

Media Monitoring

TÉMA	VYHOTOVENO
1. Helicopter emergency medical service, Letecká záchranná služba	19.11.2009
2. Raftáci	

MONITOROVANÉ ZDROJE	OBDOBÍ
Tištěná média	Denní monitor
Televize a rozhlas	18.11.2009 - 19.11.2009
Agenturní zpravodajství	

Obsahuje přehled a plná znění zpráv k zadanému tématu

HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

Českolipský deník

Letecká záchranná služba představila svůj vrtulník.....4
 19.11.2009 Českolipský deník str. 8 U nás doma HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

ČRo Plzeň

Pět lidí se dnes dopoledne zranilo při dopravní nehodě dvou osobních automobilů.....4
 18.11.2009 ČRo Plzeň str. 11 17:00 Události dne - Plzeňský kraj HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

Domažlický deník

SRÁŽKA SKONČILA ČTYŘMI ZRANĚNÍMI.....4
 19.11.2009 Domažlický deník str. 4 Z regionu HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

Chebský deník

SRÁŽKA SKONČILA ČTYŘMI ZRANĚNÍMI.....5
 19.11.2009 Chebský deník str. 4 Z regionu HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

Kutnohorský deník

Při nehodě u Horek musel zasáhnout vrtulník.....5
 19.11.2009 Kutnohorský deník str. 3 Kutnohorsko HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE
(red)

Letectví+kosmonautika

243. vrtulníková letka Nové úkoly stále přibývají.....6
 16.11.2009 Letectví+kosmonautika str. 56 Vojenské letectvo HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE
TOMÁŠ SOUŠEK

Global Ranger konečně certifikován.....8
 16.11.2009 Letectví+kosmonautika str. 46 Představujeme HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE
Ing. ZDENĚK ODEHNAL

Plzeňský deník

SRÁŽKA SKONČILA ČTYŘMI ZRANĚNÍMI.....10
 19.11.2009 Plzeňský deník str. 7 Region HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

Plzeňský deník - Plzeň-iih

SRÁŽKA SKONČILA ČTYŘMI ZRANĚNÍMI10
19.11.2009 Plzeňský deník - Plzeň-jih str. 2 Plzeňsko HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

Právo

Zraněna při pádu z kola10
19.11.2009 Právo str. 10 Střední a východní morava HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE
(mhr)

Sedmička

Jak a proč bojují Češi v 21. století v cizích válkách?11
19.11.2009 Sedmička str. 2 Téma Sedmičky HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE
Pavel Pechoušek

Táborský deník

Přelétl až do pole. Odvezl ho vrtulník12
19.11.2009 Táborský deník str. 4 Jižní Čechy - černá kronika HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE
(pam)

Zpravodajství ČTK

Při srážce dvou aut na Plzeňsku se zranilo pět lidí12
18.11.2009 Zpravodajství ČTK str. 0 dpm dpr HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE
lap

HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

Českolipský deník

Letecká záchranná služba představila svůj vrtulník

19.11.2009 Českolipský deník str. 8 U nás doma
HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

Liberec - Letiště v Liberci - Ostašově hostilo leteckou předváděcí akci libereckých záchranářů. Představen byl nejmodernější stroj na světě, který byl vyroben ve spolupráci Franice a Německa. Na vlastní si kůži si helikoptéru vyzkoušel také hejtman Libereckého kraje Stanislav Eichler. „Byl to zajímavý zážitek, ale asi jen pro zdravého člověka. Práci a odvahu záchranářky obdivuji,“ podotkl hejtman po přistání.

Ročně vzlétne vrtulník zhruba šestsetkrát k zásahu a nalétá tak kolem čtyř stovek hodin. Bohužel však zatím k úplné spokojenosti chybí heliport v blízkosti liberecké nemocnice.

Foto popis|
Region| Severní Čechy

ČRo Plzeň

Pět lidí se dnes dopoledne zranilo při dopravní nehodě dvou osobních automobilů

18.11.2009 ČRo Plzeň str. 11 17:00 Události dne - Plzeňský kraj
HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

Alena BROŽOVÁ, moderátorka

Pět lidí se dnes dopoledne zranilo při dopravní nehodě dvou osobních automobilů u Seče na jižním Plzeňsku. Zraněné rozvezli zdravotníci do nemocnic. Další informace uvádí mluvčí krajské zdravotnické záchranné služby Lenka Ptáčková.

Lenka PTÁČKOVÁ, mluvčí krajské zdravotnické záchranné služby

Při dopravní nehodě jsme měli hlášený větší počet zraněných, proto na místo vyrazily tři vozy záchranné služby a **letecká záchranná služba**. Po ošetření zraněných byl vrtulníkem transportován jeden zraněný do Fakultní nemocnice v Plzni a další čtyři zranění pozemní cestou.

Alena BROŽOVÁ, moderátorka

Příčiny nehody šetří policie.

Domažlický deník

SRÁŽKA SKONČILA ČTYŘMI ZRANĚNÍMI

19.11.2009 Domažlický deník str. 4 Z regionu
HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

Čtyřmi zraněními, z toho jedním těžkým, skončila včerejší srážka dodávky a osobního auta na hlavním tahu z Nepomuku do Plzně. Co bylo příčinou nehody kousek za odbočkou na obec Seč, zatím není jasné. „**Letecká záchranná služba** přepravila řidiče osobáku s podezřením na poranění páteře do fakultní nemocnice na

Lochotíně, zbylí tři účastníci nehody byli převezeni na chirurgické oddělení s méně závažnými poraněními,“ řekla Deníku tisková mluvčí plzeňské záchranky Lenka Ptáčková. více fotografií na www.plzensky.denik.cz

Foto popis|

Foto autor| Foto:Deník/G. Weschke

Region| Západní Čechy

Publikováno| Domažlický deník; Z regionu; 04

Publikováno| Klatovský deník; Z regionu; 04

Publikováno| Rokycanský deník; Z regionu; 04

Publikováno| Tachovský deník; Z regionu; 04

ID| c0f89807-ad49-4cdf-96c6-f9b48d0ec461

Chebský deník

SRÁŽKA SKONČILA ČTYŘMI ZRANĚNÍMI

19.11.2009 Chebský deník str. 4 Z regionu

HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

Čtyřmi zraněními, z toho jedním těžkým, skončila včerejší srážka dodávky a osobního auta na hlavním tahu z Nepomuku do Plzně. Co bylo příčinou nehody kousek za odbočkou na obec Seč, zatím není jasné. „**Letecká záchranná služba** přepravila řidiče osobáku s podezřením na poranění páteře do fakultní nemocnice na Lochotíně, zbylí tři účastníci nehody byli převezeni na chirurgické oddělení s méně závažnými poraněními,“ řekla Deníku tisková mluvčí plzeňské záchranky Lenka Ptáčková.

Foto popis|

Foto autor| Foto: Deník/G. Weschke

Region| Západní Čechy

Publikováno| Chebský deník; Z regionu; 04

Publikováno| Karlovarský deník; Z regionu; 04

Publikováno| Sokolovský deník; Z regionu; 04

ID| 7881e84c-a5c7-4e04-bc7e-523bc75651f8

Kutnohorský deník

Při nehodě u Horek musel zasáhnout vrtulník

19.11.2009 Kutnohorský deník str. 3 Kutnohorsko

(red) HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

Horky - Vážná dopravní nehoda tří osobních automobilů zastavila v úterý dopravu na silnici mezi obcemi Horky a Golčův Jeníkov. Na místě zasahovali hasiči z Golčova Jeníkova a Čáslavi, přivolán musel být i vrtulník **Letecké záchranné služby**.

Po příjezdu na místo nehody provedla jednotka SDH Golčův Jeníkov průzkum a postavila hasičský vůz tak, aby vozovka byla neprůjezdná. Hasiči zjistili, že došlo k dopravní nehodě tří osobních automobilů, posádka jednoho osobního automobilu byla bez zranění a mimo vozidlo, posádka druhého byla také mimo vozidlo a s lehkým zraněním ošetřována ZZS Středočeského kraje. Ve třetím automobilu se nacházela zaklíněná těžce zraněná osoba, spolucestující malé dítě, naštěstí nezraněno, bylo již vyproštěno záchranáři. V té době dorazila na místo nehody také jednotka HZS Středočeského kraje ze stanice Čáslav a její velitel převzal velení. Jednotky hasičů poté, společně s lékařem, bezpečně zajistili zraněnou osobu ve vozidle, kterou následně vyprostili pomocí speciálního hydraulického náradí. Po vyproštění následovala fixace na vakuovou matraci. Po přiletu **Letecké záchranné služby** hasiči transportovali zraněnou osobu do vrtulníku.

Foto popis| U nehody zasahovala i **Letecké záchranné služby**.

Foto autor| Foto: JSDH Golčův Jeníkov
Region| Střední Čechy

Letectví+kosmonautika

243. vrtulníková letka Nové úkoly stále přibývají

16.11.2009 Letectví+kosmonautika str. 56 vojenské letectvo
TOMÁŠ SOUŠEK HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

Podle číselného označení poslední letecká jednotka českých vzdušných sil plní v současnosti tak široké spektrum úkolů, jako málokterá jiná, a to zejména od poslední velké reorganizace. Přeprava ústavních činitelů a představitelů armády, zajištění vzdušných výsadků, pohotovost pro vojenskou policii nebo záchrana lidských životů - to vše patří ke každodenní činnosti 243. vrtulníkové letky na základně Praha-Kbely.

/adice vrtulníkových jednotek na pražském kbelském letišti sahá až do roku 1956, nicméně počátky novodobé historie současné vrtulníkové letky lze spatřovat v polovině 90. let minulého století, kdy u tehdejší 6. základny dopravního letectva působila 62. vrtulníková letka se stroji Mí-8S a Mi-17. V roce 1996 pak právě tato jednotka přebírala nové vrtulníky W-3A Sokol, jež se poté rozdělovaly i k dalším útvarům v Přerově a Plzni-Líních. Když k 1. červenci 2003 vznikla ve Kbelích 24. základna dopravního letectva, přejmenovala se i vrtulníková letka, a to na 242. vrt. Dnešní označení, tedy 243. vrtulníková letka, získala jednotka při reorganizaci základny 1. října 2007, když se dopravní letka rozdělila na dvě samostatné jednotky a vrtulníkari se tak podle nepsané tradice posunuli v číslování o jednu pozici vzad. Přesně o rok později, tedy 1. října 2008 došlo k zatím poslední podstatné změně, a to když byla zrušena 233. vrtulníková letka na letišti v Plzni-Líních, a její vrtulníky a část personálu se stala součástí 243. vrtit. Počet příslušníků jednotky se zvýšil z 75 na 105 osob a díky přesunu několika strojů W-3A Sokol i z Přerova se kbelská letka stala jediným provozovatelem tohoto typu v AČR.

Hlavní úkoly a organizace

Škála úkolů 243. vrtit se rozšířila zejména v souvislosti s reorganizací v roce 2008. Podobně jako u ostatních kbelských jednotek, jedním z hlavních úkolů zůstává přeprava ústavních činitelů České republiky a představitelů AČR, a to zejména na kratší vzdálenosti, převážně na území republiky. Letka poskytuje své vrtulníky také pro vzdušné výsadky.

Hned tři stroje 243. vrtit jsou v současnosti v nepřetržité hotovosti. Prvním z nich je vrtulník W-3A Sokol na letišti v Plzni-Líních (zatím zálohovaný ještě jedním strojem), jehož posádky zajišťují **Leteckou záchrannou službu** pro západočeský region. Spolu s několika příslušníky pozemního personálu se tam střídají ve čtyřadvacetihodinových směnách. Limit pro vzlet činí ve dne čtyři minuty a v noci deset minut. Desetiminutový limit ke vzletu má po celý den také další vrtulník W-3A, který na domácí základně ve Kbelích zajišťuje Leteckou pátrací a záchrannou službu SAR. Třetím hotovostním strojem pak bývá zpravidla vrtulník Mi-17, vyčleňovaný pro potřeby pohotovostního zásahového oddílu Vojenské policie. Například v případě napadení či narušení některého z vojenských objektů musí jeho posádka odstartovat do 30 minut. Tento úkol plní letka od doby teroristických útoků v roce 2001. Vrtulníky 243. vrtit využívá také Institut klinické a experimentální medicíny IKEM v Praze, a to jak přepravě orgánů určených k transplantacím, tak i celých lékařských týmů.

Létající personál letky, který tvoří celkem 55 osob, je rozdělen do čtyř pilotních rojů, a to podle jednotlivých typů letecké techniky. 1. roj tak má ve výzbroji vrtulníky Mí-8S, 2. roj Mi-17 a 3. a 4. roj stroje W-3A. Podobně je organizován i pozemní technický personál, který kromě čtyř technických rojů tvoří ještě roj specialistů, skupina údržby a oprav, skupina údržby a oprav radiotechnického vybavení a skupina plánování a evidence. Problémem letky je ovšem skutečnost, že jako jedna z mála v AČR nemá jednotné prostory a její příslušníci jsou tak rozmístěni v několika objektech a budovách na různých místech kbelské základny, což poněkud komplikuje vzájemnou spolupráci a velení.

Pokud jde o létající příslušníky, 20 z nich jsou kapitáni vrtulníků, 18 druhí piloti a 17 palubní technici. Velká část z nich může létat dva různé typy, tedy například Sokol a Mi-8. Výjimkou jsou jen nově příchozí příslušníci a také někteří piloti, kteří k letce přešli od zrušené 233. vrtit, a kteří zatím vzhledem k vytížení v hotovosti LZS nemají příliš času na přeškolení na další typ.

Personální situace a výcvik

Nejstaršímu pilotovi 243. vrtulníkové letky je v současnosti 53 let, zatímco nejmladšímu jen 25 roků. Věkové spektrum letky je rozložené poměrně rovnoměrně, a tak zde nejsou nějaké větší generační mezery, typické pro

některé jiné letecké jednotky. Nicméně toto riziko může hrozit v případě, že se nebudou pravidelně cvičit noví piloti. Nejzkušenějším z nich je dnes velitel letky, který nedávno překonal hranici 5000 nalétaných hodin, ovšem někteří další kapitáni u letky už mají nalétáno přes 4000 hodin s tím, že nejmladší kapitán má zhruba 1300 letových hodin. U druhých pilotů, s výjimkou čerstvě příchozích, se celkové nálety pohybují minimálně kolem hranice 600 hodin.

Zatímco celkové nálety pilotů jsou na velice slušné úrovni, v roční statistice letos došlo ke znatelnému poklesu. Ještě nedávno nalétali běžně kolem 150-200 hodin ročně, nyní se ale tato hodnota snížila na úroveň zhruba 100 hodin za rok. Důvodem jsou jednak finanční možnosti armády a jednak malé resursy letecké techniky. Počet nalétaných hodin ovlivňuje například i služba v LZS a SAR a „šťěstí“ na konkrétní úkoly, protože někdy posádka může nalétat třeba až pět hodin za den, zatímco jindy nevzlétne ani jednou.

V minulosti bývalo zvykem, že k vrtulníkové letce do Kbel byly zařazováni jen piloti, kteří již získali praxi u jiných jednotek, a tak nebylo třeba se příliš věnovat jejich výcviku. Situace se začala měnit teprve před několika roky, kdy začali přicházet noví mladí absolventi Univerzity obrany, kteří základní výcvik podstoupili na vrtulnicích Mi-2 v Centru leteckého výcviku v Pardubicích. Jejich další postup po zařazení k 243. vrlt může mít dnes dva směry, závislé na typu, pro nějž jsou určeni. Pokud mají létat na strojích Mi-8/17, vracejí se zpět do CLV, kde se přeškolí na tamní Mi-17 a odlétají na něm zhruba 50 hodin. Stejný počet hodin musí v rámci přeškolení a základního výcviku nalétat také noví piloti na vrtulnicích W-3A, ovšem, protože CLV tímto typem nedisponuje, probíhá jejich výcvik přímo ve Kbelích. V poslední době jej ale značně omezuje a prodlužuje nedostatečný resurs Sokolů.

Po odlétání zmíněných 50 hodin, což může trvat osm měsíců až jeden rok, je pilot pověřován plněním všech standardních úkolů letky, tedy včetně přepravy VIP a služby SAR a LZS, pochopitelně z pozice druhého pilota. Pro postup na funkci kapitána vrtulníku pak rozhodují pouze individuální schopnosti každého pilota, takže nelze stanovit konkrétní hranici, a to jak věkovou, tak ani počtem nalétaných hodin. Někdo tak může být na kapitána dostatečně připraven třeba už po 400 nalétaných hodinách, zatímco jiný nalétá z pravého sedadla i přes 2000 hodin. Praxe bývá taková, že pokud se druhý pilot osvědčí, stává se letovodem roje a případně letovodem letky a jestliže i tam prokáže své schopnosti, může se přeškolit na kapitánskou pozici.

Samostatnou kapitolou jsou pak „přestupy“ létajícího personálu mezi jednotlivými letkami, respektive základnami. V takovém případě totiž 243. vrlt získává už zkušené letce, jimž stačí rychlé přeškolení na konkrétní typ a mohou se zapojit do plnění úkolů. Větší skupina rozšířila letku přechodem od zrušené 233. vrlt. Tito piloti se však i nadále věnují především službě v LZS a SAR. Snahou velení je, aby každý pilot letky mohl plnit všechny úkoly, nicméně právě **letecká záchranná služba** je jedním z nejnáročnějších a většina z původních kbelských vrtulníkářů s ním ještě nemá tak bohaté zkušenosti jako bývalí příslušníci 233. vrlt. Ti si naopak musejí zvykat na poněkud odlišný způsob organizace činnosti u 243. vrlt, kde vzhledem k širokému spektru úkolů, počtům osob a množství nejrůznějších požadavků ze strany velení v podstatě neexistuje nějaký delší pevně daný plán. Posádky se tak o konkrétních úkolech dovídají většinou jen několik málo dnů předem. Pracovní doba je rozvržena zcela nepravidelně, což pilotům komplikuje zejména soukromé aktivity a rodinný život. I přesto je ale u zbývajících vrtulníkových lete k více zájemců o službu ve Kbelích, než jich může 243. vrlt přijmout. V současnosti jsou navíc její tabulkové počty zcela naplněny.

Letecká technika ve výzbroji 243. vrtulníkové letky je dnes celkem 15 vrtulníků. Konkrétně jde o tři stroje Mí-8S (ev. č. 0834, 0835, 0836), jeden Mí-8P (bývalý Mi-9, ev. č. 0001), dva Mi-17 (0832 a 0834) a deset W-3A Sokol (0709 a 0711 až 0719).

Pro přepravu VIP cestujících se používá především trojice salonních strojů Mí-8S. Avionické vybavení vrtulníků bylo v rámci možností modernizováno, ovšem problém těchto strojů spočívá v jejich stáří. Vrtulníky byly vyrobeny v roce 1988 a od té doby nalétaly zhruba 3600 až 4000 hodin. Zároveň už také podstoupily dvě generální opravy, tu poslední v letech 2004 a 2005. Pro přepravu ústavních činitelů ČR ale existuje nařízení, že nesmí být poskytována letadly, která mají za sebou třetí GO. V praxi to znamená, že od roku 2011, respektive 2012, budou muset být Mí-8S z plnění tohoto úkolu vyřazeny a bude nutné hledat jejich náhradu. Třetí generálku už v současnosti podstupuje stroj Mí-8P upravený na sedačkovou verzi z původního Mi-9. Vrtulník z roku 1983 nalétal celkem 3630 hodin.

Určité komplikace se nevyhýbají ani dvojici vrtulníků Mi-17, jež slouží hlavně k přepravě vojáků a vzdušným výsádkům. Stroj 0832 je totiž v úpravě SOR a jako jediný u letky tak má přístroje v metrických jednotkách, zatímco všechny ostatní už byly přestavěny na anglosaské míry, standardní pro letecký provoz. Vrtulník 0834 zase omezuje původní malé vnější palivové nádrže, které poskytují vytrvalost letu jen na 1 hodinu a 40 minut. Pro její prodloužení se tak musí používat přídatná palivová nádrž v nákladovém prostoru. Také vrtulníky Mi-17 byly vyrobeny v roce 1988 a jejich celkové nálety činí 3200 a 2700 hodin. Ve Kbelích by se ale postupně měly objevit další stroje tohoto typu, které budou vyřazovány od přerovské 231. vrtulníkové letky.

Nelehká situace panuje i v případě vrtulníků W-3A Sokol, a to i přesto, že tyto stroje už zachránily stovky lidských životů a v armádě odvedly obrovský kus práce. Jejich už tak kvalitní vybavení navíc bylo ještě modernizováno, například zástavbou nových digitálních pohyblivých map či výkonnějších jeřábů, a tak mají před

sebou ještě relativně dlouhý život. Vrtulníky 0714 až 0719 mají speciální zástavbu pro lékařské a záchranářské vybavení, ostatní jsou ve verzi se sedačkami pro přepravu až 12 cestujících.

Problémem je ale nedostatek financí na jejich generální opravy, respektive rozsáhlé předepsané práce po 3000 hodinách. Ty mají za sebou zatím jen stroje 0717, 0718 a 0719 a vrtulník 0715 je v současnosti podstupuje u výrobce v polském Swidniku. Další čtyři Sokoly (0712, 0713, 0714 a 0716) však jsou těsně před dosažením třítisícové hranice a s jejich využitím k plnění úkolů letky tak už v podstatě nelze počítat, protože zbývající resurs musí vystačit ještě na pravidelné motorové zkoušky a také přelet do opravárenského podniku. Vrtulník 0709 je pak delší dobu odstaven pro technickou závadu. Vezmeme-li v úvahu, že tři Sokoly jsou v permanentní hotovosti (1+1 v LZS a 1 v SAR), pro výcvik tak zbývá jediný vrtulník, což je vzhledem k počtu pilotů žalostně málo.

Nejbližší budoucnost Vzhledem ke svému určení se příslušníci 243. vrtulníkové letky prakticky neúčastní žádných větších vojenských cvičení, s výjimkou cvičení TRIOSAR, zaměřeného na leteckou pátrací a záchranou službu. Snahou velení je, aby v příštím roce také více vrtulníkových pilotů absolvovalo výcvik v nouzových postupech na simulátorech v Rusku a v Polsku.

Jak již bylo zmíněno, v dohledné době bude nutné hledat nástupce za vrtulníky MÍ-8S. Vládní koncepce už před časem odsouhlasila pořízení dvou strojů pro přepravu VIP, avšak s ohledem na aktuální finanční situaci resortu obrany pravděpodobně nepůjde o prioritní úkol. Realita dopravních vrtulníků, které budou přepravovat naše ústavní činitele nejen v rámci ČR, ale i do zahraničních destinací, kde by mohly nahradit například i letouny L-410, je tak otázkou spíše vzdálenější budoucnosti.

Foto popis| „Zájem o službu u naší jednotky panuje v letectvu i přesto, že styl a náročnost naší práce se od ostatních v mnohém odlišuje,“ říká velitel 243. vrtulníkové letky v Praze-Kbelích, podplukovník Petr Kratochvíl.

Foto autor| FOTO: autor, Jan Kouba

Global Ranger konečně certifikován

16.11.2009 Letectví+kosmonautika str. 46 Představujeme

Ing. ZDENĚK ODEHNAL HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

Firma Bell Helicopter Textron si nyní může oddechnout. S nezanedbatelným zpožděním se jí podařilo zdárně dokončit proces certifikace vrtulníku Bell 429 GlobalRanger: v červenci u úřadu FAA (Federal Aviation Administration) a během září u zámořského protějšku EASA (European Aviation Safety Agency).

eden ze světově předních výrobců vrtulníků, společnost Bell helicopter Textron, se snažila, stejně jako kupříkladu hlavní sok Eurocopter, vstoupit do jedenadvacátého století s maximálně omlazeným výrobním sortimentem. Proto zahájila již v roce 1993 vývoj nástupce legendárního lehkého stroje Bell 206L-3 LongRanger, jenž si mezi vrtulníky s jedním turbohřídelovým motorem získal dominantní postavení. Plodem programu NLA (New Light Aircraft) se stal Bell 407, ze kterého byl brzy odvozen dvoumotorový vrtulník Bell 427. Jeho existence vešla oficiálně ve známost během února 1996 na prestižní výstavě Heli-Expo, konané v texaském Dallasu. Prototyp se vypravil k úvodnímu letu o rok později 11. prosince, avšak úřad FAA vydal osvědčení o letové způsobilosti až v lednu 2000. Zdržení certifikace způsobily technické problémy zejména s ocasním vyrovnávacím rotorem, což samozřejmě nepřispělo k hladkému rozběhu prodeje novinky v nabídce firmy Bell Helicopter Textron. Nebylo divu, že se objednávky zrovna dvakrát nehrnuly. Navíc se ukázalo, že model Bell 427 není pro provozovatele **letecké záchranné služby**, kteří představují významnou skupinu odběratelů, atraktivní. Nedisponuje totiž dostatečně velkou kabinou pro přepravu nosítek a jeho avionika neumožňovala létání za podmínek IFR (Instrument Flying Rules), tedy podle přístrojů za nulové vnější viditelnosti. Výrobce s centrálou v texaském Forth Worthu se samozřejmě snažil uvedené nedostatky odstranit, což dokázaly na výstavě Heli-Expo 2004 v Las Vegas představené verze Bell 427s3i (s prodlouženou kabinou) a 427i (s přístrojovým vybavením pro lety IFR). Nicméně v průběhu téhož roku bylo rozhodnuto konstrukci vrtulníku výrazně přepracovat a zároveň s tím mu udělit nové modelové číslo 429 a jméno GlobalRanger.

Nová konstrukce Definitivní provedení vrtulníku Bell 429 tedy nemá se „Čtyřistasedmadvacítkou“ příliš mnoho společného. Uplatnily se v něm výsledky technologie MAPL (Modular Affordable Product Line), která tehdy procházela vývojem. Předně šlo o nový drak modulární koncepce, jenž s sebou přinesl dostatečně prostornou kabinu pro potřeby provozovatelů **letecké záchranné služby**. Její využitelný objem činí 5,78 m³, zavazadelník má objem 2m³. Nový stroj tak pojme kromě pilota a dvou členů zdravotnického doprovodu dvojici pacientů na nosítkách. V konfiguraci pro osobní dopravu je osmimístný včetně pilota. Přístup do interiéru umožňují dvoje dveře na každém boku trupu, přičemž ty zadní jsou posuvné. Ve výbavě dále může figurovat jeřáb s nosností 272 kg, na spodní partii vrtulníku je ještě závěs pro náklad do úhrnné hmotnosti 1361 kg.

Technologie MAPL poskytla stroji Bell 429 rovněž sofistikované listy hlavního rotoru se zešíkmenými koncovými partiemi, což snížilo provozní hlučnost. Pohonná soustava -dvojice turbobohřdelových motorů Pratt & Whitney of Canada PW207D1 o vzletovém výkonu po 529 kW (710 k) a převodovka - byly ovšem převzaty z modelu 427. Ve výbavě nechybí systém číslicového řízení běhu motorů FADEC (Full-Authority Digital Engine Control). Zásoba paliva činí 814 litrů a zajišťuje dolet 722 km. V případě potřeby ji lze zvětšit o dalších 150 litrů v přídatné nádrži, která se umísťuje do zavazadelníku. Standardem je tzv. skleněný kokpit BasiX s dvěma či na přání třemi barevnými displeji LCD Rogerson Krotas o rozměru 203 x 152 mm, dalším dodavatelem avioniky jsou společnosti Rockwell Collins (kupříkladu povětrnostní radar), Garmin (navigační systém GPS typu GNS 430 nebo na přání GNS 530) či Bendix King (komunikační soustava). Vrtulník Bell 429 používá jako přistávací zařízení dvojici ližin ve vysokém či nízkém provedení, ale v budoucnu má být k dispozici též zatahovací kolový podvozek. Ten by měl zvýšit cestovní rychlost z původních 278 km/h o 9 km/h.

Třetí do černého Pro produkci vrtulníku Bell 429 byla, stejně předtím „čtyřístasedmadvacítky“ a ostatně i strojí původní řady JetRanger/LongRanger, vyhrazena pobočka firmy Bell Helicopter Textron v kanadském Mirabelu (provincie Quebec). Výrobce dále navázal vývojovou, výrobní i marketingovou kooperaci s japonskou firmou Mitsui Bussan Aerospace a se společností Korea Aerospace Industries, přičemž příslušné dohody byly uzavřeny během června 2004. Palubní soustavy nového vrtulníku prošly testováním na jednom z exemplářů Bell 427 v letech 2005 a 2006. Zálet prvního prototypu GlobalRangeru, opatřeného poznávací značkou C-GBLL, zdárně proběhl 27. února 2007. Druhý z pětice zkušebních strojů, registrovaný C-FYQB, se do oblak vypravil posledního srpnového dne téhož roku. Zálety prvních dvou prototypů se ale původně plánovaly na rok 2006, nicméně jejich montáž zdržel nedostatek komponentů od subdodavatelů. Časový skluz pochopitelně zaznamenal i certifikační program v rozsahu přibližně 1500 letových hodin. Místo v roce 2008 udělil kanadský letecký úřad TCCA (Transport Canada Civil Aviation) GlobalRangeru osvědčení o letové způsobilosti až letos 1. července. O šest dní později tak učinil americký protějšek FAA a evropský úřad EASA se k tomuto kroku „rozhoupal“ 24. září 2009. Jak ukazují odbytové údaje, firma Bell Helicopter s GlobalRangerem konečně trefila „do černého“. V okamžiku spuštění vývoje vykazovala objednávky na 80 kusů, z nichž bylo 70 převedeno z vrtulníku Bell 427. V listopadu 2005 se toto číslo vyšplhalo na 136 strojů a v červenci dalšího roku na 213 exemplářů. Na sklonku letošního června přesáhl stav objednávek hranici 300 strojů, přičemž mezi zájemci figurovalo nemálo provozovatelů **letecké záchranné služby**. Bylo proto možná víc než symbolické, že titul tzv. úvodního odběratele připadl společnosti Air Methods Corporation jako největšímu poskytovateli této služby na území USA. První sériový exemplář vrtulníku Bell 429 mu byl slavnostně předán v závodě Mirabel 7. července 2009, tedy ve shodný den vydání certifikace FAA. Stroj ale provozuje Mercy One. Během letošního září absolvoval vrtulník Bell 429 při příležitosti výstavy Heli-Expo, konané ve Fort Worthu, masivní propagační kampaň. V jejím rámci uskutečnil předváděcích 35 letů s 220 potenciálními odběrateli ze Severní i Jižní Ameriky, Evropy, Afriky, Asie a Středního východu. „Každý, kdo přišel do styku s naším novým vrtulníkem, ocenil prostornost a možnost všestranného využití jeho kabiny. A ti, co měli to štěstí v něm svézt, hovořili o vynikající výkonnosti, tichém a klidném letu a ergonomickém moderním kokpitu, jenž snižuje zátěž pilota,“ pochvaloval si ředitel programu 429 firmy Bell Helicopter Textron Neil Marshall. Na zmíněné výstavě se ukázalo, že stroj není přitažlivý jen pro provozovatele **letecké záchranné služby**. Začaly se totiž o něj zajímat rovněž společnosti zajišťující leteckou obsluhu plošin na těžbu ropy a zemního plynu z mořského dna. •

Tabulka

Hlavní technické údaje

Průměr nosného rotoru	10,98 m
Průměr ocasní vyrovnávací vrtule	1,65 m
Celková délka	13,11 m
Délka trupu	11,73 m
Celková výška	4,04 m
Hmotnost prázdného stroje	1927 kg
Užitečné zatížení	1250 kg
Vzletová hmotnost	3402 kg
Cestovní rychlost	278 km/h
Statický dostup s vlivem země	4307 m
bez vlivu země	3438 m
Dolet	722 km
Vytrvalost	4,2 h

Foto popis| Vrtulník Bell 429 přišel na trh později, než se

Foto popis| První prototyp GlobalRangeru, nesoucí poznávací značku C-GBLL, během letových zkoušek

Foto popis| První dva prototypy GlobalRangeru absolvovaly zálet v únoru, respektive v srpnu 2007

Foto popis| Vrtulník Bell 429 v úpravě pro **leteckou záchrannou službu** pojme jednoho pacienta na nosítkách
Foto popis| Bell 429 je standardně vybaven tzv. skleněným kokpitem BasiX s trojicí barevných displejů
Foto autor| foto: Bell

Plzeňský deník

SRÁŽKA SKONČILA ČTYŘMI ZRANĚNÍMI

19.11.2009 **Plzeňský deník str. 7 Region**
HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

Foto popis| Čtyřmi zraněními, z toho jedním těžkým, skončila včerejší srážka dodávky a osobního auta na hlavním tahu z Nepomuku do Plzně. Co bylo příčinou nehody kousek za odbočkou na obec Seč, zatím není jasné. „**Letecká záchranná služba** přepravila řidiče osobáku s podezřením na poranění páteře do fakultní nemocnice na Lochotíně, zbylí tři účastníci nehody byli převezeni na chirurgické oddělení s méně závažnými poraněními,“ řekla Deníku tisková mluvčí plzeňské záchranky Lenka Ptáčková.
více fotografií na www.plzensky.denik.cz

Foto autor| Foto:Deník/G. Weschke
Region| Západní Čechy

Plzeňský deník - Plzeň-jih

SRÁŽKA SKONČILA ČTYŘMI ZRANĚNÍMI

19.11.2009 **Plzeňský deník - Plzeň-jih str. 2 Plzeňsko**
HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

Čtyřmi zraněními, z toho jedním těžkým, skončila včerejší srážka dodávky a osobního auta na hlavním tahu z Nepomuku do Plzně. Co bylo příčinou nehody kousek za odbočkou na obec Seč, zatím není jasné. „**Letecká záchranná služba** přepravila řidiče osobáku s podezřením na poranění páteře do fakultní nemocnice na Lochotíně, zbylí tři účastníci nehody byli převezeni na chirurgické oddělení s méně závažnými poraněními,“ řekla Deníku tisková mluvčí plzeňské záchranky Lenka Ptáčková.
více fotografií na www.plzensky.denik.cz

Foto autor| Foto:Deník/G. Weschke
Region| Západní Čechy
Publikováno| Plzeňský deník - Plzeň-jih; Plzeňsko; 02
Publikováno| Plzeňský deník - Plzeň-sever; Plzeňsko; 02
ID| e6b75507-0410-4aea-b731-5369bd7873c4

Právo

Zraněna při pádu z kola

19.11.2009 **Právo str. 10 Střední a východní morava**
(mhr) HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

OLOMOUC – Policie hledá svědky dopravní nehody, k níž došlo 14. listopadu kolem třetí hodiny odpoledne na silnici mezi obcemi Střeň a Štěpánov na Olomoucku. Z dosud nezjištěných příčin tu šestačtyřicetiletá cyklistka najela na krajnici a upadla na vozovku.
„Řidič, který ji viděl ležet na zemi, ihned přivolal první pomoc. Žena byla s vážným zraněním převezena **leteckou záchrannou službou** do nemocnice. Co bylo příčinou pádu, je dosud předmětem šetření,“ řekla Právu ve středu olomoucká policejní mluvčí Marta Vlachová.

Sedmička**Jak a proč bojují Češi v 21. století v cizích válkách?**

19.11.2009 Sedmička str. 2 Téma Sedmičky

Pavel Pechoušek HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

Smrt kamarádů, nebezpečí na každém kroku, samota o Vánocích. Plzeňští novodobí váleční veteráni vzpomínají na zážitky z válek.

Mezinárodní letiště v Kábulu, Afghánistán. Rok 2007. Ve službě je tu několik tisíc vojáků. Z heliportu neustále odlétají vrtulníky. Jiné zde přistávají. Vše tu řídí jediný člověk - Bohuslav Dvořák, který také pracoval deset let na letecké záchraně v Líních u Plzně. V roce 1999 sloužil na velitelství sil rychlé reakce v Kosovu. Dva roky předtím byl na velitelství našeho kontingentu v Bosně.

„V Afghánistánu jsem přímo velel pěti stům padesáti vojákům. Pocházeli z pětadvaceti zemí,“ přibližuje Bohuslav Dvořák. Problémy s kázní ale neměl. „Něco se občas stalo, ale nic vážného. Velel jsem lidem z Filipín i z Nového Zélandu,“ přibližuje Dvořák. Zažil tu nespočet přestřelků a několik havárií, nevyhnula se mu ani ztráta kamaráda. „Na to bych ale nerad vzpomínal,“ říká Bohuslav Dvořák, který v současné době pracuje na velitelství Generálního štábu České republiky.

Minulý týden byl v kalendáři Den válečných veteránů. Během něj Sedmička oslovila některé z nich, aby na službu v zahraničních misích zavzpomínali. Rozpad federace Jedním z neaktivnějších plzeňských veteránů je Jindřich Plescher. Na přelomu roku 1999 a 2000 byl v Bosně, mezi léty 2003 až 2004 následovalo Kosovo. Tam se o dva roky později znovu vrátil. Na přelomu loňského a tohoto roku byl v Afghánistánu. „Na každou misi jsem byl vybrán. Z rodinných nebo osobních důvodů jsem mohl požádat, abych neletěl, ale jsem voják, šel jsem do toho,“ vysvětluje.

Nejsilnější zážitky má asi hned z první mise v Bosně. Šel do neznámého prostředí, nevěděl, co se bude dít. Přistáli na letišti v chorvatském Záhřebu a pak jeli autobusem do Bosny. „Cestou jsme viděli vypálené domy, tak jsem měl dost divný pocit. Časem si ale člověk zvykne,“ vypráví Plescher.

Na této misi byl i Jaroslav Tlsták. Úkolem všech českých vojáků byla stabilizace zdejších poměrů. „Vysílali jsme patroly do okolí, aby zabránily dalším konfliktům mezi místními bojovky,“ popisuje Tlsták. Při kontrolách se vojáci setkávali s místními, kteří zažili krvavý rozpad bývalé Jugoslávie. „Obdivovali nás, jak jsme se dokázali rozejít se Slováky bez kapky krve. Jiní se nám zase divili, že jsme jich půlku nepovraždili,“ vzpomíná s tím, že nám tato událost národní historie zvedla v Bosně kredit.

Operace majonéza V přímém ohrožení života byl Jindřich Plescher dvakrát. Nejdříve jeho tábor v Lógaru ostřelovaly rakety. Potom obrněné vozidlo, ve kterém seděl, objelo nastraženou minu, ti, kteří jeli za ním, už ale takové štěstí neměli. „Řidič, který řídil vozidlo, se na mne po výbuchu jen obrátil a povídá: mám u vás pivo,“ popisuje. Naštěstí všechno skončilo jen u modřin.

Takové štěstí ale neměl voják Nikolaj Martynov ze Štěnovic u Plzně. Třetího května před dvěma lety byla u města Fajzabád silná bouře, vítr a přivaly vody. Život vojáka, který by na jaře oslavil třicáté narozeniny, skončil v jeepu pod přivaly bahna a sutí. Nikolaj je naštěstí jediná plzeňská oběť v novodobé válečné historii.

Vůbec nejhorší jsou na misích ale Vánoce. „To jsou nejsmutnější dny,“ říká Plescher. Aby se vojáci ubránili slzám, vymysleli si před minulými svátky operaci majonéza. V americké kuchyni jim nechtěli udělat český bramborový salát. Našim zase chyběla hořčice a majonéza. Na národ dobrého vojáka Švejka si ale nikdo nepřišel. Dvě stě vojáků začalo každý den pronášet pytlíčky s majonézou a hořčicí ven z jídelny. Během asi jednoho týdne pronesli pět kilo majonézy a zhruba stejné množství hořčice. „Salát jsme si udělali jako od maminky,“ tvrdí Plescher. Peníze jako bonus Na svoji druhou misi do Afghánistánu se v dubnu chystá Olga Kadrnožková OE zdravotní sestra z **letecké záchrané služby** v Líních. Jednou už sloužila v německé nemocnici.

„Byl to určitě nejlepší půlrok mého profesního života,“ říká více než padesátiletá zdravotní sestra. V nemocnici, kde pracovala, se dělaly jen menší operace nebo ošetřovaly úrazy. Nejčastěji k nim sanitky vozily popálené děti. „Tam se vaří na ohni nebo na pochybných kamínkách, popálené děti tam byly na denním pořádku,“ líčí sestřička. Často tu odstraňovali kýlu i takzvanou strumu, což je zbytnělá štítná žláza. „Ta vzniká nedostatkem jódu,“ říká Olga Kadrnožková.

Peníze pro ni při rozhodování nehrály roli. „Jsem zajištěná, děti mám odrostlé. Byl to pro mě jen příjemný bonus. A po tom, co spadnul dolar, vlastně ani tak příjemný,“ směje se.

Foto popis| na misi. Čeští vojáci v zahraničí především chrání civilisty. Takže s nimi hovoří o situaci, radí a pomáhají. Což ovšem neznamená, že by nemuseli být připraveni vzít do rukou zbraň.
Foto autor| Foto archiv válečných veteránů

O autorovi| Pavel Pechoušek, Plzeň

Regionální mutace| Sedmička - Plzeň

Táborský deník

Přelétl až do pole. Odvezl ho vrtulník

19.11.2009 Táborský deník str. 4 Jižní Čechy - černá kronika

(pam) HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

ÚRAZ:

Božejovice – V sobotu havaroval asi třicetiletý motocyklista, který byl ze svého stroje katapultován několik metrů do pole. „Po ošetření byl předán posádce **letecké záchranné služby** s podezřením na poranění páteře a dolní končetiny,“ informoval lékař Milan Kratochvíl.

Region| Jižní Čechy

Zpravodajství ČTK

Při srážce dvou aut na Plzeňsku se zranilo pět lidí

18.11.2009 Zpravodajství ČTK str. 0 dpm dpr

lap HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

Plzeň 18. listopadu (ČTK) - Pět lidí se dnes dopoledne zranilo při dopravní nehodě dvou osobních automobilů u Seče na jižním Plzeňsku. Zraněné rozvázejí zdravotníci do nemocnic, řekli ČTK mluvčí hasičů a záchranné služby.

"U jednoho člověka bylo podezření na zranění páteře, do nemocnice ho odváží vrtulník **letecké záchranné služby**, ostatní zraněné odvázejí z místa sanitky," dodala mluvčí krajské zdravotnické záchranné služby Lenka Ptáčková.

lap mol
Cas| 10:15
