

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH
STUDIÍ, O. P. S., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

2013

PETR GARAJ

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH
STUDIÍ, O. P. S., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**POHOTOVOSTNÍ MOTORIZOVANÁ JEDNOTKA A
LETECKÁ SLUŽBA POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY NYNÍ
A BUDOUCÍ MOŽNOSTI SPOLUPRÁCE**

Autor práce: Petr Garaj

Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě

Forma studia: kombinovaná

Vedoucí práce: JUDr. Jozef Bandžak, Ph. D.

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních činností

2013

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v této práci. Souhlasím, aby práce byla uložena v knihovně Vysoké školy evropských a regionálních studií v Českých Budějovicích a zpřístupněna v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění.

.....

Děkuji vedoucímu této bakalářské práce panu JUDr. Jozefu Bandžakovi, Ph.D. za jeho cenné rady, doporučení a metodické vedení práce.

Dále děkuji všem, kteří svoji pomocí a vstřícností přispěli k vypracování bakalářské práce, zejména PhDr. Lence Havelkové, Ph.D., plk. Mgr. Petru Matějčkovi a pplk. Ing. Bc. Tomáši Vlasákovi.

ABSTRAKT

GARAJ, P. *Pohotovostní motorizovaná jednotka a Letecká služba Policie České republiky nyní a budoucí možnosti spolupráce : bakalářská práce*. České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, o. p. s., 2012. 85 s. Vedoucí bakalářské práce : JUDr. Jozef Bandžak, Ph. D.

Klíčová slova: kriminalita, Pohotovostní motorizovaná jednotka, Policie České republiky, vrtulník, spolupráce, tísňové volání

Bakalářská práce se zabývá Pohotovostní motorizovanou jednotkou a Leteckou službou Policie České republiky. Práce vysvětluje jejich postavení v rámci Policie České republiky a stručně se zabývá jejich historií, současností a vybavením. Práce dále analyzuje charakter událostí nahlášených na linku 158 a dle toho navrhuje možnosti, kde by mohlo mezi oběma útvary dojít ke spolupráci, která by do budoucna mohla být ověřena navrženou strategií pomocí modelových situací, kde je popsána vlastní činnost zúčastněných útvarů. Okrajově je zmíněna také spolupráce mezi leteckými a pozemními složkami ve vybraných státech Evropské unie.

ABSTRACT

GARAJ, P. *Emergency Motorized Unit and the Czech Police Aviation Department now and possible cooperation in the future : Bachelor Thesis*. České Budějovice : The College of European and Regional Studies, 2012. 85 p. Supervisor : JUDr. Jozef Bandžak, Ph. D.

Key words: cooperation, crime rate, emergency call, Emergency Motorized Unit, helicopter, Police of the Czech Republic

This bachelor thesis deals with the Emergency Motorized unit and the Czech Police Aviation Department. This thesis explains their status in the Police of the Czech Republic and it also briefly deals with their history, present and equipment. This thesis also analyses the character of received emergency calls and in accordance to them it suggests where the cooperation between these two units would be possible. The cooperation could be verified in the future by the suggested strategy with the help of scenarios, where the activity of the participating units is described. The cooperation between ground and air units in chosen states of the European Union is mentioned peripherally.

OBSAH

ÚVOD	7
1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE	8
2 POHOTOVOSTNÍ MOTORIZOVANÁ JEDNOTKA	10
2.1 Historie	10
2.2 Současnost	11
2.3 Vybavení	12
2.4 Integrované operační středisko	14
3 LETECKÁ SLUŽBA	16
3.1 Historie	16
3.2 Současnost	17
3.3 Vybavení	19
4 UDÁLOSTI Z LINKY 158	23
4.1 Analýza vybrané kriminality	23
4.1.1 Krádeže věcí z aut	24
4.1.2 Krádeže vloupáním	25
4.1.3 Odcizené vozidlo	27
4.3 Skutečné události	29
4.3.1 Divoká Šárka – pád z výšky	29
4.3.2 Žižkov – pokus sebevraždy	30
4.3.3 Nusle – pronásledování vozidla	30
5 AKCESCHOPNOST LS	32
5.1 Legislativa	32
5.2 Doletové časy a výdrž	33
6 SPOLUPRÁCE	35
6.1 Letecká podpora formou hlídky	35
6.2 Letecká podpora na vyžádání	36
6.3 Obecné předpoklady	37
6.4 Postoj Integrovaného operačního střediska ke spolupráci	38
6.5 Postoj Letecké služby ke spolupráci	39
6.6 Spolupráce v zahraničí	39
6.6.1 Spolková republika Německo	39
6.6.2 Spojené království Velké Británie a Severního Irska	40
7 MODELOVÉ SITUACE	42
7.1 Znásilnění	42
7.2 Odcizené motorové vozidlo - pronásledování	43
7.3 Loupežné přepadení	45
7.4 Krádež věcí z motorového vozidla vloupáním	46
7.5 Návrh metodického pokynu	47
7.6 Návrh tabulky pro statistické sledování	51
ZÁVĚR	52
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	54
SEZNAM TABULEK	58
SEZNAM GRAFŮ	58
SEZNAM OBRÁZKŮ	58
SEZNAM PŘÍLOH	58
PŘÍLOHA I	59

ÚVOD

Již 56 let vyjíždí každým dnem do ulic hlavního města Prahy policisté Pohotovostní motorizované jednotky, jejichž úkolem mimo jiné je reagovat na události z linky 158, které jsou nahlášené na Integrované operační středisko. Události to jsou velmi různorodé – od domácích hádek, přes vloupání do vozidel až po vraždy. I když jsou hlídky PMJ na místě události často velmi rychle po jejím oznámení, tak se stává, že pachatel např. trestného činu se na místě již nenachází a je třeba provést pátrání po „horké stopě“, která nebývá v městských podmínkách nejjednodušší a tím pádem ne vždy úspěšné.

Velkým pomocníkem při tomto pátrání by mohla být Letecká služba, která disponuje leteckou technikou a vybavením, jímž pokryje větší prostor než služební vozidlo. V médiích se v poslední době také často objevují informace o pronásledování vozidel, kdy tyto nejsou zcela bez rizika. Můžou skončit nehodou pachatele, služebního vozidla nebo může dojít k ohrožení nezúčastněných osob. I zde by mohla být nápomocná Letecká služba, kdy by k pronásledování služebními vozidlo mohlo dojít z větší vzdálenosti, což by bylo bezpečnější.

Autor si téma zvolil z toho důvodu, že je sám služebně zařazen u Pohotovostní motorizované jednotky, k letectví má také velmi blízko a sám se několikrát účastnil pronásledování vozidel, které se pozorovatelům může jevit jako skvělý adrenalinový zážitek, avšak ve skutečnosti jde o velmi nebezpečnou záležitost, které může skončit tragicky. Ke spolupráci mezi Pohotovostní motorizovanou jednotkou a Leteckou službou již občas dochází, ale u úplně jiného druhu událostí, než jsou zmíněné výše (např. útoky laserem na letadla, bezpečnostní opatření).

Touto prací by chtěl autor vlastním úsilím přispět k budoucí cílené spolupráci mezi výše uvedenými útvary a vytvořit pro ní teoretický základ.

1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Hlavním cílem bakalářské práce je vytvořit teoretický základ pro budoucí možnou spolupráci Pohotovostní motorizované jednotky a Letecké služby Policie České republiky. Dílčím cílem je charakterizovat vlastní činnost obou útvarů při této spolupráci. Dále bude definováno v jakých případech a jakým způsobem by spolupráce měla probíhat a pro toto bude navržena vhodná strategie.

Na začátek práce bude stručně popsána historie obou dotčených útvarů. Větší část se bude věnovat současnému vybavení a způsobu fungování obou útvarů v rámci Policie ČR. Bude zmíněna i úloha Integrované operačního střediska Krajského ředitelství policie hl. m. Prahy.

V další části této práce bude cílem za pomoci sběru dat a jejich následné analýzy zjistit, jaké události související s narušením veřejného pořádku jsou v Praze nahlášený, kdy a kde k nim dochází. Na základě statistik kriminality Krajského ředitelství policie hl. m. Prahy bude sestaveno pomocí syntézy několik grafů. Bude zde také popsáno několik skutečných událostí, které měl autor možnost přímo pozorovat.

Následovat bude analýza akceschopnosti Letecké služby. Cílem bude zjistit doletové časy Letecké služby od vyžádání ke spolupráci až po dolet nad určené místo. Tato část se bude věnovat i legislativním podmínkám, za kterých může Letecká služba vzlétnout.

V předposlední části bude na základě zjištěných poznatků definováno, jak, kdy a jakým způsobem by spolupráce měla optimálně probíhat. Okrajově bude zmíněno, jak spolupráce probíhá ve vybraných západních státech Evropy.

Poslední část bude obsahovat návrh několika scénářů modelových situací. Modelové situace budou vycházet opět ze zjištěných poznatků o charakteru událostí nahlášených na linku 158 a budou při nich popsány jednotlivé kroky zúčastněných složek při spolupráci na konkrétní události – např. pátrání po pachateli vloupání. Pro lepší

ilustraci zde bude použit harmonogram činností. V závěru bude představen návrh metodického pokynu, který bude respektovat zjištěné poznatky.

Při zpracování práce bude čerpáno především z odborné literatury, legislativních a právních norem, ze statistických údajů, ale také z internetových zdrojů. Při práci bude použito také praktických poznatků, které autor získal během přímého pozorování ve službě u Pohotovostní motorizované jednotky. V práci bude využito také metody rozhovoru.

2 POHOTOVOSTNÍ MOTORIZOVANÁ JEDNOTKA

Celým názvem Pohotovostní motorizovaná jednotka Krajského ředitelství Policie ČR hl. m. Prahy (PMJ) je útvar, který působí na celém území hl. m. Prahy a to nepřetržitě 24 hodin, 365 dní v roce. Hlavním úkolem příslušníků PMJ je reagovat na události nahlášené na Integrované operační středisko prostřednictvím linky 158 (popř. 112). PMJ mají na území České republiky tradici již od 50. let 20. století, donedávna PMJ existoval např. na území Plzně, Brna a Ostravy. V původní podobě však dnes existuje pouze v Praze.

Úkoly PMJ vyplývají ze zákona č. 273/2008 Sb.: „Policie slouží veřejnosti. Jejím úkolem je chránit bezpečnost osob a majetku a veřejný pořádek, předcházet trestné činnosti, plnit úkoly podle trestního řádu a další úkoly na úseku vnitřního pořádku a bezpečnosti jí svěřené zákony, ...“¹

2.1 Historie

Historie PMJ se datuje již k 1. červenci 1956, tehdy byl založen celoměstský útvar s názvem Speciální Pohotovostní jednotka (SPJ). V roce 1965 došlo k přejmenování útvaru na Pohotovostní jednotku (PJ). K poslednímu přejmenování došlo v roce 1978 na Pohotovostní motorizovanou jednotku (PMJ). Revoluce už s sebou žádnou změnu názvu nepřinesla. 1. 11. 1990 byla vytvořena 3. Rota PMJ – Rota zásahu proti nebezpečným pachatelům, které se říkalo jednoduše ROZA. V roce 1997 se ROZA osamostatnila a přejmenovala se na Zásahovou jednotku a pod tímto názvem jí známe do dnešních dnů. Ve stejném roce se osamostatňují i psovodi, kteří jsou od té doby soustředěni pod Oddělením služební kynologie (OSK). Další výrazná změna nastala až v roce 2010, kdy bylo na PMJ vytvořeno Oddělení výcviku a analytiky (OVA).²

Během své téměř šedesátileté historie PMJ také několikrát změnila své sídlo. S počátkem PMJ se pojí Konviktská ulice na Praze 1 a Vodičkova ulice na Praze 2, odkud do ulic policisté vyráželi z objektu vedle Novoměstské radnice. Později došlo opět ke

¹ VANGELI, B. *Zákon o Policii České republiky : komentář*. Praha, s. 1.

² POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. Pohotovostní motorizovaná jednotka - historie. Policie.cz [online]. © 2010 [cit. 2012-10-26]. Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/historie-jednotky.aspx?q=Y2hudW09NA%3d%3d>>.

stěhování a to na Prahu 10 do ulice Na Mičánkách, kde se nyní nachází Justiční areál. K poslednímu stěhování došlo v roce 1979 a to na Prahu 8 do ulice Ďáblická 64.³

Ve svých počátcích PMJ používala také motocykly Jawa 500 a M-72. Vozový park byl o něco pestřejší – příslušníci měli k dispozici různé modely vozů značek Škoda, Volha, Lada, Mercedes Benz, Ford, Renault a Volkswagen.⁴

2.2 *Současnost*

V roce 2012 jednotku opustil mjr. Ing. Bc. Eduard Šuster, který se následně stal ředitelem Městské policie Praha.⁵ Pokud nebereme v potaz Oddělení výcviku a analytiky, tak jsou policisté sloužící na PMJ rozděleni do čtyř oddělení, tyto oddělení se poté dělí na dvě skupiny (do konce roku 2012 byly na každém oddělení 4. skupiny, sloučení skupin bylo pouze formálním úkonem a nedošlo ke snížení počtu policistů v přímém výkonu služby). Toto rozdělení zajišťuje nepřetržitý výkon služby v ulicích hlavního města, protože se služby jednotlivých oddělení překrývají tak, aby nedošlo k vytvoření časového úseku, kdy by v ulicích nebyla žádná hlídka PMJ.

Každé oddělení má svou výdejnu služebních pomůcek a jedno výdejní místo služebních vozidel. V zimě 2012 byly na PMJ započaty stavební práce, na jejichž konci by mělo být vytvořeno centrální výdejní místo, kde policista převezme jak služební vozidlo, tak i služební pomůcky (např. osobní vysílačky, analyzátory alkoholu v dechu, ...), čímž dojde k ušetření času a odpadne přejíždění mezi jednotlivými místy v areálu.

V současné době je PMJ vybavena výhradně vozy Škoda Octavia druhé generace (obr. 1). Motorizace vozů je silnější než např. u vozů, které používají policisté na místních odděleních (MOP). Policisté MOP mají k dispozici motory o obsahu 1.6, zatímco na PMJ najdeme ve většině vozů s motory o obsahu 1.8 TSI.

³ POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. Pohotovostní motorizovaná jednotka - historie. *Policie.cz* [online]. © 2010 [cit. 2012-10-26]. Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/historie-jednotky.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>>.

⁴ POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. Pohotovostní motorizovaná jednotka - historie. *Policie.cz* [online]. © 2010 [cit. 2012-10-26]. Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/historie-jednotky.aspx?q=Y2hudW09Nw%3d%3d>>.

⁵ KULÍŠKOVÁ, E. Pražské strážníky čekají pod vedením nového šéfa Šustera velké změny. *Český rozhlas* [online]. 17.1.2013, [cit. 2013-01-17]. Dostupné z WWW: <http://www.rozhlas.cz/zpravy/regiony/_zprava/prazske-strazniky-cekaji-pod-vedenim-noveho-sefa-sustera-velke-zmeny--1163255>.

Obrázek 1: Škoda Octavia 1,8 TSI Pohotovostní motorizované jednotky⁶



Co se přínosu PMJ týče, tak více napoví následující čísla z roku 2011. Policistům z PMJ se podařilo dopadnout celkem 6512 osob, které byly podezřelé buď ze spáchání trestného činu, nebo jiného protiprávního jednání. Osob v celostátním pátrání bylo vypátráno celkem 1403. Příslušníci PMJ nepátrají jenom po osobách, ale také např. po hledaných vozidlech, těch v roce 2011 objevili celkem 464. Jak již ze samotného názvu PMJ vyplývá, tak se logický část zákroků odehrává na pozemních komunikacích, kdy v roce 2011 došlo k odhalení 514 řidičů pod vlivem alkoholu, řidičů pod vlivem omamných a psychotropních látek byl o necelou polovinu více – 1010.⁷

2.3 Vybavení

V současné době je PMJ v České republice unikátem už jen svojí existencí. Unikátní je i některé vybavení, které mají policisté z PMJ k dispozici.

⁶ Vlastní zdroj

⁷ POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. Pohotovostní motorizovaná jednotka – přínos PMJ. *Policie.cz* [online]. © 2010 [cit. 2012-11-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/prinos-pohotovostni-motorizovane-jednotky.aspx>>.

Během roku 2010 došlo k instalaci tzv. lustračních a záznamových zařízení (LZZ) do služebních vozidel. Jedná se o počítač, který je umístěn v zavazadlovém provozu. Policista, který je do služby určen jako velitel hlídky a sedí tak na místě spolujezdce, má k dispozici monitor na kterém může provádět lustrace osob (včetně fotografií) a vozidel a během několika sekund má výsledek lustrace k dispozici. Může tak zjistit, zda osoba není vyhlášena v celostátním pátrání, nebo třeba nemá uložen zákaz řízení. Podobné to je i u vozidel, kde se policista dále např. dozví, zda má vozidlo platnou technickou kontrolu. Dříve se tyto lustrace prováděly přes radiostanici. LZZ šetří čas a ke kontrole vozidla tak může dojít i bez jeho zastavení, jak tomu bylo dříve. Do budoucna se rozšíření LZZ plánuje i do vozidel základních útvarů po celé České republice.

Ve stejném roce k vybavení PMJ přibyl další unikát a to mobilní defibrilátor. Přístroj má vlastní akumulátor a dvě sterilně balené elektrody. V případě poskytování první pomoci osobě se srdečními problémy přístroj i tak ve zdravotně proškolené policii hlasově navede ke správnému použití a sám vyhodnotí, zda dojde k výboji či nikoliv.

Na PMJ najdeme jako na jednom z mála útvarů v ČR přístroj Drager DrugTest 5000. Jde o elektronický přístroj, který na základě vzorku slin provede během 10 minut jejich rozbor, při kterém hledá přítomnost omamných a psychotropních látek. Výsledek je poté převeden na kontrolní výtisky. Častěji se používá jednorázový tester Securetec DrugWipe 5+, který přítomnost omamných a psychotropních látek detekuje jak ze slin, tak z potu kontrolované osoby a funguje na principu vztlínání vody. DrugWipe je rozšířený i v rámci celé Policie ČR. Pro potřeby zjišťování řidičů pod vlivem alkoholu je k dispozici analyzátor alkoholu v dechu Drager Alcotest 7410, který také nalezneme skrz celou Policii ČR.

Při pátrání po odcizených vozidlech pomáhá systém Look, který pomocí kamery za čelním sklem služebního vozidla snímá registrační značky vozidel a porovnává je s databází odcizených vozidel.

Výzbroj je opět podobná, jako u většiny jiných útvarů Police ČR. Policisté jsou vyzbrojeni pistolí ČZ75 D - P01. Od roku 2012 se liší pouze střelivo, kdy jsou policisté sloužící na PMJ vybaveni podobně jako příslušníci např. zásahových jednotek střelivem z řízenou deformací.⁸ Prozatím jen při výcviku, prezentacích nebo součinnostních akcích s jinými útvary mají policisté PMJ k dispozici samopaly Heckler & Koch MP5 (osazené taktickými svítilnami a kolimátory) a brokovnice italské značky Fabarm.

Policisté PMJ službu vykonávají v černých kombinézách (služebně pracovní stejnokroj vz. 92), kdy na pravém rukávu mají nášivku se znakem PMJ. Dalším poznávacím znamením PMJ je malý žlutý reflexní trojúhelník, který je umístěn v horním levém rohu čelního a zadního skla.

2.4 Integrované operační středisko

„Integrované operační středisko je samostatným organizačním článkem krajského ředitelství pro organizování, řízení a koordinaci výkonu služby na celém území hl. m. Prahy a je základním článkem součástí Integrovaného záchranného systému na území hl.m. Prahy. Denně přijme několik tisíc telefonátů na tísňovou linku 158. V případě potřeby vysílá na místo hlídku pohotovostní motorizované jednotky nebo jiný útvar. Soustřeďuje a předává informace o bezpečnostní situaci, které vyhodnocuje a následně poskytuje objektivní údaje pro rozhodovací činnost ředitele a vedení krajského ředitelství nebo odborných pracovníků po jednotlivých liniích činnosti (vnější služby a služby kriminální policie a vyšetřování) a obvodních ředitelství Praha I - IV. Zajišťuje, organizuje a rozhoduje o prováděných opatřeních k řešení bezpečnostní a krizových situacích na území hl. m. Prahy. Zabezpečuje ve stanoveném rozsahu plnění úkolů při realizaci bezpečnostních opatřeních nebo dopravních akcích.“⁹

Policisté slouží na Integrovaném operačním středisku 24 hodinové směny, kdy část většina policistů je určena pro příjem oznámení. Během přijetí oznámení policista k tomuto založí událost v Informačním systému (IS) Maják. Zde uvede stručný popis události a vybere místo, kde k události došlo a dále musí správně vyhodnotit, zda se jedná

⁸ HEINZ, L. Pražská PMJ je vyzbrojena novou municí ACTION 5. *Policista.cz* [online]. 17.2.2012 [cit. 2012-11-17]. Dostupné z WWW: <<http://www.policista.cz/clanky/reportaz/prazska-pmj-je-vyzbrojena-novou-munici-action-5-865/>>.

⁹ POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. Krajské ředitelství Policie hl. m. Prahy – o nás. *Policie.cz* [online]. © 2010 [cit. 2012-11-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/docDetail.aspx?docid=9128&doctype=ART&#IOS>> .

o prioritní událost vyžadující bezodkladné vyslání hlídky (pachatel na místě, ohrožení života nebo zdraví, ...) nebo se jedná o událost starší (vykradený sklep, kdy pachatel ani nebyl zahlédnut). V obou případech je událost prostřednictvím IS Maják poslána datovou cestou na místně příslušné oddělení a v případě priority také policistům do vedlejší místnosti, kteří mají za úkol koordinaci sil a prostředků pořádkové policie. Tito policisté na místo vysílají zpravidla nejbližší hlídku a policista, který událost zahájil, může být v tuto chvíli ještě stále v kontaktu s oznamovatelem a získávat od něj další důležité poznatky a tyto informace dále k události dopisovat, kdy jsou opět předány hlídkám, které směřují na místo. Tento systém umožňuje zkrácení dojezdu hlídek na místo události.

Koordinace sil a prostředků probíhá v další místnosti zvlášť pro dopravní policii, kdy se nevylučuje spolupráce mezi pořádkovou a dopravní policií, kdy častým příkladem jsou dopravní nehody se zraněním, kdy je na místo vyslána jak hlídka pořádkové policie, která může poskytnout první pomoc nebo řídit dopravu, tak hlídka dopravních nehod, která nehodu následně vyšetří.

Důležitou roli hrají také civilní zaměstnanci, kteří obsluhují městský kamerový systém. Mapa, na které jsou zobrazeny aktuální události, zároveň zobrazuje nejbližší kameru a kliknutím tlačítka myši je možné na tuto kameru přepnout, případně jí ovládat a obraz se přenáší policistům, kteří řídí síly a prostředky. Samozřejmostí je ukládání kamerových záznamů po určenou dobu.

3 LETECKÁ SLUŽBA

Na rozdíl od PMJ je Letecká služba Policie České republiky útvarem (LS) s celorepublikovou působností, který má základny v Praze a Brně. Organizačně je LS zařazena pod Policejním prezidiem. Letecká služba plní různé úkoly, které lze rozdělit na dvě skupiny: ¹⁰

- *policejní činnosti*
- *činnosti v rámci integrovaného záchranného systému (IZS)*

Toto rozdělení může být lehce zavádějící, jelikož Policie ČR samotná již v IZS začleněná je. ¹¹ Pod policejní činnosti patří např. monitorovací lety při bezpečnostních opatřeních nebo lety pro zásahové jednotky. Nejznámější činností v rámci IZS je pro změnu poskytování letecké záchranné služby (LZS).

3.1 Historie

Historie LS je o něco delší, než historie PMJ a začíná datem 1. července 1935, kdy byly zřízeny Četnické letecké hlídky (ČLH). V těchto počátcích byly používány pro činnost útvaru výhradně letouny. Druhá světová válka znamenala konec pro ČLH a po válce došlo k jejímu obnovení již pod názvem Bezpečnostního letectva. V souvislosti s Bezpečnostním letectvem se u policejního letectva poprvé na našem území objevuje vrtulník a to typu FA-223. V letech 1951-1953 útvar nesl název Bezpečnostní letka a roku 1953 až do roku 1979 se jednalo o Letecký oddíl Ministerstva vnitra (LO MV). ¹²

LO MV plnil zejména následující úkoly: ¹³

- rychlá přeprava operativních pracovníků
- kurýrní služba
- stíhání nebezpečných zločinců
- průzkum míst trestných činů
- průzkum prostoru státních hranic

¹⁰ FOJTÍK, J. *Policejní vrtulníky*. Praha, 2007 s. 63.

¹¹ ČESKO. Zákon č. 239 ze dne 28. června 2000 o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů. [online]. 2000. [cit. 2012-11-20]. Dostupné z WWW: <<http://www.pozary.cz/storage/soubor/2012/08/uz4f0c8060a57f0/obr5033774e6cd4b.pdf>>.

¹² FOJTÍK, J. *Policejní vrtulníky*. Praha, 2007, s. 40.

¹³ DLOUHÝ, M., MINAŘÍK J. *Policejní letectvo včera a dnes*. Praha, 2000, s. 21.

- průzkum jiných objektů důležitých z hlediska zajištění vnitřní bezpečnosti a veřejného pořádku
- záchrannou pomocnou leteckou službu při živelních pohromách
- spolupráci s ostatními bezpečnostními orgány

Další přejmenování na Leteckou správu Federálního ministerstva vnitra (LS FMV) v roce 1979 s sebou přineslo především rozvoj LZS, kdy zkušební lety započaly v roce 1984 a naplno se rozjely v roce 1987.¹⁴ K přejmenování došlo ještě třikrát, v roce 1990 na Úřad Federálního ministerstva vnitra pro leteckou službu, v roce 1991 na Leteckou službu Federálního policejního sboru a konečně v roce 1993 na Leteckou službu Policie České republiky.¹⁵ Co se do dnešních dní od roku 1935 nezměnilo je znak – státní vlajka ve formě sférického trojúhelníku.

Letecká technika používaná za ta léta byla velmi různorodá a vydala by na samostatnou kapitolu. Z letounů jsou známé zejména typy Tupolev Tu-154 a Yakolev Yak-40 a vrtulníky též ruské výroby typů Mil Mi-2 nebo Mil Mi-8, který i v současnosti v modernizované verzi používá Armáda České republiky.

Za zmínku stojí i typ MBB Bo-105, který byl bohužel aktérem tragické nehody s příslušníky Útvaru rychlého nasazení nad přehradou Orlick. „Policistovi se přípravě na seskok otevřel předčasně padák. On sám se zachytil na ližině vrtulníku. Instruktor výcviku se ho pokoušel vtáhnout nazpět a také pilot začal klesat a snažil se přistát na vodní hladině. Zřejmě nešťastnou náhodou se však policistovi otevřel i záložní padák, který se zachytil do rotující ocasní vrtule. Vrtulník se již nedal ovládat ... Nehodu nepřežili šestadvacetiletý bojovník a devětačtyřicetiletý instruktor výcviku.“¹⁶

3.2 Současnost

V současnosti LS už ke své činnosti používá výhradně vrtulníky. Od roku 1993 střední dvoumotorové vrtulníky Bell 412, o 10 let později byl do služby zařazen německý lehký dvoumotorový vrtulník Eurocopter EC-135. Vrtulníky dále provádějí zásahové, pátrací, hlídkové a průzkumné lety. Letecká služba je k dispozici nejen pro útvary Policie

¹⁴ FOJTÍK, J. *Policejní vrtulníky*. Praha, 2007, s. 50.

¹⁵ FOJTÍK, J. *Policejní vrtulníky*. Praha, 2007, s. 59.

¹⁶ STEHLÍK, E. *URNA – 30 let policejní protiteroristické jednotky*. Mohelnice – Praha, 2011, s. 15.

ČR (obr. 2), ale také spolupracuje s Hasičským záchranným sborem ČR (HZS) a také s Horskou službou. Při spolupráci s HZS se jedná především o výcvik a cvičení hasičů – lezců při práci ve výškách, při záchraně z vodní hladiny nebo při leteckém hašení prostřednictvím tzv. bambi vaku. Mimo jiné posádky Letecké služby také pomáhají hledat důkazy a pořizují dokumentaci při objasňování trestných činů.¹⁷

Obrázek 2: Bell 412 Letecké služby při předváděcí akci se zásahovou jednotkou¹⁸



Samotné posádky vrtulníků jsou vícečlenné a liší se podle využití vrtulníku. Pro potřeby letecké záchranné služby jsou k dispozici dva piloti, kdy zdravotnická posádka je tvořena lékařem a zdravotnickým záchranářem ze Zdravotnické záchranné služby hl. m. Prahy. Pro potřeby LZS, která je zajišťována ze základny v Praze se používá výhradně Eurocopter EC-135 a pod volacím znakem „Kryštof 01“ je připraven nepřetržitě zachraňovat životy. Lety v rámci LZS se dělí na primární (let na výzvu např. k dopravní nehodě) a sekundární (letecká přeprava pacienta z jedné nemocnice do druhé).

¹⁷ VOKUŠ, J. *Policie České republiky*. Praha, 2010, s. 42.

¹⁸ Vlastní zdroj

Stále aktuálním problémem, který již zmiňuje zpráva Nejvyššího kontrolního úřadu z roku 2006 je špatný technický stav hangáru na pražské Ruzyni, který ohrožuje jak policejní techniku, tak samotné policisty.¹⁹ Dále Letecká služba postrádá vrtulník, na kterém by mohla provádět základní výcvik pilotů. Zájemci o pozici pilota jsou tak nuceni mít alespoň civilní průkaz soukromého pilota vrtulníků, kdy se jedná o investici blížící se půl milionu. Do budoucna by se tak Letecká služba mohla potýkat s nedostatkem pilotů.

3.3 Vybavení

V této podkapitole se zaměříme jak na vybavení vrtulníků, tak pilotů a palubních techniků. Stručně stojí za zmínku, že všechny stroje jsou vybaveny podvěsným hákem, který umožňuje transport břemen pod vrtulníkem. Bell 412 může být navíc vybaven palubním jeřábem a hrazdou. Toto vybavení je určeno spíše pro příslušníky krajských zásahových jednotek nebo příslušníky Útvaru rychlého nasazení. Za připomenutí stojí výše zmíněný bambi vak, kdy se jedná o nádrž na vodu, která je transportována v podvěsu.

Z pohledu této bakalářské práce má mnohem větší význam vybavení určené k pátrání a ke sledování děje pod vrtulníkem.

Vrtulníky EC135 jsou vybaveny termovizními komplety značky FLIR, konkrétně modelem UltraForce II (obr. 3). Jedná se o gyroskopicky stabilizovaný průzkumně sledovací systém, který se může pohybovat ve čtyřech osách a obsahuje 3 čipovou kameru s 16ti násobným přiblížením, který je doplněn o pozorovací dalekohled, QWIP termální senzor a laserový dálkoměr. Tato kombinace špičkové techniky umožňuje použití tohoto kompletu jak ve dne, tak v noci. Komplet je z paluby vrtulníku ovládán palubním technikem (obr. 4). Současná doba umožňuje přenos obrazu přímo na pracoviště operačního střediska prostřednictvím tzv. downlinku.

¹⁹ NEJVYŠŠÍ KONTROLNÍ ÚŘAD, *Podrobná informace z ukončené kontrolní akce č. 11, nku.cz* [online]. © 2012 [cit. 2012-12-20]. Dostupné z WWW: <www.nku.cz/assets/publikace/vestnik/vestnik-nku-2012-castka-2.pdf>.

Obrázek 3: Termovizní komplet FLIR UltraForce II²⁰



Obrázek 4: Ovládací stanoviště termovizního kompletu FLIR UltraForce II²¹



²⁰ Vlastní zdroj

²¹ Tamtéž

Komplet je využíván zejména při pátrání po osobách, bezpečnostních opatření nebo dopravně-bezpečnostních akcích:

„V pátek 6. ledna 2012 dopoledne ovládl vzdušný prostor policejní vrtulník, který dopravním hlídkám s policejními vozy pomáhal v odhalování dopravních přestupků na silnicích Novojičínska. Policejní vrtulník, který z ptačí perspektivy sledoval dopravní nekázeň řidičů, dohlížel například na zákaz předjíždění, přejíždění plné čáry, rychlost, a to především na frekventované silnici I/48.“²²

„Velkou pátrací akci po devětasedmdesátileté Ireně Dubské z Hostivic, která se v úterý odpoledne ztratila, zahájili ve středu ráno policisté. V terénu je kolem čtyřiceti policistů a nasazen je i vrtulník s termovizí.“²³

„V rámci bezpečnostních opatření spojených s tímto utkáním budou v ulicích metropole hlídkovat již od odpoledne. Ve středu o tom informoval Tomáš Hulan z ředitelství pražské policie. Podle jeho slov se do zajišťování klidu a veřejného pořádku zapojí několik stovek policistů z řad speciální pořádkové jednotky, dopravní služby i pohotovostní motorizované jednotky, ale chybět nebudou ani kriminalisté či cizinecká policie. „Do opatření budou nasazeni také psovodi, policisté na koních a vrtulník,“ připomněl kpt. Hulan.“²⁴

„Pátrání s využitím FLIR je účinné zejména v chladnějších měsících nebo denní době bez přímého slunečního svitu a v případech konkretizace místa výskytu objektu pátrání“²⁵

Dále jsou vrtulníky vybaveny vyhledávacími reflektory amerického výrobce Spectrolab, konkrétně se jedná o model SX-16 Nightsun IFCO. Reflektory jsou to velmi výkonné, mají dosvit až 1 km. Reflektory jsou vybaveny infračerveným filtrem, který se za letu může odklopit. Filtr posádce vrtulníku dává obrovskou taktickou výhodu. Při jeho

²² POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. Dopravní akce s vrtulníkem. *Policie.cz* [online]. 2012, [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/krajske-reditelstvi-severomoravskeho-kraje-zpravodajstvi-dopravni-akce-s-vrtulnikem.aspx>>.

²³ TN.CZ. Velká pátrací akce! Ztracenou stařenku už hledá i vrtulník s termovizí. *Tn.cz* [online]. 2012, [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <<http://tn.nova.cz/zpravy/cernakronika/velka-patraci-akce-ztracenou-starenku-uz-hleda-i-vrtulnik-s-termovizi.html>>

²⁴ DENÍK.CZ. Praha: Na fotbalové fanoušky dohlédne i vrtulník. *Deník.cz* [online]. 28.7.2011, [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.denik.cz/kratce/praha-na-fotbalove-fanousky-dohledne-i-vrtulnik-910482.html>>.

²⁵ KOVÁRNÍK, L., TÓTH J. *Policejní akce*. Praha, 2009, s. 105.

použití totiž v noci dojde sice k osvětlení požadovaného objektu, který je pak za při použití termovizního kompletu nebo nočního vidění jasnější, ale pohledem oka je toto světlo nezjistitelné, protože ho filtr pohltní.

Posádky dále mají k dispozici pohyblivé digitalizované mapy od výrobce Dornier, jedná se o typ DKG-3 (přenosná pohyblivá mapa, která se vzhledem podobá dnešním tabletům) a na strojích Eurocopter EC-135 je možné pohyblivou mapu zobrazit na přístrojové desce (obr. 5), tento typ nese označení DKG-4. Oba typy jsou již v dnešní době zastaralé a uvažuje se o jejich změně. Navíc používané mapy nezobrazují názvy ulic.

Obrázek 5: Přístrojová deska vrtulníku EC-135T2 Letecké služby²⁶



Oproti soukromým provozovatelům jsou vrtulníky Letecké služby vybaveny lépe: „Přestože DSA pro provoz LZS používá stejný typ vrtulníku jako PČR, tedy v Evropě nejoblíbenější záchranářský vrtulník Eurocopter EC-135, má vrtulník DSA odlišnou výbavu, než vrtulník PČR. Stroj provozovaný firmou DSA mj. postrádá tzv. „Glass cockpit“ (v kokpitu tak převládají analogové přístroje) nebo autopilota. Ušetřená hmotnost je využita pro větší zásobu pohonných hmot...“²⁷

²⁶ Vlastní zdroj

²⁷ ADÁMEK, M. *Jak funguje letecká záchrana*. Brno, 2010, s 76.

4 UDÁLOSTI Z LINKY 158

V této kapitole bude popsáno, jaké události bývají nahlášeny na linku 158 a kde by mohl být užitečný vrtulník. Autor v této kapitole bude vycházet ze statistik kriminality Krajského ředitelství Policie hl. m. Prahy, dále z přímého pozorování z výkonu služby, tedy z událostí, jichž se autor osobně účastnil. Pokud to bude možné, tak tyto události budou podloženy zveřejněnou tiskovou zprávou. K událostem a k možnému využití vrtulníky se také vyjádří vedoucí Integrovaného operačního střediska pan plk. Mgr. Petr Matějček.

4.1 Analýza vybrané kriminality

Pod Krajské ředitelství Policie hl. m. Prahy spadají následující 4 obvodní ředitelství (ORĚ):²⁸

Praha I (Praha 1,6 a 7)

Praha II (Praha 2 a 5)

Praha III (Praha 3,8 a 9)

Praha IV (Praha 4 a 10)

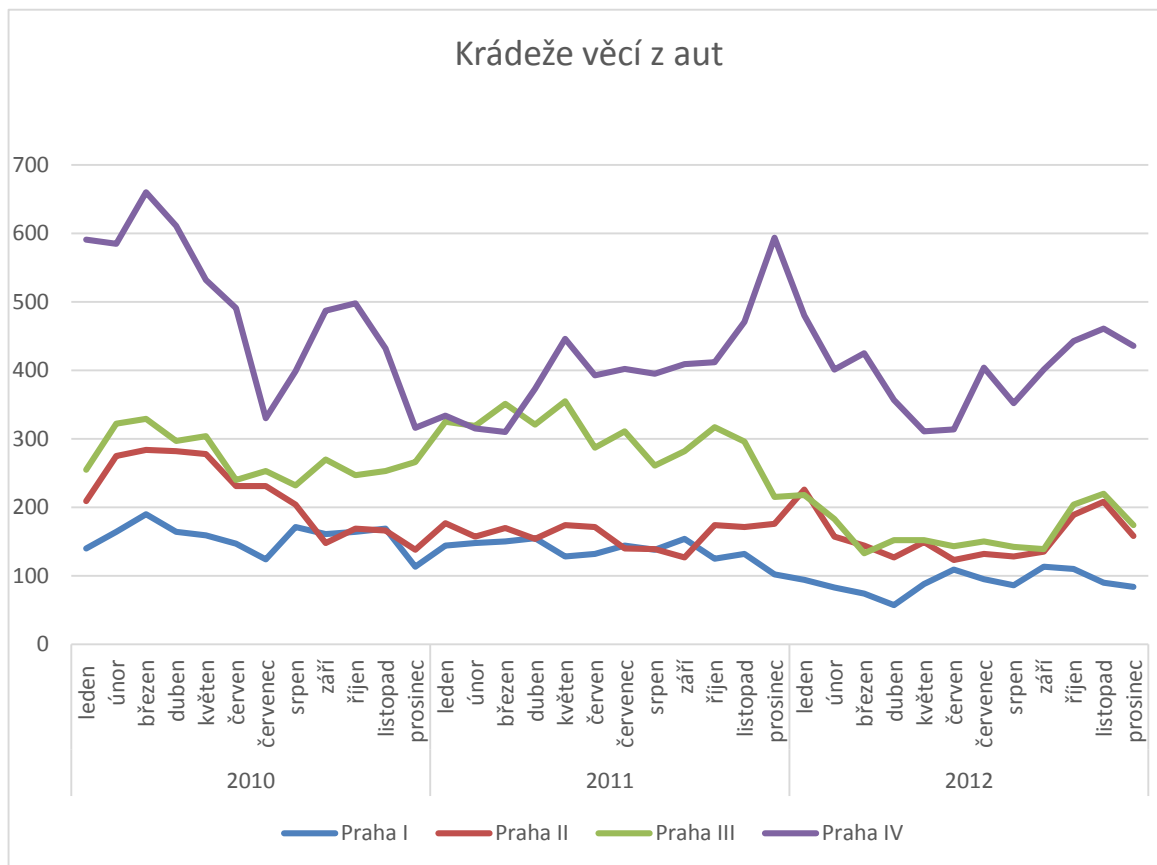
V rámci výše uvedených ředitelství byla provedena analýza statistik kriminality u krádeží vloupáním, dále u krádeží věcí z motorových aut a u loupeží, jelikož se z přímého pozorování jedná o takové události, kdy je následně prováděno pátrání po pachatelích tzv. po „horké stopě“. Analýza statistik²⁹ byla provedena pro roky 2010,2011 a 2012 s cílem zjistit v jakých měsících dochází k největšímu nápadu a na území jaké obvodního ředitelství. Pomocí syntézy autor zpracoval následující grafy.

²⁸ POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. Krajské ředitelství Policie hl. m. Prahy – kontakty. *Policie.cz* [online]. © 2010 [cit. 2012-11-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/SCRIPT/imapa.aspx?area=pha&nid=269&docid=22454&num=5>>.

²⁹ POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. Krajské ředitelství Policie hl. m. Prahy – statistiky. *Policie.cz* [intranet]. © 2010 [cit. 2013-1-7]. Dostupné z WWW: <http://10.92.76.56/web_apli/Reditel/Krs/SSK/index.htm>.

4.1.1 Krádeže věcí z aut

Graf 1: Krádeže věcí z aut³⁰



„§ 205 Krádež

Kdo si přisvojí cizí věc tím, že se jí zmocní.“³¹

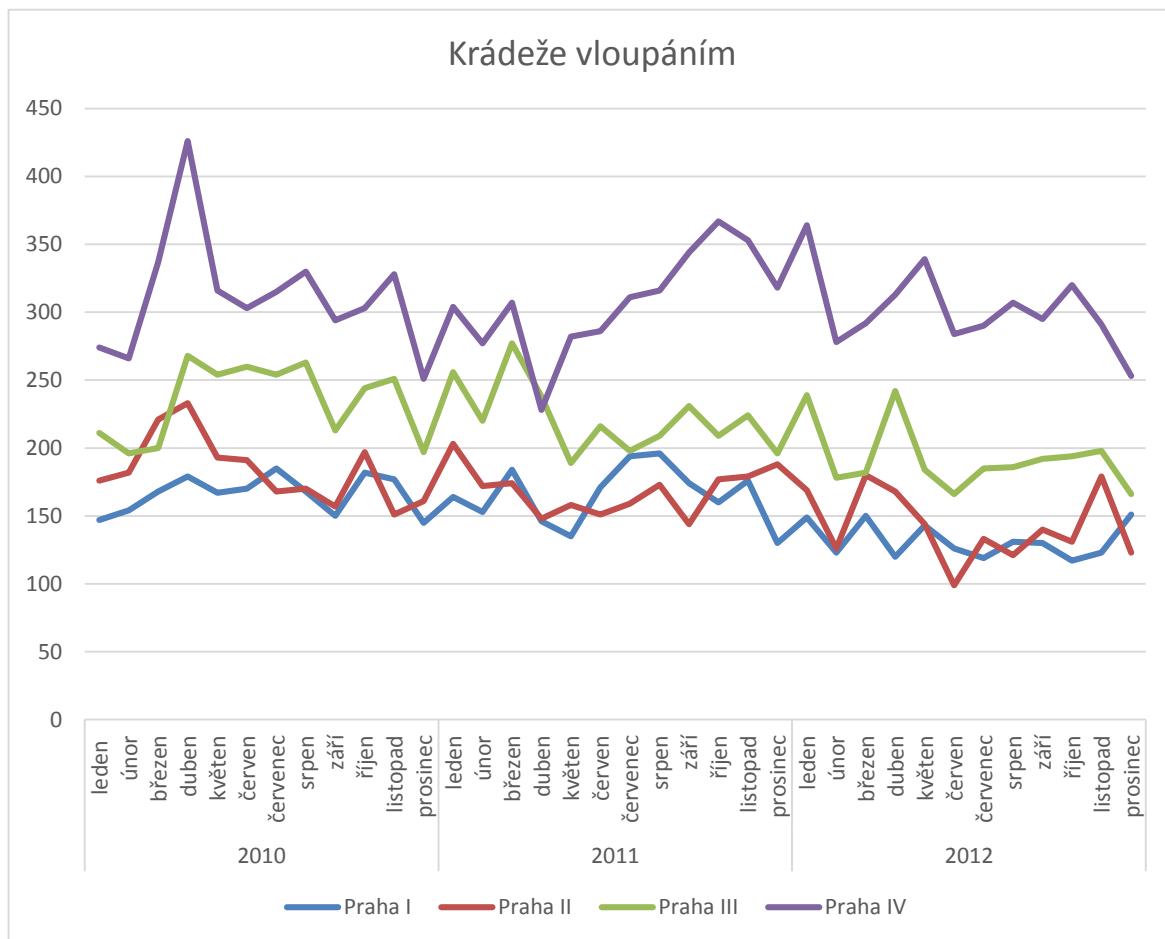
Z grafu vyplývá, že k největšímu počtu krádeží věcí z aut dochází na území OŘ Prahy IV, kdy lze největší nárůst pozorovat v zimních měsících. Naopak nejmenší je nápad na území OŘ Praha I, kdy tento je ale v průběhu roku relativně stabilní. Obecně u všech OŘ lze pozorovat klesající trend.

³⁰ Vlastní sestavení

³¹ ČESKO. Zák. č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2009. Částka 11, s. 381-437.

4.1.2 Krádeže vloupáním

Graf 2: Krádeže vloupáním³²



„§ 121 Vloupání

Vloupáním se rozumí vniknutí do uzavřeného prostoru lstí, nedovoleným překonáním uzamčení nebo překonáním jiné jistící překážky s použitím síly.“³³

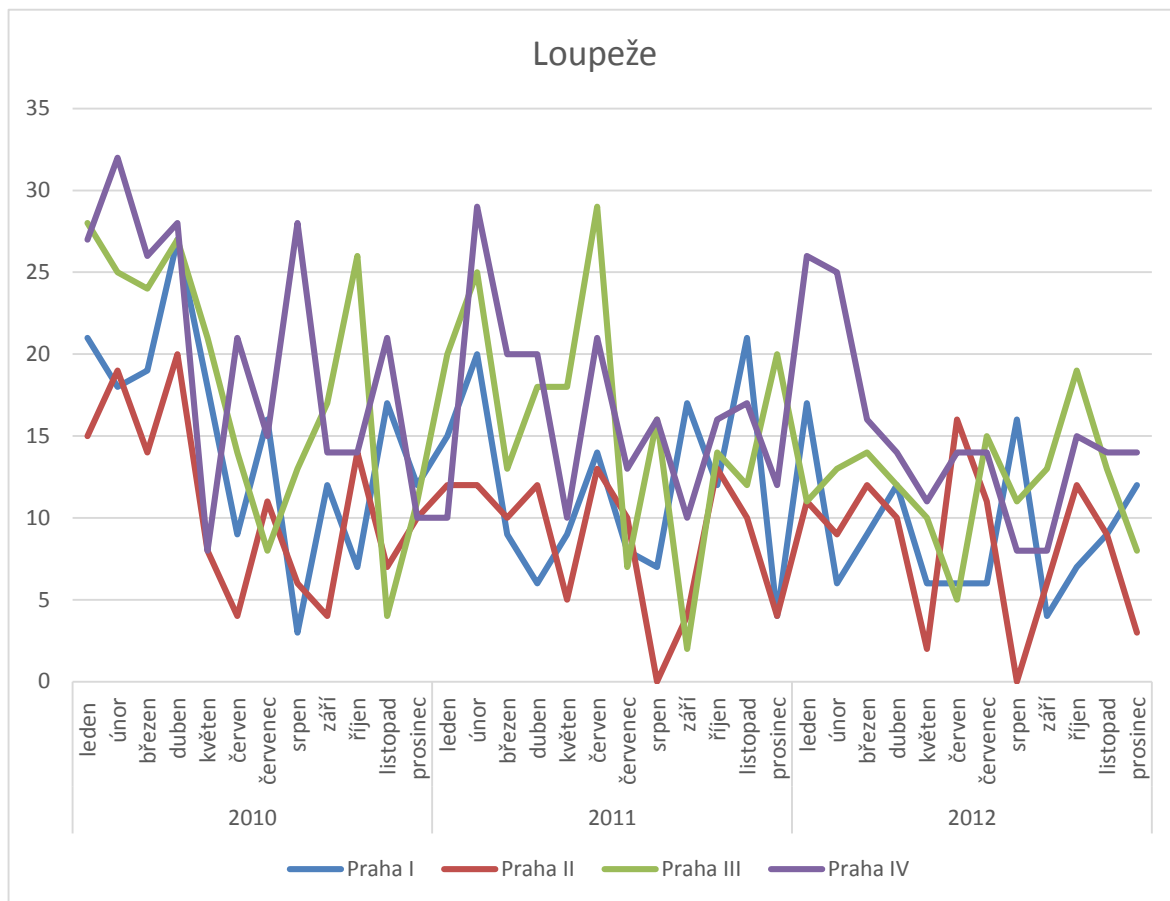
U krádeží vloupáním má opět prvenství OŘ Praha IV, následováno OŘ Praha III. S výjimkou roku 2011 je u OŘ Prahy IV nejvyšší nápad v zimě. U ostatních OŘ je nápad v průběhu roku téměř neměnný. U všech OŘ je trend nápadu mírně klesající.

³² Vlastní sestavení

³³ ČESKO. Zák. č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2009. Částka 11, s. 381-437.

4.1.3 Loupeže

Graf 3: Loupeže³⁴



„§ 173 Loupež

Kdo proti jinému užije násilí nebo pohrůžky bezprostředního násilí v úmyslu zmocnit se cizí věci.“³⁵

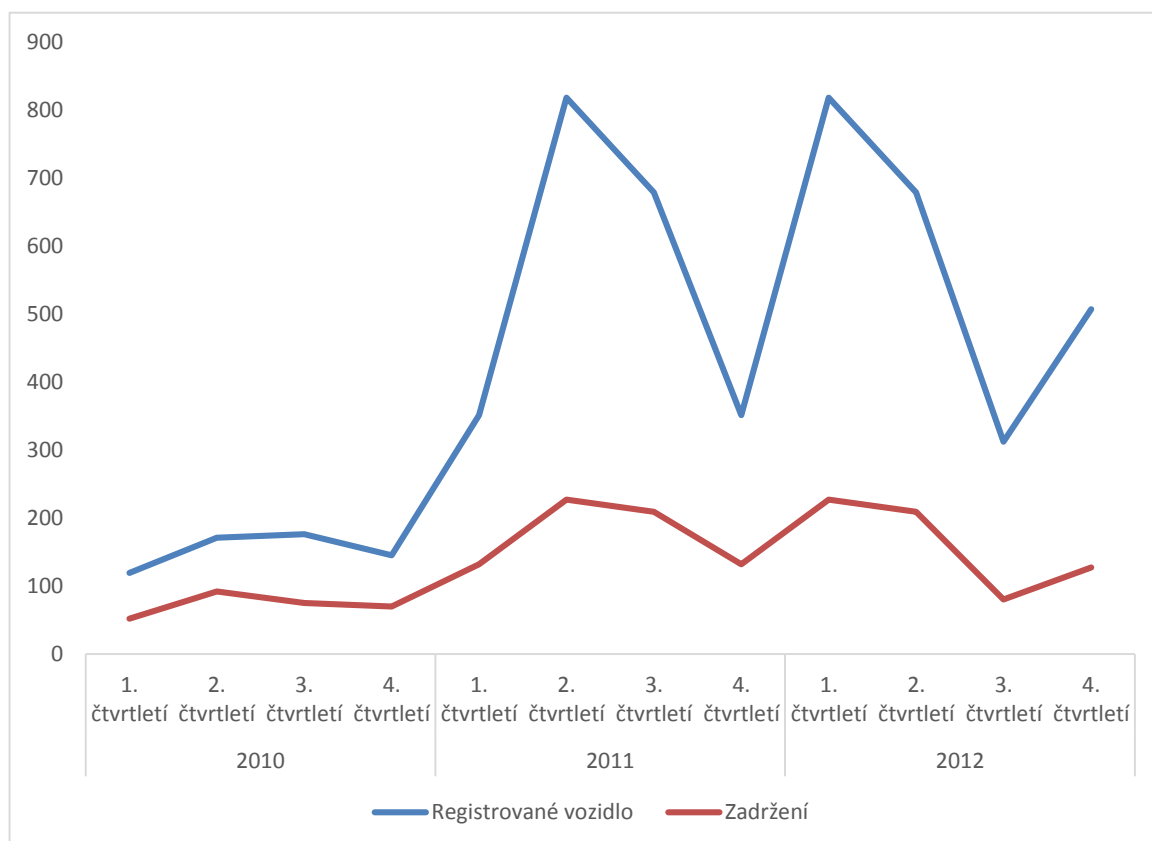
Nápad u loupežných přepadení je bezesporu nižší, než u krádeží, ale o to závažnější a nebezpečnější trestnou činností se jedná, protože při ní bývá použito zbraně, pohrůžce násilím nebo k samotnému násilí i dojde. Nápad u OŘ Prahy I, III a IV je podobný, nejnižší je u OŘ Prahy II. U všech OŘ lze konstatovat, že ke zvýšenému nápadu dochází opět v zimě a trend je klesající.

³⁴ Vlastní sestavení

³⁵ ČESKO. Zák. č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2009. Částka 11, s. 381-437.

4.1.3 Odcizené vozidlo

Graf 4: Odcizená vozidla³⁶



Výše uvedený graf zobrazuje v průběhu tří let výskyt motorových vozidel v pátrání a v kontrastu s tím úspěšnost, kdy se hlídkám Policie ČR podaří takové vozidlo vypátrat. Samotný princip, na kterém je výskyt vozidel v pátrání registrován, autor vzhledem k utajení a nastavené policejní taktice nemůže blíže popsat. Přímým pozorováním bylo zjištěno, že výskyt vozidel v pátrání je nejvyšší v pracovních dnech v době provozních špiček, tedy cca. od 7:30 do 10:00 a odpoledne cca. od 14:30 do 18:00.

Z grafu lze vyčíst velký nárůst vozidel v registrovaných vozidel v pátrání od 1. čtvrtletí roku 2011, kdy k poklesu dochází vždy ke konci roku. Zřetelná je také nízká úspěšnost při zadržení vozidel.

³⁶ Vlastní sestavení

4.2 Vybrané trestné činy pro budoucí sledování

V trestním zákoníku byly vybrány další trestné činy, kdy by mohlo dojít k využití Letecké služby při pátrání po jejich pachatelích:³⁷

„§ 146 Ublížení na zdraví

Kdo jinému úmyslně ublíží na zdraví

§ 151 Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku

Řidič dopravního prostředku, který po dopravní nehodě, na níž měl účast, neposkytne osobě, která při nehodě utrpěla újmu na zdraví, potřebnou pomoc, ač tak může učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného.

§ 158 Rvačka

Kdo úmyslně ohrozí život nebo zdraví jiného tím, že se zúčastní rvačky.

§ 185 Znásilnění

Kdo jiného násilím nebo pohrůzkou násilí nebo pohrůzkou jiné těžké újmy donutí k pohlavnímu styku.

§ 228 Poškození cizí věci

Kdo zničí, poškodí nebo učiní neupotřebitelnou cizí věc, a způsobí tak na cizím majetku škodu nikoli nepatrnou.

§ 274 Ohrožení pod vlivem návykové látky

Kdo vykonává ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky, zaměstnání nebo jinou činnost, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku.

§ 358 Výtržnictví

Kdo se dopustí veřejně nebo na místě veřejnosti přístupném hrubé neslušnosti nebo výtržnosti zejména tím, že napadne jiného, hanobí hrob, historickou nebo kulturní

³⁷ ČESKO. Zák. č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2009. Částka 11, s. 381-437.

památku, anebo hrubým způsobem ruší přípravu nebo průběh organizovaného sportovního utkání, shromáždění nebo obřadu lidí.“

4.3 Skutečné události

4.3.1 Divoká Šárka – pád z výšky

„V sobotu 6.8.2011, nedlouho před 20. hodinou přijali operátoři linky tísňového volání neobvyklé oznámení. Na linku 158 volala o pomoc žena, která se právě zřítíla ze skály v Divoké Šárce a měla by být s největší pravděpodobností zraněna. Víc se policisté nedozvěděli, neboť se hovor přerušil, a ženě se nebylo možné dovolat zpět.“³⁸

Autor byl v tento den velitelem hlídky na noční směně PMJ na Praze 2. Jelikož je tato hlídka vybavena i zdravotnickým vybavením, tak neváhala a k události se také připojila a to spolu obvodní hlídkovou službou, hlídkou dopravního policie a hlídkou Místního oddělení policie Vokovice. Žena stihla pouze uvést, že v Divoké Šárce odněkud spadla a vidí pouze restauraci rychlého občerstvení na ulici Evropská, Praha 6. Pátrání bylo pro všechny velmi náročné, nikdo z kolemjdoucích nikoho padat neviděl. Hlídka PMJ zhruba po 10 minutách pátrání vyžádala leteckou podporu (základna Letecké služby se nacházela téměř na dohled), bohužel letecká podpora nedorazila. Zraněná žena tak byla nalezena policisty až po 30 minutách a to náhodou. Žena již byla v šoku, a jelikož bylo podezření na poranění páteře, tak jí hlídka PMJ poskytla krční límec, dále byla žena zahřívána termofólií a následně byla za asistence Hasičského záchranného sboru snesena do údolí předána rychlé záchranné službě.

"Přivolaný lékař konstatoval, že stav zraněné byl velice vážný, neboť se nemohla hýbat a průběžně upadala do bezvědomí. Je nasnadě, že nebyť okamžité pátrací akce a pomoci policistů a záchranářů, žena by s největší pravděpodobností zraněním podlehla,"³⁹

³⁸ Regiony ČR. Okamžité pátrání zachránilo život vážně zraněné ženy, která spadla ze skály. In *Regiony.cz* [online]. 9.8.2011, [cit. 2013-02-18]. Dostupné z WWW: <<http://www.regiony.cz/view.php?cislocianku=2011080142&nazevclanku=okamzite-patrani-zachranilo-zivot-vazne-zranene-zeny-ktera-spadla-ze-skaly&rstema=354&rsstat=5&rskraj=10&rsregion=50>>.

³⁹ Tamtéž

4.3.2 Žižkov – pokus sebevraždy

O necelý rok později byl i na počátku této události autorův nástup na noční směnu hlídky PMJ na Praze 2, když přišlo oznámení z restaurace na Praze 1, že zde neznámá žena zanechala svého psa a dopis na rozloučenou. Byl znám detailní popis ženy, protože na místě zanechala i své fotografie. Pátrání bylo v počátku prováděno na Petříně a to ve spolupráci s dalšími hlídkami. Pátrání bylo negativní. O dvě hodiny později žena zavolala, že se nachází někde na vrcholu Vítkov, Praha 3 a má podřezané žíly. Na místo směřovaly ihned dvě hlídky PMJ spolu s hlídkou Místního oddělení policie Žižkov. Žena byla nalezena po 10 minutách ve křoví, kdy měla podřezané obě zápěstí. Ze strany hlídek podnapilé ženě byla poskytnuta první pomoc zasypáním ran hemostatickými granulemi a přiložením tlakových obvazů. Žena byla následně předána do péče rychlé záchranné služby.

4.3.3 Nusle – pronásledování vozidla

Psal se podzim 2011 a hlídka Police ČR si ve večerních hodinách na Jižní Spojce, Praha 4 povšimla terénního vozidla, jehož řidiče několik hodin předtím zadržela pro podezření ze spáchání přečinu ohrožení pod vlivem návykové látky – pervitinu. Řidič nereagoval na výzvy k zastavení a začal ujíždět směrem na Prahu 5, kdy se několikrát snažil najet na služební vozidlo. Vozidlo dále pokračovalo na Podolí, Praha 4, kde se k pronásledování jako řidič vozidla PMJ připojil i autor. V tuto chvíli pronásledování trvalo cca. 10 minut. Ujíždějící řidič pokračoval do Nuslí, Praha 4, kdy to vypadalo, že je pronásledování u konce, jelikož řidič vjel do slepé ulice. Nebylo tomu tak, řidič na konci ulice svým vozidlem bezhlavě sjel ze schodů a hlídkám zmizel. Vozidlo se podařilo nalézt o 10 minut později v Havlíčkových sadech na Praze 2 a to ve 45 stupňovém stoupání. Svědek na místě uvedl, že muž utekl přes zeď na jeden z pozemků. Pátrání ze strany hlídek bylo bezúspěšné.

Výše popsané události mají jedno společné – nikdo při nich nezemřel, ale to riziko, že se tak stane, bylo vysoké. Ve všech těchto případech by mohla být letecká podpora přínosem, ať už ke snížení zdravotních následků nebo k vypátrání nebezpečného pachatele. V rámci této práce jsem požádal pana plk. Mgr. Petra Matějčka, vedoucího

IOS Krajského ředitelství policie hl. m. Prahy k zodpovězení několika otázek, kdy řízený rozhovor je přílohou této práce (příloha I).

5 AKCESCHOPNOST LS

V této kapitole bude zmíněno, jak je nastaveno fungování Letecké služby v rámci Policie ČR, dále zde bude popsáno, kdo si vrtulník může vůbec vyžádat, kdy a jakým způsobem. Dále bude zkoumáno, za jak dlouho může vrtulník dosáhnout určité části Prahy. V rámci této práce byl o rozhovor požádán manažer kvality a jakosti Letecké služby Policie ČR pplk. Ing. Bc. Tomáš Vlasák (příloha II).

5.1 Legislativa

Poskytování letecké podpory policejními vrtulníky je upraveno Nařízením ministerstva vnitra číslo 49 ze dne 17. července 2009. Letecká podpora je mimo jiné poskytována útvarům Policie České republiky. „K zajištění letecké podpory při událostech, při nichž jsou uskutečňovány akce na záchranu života, pátrací a záchranné akce po osobách a nebezpečných pachatelích, k odvrácení hrozícího nebezpečí škody velkého rozsahu a závažného narušení veřejného pořádku nebo při jiných mimořádných událostech vyžadujících neodkladné řešení zajišťuje Letecká služba nepřetržitou pohotovost.“⁴⁰

Teoreticky tak může Letecká služba zajistit podporu kdykoliv, ale je nutné brát v potaz, že musí být jednak vyhovující počasí a vrtulník musí být také k dispozici. Na celou Českou republiku je na základnách v Praze a v Brně k dispozici pět hotovostních vrtulníků.

Letecká služba má dále výjimku z leteckých předpisů:⁴¹

„Zvláštní lety VFR se smí provádět pouze v řízeném okrsku, ve dne, vně oblaků za stálé viditelnosti země a při minimální přízemní i letové dohlednosti 1 500 m (800 m pro vrtulníky). Požadavky na denní dobu a minimální přízemní dohlednost se neuplatňují pro vrtulníkovou leteckou záchrannou službu (HEMS) a lety Policie ČR.“

⁴⁰ ČESKO. Nařízení Ministerstva vnitra č. 49 ze dne 17. července 2009. In *Interní akty řízení PČR, Česká republika*. 2009. s. 2.

⁴¹ ČESKO. Pravidla létání. In *Letecký předpis L2*. 2000. hlava 4-1.

Z rozhovoru s pplk. Ing. Bc. Vlasákem vyplynulo⁴², že další výjimka pro Leteckou službu je uvedena v zákoně č. 49/1997 Sb. v § 50 odst. 1.⁴³

„Létání vojenských, policejních a celních letadel se řídí tímto zákonem, s výjimkou létání pro účely obrany, výcviku a zajištění bezpečnosti státu.“

Postup pro vyžádání letecké podpory je taktéž popsán ve výše zmíněném Nařízení ministerstva vnitra: „V neodkladných případech, tj. hrozí-li nebezpečí z prodlení, zejména je-li ohrožen lidský život, zdraví osob nebo hrozí škoda velkého rozsahu, hrozí-li hromadné narušení veřejného pořádku nebo je-li to nutné k vypátrání hledané nebo pohřešované osoby, žádá Leteckou službu o leteckou podporu pohotovostního vrtulníku při policejních opatřeních a policejních akcích jejich velitel cestou místně příslušného operačního střediska na operačním odboru Policejního prezidia České republiky.“⁴⁴

„Leteckou podporu pro konkrétní plánovanou činnost, akci nebo opatření, a to do rozsahu počtu letových hodin schváleného v souhrnném rámcovém plánu vyžadují zpravidla měsíc předem písemně u Letecké služby ředitelé útvarů policie, hasičského záchranného sboru nebo ministerstva, vedoucí nebo ředitelé organizačních článků Policejního prezidia České republiky a v případě organizačních složek jejich vedoucí; v případě jiných subjektů (osob) jejich statutární orgány, případně orgány, které stojí v jejich čele nebo jejich zmocněnci.“⁴⁵

Rozsah pro každé ředitelství Police ČR je rozdílný. Pro Krajské ředitelství Policie hl. m. Prahy je rozsah pro rok 2013 200 letových hodin. V roce 2012 se jednalo rovněž o 200 hodin, kdy zajímavostí je, že došlo k vyčerpání pouze 107 hodin, což nabízí dostatečnou rezervu.

5.2 Doletové časy a výdrž

Dle pplk. Ing. Bc. Vlasáka nemá Letecká služba od přijetí žádosti stanovený žádný limit pro vzlet. Po obdržení žádosti probíhá komunikace s žadatele letecké podpory, kdy jsou domluveny detaily spolupráce. Vrtulník tak v ideálním případě vzlétá do 5 minut od

⁴² Rozhovor s panem pplk. Ing. Bc. Tomášem Vlasákem, manažerem kvality a jakosti Letecké služby Policie ČR, ze dne 21.4.2013

⁴³ ČESKO. Zák. č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1997. Částka 142, s. 6102.

⁴⁴ ČESKO. Nařízení Ministerstva vnitra č. 49 ze dne 17. července 2009. In *Interní akty řízení PČR, Česká republika*. 2009. s. 2.

⁴⁵ Tamtéž

žádosti a ve vzduchu vydrží dvě a půl hodiny.⁴⁶ Dle zjištěných údajů z předchozí kapitoly byly vybrány následující lokality v rámci Prahy a pplk. Ing. Bc. Vlasák byl dotazován za jak dlouho je vrtulník EC-135 (obr. 6) tyto lokality dosáhnout.⁴⁷

Stodůlky – 2 minuty

Chodov – 5 minut

Hostivař – 5 a 1/2 minuty

Černý Most – 6 minut

Kobylisy – 3 a 1/2 minuty

Nové Město – 3 minuty

Smíchov – 2 minuty

Obrázek 6: Hotovostní vrtulník EC-135T2 na základně v Praze - Ruzyni⁴⁸



⁴⁶ Rozhovor s panem pplk. Ing. Bc. Tomášem Vlasákem, manažerem kvality a jakosti Letecké služby Policie ČR, ze dne 21.4.2013

⁴⁷ Tamtéž

⁴⁸ Vlastní zdroj

6 SPOLUPRÁCE

V současné době dochází ke spolupráci mezi Leteckou službou a PMJ dle přímého pozorování od roku 2010 sporadicky. Toto ve své diplomové práci potvrzuje i ROHOVSKÁ⁴⁹, kdy v letech 2008 až 2010 při pátrání po pachatelích trestných činů k využití vrtulníku pouze v 4 případech, u pátrání po pohřešovaných osobách je toto číslo o trochu vyšší – 21 případů v průběhu tří let. V průběhu roku 2011 došlo ke dvěma případům, kdy byl nad Prahu vyslán hotovostní vrtulník v rámci akce Laser. Akce Laser byla zaměřena proti útokům laserem na zejména na osádky dopravních prostředků, v Praze se jednalo o útoky na dopravní letadla.⁵⁰ IOS leteckou podporu používá zejména plánovaně během bezpečnostních opatření – např. při rizikových fotbalových utkáních.

Současná spolupráce je tedy na nízké úrovni. Zejména s odkazem na kapitulu 4 by bylo vhodné tuto spolupráci prohloubit. Na základě zjištěných údajů o kriminalitě a akceschopnosti Letecké služby se nabízí dvě základní formy spolupráce, kdy každá z nich má své pro a proti.

6.1 *Letecká podpora formou hlídky*

Prozatím jen základě údajů z kapitoly č. 4 lze vytvořit usuzovat, že vrtulník, který by hlídkoval, by byl nejvíce užitečný na území OŘ Praha III a IV a to v zimních měsících a poté po celé Praze ve druhém čtvrtletí a to z důvodu pátrání po odcizených vozidlech. Je logické, že vrtulník nemůže hlídkovat 24 hodin denně. Bohužel neexistují statistiky, které by určovaly v kolik hodin a jaký den v týdnu dochází k největšímu počtu oznámení, což by umožnilo lépe leteckou hlídku naplánovat. Nezbyvá tak než jen vycházet z vyjádření pana plk. Matějčka a vrtulník nechat hlídkovat během dopravních špiček, dále během pátků a sobot ve večerních hodinách.⁵¹

Do budoucna by chybějící statistiky bylo vhodné doplnit a tyto údaje začít sledovat. Letecká podpora pomocí hlídky by byla poskytnuta na základě dohody mezi

⁴⁹ ROHOVSKÁ, H. Analýza činnosti Letecké služby Policie České Republiky 2008 - 2010. Praha, 2011. Diplomová práce. Univerzita Karlova, Fakulta tělesné výchovy a sportu, Technické a úpolové sporty. Vedoucí diplomové práce Miloš Fiala.

⁵⁰ SZKANDEROVÁ, M.. Laserové nebezpečí z pohledu policie. In *Kriminalistický sborník*. Praha : Kriminalistický ústav Praha Policie ČR. 2012. s. 53.

⁵¹ Rozhovor s panem plk. Mgr. Petrem Matějčkem, vedoucím Integrovaného operačního střediska Krajského ředitelství policie hl. m. Prahy ze dne 12.2.2013

Leteckou službou a vedoucím IOS, který má přehled o aktuálních problémech, co se kriminality týče.

Výhody

- vrtulník je k dispozici ihned
- odpadl by proces schválení přes operační odbor Policejního prezidia
- forma prevence

Nevýhody

- finanční náročnost
- náročnost na plánování vzhledem k chybějícím statistikám

6.2 Letecká podpora na vyžádání

Při této formě spolupráce by si asistenci Letecké služby vyžádali samotní hlídkující policisté a to prostřednictvím vedoucího směny Integrovaného operačního střediska. Vedoucí směny Integrovaného operačního střediska by tuto žádost vyhodnotil a případně jí dále prostřednictvím IS Maják poslal na Operační odbor policejního prezidia, které by následně dalo pokyn ke vzletu vrtulníku. Po vzletu by posádka vrtulníku navázala spojení s Integrovaným operačním střediskem, které by jí předalo další informace.

Výhody

- finanční úspora oproti leteckému hlídkování
- možnost vyžádání od hlídky přímo z místa události

Nevýhody

- zdlouhavý postup schválení letu
- časová prodleva
- možnost, že vrtulník nebude k dispozici

6.3 *Obecné předpoklady*

Přímým pozorováním bylo zjištěno, že vozidla zdravotnické záchranné služby mají svůj volací znak umístěný na střeše vozidla. Služební vozidla Policie ČR takovéto označení nemají a jejich identifikace je možná pouze na základě registrační značky, což by z vrtulníky bylo technicky možné a proveditelné, ale zdlouhavé a náročné. Z tohoto důvodu je navrhováno umístit na služební vozidla účastníci se modelových situací nápis, který se bude skládat z počátečního písmena, které bude charakterizovat první písmeno volacího znaku, v případě PMJ by to bylo písmeno L (celý volací znak z důvodu jeho utajení nemohu uvést) a dále ze třech číslic, které budou charakterizovat volací znak radiostanice – například tedy L123. Navrhuji řešit nápis samolepicími znaky černé barvy o celkové velikosti nápis 35cm x 75 cm (z důvodu dobré čitelnosti ze vzduchu), které se umístí za majákovou rampu.

Dále bylo přímým pozorováním zjištěno, že komunikace hlídek PMJ probíhá v rámci celoměstského tzv. „otevřeného“ kanálu. V praxi to znamená, že hlídka, která provádí službu na Praze 8, slyší radiové relace hlídky, která je na Praze 4 a zároveň slyší, na které události IOS hlídka vysílá a na místo události se může z vlastní iniciativy přiblížit, kdyby bylo potřeba dalších sil a prostředků. Nevýhodou je, že občas dochází zahlcení tohoto kanálu – hlídka svojí zprávu nebo nějaký požadavek nemůže IOS předat ihned, ale musí počkat, až skončí relace předchozí hlídky/IOS. Ke zlepšení tohoto problému došlo po zavedení tzv. „statusů“. Jedná se o zkrácenou volbu tlačítkem 1 až 9 na vozidlové radiostanici, pomocí které hlídka IOS předá informaci o typické činnosti (např. jsem na místě události, žádám posilu, provádím zákrok, jsem k dispozici). Ne všichni policisté z PMJ však „statusy“ používají. V případě spolupráce s LS lze předpokládat velký informační tok mezi IOS, LS a hlídkami PMJ, což by mohlo vést opět k přetížení otevřeného kanálu. Z tohoto důvodu navrhuji zřídit vyhrazený kanál s pracovním názvem „Otevřený kanál pro leteckou podporu“ na který by se hlídka PMJ v případě součinnostní akce s LS přeladili, tento kanál by měla nastavena i posádka vrtulníku a IOS by plnilo funkci řídící.

Před samotným vznikem této spolupráce by bylo nutné proškolit všechny policisty PMJ a to buď formou školení, nebo prostřednictvím interního aktu řízení v jakých případech se vyplatí o vrtulník zažádat. Tím by se předešlo situacím, kdy by hlídka PMJ

žádala asistenci Letecké služby například při rušení nočního klidu. Z toho logicky vyplývá, že by museli být proškoleni i policisté na Integrovaném operačním středisku.

Žádoucí, ale ne bezpodmínečně nutné, by bylo, aby se personál Letecké služby zúčastnil několika směn s hlídkami PMJ. U Letecké služby jsou specialisté, ale je možné, že nikdy nepoznali přímý výkon služby a pro efektivní spolupráci by to zajisté bylo přínosem.

Kovárník a Tóth uvádějí další faktory, které ovlivňují efektivní nasazení vrtulníku pro pátrání.⁵²

- včasnost zahájení pátrání – snížení časové prodlevy mezi zahájením pátrání a dosažení místa vrtulníkem
- kvalita a přesnost prvotní informace – zvolení vhodného typu a vybavení vrtulníku
- předletový rozbor situace – stanovení metod pátrání
- oboustranné spojení – spojení všech zúčastněných pro vzájemnou koordinaci a navádění
- schopnosti policisty pátrače – místní znalost a zkušenosti
- objektivní podmínky – prostředí, meteorologické podmínky, ...

S faktorem kvalita a přesnost prvotní informace nelze úplně souhlasit. Letecká služba má pro potřeby pátrání vyhrazeny vrtulníky EC-135, které jsou vybaveny termovizním kompletem a reflektorem. Když dojde k jeho vyžádání, tak se již žádné úpravy na vrtulníky neprovádí, jelikož by to prodloužilo dobu potřebnou pro vzlet. Naopak lze plně souhlasit s faktory oboustranné spojení a schopnosti policisty pátrače, kdy dochází ke shodě vzhledem k výše uvedenému a dále to poukazuje na vhodnost stáží policistů z Letecké služby u Pohotovostní motorizované jednotky.

6.4 Postoj Integrovaného operačního střediska ke spolupráci

Pan plk. Mgr. Matějček by uvítal možnost, kdyby letecká podpora nebyla k dispozici pouze na vyžádání, ale kdyby prováděla hlídkování a to v časech, kdy dochází

⁵² KOVÁRNÍK, L., TÓTH J. *Policejní akce*. Praha, 2009, s. 105.

k největšímu počtu nahlášených událostí na linku 158. Jak již bylo uvedeno, tato doba není statisticky sledována, nicméně se dle slov pana plk. Mgr. Matějčka jedná o páteční odpoledne a večer, kdy řada lidí odjíždí na víkend z města a večer oslavují víkend. To samé se děje v sobotu večer. K nárůstu nahlášených událostí dochází dle jeho názoru také při změně počasí nebo při větších akcích – např. fotbalové utkání nebo výstavy. Letecká podpora formou hlídky by byla přínosem i pro přímý výkon služby.⁵³

6.5 Postoj Letecké služby ke spolupráci

Pan pplk. Ing. Bc. Vlasák by také neměl nic proti nasazení vrtulníků způsobem letecké hlídky. Dle jeho vyjádření se jedná o ve světě naprosto normální postup a problém vidí pouze ve finanční situaci Policie ČR. Letecká služba dokonce u takovém využití vrtulníků uvažovala.⁵⁴

6.6 Spolupráce v zahraničí

V rámci této práce bylo také zkoumáno, jak jsou vrtulníky využívány v západních zemích Evropské unie a to konkrétně v Berlíně a Severním Porýní - Vestfálsku ve Spolkové republice Německo a v hlavním městě Spojeného království Velké Británie a Severního Irska – Londýně.

6.6.1 Spolková republika Německo

Letecká základna v Berlíně slouží jak berlínské zemské (Landespolizei Berlin), tak spolkové policii (Bundespolizei). Celkově se zde nachází 17 vrtulníků značky Eurocopter, mj. také typ EC-135 T2, který je používán Leteckou službou u nás. Této letecké základně náleží území Berlína, Braniborska a Saska. Úkoly, které plní vrtulníky v rámci spolkové policie, se diametrálně liší od těch, které plní policie zemská. Vrtulníky spolkové policie mají za úkol hlídkovat nad hranicemi a k jejich práci také patří přeprava ústavních činitelů (opět rozdíl oproti ČR, kde tuto přepravu zajišťuje Armáda České republiky).⁵⁵ V rámci zemské policie se úkoly již přibližují úkolům Letecké služby,

⁵³ Rozhovor s panem plk. Mgr. Petrem Matějčkem, vedoucím Integrovaného operačního střediska Krajského ředitelství policie hl. m. Prahy ze dne 12.2.2013

⁵⁴ Rozhovor s panem pplk. Ing. Bc. Tomáš Vlasákem, manažerem kvality a jakosti Letecké služby Policie ČR, ze dne 21.4.2013

⁵⁵ BUNDESPOLIZEI. Bundespolizei - Fliegerstaffel Blumberg. *Bundespolizei.de* [online]. © 1999 - 2013 [cit. 2013-1-10]. Dostupné z WWW: <http://www.bundespolizei.de/DE/06Die-Bundespolizei/Organisation/BPOLP/Flugdienst/02_Blumberg/Blumberg.html>.

najdeme se zde navíc kontrolní lety nad železnicí, lety určené k monitorování životního prostředí a k monitorování a řízení dopravy.⁵⁶

Vrtulníky zemské policie v Severním Porýní – Vestfálsku (Landespolizei Nordrhein – Westfalen) mají jako hlavní úkol denní hlídkové lety nad mezinárodními letišti, dále to jsou opět lety určené k monitorování životního prostředí (velmi často na řekou Rýn⁵⁷) a neposlední řadě také podpora kolegů na zemi, při pronásledování vozidel nebo při pátrání po pohřešovaných osobách.⁵⁸

Unikátní je zemská policie v Hesensku (Landespolizei Hessen), která kromě 3 vrtulníků EC-145 používá také dvoumotorový letoun typu Observer 2. Letoun samozřejmě nemůže ve vzduchu viset, tak jako vrtulník, ale jeho pozitivem je jak nízká pořizovací cena (1 milion EUR oproti 7 milionům EUR u vrtulníku EC-145), tak náklady na provoz (200 EUR za letovou hodinu oproti 1200 EUR u vrtulníku).⁵⁹

6.6.2 Spojené království Velké Británie a Severního Irska

Pokud by se pro spolupráci Letecké služby a Pohotovostní motorizované jednotky mělo vycházet z postupů zahraničního sboru, tak by to měla být z postupů metropolitní policie v Londýně (Metropolitan Police). Letecká podpůrná jednotka metropolitní policie používá stroje Eurocopter EC-145 (větší varianta EC-135) a v průměru v měsíci nalétá 275 hodin (což převyšuje limit samotného Krajského ředitelství policie hl. m. Prahy na celý rok).⁶⁰

Nejčastějším úkolem letecké podpůrné jednotky je pátrání po pachatelích trestné činnosti, kteří se ztratili z dohledu policistům na zemi. Posádky vrtulníku k tomuto využívají mj. termální kamery a kolegy na zemi pak ze vzduchu navádí přímo k pachatelům.⁶¹

⁵⁶ POLIZEI BERLIN. Polizeihubschrauberstaffel Berlin. *Berlin.de* [online]. 2012 [cit. 2013-1-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.berlin.de/polizei/wir-ueber-uns/struktur/dirza/einsatzspektrum.html>>.

⁵⁷ "Helfen, wo kein anderer helfen kann" - Polizeihubschrauber - Dokumentation. In *Youtube* [online]. 27.11.2012 [cit. 2013-02-25]. Dostupné z WWW: <<http://www.youtube.com/watch?v=PD2eOOSJiYA>>. Kanál uživatele RTHdoku.

⁵⁸ POLIZEI NORDRHEIN - WESTFALEN. Die Polizei fliegerstaffel. *Polizei-nrw.de* [online]. 2011 [cit. 2013-1-10]. Dostupné z WWW: <http://www.polizei-nrw.de/artikel_70.html>.

⁵⁹ HESSISCHE/NIEDERSÄCHSISCHE ALLGEMEINE. Überwachungsflieger für hessische Polizei: Flugzeug soll zwei Helikopter ersetzen. *Hna.de* [online]. 31.8.2011 [cit. 2013-4-1] Dostupné z WWW: <<http://www.hna.de/nachrichten/hessen/flugzeug-soll-zwei-helikopter-ersetzen-1385829.html>>.

⁶⁰ METROPOLITAN POLICE. Air Support Unit. *Police.uk* [online]. © 2013 [cit. 2013-2-10]. Dostupné z WWW: <<http://content.met.police.uk/Site/airsupportunit>>.

⁶¹ METROPOLITAN POLICE. Air Support Unit – what we do. *Police.uk* [online]. © 2013 [cit. 2013-2-10]. Dostupné z WWW: <<http://content.met.police.uk/Site/whatwedoasu>>.

Při pronásledování vozidel je letecká podpůrná jednotka ke spolupráci přizvána okamžitě. Při dosažení místa pronásledování je pomocí downlinku prováděn přímý přenos obrazového záznamu na operační středisko. Toto umožňuje určité řízení pronásledování v souladu s národními předpisy. Dále to umožňuje vedoucímu pronásledujícímu policejnímu vozidlu prodloužit svojí vzdálenost k vozidlu pronásledovanému, což snižuje riziko vzniku kolize. Obrazový záznam navíc dále slouží jako důkazní materiál.⁶²

Zajímavé je využití letecké podpůrné jednotky při snižování kriminality. Metropolitní policie v rámci snižování kriminality vybírá místa, kde dochází k nejvyšší kriminalitě a do těchto míst jsou vysílány ve zvýšeném počtu hlídkové vozy. Letecká podpůrná jednotka na těchto oblastech pravidelně provádí hlídkové lety a to v nižší letové výšce, než obvykle, aby na sebe upozornila. V případě vzniku nějaké události tu je pak nesporná výhoda, že je vrtulník na místě dříve, než kdyby letěl ze základny.⁶³ Z vyjádření pana plk. Mgr. Matějčka lze usuzovat, že s nízkými přelety vrtulníků by na území hlavního města mohl být problém, protože velmi často dochází od občanů ke stížnostem, když je vrtulník nasazen večer při různých bezpečnostních opatřeních – např. fotbalech, kdy si občané stěžují na hluk.⁶⁴

⁶² Tamtéž

⁶³ Tamtéž

⁶⁴ Rozhovor s panem plk. Mgr. Petrem Matějčkem, vedoucím Integrovaného operačního střediska Krajského ředitelství policie hl. m. Prahy ze dne 12.2.2013

7 MODELOVÉ SITUACE

V následující kapitole nastíním scénář modelových situací. Tyto modelové situace by měly v praxi ověřit fungování spolupráce a odhalit nedostatky.

7.1 Znásilnění

Stručný popis události

Na linku 158 je v 20:00 hodin mladou ženou oznámeno, že byla znásilněna. Byla pryč na procházce v Kunratickém lese, Praha 4, ale vzhledem k šoku nemůže přesně říci, kde je. Prý není zraněná. Je těžké od ženy zjistit i informace k samotnému pachateli, prý mluvil česky a měl na sobě černou mikinu.

Síly a prostředky

2 vozidla Pohotovostní motorizované jednotky (4 policisté), 1 vrtulník Letecké služby (3 policisté), 1 policistka v civilním oděvu (poškozená), 1 policista v civilním oděvu (pachatel)

Scénář

Varianta A)

Hlídky PMJ provádí běžný výkon služby po celém svěřeném obvodu Prahy 4, kdy jsou pouze informovány, že se budou účastnit cvičení, které může přijít kdykoliv během směny. Vrtulník Letecké služby bude využit na vyžádání, nebude tedy hlídkovat ve vzduchu a na místo poletí ze základny na Ruzyni. K napadení dojde uprostřed lesa, kdy poškozená bude předstírat zmatení a z místa znásilnění se bude pomalu snažit odejít směr Libuš. Pachatel znásilnění se bude pohybovat po lese, v případě, že spatří policejní hlídku, tak se pokusí ukrýt. Při zadržení nebude klást odpor. Pro Leteckou službu bude prioritou nalézt poškozenou a navést k ní hlídku PMJ, ale hlásit i pohyb podezřelých osob. Po nalezení poškozené se zaměří na pachatele.

začátek: přijetí oznámení 1. minuta: vyslání hlídek na místo události, rozhodnutí IOS o vyžádání letecké podpory 3.-4. minuta: kladné stanovisko operačního odboru Policejní prezidia, výzva Letecké službě ke vzletu 5. minuta: první hlídka na místě události, pokus vypátrat poškozenou, IOS opakovaně volá poškozené s cílem zjistit více

informací do 10. minuty: druhá hlídka na místě události, pátrání po poškozené a pachateli
do 14. minuty: vzlet vrtulníku do 20. minuty: vrtulník nad místem události, pátrání

Varianta B)

Stejná jako varianta A), akorát s tím rozdílem, že vrtulník bude hlídkovat nad územím hl. m. Prahy.

Vyhodnocení

Vyhodnocení se zaměří především na ověření navržených časů a na rozdíl v době, kdy vrtulník dosáhne místo události oproti při variantě A) a B). Důležitým faktorem bude, zda došlo alespoň k vypátrání poškozené nebo pachatele – tedy vhodnost využití Letecké služby u této události v prostředí vegetace.

7.2 Odcizené motorové vozidlo - pronásledování

Stručný popis události

Hlídka PMJ provádí v pátek v 12:00 hod. hlídkovou činnost, když si na Barrandovském mostě, Praha 5 před sebou povšimne motorového vozidla, které je v dostupných databázích vedeno jako odcizené. Hlídka se vozidlo pokusí zastavit, to však začne ujíždět (obr. 7).

Obrázek 7: Konec jednoho z pronásledování, ne vždy se pachatele podaří zadržet⁶⁵



⁶⁵ Vlastní zdroj

Síly a prostředky

1/3 vozidlo Pohotovostní motorizované jednotky (2/6 policistů), 1 vrtulník Letecké služby (3 policisté), 1 civilní vozidlo (1 policista)

Scénář

Varianta A)

Vzhledem k tomu, že půjde o modelovou situaci v běžném provozu, tak pronásledování nebude skutečné a začátek pronásledování bude pouze informací pro IOS a signálem pro vyžádání vrtulníku. Obě vozidla nadále pojedou za sebou za dodržování pravidel silničního provozu. V momentě, kdy se nad událostí objeví vrtulník Letecké služby, vozidlo PMJ si civilní vozidlo nechá ujet (tzn. na 1 minutu zastaví) a dále bude pokračovat dle pokynů posádky vrtulníku. Civilní vozidlo bude od doby, kdy ze ztratí z dohledu hlídky PMJ, 5 minut libovolně jezdit, policista po těchto 5 minutách zastaví a z místa bude odcházet. Když dojde k navedení hlídky PMJ za vozidlo, civilní vozidlo zastaví při nejbližší vhodné příležitosti. Řidič vystoupí a zmizí hlídce z dohledu (simulace útěku) a vrtulník bude navádět policisty na zemi.

začátek: hlídka informuje IOS o ujíždějícím vozidle, sděluje svou polohu a žádá leteckou podporu
1. minuta: IOS o žádá leteckou podporu
3.-4. minuta: kladné stanovisko operačního odboru Policejní prezidia, výzva Letecké službě ke vzletu
do 14. minuty: vzlet vrtulníku
16. až 25. minuta: vrtulník nad pronásledovaným vozidlem

Varianta B)

Stejná jako varianta A) s tím rozdílem, že vrtulník již bude hlídkovat.

Varianta C)

Stejná jako výše uvedené varianty, akorát se zapojením dalších dvou vozidel PMJ, kdy bude kladen důraz na to, aby se je posádka vrtulníku pokusila nasměrovat před vozidlo a tak na silnici vytvořit zátaras.

Vyhodnocení

Vyhodnocení se zaměří především na ověření navržených časů a na rozdíl v době, kdy vrtulník dosáhne místo události oproti při variantě A) a B). Důležité bude zhodnotit,

jak přesně a rychle posádka vrtulníku dokáže navigovat hlídku PMJ a jak se sama dokáže orientovat podle ulic.

7.3 Loupežné přepadení

Stručný popis události

Na linku 158 ve čtvrtek ve 2:00 hod. zavolala vystrašená žena – obsluha nonstop herny na Praze 5 - Stodůlky, že byla přepadena mužem, kterému pod pohrůžkou použití nože vydala tržbu 20000,- Kč. Žena uvedla poměrně podrobný popis útočnicka – východní přízvuk, potrhané jeansy, zelená bunda a maskovaný obličej. Směr útěku pachatele žena neví.

Síly a prostředky

2 vozidla pohotovostní motorizované jednotky (5 policistů), 1 vrtulník Letecké služby (3 policisté), 1 policista v civilním oděvu

Scénář

Hlídka PMJ provádí běžný výkon služby po celém svěřeném obvodu Prahy 5, kdy jsou pouze informovány, že se budou účastnit cvičení, které může přijít kdykoliv během směny. Žádost o leteckou podporu provede IOS a tímto informuje hlídky. První hlídka na místě vysadí jednoho z policistů, který bude mít za úkol zajistit místo činu a zjistit více informací. Hlídka poté bude pátrat dle popisu spolu druhou hlídkou dle vlastního uvážení po okolí a to do doby, než k místu události doletí vrtulník. Poté lze předpokládat, že vrtulník nějaké osoby uvidí a bude k nim navádět pozemní hlídky za účelem kontroly těchto osob.

začátek: přijetí oznámení 1. minuta: vyslání hlídek na místo události, rozhodnutí IOS o vyžádání letecké podpory 3.-4. minuta: kladné stanovisko operačního odboru Policejní prezidia, výzva Letecké službě ke vzletu 5.-6. minuta: první hlídka na místě události, zajištění místa činu, zjištění dalších informací, pátrání po okolí 10. minuty: druhá hlídka na místě události, pátrání po pachateli do 14. minuty: vzlet vrtulníku do 17. minuty: vrtulník nad místem události, pátrání

Vyhodnocení

Jako u předchozích modelových situací ověření časové osy. Dále zhodnocení vhodnosti a náročnosti pátrání v sídlištní zástavbě.

7.4 Krádež věci z motorového vozidla vloupáním

Stručný popis události

V 10:00 hod. je od muže, který se chystá do práce oznámen pohyb podezřelého muže na ulici Nádražní, Praha 5, který nahlíží do automobilů a bere za kliky dveří. Během příjetí oznámení dojde do vloupání do jednoho z vozidel. Oznamovatel detailně popíše oblečení a vzhled pachatele a směr jeho odchodu, s tím, že z vozidla odcizil modrou sportovní tašku.

Síly a prostředky

1 vozidlo pohotovostní motorizované jednotky (2 policisté), 1 vrtulník Letecké služby (3 policisté), 1 policista v civilním oděvu, 1 civilní vozidlo

Scénář

Varianta A)

Hlídkka PMJ provádí hlídkovou činnost v oblasti Smíchova, Praha 5, vrtulník Letecké služby provádí hlídkovou činnost nad středem města. IOS na místo vysílá jak vrtulník, tak hlídku PMJ. Policista v civilním oděvu odchází libovolným směrem, kdy se nesnaží ukrýt.

Začátek: příjetí události do 1. minuty: vyslání hlídky PMJ a vrtulníku do 3 minuty: hlídkka PMJ a vrtulník na místě události

Varianta B)

Začátek stejný jako u varianty a). Policista v civilním oděvu odchází k civilnímu vozidlu a z místa odjíždí, tato informace je předána zúčastněným policistům a to včetně typu, barvy a registrační značky vozidla. Policista s civilním vozidlem odjíždí libovolným směrem.

Varianta C)

Začátek identický s předchozími variantami a rozšíření varianty a). Policistovi v civilním oděvu je předána informace, že je zaměřen vrtulníkem Letecké služby. V tento okamžik policista odchází na tramvajovou zastávku a nastupuje do libovolné tramvaje.

Hlídká PMJ vyčkává, neprovádí zadržení pachatele v dopravním prostředku, ale vyčkává na informaci od posádky vrtulníky, kde pachatel vystoupil.

Vyhodnocení:

Jelikož k ověření doletových časů by mělo dojít v předchozích modelových situacích, tak tato modelová situace se zaměří především na náročnost pátrání v městské zástavbě, úspěšnost vypátrání odjíždějícího vozidla a prověří schopnost posádky vrtulníku rozpoznat, kdy pachatel vystoupil z tramvaje.

Pro lepší vyhodnocení modelových situací byla vytvořena následující tabulka, do které by se zaznamenaly veškeré důležité časové údaje a dále je zde prostor pro subjektivní vyjádření posádky vrtulníku a vedoucího směny IOS.

Tabulka 1: Hodnocení modelové situace⁶⁶

Hodnocení modelové situace			Hodnocení (1 nejlepší, 5 nejhorší)	
Vyplní VS IOS	hh:mm		Rychlost odezvy od OO PP	
Požadavek PMJ			Doba doletu od požadavku	
Požadavek na OO PP			Radioprovoz	
Stanovisko OO PP			LS/PMJ	/
Přihlášení vrtulníku				
Vrtulník nad místem události				
Zadržení pachatele		pátrání negativní		
Vypátrál (zakroužkujte)	PMJ	LS		
Vyplní LS	hh:mm		Navedení na událost IOS	
Výzva ke vzletu od OO PP/IOS			Vhodnost letecké podpory	
Vzlet			Náročnost pátrání	
Navázání spojení			Reakce hlídek PMJ na pokyny	
Dosažení místa události				
Vypátrání pachatele			pátrání negativní	
Návrat na základně				
Celková letová doba				

7.5 Návrh metodického pokynu

Na základě zjištěných poznatků z předchozích kapitol, byl navržen následující metodický pokyn, který by měl být základním kamenem pro spolupráci LS, PMJ a IOS. Snahou bylo všechny poznatky zestručnit a udělat srozumitelné. Dá se předpokládat, že

⁶⁶ Vlastní sestavení

v případě realizace výše popsaných modelových situací by došlo k aktualizaci a úpravám metodického pokynu. Nebylo zjištěno, že by takový podobný metodický pokyn nebo interní akt řízení v rámci Policie ČR existoval.

Metodický pokyn

kterým se upravuje příprava a postup příslušníků Policie České republiky, konkrétně zařazených na útvech Letecké služby Policie České republiky (LS), Pohotovostní motorizované jednotky (PMJ) a Integrovaného operačního střediska (IOS) krajského ředitelství policie hl. m. Prahy při vzájemné spolupráci.

Čl. 1

Důvodem spolupráce výše uvedených útvarů je snaha o efektivnější postup při pátrání po pachatelích trestných činů nebo jiného narušení veřejného pořádku, dále ochrana života a zdraví osob a prevence a snižování kriminality.

Čl. 2

Formy spolupráce

- 1) Letecká podpora ze strany LS je poskytována formou hlídek na žádost vedoucího IOS a to zejména v době, kdy dochází k největšímu počtu nahlášených událostí a v lokalitách, které jsou postiženy nejvyšším nápadem.
 - a) Žádost o leteckou podporu formou letecké hlídky vedoucí IOS odešle zpravidla měsíc dopředu za respektování fondu přidělených letových hodin pro Krajské ředitelství policie hl. m. Prahy.
- 2) Letecká podpora je strany LS dále poskytována na vyžádání a to kdykoliv.

Čl. 3

Předpoklady ze strany PMJ

- 1) Pro efektivní spolupráci je nutné proškolit všechny policisty zařazené na PMJ o technických možnostech vrtulníku a o situacích, kdy je vhodné o vrtulník požádat a kdy nikoliv.
- 2) S policisty PMJ provádět během instruktáže rozbor situací, kdy ke spolupráci došlo.
- 3) Během služby je nutné dodržovat odesílání kódů typické činnosti (tzv. statusů) pomocí vozidlové radiostanice a to jako prevenci zahlcení otevřeného kanálu.

- 4) Všechna vozidla PMJ zařazená v přímém výkonu služby musí být označena ze vzduchu viditelným volacím znakem na střeše vozidla.

Čl. 4

Předpoklady ze strany IOS

- 1) Pro efektivní spolupráci je nutné proškolit policisty zařazené na IOS (zejména vedoucí směn a policisty, kteří řídí hlídky) o technických možnostech vrtulníku a o situacích, kdy je vhodné o vrtulník požádat a kdy nikoliv.
- 2) IOS zřídí záložní otevřený kanál vyhrazený pro spolupráci s LS.
- 3) Z důvodu statistického vyhodnocení bude na IOS prováděno dlouhodobé sledování vybraných událostí a to vzhledem k denní době, dnu, měsíci a místní příslušnosti, kde k události došlo a to z důvodu efektivnější spolupráce formou leteckých hlídek.
- 4) Vedoucí IOS bude provádět vyhodnocení spolupráce, tedy kdy došlo k vyžádání vrtulníku a kdy tato spolupráce byla úspěšná.

Čl. 5

Předpoklady ze strany LS

- 1) Z důvodu zefektivnění spolupráce se doporučuje stáž posádek LS u PMJ.
- 2) Vrtulníky určené pro spolupráci je nutné vybavit automobilovou navigací s mapovým podkladem hl. m. Prahy.

Čl. 6

Postup při spolupráci

- 1) Policista PMJ vznesе požadavek na IOS o leteckou podporu a to s uvedením místa a důvodu a to prostřednictvím celoměstského otevřeného kanálu.
- 2) Vedoucí směny IOS požadavek zhodnotí a co nejrychleji jej předá operačnímu odboru Policejního prezidia, kdy uvede důvod a místo, kde podporu žádá. Vedoucí směny IOS o leteckou podporu může požádat také sám z vlastní iniciativy za dodržení stejných pravidel, jako by o podporu žádala hlídka PMJ.
- 3) Posádka vrtulníku LS se ihned po vzletu ohlásí IOS a to buď přímým hovorem, nebo na celoměstském otevřeném kanálu. Vedoucí IOS předá posádce další informace a upřesní místo letecké podpory. Další komunikace probíhá na otevřeném celoměstském kanálu.

- 4) V případě zahlčení otevřeného celoměstského kanálu vydá vedoucí směny IOS pokyn všem zúčastněným k přechodu na záložní otevřený kanál vyhrazený pro spolupráci při letecké podpoře. Všichni zúčastnění tuto informaci potvrdí a na kanál bez odkladu přejdou, dále si povinně jako sekundární kanál (příposlech) naladí celoměstský otevřený kanál.
- 5) Posádka vrtulníku předává zjištěné poznatky přímo hlídkám PMJ.
- 6) Spolupráce je ukončena po vzájemné dohodě mezi hlídkami PMJ, IOS a LS.
- 7) Posádka vrtulníku je povinna během celé spolupráce pořizovat obrazový záznam.
- 8) Všichni zúčastnění dbají na kázeň při radioprovozu, informace jsou stručné a výstižné, aby nedošlo ke zbytečnému zahlčení otevřených kanálů.

Čl. 7

Modelové situace

- 1) Pro ověření a nácvik spolupráce se využije modelových situací.
- 2) Každá modelová situace bude vyhodnocena IOS a LS.

Čl. 8

Všichni zúčastnění dále postupují dle platných právních norem, interních aktů řízení, nařízení Ministerstva vnitra a etického kodexu Policie České republiky.

7.6 Návrh tabulky pro statistické sledování

Pro sledování statistických údajů ve smyslu výše uvedeného metodického pokynu byla vytvořena tabulka, která by se na IOS každý týden minimálně po dobu jednoho roku vyplňovala a na základě získaných údajů by došlo k vytvoření grafů a mapy ze kterých by bylo patrné, kde a kdy nachází k největšímu počtu nahlášení sledovaných událostí. Kolonka „Čas“ je zde zobrazena pouze jednou, nicméně by se vyplňovala pro každý den zvlášť. Do kolonky zadržený pachatel by se vkládala čísla dělená lomítkem, první pozice by byla určená, pokud došlo za využití letecké podpory k zadržení pachatele, za lomítkem by byl údaj, pokud by pachatele zadržela hlídka bez využití letecké podpory. Místní příslušnost by byla sledována dle místních oddělení a ne pouze na OŘ, jak je tomu dosud.

Tabulka 2: Návrh tabulky pro statistické sledování vybraných událostí⁶⁷

Měsíc:	Den v týdnu							Čas					
Druh události	Po	Út	St	Čt	Pá	So	Ne	6:00-10:00	10:00-14:00	14:00-18:00	18:00-22:00	22:00-2:00	2:00-6:00
Krádež (vč. vloupání)													
Loupež													
Ublížení na zdraví													
Neposkytnutí pomoci													
Rvačka/výtržnictví													
Poškození cizí věci													
Ohrožení pod vlivem návykové látky													
Ostatní (pohřešování, sebevražda, ...)													

Letecká podpora		Zadržený pachatel		Místní příslušnost
Hlídka	Vyžádání	Hlídka	Vyžádání	

⁶⁷ Vlastní sestavení

ZÁVĚR

Bakalářská práce se zabývá problematikou spolupráce mezi Pohotovostní motorizovanou jednotkou a Leteckou službou Policie ČR, kdy tato spolupráce by měla být zastřešena Integrovaným operačním střediskem Krajského ředitelství policie hl. m. Prahy. V samém počátku práce jsou popsány samotné útvary, jejich historie, současnost a vybavení, zmíněna je i úloha Integrovaného operačního střediska.

Na základě dostupných statistik jsou v další části analyzovány vybrané druhy kriminality v horizontu 3 let. Jsou zde navrženy trestné činy, kde by spolupráce mezi výše uvedenými útvary mohla být přínosem a to na základě praktických poznatků a přímého pozorování, kdy u těchto trestných činů bývá pachatel v době oznámení na místě spáchání trestného činu. Důležitost a vhodnost spolupráce se autor snaží doložit skutečnými událostmi, jichž se účastnil, kdy je důležité zmínit, že vrtulník nemusí být v rámci spolupráce nápomocen pouze při pátrání po pachatelích, ale i při záchraně lidských životů.

Dále bylo zjištěno, jakým způsobem se o leteckou podporu žádá v současné době a za jakých podmínek v souladu s platným nařízením. Dle autorova názoru jsou vytvořeny pouze velmi obecné postupy, jejichž aplikování v rámci specifické spolupráce mezi Pohotovostní motorizovanou jednotkou a Leteckou službou by vedlo k neefektivní spolupráci a příliš nezohledňuje přímý výkon služby – v rámci této práce konkrétněji hlídek Pohotovostní motorizované jednotky. Pro spolupráci se jako velmi vhodná jeví poloha základny Letecké služby, což dokládají zjištěné doletové časy do vybraných částí Prahy. Kladně lze hodnotit i rezervu v přidělených letových hodinách.

Autorův názor příliš obecných postupů je podpořen tím, že ke spolupráci dochází v současné době nahodile a lze konstatovat, že nejde ani tak o spolupráci mezi Pohotovostní motorizovanou jednotkou a Leteckou službu, ale mezi Leteckou službou a Integrovaným operačním střediskem, kdy se Pohotovostní motorizovaná jednotka stává pouze jedním z podřadných účastníků, což je dle autorova názoru škoda a to i vzhledem k názoru odpovědných osob. Je pravda, že finanční situace u Policie ČR není nejlepší, což pociťuje i sám autor, ale je otázkou, zda to skutečně může být důvod, proč k této užší

a specifitější spolupráci nedochází, když rezerva přidělených letových hodin by tu byla. Samozřejmě by rezerva nestačila na ideální stav, kterým je dle názoru autora fungování letecké podpory v Londýně. Pokud by ale byly finance skutečným důvodem, tak je k zamyšlení, zda nezážit do budoucna pro Leteckou službu nákup letadel, jak je tomu v Hesensku. Nedostatek je spatřován ve statistickém sledování a vyhodnocení událostí přijatých na linku 158. V práci jsou tak navrženy, resp. dále rozpracovány dvě základní formy možné spolupráce včetně subjektivního hodnocení jejich výhod a nevýhod.

Pro ověření forem spolupráce jsou vytvořeny modelové situace, které spolu návrhem metodického pokynu tvoří hlavní cíl této práce, tzn. teoretický základ pro spolupráci výše uvedených útvarů. Autor si nedělá iluze, že by spolupráce dle navržených postupů byla od prvopočátku bezchybná a vysoce efektivní, pokud by ale došlo k uskutečnění modelových situací a určitému posunu ve sledování vybraných událostí, tak by to byl obrovský krok dopředu. Z těchto důvodů byly vytvořeny i pomůcky pro zmíněné sledování a pro vyhodnocení modelových situací.

Autor samotný by takovou spolupráci uvítal, protože by byla pomocí v přímém výkonu služby, zajistila by zadržení více pachatelů trestné činnosti a co je důležitější – dokázala by zachraňovat i životy. Linku 158 v Praze nezajišťuje pouze Pohotovostní motorizovaná jednotka, ale jako jediná má v tomto směru celopražskou působnost. Z tohoto důvodu bylo pro začátek upuštěno od účasti složek Obvodních ředitelství Praha I – IV a to z důvodu, že by to dle názoru autora mohl být spíše na škodu. Po splnění výše uvedených podmínek (vyhodnocení modelových situací, sledování událostí a následná revize metodiky) by spolupráce měla být rozšířena i na další složky.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Literální zdroje:

1. ADÁMEK, M. *Jak funguje letecká záchranka*. Brno : Computer Press, 2010, 96 s. ISBN 978-80-251-2589-2.
2. DLOUHÝ, M., MINAŘÍK J. *Policejní letectvo včera a dnes*. Praha : Themis, 2000, 56 s. ISBN 80-85821-91-5.
3. FOJTÍK, J. *Policejní vrtulníky*. Praha : Naše Vojsko, 2007, 173 s. ISBN 978-80-206-0870-03.
4. KOVÁRNÍK, L., TÓTH J. *Policejní akce*. Praha : Policejní akademie České republiky v Praze, 2009, 224 s. ISBN 978-80-7251-311-6.
5. ROHOVSKÁ, H. *Analýza činností Letecké služby Policie České Republiky 2008 - 2010*. Praha, 2011. Diplomová práce. Univerzita Karlova, Fakulta tělesné výchovy a sportu, Technické a úpolové sporty. Vedoucí diplomové práce Miloš Fiala.
6. STEHLÍK, E. *URNA – 30 let policejní protiteroristické jednotky*. Mohelnice - Praha : Martin Vaňourek, 2011, 304 s. ISBN 978-80-904588-2-6.
7. SZKANDEROVÁ, M.. *Laserové nebezpečí z pohledu policie*. In *Kriminalistický sborník*. Praha : Kriminalistický ústav Praha Policie ČR. 2012. 72 s..
8. VANGELI, B. *Zákon o Policii České republiky : komentář*. Praha : C. H. Beck, 2009, 442 s. ISBN 978-80-7400-142-0.
9. VOKUŠ, J. *Policie České republiky*. Praha : Policejní prezidium České republiky, 2010 84 s. ISBN 978-80-254-6098-6.

Elektronické zdroje:

1. BUNDESPOLIZEI. Bundespolizei - Fliegerstaffel Blumberg. *Bundespolizei.de* [online]. © 1999 - 2013 [cit. 2013-1-10]. Dostupné z WWW: <http://www.bundespolizei.de/DE/06Die-Bundespolizei/Organisation/BPOLP/Flugdienst/02_Blumberg/Blumberg.html>.
2. DENÍK.CZ. Praha: Na fotbalové fanoušky dohlédne i vrtulník. *Denik.cz* [online]. 28.7.2011, [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.denik.cz/kratce/praha-na-fotbalove-fanousky-dohledne-i-vrtulnik-910482.html>>.

3. ČESKO. Zák. č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů. [online]. 2000. [cit. 2012-11-20]. Dostupné z WWW: <<http://www.pozary.cz/storage/soubor/2012/08/uz4f0c8060a57f0/obr5033774e6cd4b.pdf>>.
4. HEINZ, L. Pražská PMJ je vyzbrojena novou municí ACTION 5. *Policista.cz* [online]. 17.2.2012 [cit. 2012-11-17]. Dostupné z WWW: <<http://www.policista.cz/clanky/reportaz/prazska-pmj-je-vyzbrojena-novou-munici-action-5-865/>>.
5. HESSISCHE/NIEDERSÄCHSISCHE ALLGEMEINE. Überwachungsflieger für hessische Polizei: Flugzeug soll zwei Helikopter ersetzen. *Hna.de* [online]. 31.8.2011 [cit. 2013-4-1] Dostupné z WWW: <<http://www.hna.de/nachrichten/hessen/flugzeug-soll-zwei-helikopter-ersetzen-1385829.html>>.
6. „Helfen, wo kein anderer helfen kann“ - Polizeihubschrauber - Dokumentation. In *Youtube* [online]. 27.11.2012 [cit. 2013-02-25]. Dostupné z WWW: <<http://www.youtube.com/watch?v=PD2eOOsJiYA>>. Kanál uživatele RTHdoku.
7. KULÍŠKOVÁ, E. Pražské strážníky čekají pod vedením nového šéfa Šustera velké změny. *Český rozhlas* [online]. 17.1.2013, [cit. 2013-01-17]. Dostupné z WWW: <http://www.rozhlas.cz/zpravy/regiony/_zprava/prazske-strazniky-cekaji-pod-vedenim-noveho-sefa-sustera-velke-zmeny--1163255>.
8. METROPOLITAN POLICE. Air Support Unit. *Police.uk* [online]. © 2013 [cit. 2013-2-10]. Dostupné z WWW: <<http://content.met.police.uk/Site/airsupportunit>>.
9. METROPOLITAN POLICE. Air Support Unit – what we do. *Police.uk* [online]. © 2013 [cit. 2013-2-10]. Dostupné z WWW: <<http://content.met.police.uk/Site/whatwedoasu>>.
10. NEJVYŠŠÍ KONTROLNÍ ÚŘAD, Podrobná informace z ukončené kontrolní akce č. 11, *nku.cz* [online]. © 2012 [cit. 2012-12-20]. Dostupné z WWW: <www.nku.cz/assets/publikace/vestnik/vestnik-nku-2012-castka-2.pdf>.

11. POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. Pohotovostní motorizovaná jednotka - historie. *Policie.cz* [online]. © 2010 [cit. 2012-10-26]. Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/historie-jednotky.aspx?q=Y2hudW09NA%3d%3d>>.
12. POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. Pohotovostní motorizovaná jednotka – přínos PMJ. *Policie.cz* [online]. © 2010 [cit. 2012-11-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/prinos-pohotovostni-motorizovane-jednotky.aspx>>.
13. POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. Krajské ředitelství Policie hl. m. Prahy – kontakty. *Policie.cz* [online]. © 2010 [cit. 2012-11-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/SCRIPT/imapa.aspx?area=pha&nid=269&docid=22454&num=>>>.
14. POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. Krajské ředitelství Policie hl. m. Prahy – statistiky. *Policie.cz* [intranet]. © 2010 [cit. 2013-1-7]. Dostupné z WWW: <http://10.92.76.56/web_apli/Reditel/Krs/SSK/index.htm> .
15. POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. Krajské ředitelství Policie hl. m. Prahy – o nás. *Policie.cz* [online]. © 2010 [cit. 2012-11-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/docDetail.aspx?docid=9128&doctype=ART&#IOS>>.
16. POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. Dopravní akce s vrtulníkem. *Policie.cz* [online]. 2012, [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/krajske-reditelstvi-severomoravskeho-kraje-zpravodajstvi-dopravni-akce-s-vrtulnikem.aspx>>.
17. POLIZEI BERLIN. Polizeihubschauberstaffel Berlin. *Berlin.de* [online]. 2012 [cit. 2013-1-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.berlin.de/polizei/wir-ueber-uns/struktur/dirza/einsatzspektrum.html>>.
18. POLIZEI NORDRHEIN - WESTFALEN. Die Polizeifliegerstaffel. *Polizei-nrw.de* [online]. 2011 [cit. 2013-1-10]. Dostupné z WWW: <http://www.polizei-nrw.de/artikel__70.html>.

19. REGIONY ČR. Okamžité pátrání zachránilo život vážně zraněné ženy, která spadla ze skály. *Regiony.cz* [online]. 9.8.2011, [cit. 2013-02-18]. Dostupné z WWW:
<<http://www.regiony.cz/view.php?cislocclanku=2011080142&nazevclanku=okamzite-patrani-zachranilo-zivot-vazne-zranene-zeny-ktera-spadla-ze-skaly&rstema=354&rsstat=5&rskraj=10&rsregion=50>>.
20. TN.CZ. Velká pátrací akce! Ztracenou stařenku už hledá i vrtulník s termovízi. *Tn.cz* [online]. 4.4.2012, [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW:
<<http://tn.nova.cz/zpravy/cernakronika/velka-patraci-akce-ztracenou-starenku-uz-hleda-i-vrtulnik-s-termovizi.html>>.

Legislativní zdroje:

1. ČESKO. Nařízení Ministerstva vnitra č. 49 ze dne 17. července 2009. In *Interní akty řízení PČR, Česká republika*. 2009. s. 2.
2. ČESKO. Pravidla létání. In *Letecký předpis L2*. 2000. hlava 4-1.
3. ČESKO. Zák. č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1997. Částka 142, s. 6102.
4. ČESKO. Zák. č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2009. Částka 11, s. 381-437.

Ostatní zdroje

1. Rozhovor s panem plk. Mgr. Petrem Matějčkem, vedoucím Integrovaného operačního střediska Krajského ředitelství policie hl. m. Prahy ze dne 12.2.2013.
2. Rozhovor s panem pplk. Ing. Bc. Tomášem Vlasákem, manažerem kvality a jakosti Letecké služby Policie ČR, ze dne 21.4.2013.

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Hodnocení modelové situace.....	47
Tabulka 2: Návrh tabulky pro statistické sledování vybraných událostí.....	51

SEZNAM GRAFŮ

Graf 1: Krádeže věcí z aut.....	24
Graf 2: Krádeže vloupáním.....	25
Graf 3: Loupeže.....	26
Graf 4: Odcizená vozidla.....	27

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Škoda Octavia 1,8 TSI Pohotovostní motorizované jednotky.....	12
Obrázek 2: Bell 412 Letecké služby při předváděcí akci se zásahovou jednotkou.....	18
Obrázek 3: Termovizní komplet FLIR UltraForce II.....	20
Obrázek 4: Ovládací stanoviště termovizního kompletu FLIR UltraForce II.....	20
Obrázek 5: Přístrojová deska vrtulníku EC-135T2 Letecké služby.....	22
Obrázek 6: Hotovostní vrtulník EC-135T2 na základně v Praze – Ruzyni.....	34
Obrázek 7: Konec jednoho z pronásledování, ne vždy se pachatele podaří zadržet.....	43

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha I: Rozhovor s plk. Mgr. Petrem Matějčkem.....	59
Příloha II: Rozhovor s pplk. Ing. Bc. Tomášem Vlasákem.....	61

PŘÍLOHA I

Rozhovor s panem plk. Mgr. Petrem Matějčkem, vedoucím Integrovaného operačního střediska Krajského ředitelství policie hl. m. Prahy ze dne 12.2.2013

Považoval byste to za přínos, kdyby vrtulník nebyl k dispozici pouze na vyžádání, ale v rámci KŘ by v době, kdy dochází k největšímu nápadu, prováděl i hlídkové lety?

Ano uvítal bych jako vedoucí a myslím, že by to uvítal i samotný výkon služby, kdyby vrtulník v inkriminovaných hodinách vykonával běžnou činnost. Zvláště v dopravních špičkách, pátky, neděle odpoledne. Problém by byl asi v nočních hodinách, protože hluk ruší občany. To máme vyzkoušené z bezpečnostních opatřeních př. fotbalu končící až pozdě večer, kdy si někdy občané na hluk stěžují.

Můžete přiblížit, kdy přijmete nejvíce oznámení a to z pohledu dne, dnů v týdnu a ročních období?

Přesně nesledujeme nápad. Dá se ale z praxe říci, že nejvíce volání je v pátek / běžný den, špička dopravní odjezd z Prahy na volno, večer oslavování dny volna/. Dále je to sobota večerní hodiny kdy opět oslavy a popíjení a následně až do ranních hodin, kdy lidé opojení alkoholem vyvádí. Samozřejmě že nápad např. dopravních nehod a tudíž i volání na linku 158 je velký v době sněhových kalamit, namrznutí vozovky a podobně. Dále se hodně promítají velké akce pořádané v hl. m. Praze – Fotbaly, Matějská, výstavy a podobně.

U jakých událostí si dokážete představit, že by asistence vrtulníku byla přínosná?

Určitě by to mohly být případy nečekaných větších potyček, rvaček, dále případy takových těch oznámení, kdy je sdělováno, že na silnici se pohybuje agresivní řidič ohrožující ostatní a to rychlou jízdou, předjížděním a podobně. Rovněž případy, kdy oznámeno pohřešování malého dítěte a podobně – když je vrtule venku může být ihned zaměřena na lokalitu.

Jak by podle Vás měla probíhat komunikace v případě spolupráce, tz. zda by se k hlídkám informace např. o pohybu pachatele dostala přes IOS nebo na otevřeném kanálu přímo od posádky vrtulníku?

Vrtulník nasazen na stejném kanálu jako hlídky v terénu, viz. Bezpečnostní opatření a tudíž relace s vrtule slyší hlídky venku. To samé je, pokud vrtule jen pro konkrétní pátrací akci tak jede na vyčleněném kanále a slyší ho hlídky účastníci se této akce. V Praze výkon řídicí kanál 10 a na tom by také komunikoval vrtulník. Společný kanál je samozřejmě lepší pro vzájemnou součinnost a okamžitý, nezkreslený přenos informací .

Uvítal byste možnost, kdyby k vyžádání vrtulníku mohlo dojít přímo přes IOS a ne přes Policejní prezidium, jak je tomu aktuálně?

Vyrozumívání přes PP vyhovuje, je to minimální zpoždění informace vidí v IS Maják, již znají možnosti, letové podmínky a podobně. Toto bych zásadně neměnil, je nastaven určitý postup a ten se musí dodržovat. V případě potřeby možného nasazení vrtule na více místech rozhodne operační PP a nedochází k hádkám a třenicím.

PŘÍLOHA II

Rozhovor s panem pplk. Ing. Bc. Tomášem Vlasákem, manažerem kvality a jakosti Letecké služby Policie ČR, ze dne 21.4.2013

Jaký je časový limit pro vzlet hotovostního vrtulníku od vyžádání? Daří se posádkám odstartovat již před tímto limitem?

Pevně stanovený limit nemáme. Zpravidla nám ale přijde výzva od operačního odporu Policejního prezidia, kdy se následně domluvíme na detailech s útvarem, který si nás vyžádal. Může to trvat tak dvě minuty. Další dvě minuty trvá připravení vrtulníky a následný vzlet. Do 5 minut tedy můžeme být ve vzduchu.

Dokážete si představit v době, kdy dochází k největšímu nápadu trestné činnosti, provádět hlídkové lety v rámci KŘP hl. m. Prahy a účastnit se pátrání po pachatelích trestné činnosti tzv. po horké stopě (např. vloupání do objektů, vozidel, průjezdy kradených motorových vozidel)?

Určitě. Letecká služba o tomto i jeden čas uvažovala, jelikož tyto hlídkové lety jsou naprosto běžné všude ve světě, například v USA nebo v Londýně. Vzhledem ke vzdálenosti základny od hl. m. Prahy by to nebyl problém. Hlídkování například v Plzni už si ale představit nedokážu. Část výcvikových letů provádíme už tak nad územím Prahy a občas se stává, že jsme z výcviku vysláni na hotovostní akci. Ne vždy se však při těchto výcvikových letech na palubě nachází palubní technik. Problémem jsou však finance, situace u Policie je taková, že se šetří.

Jaké jsou meteorologické podmínky pro vzlet hotovostního vrtulníku?

Snažíme se dodržovat L2, nicméně máme v souladu s § 50 zákona číslo 49 roku 1997 výjimku. Pomatuji případ, kdy se letělo při dohlednosti 200m, vše ale záleží na pilotech a bezpečnost je na prvním místě.

Jaká je výdrž vrtulníku EC-135?

Výdrž plně natankovaného vrtulníku EC-135 v hotovostní verzi s trojčlennou posádkou, tedy dva piloti a palubní technik je 2 hodiny a 30 minut. Při teplotě 24 stupňů Celsia však plně naložený vrtulník z provozních důvodů nemůže viset na místě a na místě zásahu pomalu krouží.

Za jak dlouho jste schopni s vrtulníkem EC-135 dosáhnout následující lokality:

Stodůlky, Chodov, Hostivař, Černý Most, Kobyličky, Nové Město, Smíchov?

Cestovní rychlost vrtulníku EC-135 je přibližně 120 knotů, takže za 1 minutu uletíme přibližně 3,7 kilometru.

Stodůlky – 2 minuty

Chodov – 5 minut

Hostivař – 5 a 1/2 minuty

Černý Most – 6 minut

Kobyličky – 3 a 1/2 minuty

Nové Město – 3 minuty

Smíchov – 2 minuty