

# KAM SE NEDOSTANE JEŘÁB, DOSÁHNE VRTULNÍK

aneb KAŽDÁ AKCE JE NOVÁ VÝZVA

Text: Michal Beran • Foto: archiv společnosti DSA a. s.

OBYVATELÉ HORNATÝCH ZEMÍ, JAKO JE NAPŘÍKLAD ŠVÝCARSKO NEBO RAKOUSKO, SI DNES UŽ ŽIVOT V HORÁCH BEZ PRACANTŮ S ROTUJÍCÍM KŘÍDLEM NEDOKÁŽÍ ASI PŘEDSTAVIT. ALE SPOUSTA PRÁCE PRO PILOTY VRTULNÍKŮ A PODPŮRNÉ TÝMY SE NAJDE I U NÁS. DÍKY ZKUŠENOSTEM NASBÍRANÝM BĚHEM VÍCE JAK 25 LET PROVOZU DNES PATŘÍ SPOLEČNOST DSA A. S. NA ŠPICI V OBORU LETECKÝCH PRACÍ U NÁS.



• Eurocopter AS 355 N (v popředí) a Eurocopter AS 350 B3e na stojance letiště v Hradci Králové



• V rozlehlých logistických nebo výrobních areálech jsou vrtulníky výbornou alternativou k použití jeřábové techniky

**S**polečnost DSA a. s. bude mít větší na našich čtenářů i obyvatel České republiky spojenou především s jejím působením v letecké záchranné službě. Ale její záběr je mnohem širší a již přes 25 let působí velmi úspěšně rovněž v oblasti leteckých prací, kde se může

opřít o špičkové piloty, zkušený profesionální personál a prověřenou techniku.

Oblast organizace leteckých prací má dnes u této společnosti na starosti pan Vladimír Tomek, se kterým jsme se měli možnost během naší návštěvy na letišti v Hradci Králové setkat.

„Naše společnost dnes může nabídnout potencionálním zákazníkům širokou škálu prací, které jsme schopni s našimi vrtulníky, piloty a pozemními týmy zrealizovat,“ říká Vladimír Tomek. „Letecké práce dodáváme našim zákazníkům takzvaně „na klíč“, což znamená, že po oslovení zákazníkem a rozhodnutí o realizovatelnosti zakázky vyřídíme všechna potřebná povolení, vymyslíme technologické postupy a časové plány a při realizaci zajistíme vše včetně uvázání břemena našimi certifikovanými vazači a samozřejmě samotnou přepravu naším vrtulníkem. Dnes je náš pozemní podpůrný tým vybaven i vozidlem umožňujícím doplnění paliva vrtulníku na místě, což nám umožňuje optimalizovat množství paliva neseného na palubě během práce.“

Letecké práce, které DSA a. s. poskytuje, lze rozdělit v zásadě na dvě skupiny. Tou první jsou práce spočívající v přepravě břemena na laně v pod-



• Doprovodný tým dokáže doplnit palivo vrtulníku přímo v pracovní lokalitě



• Příprava lana na vzletové ploše

věsu. Práce s břemenem na laně jsou specifické tím, že je možné nést v podstatě cokoli, protože lano i s břemenem je v případě nouze pilot schopen kdykoliv odhodit. Samozřejmě něco takového je až poslední možností, je to nicméně velmi podstatné z hlediska leteckých předpisů. Na lano se dá teoreticky zavěsit téměř všechno. Běžně se zvedají například klimatizační jednotky, díly vzduchotechniky, bazény nebo sloupy. „Jedním z náročných, ale velmi pěkných úkolů byla například instalace trámů do opravovaného krovu věžičky kostela v Telči, kam ho nebylo možné vzhledem k okolnostem dostat jinak než seshora vrtulníkem,“ říká Vladimír Tomek.

Druhou skupinu leteckých prací tvoří úkoly vyžadující pevné spojení nesené výbavy a materiálu s vrtulníkem. Zde je ovšem zapotřebí, aby nesené vybavení mělo vlastní STC, jinými slovy oprávnění k provozu na daném typu vrtulníku.

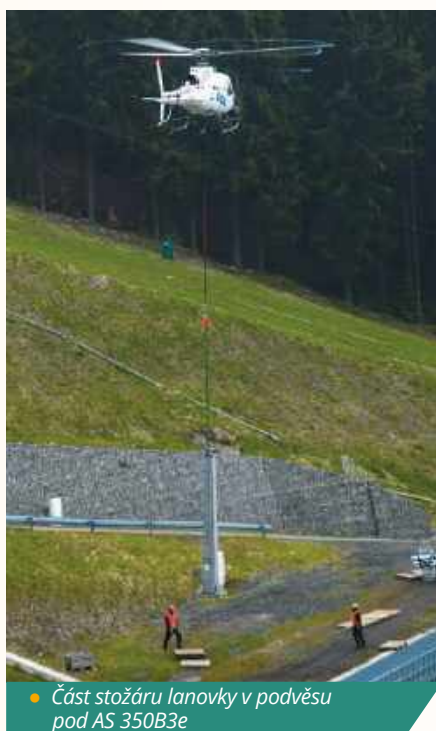
Mezi letecké práce nabízené společností DSA a. s. a spadající do první skupiny patří například přeprava materiálu v podvěsu, hašení a vápnění nebo stavebně montážní práce (například instalace klimatizačních jednotek na střechy obchodních center, instalace vzduchotechniky při výstavbě hal a logistických středisek, doprava a usazení bazénů), popřípadě stavební práce v těžko přístupném terénu – například opravy lanovek.

Do druhé skupiny pak patří především letecké filmování a snímkování vyžadující instalaci stabilizovaných závěsů kamer, případně jiné techniky na používaných vrtulnících.

## Nad město jen se dvěma motory

„Letecké práce je nutné rozdělovat ještě z jednoho hlediska,“ říká Vladimír Tomek. „Při práci nad zastavěnou oblastí je z hlediska bezpečnosti vyžadován dvoumotorový vrtulník. V naší společnosti využíváme pro takové zakázky vrtulník Eurocopter AS 355 N, který nám umožňuje nosit v podvěsu břemena do maximální hmotnosti 700 kg.“

Dříve se pro letecké práce nad zastavěnými oblastmi používaly i vrtulníky řady Mi-8/Mi-17, ale dnes jsou už z mno-



• Část stožáru lanovky v podvěsu pod AS 350B3e

ha důvodů na ústupu. Menší vrtulníky jako právě zmiňovaný AS 355 N mají navíc tu výhodu, že mohou přistávat a vzletat z mnohem menších prostranství, což rozšiřuje jejich operační možnosti. „A mají ještě jednu výhodu,“ dodává Vladimír Tomek, „menší vrtulníky pod sebe daleko méně „foukají“, takže ti, co pracují pod ním, tak mohou činit v daleko větším komfortu.“

Práce v zastavěných oblastech je obtížnější nejen pro piloty vrtulníku a pozemního týmu, ale i z hlediska přípravy. Od prvního kontaktu se zákazníkem je u prací v zastavěných oblastech potřeba minimálně třech týdnů, než se vyřídí všechna potřebná povolení. A je to mnohem obtížnější než ve volném terénu i z hlediska vlastní přípravy. Ta sice probíhá v zásadě stejně jako u prací v otevřeném terénu, ale je třeba pamatovat na řadu specifík městské zástavby. „Přípravu zahajujeme na internetu nad mapami a satelitními snímky,“ říká Vladimír Tomek, „ale zpravidla je nutné provést rekognoskaci terénu osobně. Jednak proto, že data na internetu nemusí být aktuální, a jednak z toho důvodu, že některé podrobnosti důležité pro provedení práce je možné zjistit jen osobní návštěvou. Pak se začne pracovat na potřebných povoleních, stanoví se tým, který akci provede a jakmile je vše připraveno, jde se létat.“

Pro letecké práce v otevřeném terénu využívá společnost DSA a. s. vrtulník AS 350 B3e, což je jeden z nejvýkonnějších jednomotorových vrtulníků na světě, který se pro letecké práce používá i ve vysokých horách. U něj je maximální hmotnost břemena v závěsu až 1,2 tuny.

Mezi zajímavé úkoly v této oblasti patří například vápnění lesů, různé stavebně montážní práce ve složitém terénu a podobně. Občas se ale objeví úkoly výjimečné, jako bylo například zasypávání dna vypuštěného rybníku nehašeným vápnem.

„Cílem je vyjít našim zákazníkům maximálně vstříc, samozřejmě při zachování maximální bezpečnosti a všech legislativních omezení,“ říká Vladimír Tomek. „Zákazník přijde s požadavkem, ten pak musíme přizpůsobit našim vrtulníkům a samozřejmě předpisům a při tom všem se vejít v maximální možné míře do představ zákazníka. Při podvěsových pracích je základním kritériem hmotnost břemene, dalším pak to, abychom byli schopni najít takovou

trasu a způsob, jak náklad bezpečně přepravit na místo, abychom nikoho nezáčastněného neohrozili.

Velmi důležitá je souhra celého týmu včetně vazačů a navaděčů. Pro DSA pracuje již řadu let tým dobrovolných hasičů z Liberce, složený z vyškolených a velmi zkušených pracovníků, kteří se za léta spolupráce velmi dobře znají i s piloty. Podle schopností jednotlivých členů skupin se pak skládá tým pro danou operaci.“

Specifickou částí leteckých prací je pak práce pro filmaře, se kterou mají piloti i specialisté DSA bohaté zkušenosti, ať už se jedná o práci létajících kameramanů, nebo přímo o účinkování ve filmech nebo reklamách. I zde je maximální snaha vyjít zákazníkům vstříc, i když občas jsou požadavky hodně specifické a zahrnují přebarvování vrtulníků nebo jejich polepování fóliemi.

„Letecké práce přinášejí vždy něco nového a současně nás posouvají dál,“ říká Vladimír Tomek. „A vždy se pro naše zákazníky snažíme najít řešení.“ Nabyté zkušenosti se však tým společnosti DSA a.s. snaží využít i širším způsobem. Výsledkem je například unikátní certifikovaný hasicí pytel pro vrtulníky vyvinutý ve spolupráci se



• Zajímavou zkušeností je i vysazování parašutistů při závodech paraski

společností JUTA a.s. ze Dvora Králové nad Labem, který se společně chystají uvést na trh. Jeho výjimečnost spočívá především v unikátní konstrukci, která umožnila snížit velmi výrazně cenu zařízení oproti standardním „bambivakům“. To mimo jiné umožní jak složkám Integrovaného záchranného systému,

tak všem ostatním uživatelům mít připraveno k nasazení větší množství hasicích pytlů. Nízká cena pak v případě potřeby umožní i jednorázové použití, například při znečištění vaku použitými chemikáliemi. Ale o tomto velmi zajímavém produktu si blíže povíme zase někdy příště.



• Pracoviště kameramana a stabilizovaná kamera na závěsu vrtulníku



• AS 350B3e při vápnění lesů