og en kæmpe gummiged lavede derefter vej igennem til redningsfolket. Der var oprettet minimum to behandlingspladser med læger og sygeplejersker. Pladserne blev lavet af telte uden sider, og der blev ivrigt hængt fiktive drop op.

Kanon show

Pludselig gik der ild i en skole, eller de tre skure som var bygget til lejligheden. Brandmændene klarede også denne opgave, samtidigt med at børnene blev evakueret under den festligste musik, hvor omkvædet lød noget med "det brænder, det brænder". Det er faktisk en kanon ide at hænge øvelserne op på noget glad musik – så véd børnene, at når det nummer bliver spillet, skal de mødes på fodboldbanen, uden panik.

Det hele blev flankeret af en kraftig mand med kæmpe højtaler på ladet af en pickup, som med en mikrofon råbte ud over hele området, hvad der skete lige her og nu. Kanon show de kunne levere. Efterfølgende var det tilbage på stationen til flere ris og bønner...

Stormøder i Assistance

De urentable aktiviteter skal luges ud, fremgik det på mødet i Aarhus

De positive budskaber stod ikke i kø, da Assistance i vest afholdt stormøde i Skejby den 3. november. Informationsmødet var det andet af fire møder med Aalborg, Holstebro og Fredericia som de øvrige steder.

I ledelsens oplæg hed det blandt andet, at målet er at bevare arbejdspladser i Falck og gerne skabe flere job. Men det kræver konstant tilpasning, og det kræver et grundigt blik på lønsomheden.

- Vi må sige nej til forretning, som ikke på sigt bidrager til overskud i Falck, lød det blandt andet.

Det betyder blandt andet, at man er i gang med at genforhandle med nogle af de store kunder på sværvognsområdet. De har haft så fordelagtige aftaler, at Falck har sat penge til, og derfor lægges der op til ret betydelige stigninger i nogle tilfælde. Nogle kunder vil acceptere dette og glæde sig over, at de har haft en række år med meget gunstige vilkår, og andre vil falde fra, lød vurderingen.

Sorte skyer

I det hele taget hænger der kulsorte skyer over sværvognsområdet, fremgik det. Der er knap 40 svære bjærgningsvogne herhjemme, hvoraf de 11 er i Falck. Men ifølge en analyse er markedet ikke en gang stort nok til en halv snes stykker af de kostbare køretøjer.

Også hvad angår svær ladvogn er der indskrænkninger på vej – det er tanken, der blot skal være tre af slagsen i vest, og dermed spares udgifter til et par køretøjer, som ellers skulle totalrenoveres.

Tendensen med at skære ned på de svære køretøjer er i øvrigt den samme hos konkurrenterne, fremgik det.

På landbrugsområdet og med hensyn til dyreredning er der også forhandlinger i gang, som kan munde ud i færre aktiviteter, og de private abonnementsordninger bliver også gennemgået, fordi afstandene til behandling er steget markant.

- Det er alt sammen Falck-DNA, vi er inde og pille i her, og det gør ondt. Men hvis vi også skal være her om fem, ti eller tyve år, så skal det være rentabelt, det vi laver, lød det på mødet.

Skal kunne det hele

Det fremgik også, at samdrift er på vej ud. Specialiseringen vokser hele tiden, og man kan ikke regne med et stort antal hjælpende kolleger fra ambulance eller brand, hvis der eksempelvis kommer et kæmpe skybrud. Assistance skal kunne stå på egne ben, og det betyder, at fremtidens redder på området skal have endnu bredere kompetencer og skal kunne beherske de forskellige "discipliner" inden for assistance.

Inden for autohjælp har forsikrings-selskaber, mobilitetsordninger og leasing fundamentalt ændret billedet. Det er ofte

"storkunders kunder", man kommer ud til, ikke egne abonnenter. Og de store spillere er faktisk yderst tilfredse med den kvalitet og service, Falck leverer – men ikke desto mindre bliver prisen hele tiden udfordret.

At det nogen gange er meget svært at navigere i det marked, kom der et eksempel på i Skejby. Importørerne af et bestemt bilmærke ønskede samarbejdet med Falck stoppet – VSR-redderne var nemlig så dygtige, at det ifølge bilforhandlerne gik ud over deres lukrative eftermarkedsområde!

Kom med forslag

Fra faglig side lød der en indtrængende opfordring til kollegerne om at komme med forslag, ideer og tips til, hvordan driften kan afvikles smartere, billigere og bedre. Kom med alle de konstruktive forslag, ellers er der andre, der gør det, og med et noget andet udgangspunkt, lød det. Det såkaldte driftsoptimeringsudvalg har stort set ikke fået nogen henvendelser, og det er ærgerligt, for hvis man kan bevare rimelige løn- og arbejdsforhold ved at gribe tingene mere intelligent an, så er det langt at foretrække, lød opfordringen.



Jobbet som ambulanceredder kræver en stor mængde teoretisk og praktisk læring og udføres under ofte vanskelige forhold, fastslår Dansk Ambulance Råd. (Genrefoto: Falck.dk).



Har I ilt i ambulancen?

Ambulanceredder er i dag et højt specialiseret job, konstaterer Dansk Ambulance Råd i denne kommentar

At kalde en ambulance assistent, ambulance behandler eller paramediciner for en ambulansefører, ambulancechauffør m.v. udløser ofte et lettere opgivende blik eller en lille kommentar fra ambulanceredderen.

Det kan selvfølgelig virke lidt nærtagende, på nogen måske endda lidt hovent, men hvad ligger der egentlig bag den reaktion, og hvorfor kommer der en reaktion?

En transportenhed

Vi skal ikke særlig langt tilbage i tiden, før at en ambulance var en transport enhed. Behandlingsmulighederne var meget begrænset, hvilket reddernes uddannelse og hverve grundlag bar præg af. I gamle dage udførte en redder alt fra dyreredning og autohjælp, til brandslukning og ambulancekørsel. Hvilket ofte betød, at reddernes hovedinteresse ofte var autohjælp eller brandslukning – det gjorde at den akutte ambulancekørsel ikke nødvendigvis var en opgave, man brød sig om.

Folketinget var heller ikke særlig interesseret i ambulance området, udover at der skulle komme en ambulance, hvilket betød at der kom en lov, der dikterede hvilke forhold dyr skulle transporteres under, før der kom en lov, som beskrev, hvilke krav der var til en ambulance, her under hvilken uddannelse redderne skulle have.

På 24 år

Hvor langt tilbage i tiden skal vi så gå for at komme tilbage til "gamle" dage? Loven vedr. krav til dyretransport kom i 1988 og den første bekendtgørelse, der beskrev krav til ambulancepersonalets uddannelse kom i 1992, og blev revideret allerede i 1994 (trådte i kraft i 1996), således der nu var krav om defibrillatorer

i alle ambulancer. Man er altså på 24 år gået fra en ambulance, hvis vigtigste behandlings tiltag var at køre stærkt til sygehuset, til ambulancer, hvor der udføres kompliceret medicin administration f.eks. i forbindelse med KOL patienter og patienter med smerter, samt livreddende tiltag som luftvejshåndtering og avanceret genoplivning som inkluderer medicin administration og stød med defibrillatorer.

Anden personprofil

Samtidig med det er personprofilen på ambulanceredderen blevet anderledes. En ambulanceredder er i dag en person, som har valgt ambulancefaget, ambulancefaget er ikke længere "bare" endnu en jobfunktion, det ER jobfunktionen. En jobfunktion, der ofte udføres under ikke-optimale forhold, som har krævet en masse både teoretisk men ikke mindst praktisk læring, og man er årligt underlagt vurderinger af ens faglige niveau.

Så når den ellers søde og rare smilende sygeplejerske benævner ambulanceredderen som ambulancechauffør og spørger, om man har ilt i ambulancen, rammes der en lille nerve, for at køre ambulancen er i dag en forsvindende lille

Dansk Ambulance Råd



del af jobfunktionen ambulanceredder, og en moderne ambulance rummer betydelige mængder udstyr, her under ilt.

Faglig stolthed

Så når en ambulanceredder i form af enten en Ambulanceassistent, Ambulancebehandler eller Paramediciner kigger lidt sjovt på dig, hvis du har kaldt ham en ambulancechauffør er det ikke af ond vilje, du har bare ramt ham på

hans faglige stolthed. Lidt som at kalde en læge for sygeplejerske, en sygeplejerske for SOSU-assistent, en murer for murerarbejdsmand, en industritekniker for fabriksarbejder osv osv.

(Indlægget er bragt på Dansk Ambulance Råds Facebookside den 19. september.)

Læs mere på www.ambulanceraad.dk

SIKKER TRANSPORT AF NYFØDTE

KangooFix sikrer, at transport af nyfødte kan ske med barnet og den nybagte moder i tæt forening, uden at der slækkes på sikkerheden. KangooFix systemet er testet og godkendt efter CE-EN1789

FERNO
Norden

Tlf.: 43624316

www.fernonorden.dk

E-mail: fas@fernonorden.com

Nye kategorier, spørgsmål og forfattere til Redderquizzzen

Er der huller i jeres paratviden? Er du helt opdateret på sidste nyt? Med Redderquizzzen får du opdateret din faglige viden og lærer nyt bare ved at quizze med på jeres telefon, når og hvor det passer dig.

REDDERNES
UDVIKLINGSSEKRETARIAT

RUS er som bekendt sat i verden for at sætte faget i fokus og være reddernes foretrukne medspiller i udviklingen af faget – vi er kort sagt til for faget og for jer reddere.

Redderquizzzen er en af RUS' mange fortløbende projekter, der er sat i verden for at sætte reddernes fag og udvikling i fokus. Målet med appen er at gøre læring og udvikling sjovt og let tilgængeligt. Du kan konkurrere med dig selv og dine kolleger i 14 kategorier, der dækker alle reddefagene: brand, autohjælp/assistance, sygetransport og ambulance.

Så quiz med i frokostpausen, på den lange nattevagt og i toget på vej hjem. Udfordringer med andre er turbaseret, så du kan svare, når det passer dig. Der kommer nye spørgsmål til hver kategori ca. hver tredje måned, så du hele tiden kan gå ind og udfordre dig selv og andre på ny.

Du kan vælge mellem flere sværhedsgrader af spørgsmål i Redderquizzzen. Du vælger også selv, om du vil dyste mod dig selv, eller mod dine kolleger, leder, redder-elever og andre. Efter hver endt quiz får du det rigtige svar og en kilde, hvor du kan læse mere.

Kvalitetssikret af aktive reddere

Redderquizzzen er baseret på brugernes inddragelse. Appen er derfor sat op, så det er muligt at fejlmelde spørgsmål, og på hjemmesiden – redderquizzzen.dk – kan du foreslå nye spørgsmål. Det er med til at sikre den høje kvalitet.

Alle spørgsmål er udarbejdede af aktive reddere og alt materiale og kilder er nøje udvalgt af forfatterne og administratorerne. Hver gang du fejlmelder et spørgsmål i appen eller foreslår et nyt via redderquizzzen.dk vil der altid være to aktive reddere som kategoriansvarlige, der kontrollerer spørgsmålene for at sikre den høje kvalitet samt en administrator, der godkender.

De kategoriansvarlige mødes hvert kvartal og reviderer spørgsmålene – på møderne tages der højde for valide kilder, nye retningslinjer og udvikling indenfor fagene. Redderquizzzens spørgsmål er udarbejdet af aktivt personale indenfor autohjælp/vejservice, sygetransport, brand, redning og ambulance. Flere af vores kategoriansvarlige er ansat på redderuddannelsen på Erhvervsskolen Hillerød, hvilket sikrer, at spørgsmålene er i rød tråd med uddannelsen.



Mød forfatterne

Der er p.t. otte forfattere tilknyttet Redderquizen:



Maja Broløs

- Administrator og overordnet ansvarlig for Redderquizen
- Udviklingskonsulent i RUS, uddannet ambulancebehandler og har flere års erfaring som Ledende Faglærer på ambulanceassistentuddannelsen på ES Nord

Kategoriensvarlig for:

- Ambulancemateriel
- Farmakologi



Jesper Friis Pedersen

- Administrator og tovholder på Redderquizen
- Ambulanceredder i Falck siden 2004 og ansat som paramediciner i Falck, Vordingborg

Kategoriensvarlig for:

- Ambulancemateriel
- Farmakologi



Jannik Kilschow Larsen

- Faglærer på Redderuddannelsen i Hillerød på ESNord siden august 2013
- Uddannet ambulancebehandler og har kørt i Falck siden 1999 (timeansat siden 2013)

Kategoriensvarlig for:

- Anatomi og fysiologi
- Sygdomslære
- Ambulancemateriel



Jesper Engelsen

- Faglærer/koordinator på Redderuddannelsen i Hillerød
- Uddannet automekaniker og er holdleder hos Helsingør Kommunes Beredskab

Kategoriensvarlig for:

- Brand, herunder redning og frigørelse
- Autohjælp



Peter Højer Christensen

- Uddannet ambulancebehandler og kører Ambulance i Falck, Greve.
- Startede i Roskilde brandvæsen i 2010 og har været ansat i Falck siden 2014.

Kategoriensvarlig for:

- Skadestedslære
- Anatomi og fysiologi
- Sygdomslære



Mathias Laursen

- Færdiguddannet ambulanceassistent den 1/1-15 og kører ambulance i Falck, Næstved

Kategoriensvarlig for:

- Farmakologi
- Obstetrik & Gynækologi



Martin Montana Rager

- Paramediciner i Falck, Holbæk
- Har siden 1997 kørt ambulance og akutbil og har undervisningserfaring fra bl.a. Falck, forsvaret og redderuddannelsen

Kategoriensvarlig for:

- Førstehjælp
- Genoplivning



Mads Nørgaard Husa

- Paramediciner i Falck, Roskilde
- Redder siden 2007, instruktør på CAMES, PHTLS Forsvarets Medic uddannelse og timelærer på ESNORD. Er desuden tidligere supervisor og ambulancefaglig leder.

Kategoriensvarlig for:

- Pædiatri
- Traumatologi

Redderquizen er et gratis værktøj til faglig opdatering og udvikling fra os til jer! Den kan downloades via App Store eller Google Play.

Kontaktdata:



Nille Aaby
Udviklingskonsulent
26 39 46 26
nille.aaby@3f.dk



Maja Broløs
Udviklingskonsulent
23 98 64 25
maja.broløs@3f.dk

MEDIEINFORMATION

Størrelse	B x H (Højformat)	B x H (Tværformat)	Pris
Helside	210 x 297 mm	+ 3 mm til beskæring	kr. 10.225,-
Bagside	135 x 220 mm		kr. 6.500,-
A str. (1/1)	186 x 261 mm		kr. 7.800,-
B str. (1/2)	122 x 261 mm	186 x 128 mm	kr. 4.900,-
C str. (1/4)	58 x 261 mm	186 x 85 mm	kr. 2.900,-
D str.	122 x 128 mm		kr. 2.900,-
E str.		122 x 85 mm	kr. 1.700,-
F str.	58 x 128 mm		kr. 1.200,-
G str.		122 x 64 mm	kr. 1.200,-
Rubrik	58 x 58 mm		kr. 800,-

Farver & tekniske specifikationer:

Priserne er gældende for levering af fuldt færdigt annoncemateriale, leveret som en højtopløst PDF-fil i CMYK, konverteret med korrekt icc-profil med density på max. 300%, efter europæisk farvestandard (ISO12647-2).

Trykteknik: Offset. Raster: 70 lin. Papir: 115 gr. glittet. Oplag: 4500 ekspl.

Der reduceres ikke i prisen ved færre farvevalg.

Leveres på et vilkåret som helst media, eller via mail: wv@peoffset.dk

Vi opsætter naturligvis gerne annocenen, der faktureres efter tidsforbrug.

Rabatordninger:

Ved 4 indrykninger - 25% rabat.

Ved 8 indrykninger - 33% rabat.

Annoncerne skal indrykkes på kalenderåret.

Morten Andersen
Redaktør:
Ringstedgade 128
4700 Næstved
Mobil: 20 76 17 22
E-mail: moa@falck.dk
www.redder.dk

Flemming Kyster
Journalist:
Langesøvej 67
7000 Fredericia
Mobil: 28 91 29 80
E-mail: journalist@redder.dk
www.kysterpresse.dk

PE offset A/S
Annoncesalg:
Winnie Vagtborg
Tømrervej 9, 6800 Varde
Tlf.: 76 95 17 17
E-mail: wv@peoffset.dk
www.peoffset.dk