

## ING. JAN VÍTEK, DR.Sc., SE DOŽIL OSMDESÁTI LET

Jan Vítek se narodil v polovině září roku 1925 v Praze. Vystudoval reálné gymnázium v Praze na Vinohradech. Stavební fakultu ČVUT, směr konstruktivní a dopravní, dokončil v roce 1949 s vyznamenáním.

Svou odbornou činnost zahájil Ing. Vítek v tehdy novém stavebním odvětví – předpjatém betonu. Po účasti na projektu mostu v Pardubicích a dalších mostů se věnoval progresivním konstrukcím; vyprojektoval první most spojitý, letmo betonované konstrukce v Želnavě a nádrží na pohonné hmoty ve tvaru čocky o obsahu 1000 m<sup>3</sup> realizovanou u Ostravy.

V roce 1958 Ing. Vítek založil u podniku Stavby silnic a železnic výzkumné pracoviště pro předpjatý beton a mosty, kde se zaměřil na rozvoj prefabrikovaných i monolitických předpjatých konstrukcí a jejich výrobních technologií. Odtud vyšly např. typizované nosníky do délky 18 m, výstavba velkých mostů betonováním letmo, návrhy zařízení pro stavbu mostů po polích a pro první vysouvání nosné konstrukce mostu v Tomicích, na pracovišti bylo vyvíjeno i napínací a kotvicí zařízení pro předpjatou výztuž. Některé teoretické problémy byly řešeny ve spolupráci s ČVUT, další poznatky byly získávány vyhodnocováním zatěžovacích zkoušek.

Výzkumná činnost jubilanta zahrnuje také oblast dlouhodobého sledování velkých mostů a vlivu dotvarování betonu pravidelným sezónním geodetickým měřením jejich průhybů.

V roce 1960 se Ing. Vítek zúčastnil, za spoluúčasti Ing. Sůry, významné celostátní dvoukolové soutěže na návrh Nuselského mostu v Praze. Vedle celkové koncepce přímého komorového nosníku o pěti polích, přišel s novou myšlenkou postupu letmé betonáže pouze užšího monolitického tubusu s následně montovanými a předpětím připojenými bočními konzolami. Návrh oceněný porotou byl investorem vybrán jako nejvhodnější k realizaci a byl podkladem k vypracování podrobného projektu.

Za vývoj technologie letmé betonáže s uplatněním na Zvíkovských mostech obdržel Ing. Vítek Státní cenu. V té době byl přizván na konzultace k přípravě první letmé betonáže v tehdejší NDR.

Možnosti využití výhod předpětí u silničních a letištních staveb, které bylo zkoumáno i v zahraničí, sledoval na experimentálním úseku silnice.

V šedesátých letech získal dlouhodobou stáž v Paříži, kde poznal řadu nových pohledů na projektování a výstavbu mostů a jiných konstrukcí. Po návratu vydal doporučení nového přístupu ke zpracování betonu zavedením plastické směsi šetřící bednění a dosahující zlepšení povrchu konstrukcí a návrh pro předpjatou výztuž z lan. To vedlo k úpravě používaných napínacích lisů.

Pro stavbu velkého mostu přes Nil v Káhiře (realizovaly SSŽ) navrhl zjednodušený postup letmé betonáže ve dvou fázích včetně bednicího zařízení. Dále pracoval na projektech mostů pro Strojexport, který se účastnil tendrů v Egyptě, Libanonu a Kambodži.

V letech 1966 a 1967 vyvinul stavební postup a připravil projekt ocelového montážního zařízení pro 1070 m dlouhý



most z prefabrikovaných nosníků v Bílině. Novým postupem se podařilo během jednoho roku postavit most o 54 polích (celkem 540 nosníků) včetně vývoje a výroby montážního zařízení. Obdobné zařízení vyvinul pro nosníky do 30 m délky.

V roce 1974 vyprojektoval 30 m dlouhé mostní nosníky „Taurus“ s předem předpjatou výztuží z lan, z nichž byl sestaven 450 m dlouhý most přes Jizeru u Předměřic na trase R10. Spolupracoval i na vývoji výrobní linky na staveništi, na níž byla dosažena výrazně kvalitnější výroba a vyšší obratovost než u do té doby vyráběných nosníků.

V počátcích své odborné činnosti obhájil kandidátskou disertační práci, zaměřenou na problematiku předpjatých letištních přistávacích drah. V pozdějších letech, po získání vysoké odbornosti, předložil a úspěšně obhájil doktorskou disertační práci na téma „Teorie a konstrukce předpjatých mostů“, v níž uvedl řadu původních poznatků, plynoucích z vlastní rozsáhlé výzkumné činnosti.

Jeho snaha o rozvoj a pokrok je patrná i z dvaceti čtyř vynálezů nových konstrukcí a technologií. Spíše kuriózní povahy je jeho úprava starého ocelového mostu v Davli pro podmínky amerického filmu „Most u Remagenu“.

V letech 1978 až 1983 působil jako technický poradce pro mosty a dopravní stavby na generálním ředitelství Výstavby hl. m. Prahy. Několik let se ve funkci hlavního technologa ve Výzkumném ústavu mechanizace věnoval vlivu plastifikátorů na pevnost a zpracování betonové směsi a vyvinul zde nový postup pro vysouvání mostů, poprvé aplikovaný v Davli.

Byl členem komise pro státní závěrečné zkoušky na ČVUT a později sedmnáct let členem komise pro obhajoby doktorských disertačních prací (DrSc.).

Dr. Vítek napsal značný počet odborných článků do časopisů a vypracoval řadu závěrečných zpráv výzkumných úkolů. Pro průmyslové školy připravil úspěšnou a vícekrát vydanou učebnici o mostech a další o sanaci mostů.

Po listopadu 1989 začal spolupracovat se zahraničními firmami. Např. pro německý Schenck navrhl první betonovou konstrukci váhy pro kolejová vozidla. V současné době spolupracuje také jako technický poradce s rakouskou firmou Plan und Bau, působící u nás i v dalších zemích.

Dr. Jan Vítek je jedním z nejpřednějších odborníků v oblasti betonových konstrukcí, jeho zásluhy o rozvoj mostního stavitelství a předpjatého betonu jsou mimořádné. Úspěchy, kterých dosáhl, jsou výsledkem jeho výjimečného talentu, rozhledu a technické intuice ve spojení se schopností exaktního myšlení. Může s velkým uspokojením bilancovat svou práci, vše co vykonal, i to, jaké postoje zastával. Radost mu jistě přinášejí i vynikající úspěchy jeho tří synů.

Do dalších let přejeme Dr. Janu Vítkovi pevné zdraví, pohodu, zachování obdivuhodné duševní svěžesti a životní energie a přetrvávající pracovní elán.

Vladimír Křístek