

Media Monitoring

| TÉMA | VYHOTOVENO |
|--|------------|
| 1. Helicopter emergency medical service, Letecká záchranná služba | 17.2.2010 |
| 2. Raftáci | |

| MONITOROVANÉ ZDROJE | OBDOBÍ |
|-------------------------|-----------------------|
| Tištěná média | Denní monitor |
| Televize a rozhlas | 16.2.2010 - 17.2.2010 |
| Agenturní zpravodajství | |

Obsahuje přehled a plná znění zpráv k zadanému tématu

HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

Boleslavský deník

| | |
|---|--------------------------------------|
| Evropská působí řidičům problémy..... | 3 |
| 17.2.2010 Boleslavský deník str. 4 Černá kronika (zs) | HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE |

Letectví+kosmonautika

| | |
|---|--------------------------------------|
| EC-175 je již na obloze | 3 |
| 15.2.2010 Letectví+kosmonautika str. 32 Představujeme | HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE |
| <i>Ing. Zdeněk Odehnal</i> | |

Novojičínský deník

| | |
|--|--------------------------------------|
| Záchranáři někdy nemohli pomoci | 5 |
| 17.2.2010 Novojičínský deník str. 1 Titulní strana | HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE |
| <i>IVAN PAVELEK</i> | |

Přerovský deník

| | |
|---|--------------------------------------|
| V Kojetíně budou přistávat vrtulníky | 6 |
| 17.2.2010 Přerovský deník str. 3 Hranicko a Přerovsko | HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE |
| <i>PAVLA KUBIŠTOVÁ</i> | |

HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

Boleslavský deník

Evropská působí řidičům problémy **17.2.2010 Boleslavský deník str. 4 Černá kronika** *(zs)* HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

Nebezpečné křižovatky

Příbram – Podle statistik dopravní nehodovosti patří křižovatka Evropské a Jinecké ulice dlouhodobě mezi nejproblematictější v Příbrami. Místo je sice velice dobře přehledné, přesto zde dochází i k vážným dopravním nehodám. Evropská ulice navazující na obchvat Dubna svádí řidiče k rychlé jízdě. V kombinaci s nedáním přednosti od automobilů jedoucích ze směru od Hluboše nebo z centra Příbrami mohou končit havárie velice těžce.

„Celkově však na Evropské ubylo havárií. Ke snížení počtu nehod došlo především díky novému značení, kde druhý pruh je pouze odbočovací,“ uvedla policejní mluvčí Monika Schindlová.

Vysoký provoz na Evropské ulici způsobuje problémy nejen začínajícím řidičům, kteří mohou mít potíže s vjížděním na křižovatku z Jinecké ulice. Vysoká rychlost a neohleduplnost řidičů k lepší situaci také nepřispěje.

Nejčastější příčinou dopravních nehod na této křižovatce bývá nedání přednosti v jízdě. Nedávno kvůli tomuto přestupku skončila jedna havárie těžkým úrazem, na místo musel letět vrtulník.

Vhodným řešením by bylo vybudování kruhového objezdu, který by řidiče donutil zpomalit, výrazně by snížil riziko nehod a zřejmě by byl přínosem také pro plynulejší provoz. Projekt je však pořád v přípravě a začátek jeho realizace je v nedohlednu.

Foto popis| **VÁŽNÉ NEŠTĚSTÍ.** Jedna z posledních nehod na křižovatce Evropské a Jinecké ulice skončila těžkým úrazem. Pro zraněného musel přiletět vrtulník **letecké záchranné služby.**

Foto autor| Foto: Deník/Zbyšek Seifert

Region| Střední Čechy

Publikováno| Boleslavský deník; Černá kronika; 04

Publikováno| Benešovský deník; Černá kronika; 04

Publikováno| Kladenský deník; Černá kronika; 04

Publikováno| Berounský deník; Černá kronika; 04

Publikováno| Kolínský deník; Černá kronika; 04

Publikováno| Kutnohorský deník; Černá kronika; 04

Publikováno| Mělnický deník; Černá kronika; 04

Publikováno| Nymburský deník; Černá kronika; 04

Publikováno| Příbramský deník; Černá kronika; 04

Publikováno| Rakovnický deník; Černá kronika; 04

ID| e6d6610d-0485-4acb-b644-5b3dc565ecab

Letectví+kosmonautika

EC-175 je již na obloze

15.2.2010 Letectví+kosmonautika str. 32 Představujeme
Ing. Zdeněk Odehnal HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

Loni v prosinci se poprvé odpoutal od plochy továrního letiště firmy Eurocopter v Marignane první prototyp vrtulníku EC 175. Nese však také označení Z-15, protože vznikl ve spolupráci s čínským podnikem Avicopter.

irma turocopter se rozhodla typem EC 175 se vzletovou hmotností 7 tun vyplnit v nabídce svých vrtulníků mezi stroji AS 365 Dauphin a AS 332/EC 225 Super Puma. To, že se k programu EC 175 přidal podnik Avicopter, nebylo nijak udivující. Předně se takový stroj Číně hodí a navíc tato firma vznikla na základě továrny Harbin Aircraft Industry Group (HAIG). Ta v minulosti vyráběla li vrtulníky francouzské provenience, jako byl

kladu Dauphin (Z-9). Kontrakt na vývoj EC 175 byl vydán 5. prosince 2005 a přesně na den o rok později se završila etapa předběžného návrhu PDR (Preliminary Design Review). Za další rok, rovněž téhož prosincového dne, skončila posuzovací etapa CDR (Critical Design Review). Vedení k podrobnosti o přípr. j. formálně zveřejnilo na výst. Heli-Expo 2008, konané v texaském Houstonu. Slavnostní debut - zatím však pouze prostřednictvím makety ve skutečné velikosti - se odehrál 24. února, tedy během prvního dne zmíněné výstavy, a stal se její dominantou. Zúčastnili se jej rovněž představitelé dvou tzv. úvodních odběratelů, vrtulníkových provozovatelů Bristow Group z Velké Británie a VIH Aviation Group z Kanady. „Navrhli jsme vrtulník společně s našimi zákazníky a právě pro ně. Pečlivě jsme přitom naslouchali jejich požadavkům,“ nechal se při této příležitosti slyšet prezident firmy Eurocopter Lutz Bertling.

"Imi objemná kabina

liník EC 175, respektive Z-15, jistě osloví lečností zabývající se kupříkladu přepravou osob či **leteckou záchrannou službou**, jakož i třeba policejní síly. Nicméně stěžejními sektory využití tohoto stroje jsou dopravní obsluha plošin pro těžbu ropy a plynu z mořského dna a pátrací a záchranná služba SAR (Search and Rescue). Proto vrtulník dostal do vínku prostornou kabinu, ve které je schopen přepravovat až 16 cestujících při již zmíněné obsluze těžebních plošin. Mimochodem, ve verzi Corporate pro přepravu cestujících se počítá s kapacitou jen 14 míst. Není také bez zajímavosti, že s ohledem na operace nad vodou stroj nese dvojici nouzových nafukovacích plováků a shodný počet raftů pro 12 až 18 osob. Jednou z významných předností vrtulníku EC 175 je pohodlný přístup do kabiny, a to velkými posuvnými dveřmi po obou stranách trupu. Konstrukteři firmy Eurocopter i čínského partnera si dali záležet i na kokpitu, jenž pojme dva piloty. Je také velmi a v souladu s dnešními standardy obsahuje pouze displeje LCD o rozměrech 6 x 8 palců (152 x 203 mm): čtyři vícefunkční MFD (Multi Function Display) a jeden CMD (Central Mission Display) uprostřed palubní desky. Jejich výrobce však dosud nebyl zveřejněn.

Architektura avioniky vrtulníku je tzv. otevřená, což kromě jiného umožňuje implementovat kupříkladu navigační a komunikační přístroje dle přání zákazníka. V elektronické výbavě stroje, která byla převzata z typu EC 225 a dále zdokonalena, nechybějí systém letového řízení FMS (Flight Management systém) či duální duplexní autopilot. Vrtulník EC 175 je koncipován jako dávné nádrže, které pojmu úhrnem 500 l paliva. Stroj byl dále opatřen pětistým nosným rotorem s osvědčenou hlavou typu Spheriflex, kde listy mají pro maximální snížení hlučnosti a vibrační profiláž nové generace. Vyrovnávací rotor je třílistý. A konečně, konstruktéři se rozhodli vybavit vrtulník EC 175/Z-15 polozatahovacím podvozkem příďového typu. Není bez zajímavosti, že výrobci zatím nezveřejnili další technické údaje, zejména pak podrobnosti o letových výkonech. Údajně se tak stane až na základě příslušných měření provedených během zkoušek prototypů.

Náklady rovným dílem

Vývoj vrtulníku EC 175/Z-15 probíhal pochopitelně již jen na obrazovkách počítačů a s maximálním využitím metod CAD/CAM (Computer Aided Design/Computer Aided Manufacturing). Konstrukční práce usnadnila také virtuální maketa. Podle vedení firmy Eurocopter přitom vůbec neváhalo, že jsou oba partneři od sebe vzdáleni 10 000 km. Náklady na vývoj vrtulníku se odhadují na 600 mil. eur, přičemž se na jejich úhradě podílejí firma Eurocopter a podnik Avicopter padesátiprocentními podíly. Pokud jde o rozdělení výrobní kooperace, čínský partner se zavázal zajistit produkci draku, pomocných převodovek, nosného rotoru, palivové soustavy, systému řízení a podvozku. Firma Eurocopter předně získala statut technického vedoucího programu a systémového integrátora. Dále bude vyrábět hlavní převodovku, vyrovnávací rotor, avioniku a dveře, jakož i palubní hydraulickou a elektrickou soustavu.

Sériové stroje EC 175 se mají kompletovat nejprve na lince závodu firmy Eurocopter v Marignane, kde se rovněž zrodil první prototyp s označením PT1. Jeho drak tam přibyl z Harbinu během prosince 2008 a zálet se oficiálně uskutečnil 17. dne téhož měsíce, avšak o rok později. Za řízení stroje přitom usedli pilot Alain Di Bianca a letoví inženýři Michel Osvald a Patrick Bremont. „Je úžasné, jaké manévry jsme mohli hned provádět. Dosáhli jsme také největší rychlosti 260 km/h,“ nechal se slyšet Alain Di Bianca. Ve skutečnosti ale šlo o již šestý let, ten první totiž proběhl v tichosti již 4. prosince. V Marignane vznikne ještě v pořadí třetí zkušební exemplář PT3, jehož drak tam přibyl z Harbinu během loňského prosince. Je určen především pro certifikaci úřadu EASA (European Aviation Safety Agency) a měl by poprvé vzlétnout na sklonku letošního roku. Stavbu prototypu PT2 si vzala na starost čínská strana, přičemž se jeho vzdušný debut má odehrát v blízké budoucnosti.

Až osm set kusů

Na již zmíněné výstavě Heli-Expo 2008 přijali obchodníci firmy Eurocopter během pouhých tří dnů předběžné zakázky na 111 kusů vrtulníku EG 75 od jedenácti zákazníků. Nyní je objednáno 114 strojů, přičemž marketingové odborníci v Marignane předpovídají celkový prodej 800 exemplářů během příštích dvaceti let. Z uvedeného počtu má připadat 25 až 30 procent strojů na typ Z-15. Ten si možná na tak velkém odbytišti, jakým je Čínská lidová republika, najde ještě více odběratelů. Přestože jde o stroj určený primárně pro civilní sféru,

podle některých informačních zdrojů se o něj zajímají i čínské ozbrojené síly. Jak s uspokojením sdělil Lutz Bertling, program EC 175/Z-15 postupuje podle stanoveného harmonogramu a v intencích původního finančního rozpočtu. Pokud se nevyskytnou problémy při zkouškách prototypů, měl by vrtulník EC 175/Z-15 získat osvědčení o letové způsobilosti od úřadu EASA během roku 2011. V září o rok později by mohly začít dodávky sériových strojů v provedení pro obsluhu těžebních plošin. Osobní verze Corporate bude k dispozici až během roku 2014. *

Foto popis| i Vrtulník EC 175 má primárně sloužit vzdušné obsluze plošin pro těžbu ropy a plynu z moře, jakož i pátrací a záchranné službě

Foto popis| i Prototyp vrtulníku EC 175 ve společnosti podstatně menšího stroje řady EC 120 Colibri

Foto popis| i EC 175 pohání dvojice turbohřídelových motorů Pratt and Whitney of Canada PT6C-67E

Foto autor| Eurocopter

Novojičínský deník

Záchranáři někdy nemohli pomoci

17.2.2010 Novojičínský deník str. 1 Titulní strana

IVAN PAVELEK HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

Dvaatřicet případů denně řešily v průměru v loňském roce posádky Územního střediska záchranné služby Moravskoslezského kraje v okrese Nový Jičín. Někdy už ale pomoci nedokázaly.

Novojičínsko – Celkem 11 775 pacientů ošetřili záchranáři v průběhu roku 2009 na Novojičínsku na základě výzvy či oznámení. Dalších zhruba sto zásahů bylo plánovaných. Jednalo se například o transporty vážně nemocných pacientů mezi zdravotnickými zařízeními. „Operační středisko v Novém Jičíně přitom přijalo desítky tisíc hovorů na tísňových linkách a další tisíce volání pak operátoři vedli na linkách netísňových,“ přiblížil situaci mluvčí moravskoslezských záchranářů Lukáš Humpl.

Největší podíl výjezdů posádek záchranářské služby tvořily výjezdy z důvodu náhle vzniklého nebo prudce zhoršeného tělesného onemocnění. Těchto pacientů ošetřili záchranáři na území Novojičínska 7443, tedy asi 65 procent ze všech.

„Z tohoto počtu se například ve více než třech stovkách případů jednalo o akutní koronární syndrom. Osm desítek pacientů, ohrožených nejčastěji akutním srdečním infarktem, bylo našimi posádkami po prvotním vyšetření a ošetření směřováno na specializovaná pracoviště, nejčastěji do Fakultní nemocnice v Ostravě,“ upřesnil Lukáš Humpl. Téměř šest set případů, ke kterým záchranáři na Novojičínsku vyjížděli, byli pacienti s cévní mozkovou příhodou. Mezi další důvody výjezdů patřily dechové obtíže, bolesti na hrudi, epileptické nebo astmatické záchvaty, a další zdravotní potíže.

Úrazy i sebevraždy

Téměř dva tisíce pacientů, kteří se dostali do rukou členů posádek záchranářské služby, utrpěly nějaký úraz či nehodu. „Většina jich byla spíše lehkých či středně těžkých a bezprostředně neohrožovaly život postiženého. Sedm desítek zraněných však bylo ve vážném stavu a tři z nich musely posádky dokonce resuscitovat,“ upozornil mluvčí moravskoslezských záchranářů a dodal i číslo nejsmutnější. Třiadvaceti postiženým již záchranáři nedokázali pomoci. Na následky svých zranění zemřeli buď ještě před příjezdem posádky, nebo záchranáři prohráli boj o jejich život v průběhu zásahu.

Pokračování na straně 2

Pokračování ze strany 1

Oproti roku 2008 stoupl počet úrazových zásahů o dvě stovky.

Na stovky se počítají rovněž zásahy, kdy záchranáři vyjížděli k nemocným s psychickými obtížemi. Přesně jich bylo 646. „Jednalo se především o pacienty s depresemi, akutními psychotickými stavy, ale také například se závislostmi,“ poznamenal Lukáš Humpl. Ve sto jedenácti případech záchranáři zasahovali také u lidí, kteří se dopustili sebepoškození nebo se pokusili o sebevraždu. Šestnáct pacientů, k nimž posádky přijely, si záměrně přivodilo smrt.

Záchranná služba na Novojičínsku disponuje dvěma typy posádek. Lékařské posádky, které jsou s lékařem a zasahují v systému rychlé lékařské pomoci, uskutečnily v loňském roce přes pět tisíc výjezdů. „V režimu rychlé zdravotnické pomoci, kdy pracuje posádka ve složení zdravotnický záchranář a řidič, bylo v loňském roce realizováno bezmála šest tisíc osm set zásahů,“ doplnil Lukáš Humpl a připomněl, že zhruba v

pěti desítkách případů zasahovala v novojičínském okrese také **Letecká záchranná služba**. „Jednalo se nejen o zásahy u dopravních nehod, ale velmi často také u pacientů, postižených vážným srdečním nebo jiným onemocněním,“ uzavřel mluvčí moravskoslezských záchranářů.

Region| Severní Morava

Přerovský deník

V Kojetíně budou přistávat vrtulníky

17.2.2010 Přerovský deník str. 3 Hranicko a Přerovsko

PAVLA KUBIŠTOVÁ HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

Plán osmi přistávacích ploch v Olomouckém kraji má zajistit rychlejší zásah lékařů u vážných zdravotních stavů

Kojetín – Přistávací plocha pro **vrtulníky záchranné služby** by měla do dvou let vzniknout v Kojetíně. Celkem osm heliportů na různých místech Olomouckého kraje má usnadnit zásah zdravotníků a zrychlit dobu, za kterou se například člověk s vážným úrazem dostane do nemocnice.

„Máme vytipováno osm takových míst. Jde o pilotní projekt, v němž chceme rozšířit noční provoz záchranky a také začít úzce spolupracovat se Zlínským krajem,“ uvedl náměstek hejtmána Michael Fischer a dodal, že jižní část přerovského okresu by si zasloužila lepší dostupnost zdravotnické záchranné služby.

Místa, kde by v případě potřeby mohly i v noci přistát vrtulníky, musejí splňovat určité požadavky. „Doslova vzato nejde o heliport, na ten se kladou vyšší nároky. Zde by se jednalo o přistávací plochy se zpevněným povrchem a osvětlením,“ řekl ředitel Zdravotnické záchranné služby Olomouckého kraje Ivo Mareš.

„Vhodná místa jsme hledali spolu s provozovatelem **letecké záchranné služby**, a to zejména podle četnosti zásahů a dojezdových časů. V mnoha případech jde o lokality na okraji Olomouckého kraje.“ Podle náměstka Fischera by přistávací plochy měly být hlídány, aby se nestalo, že tudy někdo bude procházet ve chvíli, kdy bude přistávat vrtulník. Na tom by kraj chtěl v budoucnu spolupracovat například s členy dobrovolných hasičských sborů.

Kojetínští budou o heliportu teprve rozhodovat. „Dostali jsme oficiální dopis z kraje, který ve středu projednáme na Radě,“ upozornil starosta Mojmír Haupt. S dotazem, jak se město k plánované přistávací ploše postaví, oslovil Deník již před více než jedním týdnem také místostarostu Jiřího Šírka.

Ten v tu dobu oficiální informaci o heliportu ještě neměl. „Rozhodně bychom to ale vnímali jako pozitivní věc. Myslím, že kdyby s námi kraj začal jednat, byli bychom dokonce schopni nabídnout i nějakou plochu poblíž centra,“ řekl tehdy Šírek. Zatím to ale vypadá, že kraj si od Kojetína nebude muset pronajímat či kupovat pozemky. „Jednalo by se o pozemek, který je ve vlastnictví kraje. Na ten bychom na své náklady dovedli elektřinu,“ zmínil Fischer.

Všech osm plánovaných stanovišť v celém kraji by mohlo vyjít na tři čtvrtě milionu. U jednotlivých přistávacích ploch se náklady budou lišit podle toho, jak velké úpravy bude pozemek potřebovat. „Řádově jde o částku do sta tisíc na jednu přistávací plochu,“ řekl Mareš. Plochy pro vrtulníky by měly vznikat postupně, k přesnému termínu jejich dokončení se Fischer prozatím vyjadřovat nechtěl. „Horizont dvou let nepokládám za zcela nereálný,“ reagoval na konkrétní dotaz.

Foto popis|

Region| Střední Morava

Publikováno| Přerovský deník; Hranicko a Přerovsko; 03

Publikováno| Hranický deník; Hranicko a Přerovsko; 03

ID| 241df15d-2d9c-4e25-8603-c61b713ea799
