

Media Monitoring

TÉMA	VYHOTOVENO
1. Helicopter emergency medical service, Letecká záchranná služba	11.5.2009
2. Raftáci	

MONITOROVANÉ ZDROJE	OBDOBÍ
Tištěná média	Denní monitor
Televize a rozhlas	7.5.2009 - 11.5.2009
Agenturní zpravodajství	

Obsahuje přehled a plná znění zpráv k zadanému tématu

HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

Letectví+kosmonautika

České An-263
 15.4.2009 Letectví+kosmonautika str. 72 Vojenské letectvo HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE
kpt. Ing. TOMÁŠ KOUBEK

Gripen by měl pokračovat.....7
 15.4.2009 Letectví+kosmonautika str. 14 Rozhovor HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE
TOMÁŠ SOUŠEK

Mladá fronta DNES

Na silnici našli ležet motorkáře10
 9.5.2009 Mladá fronta DNES str. 1 Vysočina HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE
(ilm)

Pomoc, válí se tu ruka, volali.....10
 9.5.2009 Mladá fronta DNES str. 2 Brno HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE
DAGMAR HUMPOLÍKOVÁ

Pomoc, válí se tu ruka, volali.....10
 9.5.2009 Mladá fronta DNES str. 2 Jižní Morava HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE
DAGMAR HUMPOLÍKOVÁ

Vrtulník nepřítel, zachraňoval jinde11
 9.5.2009 Mladá fronta DNES str. 1 Střední Čechy HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE
(duk)

HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

Letectví+kosmonautika

České An-26

15.4.2009 Letectví+kosmonautika str. 72 vojenské letectvo
kpt. Ing. TOMÁŠ KOUBEK HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

Služba letounů An-26 v ČSLA a ve Vzdušných silách AČR v letech 1982 - 2008

Letouny An-26 OKB Antonova byly do čs. vojenského letectva zaváděny v letech 1982 až 1983 jako náhrada dosluhujících univerzálních strojů Av-14T a jako doplnění přepravní kapacity dvou letounů An-12. A přestože se již blíží jejich nahrazení modernějším typem, i po šestadvaceti letech služby jde stále o spolehlivá letadla.

Přeškolení na letouny An-26 předcházelo výcvik personálu VÚ 2073 Mošnov na typu An-24 v Praze-Kbelích v roce 1980 a 1982. Tehdy tam sídlil 50. spojovací letecký pluk s krycím názvem VÚ 7087. Dvě posádky tam získaly inštruktorská oprávnění a vyškolila se tam také část personálu ILS.

Skupinu prvních přeškolených techniků ILS tvořili pplk. Ing. Petr Procházka, Ing. Ivo Králík, Ing. Karel Przeczek a Ing. Karel Jakeš. Hlavní část výcviku posádek mělo ale na starost velké školicí středisko v Kirovogradě v Sovětském svazu. Šlo o krátká a intenzivní školení pod vedením velmi zkušených učitelů. Například v září 1982 proti tehdy obvyklým třem měsícům byl výcvik naší posádky z časových i finančních důvodů zhuštěn do jediného měsíce! Dnes pplk. Ing. Miroslav Čulák v.v. ve svých vzpomínkách nemůže zapomenout na instruktora kapitána letounu Kovše a instruktora palubního technika Ševčuka, kteří se snažili naučit své žáky maximum. Stejně jako „komandir vozdušnovo suda, kotoryj nam skazal tolko - meňa zavut Giena (hyena)" a který měl svoji profesi opravdu v malíčku. Přezkušování se konalo například na trati Kirovograd-Doněck-Kirovograd a nutno dodat, že naše posádky dosáhly i při zkrácených osnovách kurzu výtečného hodnocení.

Prvním uživatelem byl Mošnov

Celkem 6 kusů An-26 bylo dodáno k 1. dopravnímu výsadkovému leteckému pluku. Zalétávací posádky předávaných strojů byly kombinované. Letouny evidenčních čísel 2408 a 2409 se přebíraly ve výrobním závodě v Kyjevě a do Mošnova k tehdejšímu 1. dopravnímu výsadkovému leteckému pluku přelétly v říjnu 1982. Dle informací pamětníků šlo o stroje původně určené pro Libyi. Do Československa je přepravila posádka ve složení pplk. Ing. Jiří Novotný, pplk. Ing. Otto Vandl, mjr. Libor Halamíček, mjr. Ladislav Kůdelík a kpt. Ing. Miroslav Čulák. Letouny evidenčních čísel 2506 a 2507 přilétly v listopadu 1982 a poslední stroje 3208 a 3209 o rok později, v listopadu 1983. Tyto dva kusy dovezla do republiky posádka ve složení pplk. Ing. Otto Vandl, mjr. Ing. Zdeněk Parížek/ pplk. Ing. František Pavlík, mjr. Libor Halamíček, mjr. Ladislav Kůdelík a kpt. Ing. Miroslav Čulák. Letouny An-26 byly do ČSSR dodávány jako vojenské transportní. Tomu odpovídalo i jejich skromné avionické vybavení, kdy například radiostanice neměly plynulou volbu frekvencí. Je nutno podotknout, že všechny následné změny v přístrojovém vybavení tohoto typu vyvolaly nové požadavky civilních leteckých předpisů a hlavně změny ve spektru plněných letových úkolů. O projektu modernizace avioniky An-26 se začalo uvažovat již v roce 1985, tedy nedlouho po jejich dodání ČSLA. Letouny obsahovaly pouze vojenské navigační systémy, které byly z různých příčin nekompatibilní s civilním sektorem. Z použitelných systémů je možno jmenovat palubní radiokompasy ARK-11, které v rámci generálních oprav An-26 v Kyjevě postupně nahradil modernější typ ARK-15. Dále KV radiostanice Mikron-3V, palubní radiolokátor Groza-26, radiovýškoměr RV-4 měřící výšku letu do 1500 m, přistávací systém pro přiblížení na přistání podle signálů ILS a SP-50 typu OS-1. Modernizace vybavení An-26 byla zahájena v roce 1986 zástavbou radiostanic LUN, kterou provedli specialisté na radiové vybavení v Mošnově. Jako základ úpravy posloužila modifikace bulletinu, vydaného pro An-24V u útvaru v Praze-Kbelích. Tímto krokem se na čas vyřešila alespoň komunikace s civilním řízením letového provozu. Ve stejnou dobu již také sílil tlak na modernizaci navigačních systémů. Od roku 1988 začaly jednotlivé letouny procházet vojenským leteckým opravárenským závodem ve slovenském Trenčíně, kde do nich instalovali zdvojený navigační systém VOR/ILS/MRK typu KURS MP-2 a palubní dálkoměr DME typu SD-67. Uvedená zařízení pocházela z nadbytečných skladových zásob od státního podniku ČSA. V rámci prvních generálních oprav letounů v Kyjevě na Ukrajině došlo k výměně palubního odpovídáče SO-69 za SOM-64, který byl již kompatibilní s civilními stanovišti ŘLP.

Utajovaná verze

Odlíšné úpravy proti výše zmíněným postoupil v říjnu roku 1987 An-26 čísla 3209, který posádka mjr. Moudrého přelétla do Leteckých opravěn Kbely. Tam na něm byla v létech 1987-1988 uskutečněna modifikace na verzi Z-1. Vše probíhalo pod přísným dohledem zpravodajských složek armády. Nová verze An-26Z-1 zahrnovala zástavbu speciálního anténního systému a utajovaného měřicího a monitorovacího vybavení, řízeného počítačovou technikou. Měřicí a monitorovací zařízení bylo umístěno v přepravním prostoru. Anténní systém se skrýval pod obrovskými vypouklými „aerodynamickými“ kryty na bocích trupu pod centroplánem. Stroj byl zalétán v roce 1989 v Mošnově a poté předán k útvaru do Pardubic, kde na něm létaly vybrané zkušené posádky. Zástavba totiž značně zhoršila jeho aerodynamické vlastnosti. Při přeletech na pravidelnou vyšší údržbu k útvaru Praha-Kbely byly vždy zvláště citlivé části zpravodajského zařízení z letounu demontovány, speciální zástavba přikryta povlaky a do hangáru technického oddělení kbelského útvaru měli přístup pouze prověřené osoby. Při odletu z kbelské základny se doplňovalo pouze omezené množství paliva z důvodu nedostatečné délky VPD vzhledem k většímu aerodynamickému odporu stroje. Rozdělení Československa na dvě samostatné země znamenalo i rozdělení letounů An-26 v poměru 4 : 2. Na Slovensko tak byly koncem roku 1992 předány stroje evidenčních čísel 2506 a 3208. V říjnu 1993 se „Šestadvacítka“ spolu s posádkami a personálem ILS z Mošnova přesunuly na základnu do Pardubic. Nově vzniklá jednotka tam setrvala do června 1994, kdy bylo ukončeno předávání letounů An-26 do Kbel. V Praze tak sloučením 1. smíšeného dopravního leteckého pluku a 3. dopravního leteckého pluku v červenci 1994 vznikla 6. základna dopravního letectva. Na základě sblížení s aliancí NATO docházelo k dalším změnám v rádiovém a navigačním vybavení letounů. Do roku 1996 postupně „Šestadvacítka“ prošly Leteckými opravami Kbely, kde vyměnili palubní radiostanice R-802 a R-832 za modernější typ LUN-3520.11 a později LUN-3520.17. KV radiostanice Mikroni 3V nahradil typ KHF-950, navigace pak byla výrazně ulehčena zástavbou družicového navigačního systému GPS KLN-90 a palubní odpovídač byl nahrazen typem KXP-756. Elektrická instalace zařízení se uskutečnila ve spolupráci s firmou Aviation Service, a.s. Praha. V roce 1998 se flotila An-26 AČR rozrostla o jeden stroj. Výměnou za dosluhující An-24 evidenčního čísla 5803 byl po GO v červnu 1998 dodán An-26 evidenčního čísla 4201. Na základnu Praha-Kbely jej přelétla posádka kapitána Šimečka. Letoun již tehdy obsahoval avioniku kompatibilní s civilním provozem (navigační systém VOR/ILS/MRK typu KURS MP-70, VKV radiostanice typu Baklan-20, KV radiostanice Mikron-3V, palubní dálkoměr SD-67, systém GPWS typu SSOS atd.). Tento stroj byl silami specialistů pro radionavigační vybavení útvaru postupně do roku 2007 vybaven navigačním systémem GPS KLN-90B, SSR odpovídačem KXP-756, VKV/UKV radiostanicemi LUN-3520.17 a LUN-3520.15 a nouzovým majákem aktivujícím se v případě letecké nehody ELT (více o tomto letounu v L+K 6/2004).

Potíže s modernizací

Rozmezí roků 1997 až 2006 poznamenala především nepřipravenost výrobce letounů na nové požadavky mezinárodní letecké dopravy a hledání vhodného zhotovitele projektu modernizace. Jako základ měl proto posloužit zobrazovací systém EFIS-50 s navigačním a radiotechnickým vybavením výroby Bendix/King, úspěšně vyzkoušený a provozovaný na nově dodaných vrtulnicích W-3A Sokol a MÍ-8PS evidenčního čísla 0829 a integrovaným systémem FMS typu UNS-1K. V období let 1997 až 1998 však došlo vinou výrobce systému EFIS-50 k velmi častým opakovaným závadám indikátorů a tato událost měla za následek změnu v projektu. Jako náhrada byl vybrán zobrazovací systém postavený na LCD displejích typu MFD-255K (známý z programů modernizace letounů KC-135 a C-130K) doplněný navigačním vybavením PROLINE II firmy Collins. FMS UNS-1K zůstal zachován. Cena modernizace však vzrostla natolik, že během roku 2002 byl projekt opět přepracován. To již ale byly na letounech evidenčních čísel 2408, 2409 a 2507 uskutečněny úpravy spojené s požadavky ICAO. Došlo tedy k redukci modernizace na nezbytné minimum, s rozhodnutím uskutečnit ji pouze na AN-26Z-1 (3209), který létal v Pardubicích pro potřeby zpravodajské služby a doposud nebyl dotčen jakoukoliv dodatečnou zástavbou avioniky. Letoun v listopadu 2002 přelétl do Leteckých opravěn Kbely, kde byl kompletně odstojen. Krátce poté padlo rozhodnutí zcela demontovat speciální zástavbu a stroj po modernizaci dále provozovat jako běžný transportní. Z tohoto důvodu trvaly práce až do července 2003. Vojskové zkoušky pak proběhly v listopadu. V roce 2007 byl tento letoun také vybaven nouzovým majákem ELI Z důvodu narůstajících cen oprav KV radiostanice Mikron-3V byla tato nahrazena radiostanicí KHF-950 a jedna ze dvou radiostanic LUN-3520.17 se vyměnila za LUN-3520.15, které byly v tomto roce rovněž zastavěny i do zbývajících An-26 (2408, 2409 a 2507). Dvě navigační zařízení letounů postihl protichůdný osud. Vyhledávací radiokompas ARK-UD zůstal ve výbavě An-26 z důvodů vyhledávání a záchrany posádek vojenských letadel a je v současnosti použitelný i pro zaměření majáků ELT postupně zaváděných podle požadavků ICAO v civilním leteckém sektoru. Radiovýškoměry RV-4 se ale vzhledem ke svému provoznímu kmitočtu staly postupem času nekompatibilní s civilním sektorem, a tak byly v rozmezí let 2004 až 2007 v rámci generálních oprav vyměněny za typ RV-5MD1. Na začátku roku 2006 předložil výrobce letounů představitelům AČR ucelený modernizační program, který byl v průběhu jednoho roku realizován. Vlastní instalace začala v březnu 2007 a trvala dva měsíce. V tomto období byl do letounu evidenčního čísla 2409 instalován integrovaný systém na bázi

multifunkčních zobrazovačů KMD-850, obsahující antikolizní systémy TCAS II/ACAS II, EGPWS, moderní radar, senzor a dvojici dálkoměrů DME firmy Honeywell. Dále přibyl nouzový maják ELT-406 MHz firmy Artex. Zástavbu provedli pracovníci konstrukční kanceláře Antonov a firmy Aviatos ve spolupráci s firmou Aviation Service, a. s., Praha. Realizaci akce zastřešovala firma LOM Praha, s. p. Na závěr pak proběhly povinné vojenské zkoušky.

An-26 v NATO

Díky neustálé péči všech složek a personálu vzdušných sil AČR letouny An-26 i dnes, 26 let po zařazení do služby, mají vytvořeno zázemí pro vysoké nasazení a nezaostávají za ostatními transportními stroji našich spojenců. Jejich posádky pravidelně procvičují nouzové postupy a procházejí zdokonalovacím výcvikem. Stejně tak jako první posádky v roce 1982, i současný létající personál absolvuje teoretické kurzy v Rusku. Výcvik je charakteristický důrazem na vysokou bezpečnost letového provozu. V Petrohradě si posádky mohou během simulace vyzkoušet řešení celé škály mimořádných situací, jež mohou za letu vzniknout. Letouny An-26 sloužily v minulosti i dnes především k letecké přepravě nákladů a osob na krátkých a středních tratích. Kromě těchto běžných úkolů však stroje plní i některé zvláštní úkoly. Například v osmdesátých létech minulého století mezi ně patřila opakovaná cvičná přistání a vzlety na dálnici Praha -Brno. Tyto lety „Šestadvacítky“ uskutečňovaly s nákladem materiálu i osob. Letouny An-26 z 24. základny dopravního letectva se se svými posádkami i technickým personálem často zúčastňují mezinárodních cvičení a výměnných setkání. Neustále jsou využívány k přepravním letům do zahraničí. O kvalitě An-26, které jsou i po 20 letech provozu spolehlivé, svědčí například doprovod letadel L-39 a L-59 do Jihoafrické republiky. Během dvouměsíční cesty letounu evidenčního čísla 2409 po východní Africe v roce 1995 stroj nalétal cca 70 hodin a při 21 mezipřistáních navštívil 14 zemí. Vše bez vážnější poruchy i za extrémně vysokých teplot a v mnoha případech i nezvyklých nadmořských výšek. Jeden letoun se také aktivně zapojil do cvičení NATO Air Meet 2003 v Polsku. V srpnu 2004 se ve francouzském Orleans posádka An-26 nejen vyrovnala v „souboji“ s francouzským C-160 Transall, ale v souli těžním klání nakonec zvítězila. Na domácím nebi An-26 plní hlavně výsadkové, transportní, přepravní a zdravotnické mise. Kromě těchto „běžných“ úkolů „Šestadvacítky“ také pomáhají při výcviku pilotů L-159 Alca a JAS-39 Gripen z 21. základny taktického letectva v Čáslavi. Ti si na transportních strojích cvičí působení proti narušiteli, vyhledání cíle, identifikaci a doprovod, popřípadě i fiktivní sestřel. Na zdravotnické verzi MEDEVAC transportních An-26 v AČR se průběžně pracuje od 2005. Jedná se o projekt vzdušných sil AČR a zdravotnické služby AČR, kdy je ve prospěch NATO připraven transportní letoun. Ten by mohl být s posádkou a vybavením vyslán do zahraničních misí až na dobu šesti měsíců, kdy by jeho úkolem měl být odsun raněných pod dohledem zdravotnického personálu. Úpravy pro zástavbu zdravotnického vybavení jsou vyřešeny univerzálně, takže je pro tento úkol možné použít některý z provozovaných letounů An-26. Ze speciálních úprav je možné vyjmenovat přípravu pro elektrický rozvod 220 V pro lékařské přístroje, dále přípravu pro instalaci přenosných klimatizačních jednotek a přípravu pro uchycení kyslíkových lahví. Od roku 2005 ve spolupráci se společností LOM Praha probíhaly úpravy úchytů lehátek sanitní zástavby pro těžce raněné pacienty dle požadavků **Letecké záchranné služby** AČR a zástavba nových polic pro instalaci a uchycení zdravotnických přístrojů k trupu letounu. Tyto práce doplňovaly zkušební lety An-26 v různých fázích vývoje z letiště Kbely a nutné certifikace. Celkově může být pro plnění tohoto úkolu připraveno technickým personálem základny pět základních variant uspořádání interiéru sanitní zástavby. Další zajímavou kapitolou spolehlivé služby letounů An-26 v letectvu AČR se stala účast v mírové misi KFOR (Operace NATO „Point Guardian“, Kosovo). Naše letecká transportní skupina v počtu 16 osob plnila úkoly ve prospěch sil KFOR a velitelství jižního křídla NATO (AFSOUTH) v Neapoli. Skupina byla dislokována v chorvatském Splitu a přepravní povinnosroku ti plnila z tamního civilního letiště na kombinovaných trasách do Prištiny, Skopje, Tirany, Sarajeva a Neapole s průměrným náletem cca 70 hodin měsíčně. V období od března 1999 do ledna 2001 tam létaly stroje evidenčních čísel 2409 a 2408 s tím, že letoun 2408 nahrazoval 2409 v době jeho plánované údržby na mateřské základně Praha-Kbely.

Sedadlová přestavba

V červenci 2003 vznikla 24. základna dopravního letectva, která musela s blížícím se ukončením provozu letounů An-24 řešit náhradu chybějící přepravní kapacity pro cestující na krátké a střední tratě. Proto bylo rozhodnuto o konverzi dvou An-26 z transportní verze na variantu pro cestující. K přestavbám došlo v rámci generálních oprav u dvou kusů, a to v březnu 2004 (4201) a v lednu 2005 (3209). Za úzké spolupráce personálu ILS základny Praha-Kbely se společností An&Mi Service, s. r. o. proběhly tyto složité úpravy interiérů podle schválené dokumentace ANTK Antonova k plné spokojenosti všech zainteresovaných stran, včetně cestujících. Výsledkem je přepravní kapacita 32 míst v čalouněných sedadlech, včetně konferenčních stolků pro VIP cestující.

V současné době se v AČR věnuje maximální pozornost prodloužení technického života letounů An-26. Téměř po čtyřech měsících skončila v březnu 2008 zatím poslední generální oprava dvou strojů podle stanovených

technologíí schválených konstrukční kanceláří ANTK Antonov v opravárenském závodě 410 v Kyjevě na Ukrajině. Došlo k prodloužení technického života a meziopravního technického resurzu o pět let u An-26 evidenčních čísel 2408 a 2507. Letouny také obdržely novou protikorozní ochranu draku, úpravu draku ke snížení hluku a zlepšení tepelné izolace. Dále se zvýšila maximální vzletová hmotnost na 25 tun, kterou nyní mají všechny AČR provozované An-26. Došlo i k realizaci množství úprav podle bulletinů výrobce na elektrospeciálním, rádiovém a navigačním vybavení tak, aby splňovaly požadavky JAR-OPS 1. Zapisovač MSRP-12-96 byl nahrazen novým typem s pevnou pamětí BUR-4-1, zaznamenávajícím data až z 25 hodin letu. Tato zatím poslední generální oprava je milníkem v historii kamufláží letounů An-26 ve službách naší armády. Již v červenci byl na základě originálního zbarvení letoun 2507 pozván britským RAF k účasti na statické ukázce leteckého dne na základně RAF Waddington. Přiletěli jsme s naloženým motorem AI-24VT, vozíkem pro tento motor a třemi figurínami příslušníků letectva a připravili pro více než 70 000 návštěvníků leteckého dne diorama nakládání motoru do An-26 v polních podmínkách. V tomto směru jsou totiž An-26 unikátní svojí soběstačností při nakládání těžkých celků za použití kombinace jedinečného systému podsunutí rampy, vlastního jeřábu a podlahového elektrického dopravníku. Porota Waddington International Airshow 2008 nám udělila první místo a získali jsme pro 24.zDL a AČR pohár The Best Static Display. An-26 tak získal poprvé v historii účasti transportních a dopravních letounů AČR na zahraničních leteckých setkáních toto nejvyšší ocenění. Zaslouženou pozornost upoutal letoun i o týden později na Air Tattoo na základně RAF Fairford. Český An-26 2507 tam zabezpečoval letouny z čáslavské základny, ale výroční kamufláž jej opět „postavila“ na statickou stojánku mezi vystavované stroje z celého světa. To vše za účasti britské královny. V AČR provozovaných pět letounů An-26 nalétalo od svého zavedení v roce 1982 do současnosti celkem již přes 30 000 letových hodin. Pokud bychom připočítali nálet dvou strojů předaných na Slovensko (před jejich odletem), dosahoval by celkový nálet téměř hranice 40 000 hodin. Každodenní profesionální péčí ILS a létajícího personálu jsou naše „Šestadvacítky“ již více než 25 let udržovány v perfektním stavu a v kteroukoliv denní i noční hodinu jsou připraveny plnit své úkoly.

Závěrem lze jen konstatovat, že stejně jako na podzim roku 2005 čas vypršel našim An-24, tak i An-26 čeká v blízké budoucnosti ukončení provozu ve službách AČR. Důvodem bude pravděpodobně jejich postupná náhrada novým typem středního transportního letounu. *

Zbarvení českých letounů An-26

Původní zbarvení (na snímku) našich An-26 sestávalo z nepravidelných polí zelené a hnědé barvy na bočních a horních plochách, spodní plochy byly světle modré. Na základě zavedení jednotného zbarvení veškeré letecké techniky Vzdušných sil AČR, které určuje způsob umístění výsostných znaků ČR, evidenčních čísel, technických nápisů, symbolů a znaků příslušnosti letadel k jednotkám, obdržely i stroje An-26 postupně nové zbarvení, tzv. „Standardu NATO“. Tato šedozeleňá taktická kamufláž je stanovena podle americké normy Federal Standard 595B. V květnu 1995 obdržel nové barvy An-26 evidenčního čísla 2507 v Leteckých opravárnách Trenčín. Druhý An-26 (2408) prošel lakovnou v Leteckých opravárnách Kbely v téže roce. Další letouny byly kamufláží opatřeny v podniku Let, a. s., Kunovice, konkrétně v lednu 1997 stroj evidenčního čísla 2409, následován v únoru 1998 letounem 3209. Jde o barvy šed' světlá (FS 36375), šed' střední (FS 36270), šed' tmavá (FS 36118) a zelená tmavá (FS 34096). Dne 13. března 2008 se do České republiky z generální opravy vrátil stroj evidenčního čísla 2507 opatřený slavnostním zbarvením k 90. výročí založení letiště Praha-Kbely. Použité barvy nové kamufláže jsou v tomto případě RAL 5002,5004,3020,9016 vlevo a RAL 5003 a 5012+9016 v poměru 2:1 vpravo). Nutno dodat, že nátěr letounu 2507 se podařilo zrealizovat bez finančního navýšení ceny generální opravy. Tímto nápadem tak byla využita jedinečná příležitost ke vzdání pocty všem letcům, technikům, personálu letiště a ostatním, kteří věnovali nejen letounům An-26, ale i letišti Praha-Kbely v průběhu 90 let svá srdce.

Foto autor| FOTO: autor, Tomáš Soušek, Jan Kouba, Petr Huňáček, archiv 24. zDL

Foto popis| Letoun evidenčního čísla 4201 dostal po přestavbě na verzi An-26B-K zbarvení

Foto popis| Cestující v transportních An-26 mají k dispozici jen kovové sklápěcí lavice, středem podlahy pak vede pásový dopravník usnadňující manipulaci s nákladem. Druhý snímek zachycuje sedadla instalovaná v rámci přestavby do letounu evidenčního čísla 3209

Foto popis| Nejrozsáhlejší modernizaci avioniky podstoupil stroj evidenčního čísla 3209, tedy někdejší An-26Z-1

Foto popis| V základní transportní verzi si musí posádka i cestující vystačit s provizorním mobilním wc umístěným na levé straně mezi kokpitem a nákladovou kabinou, ve stroji 3209 je instalována plnohodnotná toaleta

Foto popis| Letoun evidenčního čísla 3209 ve verzi An-26Z-1 s rozměrnými kryty antén na spodní části trupu

Foto popis| Příslušníci 24. zDL, kteří s letounem An-26 získali v roce 2008 prestižní ocenění ve Velké Británii

O autorovi| TEXT: kpt. Ing. TOMÁŠ KOUBEK

Gripen by měl pokračovat

15.4.2009 Letectví+kosmonautika str. 14 Rozhovor
TOMÁŠ SOUŠEK HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

Naše vojenské letectvo prošlo během desetiletého členství České republiky v Severoatlantické alianci řadou zásadních změn. O současnosti i blízké budoucnosti českých vzdušných sil hovoříme s jejich novým velitelem, plukovníkem generálního štábu Ing. Jiřím Vernerem.

* Pane plukovníku, v letošním roce si připomínáme desáté výročí vstupu České republiky do Severoatlantické aliance. Můžete zhodnotit, jak členství v NATO změnilo naše vzdušné síly?

Deset let je již poměrně dlouhá doba, i když já osobně mám pocit, že uběhla velice rychle. Zodpovědně mohu říci, že se během ní v letectvu vykonal obrovský kus práce. Stačí se jen podívat na tehdejší a dnešní počty letecké techniky, stejně tak jako na její technickou úroveň a bojovou hodnotu. Modernější technika a kvalitnější výcvik přispěly také k výraznému zvýšení bezpečnosti letového provozu. V dřívějších dobách neobvyklá takzvaná letecká nekázeň je dnes naprosto výjimečnou situací. Důležitou velmi zásadní změnou bylo zrušení samostatných vzdušných sil a jejich začlenění do nově vytvořených Společných sil AČR. Přesto všechno si troufám s jistotou tvrdit, že letectvo v roce 2009 se nemá za co stydět a já pevně věřím, že to dokáže zejména svými činy.

* To jistě ano, nicméně investice a modernizace se nedotkly všech součástí vzdušných sil rovnoměrně. Kdy lze očekávat ukončení tohoto procesu ve všech složkách?

Je pravdou, že nejlépe je na tom v současnosti taktické letectvo, kde v uplynulém období došlo k úplnému přezbrojení na novou techniku a zbraňové systémy. V případě dopravního letectva jsme nyní zhruba v polovině cesty. Podařilo se pořídit dva letouny Airbus A319 a v současnosti intenzivně pracujeme na náhradě strojů An-26 a L-410, jimž v brzké době končí technická životnost. Zamýšlet se již také musíme nad provozem vrtulníků u dopravního letectva, kde máme určité problémy zejména s obstaráváním náhradních dílů a dostatkem finančních prostředků na obnovu resursů, což se pak negativně odráží v nedostatečném počtu strojů potřebných k výcviku mladých pilotů a zabezpečení služby SAR a LZS. Osobně jsem velice rád, že tato složka zabezpečuje vedle „běžných“ vojenských úkolů, také přepravu ústavních činitelů republiky, což jednoznačně zvyšuje její prestiž. Ovšem ani již zmíněné taktické letectvo není zcela bez problémů, i když raději bychom měli mluvit o výzvách. V dohledné době skončí například životnost letounů L-39. Do budoucnosti proto počítáme s tím, že by ve výzbroji zůstaly pouze dva typy: podzvukové L-159 Alca a nadzvukový stíhací letoun. Jako nejpravděpodobnější varianta náhrady za Albatrosy se v současnosti jeví přestavba několika dalších L-159 na dvoumístnou verzi. Pokud jde o vrtulníkové letectvo, zde nás čeká především modernizace stávajících typů MÍ-171Š a MÍ-24V/35. Bylo by ale vhodné se zamyslet, zda je nutné i nadále táhnout tuto poměrně početnou flotilu, nebo zda není možná úprava počtů s ohledem na reálně plněné úkoly.

* Jaké úkoly tedy čekají české vzdušné síly v nejbližší době?

Pokračoval bych vrtulníkovým letectvem, které se v současnosti velice intenzivně připravuje na nasazení trojice transportních strojů MÍ-171Š v misi v Afghánistánu. Létající i pozemní technický personál 23. základny vrtulníkového letectva v Přerově prochází kvalitním a důkladným výcvikem, soustředěným zejména na působení v extrémních podmínkách, jako jsou velké nadmořské výšky či prašné prostředí a v neposlední řadě výcvik nočního létání s využitím NVG. Bohužel se nedaří v termínech plnit některé akvizice, v důsledku čehož se zpožďuje i modernizace strojů, nicméně tady jsme omezeni dodržováním všech zákonných norem ČR, letectvo v tomto ohledu není žádnou výjimkou. Ve vrtulnicích tak zatím chybí třeba zařízení pro utajené rádiové spojení, které je nezbytně nutné k operačnímu nasazení vrtulníků. Již nyní je sice jisté, že původně plánovaný termín nasazení 1. července 2009 se dodržet nepodaří, avšak i nadále počítáme s tím, že vrtulníky do mise odlétnou ještě během letošního roku. I když je zdržení určitě nepříjemné, nebudeme v Alianci ani první, ani poslední, kdo splnění svých závazků musí odložit. Navíc mise v Afghánistánu není tak striktně vázaná na konkrétní datum, jako třeba ochrana vzdušného prostoru pobaltských zemí. Odkládání termínu se však velmi

negativně odráží na personální situaci u základny, a tak stav velmi podrobně analyzujeme a hledáme optimální řešení.

* Tím jsme se dostali k dalšímu důležitému úkolu. Do zahraniční operace bude vůbec poprvé v historii nasazeno také naše taktické letectvo. Jak jsou jeho příslušníci na misi připraveni?

Zrovna dnes (druhá polovina března - poznámka redakce) máme za sebou vyhodnocení závěrečného cvičení APEVAL (Air Policing Evaluation), jež prověřilo všechny zainteresované složky. Cvičení proběhlo přesně podle očekávání a jasně tak ukázalo, že celý kontingent je schopen fungovat plně v souladu se všemi standardy NATO. Vzhledem k tomu, že problémy a potřeby taktického letectva znám velmi dobře, jsem přesvědčen, že veškerý personál je připraven. Je však nutné počítat s tím, že odvelení 75 osob a čtyř letounů JAS-39 Gripen do Litvy od 1. května letošního roku ovlivní plnění zejména výcvikových úkolů v České republice. Počty personálu i techniky byly stanoveny pro pokrytí hotovostního systému pouze na domácím území, ovšem nyní budeme muset po čtyři měsíce stejný úkol plnit v dvojnásobném rozsahu. Pokud bychom měli v budoucnosti podobné mise plnit častěji, a já doufám, že tomu tak bude, tak potom bude třeba přizpůsobit i stávající počty. Čtrnáct nadzvukových letounů je v takovém případě z dlouhodobého hlediska nedostatečných. Každopádně ochrana vzdušného prostoru nad Pobaltím bude obrovským přínosem pro vzdušné síly i pro jejich jednotlivé příslušníky. I proto jsme se rozhodli s výjimkou nejužšího velení celý kontingent po dvou měsících vystřídat tak, aby zkušenosti získalo co nejvíce lidí.

* V loňském roce prošly vzdušné síly další výraznou reorganizací. Vrtulníky W-3A Sokol přešly kompletně pod 24. základnu dopravního letectva v Praze-Kbelích, byla zrušena 233. vrtulníková letka v Plni-Líních a někdejší 231. letka bitevních vrtulníků se jako 221. vrtulníková letka se stroji MÍ-24V/35 přesunula z Přerova do Náměstě nad Oslavou. Prakticky každá z těchto změn vyvolala řadu kritických ohlasů. Nakolik jsou podle vás oprávněné?

Velice mě mrzí, že i díky médiím zde vznikla takzvaná kauza letecké a pátrací záchranné služby SAR. Vážím si všech příslušníků, kteří se na ní, stejně tak jako na **letecké záchranné službě LZS** podílejí. Ovšem nelze spojovat dvě různé věci dohromady tak, jak to zaznělo v televizní reportáži. Můj názor je takový, že současný stav v zajištění služby SAR je dlouhodobě neudržitelný. Logika věci říká, že když potřebujeme držet SAR v Přerově (lépe řečeno na Moravě), tak k tomu využijeme vrtulníky a personál z vojenských základen dislokovaných na Moravě a nemusíme tam pak posílat stroje a personál z Prahy. Stejně, abych byl spravedlivý, tak službu SAR můžeme držet na letišti Praha-Kbely. Nevidím do budoucna žádnou výhodu mít trvale odloučené pracoviště v Líních, které AČR již opustila a dlouhodobě pronajala civilnímu provozovateli. Chápu, že šlo o komplikované vojensko-politické rozhodnutí a jako takové ho respektuji, ovšem jako odborník se s tímto řešením nemohu ztotožnit, a proto se budu tento problém snažit v co nejbližší době vyřešit.

* Mezi leteckou veřejností se občas mluví o opětovném osamostatnění vzdušných sil. Jak se k těmto úvahám stavíte?

Má přání v této chvíli nejsou prioritou. Musím se držet reality a vycházet z organizační struktury, v níž jsou vzdušné síly začleněny. Svou kariéru jsem začínal v letectvu, které bylo samostatnou složkou armády. Je jasné, že téměř každý velitel by rád velel samostatnému letectvu, momentálně je realita jiná. Naučili jsme se fungovat i ve struktuře společných sil, a proto si myslím, že otázka další takovéto reorganizace není na pořadu dne. Posílení pozice velitele VzS bych ale jistě přivítal.

* V minulosti byla jedním z největších problémů vzdušných sil personální situace, zejména v oblasti pilotů, kde díky častým odchodům vznikaly jakési generační mezery. Podařilo se již tuto situaci stabilizovat?

Vzdušné síly mají v současnosti necelých 400 pilotů s tím, že každý rok na studium tohoto oboru přijímáme podle potřeby okolo 15 studentů. Asi nejlépe je na tom opět taktické letectvo, naopak u „dopravky“ a zejména u vrtulníků některé potíže přetrvávají. Je jasné, že civilní sektor dokáže armádu vždy přeplatit, ale pokud dáme vojenským letcům k dispozici moderní stroje, kvalitní výcvik a jasnou perspektivu, tak i za menší mzdu budou v armádě rádi sloužit a dají do své práce maximum. Naším cílem nejsou piloti, kteří budou v armádě létat až do důchodu, ale naopak mladí profesionálové, jež co nejrychleji vycvičíme, vytěžíme z nich maximum, a kteří pak po určité době budou moci přecházet třeba k civilním leteckým provozovatelům, nebo pár „vyvolených“ může pokračovat ve vojenské kariéře.

* Neuvažujete o tom, že by si základní letecký výcvik studentů pilotního oboru armáda opět zajišťovala vlastními silami?

Je pravdou, že v dřívějších dobách jsem patřil ke kritikům rozhodnutí svěřit letecký výcvik nových pilotů v podstatě civilnímu subjektu. Na druhou stranu Centrum leteckého výcviku v Pardubicích udělalo velký krok vpřed, spousta věcí se tam změnilo a dnes mají žáci velice slušné zázemí. S vedením CLV aktivně komunikujeme a dokážeme si vzájemně vyjít vstříc, a proto v současnosti nevidím důvod k nějakým zásadním změnám v systému výcviku mladých pilotů.

* V uplynulém desetiletí se kromě letecké techniky modernizovaly i samotné základny. Splňují už všechny alianční standardy?

Modernizace jednotlivých leteckých základen neustále pokračuje, nicméně nejsem zcela spokojen s jejím průběhem. Problém je v tom, že z rozpočtu v rámci úsporných opatření zmizely nemalé částky, které byly určeny často i na základní nezbytné vybavení vojenských letišť. I přesto se ale v posledních letech pokročilo s výstavbou vpřed, a to především v Náměšti nad Oslavou. Finanční a organizační potíže nám však činí například rozhodnutí o zachování letecké základny v Přerově. Chápu sice východiska, jež k tomu Vládu ČR vedla, nicméně pokud bych se měl chovat jako dobrý manažer, a já chci, tak bych musel ještě jednu leteckou základnu opustit. A v tu chvíli by volba musela nutně padnout na Přerov. Vrtulníková základna tam ale existuje a já bych nerad, aby na ní personál musel pracovat v podmínkách výrazně horších, než jaké panují v Čáslavi, Náměšti nad Oslavou či Praze. Proto i tam musíme investovat nemalé prostředky, i když se je snažíme omezit jen na objekty a zařízení, které jsou pro provoz základny nezbytné a které hodláme v nejbližších letech skutečně využívat.

* V roce 2015 bude končit pronájem stíhacích letounů JAS-39 Gripen, ovšem už nyní experti na ministerstvu obrany připravují výběrové řízení na nadzvukový letoun pro následující období. K jakému řešení byste jako velitel vzdušných sil přistoupil?

Jako nejlepší možnost se jednoznačně jeví pokračovat v provozování Gripenů, s nimiž je veškerý létající i pozemní personál zcela spokojen. Ještě důležitější však je, že to není jen letadlo jako takové, ale že jde o obsáhlý systém, jemuž je přizpůsoben chod a infrastruktura celé letecké základny. Lidem trvalo několik let, než se naučili plně využívat všech schopností moderního stroje, a proto by nebylo vhodné nyní přecházet na systém zcela jiný. Samozřejmě se může stát, že bude nakonec vybrán jiný letoun, ale v takovém případě se musíme připravit na to, že velice složitý proces zavádění nového typu do výzbroje a s tím související nemalé finanční výdaje budeme muset podstoupit znovu.

* Na závěr otázka trochu více osobní. Stanovil jste si ve funkci velitele vzdušných sil nějaké vlastní priority, jimž se chcete věnovat?

Určitě bych chtěl zajistit, aby letectvo jako takové v naší armádě vůbec přežilo a přestalo tak některé skeptické názory na jeho potřebnost. V rámci vzdušných sil bych pak rád udržel všechny tři jejich hlavní druhy, tedy taktické, vrtulníkové i dopravní letectvo. Pokud jde o personál, musíme dát lidem především jasnou perspektivu, aby každý věděl, jaká budoucnost čeká jeho samotného i vzdušné síly jako celek.

Plukovník gšt. Ing. Jiří Verner

Jiří Verner se narodil v roce 1962 v Chrudimi. V roce 1985 absolvoval Vysokou vojenskou leteckou školu v Košicích. V letech 1985-1999 působil jako starší pilot, velitel roje, velitel letky, velitel křídla a na dalších stupních 3. sboru taktického letectva. Mezitím studoval na vojenských školách v Kanadě a Nizozemsku. V období 1999-2000 zastával funkci náčelníka odboru letectva - zástupce inspektora letectva a PVO Generálního štábu Armády České republiky. V roce 2001 absolvoval studium na Air War College v Alabamě v USA. Téhož roku se stal velitelem 21. základny taktického letectva v Čáslavi. V letech 2007-2008 pracoval v mezinárodním štábu velitelství NATO v Bruselu a v letech 2008-2009 jako ředitel odboru vzdušných sil sekce rozvoje druhů sil Ministerstva obrany. Dne 1. března 2009 se stal zástupcem velitele společných sil - velitelem vzdušných sil AČR. Plukovník Verner je aktivní pilot a létá na letounu JAS-39 Gripen. Do současnosti má nalétáno zhruba 2100 hodin na letounech L-29 Delfin, L-39 Albatros, Su-25, MiG-21 a JAS-39 Gripen.

Foto autor| FOTO: autor, Milan Simr, archiv 21. zTL
O autorovi| TEXT: TOMÁŠ SOUŠEK

Mladá fronta DNES

Na silnici našli ležet motorkáře

9.5.2009 Mladá fronta DNES str. 1 Vysočina
(ilm) HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

Ujčov - Čtyřiaadvacetiletého muže v bezvědomí našli včera po poledni lidé na silnici mezi Ujčovem a Nedvědicí na Žďársku. Motorkáře pravděpodobně srazilo auto a řidič z místa nehody ujel. Muž byl ale podle lékařů dlouho v bezvědomí a nevybavoval si, co se stalo. Pak připustil, že ho zřejmě něco ze stroje srazilo. Vše je v šetření policie. „Muž měl mnohačetná vnitřní zranění, byl **leteckou záchrannou službou** transportován na traumacentrum fakultní nemocnice v Brně,“ řekl Miroslav Havlík, primář krajské záchranky.

Regionální mutace | Mladá fronta DNES - českomoravska vrchovina

Pomoc, válí se tu ruka, volali

9.5.2009 Mladá fronta DNES str. 2 Brno
DAGMAR HUMPOLÍKOVÁ HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

Bořitov - Převrácený kamion, ze kterého unikala kyselina, a autobus s lidmi v příkopu. Zlověstnou kulisu dopravní nehody na silnici z Brna na Svitavy umocnilo houkání sanitek i přilet vrtulníku.

Takový katastrofický scénář si pro své cvičení vybraly jednotky záchranného systému Jihomoravského kraje. Provoz na hlavní dopravní tepně I/43 byl zastavený celé čtvrtední dopoledne. Řidiči simulovanou nehodu objížděli přes Lysice. „Doprava byla pomalejší, ale nikde se nezastavila,“ uvedla blanenská policejní mluvčí Iva Šebková.

Záchranáři si ke svému cvičení vybrali frekventovanou komunikaci na Svitavy záměrně. Řidiči jí kvůli vysokému počtu nehod přezdívali silnice smrti. „Na stejném místě letos 10. ledna zemřeli čtyři lidé. Je to úsek, kam bohužel vyjíždíme velmi často,“ uvedl Jaroslav Haid.

Obrázek zkázy, jaký by se mohl ve skutečnosti stát, byl velkým divadlem. Rozruch způsobil především u obyvatel blízkého Bořitova. S kamerami a fotoaparáty přihlíželo cvrkotu záchranářů na osmdesát diváků. „To se jen tak nevidí. Dobré je, že se ve skutečnosti nikomu nic nestalo,“ komentoval dění jeden z přihlížejících. Na dvacet studentů zdravotnické školy z Blanska, kteří přijali roli raněných v havarovaném autobusu, se připravilo důkladně. Falešná krev potřísnila celý autobus. Krvavá zranění vylepšili těstem, kterým vytvarovali různé varianty poranění tkání. Než přijeli na místo záchranáři, hýřili při svém volání o pomoc černým humorem a vtípky typu: „Pomoc, tady leží ruka, všude se tu válí kosti.“ Jakmile však přijeli na místo záchranáři, zhostili se své role stejně vážně jako členové zasahujících jednotek. Byla jich dobrá stovka.

„Na místo je povolán vrtulník **letecké záchranné služby** a další vrtulník z policejní letky. Ten k nehodě dopraví hasiče - letecké záchranáře s vyprošťovacím nářadím. Poté bude vrtulník provádět letecký průzkum a pátrat po zraněných, kteří se v šoku ztratili v okolí,“ upřesnil scénář mluvčí jihomoravských hasičů Jaroslav Haid. Přímo na silnici vznikla i provizorní polní nemocnice. „Ošetřili jsme přes dvacet zraněných, tři lidé nehodu nepřežili,“ přiblížila mluvčí jihomoravských záchranářů Barbora Zuchová. Zraněného řidiče cisterny vyprostili hasiči v protichemických oblecích. Mezitím chemici likvidovali kyselinu, která unikla z cisterny na silnici.

Více fotografií z cvičení si můžete prohlédnout na www.brno.idnes.cz

Foto popis | JAKO DOOPRAVDY. Simulovaný zásah hasičů a záchranářů provázela práce s umělou krví a vtipy figurantů. Na „silnici smrti“ však může podobně intenzivní nácvik záchranné akce přijít vhod a zachránit lidské životy.

Foto autor | FOTO:MAFA - OTTO BALLON MIERNY

O autorovi | DAGMAR HUMPOLÍKOVÁ, s přispěním Otty Ballona Mierného

Regionální mutace | Mladá fronta DNES - Brno

Pomoc, válí se tu ruka, volali

9.5.2009 Mladá fronta DNES str. 2 Jižní Morava
DAGMAR HUMPOLÍKOVÁ HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

Bořitov - Převrácený kamion, ze kterého unikala kyselina, a autobus s lidmi v příkopu. Zlověstnou kulisu dopravní nehody na silnici z Brna na Svitavy umocnilo houkání sanitek i přelet vrtulníku.

Takový katastrofický scénář si pro své cvičení vybraly jednotky záchranného systému Jihomoravského kraje. Provoz na hlavní dopravní tepně I/43 byl zastavený celé čtvrtední dopoledne. Řidiči simulovanou nehodu objížděli přes Lysice. „Doprava byla pomalejší, ale nikde se nezastavila,“ uvedla blanenská policejní mluvčí Iva Šebková.

Záchranáři si ke svému cvičení vybrali frekventovanou komunikaci na Svitavy záměrně. Řidiči jí kvůli vysokému počtu nehod přezdívalí silnice smrti. „Na stejném místě letos 10. ledna zemřeli čtyři lidé. Je to úsek, kam bohužel vyjíždíme velmi často,“ uvedl Jaroslav Haid.

Obrázek zkázy, jaký by se mohl ve skutečnosti stát, byl velkým divadlem. Rozruch způsobil především u obyvatel blízkého Bořitova. S kamerami a fotoaparáty přihlíželo cvrkotu záchranářů na osmdesát diváků. „To se jen tak nevidí. Dobré je, že se ve skutečnosti nikomu nic nestalo,“ komentoval dění jeden z přihlížejících. Na dvacet studentů zdravotnické školy z Blanska, kteří přijali roli raněných v havarovaném autobusu, se připravilo důkladně. Falešná krev potřísnila celý autobus. Krvavá zranění vylepšili těstem, kterým vytvarovali různé varianty poranění tkání. Než přijeli na místo záchranáři, hýřili při svém volání o pomoc černým humorem a vtípky typu: „Pomoc, tady leží ruka, všude se tu válí kosti.“ Jakmile však přijeli na místo záchranáři, zhostili se své role stejně vážně jako členové zasahujících jednotek. Byla jich dobrá stovka.

„Na místo je povolán vrtulník **letecké záchranné služby** a další vrtulník z policejní letky. Ten k nehodě dopraví hasiče - letecké záchranáře s vyprošťovacím nářadím. Poté bude vrtulník provádět letecký průzkum a pátrat po zraněných, kteří se v šoku ztratili v okolí,“ upřesnil scénář mluvčí jihomoravských hasičů Jaroslav Haid. Přímou na silnici vznikla i provizorní polní nemocnice. „Ošetřili jsme přes dvacet zraněných, tři lidé nehodu nepřežili,“ přiblížila mluvčí jihomoravských záchranářů Barbora Zuchová. Zraněného řidiče cisterny vyprostili hasiči v protichemických oblecích. Mezitím chemici likvidovali kyselinu, která unikla z cisterny na silnici.

Více fotografií z cvičení si můžete prohlédnout na www.brno.idnes.cz

Foto popis| JAKO DOOPRAVDY. Simulovaný zásah hasičů a záchranářů provázela práce s umělou krví a vtipy figurantů. Na „silnici smrti“ však může podobně intenzivní nácvik záchranné akce přijít vhod a zachránit lidské životy.

Foto autor| FOTO:MAFA - OTTO BALLON MIERNY

O autorovi| DAGMAR HUMPOLÍKOVÁ, s přispěním Otty Ballona Mierného

Regionální mutace| Mladá fronta DNES - jižní Morava

Vrtulník nepřiletěl, zachraňoval jinde
9.5.2009 Mladá fronta DNES str. 1 Střední Čechy
(duk) HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

KOSTELEČ N. Č. LESY

Šestačtyřicetiletého muže, který zřejmě spadl z motocyklu, ošetřovali včera odpoledne záchranáři na motokrosově dráze u Kostelce nad Černými lesy v okrese Praha-východ. Lékař kvůli podezření na vážný úraz hlavy a poranění míchy požádal o pomoc **leteckou záchrannou službu**. Ta však v tu chvíli zasahovala u jiného případu, pacienta v bezvědomí proto záchranáři po ošetření převezli do vinohradské nemocnice v Praze sanitkou.

Regionální mutace| Mladá fronta DNES - střední čechy (střed)
