

予期せず他人の救助をせざるをえぬ場面に遭遇することは誰にも可能性として存在している。この夏、そんな稀有な経験をした。

小船で港口に向かい入港準備をしていると港口付近に小さいボートらしきが見えるが人の気配がない。近づくともカヌーが転覆し若き女性が船体を引き起こし乗り込むべく奮闘苦勞しているが何度やってもうまくいかないようであった。台風の影響で水深の浅い港口は小さな三角波がびちゃびちゃと立っていた。“大丈夫か”声をかけると“大丈夫じゃないよ”か細い声で言ったように聞こえた。船を回してカヌーに寄せギアを中立にし、カヌーを安定させるべく、細引でこちらの船に繋ぎ、やっとの思いで乗り込ませた。腹這いの状態であったのでオールが使えるようにと座りなおした瞬間、またくりとまわって転覆してしまった。こちらの船に乗せようと試みたが既にそれだけの体力は残っていなかった。

やむを得ずカヌーの最後尾に掴ませ、港内まで引いていくことにした。少しでもエンジン回転を上げると手がすりと離れてしまいそうで気を遣いながら港内まで曳航したのだった。もっと沖合であったら、もっと波が高かったらと思うとゾツとした。いざというときは平素の考えどおりにはいかないものだと思うさせる事件ではあった。

そんなある日、東京消防庁航空隊の活動についてという講演を聴く機会があった。講師は航空隊消防司令補の救助員と救急員各一名、現役バリバリの隊員で、まずは航空隊の概要から。隊の所属は90名、内パイロット24名、整備士37名、救助員7名、救急員7名、庶務その他15名、ヘリは大型機4機、中型機4機、計8機を保有し立川基地に6機、この内常時飛行可能な機体は2～3機との事、他の機体は整備期間に入ると3か月は飛べないとの事。新木場に江東基地(仮庁舎)があり残2機が待機しているようである。

職務の概要は、消火、情報収集、救助、救急、広域応援、島しょ地区での災害活動等を主な任務としているが詳細は東京消防庁航空隊のホームページに詳細あり。

講座の核心であるホイスト救助は我々登山者が一番関心を寄せるところだ。事故救助で119番をすると東京の場合は立川基地の指令所に入り、そこが現場に近い消防署に指令を出し署の救助班が車と徒歩で現場に到着し、ヘリの必要性を指令所に連絡、指令所が航空隊に出動命令を出す。という仕組みのようだ。

ヘリ救助不可能な条件は、夜間、雲で入れない時、雷が予想される時、強風時、寒い時等。ホイスト救助が可能な条件は事故現場の上空が半径15メートルの空間があること、地上に30平方メートル(5×6メートル)の広さのあること。

通報時には傷病者の状態や、GPSの位置情報を知らせることは大変に役立つようである。ヘリが近くにきたら赤いものや服を回す、光るもの(カメラのフラッシュ)等で場所を知らせること。真上に来たら二次災害を防ぐため50メートル以上離れる必要あり。もちろん署の救助班が現場に到着していれば署員に任せることである。

一般救助に於いて多い症例は、心肺停止、脳こうそく、心疾患、低血糖発作等で山岳救助はそれほど多くないようである。と云うことはあまり慣れていないと云うこともできるかも・・・。救急員はオンラインメディカルコントロールにより医師の指示を受けながら処置することができる、気管送管、点滴(昨年より拡大した)、アドレナリン(強心剤)の投与、低血糖に対する処置(ブドウ糖の投与)、AED、など。

また、大型ヘリは燃料2400リットル入るが満タンにはせず75～80%の給油で飛ばすほうが効率が

よいようである。したがって1800リットルの燃料を入れ、830l/hで2時間15分飛べ、往復30分として1時間45分が活動時間、1回につき4～5名の救助が可能である。中型ヘリは500リットル入りを400リットルで1時間15分飛べ、45分間の救助時間で2名までとのことであった。

ホイストは径4～5ミリのワイヤーで90メートルの長さがあり270kgの引き上げ能力を有している。初めて知ったことであるがワイヤーの基部にはワイヤーカッターという装置があり、下ろしたワイヤーが地上物に絡まったりして外れず、ヘリに危機が生じる場合はボタン一つでワイヤーを切り落とすことができるようになっている。たとえば救助員が1名を救助し2名で釣り上げられているときに強風で木や建物に絡まり外れなくなればパイロットは難しい判断を迫られることになるということだ。

どこからともなく飛んできて緊張を強いられる任務を平然とこなし救助してゆく姿は実に格好よく見えるが、講師の救助員が何気なく洩らした一言、“ヘリのホイスト作業は命がけなんです、本当は私たちも怖いんです”の言葉が妙に頭の隅に残った講演会であった。

(完)