

# Media Monitoring

TÉMA	VYHOTOVENO
1. Helicopter emergency medical service, Letecká záchranná služba	22.12.2009
2. Raftáci	

  

MONITOROVANÉ ZDROJE	OBDOBÍ
Tištěná média	Denní monitor
Televize a rozhlas	21.12.2009 - 22.12.2009
Agenturní zpravodajství	

Obsahuje přehled a plná znění zpráv k zadanému tématu

## **HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE**

### **Českolipský deník**

<b>Adventní Praha</b> .....	<b>3</b>
22.12.2009 Českolipský deník str. 8 U nás doma <i>Mgr. Eva Jetenská</i>	HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

### **Jihlavské listy**

<b>Stavebnicová školka bude jinde</b> .....	<b>3</b>
22.12.2009 Jihlavské listy str. 2 Aktuality <i>(hm)</i>	HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

### **Letectví+kosmonautika**

<b>FOTO</b> .....	<b>4</b>
14.12.2009 Letectví+kosmonautika str. 32 Představujeme SERVICE	HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE
<i>Ing. ZDENĚK ODEHNAL</i>	

### **Mladá fronta DNES**

<b>Heliport se možná postěhuje</b> .....	<b>5</b>
22.12.2009 Mladá fronta DNES str. 3 Kraj Moravskoslezský SERVICE	HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE
<i>IVANA LESKOVÁ</i>	

<b>Opel narazil do stromů, jeden muž zemřel</b> .....	<b>7</b>
22.12.2009 Mladá fronta DNES str. 2 Jižní Morava <i>(krch)</i>	HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

<b>Opel narazil do stromů, spolujezdec nepřežil</b> .....	<b>7</b>
22.12.2009 Mladá fronta DNES str. 4 Brno <i>(krch)</i>	HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

<b>Záchranný vrtulník dostal šanci</b> .....	<b>7</b>
22.12.2009 Mladá fronta DNES str. 1 Kraj Moravskoslezský SERVICE	HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE
<i>(les)</i>	

## **HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE**

### **Českolipský deník**

#### **Adventní Praha**

**22.12.2009 Českolipský deník str. 8 U nás doma**

*Mgr. Eva Jetenská* HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

Ani na zaměstnance škola v tento „předvánoční čas“ nezapomněla. Vsobotu

12. prosince pro ně uspořádala zájezd do adventní Prahy. Vstávat se sice v sobotu o šesté hodině ranní nikomu moc nechtělo, ale po příjemně prožité sobotě v našem hlavním městě nikdo nelitoval.

Naše první cesta vedla na ruzyňské letiště. Zde byla zajištěna celodopolední exkurze. Ta započala ve „staré“ Ruzyni. Jednalo se o původní terminál, který byl uveden do provozu 5.4.1937. V současné době se zde odbavují vládní lety. Kromě různých hangárů mnohé z nás zaujala biologická ochrana letiště, která zajišťuje ochranu letadel před střety s ptáky pomocí sokolnický vedených dravců jako přirozených predátorů.

Také už víme, co tvoří zázemí letiště, kde se nachází Letecká služba Policie ČR a **Letecká záchranná služba**, projížděli jsme původní leteckou dráhou z r.1937 RWY 04/22 i mnoha dalšími, ocitli jsme se na odbavovací ploše, u odmrazovacího stání, víme, jak je letiště zásobováno. Asi nejvíce budeme vzpomínat na záchrannou požární stanici, kde nám její zaměstnanec ukázal její vybavení a seznámil nás s životem lidí, kteří v ní pracují.

Na závěr exkurze nás letištní autobus dovezl do bezprostřední blízkosti letadel, která právě startovala či přistávala...

Po zdařilé prohlídce letiště jsme pokračovali v cestě do centra města. V restauraci Brasileiro pod Václavským náměstím nás čekala prezentace a ochutnávka jídel jihoamerické kuchyně. Netradiční způsoby stolování a různé druhy pokrmů řadu z nás nadchly.

Závěr celodenního výletu patřil Policejnímu muzeu v Praze a návštěvě Staroměstského náměstí. Byli jsme rádi, že jsme v muzeu ještě zastihli výstavu „Kriminalistika proti zločinu“, která bude brzy končit. Je věnována mediálně známým kauzám, jako např. požáru Průmyslového paláce, zbraním zajištěných u Jiřího Kajínka, vloupání do bankomatů ČR, Tsunami-analýza DNA, obětem orlických vrahů aj.

Z muzea jsme vycházeli sice s všelijakými pocity, ale brzy byly pryč. Neboť pohled

na kouzelně vyzdobené Staroměstské náměstí s jeho velkolepým vánočním stromem nás rázem dostal myšlenkami do okouzující atmosféry Vánoc...

Foto popis|

Region| Severní Čechy

---

### **Jihlavské listy**

#### **Stavebnicová školka bude jinde**

**22.12.2009 Jihlavské listy str. 2 Aktuality**

*(hm)* HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

JIHLAVA - Umístění "stavebnicové" školky v Jihlavě se přesouvá z lokality Za Prachárnou na sídliště Březinky. Důvodem je vzletový koridor **vertulníku záchranné služby** u jihlavské nemocnice.

"Vzhledem k této situaci jsme se shodli, že nejideálnější lokalitou by byl prostor u ZŠ Březinova a ZŠ Demlova, kde je umístění v souladu s územním plánem a navíc projednáno s řediteli obou škol," uvedl náměstek primátora Radek Vovsík (ODS). Radní schválili zadání projektové dokumentace, která má být hotova do června 2010 - během prázdnin pak má vyrůst celý objekt.

Náměstek Vovsík sdělil i svou zkušenost z Rychnova u Jablonce, kde vznikla podobná školka pro 50 dětí celkově za asi 6 milionů Kč. Ta jihlavská má mít dvojnásobnou kapacitu, podle náměstka by se měla vejít do 12 milionů, zatímco tradiční nová budova by vyšla na 40 milionů. Jihlava má mít příští rok mezi zájemci o umístění do školek převis 412 dětí.

---

### **Letectví+kosmonautika**

## FOTO

**14.12.2009 Letectví+kosmonautika str. 32 Představujeme**  
Ing. ZDENĚK ODEHNAL HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

Právě před třiceti léty se začaly rýsovat kontury jednoho z nekonvenčních obchodních letounů, typu P180 Avanti od italské firmy Piaggio Aero Industries. Nyní je na trhu zdokonalené provedení Avanti II.

Značka Piaggio převzala v roce 1961 od firmy Douglas Aircraft Corporation vývoj desetimístného proudového stroje, kterému přidělila označení PD.808. Tím vstoupila do sektoru obchodních letadel a když koncem sedmdesátých let hledala, jakým směrem rozšířit jejich nabídku, rozhodla se tentokrát pro turbovrtulový stroj. Přidělila mu tovární označení P180 a později jméno Avanti. Konstrukční práce na něm začaly v centrále firmy Rinaldo Piaggio, respektive nyní Piaggio Aero Industries, v Janově během roku 1979, tedy před třiceti léty. Návrh letounu byl v letech 1980 až 1981 prověřen v aerodynamických tunelech italských a amerických výzkumných institucí. To, že janovský letecký výrobce pracuje na Avanti, zveřejnil až o dva roky později na zasedání národní asociace obchodního letectví NBAA (National Business Aviation Association) v texaském Dallasu. V té době rovněž navázal vývojovou spolupráci s firmou Gates Learjet, přičemž letoun dostal označení GP180. Kooperace však trvala jen do ledna 1986 a její konec způsobily finanční problémy amerického partnera. Nicméně janovský letecký výrobce se nehodlal vzdát myšlenky na nový obchodní letoun a jeho vývoj dokončil ve vlastní režii. První ze dvou prototypů stroje Avanti, opatřený poznávací značkou I-PJAU, absolvoval zálet 23. září 1986 a 14. května dalšího roku jej v programu letových testů podpořil druhý předseriový exemplář se značkou I-PJAR.

### Žádná kachna

Obchodní letoun Avanti se nevyznačuje aerodynamickou koncepcí kachna, jak by se na první pohled zdálo. Konstrukteři mu dali do vínku unikátní uspořádání se třemi nosnými plochami. Tu hlavní představuje lichoběžníkové křídlo s rozpětím 14,03 m a o značné štíhlosti. Vztlak vyvíjejí rovněž vodorovné ocasní i příďové plochy. Trup poloskořepinové konstrukce je aerodynamicky uhlazený. V jeho přední části je dvoumístný kokpit s avionikou ProLine od firmy Rockwell Collins, na který navazuje kabina pro maximálně devět cestujících. V praxi se ovšem využívá komfortnější šesti- až sedmimístné uspořádání s kůží čalouněnými křesly, pohovkou a vysunovacími konferenčními stoly. Výrobce připravil tři provedení kabiny: Avia, Armonia a Atmosféra. Zadní partie přetlakového interiéru obsahuje umývárnu a toaletu. K pohonu letounu P180 byly vybrány turbovrtulové motory typu Pratt and Whitney of Canada PT6A-66 o výkonu po 597 kW (812 k), opatřené pětistými vrtulemi Hartzell v tlačném uspořádání. Udělily Avanti největší rychlost 740 km/h, čímž se podle výrobce stal nejrychlejším turbovrtulovým obchodním strojem. Zásoba 1600 l paliva zajistila dolet 3980 km. V konstrukci letounu převážily tradiční lehké hliníkové slitiny. Uhlíkové kompozity, tvořící pouze 10 procent hmotnosti prázdného stroje, se uplatnily kupříkladu v motorových gondolách, ocasních plochách a předním křídle. Domácí dohlížecí úřad ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) vydal letounu P180 Avanti osvědčení o letové způsobilosti během března 1990. Zámořský úřad FAA (Federal Aviation Administration) mu udělil certifikaci poměrně rychle, již v říjnu téhož roku. Dodávka prvního sériového stroje se uskutečnila v září 1991. Prodej nekonvenčního turbovrtulového obchodního letounu značky Piaggio se však rozbíhal poměrně pomalu. Důvody byly prakticky shodné, jako tomu bylo v případě konkurenčního stroje Beechcraft 2000 Starship I (viz L+K č. 4/2009). Od letounu Avanti se očekávalo, že si najde mnoho odběratelů v USA, ale tamní ekonomiku tehdy zasáhla recese. A co víc, ne všichni potenciální zákazníci byli nadšení z futuristického vzhledu tohoto obchodního letadla. A tak se janovskému výrobcí podařilo do počátku roku 1993 udat jen necelou dvacítku sériových exemplářů a během dalších deseti let najít odběratele pro dalších přibližně padesát kusů.

### I pro speciální účely

Pro podporu odbytu letounu Avanti připravila firma Rinaldo Piaggio řadu specializovaných verzí. Předně šlo o vojenské provedení P180M pro dopravu významných osob, dále o verzi P180RM pro kalibraci radiolokátorů. Letoun byl také upraven jako vzdušná ambulance P180AMB i jako P180ADH pro leteckou kartografii. Určité to byl dobrý tah, protože řadu těchto specializovaných strojů si pořídily italské ozbrojené síly, bezpečnostní složky i státní orgány. Šlo kupříkladu o letectvo Aeronautica Militare Italiana, námořnictvo Marina Militare Italiana, četnictvo Carabinieri a finanční stráž Guardia di Finanza. Mimochodem to byla názorná ukázka toho, jak stát podporuje vlastní letecký průmysl.

Firma Rinaldo Piaggio se transformovala do již zmíněné společnosti Piaggio Aero Industries poté, co ji v listopadu 1998 zakoupilo konsorcium Di Mase a Ferrari. Později do ní kapitálově vstoupily společnosti Mubadala Development Company z Abu Dhabi a Tata Group z Indie. Tímto způsobem se kromě jiných ho podařilo shromáždit finance na omlazení letounu Avanti. Výsledek, označený Avanti II, se oficiálně představil 11. října

2004. Od svého staršího sourozence se odlišil především moderní avionikou. Dostal totiž do vínku skleněný kokpit s osvědčeným systémem ProLine 21 od firmy Rockwell Collins. Piloti tedy mají k dispozici tři obrazovky LCD o rozměrech 10x8 palců (25,4 x 20,3 cm). V palubní elektronické výbavě letounu Avanti II dále figurují letový řídicí systém FMS (Flight Management System), konkrétně typu FMS 3000. Další nezanedbatelnou změnou se stala náhrada motorů PT6A-66 za silnější a vylepšené PT6A-66B o výkonu 634 kW (850 k). Cestovní rychlost činí 741 km/h, tedy o 22 km/h více než u úvodního provedení Avanti. Omlazovací kúra se nevyhnula ani interiéru, jenž byl architektonicky dále zušlechťen. Na přání zákazníka může být vybaven zábavním systémem s přehrávači CD a DVD, satelitní komunikací a obrazovkami s mapou ukazující letovou trasu a aktuální polohu stroje.

#### Spolupráce s Ferrari

Letoun P180 Avanti II obdržel certifikaci od evropského leteckého úřadu EASA (European Aviation Safety Agency) dne 21. října 2005 a zákazník, jistý švýcarský podnikatel, slavnostně převzal první exemplář den před Štědrým večerem téhož roku. Avanti II nesporně zaujal odběratele, a to nejen z civilního sektoru. Například koncem února 2007 objednala dva stroje Guardia di Finanza, a to ke stávajícím 12 exemplářům Avanti. Koncem května převzala jeden Avanti II polská **letecká záchranná služba** Lotnicze Pogotowie Ratunkowe. V čeri venci o rok později na aerosalonu ve Farnborough oznámila firma Piaggio Aero Industries vývoj specializované verze P180 Flight Inspector pro Aeronautica Militare Italiana. Na ni mají být konvertovány čtyři stroje Avanti, přičemž první z nich převezme 14. Stormo v příštím roce. Letos na pařížském aerosalonu objednaly Avanti II vzdušné síly další země, Spojených arabských emirátů. Dva exempláře budou používat k přepravě významných osob a pro **leteckou záchrannou službu**. Bez zajímavosti není rovněž spolupráce firmy Piaggio Aero Industries a týmu F1 Scuderia Ferrari, jehož piloti využívají jeden stroj Avanti ke své přepravě.

Firma Piaggio Aero Industries se pochopitelně snažila získat pro letoun Avanti II odběratele na severoamerickém kontinentu, což je ovšem náplní práce její pobočky Piaggio America se sídlem ve West Palm Beach (stát Florida). Napřed ale bylo nezbytné jej certifikovat u úřadu FAA, což se zdařilo 8. října 2006. Dne 10. listopadu předchozího roku ovšem dostal janovský letecký výrobce jiný důvod k pořádné oslavě. Během zasedání NBAA v Orlandu totiž podepsal se společností Avantair kontrakt na dodávku 38 strojů během let 2008 až 2010. Tato firma hodlá do roku 2013 zařadit do své flotily obchodních letadel pro tzv. sdílené vlastnictví (Fractional Ownership) dalších 58 kusů Avanti II. Letos v září uspořádala firma Piaggio Aero Industries propagační cestu letounu Avanti II po australském kontinentu, kde tento v mnoha ohledech pozoruhodný stroj může najít další odběratele. Dosud bylo vyrobeno 96 strojů Avanti a stovka zdokonaleného provedení Avanti II, přičemž výrobce registruje objednávky na dalších 73 kusů. •

#### Hlavní technické údaje

Rozpětí	14,03 m
Délka	14,41 m
Výška	3,98 m
Hmotnost prázdného letounu	3561 kg
Užitečné zatížení	1860 kg
Vzletová hmotnost	5489 kg
Cestovní rychlost	741 km/h
Dostup	12 009 m
Dolet	2722 km

Foto popis| i Skleněný kokpit letounu P180 Avanti II je vybaven systémem ProLine 21 od firmy Rockwell Collins

Foto popis| i Obchodnímu letounu Avanti II

Foto autor| Piaggio

Foto popis| • Dosud bylo vyrobeno 196 kusů letounů Avanti a vylepšeného provedení Avanti II, které se oficiálně představilo v říjnu 2004

Foto popis| Kabina pro maximálně devět cestujících měří na délku 4,55 m, šířka je 1,85 m a výška 1,75 m

Foto popis| K pohonu Avanti II slouží dvojice turbovrtulových motorů PT6A-66B o výkonu po 634 kW (850 k)

Foto popis| i Avanti II osvěžuje svou nekonvenční koncepcí nabídku turbovrtulových obchodních letadel

#### **Mladá fronta DNES**

## Heliport se možná postěhuje

POSLEDNÍ ŠANCE? Dostavba severní části Avion Shopping Parku měla ohrozit noční provoz záchranného vrtulníku. K zahájení prací chybělo vydání územního rozhodnutí a stavebního povolení. To je ale zatím zastaveno, magistrát čeká na nové rozhodnutí Úřadu pro civilní letectví

Ostrava - Ještě nedávno si šéf krajské záchranné služby Roman Gřegoř zoufal. Měl strach, že už nic nezabrání tomu, aby společnost Inter IKEA Centre začala v ostravském Shopping Parku stavět nové obchody na zelené louce, nad kterou v noci vzlétá a přistává vrtulník. Bil na poplach kvůli tomu, že novostavba omezí noční lety.

Dnes je optimista, se zástupci společnosti jedná a připouští i možnost menšího stěhování heliportu.

Koncem října si přítom servítky nebral. „Kvůli budovám, které budou stát pod jediným našim vzdušným koridorem, který slouží pro noční přistávání, nebudou piloti moci využívat světla pro noční přiblížení ani použít tuto trasu, když budou mít vítr v zádech. Hrozilo by totiž, že stroj třeba při vysazení motoru klesne, narazí na překážku a zřítí se do nákupního centra,“ varoval.

Výstavba nových obchodů pod koridorem by podle Gřegoře omezila noční provoz záchranného vrtulníku tak významně, že by na to mohlo doplatit životem či zdravím mnoho lidí z našeho kraje, zvláště z Bruntálska, ale i z části Zlínského kraje, odkud vrtulník často převáží v nočních hodinách těžce nemocné či zraněné pacienty na specializovaná pracoviště fakultní nemocnice.

„Náš vrtulník zahájil nepřetržitý provoz 1. ledna 2004. Ročně zasahuje v průměru 560krát, z toho zhruba pětina misí připadá na noční hodiny,“ podpořil tehdy ředitelovy argumenty mluvčí krajské záchranné služby Lukáš Humpl a dodal, že po setmění létají lékaři z Ostravy především do vzdálenějších míst našeho kraje a také na Vsetínsko a Valašskomeziříčsko, protože Zlínský kraj vlastní záchranný vrtulník nemá.

Zatímco představitelé města i kraje a také lékaři z nemocnic na Bruntálsku dali jasně najevo, že záchrana životů by měla mít přednost před obchodním centrem, mluvčí úřadu pro civilní letectví Jitka Ungerová tehdy ujišťovala, že výstavba obchodního centra neohrozí bezpečnost letového provozu a nezasáhne ani do ochranného pásma heliportu.

Také ředitelka Avion Shopping Parku Ostrava Kateřina Ježková ještě v říjnu tvrdila, že novostavba by neměla mít na letiště vliv. „Projekt připravuje naše společnost v souladu se zákony, vše koordinujeme s příslušnými úřady. Aktivita pana Gřegoře se nám jeví spíše jako soukromá aktivita jednoho člověka...,“ mínila v situaci, kdy měla privátní společnost převahu nad záchranáři díky tomu, že s výstavbou souhlasil pražský Úřad pro civilní letectví.

Když ale ministerstvo dopravy jeho souhlasné rozhodnutí nedávno zrušilo a nařídilo Úřadu pro civilní letectví celý případ znovu zhodnotit i s ohledem na bezpečnost provozu vrtulníku, situace se změnila. Obě strany začaly spolupracovat a snaží se najít řešení, které by umožnilo dostavbu obchodního centra i noční provoz záchranného vrtulníku.

„Jednáme spolu a dohodli jsme se, že se pokusíme najít takové řešení, které by vyhovovalo oběma stranám,“ řekl včera Roman Gřegoř.

„S ředitelem Gřegořem velice úzce spolupracujeme,“ potvrdila také ředitelka Avion Shopping Parku Ostrava Kateřina Ježková.

„Zároveň čekáme na nové rozhodnutí Úřadu pro civilní letectví, které by mělo přijít patrně začátkem příštího roku,“ dodala Ježková.

Gřegoř původně navrhoval, aby společnost Inter IKEA Centre nestavěla budovy na zelené louce, ale na místě dnešního parkoviště, a parkoviště přesunula pod letecký koridor. S tím firma nesouhlasila, protože stavba by se dost prodražila a budovy by na sebe nenavazovaly tak, jak to předpokládá současný projekt.

Firma pro změnu navrhovala přestěhování heliportu jinam, s čímž nesouhlasí záchranáři. Teď ale uvažují o podobné variantě. „Čistě hypoteticky jemožné heliport o kousek posunout, ale předpokládá to vyřešit dva zásadní problémy. Jednak je nutné říci, kdo stěhování zaplatí, a pak je nutné zkoordinovat projekt stěhování heliportu s předpokládanou výstavbou odstavné plochy pro policejní vrtulník,“ vysvětluje Gřegoř.

Do areálu v Ostravě-Zábřehu, kde zatím společně sídlí hasiči se záchranáři a „parkuje“ pouze **vrtulník záchranné služby**, by se totiž brzy měl nastěhovat i policejní vrtulník.

„K přistávání a vzletu budou policisté užívat náš heliport, ale pro jejich stroj je nutné vybudovat další odstavnou plochu a časem i hangár. Problém je, že v areálu je málo prostoru. Záleží na projektantech, zda dokážou všechny záměry sladit,“ líčí Gřegoř.

Foto popis| NAD HELIPORTEM. Nové budovy by měly stát těsně pod vzdušným koridorem, který v současnosti jako jediný slouží k bezpečnému přistávání a vzletu za šera a tmy.

Foto autor| FOTO: MAFA - ALEXANDR SATINSKÝ

Regionální mutace| Mladá fronta DNES - severní Morava a Slezsko

---

## Opel narazil do stromů, jeden muž zemřel

22.12.2009 Mladá fronta DNES str. 2 Jižní Morava

(krch) HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

Domašov - Nedaleko Domašova vyjelo včera před devátou ráno auto ze silnice a narazilo hned do několika stromů. Spolujezdec byl na místě mrtvý, řidiče museli záchranáři převést vrtulníkem do nemocnice. Opel Vectra se zřejmě dostal do smyku. Zaklíněné pasažéry museli hasiči složitě vyprošťovat. Na místo vypravili záchranáři i vrtulník. Tým **letecké záchranné služby** transportoval muže do Fakultní nemocnice Brno.

Foto popis|

Regionální mutace| Mladá fronta DNES - jižní Morava

---

## Opel narazil do stromů, spolujezdec nepřežil

22.12.2009 Mladá fronta DNES str. 4 Brno

(krch) HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

Domašov - Nedaleko Domašova vyjelo včera před devátou ráno auto ze silnice a narazilo hned do několika stromů. Spolujezdec byl na místě mrtvý, řidiče museli záchranáři převést vrtulníkem do nemocnice

Opel Vectra se zřejmě dostal do smyku. Zaklíněné pasažéry museli hasiči složitě vyprošťovat. „Ve vozidle byli dva těžce zranění ve věku 28 let. Muž, který seděl na místě spolujezdce, byl v bezvědomí, nedýchal a selhávaly mu základní životní funkce. Zasahující tým okamžitě zahájil resuscitaci, ale zranění muže byla natolik závažná, že jim na místě podlehl,“ uvedla mluvčí záchranářů Barbora Zuchová.

„Řidiče se hasičům podařilo vyprostit, nicméně to bylo velmi složité. Museli pokácet tři stromy, které byly nebezpečně nalomené a hrozilo, že zraní záchranáře, hasiče i lidi z vozidla,“ popsal mluvčí hasičů Jaroslav Haid.

Na místo vypravili záchranáři i vrtulník. „Řidič utrpěl taktéž mnohočetná poranění, byl při vědomí a po ošetření na místě jej tým **letecké záchranné služby** transportoval na urgentní příjem Fakultní nemocnice Brno,“ dodala Zuchová.

Foto popis| Auto skočilo po havárii zcela zdemolováno.

Foto autor| FOTO: FIREBRNO. CZ

Regionální mutace| Mladá fronta DNES - Brno

---

## Záchranný vrtulník dostal šanci

22.12.2009 Mladá fronta DNES str. 1 Kraj Moravskoslezský

(les) HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

Ostrava - Lékaři, kteří se donedávna báli omezení nočního provozu **letecké záchranné služby** v Ostravě, teď znovu věří, že zvítězí zdravý rozum a záchranný vrtulník bude dál pomáhat těžce nemocným či zraněným lidem v celém kraji i za tmy.

Problémy s nočním provozem vrtulníku by podle šéfa krajské záchranné služby Romana Gřegoře vyvstaly po dostavbě severní části ostravského Avion Shopping Parku. Nové budovy mají totiž stát těsně pod vzdušným koridorem, který nyní jako jediný slouží k bezpečnému přistávání a vzletu za šera a tmy. Ačkoli Gřegoř na vážný problém začal upozorňovat už před mnoha měsíci, Úřad pro civilní letectví vydal firmě Inter IKEA Centre souhlas se stavbou nových obchodů.

K zahájení stavebních prací už chybělo jen to, aby stavební úřad ostravského magistrátu vydal územní rozhodnutí a poté i stavební povolení. To se však zatím nestalo a nejméně do konce roku ani nestane.

„Vydání územního rozhodnutí je stále pozastaveno,“ sdělil včera Michal Bayer z tiskového oddělení ostravského magistrátu. „Čekali jsme na rozhodnutí ministerstva dopravy, teď čekáme na nové rozhodnutí Úřadu pro civilní letectví,“ vysvětlil.

Ministerstvo dopravy totiž vyslyšelo námitky Gřegoře, přestože jeho organizace původně nebyla účastníkem stavebního řízení. Poté, co přezkoumalo všechny okolnosti sporu, rozhodlo se souhlasné stanovisko Úřadu pro civilní letectví zrušit a úřad tak musí vydat rozhodnutí nové s přihlédnutím k bezpečnosti leteckého provozu.

(Viz Heliport... str. C3)

Regionální mutace | Mladá fronta DNES - severní Morava a Slezsko

---