

Kit de Extracción Lamón

RESCATES SEGUROS



Especialistas argentinos crearon un sistema que protege a los pilotos para evitar lesiones graves o muertes en los rescates de accidentes.



Muchas veces, por no decir casi siempre, se habla de lesiones producto de un impacto, tanto sea en el automovilismo como en el tránsito urbano. Sin embargo, muchas lesiones pueden producirse después del choque, concretamente cuando se está rescatando a los ocupantes del vehículo.

Las estadísticas mundiales muestran que los accidentados que no mueren de inmediato, tienen grandes posibilidades de sobrevivir si reciben atención médica de emergencia dentro de la primera hora de ocurrido el trauma. A este lapso se lo ha denominado "la hora de oro". Pasado ese tiempo, la mortalidad crece rápidamente.

Una situación que se debe tener en cuenta es que muchas de las lesiones o muertes no son causadas por el accidente en sí, sino que se utilizaron procedimientos inadecuados para trasladar a las víctimas al hospital. Cabe destacar que alcanza con mover al paciente tan sólo un centímetro de forma incorrecta para causarle daños irreparables. Así, muchos casos resultaron fatales debido a que los rescates de las víctimas fueron realizados por las ventanillas de los vehículos ocasionando graves lesiones que provocaron la invalidez o, incluso, la muerte. Asimismo, cuando se deja a la víctima de espaldas en el suelo, se corre el riesgo de que se asfixie con su propia lengua debido a la inconsciencia que genera el accidente.

● Un invento argentino

A raíz de esto, un grupo de médicos, liderados por el jefe médico del Rally de Argentina, Marcelo Lamón, estudió el tema y desarrolló un sistema que permite inmovilizar al herido, rescatarlo del vehículo y trasladarlo al centro sanitario sin que sufra daños posteriores al accidente.

El dispositivo fue llamado KEL (Kit de Extracción Lamón) y es similar a un chaleco que se instala en el asiento y pasa totalmente inadvertido. Esto significa que su uso no sólo está restringido a los autos de competición, sino también para que los usuarios particulares lo utilicen en sus vehículos. Cuando un equipo de emergencias comienza a trabajar en un vehículo con el sistema KEL, el primer paso es tirar con fuerza de las cintas que sobresalen de las butacas. Así obtendrán un total de cinco correas, encargadas de sujetar la cabeza, el tórax, el abdomen y la zona inguinal del afectado.

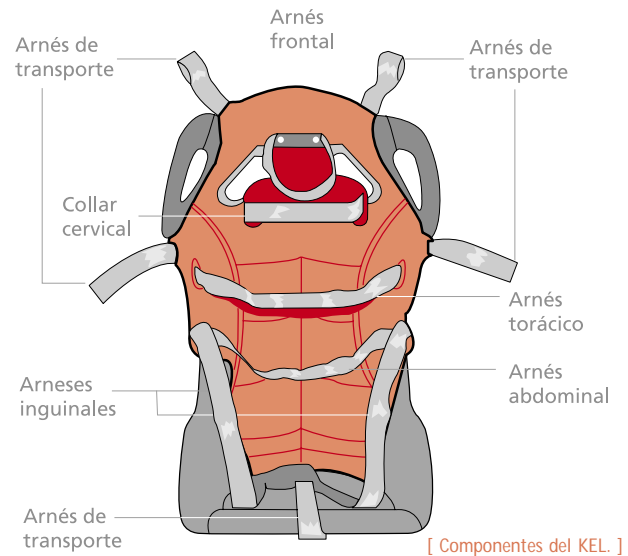
La inmovilización se complementa con un collarín, sujeto a un elemento rígido. Una vez que el paciente ha sido tratado, el sistema KEL dispone de unos arneses para extraer al herido del automóvil y poder trasladarlo así a una am-

Ya lo usa el TC2000

El fin de semana que la categoría corrió en Resistencia, en el mes de julio, el KEL fue presentado oficialmente como una novedad dentro del TC2000.



Con el objetivo de seguir trabajando en el aspecto de seguridad, durante la habitual conferencia de prensa de directivos de TC2000 y con la presencia de su creador el Dr. Marcelo Lamón, su socio el Ingeniero Ernesto Aliaga, de Oreste Berta (h), director Deportivo del equipo Ford YPF, del Dr. Pedro Bressi, médico de TC2000 y de Pablo Peón, presidente de la categoría, se presentó el sistema que tiene como objetivo la inmovilización rápida del piloto para su extracción.



bulancia. "Con el dispositivo KEL -aseguran sus creadores- no sólo se inmoviliza completamente al paciente, sino que además reduce a la mitad el tiempo de rescate del herido."

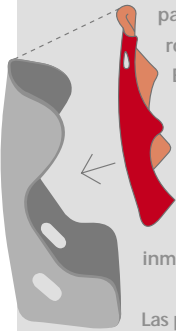
● Producción

Tras haber estado en etapa de desarrollo, en octubre de 2002 los creadores obtuvieron la homologación de la Federación Internacional de Automovilismo (FIA). "Ahora esperamos que este organismo lo declare obligatorio en las competencias", señalan. El sistema fue testeado por el Centro de Entrenamiento en Rescates de la Fundación IDEM y recientemente presentado y utilizado por el equipo oficial YPF-Ford de TC2000 (ver recuadros). Sin embargo, los creadores del KEL no sólo desean que este sistema se imponga en las competencias deportivas, sino que además pretenden llegar al públi-



Tres años de prueba

Desde hace tres años los integrantes de la sección Rescate Vehicular del Centro de Entrenamiento en Rescates trabajan, conjuntamente, con médicos y técnicos superiores en emergencias médicas egresados de los institutos en prácticas en terreno probando el KEL



para desarrollar los manuales de instrucción de futuros rescatistas.

El nuevo kit facilita las tareas de extracción en forma segura de los pilotos de vehículos de competición al igual que los de autos de calle porque está incorporado a los asientos, de modo que al ocurrir un accidente no es necesario movilizar a la víctima para tratar de colocar algún dispositivo que inmovilice su columna.

Las pruebas se realizaron en los talleres Berta MotorSport y se trabajó sobre el Ford Focus de TC2000 de Ponce de León, así como también sobre diferentes vehículos de calle.



[Integrantes de la sección Rescate Vehicular.]

co en general. Algunas automotrices, como Fiat, ya mostraron interés por la patente. Una de las grandes virtudes del sistema KEL es el bajo costo que supone su implantación, por lo que es casi un hecho que este dispositivo sea declarado de uso obligatorio para la próxima temporada de categorías como TC2000.

Otra ventaja del KEL es su compatibilidad con los diferentes sistemas de seguridad, como cinturón y airbag, y puede utilizarse en cualquier tipo de asientos: autos de carrera, autos de calle, camionetas, camiones y micros. Y, finalmente, el equipo médico que diseñó el sistema tuvo en cuenta hasta el mínimo detalle, como por ejemplo que los materiales son compatibles con los tratamientos médicos de diagnóstico por imágenes (radiologías, ecografías o resonancias magnéticas), lo que permite realizar cualquier prueba médica con el herido inmovilizado con el KEL. ■



[KEL, demostración del uso y presentación pública ante la prensa.]

Por Marcelo Lamón, Jefe Médico del Rally de Argentina.

En tiempo y forma

En los accidentes de Aguiñi, Mäkinen y Delecour la columna vertebral de esos competidores fue la que sufrió la mayor parte de las lesiones como consecuencia de los bruscos impactos de autos que corren a alta velocidad y que generan fuertes tensiones al momento del accidente. La jaula, barras laterales, recuperador de aceite, equipos electrónicos, herramientas, repuestos y esencialmente la butaca de competición, no permiten realizar el procedimiento habitual de extracción del herido. Debido a esto y a la experiencia previa en gran cantidad de accidentes en autopistas y en autódromos, además de hechos que sucedieron en el circuito de rally mundial es que tomamos la decisión de concretar este proyecto que habíamos concebido previamente.

Para poder extricar (la tarea de liberar al paciente atrapado recibe el nombre de extricación) un accidentado desde un vehículo de competición, el elemento para hacerlo debe estar incluido en la butaca. Así se lo podría extraer en el menor tiempo posible, permitiría colocar el kit cuando el vehículo está en posición invertida o lateral sin desprender el cinturón de seguridad, y hasta podría colocárselo el mismo accidentado y salir por sus propios medios ante la ausencia de profesionales paramédicos en el lugar.

En resumen, con este implemento de seguridad colocado en el respaldo de la butaca del vehículo desde su fabricación, es posible asegurar que la columna del accidentado se preserve todo lo posible durante la extracción y traslado a un centro hospitalario, no sufriendo nuevas lesiones posteriores a las del accidente.

Incluso podría pensarse en agregarle un medidor de pulso y frecuencia cardíaca al arnés y un implemento con manguera y máscara de oxígeno con un reservorio del mismo bajo la butaca.

Como muchas otras innovaciones, este invento también es posible usarlo con los mismos beneficios en el automóvil de calle y en otros medios de locomoción en los que puedan presentarse situaciones similares ante un accidente.