

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH  
STUDIÍ, Z. Ú., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

**MOŽNOSTI VYUŽITÍ LETECKÉ TECHNIKY  
V RÁMCI INTEGROVANÉHO ZÁCHRANNÉHO  
SYSTÉMU ČESKÉ REPUBLIKY**

**Autor práce: Petr Bánovčín, DiS.**

**Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě**

**Forma studia: Kombinovaná**

**Vedoucí práce: Mgr. Štěpán Kavan, Ph.D.**

**Katedra: Právních oborů a bezpečnostních studií**

**2017**

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 § 47 b) zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění.

.....

Děkuji vedoucímu této bakalářské práce panu Mgr. Štěpánu Kavanovi, Ph.D., za cenné rady, doporučení a metodické vedení práce. Dále děkuji všem, kteří svojí pomocí a vstřícností přispěli k vypracování této bakalářské práce.

## ABSTRAKT

BÁNOVČIN, P. *Možnosti využití letecké techniky v rámci integrovaného záchranného systému České republiky: bakalářská práce*. České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, z. ú., 2017. 71 s. Vedoucí bakalářské práce : Mgr. Štěpán Kavan, Ph.D.

**Klíčová slova:** Integrovaný záchranný sbor České republiky, Policie České republiky, Letecká služba Policie České republiky, letecká záchranná služba, vrtulník, bezpilotní prostředky.

Bakalářská práce se zabývá možnostmi využití letecké techniky za účelem plnění jednotlivých bezpečnostních úkolů a různorodých záchranných činností. Teoretická část znázorňuje stručně vývoj leteckých prostředků na našem území včetně prezentace současné policejní letky, jejího vybavení a akceschopnosti. Součástí teoretické části je i prezentace letecké záchranné služby v ČR do roku 2016 a po roce 2016. Praktická část obsahuje statistické údaje a znázorňuje reálné události, jichž byl autor zcela nebo z části součástí za účelem znázornění jedinečnosti, nenahraditelnosti a nepostradatelnosti vrtulníků pro policejní, záchranné anebo jiné činnosti. Vývoj technologií nabízí inovaci leteckých prostředků i v oblasti bezpečnosti. Závěrečným výstupem autora je řešena otázka, zda je reálné v konkrétních situacích nahradit právě vrtulník za takticky, technicky a ekonomicky výhodnější letecké prostředky. Tato studie je provedena pohledem vybraných útvarů Policie České republiky.

## ABSTRACT

BÁNOVČIN, P. *Opportunities of aviation use within the Integrated emergency system of Czech Republic: Bachelor thesis.* České Budějovice : The College of European and Regional Studies, 2017. 71 p. Supervisor : Mgr. Štěpán Kavan, Ph.D.

**Key words:** Integrated Rescue Corps of the Czech Republic, Police of the Czech Republic, Czech Police Aviation, Helicopter Emergency Medical Service, Helicopter, Unmanned Aircraft Systems.

The Bachelor's thesis concerns with alternatives of aircraft use for purposes of specific security tasks and miscellaneous rescue activities. Theoretical part projects briefly the evolution of aircraft use within our territory including presentation of current police aircraft fleet, its equipment and action readiness. The part of theory is also presentation of aircraft rescue in the Czech Republic til year of 2016 and beyond. Practical part consists of statistical readings and represents real events of which the author took part in favor of presenting its uniqueness, irreplaceability and indispensability of helicopters for police, rescue and other activities. Technological development offers innovation of aircraft also in area of security. The final outcome of the author is to resolve the issue of helicopter replacement in tactically, technically and economically more effective way by other aircraft carriers. This thesis is carried out by the view of specific departments within the Police of the Czech Republic.

# OBSAH

<b>ÚVOD</b> .....	<b>8</b>
<b>1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE</b> .....	<b>10</b>
<b>2 HISTORIE A VÝVOJ POLICEJNÍHO LETECTVA</b> ..	<b>13</b>
2.1 Četnické letecké hlídky (1935-1939) .....	14
2.2 Bezpečnostní letectvo (1945-1950).....	14
2.3 Bezpečnostní letka (1951-1953).....	15
2.4 Letecký oddíl MV (1953-1979) .....	15
2.5 Letecká správa federálního MV (1979-1990) .....	15
2.6 Úřad Federálního MV pro leteckou službu (1990-1991) .....	16
2.7 Letecká služba Federálního policejního sboru (1991-1992) .....	16
2.8 Současnost policejního letectva v ČR .....	17
<b>3 PROVOZOVATELÉ LZS ČR</b> .....	<b>23</b>
3.1 Stav mapující LZS v ČR do 31. prosince 2016.....	25
3.1.1 ALFA HELICOPTER.....	26
3.1.1.1 HEMS Brno .....	28
3.1.1.2 HEMS Olomouc .....	28
3.1.1.3 HEMS Jihlava .....	28
3.1.1.4 HEMS České Budějovice .....	28
3.1.2 AČR.....	29
3.1.3 DSA .....	30
3.1.3.1 HEMS Ostrava.....	32
3.1.3.2 HEMS Hradec Králové.....	32
3.1.3.3 HEMS Ústí nad Labem.....	32
3.1.3.4 HEMS Liberec .....	32
3.1.4 LS PČR.....	33
3.2 Stav mapující LZS po roce 2016.....	33
3.2.1 AČR.....	34
3.2.2 ATE .....	35
3.2.3 DSA .....	36

3.2.4 LS PČR.....	36
3.2.5 HAT .....	36
3.3 Postavení LZS v rámci IZS ČR.....	37
<b>4 STATISTICKÉ PŘEHLEDY VYUŽITÍ VRTULNÍKŮ</b>	<b>38</b>
<b>5 KAZUISTIKA VYUŽITÍ VRTULNÍKŮ .....</b>	<b>42</b>
5.1 Dopravní nehoda hasičské cisterny .....	42
5.2 Novodobé požáry v Praze.....	45
5.3 Pátrání po ztraceném seniorovi .....	46
5.4 Bezpečnostní opatření .....	47
5.5 Ujíždějící řidič.....	47
<b>6 BUDOUCNOST LETECKÉ TECHNIKY .....</b>	<b>50</b>
6.1 Pyrotechnická služba.....	52
6.2 Útvar pro ochranu prezidenta ČR, Ochránná služba PČR .....	53
6.3 URNA, ZJ jednotlivých krajských ředitelství PČR .....	54
6.4 Speciální pořádková jednotka .....	55
6.5 Odbor služby dopravní policie .....	56
6.6 Odbor služby cizinecké policie .....	58
<b>7 DISKUSE.....</b>	<b>59</b>
<b>ZÁVĚR.....</b>	<b>62</b>
<b>SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ .....</b>	<b>64</b>
<b>SEZNAM ZKRATEK .....</b>	<b>68</b>
<b>SEZNAM OBRÁZKŮ .....</b>	<b>69</b>
<b>SEZNAM GRAFŮ .....</b>	<b>69</b>
<b>SEZNAM PŘÍLOH.....</b>	<b>69</b>
<b>PŘÍLOHA I. ....</b>	<b>70</b>

# ÚVOD

Téma bakalářské práce si autor zvolil zcela záměrně, a to z toho důvodu, že již osmým rokem je služebně zařazen jako policista u odboru Pohotovostní motorizované jednotky (PMJ), která operuje především v hlavním městě Praha, ale výjimkou v případě potřeby nejsou ani zásahy ve Středočeském kraji. Každým dnem vyjíždí do pražských ulic několik hlídek PMJ, které jsou zařazené mezi tzv. prvosledové hlídky. Hlavní činností těchto hlídek je rychlé reagování na události oznámené na tísňové linky. Při výkonu služby se autor setkává s různorodými banálními případy, ale ve větší míře se závažnými událostmi. Pro znázornění si můžeme pod takovými událostmi představit: účinné zabránění jednotlivých forem protiprávních jednání a dopadení jejich pachatele, různorodé pátrací akce po hledaných nebo pohřešovaných osobách, dopravní nehody, těžké úrazy či ve velké míře fenomén dnešní doby, kterým jsou ujíždějící řidiči.

Znatelným pomocníkem při výše uvedených událostech jsou bezpochyby letecké prostředky a letecká technika, které plní nadstandardní úkoly v rámci zajištění bezpečnosti osob, majetku, ochrany veřejného pořádku, provádění preventivní a represivních činností a provozování letecké záchranné služby (LZS). V České republice (ČR) se k záchranným a likvidačním pracím a k plnění jednotlivých bezpečnostních úkolů používají zejména vrtulníky. V ojedinělých případech se můžeme setkat se speciálně upravenými letadly. Součinnost vrtulníků jednoznačně ulehčuje práci pozemních sil. Za zmínku stojí i specifická činnost pražských hlídek, která spočívá v zajištění bezpečného perimetru pro přistání vrtulníku LZS v předurčené lokalitě Palackého náměstí, Praha 2, a to vzhledem ke své strategické poloze v centru hlavního města a také z důvodu, že ne každá nemocnice v hlavním městě má svůj vlastní heliport.

Téma bakalářské práce reaguje na aktuální situaci, která se týká tendru na provoz LZS, jelikož na konci roku 2016 dvěma komerčním nestátním společnostem vyprší smlouva na provoz LZS a je zcela nemyslitelné, aby v roce 2017 nebyla LZS provozována. Dnešní uspěchaná doba související s vysokým tlakem na fyzickou a psychickou stránku každého člověka spojená s nárůstem pracovního vytížení, s vývojem dopravy a dopravních cest, modernizací a rozvojem měst a obcí tvoří celek různorodých rizik a nebezpečí. Každý z nás se může kdykoliv a kdekoliv dostat do situace, kdy bude potřebovat profesionální, precizní, a hlavně rychlou pomoc. Lidský život je cenný, křehký a ničím nenahraditelný a každá vteřina rozhoduje o životě a smrti. Současná LZS je zajišťovaná čtyřmi provozovateli na celkem deseti základnách



LZS často označovaných termínem HEMS (Helicopter Emergency Medical Service), a to v deseti různých krajích ČR, avšak akční rádius je po celém území ČR. V podstatě posádka vrtulníku LZS není ničím výjimečná a nijak se neliší od pozemní posádky zdravotnické záchranné služby (ZZS), ale hlavní předností vrtulníků je právě rychlost, šetrnost při přepravě pacienta a možnost dostat se relativně snadno tam, kam by se pozemní posádky dostávaly těžko a s velkým časovým odstupem. Stěžejním faktorem této práce je i reakce na aktuální bezpečnostní situaci nejen ve světě, ale také u nás v ČR působící zejména v hrozbě různých podob teroristických útoků.

Vrtulníky pro činnost Policie České republiky (PČR) a integrovaného záchranného systému České republiky (IZS ČR) jsou jednoznačně nezastupitelné, nepostradatelné a nenahraditelné, a to zejména díky svým mimořádným a specifickým technickým vlastnostem: *„Moment překvapení a schopnost rychle se dostat na místo události, přistát téměř kdekoliv na ploše minimálních rozměrů, možnost pomalu přelétávat nad místem události nebo dokonce zůstat viset ve vzduchu na místě a vysazovat nebo vyzvedávat osoby z něj učinily ideální prostředek pro úkoly bezpečnostních složek a pro záchranu životů“*.<sup>1</sup> Už tehdejší velitelé bezpečnostních sborů si uvědomovali výhody vrtulníků.

Vrtulníky jako takové mají široké spektrum úkolů a možností. Jejich rozsah určuje především to, kdo nebo jaká složka je provozovatelem letecké služby jako takové. V jistých úkolech a činnostech se však vrtulníky mohou zcela jistě postupem času dostávat do pozadí. Vývoj v oblasti moderních technologií v současnosti velmi pokročil a výsledkem či budoucností jsou bezpilotní prostředky (BP), tzv. drony, které zejména díky zřetelně nižším pořizovacím a provozním nákladům a značné nenápadnosti oproti vrtulníkům dřív nebo později v jistých oblastech vrtulníky mohou nahradit.

Touto prací by chtěl autor přispět ke znázornění opodstatněnosti, potřebnosti a důležitosti vrtulníků v rámci různorodých činností PČR a pro potřeby IZS ČR, ale zároveň nastínit nové způsoby na základě konkrétních modelových situací, ve kterých by BP mohly vrtulníky zčásti nebo zcela nahradit.

---

<sup>1</sup> FOJTÍK, J. *Policejní vrtulníky*. Praha. 2007, s. 7.

# 1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Hlavním cílem této bakalářské práce je vyhodnotit, zpřehlednit, zcharakterizovat a prozkoumat do hloubky nepostradatelnost a nenahraditelnost letecké techniky a leteckých prostředků za účelem plnění zvláštních úkolů. Ty spočívají především v zajišťování bezpečnosti osob, majetku a veřejného pořádku a také v předcházení závažných forem protiprávního jednání v kombinaci s ostatními provozovateli vrtulníkové techniky, kteří plní neméně důležité úkoly především v oblasti LZS včetně jejich postavení v rámci IZS ČR. K výše popsaným činnostem jsou v ČR využívány zejména vrtulníky, a právě proto bude bakalářská práce směřovat jen k těmto prostředkům. Vrtulník disponuje zcela zvláštními technickými parametry, vlastnostmi a možnostmi. Tím mnohdy tvoří jedinečnou a nezastupitelnou roli při záchraně života. Aktuálnost tohoto tématu spočívala v nepřehledné situaci okolo tendru Ministerstva zdravotnictví (MZ) na provoz LZS v ČR na nové čtyřleté období (2017–2020) a volby nových provozovatelů. Tendr byl MZ vypsan pro komerční, nestátní sektor nově jen na šest stanovišť z původních osmi. I téměř na konci roku 2016 však nebylo zcela zřejmé, jak bude v roce 2017 LZS v ČR vypadat a fungovat.

Dílčím cílem bakalářské práce je za pomoci sběru informací a osobních zkušeností autora zejména z praxe policisty provést zkoumání alternativních možností, jak lze v budoucnosti v některých konkrétních situacích účinně zastoupit, podpořit nebo dokonce nahradit vrtulníkovou techniku jinými moderními, kvalitou srovnatelnými a finančně dostupnějšími prostředky. Provoz letecké techniky je zcela bez pochyby finančně náročný. Součástí tohoto zkoumání je představení modelových situací, v nichž lze v budoucnu uvedené prostředky zcela nebo z části nahradit. Toto zkoumání se bude věnovat jen oblasti plně spadající do kompetence a působnosti policejních činností, protože LZS a jí převážně používané vrtulníky pro poskytování neodkladné první pomoci přímo na místě události jsou prozatím zcela jistě nenahraditelné. Lidský život je penězi nevyčíslitelný, a proto v tomto případě by měla platit jednoduchá, z logiky věci vycházející rovnice: na prvním místě pacient a na druhém místě finanční prostředky. To ovšem neznamená, aby LZS byla reálně předražená.

Na začátek bakalářské práce je stručně a posloupně popsána historie policejního letectva, jeho vznik a vývoj. Stěžejní část se věnuje současné podobě Letecké služby Policie České republiky (LS PČR) a jejím úkolům, které plní. Spektrum těchto úkolů, které LS PČR provádí, je široké a pro přehlednost je potřeba je rozdělit na samostatné

oddíly. Tato část se také věnuje používané technice a vybavení, kterým LS PČR disponuje, včetně dislokace leteckých základen, počtu vrtulníků a jejich možnostem. Akční rádius LS PČR je po celém území ČR. Následující kapitola definuje současný stav LZS v ČR (stav platný do 31. prosince 2016) a charakterizuje jednotlivé provozovatele LZS včetně dislokace leteckých základen, používané letecké techniky, vybavení a obsluhujícího personálu. Důležitým bodem je akční rádius jednotlivých leteckých základen LZS s cílem zjistit akceschopnost jednotlivých provozovatelů. Okrajově je v této kapitole znázorněna nová LZS v ČR pro období 2017–2020. Teoretická část je provedena za pomoci rešerše literatury, která vychází zejména z historických i současných publikací mapujících vývoj, historii a využití letectva ve službách policie a letecké záchrany, ale i armády. Hlavním úkolem rešerše je vytvořit přehled o daném tématu z pohledu různých dostupných zdrojů. Podstatná část teoretické části je tvořena za pomoci komparativní neboli srovnávací metody, která je využita především v oblasti patřící do části věnované letecké záchrance, kdy je analyzován stav před a po výsledcích tendru MZ a prezentovány tak hlavní jeho změny. Další užitou metodou je strukturovaný rozhovor, který vzhledem k absenci literatury týkající se provozu letecké armádní záchrany je proveden s armádním pilotem LZS na letecké základně Plzeň-Líně za účelem zjištění opodstatněnosti a akceschopnosti armádní letky v oblasti provozování LZS. Strukturovaný rozhovor je postaven na předem připravených otázkách a tázaná osoba na ně odpovídá.

Další kapitola zabývající se statistickou analýzou má za účel především zodpovědět otázku, zda má ČR dostatečné pokrytí leteckých základen LZS a dostatečný počet akceschopných vrtulníků. Na základě statistických údajů jednotlivých provozovatelů LZS je sestaveno pomocí syntézy několik grafů. Jejím výstupem je především zjištění vytiženosti jednotlivých provozovatelů leteckých základen LZS v jednotlivých krajích za určité časové období. Statistická metoda má důležitý praktický úkol spočívající ve znázornění počtu zásahů letecké techniky jednotlivých provozovatelů za určité období na určitém místě a vytvoření podkladu potřebnosti a nepostradatelnosti určených pro širokou veřejnost.

Navazující kapitola se zabývá konkrétními případy vycházejícími z reálného života autora a jeho praxe policisty. Na několika definovaných případech za pomoci metody kazuistika je provedeno znázornění určitých výhod vrtulníku. Kazuistika znázorňuje v podstatě rozbor skutečných událostí, jejichž důležitou součástí se stal právě vrtulník a prezentuje tak možnosti vrtulníků pro jednotlivé specifické úkoly

a jejich výhody. Metoda pozorování je závěrečnou metodou této bakalářské práce, která má za úkol zjistit především na základě vlastních zkušeností a poznatků autora, zda je možné v konkrétních událostech zastoupit, podpořit nebo dokonce zcela nebo z části nahradit vrtulník jinými obdobnými moderními prostředky.

V závěru bakalářské práce je autorem provedeno celkové shrnutí daného tématu a proveden komplexní výstup bakalářské práce s ohledem na zhodnocení již zmíněné nenahraditelnosti a nepostradatelnosti vrtulníků pro potřeby IZS ČR, a to zejména za účelem rychlé záchrany životů a předcházení různých podob protiprávního jednání. Záměrem této bakalářské práce je vytvořit podklad pro zachování profesionální špičkové letecké služby srovnatelné s ostatními vyspělými evropskými zeměmi, jakož tomu je v dnešní době. Zároveň je tato bakalářská práce zpracována za účelem vytvoření nových způsobů a možností, jak využít moderní operační, technické a taktické prostředky a tím šetřit finanční prostředky a zároveň zvyšovat kvalitu. Analyticko-syntetická poznávací metoda je obsažena souhrnně v celé bakalářské práci, kdy je zkoumán předmět tématu z různých úhlů pohledu a sleduje vzájemné podstatné souvislosti mezi jednotlivými složkami předmětu.

## 2 HISTORIE A VÝVOJ POLICEJNÍHO LETECTVA

Vznik a vývoj leteckých prostředků a letecké techniky k plnění policejních úkolů se datuje již k počátku dvacátého století, kdy první zmínky o využití leteckých prostředků a letecké techniky sahají dokonce už k roku 1908. Tehdy německá armáda a policie zvažovala použití vzducholodí jakožto prostředku pro dohled nad městy, pro řízení a monitorování dopravy a vyhledávání požárů. Tehdejší záměr však nebyl uveden do praxe a letecká technika jako taková našla v Evropě své uplatnění při plnění policejních úkolů až koncem první světové války. První zadokumentované oficiální policejní letectvo vzniklo ve Francii v roce 1924. Vznik a vývoj policejního letectví ovlivňovala po celou dobu zejména komplikovaná politická situace nejen u nás, ale i ve světě. První zaznamenané použití letadel pro plnění policejních úkolů proběhlo na území tehdejšího Československa 14. prosince 1920, a to při demonstraci stávkujících dělníků v Rosicích a Oslavanech, kdy si četnické velitelství vyžádalo tři vojenská letadla vyzbrojená kulomety a malými pumami. Než však letadla doletěla na místo, stávkující se rozešli. Hodnocení použití letadel mělo velmi kladné ohlasy, a to zejména pro svůj psychologický účinek na stávkující dělníky. Další zadokumentovaný a velmi zajímavý případ pochází z dvacátých let minulého století. Pražský detektiv Zdeněk Bubník měl v plánu pronásledovat pachatele, který prchal vlakem do Bratislavy. Samotná akce však provedena nebyla s odůvodněním tehdejšího policejního ředitelství, že policie nebude riskovat život svého nejlepšího detektiva pro dopadení jednoho pachatele. Důležitý mezník pro vznik policejního letectva se odehrál ve třicátých letech minulého století, kdy byl československý vzdušný prostor neustále narušován cizími letadly.<sup>2</sup>

Postupem času ustupují samotná letadla do pozadí a do popředí policejního a záchranného letectva se na celém světě postupně dostávají vrtulníky, které svými charakteristickými mimořádnými schopnostmi a specifickými technickými vlastnostmi jsou zcela odlišné od klasických letadel. Kombinace těchto prvků dělá z vrtulníků celosvětově nejvýhodnější letecký prostředek pro plnění náročných policejních a záchranných činností. Tehdejší Československo drží dle dostupných zachovaných zdrojů celosvětové prvenství v nasazení vrtulníku pro účely policejních činností, a to v roce 1948.<sup>3</sup>

---

<sup>2</sup> FOJTÍK, J. *Policejní vrtulníky*. Praha. 2007, s. 9.

<sup>3</sup> FOJTÍK, J. *Vrtulníky v IZS; Policejní nasazení*. Rescue Report. 2011, č. 4, s. 4-5.

## 2.1 Četnické letecké hlídky (1935-1939)

Ministerstvo vnitra (MV) k 1. červenci 1935 jako reakci na tehdejší politickou situaci ve světě zřídilo Četnické letecké hlídky (ČLH), které měly zejména za úkol:<sup>4</sup>

- dohlížet na dodržování leteckých předpisů
- chránit výlučnou pravomoc a svrchovanost státu v československém vzdušném prostoru (protivzdušná obrana státu)
- spolupracovat s pozemními bezpečnostními složkami při pátrání po zločincích
- provádět preventivní protipožární hlídkové lety
- poskytovat potřebnou pomoc při mimořádných událostech

Zajímavostí je, že tehdejší legislativa určila kromě zbarvení letadel také jejich označení výsostným znakem ve tvaru sférického trojúhelníku (znak v barvách české státní vlajky a lemování tvoří bílý nebo modrý okraj), který je ponechán až do dnešních dob a můžeme jej tak vidět na dnešních používaných policejních vrtulnících. ČLH zejména kvůli zastaralé technice a nedostatečným vybavením nesplňovaly zcela to, pro co byly zřízeny, avšak položily velmi kvalitní základ pro další rozvoj policejního letectva u nás. Z tohoto důvodu ČLH a samotné policejní letectvo na území tehdejšího Československa na čas zanikly.<sup>5</sup>

## 2.2 Bezpečnostní letectvo (1945-1950)

O znovuzavedení policejního letectva se uvažovalo ještě před koncem druhé světové války a na konci května 1945 vzniklo tzv. poválečné Bezpečnostní letectvo, které spadalo pod zemské velitelství Sboru národní bezpečnosti (SNB). Bezpečnostní letectvo navázalo na tehdejší úkoly ČLH. Přesný postup při plnění jednotlivých úkolů byl stanoven vyhláškami ministerstva vnitra. Postupem času se pole působnosti úkolů rozšiřovalo. Jedním ze specifických úkolů Bezpečnostního letectva bylo vyhledávat tlupy tzv. Banderovců, což byla skupina povstalců, která okrádala, loupila a přepadala občany tehdejšího Československa. Zakladatelem byl Stepan Bandera, který vytvořil v roce 1941 nelegitimní ukrajinskou vládu a nabídl spolupráci Hitlerovi výměnou za uznání samostatnosti Ukrajiny.<sup>6</sup>

---

<sup>4</sup> DLOUHÝ, M., MINAŘÍK, J. *Policejní letectvo včera a dnes*. Praha. 2006, s. 6.

<sup>5</sup> FOJTÍK, J. *Policejní vrtulníky*. Praha. 2007, s. 23.

<sup>6</sup> FOJTÍK, J. *Policejní vrtulníky*. Praha. 2007, s. 24-35

### **2.3 Bezpečnostní letka (1951-1953)**

Zrušením Bezpečnostního letectva vývoj leteckých prostředků a letecké techniky pro policejní činnosti neskončil. Velení SNB si dobře uvědomovalo, že letecká technika je pro tyto činnosti nepostradatelná. Počátkem roku 1951 na pražské Ruzyni vznikala nová jednotka pod názvem Bezpečnostní letka, která převzala úkoly po Bezpečnostním letectvu.<sup>7</sup>

### **2.4 Letecký oddíl MV (1953-1979)**

Změny v politické struktuře tehdejšího Československa zapříčinily další vývoj policejního letectva u nás. Ve třetím čtvrtletí roku 1953 byl založen Letecký oddíl Ministerstva vnitra, který navázal na působnost Bezpečnostní letky. Úkoly Leteckého oddílu Ministerstva vnitra posléze určoval tzv. Statut leteckého oddílu Ministerstva vnitra, který byl několikrát novelizován.<sup>8</sup> Statut z roku 1958 vydaný v tajném rozkazu MV rozlišoval zejména úkoly letecké podpory pro jednotlivé složky MV (pátrání po nebezpečných pachatelích, kurýrní službu a přepravu operativních pracovníků, monitoring státních hranic, úkoly za účelem zajištění vnitřní bezpečnosti a veřejného pořádku, leteckou podporu při mimořádných událostech a spolupráci s ostatními bezpečnostními orgány) a na leteckou podporu pro přepravu stranických a vládních činitelů. V roce 1963 byl statut novelizován a rozdělen na tři části. První část úkolů tvořily přepravní lety pro vládní a stranické činitele. Druhá část byla tvořena úkoly z činnosti operativně pátracího charakteru. Třetí část tvořily úkoly, které zahrnovaly především výcvikové lety. V roce 1970 došlo k opětovné novelizaci statutu a ke značnému rozšíření úkolů a pravomocí.<sup>9</sup>

### **2.5 Letecká správa federálního MV (1979-1990)**

Reorganizací v roce 1979 došlo spíše k formální změně názvu útvaru, kterým se nyní stala Letecká správa Federálního MV. Úkoly a činnosti se nijak neměnily ani nelišily, avšak rozvoj složek záchranného systému logicky znamenal nárůst záchranných letů, které se v tomto období postupem času stávaly nepostradatelnými. Nutné bylo zkvalitnit leteckou techniku a zlepšit její dostupnost. Pro názornost lze uvést případ z roku 1980, kdy vrtulník a jeho posádka zachránila život čtyřletému chlapci,

---

<sup>7</sup> FOJTÍK, J. *Policejní vrtulníky*. Praha. 2007, s. 36-38.

<sup>8</sup> FOJTÍK, J. *Policejní vrtulníky*. Praha. 2007, s. 39-47.

<sup>9</sup> DLOUHÝ, M., MINAŘÍK, J. *Policejní letectvo včera a dnes*. Praha. 2000, s. 21-22.

který byl v akutním ohrožení života, a při jeho převozu do nemocnice se cestou porouchala sanitka. Posádka vrtulníku, která měla tehdy za úkol monitorovat dopravní situaci, se rozhodla provést náhradní přepravu chlapce do nemocnice a tím mu jistě zachránila život. Od 80 let policejní letectvo podporuje transplantační program. V roce 1981 přibývá do výbavy policejních vrtulníků moderní technologie v podobě termovize, která usnadňovala práci při pátrání po osobách.<sup>10</sup> První záchranná akce na území Československa za pomoci vrtulníku byla provedena už 27. dubna 1956, kdy vojenský vrtulník přepravil zraněného pacienta z Terezína do Ústřední vojenské nemocnice v pražských Střešovicích. Na základě narůstání záchranných letů začalo v roce 1977 Federální MV ve spolupráci s MZ a Ústavem národního zdraví shromažďovat informace a statistické údaje o činnosti LZS v různých státech Evropy. V roce 1984 po vyhodnocení byly provedeny první pokusné lety s lékařem na palubě. V tomto období se pozvolna začínala budovat koncepce LZS u nás. Svou činnost LZS naplno odstartovala až 1. dubna 1987 díky pražskému Ústavu národního zdraví, který vyčlenil zdravotnický personál, Letecké správě Federálního MV, která poskytla vrtulníky včetně přestavby pro zdravotnické potřeby a Československé státní pojišťovně, která se finančně podílela na celém projektu.<sup>11</sup>

## **2.6 Úřad Federálního MV pro leteckou službu (1990-1991)**

Změnou uskupení v politické situaci došlo ke zrušení SNB a také letecké správy Federálního ministerstva vnitra a vznikl nový útvar pod názvem Úřad Federálního MV pro leteckou službu. Úkoly zůstaly shodné jako u minulých služeb (pohotovostní lety pro policejní sbory, pátrání po osobách a věcech, kontrola hranic a korigování dopravy, přeprava státních činitelů), ovšem díky zkušenostem z předchozího období byl kladen velký důraz na záchrannou činnost a záchranné lety, kterým předcházelo dlouholeté shromažďování informací o LZS provozovaných v různých evropských zemích. Tato činnost se stala prioritou na celém území tehdejšího Československa a postupně se začala rozšiřovat a budovat hustá síť LZS.<sup>12</sup>

## **2.7 Letecká služba Federálního policejního sboru (1991-1992)**

Tak jako v některých předchozích případech přejmenování letky mělo pouze formální význam a úkoly jako takové zůstaly stejné. Politické změny, které přinesl

---

<sup>10</sup> FOJTÍK, J. *Policejní vrtulníky*. Praha. 2007, s. 48-49.

<sup>11</sup> FOJTÍK, J. *Vrtulníky v IZS; letecká záchranná služba*. Rescue Report. 2011, č. 5, s. 4.

<sup>12</sup> FOJTÍK, J. *Policejní vrtulníky*. Praha. 2007, s. 53-54.



konec roku 1992, výrazně ovlivnily další vývoj policejního letectva v Česku i na Slovensku. Vznik LS PČR je spojen s rozpadem České a Slovenské Federativní republiky a se vznikem samostatných států ČR a Slovensko. Následujícím rokem tedy v ČR vznikl útvar s názvem LS PČR, který je provozována dodnes.<sup>13</sup>

## 2.8 Současnost policejního letectva v ČR

LS PČR je útvarem PČR s celostátní působností a je podřízen Policejnímu prezídiu České republiky, které spadá do výlučné kompetence MV.<sup>14</sup> LS PČR disponuje speciálním vybavením a zvláštními prostředky pro plnění policejních činností a pro provádění záchranných a likvidačních prací. PČR je základní složkou IZS ČR. Úkoly PČR 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 svěřené jí zákony, přímo použitelnými předpisy Evropské unie nebo mezinárodními smlouvami, které jsou součástí právního řádu (dále jen „mezinárodní smlouva“).*<sup>15</sup> Počátkem roku 1993 nastává výjimečný rozvoj letecké služby, a to jak v množství pořizované techniky, tak v její kvalitě. Je na tomto místě vhodné uvést např.: nákup víceúčelových vrtulníků střední kategorie a také vybavení.<sup>16</sup>

Již od počátku zajišťuje LS PČR nepřetržitou hotovost vrtulníků a letových posádek pro potřeby jednotlivých útvarů PČR a složek IZS pro celé území ČR a nepřetržitý provoz LZS, a to na hlavní letecké základně, která se nachází na mezinárodním letišti Václava Havla Praha (dříve mezinárodní letiště Praha-Ruzyně), ulice K Letišti (brána 1, hangár D), 160 00 Praha 6-Ruzyně, dislokace GPS: N 50°05'40'' E 14°17'01''. Hangár je také využíván k údržbě, technickým prohlídkám, revizím a opravám veškeré letecké techniky a jeho vybavení. V roce 1997 získala LS PČR od společnosti Bell Helicopter Textron statut samostatného servisního střediska pro vrtulníky typu Bell 412 HP a v roce 2001 byla platnost certifikátu rozšířena i na vrtulníky ve verzi EP. Pro získání tohoto statutu musel technický personál splnit náročné podmínky zejména v oblasti kvalifikace, způsobu organizace a kvality prováděné údržby. Druhá letecká základna LS PČR se nachází na mezinárodním letišti Brno-Tuřany, 627 00 Brno, dislokace GPS: N 49°09'17'' E 16°41'19'', kde je zajištěn

<sup>13</sup> FOJTÍK, J. *Policejní vrtulníky*. Praha. 2007, s. 56-58.

<sup>14</sup> KOVARNÍK, L., TÓTH, J. *Policejní akce*. Praha, 2009, s. 12-13.

<sup>15</sup> KOVARNÍK, L., TÓTH, J. *Policejní akce*. Praha, 2009, s. 15.

<sup>16</sup> FOJTÍK, J. *Policejní vrtulníky*. Praha. 2007, s. 59.

provoz vrtulníků pro potřeby jednotlivých útvarů PČR a složek IZS ČR zejména pro území Moravy a Slezska.<sup>17</sup> Poskytování letecké podpory LS PČR je upraveno Nařízením MV číslo 49 ze dne 17 července 2009.<sup>18</sup> Rozsah specifických úkolů, které LS PČR v současné době zajišťuje a realizuje je široký a dá se dělit z několika různých hledisek. Pro přehlednost je nejvhodnější využít pro dělení kombinaci několika z nich dohromady a rozdělit na tři obecné oblasti:<sup>19</sup> a<sup>20</sup>:

1. Letecká podpora pro jednotlivé útvary PČR:

- pátrání po osobách, které jsou bezprostředně ohroženy na životě,
- pátrání po pachatelích závažné trestné činnosti, pátrání po odcizených vozidlech a pátrání po důkazních předmětech trestných činů,
- rekognoskace (prozkoumávání, průzkum) terénu a objektů před akcí a monitoring průběhu samotné akce proti pachatelům zvláště závažné trestné činnosti (terorismus, únos, obchod s lidmi, pašování drog apod.),
- monitorování, dokumentace a přenos obrazu na různá mobilní pracoviště zejména pro potřebu pořádkové policie a dopravní policie (sportovní akce, hudební festivaly, demonstrace, dopravní akce, monitorování dopravní situace),
- letecká podpora pro přepravu speciálních týmů a speciálního technického zařízení,
- letecká podpora ochrany ústavních činitelů a objektů zvláštní důležitosti,
- provádění letecké činnosti v rámci smluv o spolupráci v příhraničních oblastech,
- preventivně bezpečnostní akce útvarů s územně vymezenou působností,
- výcviková činnost uživatelů a vlastní výcvik letového personálu.

2. Letecká podpora pro složky IZS ČR:

- nasazení vrtulníků pro Hasičský záchranný sbor České republiky (HZS ČR),
- nasazení vrtulníků pro Zdravotnickou záchrannou službu,
- nasazení vrtulníků pro Horskou službu České republiky (HS ČR),
- zajištění letecké podpory pátrání a záchrany (SAR – Search and Rescue),
- zajištění letecké podpory pro Krizové štáby, Bezpečnostní radu státu, popř. Bezpečnostní rady krajů a obcí,

---

<sup>17</sup> Interní materiály Policie České republiky.

<sup>18</sup> ČESKO. Nařízením ministerstva vnitra číslo 49 ze dne 17 července 2009. In *Interní akty řízení Policie České republiky*, Česká republika. 2009, s. 2.

<sup>19</sup> Interní materiály Policie České republiky.

<sup>20</sup> FOJTÍK, J. *Policejní vrtulníky*. Praha. 2007, s. 63-81.

- zajištění letecké podpory ostatním složkám IZS ČR při provádění záchranných a likvidačních prací nebo k zajištění vnitřního pořádku a bezpečnosti.

### 3. Ostatní letecká podpora:

- pro útvary MV a jeho organizačním složkám,
- jiným subjektům: a to na základě příslušného zákona, dohody, nebo pokud policejní prezident rozhodne, že poskytnutí letecké podpory je ve veřejném zájmu,
- lety ve prospěch transplantačního programu: tyto lety jsou zajišťovány hlavně pro Institut klinické a experimentální medicíny a pro některé další velké nemocnice provádějící transplantace. K nasazení dochází, jen pokud není možno z důvodu časové tísně dopravit transplantáty či lékařský tým po zemi,
- zahraniční pomoc v případech mimořádných událostí.

Pátrání je jednou z nejčastějších policejních činností a úkolů LS PČR. Na základě dostupné literatury můžeme vymezit pojem pátrání: „*pátrání po osobách a věcech je organizovaná činnost PČR prováděná v přímé souvislosti s plněním úkolů policie a s využitím kriminalistických metod a prostředků, jejímž cílem je zjistit, kde se osoby nebo věci nacházejí, nebo identifikovat osoby, mrtvol, části lidského těla nebo kosterního nálezu neznámé totožnosti.*“<sup>21</sup> Pátrací akce probíhá na větším území za nasazení většího počtu policejních i součinnostních sil a prostředků. *Pátrací akcí rozumíme jednorázové časově a prostorově omezené nasazení většího počtu sil a prostředků směřující k vypátrání objektu pátrání. Organizace a řízení pátrací akce se provádí podle interních aktů řízení PČR.* Interními akty řízení PČR jsou závazné pokyny policejního prezidenta. Velení pátrací akce spadá plně do kompetence PČR.<sup>22</sup>

Nasazení vrtulníků pro HZS ČR spočívá především v úkolech, kterými jsou záchrana a evakuace osob a materiálu z ohrožených míst, hašení požárů pomocí bambivaků, dokumentace mimořádné události, přeprava jednotek požární ochrany a dalších odborníků a specialistů včetně technického vybavení, doprava humanitární pomoci obyvatelstvu v nepřístupných oblastech, spolupráce při výcviku hasičských záchranářů a letecká hlídková činnost zejména nad lesními porosty.<sup>23</sup> Nasazení vrtulníků pro HS ČR spočívá převážně v záchraně osob z těžko přístupného horského terénu, v pátrání po pohřešovaných osobách, hlídkových letech, přepravě záchranářů,

<sup>21</sup> KOVARNÍK, L., TÓTH, J. *Policejní akce*. Praha. 2009, s. 30.

<sup>22</sup> KOVARNÍK, L., TÓTH, J. *Policejní akce*. Praha. 2009, s. 44.

<sup>23</sup> FOJTÍK, J. *Policejní vrtulníky*. Praha. 2007. s. 77-78.

lavinových psů a dalších specialistů do místa pádu lavin, výcviku letových posádek a záchranářů HS ČR za využití vrtulníkové techniky v horském terénu.<sup>24</sup>

Zajištění letecké podpory SAR neboli letecká pátrací a záchranná služba je činnost, která poskytuje pomoc letadlům v nouzi nebo posádkám havarovaných letadel. Poskytování služby SAR je závazné pro všechny členské státy International Civil Aviation Organization (ICAO), která je mezinárodní organizací koordinující mezinárodní civilní letectví. Leteckou službu pátrání a záchrany v ČR koordinuje Ministerstvo dopravy a spojů ve spolupráci s Ministerstvem obrany a MV dle zákona číslo 49/1997 Sb., o civilním letectví. Tato činnost je zcela odlišná od běžné LZS. V ČR zajišťuje tuto službu jako hlavní vykonavatel Armáda České republiky (AČR) a LS PČR je podpůrným vykonavatelem této služby a tato služba patří mezi její nadstandardní úkoly.<sup>25</sup>

Vrtulníky LS PČR na rozdíl od soukromých nestátních provozovatelů jsou vybaveny lépe. *„Ačkoliv soukromý nestátní provozovatelé jako např.: DSA také využívají nejrozšířenější typ záchranářského vrtulníku v Evropě - Eurocopter EC 135 tak jako LS PČR, má vrtulník společnosti DSA zcela odlišnou výbavu. Vrtulník provozovaný společností DSA mj. postrádá tzv. „Glass cockpit (v kokpitu tak převládají analogové přístroje) nebo autopilota“.*<sup>26</sup>

Aby mohla LS PČR plnit složité policejní a záchranné úkoly, musí disponovat různorodým speciálním vybavením a technikou. Rozlišovat můžeme tři různé konfigurace vrtulníků: policejní, sanitní nebo záchranářský. Pro všechny vrtulníky, které provozuje LS PČR, je společné to, že jsou vybaveny podvěsným hákem, což umožňuje transport břemen pod vrtulníkem (např.: vybavení pro letecké hašení). Posádka v případě potřeby může využít brýle pro noční vidění a pátrací světlo. Vrtulníky Bell 412 jsou navíc vybaveny stříhačem drátů a jsou vybaveny palubním jeřábem a slaňovací hrazdou. Toto vybavení je především předurčeno pro úkoly jednotlivých krajských zásahových jednotek (ZJ) nebo pro útvar rychlého nasazení (URNA). V případě plnění úkolů v rámci SAR jsou vrtulníky Bell 412 vybaveny vyhledávacím radiokompasem a pátracím světlo. Vrtulníky EC 135 T2 jsou vybaveny termovizními komplety značky FLIR. Jedná se o gyroskopický stabilizovaný

<sup>24</sup> FOJTÍK, J. *Policejní vrtulníky*. Praha. 2007, s. 79-80.

<sup>25</sup> FOJTÍK, J. *Vrtulníky v integrovaném záchranném systému; Nasazení ve prospěch služby SAR*. Rescue Report. 2011, č. 6, s. 4-5.

<sup>26</sup> ADÁMEK, M. *Jak funguje letecká záchrana*. Brno. 2010, s. 76.

průzkumně sledovací systém, který se může pohybovat ve čtyřech osách a obsahuje třetí čipovou kameru s šestnáctinásobným přiblížením, který je doplněn o pozorovací dalekohled, QWIP termální senzor a laserový dálkoměr. Prostřednictvím tzv. downlinku je možnost přenášet obraz z místa události na příslušné pracoviště operačního střediska. Tento způsob přenosu obrazu je hojně využíván zejména při různých bezpečnostních opatřeních.<sup>27</sup>

V současné době LS PČR disponuje celkem čtrnácti vrtulníky, a to v rozložení osmi dvoumotorových vrtulníků lehké hmotnostní kategorie od německého výrobce Eurocopter:<sup>28</sup>

- EC 135 T2, imatrikulace OK-BYA, rok výroby 2003, výrobní číslo 310,
- EC 135 T2, imatrikulace OK-BYB, rok výroby 2004, výrobní číslo 340,
- EC 135 T2, imatrikulace OK-BYC, rok výroby 2004, výrobní číslo 348,
- EC 135 T2, imatrikulace OK-BYD, rok výroby 2005, výrobní číslo 424,
- EC 135 T2, imatrikulace OK-BYE, rok výroby 2005, výrobní číslo 426,
- EC 135 T2, imatrikulace OK-BYF, rok výroby 2006, výrobní číslo 499,
- EC 135 T2+, imatrikulace OK-BYG, rok výroby 2008, výrobní číslo 602,
- EC 135 T2+, imatrikulace OK-BYH, rok výroby 2008, výrobní číslo 719.

**Obr. 1: Vrtulník Eurocopter EC 135 T2 OK-BYE LS PČR:<sup>29</sup>**



<sup>27</sup> FOJTÍK, J. *Policejní vrtulníky*. Praha. 2007, s. 124-134.

<sup>28</sup> Interní materiály Policie České republiky.

<sup>29</sup> Vlastní zpracování, fotografie Petr Garaj.

A dále LS PČR disponuje šesti dvoumotorovými vrtulníky střední hmotnostní kategorie Bell 412. Z toho se jedná o dva nejstarší vrtulníky ve verzi HP, dále o tři vrtulníky ve verzi EP a jeden nejnovější a nejmodernější vrtulník ve verzi EPI, který byl pořízen v roce 2016:<sup>30</sup>

- Bell 412 HP, imatrikulace OK-BYN, rok výroby: 1993, výrobní číslo: 36062,
- Bell 412 HP, imatrikulace OK-BYQ, rok výroby: 1994, výrobní číslo: 36070,
- Bell 412 EP, imatrikulace OK-BYR, rok výroby: 2001, výrobní číslo: 36271,
- Bell 412 EP, imatrikulace OK-BYP, rok výroby: 2006, výrobní číslo: 36409,
- Bell 412 EP, imatrikulace OK-BYS, rok výroby: 2009, výrobní číslo: 36523,
- Bell 412 EPI, imatrikulace OK-BYT, rok výroby: 2015, výrobní číslo. 37004.

**Obr. 2: Vrtulník BELL 412 EP OK-BYP LS PČR:<sup>31</sup>**



<sup>30</sup> Interní materiály Policie České republiky.

<sup>31</sup> Vlastní zpracování, fotografie Petr Garaj.

### 3 PROVOZOVATELÉ LZS ČR

LZS je nedílnou součástí ZZS, která je jednou z hlavních složek IZS ČR.<sup>32</sup> Zákon o ZZS upravuje podmínky poskytování ZZS, práva a povinnosti poskytovatele ZZS, povinnosti poskytovatelů akutní lůžkové péče k zajištění návaznosti jimi poskytovaných zdravotních služeb na ZZS, podmínky pro zajištění připravenosti poskytovatele ZZS na řešení mimořádných událostí a krizových situací a výkon veřejné správy v oblasti ZZS. Parlamentem byl přijat v roce 2011.<sup>33</sup> Nasazení vrtulníků v rámci LZS spočívá především v nejzávažnějších případech, kdy je přímo ohrožen život a životní funkce pacienta. LZS jako taková byla zřízena z důvodu rychlého nasazení lékaře a zdravotnického záchranáře za účelem poskytnutí rychlé přednemocniční neodkladné péče na místě události osobám se závažným postižením zdraví nebo v přímém ohrožení života a k následnému rychlému a šetrnému transportu.<sup>34</sup> O lidském životě rozhodují vteřiny, a proto je nutné, aby LZS, která je součástí ZZS, potažmo celý IZS ČR, fungoval precizně, spolehlivě, profesionálně a za jakékoliv situace jako tomu je do teď. Vrtulníky LZS jsou mnohdy jedinou nadějí a poslední možností k záchraně lidského života, a to díky svým technickým parametrům, specifickým vlastnostem a jedinečným možnostem.

LZS zahájila oficiálně svou činnost na území tehdejšího Československa dnem 1. dubna 1987 zejména pro oblast hlavního města Prahy a oblast dnešního Středočeského kraje s volacím znakem „Kryštof 01“. Postupem času bylo na území tehdejšího Československa postupně zprovozněno celkem 18 středisek LZS s volacím znakem „Kryštof 01 až Kryštof 18“ v závislosti na tom, kdy LZS zahájila svou činnost. Díky těmto začátkům patří ČR dodnes mezi země s největší hustotou leteckých základen LZS v Evropě. Akční rádius jednotlivých středisek je cca 70 km a celoplošně pokrývá území celého státu. Jednotlivá střediska jsou navázána na síť nemocničních specializovaných center urgentní medicíny. V Evropě, ale i ve světě tak zaslouženě patří mezi elitu. Výsledkem této mnohaleté snahy je výrazné zkvalitnění přednemocniční neodkladné první pomoci.<sup>35</sup> I když je ČR na předních příčkách v hustotě pokrytí leteckých základen LZS, najdeme zde letecké základny, které zajišťují působnost LZS ve dvou či více krajích najednou. Vlastní leteckou základnu LZS nemá kraj

<sup>32</sup> ČESKO. Zákon č. 239/2000 Sb. o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 73, s. 3461-3462.

<sup>33</sup> ČESKO. Zákon č. 374/2011 Sb. o zdravotnické záchranné službě. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2011, částka 131, s. 4839-4848.

<sup>34</sup> ADÁMEK, M. *Jak funguje letecká záchrana*. Brno. 2010, s. 7.

<sup>35</sup> ADÁMEK, M. *Jak funguje letecká záchrana*. Brno. 2010, s. 10-11.

Karlovarský, Středočeský, Pardubický a Zlínský. V těchto jmenovaných krajích zajišťují LZS letecké základny z jiných krajů tak, aby i tyto spádové oblasti byly dostatečně pokryty vrtulníky LZS.

Vrtulníky LZS musí dodržovat stejná pravidla a povinnosti jako jiné letecké prostředky jako např.: nepřetržitý kontakt s řízením letového provozu. Vrtulníky LZS se při radiové komunikaci hlásí volacím znakem „Kryštof“ plus příslušné pořadové číselné označení. „Volací znak „Kryštof“ znamená pro dispečery řízení letového provozu pokyn k vytvoření absolutní přednosti před ostatními letadly tak, aby vrtulník LZS letěl přímo a nejkratší cestou. Vrtulník LZS se nemusí přizpůsobovat žádným koridorům. Jedná se o jakousi obdobu majáku tak, jako tomu je u vozidel pozemních posádek ZZS. Jedinou situací, kdyby vrtulník LZS zřejmě nedostal přednost, je situace, kdy se nachází letadlo v nouzi. Výjimečně může dojít i k situaci, že dopravní letadla se musí odklonit z kurzu anebo musí dokonce opakovat přistání.“ Obdobně jako v ČR jsou označovány vrtulníky LZS i v zahraničí: „Německo Christoph či Rakousko Christophorus“. Kryštof je mužské jméno pocházející z Řecka. Svatý Kryštof je považován za ochránce poutníků, v moderní době přeneseně automobilistů. LZS vznikala zejména pro potřeby řidičů a není náhoda, že letecké základny LZS se v minulosti budovaly převážně v blízkosti dálnic nebo silnic s hustým provozem.<sup>36</sup>

Podmínky určující, kdy může vrtulník letět, upravují letecké předpisy. Záleží na mnoha aspektech (dohlednost, výška mraků, zkušenost posádky, typ vrtulníku a jeho možnosti apod.). Závažným omezením či překážkou v letu jsou právě meteorologické podmínky, které mohou let zkomplikovat, anebo jej dokonce znemožnit. Dá se říct, že meteorologické podmínky jsou jediná, ale podstatná slabina vrtulníků. Závažnou překážkou v letu je např. mlha. Záleží zejména také na použitém vrtulníku.<sup>37</sup>

Činnost LZS můžeme obecně rozlišit na tři základní typy:<sup>38</sup>

➤ Primární lety:

- jedná se primární zásahy do terénu na základě tísňového volání. Znamená to tedy, že pacient je transportován z místa zásahu do příslušného zdravotnického zařízení.

<sup>36</sup> ADÁMEK, M. *Jak funguje letecká záchrana*. Brno. 2010, s. 26-27.

<sup>37</sup> ADÁMEK, M. *Jak funguje letecká záchrana*. Brno. 2010, s. 35 a 63.

<sup>38</sup> DSA a.s. *Letecká záchranná služba. Zásahy HEMS*. Dsa.cz [online]. 2016, [cit. 2016-09-02]. Dostupné z WWW: <<http://dsa.cz/letecka-zachranna-sluzba/zasahy-hems>>.

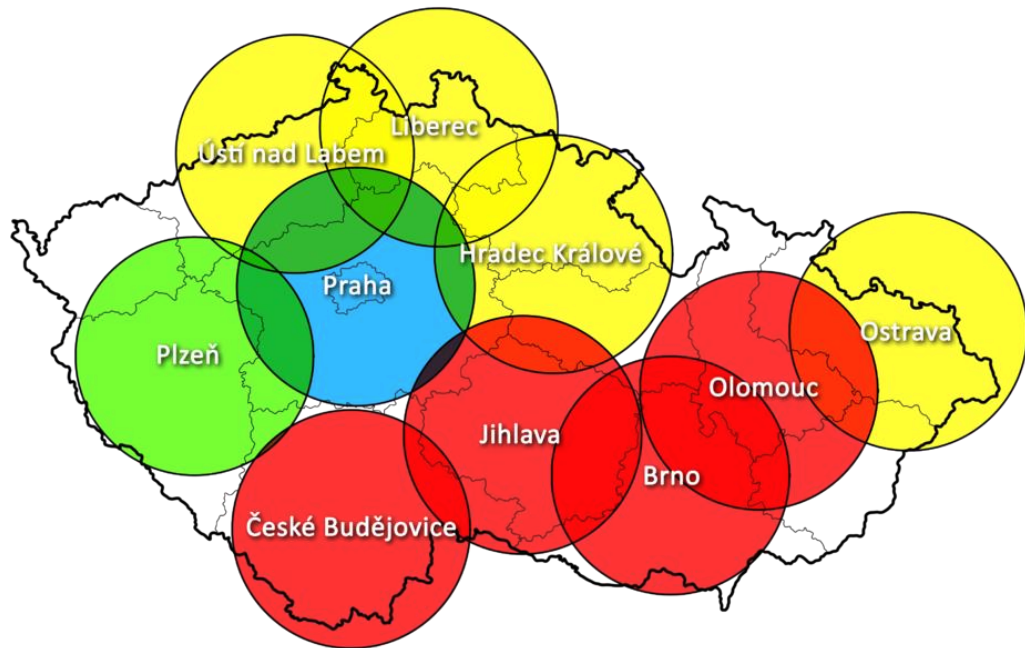


- Sekundární lety:
  - neodkladný sekundární let je let, který je urgentní. Pacient je přebírán přímo ze zdravotnického zařízení nebo je dopraven k vrtulníku pozemní posádkou ZZS a transportován na pracoviště vyššího typu zdravotnického zařízení.
  - sekundární ambulantní let je let, který je plánovaný. Jedná se o transport nemocných z nižšího typu pracoviště zdravotnického zařízení na vyšší typ pracoviště zdravotnického zařízení anebo naopak.
  
- Ostatní lety:
  - Letecké zásahy sloužící k přepravě zdravotního personálu či zdravotnického materiálu za účelem záchrany lidského života.
  - Letecké zásahy v rámci spolupráce složek IZS ČR anebo při vyhlášení krizových stavů.
  - Do této kategorie lze zařadit i lety za účelem výcviku.

### **3.1 Stav mapující LZS v ČR do 31. prosince 2016**

V této podkapitole je autorem charakterizován stav LZS v ČR, který platil od roku 2009 až do konce roku 2016. Tedy celých osm let byl nastaven systém LZS, který pracoval spolehlivě a precizně. V tuto dobu LZS v ČR provozovaly dohromady čtyři provozovatelé na celkem deseti leteckých stanovištích LZS (HEMS Praha, HEMS Plzeň, HEMS Ostrava, HEMS Hradec Králové, HEMS Ústí nad Labem, HEMS Liberec, HEMS Brno, HEMS Olomouc, HEMS České Budějovice, HEMS Jihlava). LZS v ČR byla rozdělena na státní a nestátní komerční sektor, kdy převažoval ten komerční. Osm stanovišť patřilo do působnosti nestátního komerčního sektoru a dvě stanoviště patřily zcela do působnosti státního sektoru. LZS v ČR tak zajišťovaly dvě komerční nestátní společnosti, a to společnost DSA a.s. (DSA) a Alfa Helicopter, spol. s.r.o. (ALFA HELICOPTER), a dva státní subjekty, kterými jsou Armáda České republiky (AČR) a LS PČR. Bez ohledu na jednotlivé provozovatele byla jednoznačně v ČR zajištěna LZS na elitní profesionální úrovni, a to jak po stránce používané nejmodernější letecké techniky, tak i po stránce dokonalé erudice pilotů a bezchybné sešranosti členů letových posádek. Tyto klíčové vlastnosti jsou důležité pro bezpečnostní, spolehlivý a kvalitativní parametry provozování LZS. Téměř 30letý vývoj LZS tak jednoznačně zajistil na našem území vzácný klenot v podobě zcela fungujícího a bezchybného systému LZS, který je součástí ZZS a celého IZS ČR.

Obr. 3: Mapa zobrazující stav LZS v ČR do 31. prosince 2016<sup>39</sup>



- ALFA HELICOPTER
- AČR
- DSA
- LS PČR

### 3.1.1 ALFA HELICOPTER

ALFA HELICOPTER byla jedním ze dvou nestátních subjektů zajišťujících na území ČR do konce roku 2016 LZS. ALFA HELICOPTER byl český soukromý letový dopravce se specializací na LZS, kterou provozovala již od roku 1992 a stala se tak prvním provozovatelem soukromé komerční LZS u nás. Činnost společnosti ALFA HELICOPTER jakožto provozovatele LZS se rychle stala důležitým článkem a nedílnou součástí ZZS včetně IZS ČR. LZS společnosti ALFA HELICOPTER provozovala celkem čtyři základny HEMS, a to v Brně, Olomouci, Jihlavě a v Českých Budějovicích a celkově pokrývala téměř 40 % územní rozlohy ČR. Akční rádius každého z jednotlivých středisek byl v průměru 70 km, což odpovídalo doletové době v závislosti na meteorologických podmínkách asi 18 minut od vzletu. Společnost disponovala špičkovou vrtulníkovou technikou určenou speciálně pro LZS a společně se speciálně vyškoleným personálem patřila ke špičce v oboru. Společnost provozovala

<sup>39</sup> ZDRAVOTNICKÝ DENÍK. Vláda riskuje s leteckou záchrankou: tlačí nepřipravenou armádu a policii, aby rozšířily své služby o dva kraje. *Zdravotnickýdenik.cz* [online]. 25.2.2016, [cit. 2016-09-02]. Dostupné z WWW: <<http://www.zdravotnickýdenik.cz/2016/02/vlada-riskuje-s-leteckou-zachrankou-tlaci-armadu-a-policii-aby-rozsirily-sve-sluzby-o-dva-kraje/>>.

samotné vrtulníky, u kterých zajišťovala veškerý servis. Zdravotnická část posádky, která byla tvořena lékařem a zdravotnickým záchranářem, byla zajištěna zdravotnickým personálem ZZS příslušného kraje dle působnosti letecké základny.<sup>40</sup> Valná hromada společnosti se rozhodla, že se tendru na provozovatele LZS na nové období kvůli jeho podmínkám nezúčastní, a tak po téměř čtvrtstoletí, kdy jejich vrtulníky a posádky zachránily tisíce životů, poslala k 1. lednu 2017 společnost do likvidace.<sup>41</sup>

**Obr. 4: Vrtulník BELL 427 OK-AHE společnosti ALFA HELICOPTER<sup>42</sup>**



Zajímavostí společnosti ALFA HELICOPTER byla odlišnost od ostatních provozovatelů LZS nejen u nás, ale i v celosvětovém měřítku. Jako jediná společnost totiž používala pro činnost LZS vrtulníky typu Bell 427.<sup>43</sup>

- Bell 427, imatrikulace OK AHA, HEMS Jihlava, rok výroby 2000
- Bell 427, imatrikulace OK AHE, záložní stroj, rok výroby 2001
- Bell 427, imatrikulace OK EMI, HEMS České Budějovice, rok výroby 2000
- EC 135 T2+, imatrikulace OK AHG, HEMS Olomouc, rok výroby 2009
- EC 135 T2+, imatrikulace OK NIK, HEMS Brno, rok výroby 2009

<sup>40</sup> ALFA HELICOPTER, spol. s.r.o. O nás. *Alfahelicopter.cz* [online]. 2016, [cit. 2016-11-17]. Dostupné z WWW: <<http://www.alfahelicopter.cz/cs/page/About+us>>.

<sup>41</sup> ZDRAVOTNICKÝ DENÍK. Důsledek postupu vlády: První soukromá letecká záchranka v Česku končí! *Zdravotnickydenik.cz* [online]. 30.3.2016, [cit. 2017-01-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.zdravotnickydenik.cz/2016/03/dusledek-postupu-vlady-prvni-soukroma-letecka-zachranka-v-cesku-konci/>>.

<sup>42</sup> Vlastní zpracování, fotografie Martin Klimša.

<sup>43</sup> ALFA HELICOPTER, spol. s.r.o. O nás. *Alfahelicopter.cz* [online]. 2016, [cit. 2016-11-17]. Dostupné z WWW: <<http://www.alfahelicopter.cz/cs/page/About+us>>.

### 3.1.1.1 HEMS Brno

Základna LZS Brno s volacím znakem „*Kryštof 04*“ zahájila svou činnost už v roce 1988. Prvním provozovatelem byl státní podnik SLOVAIR. Během několika let se na zdejší letecké základně vystřídalo několik provozovatelů a počátkem roku 2009 opětovně převzala leteckou základnu společnost ALFA HELICOPTER, kterou provozovala do konce roku 2016. Od počátku roku 2009 se letecká základna nachází vně areálu mezinárodního letiště Brno-Tuřany.<sup>44</sup>

### 3.1.1.2 HEMS Olomouc

Základna LZS Olomouc s volacím znakem „*Kryštof 09*“ zahájila svou činnost už v roce 1990. Prvním provozovatelem byl státní podnik SLOVAIR. V roce 1992 převzala leteckou základnu společnost ALFA HELICOPTER a provozovala ji do konce roku 2016. Od roku 1994 se nachází letecká základna na neveřejném vnitrostátním letišti Olomouc-Tabulový vrch.<sup>45</sup>

### 3.1.1.3 HEMS Jihlava

Základna LZS Jihlava s volacím znakem „*Kryštof 12*“ zahájila svou činnost už v roce 1991. Prvním provozovatelem byl státní podnik SLOVAIR. V roce 1993 převzala leteckou základnu společnost ALFA HELICOPTER a provozovala ji do konce roku 2016. Letecká základna LZS se nachází v areálu ZZS v Jihlavě.<sup>46</sup>

### 3.1.1.4 HEMS České Budějovice

Základna LZS České Budějovice s volacím znakem „*Kryštof 13*“ zahájila svou činnost už v roce 1991. Prvním provozovatelem byla Československá armáda. V roce 2004 převzala společnost ALFA HELICOPTER a provozovala ji do konce roku 2016. Letecká základna LZS v Jihočeském kraji se nacházela na letišti v Plané u Českých Budějovic a se změnou provozovatele se letecká základna z moderního zázemí přemístila do jiné lokality.<sup>47</sup>

---

<sup>44</sup> ALFA HELICOPTER, spol. s.r.o. O nás. *Alfahelicopter.cz* [online]. 2016, [cit. 2016-11-17]. Dostupné z WWW: <<http://www.alfahelicopter.cz/cs/page/About+us>>.

<sup>45</sup> ALFA HELICOPTER, spol. s.r.o. O nás. *Alfahelicopter.cz* [online]. 2016, [cit. 2016-11-17]. Dostupné z WWW: <<http://www.alfahelicopter.cz/cs/page/About+us>>.

<sup>46</sup> ALFA HELICOPTER, spol. s.r.o. O nás. *Alfahelicopter.cz* [online]. 2016, [cit. 2016-11-17]. Dostupné z WWW: <<http://www.alfahelicopter.cz/cs/page/About+us>>.

<sup>47</sup> ALFA HELICOPTER, spol. s.r.o. O nás. *Alfahelicopter.cz* [online]. 2016, [cit. 2016-11-17]. Dostupné z WWW: <<http://www.alfahelicopter.cz/cs/page/About+us>>.

### 3.1.2 AČR

Do konce roku 2016 zajišťovala AČR LZS pouze z jednoho stanoviště, a to zejména pro Plzeňský a Karlovarský kraj. Výjimkou však nejsou ani zásahy v Jihočeském kraji, zejména v oblasti Šumavy a také v případě potřeby pro celém území Čech. Letecká základna LZS AČR s volacím znakem „*Kryštof 07*“ sídlí na bývalém vojenském a dnes neveřejném letišti Plzeň-Líně. Svou činnost LZS zahájila už v roce 1990, kdy prvním provozovatelem byl státní podnik SLOVAIR. Pro LZS AČR jsou k dispozici dva stroje polské výroby W3-A Sokol, které jsou po generální opravě v polském závodě PZL-Świdnik. LZS AČR zajišťuje 24hodinovou pohotovost s normou vzletu tři minuty ve dne a deset minut v noci. Posádku vždy tvoří pilot kapitán, pilot navigátor, palubní technik z 243. vrtulníkové letky Praha-Kbely, dále lékař a zdravotní sestra z Centra LZS. Současně s letovými posádkami se střídá i technická hotovost. Veškeré vybavení a personál je kompletně zajišťováno armádními prostředky a silami. Ročně provede LZS AČR průměrně 600 zásahů.<sup>48</sup>

Vrtulník W3-A Sokol je dvoumotorový víceúčelový vrtulník střední váhové kategorie, který je vybaven novým čtyřlístým hlavním rotorem s tlumičem vibrací. Vnitřní nádrže pojmu až 1 700 litrů paliva. Kabina je opatřena dvěma postranními dveřmi. Vrtulník má moderní avionické vybavení, které umožňuje jeho použití za všech povětrnostních podmínek ve dne i v noci. Maximální rychlost: 260 km/h, cestovní rychlost: 235 km/h. Dolet (s maximální zásobou paliva): 1 225 km. Únosnost: 2 100 kg, hmotnost prázdného vrtulníku: 3 300 kg. Maximální vzletová hmotnost: 6 400 kg. Typ motoru: 2 x WSK-PZL Rzeszów TWD-10W, tah motoru: 2 x 671 kW. Délka trupu: 14,21m, výška: 4,12 m, průměr nosného rotoru: 15,7 m. Nesporná výhoda armádního vrtulníku oproti vrtulníkům používaným jinými provozovateli LZS je ta, že může operovat v noci i za výrazně zhoršených meteorologických podmínek. Vrtulník W3-A Sokol je vybaven odmrazováním a výkonným osvětlením. Díky mimořádnému technickému vybavení může AČR vzlétnout i za podmínek, kdy by jiné záchranky nemohly. Vrtulník AČR není limitován mraky a může prostoupat nad oblačnost. Další výhodou je variabilita vrtulníku (přeprava více osob, záchranné činnosti, hašení požárů, přeprava nákladů na vnějším závěsu, provádění vzdušných výsadků).<sup>49</sup>

<sup>48</sup> Rozhovor s panem npor. Ing. Tiborem Kováčem, pilotem letecké záchranné služby Armády České republiky, ze dne 2.10. 2016.

<sup>49</sup> KOVÁČ, T. *PZL-Świdnik W-3A Sokol*. Lzslsline.cz [online]. 2016, [cit. 2016-17-11]. Dostupné z WWW: <<http://www.lzslsline.cz/sokol.html>>.

**Obr. 5: Vrtulník LZS W3-A Sokol AČR 0719:<sup>50</sup>**



Je samozřejmé, že vrtulník těchto možností a váhové kategorie má jednoznačně vyšší spotřebu paliva než ostatní běžně používané vrtulníky používané v LZS. Rozhodně však zapadá do spektra a charakteru LZS ČR. Díky těmto mimořádným parametrům přispívá LZS AČR k záchraně lidských životů i za ztížených meteorologických podmínek.

### **3.1.3 DSA**

DSA je jedním ze dvou nestátních subjektů zajišťujících LZS na území ČR. DSA je český soukromý letový dopravce se specializací na LZS, kterou provozuje již od roku 1993. Činnost DSA jakožto provozovatele LZS se rychle stala důležitým článkem a nedílnou součástí ZZS a celkového IZS ČR. LZS společnosti DSA provozovala do konce roku 2016 celkem čtyři základny HEMS, a to v Hradci Králové, Liberci, Ostravě a v Ústí nad Labem, a celkově tak pokrývala 40 % územní rozlohy ČR. Akční rádius každého z jednotlivých středisek byl v průměru 70 kilometrů, což odpovídalo doletové době v závislosti na meteorologických podmínkách asi 18 minut od vzletu. DSA disponuje nejmodernější vrtulníkovou technikou určenou pro provoz LZS a společně se speciálně vyškoleným personálem patří ke špičce v daném oboru. Společnost provozuje samotné vrtulníky, u kterých zajišťuje veškerý servis týkající se hlavně údržby a provozu vrtulníků. Zdravotnická část posádky, která je tvořena lékařem

<sup>50</sup> Vlastní zpracování, fotografie Martin Klimša.

a zdravotnickým záchranářem, je vždy zajištěna zdravotnickým personálem ZZS příslušného kraje dle působnosti letecké základny.<sup>51</sup>

Obr. 6: Vrtulník LZS EC 135 T2 OK-DSB společnosti DSA<sup>52</sup>



Společnost DSA na svých stanovištích využívá nejrozšířenější typ vrtulníku pro provoz LZS nejen u nás, ale i v Evropě. Vrtulník **EC 135 T2** vyrobila společnost Eurocopter Deutschland GmbH. Vrtulník zcela vyhovuje mezinárodním předpisům JAR OPS a EU pro provoz LZS. Jedná se o lehký dvumotorový vrtulník kategorie A se dvěma vysoce výkonnými motory Arrius 2B2, 4listým nosným rotorem, vyrovnávacím rotorem typu fenestron a ližinovým podvozkem. Společnost DSA má kromě čtyř vrtulníků EC 135 T2 ještě záložní stroj EC 135 T1, který vyrobila společnost Eurocopter France.<sup>53</sup>

- EC 135 T1, imatrikulace OK DSA, záložní stroj, rok výroby 1999,
- EC 135 T2, imatrikulace OK DSB, HEMS Ústí nad Labem, rok výroby 2004,
- EC 135 T2, imatrikulace OK DSC, HEMS Liberec, rok výroby 2004,
- EC 135 T2, imatrikulace OK DSD, HEMS Hradec Králové, rok výroby 2004,
- EC 135 T2+, imatrikulace OK DSE, HEMS Ostrava, rok výroby 2009.

<sup>51</sup> DSA a.s. Letecká záchranná služba. Úvod. *Dsa.cz* [online]. 2016, [cit. 2016-09-02]. Dostupné z WWW: <<http://dsa.cz/letecka-zachranna-sluzba/uvod>>.

<sup>52</sup> Vlastní zpracování, fotografie autora.

<sup>53</sup> DSA a.s. Letecká záchranná služba. Letadlový park LZS. *Dsa.cz* [online]. 2016, [cit. 2016-09-02]. Dostupné z WWW: <<http://dsa.cz/letecka-zachranna-sluzba/letovy-park-lzs>>.

### 3.1.3.1 HEMS Ostrava

Základna LZS Ostrava s volacím znakem „*Kryštof 05*“ zahájila svou činnost už v roce 1989. Prvním provozovatelem byl státní podnik SLOVAIR, později společnost BELAIR a od ledna 1993 až do konce roku 2016 provozovala leteckou základnu LZS společnost DSA. V roce 1999 se LZS přemístila do nově vzniklého areálu IZS v Ostravě-Zábřehu.<sup>54</sup>

### 3.1.3.2 HEMS Hradec Králové

Základna LZS Hradec Králové s volacím znakem „*Kryštof 06*“ zahájila svou činnost už v roce 1990. Prvním provozovatelem byl Úřad Federálního ministerstva vnitra pro leteckou službu a později provozovala leteckou základnu LZS také LS PČR. Společnost DSA s příchodem roku 2009 převzala leteckou základnu LZS v Hradci Králové, kterou provozuje dodnes. LZS Hradec Králové je situována v areálu Fakultní nemocnice Hradec Králové.<sup>55</sup>

### 3.1.3.3 HEMS Ústí nad Labem

Základna LZS Ústí nad Labem s volacím znakem „*Kryštof 15*“ zahájila svou činnost už v roce 1991. Prvním provozovatelem této letecké stanice byl státní podnik SLOVAIR, později BELAIR a od ledna 1993 společnost DSA, která zajišťuje LZS až do vyřešení odvolání o uzavřené smlouvě o poskytování LZS s novým provozovatelem. V červnu 1997 se LZS přemístila na heliport v blízkosti ústecké Masarykovy nemocnice a sídla ZZS.<sup>56</sup>

### 3.1.3.4 HEMS Liberec

Základna LZS Liberec s volacím znakem „*Kryštof 18*“ zahájila svou činnost v roce 1992. Prvním provozovatelem byla společnost BELAIR a od ledna 1993 společnost DSA až do konce roku 2016 provozovala leteckou základnu LZS společnost DSA. Základna LZS se nachází v areálu Letiště Liberec.<sup>57</sup>

---

<sup>54</sup> DSA a.s. Letecká záchranná služba. Střediska LZS. *Dsa.cz* [online]. 2016, [cit. 2016-09-02]. Dostupné z WWW: <<http://dsa.cz/letecka-zachranna-sluzba/strediska-lzs>>.

<sup>55</sup> DSA a.s. Letecká záchranná služba. Střediska LZS. *Dsa.cz* [online]. 2016, [cit. 2016-09-02]. Dostupné z WWW: <<http://dsa.cz/letecka-zachranna-sluzba/strediska-lzs>>.

<sup>56</sup> DSA a.s. Letecká záchranná služba. Střediska LZS. *Dsa.cz* [online]. 2016, [cit. 2016-09-02]. Dostupné z WWW: <<http://dsa.cz/letecka-zachranna-sluzba/strediska-lzs>>.

<sup>57</sup> DSA a.s. Letecká záchranná služba. Střediska LZS. *Dsa.cz* [online]. 2016, [cit. 2016-09-02]. Dostupné z WWW: <<http://dsa.cz/letecka-zachranna-sluzba/strediska-lzs>>.



### 3.1.4 LS PČR

Do konce roku 2016 zajišťovala LS PČR provoz LZS pouze z jednoho stanoviště. Jak už bylo zmíněno v předchozích kapitolách, je základna LZS s volacím znakem „*Kryštof 01*“ první leteckou základnou LZS zřízenou v tehdejší Československu. LS PČR zajišťuje LZS od 1. ledna 1993 pro území hlavního města Praha a Středočeského kraje, avšak i po celé ČR. Pro činnost LZS je 24 hodin denně připraven vrtulník Eurocopter EC 135 T2 (LS PČR má k dispozici tři plně vybavené vrtulníky ve zdravotnické konfiguraci s imatrikulací: OK-BYA, OK-BYB, OK-BYC).<sup>58</sup>

### 3.2 Stav mapující LZS po roce 2016

Tendr na nové provozovatele LZS, který plně spadá do gesce MZ pro období 2017 až 2020, vyvolával a stále ještě vyvolává v řadách odborníků i odborné veřejnosti nedůvěru a obavy o zachování vysokého standardu a profesionality v oblasti poskytování LZS v ČR a také o její budoucnosti. MZ potažmo vláda jsou nejvíce kritizovány za pozdní vypsání termínu tendru, za jeho nepřehlednost a také za to, že jeho hlavním kritériem je nejnižší cena. Dlouholetá píle, odhodlání a budování, které dostalo LZS v ČR mezi elitu nejen v Evropě, ale také ve světě, jsou tímto tendrem v ohrožení. Vzájemný respekt, důvěra a profesionalita, která vývojem LZS v ČR vznikala napříč jednotlivými provozovateli LZS, mezi samotnými piloty a posádkami, spojené s nejmodernější vrtulníkovou technikou, jsou nyní rozhodnutím jistým krokem nazpět. V celosvětovém měřítku není zvykem, aby naprosto bezchybně fungující systém byl takovým rozhodnutím ohrožen nebo dokonce deformován. Platí to o to víc, když se jedná o prestižní část ZZS potažmo celého IZS, která spočívá v poskytování neodkladné první pomoci za účelem bezprostřední záchrany lidských životů. LZS v ČR je po roce 2016 nově rozložena mezi pět provozovatelů, kdy každý z nich má nově dvě stanoviště LZS. Kromě státních subjektů (AČR a LS PČR) a tuzemské komerční společnosti (DSA) můžeme na českém nebi vidat komerční slovenskou společnost Air Transport Europe spol. s.r.o. (ATE)<sup>59</sup>, která provozuje LZS na Slovensku a rakouskou společnost Helikopter Air Transport (HAT)<sup>60</sup>, která je součástí struktury rakouské LZS a soustřeďuje se na servis vrtulníků rakouské LZS. LZS v Rakousku provozuje především spolek Christophorus, který zřídil rakouský

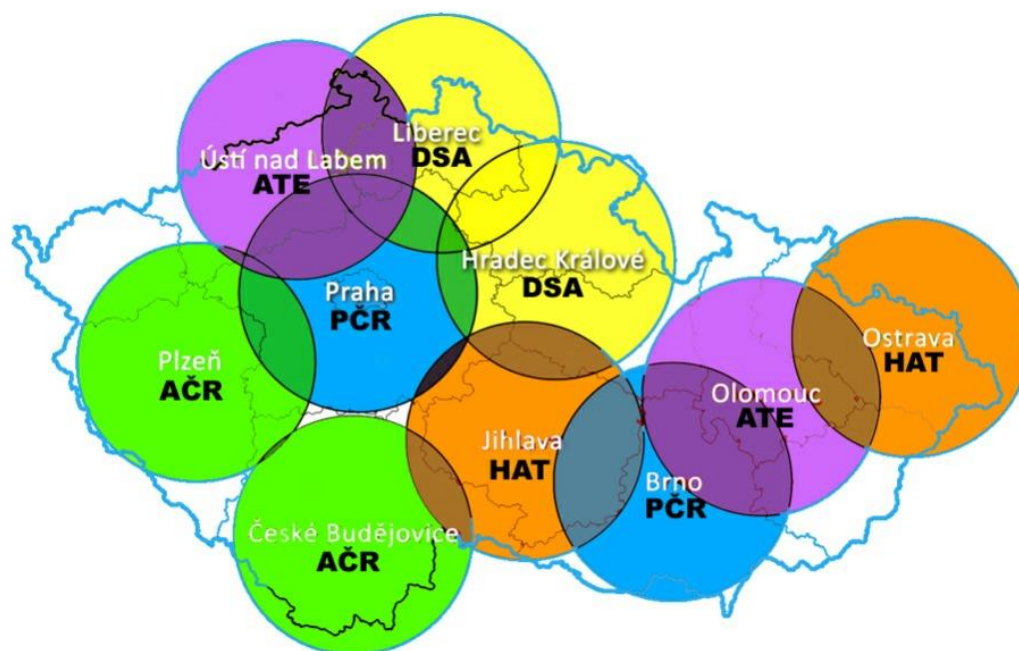
<sup>58</sup> FOJTÍK, J. *Policejní vrtulníky*. Praha. 2007, s. 75.

<sup>59</sup> AIR TRANSPORT EUROPE spol. s.r.o. Vrtulníková záchranná zdravotná služba. *Ate.sk* [online]. 2017, [cit. 2017-01-28]. Dostupné z WWW: <<http://www.ate.sk/>>.

<sup>60</sup> HELIKOPTER AIR TRANSPORT. Welcome. *Heliair.eu* [online]. 2016, [cit. 2017-01-28]. Dostupné z WWW: <<http://www.heliair.eu/>>.

autoklub Österreichischer Automobil Motorrad und Touring Club (ÖAMTC) společně s rakouským Červeným křížem.<sup>61</sup> Největší kritika se zatím nese na slovenskou společnost ATE, která má nejvíc leteckých katastrof vrtulníků LZS v poslední době v Evropě. Navíc své stanoviště obsadila vrtulníky, které jsou více než 20 let staré a zčásti nevyhovují odborným požadavkům pro provoz LZS v 21. století.

Obr. 7: Mapa zobrazující stav LZS v ČR po roce 2016:<sup>62</sup>



- AČR
- ATE: Air Transport Europe
- DSA
- LS PČR
- HAT: Helikopter Air Transport

### 3.2.1 AČR

V souladu s rozhodnutím vlády ČR potažmo MZ bylo již s dostatečným předstihem zřejmé, že AČR bude nově zajišťovat LZS také pro Jihočeský kraj (HEMS

<sup>61</sup> DER CHRISTOPHORUS FLUGRETTUNGSVEREIN. *Oeamtc.at* [online]. 2017, [cit. 2017-01-28]. Dostupné z WWW: <<http://www.oeamtc.at/portal/christophorus-flugrettungsverein+2500+1073541/>>.

<sup>62</sup> KOMORA ZÁCHRANÁŘŮ ZDRAVOTNICKÝCH ZÁCHRANNÝCH SLUŽEB ČESKÉ REPUBLIKY. Provozovatelé letecké záchrany od ledna 2017 vybráni. *Komorazachranaru.cz* [online]. 2016, [cit. 2016-11-11]. Dostupné z WWW: <<https://www.komorazachranaru.cz/aktualita/provozovatele-letecke-zachranky-od-ledna-2017-vybrani>>.

České Budějovice) taktéž s vrtulníky W-3A Sokol, které jsou po čerstvé generální opravě v polském závodě PZL-Świdnik a nahradí tak společnost Alfa Helicopter. AČR tedy nově zajišťuje LZS zejména na území tří krajů (Plzeňský, Karlovarský a Jihočeský kraj), avšak v případě potřeby je schopná operovat po celém území ČR. HEMS České Budějovice je dislokována na letišti v Bechyni.

### 3.2.2 ATE

Jak už bylo výše řečeno je ATE slovenskou nestátní komerční společností, která byla založena už v roce 1991 za účelem poskytování LZS. Společnost sídlí v Popradu a má monopol na provozování LZS na Slovensku. V současné době tam provozuje celkem sedm stanovišť LZS. Dle výsledků tendru na provoz LZS pro období 2017–2020 získala slovenská komerční společnost ATE dvě stanoviště LZS v ČR, a to HEMS Ústí nad Labem určenou primárně pro Ústecký kraj, a HEMS Olomouc (imatrikulace OM-ATD a imatrikulace OM-ATK) určenou primárně pro Olomoucký kraj. Pro tyto stanoviště LZS v ČR nasadila slovenská komerční nestátní společnost dvoumotorové vrtulníky AGUSTA A109K2.

Obr. 8: Vrtulník LZS Agusta A109K2 OM-ATD společnosti ATE:<sup>63</sup>



<sup>63</sup> Fotografie zdravotnické záchranné služby Olomouckého kraje.

### 3.2.3 DSA

Česká komerční nestátní společnost DSA podle výsledků tendru na provoz LZS pro období 2017–2020 uspěla pouze na dvou stanovištích LZS z dosavadních čtyřech, ve kterých v minulém období působila a zajišťovala LZS. Nově tedy DSA zajišťuje LZS na HEMS Hradec Králové (imatrikulace OK-DSD) určenou primárně pro Královehradecký a Pardubický kraj, a HEMS Liberec (imatrikulace OK-DSC) určenou především pro Liberecký kraj, avšak v případě potřeby zasahují i v místech sousedních krajů.

### 3.2.4 LS PČR

V souladu s rozhodnutím vlády ČR potažmo MZ bylo již s dostatečným předstihem zřejmé, že LS PČR bude nově zajišťovat LZS také pro Jihomoravský kraj a Zlínský kraj (HEMS Brno) a nahradí tak společnost ALFA HELICOPTER. LS PČR tak bude nově zajišťovat LZS především na území čtyř krajů (hlavní město Praha, Středočeský, Jihomoravský a Zlínský kraj), avšak v případě potřeby je připravená operovat po celém území ČR. HEMS Brno je dislokována na mezinárodním letišti Brno-Tuřany na letecké základně LS PČR s vrtulníkem v sanitní verzi Eurocopter EC 135 T2.

### 3.2.5 HAT

Jak už bylo výše uvedeno je HAT rakouskou nestátní komerční společností, která byla založena už v roce 1982 a která je členem spolku ÖAMTC, jenž zajišťuje provoz LZS v Rakousku. Dle výsledků tendru na provoz LZS pro období 2017–2020 získala rakouská komerční společnost HAT dvě stanoviště LZS v ČR, a to HEMS Ostrava (imatrikulace OE-EVG) určenou primárně pro Moravskoslezský kraj a HEMS Jihlava (imatrikulace OE-XVH) určenou primárně pro kraj Vysočina. Na obou stanovištích jsou rakouskou společností nasazeny nejmodernější vrtulníky Eurocopter EC 135 T2+, které převzala od společnosti Alfa Helicopter včetně téměř identického záchrannářského a medicínského vybavení. Na vrtulnících byly provedeny pouze prozatímní detailní úpravy spočívající v přelakování názvu společnosti a přidělení rakouské imatrikulační značky. V pozdější době by měly oba vrtulníky dostat kompletní žluté zbarvení po vzoru vrtulníků LZS v Rakousku. Velkým plusem je i to, že rakouská společnost využije pro provoz LZS zejména české piloty již zaniklé společnosti ALFA HELICOPTER.

### 3.3 Postavení LZS v rámci IZS ČR

V předchozích částech se autor několikrát stručně zmínil o IZS ČR. IZS ČR oficiálně vzniknul na základě zákona č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému, avšak jeho základy byly položeny již v roce 1993. Spolupráce mezi záchrannými a bezpečnostními složkami existovala v nějaké podobě vždy, avšak rozdílnost jednotlivých složek zakládaly a zakládají nutnost koordinace jejich postupů. IZS ČR rozumíme: *„efektivní systém vazeb, pravidel spolupráce a koordinace záchranných a bezpečnostních složek, orgánů státní správy a samosprávy, fyzických a právnických osob při společném provádění záchranných a likvidačních prací a přípravě na mimořádné události“*. LS PČR jakožto útvar s celostátní působností je součástí PČR, a obdobně je LZS součástí ZZS příslušného kraje, ve kterém působí. Společně pak s HZS ČR a Jednotkami požární ochrany zařazenými do plošného pokrytí kraje tvoří páteř celého IZS ČR. Součástí IZS ČR jsou i další složky např.: vyčleněné síly a prostředky ozbrojených sil, obecní policie, orgány ochrany veřejného zdraví, havarijní, pohotovostní, odborné a jiné služby, zařízení civilní ochrany neziskové organizace a sdružení občanů, které lze využít k záchranným a likvidačním pracím. HZS ČR je hlavním koordinátorem IZS ČR. Řízení sil a prostředků v rámci IZS ČR koordinuje operační a informační středisko (OPIS) HZS ČR. Mezi hlavní úkoly OPIS HZS ČR patří zejména přijímání tísňových volání, jejich vyhodnocování, povolávání a nasazování sil a prostředků jednotlivých složek, orgánů nebo osob, koordinování jejich činnosti a samotné řízení záchranných a likvidačních prací či poskytování nezbytných informací. OPIS přijímají tísňová volání na lince 150 a také na mezinárodní lince 112, kde jsou operační důstojníci přijmout tísňová volání v několika cizích jazycích.<sup>64</sup>

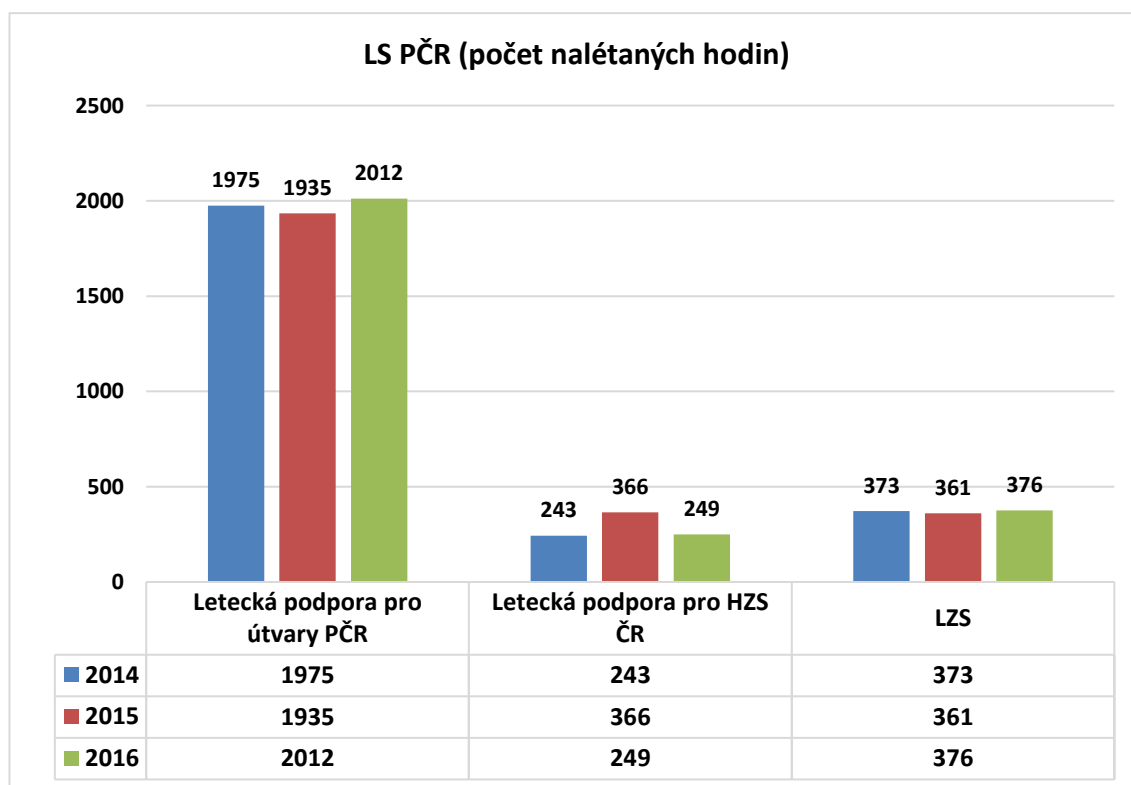
---

<sup>64</sup> ŠPAČEK, F. *Integrovaný záchranný systém*. HZscr.cz [online]. 26.06.2009, [cit. 2017-03-05]. Dostupné z WWW: <<http://www.hzscr.cz/clanek/integrovaný-zachranný-system.aspx>>.

## 4 STATISTICKÉ PŘEHLEDY VYUŽITÍ VRTULNÍKŮ

Dostupnost letecké techniky je hlavním faktorem ovlivňujícím efektivitu jejího nasazení a opodstatněnosti. Dostupnost jako taková je velmi relativní pojem, který závisí na mnoha činitelích. Mezi tyto činitele můžeme zařadit pohled z hlediska geografických a demografických vlastností naší země a její dopravní infrastruktury. Z pohledu PČR je nutné také mezi tyto činitele zařadit kriminalitu, její stav, úroveň a vývoj. Takové hodnocení akceschopnosti vrtulníků a leteckých základen se pak ukazuje jako velmi problematická subjektivní záležitost. PČR prostřednictvím LS PČR disponuje hlavní plně akceschopnou leteckou základnou dislokovanou v hlavním městě Praha určenou pro zásahy zejména v oblasti Čech a druhou plně akceschopnou leteckou základnu dislokovanou v Brně určenou pro zásahy zejména v oblasti Moravy a Slezska. Obě tyto letecké základny v současné době zajišťují nepřetržitou 24hodinovou hotovost vrtulníků pro činnost LZS, jednotlivých útvarů PČR, pro HZS ČR a další složky IZS ČR. Na níže uvedeném grafu je znázorněn celkový počet nalétaných hodin LS PČR z pohledu hlavních činností policejní letky za určité roční období.

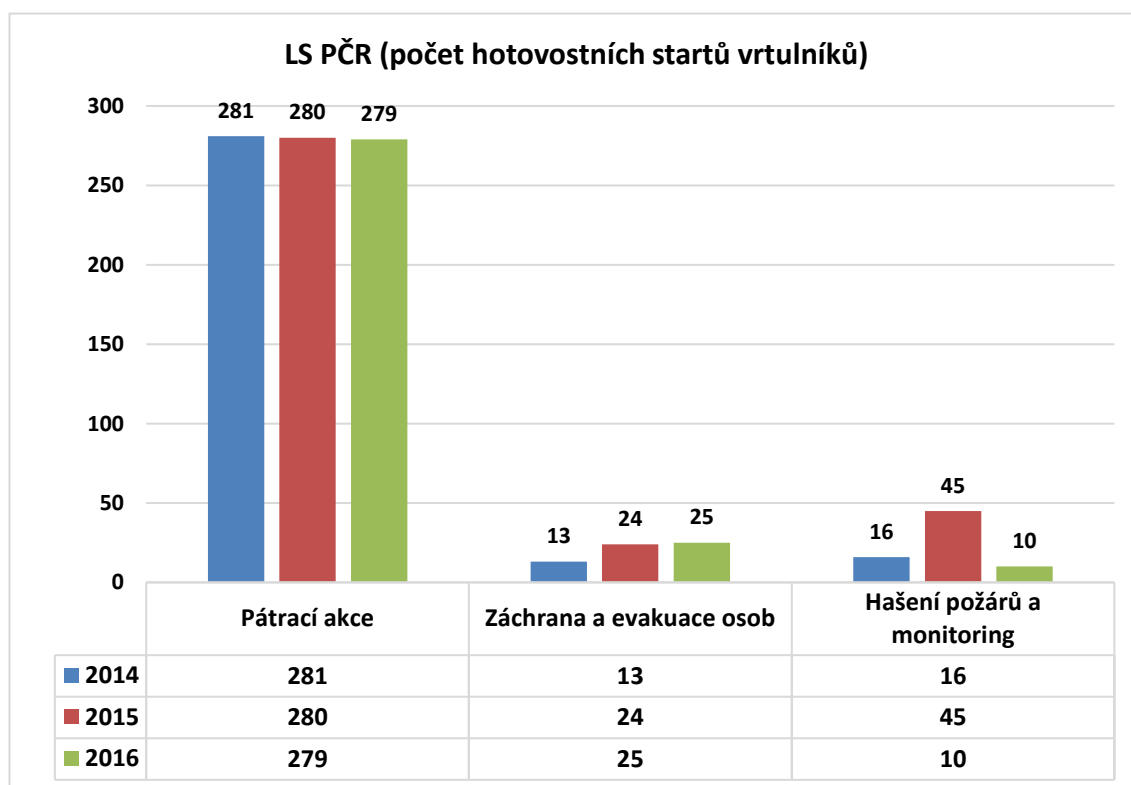
Graf 1: Počet nalétaných hodin LS PČR:<sup>65</sup>



<sup>65</sup> Vlastní sestavení grafu na základě statistických interních materiálů Policie České republiky.

Jednoduchou matematikou můžeme zjistit, že v roce 2014 po mírném zaokrouhlení byly vrtulníky LS PČR v průměru 426 minut denně ve vzduchu. V roce 2015 438 minut a v roce 2016 432 minut. Z výsledků je zřejmé, že letových hodin výrazně nepřibývá a ani neubývá, ale že se drží v určitém pásmu průměru. V následujícím grafu jsou znázorněny počty hotovostních startů vrtulníků LS PČR.

**Graf 2: Počet hotovostních startů vrtulníků LS PČR:<sup>66</sup>**

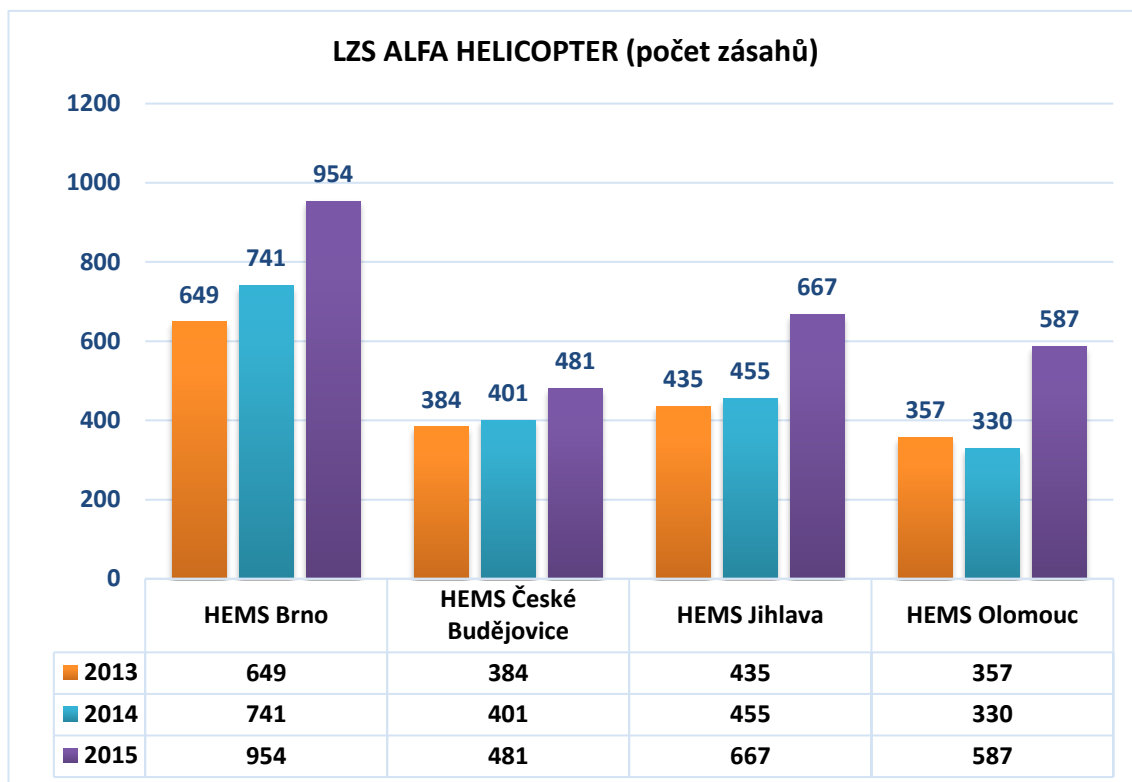


Jak už bylo v přechozích částech bakalářské práce vymezeno, má ČR celkem deset leteckých základen HEMS, což ji řadí při její rozloze v porovnání s jinými státy Evropy mezi jednu z nejhustších sítí LZS. Skutečností sice je, že v ČR jsou kraje, které nemají vlastní LZS (Karlovarský, Středočeský, Pardubický a Zlínský kraj), ale pokrytí je zcela adekvátní a dostatečné, a to zejména z důvodů:

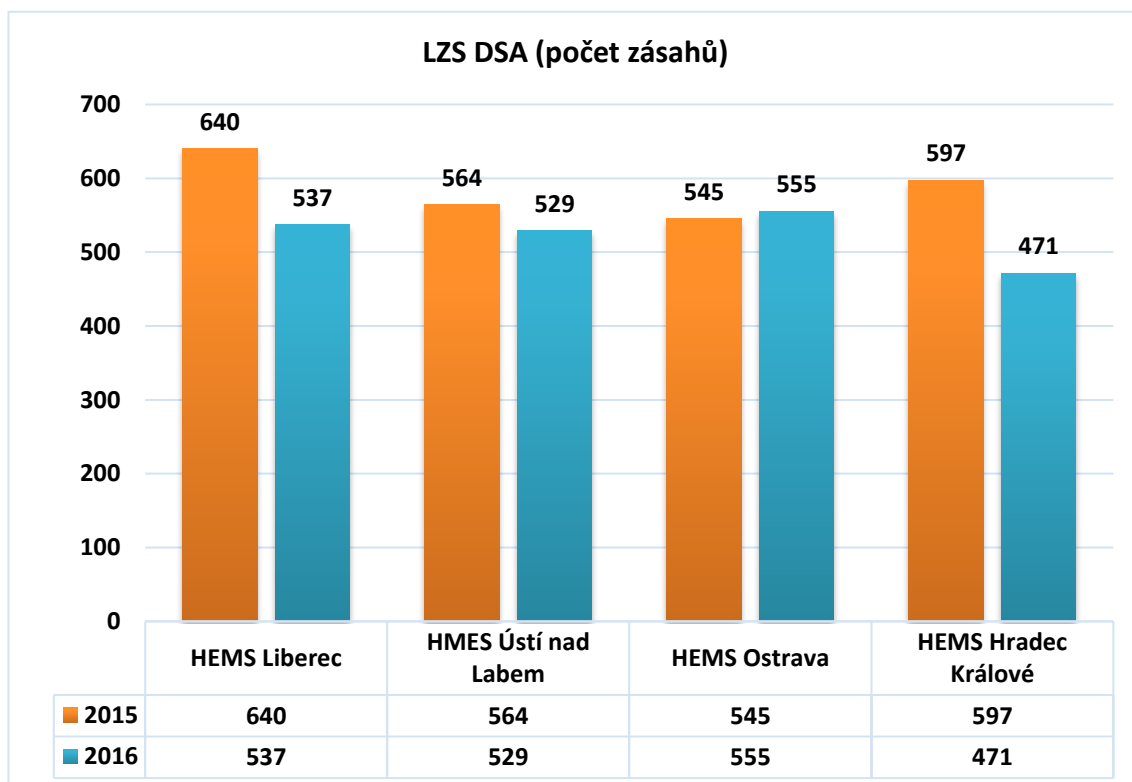
- LZS pro kraje, které nemají vlastní LZS je zajišťována ze sousedních krajů, které LZS provozují,
- rozšiřování a modernizace výjezdových stanovišť a vozidel ZZS jednoznačně přispívá k větší akceschopnosti pozemních posádek a ke zkracování dojezdových časů,
- posílení v oblasti první pomoci přispívá také vzájemná koordináční dohoda o přeshraniční spolupráci ZZS s Německem a Rakouskem.

<sup>66</sup> Vlastní sestavení grafu na základě statistických interních materiálů Policie České republiky.

Graf 3: Počet zásahů společnosti ALFA HELICOPTER.<sup>67</sup>



Graf 4: Počet zásahů společnosti DSA.<sup>68</sup>

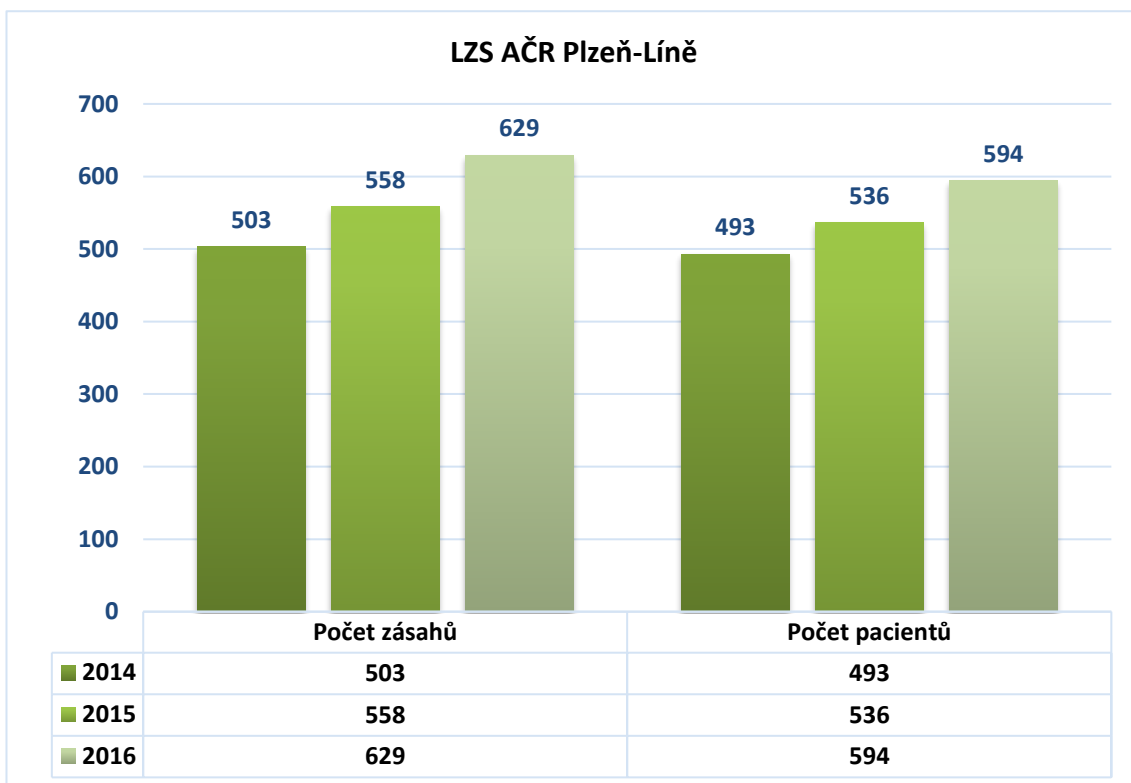


<sup>67</sup> Vlastní sestavení grafu na základě statistických interních materiálů společnosti ALFA HELICOPTER.

<sup>68</sup> Vlastní sestavení grafu na základě statistických Interních materiálů společnosti DSA.



Graf 5: LZS AČR Plzeň-Líně:<sup>69</sup>



<sup>69</sup> Vlastní sestavení grafu na základě statistických interních materiálů Armády České republiky.

## 5 KAZUISTIKA VYUŽITÍ VRTULNÍKŮ

Z pohledu různorodých skutečných událostí, jichž byl autor zcela nebo z části součástí, jsou v této kapitole primárně znázorněny výhody vrtulníků spočívající v nepostradatelnosti nejen pro potřeby plnění jednotlivých úkolů PČR, ale také z pohledu nepostradatelnosti a opodstatněnosti pro plnění různorodých činností v rámci ostatních složek IZS ČR. Níže uvedená kazuistika bude zprostředkována zejména za pomoci vlastních zkušeností autora a jeho několikaleté služby policisty v přímém výkonu služby a z pohledu pozorování širokého spektra událostí týkajících se této oblasti. Skutečné události byly autorem vybrány tak, aby obsahovaly nasazení vrtulníků z pohledu různých složek IZS ČR, ve kterých je využití vrtulníků nejčastější a nejlepší možnou volbou pomoci, tedy jak z pohledu nasazení pro PČR, ZZS či HZS ČR.

### 5.1 Dopravní nehoda hasičské cisterny

Jednu z mnoha zkušeností nejen s LZS má autor z doby osobního volna, kdy se ocitl na místě čerstvé dopravní nehody hasičské cisterny se čtyřčlennou posádkou mělnických profesionálních hasičů několik málo okamžiků poté, co se stala. K dopravní nehodě došlo 30. června 2014 okolo 17 hodiny na silnici první třídy číslo 9 mezi obcemi Vehlovice a Liběchov na Mělnicku. Hasičská cisterna se ocitla částečně mimo pozemní komunikaci a skončila převrácená na střeše. Část prostoru kabiny velitele vozidla byla zdemolovaná, z cisterny vytékala voda a všude okolo bylo rozházené hasičské nářadí. Naskytl se tak děsivý pohled nejen pro samotného autora, ale i pro ostatní svědky dopravní nehody. Lidé, kteří každý den nasazují vlastní životy pro záchranu jiných, se najednou ocitli v situaci, kdy pomoc potřebují sami. V příkopě i na silnici několik metrů od sebe leželi zakrvácení a pomlácení hasiči a na první pohled bylo zřejmé, že tři ze čtyř hasičů jsou vážně zraněni a jeden z nich nekomunikoval ani nereagoval na běžné podněty. Na místě byla poskytnuta s pomocí svědků nehody laická první pomoc. Čekání na první vozy ZZS se zdálo nekonečné.

Jako první se na místo dostavila hlídka dopravní policie následována prvními vozidly ZZS v tzv. rendez-vous systému (RV). Subjektivním vnímáním autora již několik málo okamžiků po příjezdu prvních vozů ZZS RV na místě přistával vrtulník LS PČR z letecké základny Praha s označením „Kryštof 01“ se zdravotnickou zástavbou a zdravotnickým personálem. Vysvětlení je zcela jednoduché. Vrtulník LZS až na zcela mimořádné situace má přednost před všemi ostatními letadly. Nemusí se tedy

přízpůsobovat žádným leteckým koridorům a jiným omezením.<sup>70</sup> V neposlední řadě vzdálenost z letecké základny na místo události je vzdušnou čarou okolo 30 kilometrů. Tuto vzdálenost zvládne vrtulník i se startem při ideálních meteorologických podmínkách za necelých 10 minut. Následně na místo události postupně přijížděly další síly a prostředky nejen systému RV, ale i dalších krajských i mimokrajských složek IZS ČR.

Nejvážněji zraněný hasič byl přepraven po neodkladném prvotním ošetření na místě vrtulníkem na specializované urgentní pracoviště pražské Fakultní nemocnice Královské Vinohrady a musel být připojen na plicní ventilaci a uveden do umělého spánku. Další dva středně těžce zraněné hasiče transportovali záchranáři do Ústřední vojenské nemocnice ve Střešovicích a poslední z hasičů, který byl při dopravní nehodě lehce zraněn, byl ošetřen v mělnické nemocnici.<sup>71</sup>

**Obr. 9: Vrak hasičské cisterny na místě dopravní nehody<sup>72</sup>**



V případě transportu nejvážněji zraněného hasiče do pražské Fakultní nemocnice Královské Vinohrady na specializované urgentní pracoviště pozemní cestou s pomocí vozu ZZS by byl takový transport zcela jistě časově náročný a život přímo ohrožující.

<sup>70</sup> ADÁMEK, M. *Jak funguje letecká záchrana*. Brno. 2010, s. 16, 26.

<sup>71</sup> ŘÍHA, J. *Při havárii cisterny u Liběchova se těžce zranili mělničtí hasiči*. Denik.cz [online]. 30.06.2014, [cit. 2016-11-07]. Dostupné z WWW: <<http://www.denik.cz/stredocesky-kraj/pri-havarii-cisterny-u-libechova-se-tezce-zranili-melnicti-hasici-20140630.html>>.

<sup>72</sup> ŘÍHA, J. *Při havárii cisterny u Liběchova se těžce zranili mělničtí hasiči*. Denik.cz [online]. 30.06.2014, [cit. 2016-11-07]. Dostupné z WWW: <<http://www.denik.cz/stredocesky-kraj/pri-havarii-cisterny-u-libechova-se-tezce-zranili-melnicti-hasici-20140630.html>>.

Vzhledem k tomu, že autor tuto cestu téměř každodenně využívá k cestě z místa trvalého bydliště do místa výkonu služby (Štětí–Praha a zpět) tuto cestu i s jejími nástrahami dobře zná. Jednoduchým zjištěním a propočty i za pomoci jednoduchých internetových mapových podkladů taková běžná cesta trvá podle situace okolo 45 minut a délka této trasy činí přibližně 52 kilometrů. Za pomoci všech dostupných prostředků, zejména tedy s využitím jízdy s právem přednosti, by se takový transport pozemní cestou zcela jistě zkrátil, ale v řádech několika málo minut. Důkazem této skutečnosti je i studie, která byla uskutečněna na odboru PMJ Praha a měla zejména zodpovědět otázku dojezdových časů vozidel PČR na místo události. Posuzovaly se opakovaně trasy různých vzdáleností a měřil se čas mezi tzv. „jízdou na krev“ a „rychlou jízdou, ale na jistotu“. Výsledkem této studie bylo zjištění, že na 9kilometrové trase činil rozdíl mezi dvěma výše uvedenými styly jízdy cca 40 vteřin. Zajisté i pár desítek vteřin může rozhodnout o životě a smrti, a proto je nutné volit styl jízdy zejména podle vážnosti vzniklé situace.<sup>73</sup> Nutno podotknout, že studie se zabývala jen jízdou vozidel PČR. Vozidla ZZS mají jiné parametry (váha a výška vozidla) a vyžadují tedy jiný styl jízdy, a to i z důvodu, že převážejí pacienta, na kterém posádky ZZS intenzivně pracují nebo na něj minimálně dohlíží.

Transport prostřednictvím vrtulníku v tomto konkrétním případě snížil čas transportu, na již výše zmíněných necelých 10 minut. Tím jsou mnohonásobně zvýšeny šance na záchranu života a je zajištěna minimalizace trvalých a jiných vážných následků zdravotního stavu pacienta. Zde na skutečném příkladu je demonstrována jedinečnost a nepostradatelnost vrtulníku jako prostředku pro účinnou záchranu života, a to zejména pro svou rychlost a notnou dávku šetrnosti při přepravě důležité pro pohodlí pacienta. Rychlost, která umožňuje vrtulníku dostat se v krátkém časovém horizontu na místo události a zajistit potřebný servis pro poskytnutí neodkladné zdravotní péče a provedení následného rychlého transportu do zdravotnického zařízení, je pro tuto činnost zcela nenahraditelná. Malou nevýhodou transportu pacienta vrtulníkem je omezený prostor kabiny vrtulníku, která nenabízí moc místa při realizování případného ožívání.

Podle dostupných informací se všichni ze zraněných hasičů měli vrátit zpět do služby, avšak nejvážněji zraněný hasič byl přerazen na pozici, která již nevyžaduje aktivní nasazení.

---

<sup>73</sup> Interní materiály Policie České republiky.

## 5.2 Novodobé požáry v Praze

Po dlouhých letech musel v hlavním městě Praha vzlétnout vrtulník BELL 412HP LZS PČR s tzv. bambi vakem na pomoc HZS hlavního města Prahy při hašení požáru porostu na těžce dostupném svahu v pražské čtvrti Troja (skála nad Povltavskou ulicí). Událost se stala na konci března roku 2016. Hašení požáru vrtulníkem je na území hlavního města Prahy spíše raritou. Naposledy hašení tímto způsobem proběhlo v listopadu roku 2008, kdy byla požárem zasažena vietnamská tržnice SAPA v pražské Libuši. Na hašení v Troji se podílely jak příslušníci HZS hlavního města Prahy, tak i jednotky dobrovolných hasičů z Letňan a Březiněvsi. Vrtulník LS PČR provedl celkem 12 shozů, což v průměru znamená okolo 10 800 litrů shozené vody.<sup>74</sup>

Na konci srpna roku 2016 musel opětovně vzlétnout vrtulník BELL 412HP LS PČR s tzv. bambi vakem na pomoc HZS hlavního města Prahy při hašení dřevěných kulis na pražském Barrandově. Na místě zasahovalo celkem sedm profesionálních jednotek z hasičských základen, které se nacházejí na území hlavního města Prahy a také 14 jednotek dobrovolných hasičů. Byl vyhlášen 3. stupeň požárního poplachu. O součinnost byla požádána i Vojenská jednotka letiště Kbely a také speciálně upravená vozidla PČR (vodní stříkače).<sup>75</sup>

Vrtulník LS PČR nabírá vodu do skládací nádrže, která je připevněná v podvěsu vrtulníku. Na bezpečnostním opatření se vždy podílejí i další složky IZS ČR (hlídky PČR a Městské policie Praha), které zejména usměrňují dopravu v dané lokalitě a zajišťují plynulý průjezd hasičských vozidel nejen do zasažených míst, ale i z nich. Poříční oddíl PČR koriguje na hladině Vltavy bezpečné nabírání vody vrtulníkem do bambi vaků. Bez použití vrtulníků by v takových nebo obdobných případech bylo hašení rozsáhlých požárů nebo požárů v nepřístupném terénu velmi obtížné, časově náročné a náročné i na použité síly a prostředky. Letecká technika používaná za tímto účelem bezpochyby ulehčuje práci pozemním jednotkám. V českém prostředí se v těchto situacích používají vrtulníky, ale ve světě se můžeme setkat i se speciálně upravenými letadly.

---

<sup>74</sup> HASIČSKÝ ZACHRANNÝ SBOR ČESKÉ REPUBLIKY. Požár porostu hašený pomocí bambi vaku. *Hzscr.cz* [online]. 29.03.2016, [cit. 2016-11-03]. Dostupné z WWW: <<http://www.hzscr.cz/clanek/pozar-porostu-haseny-pomoci-bambi-vaku.aspx>>.

<sup>75</sup> HASIČSKÝ ZACHRANNÝ SBOR ČESKÉ REPUBLIKY. Požár filmového města. *Hzscr.cz* [online]. 26.08.2016, [cit. 2016-11-03]. Dostupné z WWW: <<http://www.hzscr.cz/clanek/pozar-filmoveho-mesta.aspx>>.

### 5.3 Pátrání po ztraceném seniorovi

Dne 9. září 2016 v dopoledních hodinách se na místní oddělení policie (MOP) Kobylisy, Praha 8 dostavil syn, který oznámil pohřešování svého tatínka. Jednalo se o muže ve velmi pokročilém stáří trpícího Alzheimerovou chorobou, stařeckou demencí a těžkou formou cukrovky. Bez svých léků mohl být vážně ohrožen na životě. Na základě oznámení o pohřešování byla zahájena pátrací akce vedená pod taktovkou Služby kriminální policie a vyšetřování (SKPV) a začalo se s prověřováním míst, kde by se mohl senior nacházet. Do pátrací akce se zapojili policisté z MOP Kobylisy, Speciální pořádkové jednotky (SPJ) krajského ředitelství policie hlavního města Prahy, a cestou operačního důstojníka a informačních systémů byla informována o pohřešování všechna oddělení PČR. Dle poznatků z řad veřejnosti byl ve večerních hodinách senior spatřen v Ďáblickém háji. Ten se rozkládá na území mezi Kobylisy, Dolními Chabry a Ládvím. Jedná se o parkově upravený smíšený les o rozloze přibližně 62 hektarů. Vzhledem k rozsáhlé ploše byl o součinnost požádán vrtulník LS PČR.

Ačkoliv autor nebyl u samotného pátrání po seniorovi, i přesto se stal součástí nakonec šťastného příběhu. Krátce po půlnoci byl hlídkou PMJ na dopravní tepně v ulici Průmyslová zmatený senior nalezen. Mimochodem vzdálenost mezi místem ztracení a nálezem seniora je okolo 15 kilometrů. Vzhledem k celkovému fyzickému i psychickému vyčerpání seniora a jeho vážným onemocněním, byla na místo přivolána ZZS, která si seniora přezvala k ošetření. Kromě podchlazení a celkového vysílení organismu neutrpěl žádná jiná vážná zranění. V tomto konkrétním případě sice vrtulník nebyl ten, kdo seniora vypátral, ale v relativně krátké časové době společně s dalšími silami a prostředky vyloučil lokalitu Ďáblický háj jako místo, kde by se měl senior nacházet, a pátrací akce tak mohla být přesunuta do dalších míst.

Americký profesor G.P. Alpert jako jeden z mála provedl pozoruhodnou reálnou opakovanou studii, jejímž výsledkem je, že jeden vrtulník při pátrací akci dokáže prohledat za 10 minut oblast o stejné rozloze jako 400 policistů. Samozřejmě je potřeba jisté benevolence, protože záleží především na terénu a počasí, v jakém pátrací akce probíhá. Touto zajímavou studií však zároveň nepřímo upozornil na nesporné výhody vrtulníku a nepřímo naznačil, zda je používání vrtulníku pro bezpečnostní složky levná nebo naopak drahá záležitost.<sup>76</sup>

---

<sup>76</sup> FOJTÍK, J. *Kolik stojí letecká podpora?* Rescue Report. 2012, č. 6, s. 32-33.

## 5.4 Bezpečnostní opatření

Připomínání jednoho z nejvýznamnějších dnů tehdejšího Československa, tzv. sametové revoluce, znamená každoročně pro bezpečnostní a záchranné složky mnoho týdnů příprav a realizace. V rámci aktuální proměnné bezpečnostní situace ve světě nemohla PČR krajského ředitelství hlavního města Prahy tuto událost podcenit. Bezpečnostní opatření, které proběhlo 17. listopadu 2015 téměř po celém území hlavního města Prahy, se účastnil i autor bakalářské práce, jehož úkolem bylo monitorování centra metropole. Magistrátem bylo oznámeno přibližně 20 akcí. Ačkoliv shromáždění proběhla v poklidu, na policejní služebny bylo předvedeno 20 osob pro různé formy protiprávního jednání.<sup>77</sup>

Monitorování je důležitá součást soustavy bezpečnostní pyramidy. Bez relevantních informací nemůžou bezpečnostní složky předcházet hrozbám a účinně na ně reagovat. O tom, že PČR krajského ředitelství hlavního města Prahy nechtělo nic podcenit, svědčí i fakt, že do ulic byl nasazen velký počet uniformovaných, ale i neuniformovaných policistů. Vzhledem k tomu, že některá shromáždění začala svůj program již z rána a některá končila až v pozdních večerních hodinách, byly do služby zapojeny dokonce dva vrtulníky EC 135 T2 LS PČR, které jsou k takovým akcím plnohodnotně vybaveny. Vrtulníky a posádky se v monitorování střídaly tak, aby byl vždy na nebi alespoň jeden stroj, který bude hlavnímu štábu poskytovat celkový přehled o dění v metropoli. Výdrž plně natankovaného hotovostního vrtulníku EC 135 T2 se tříčlennou posádkou je okolo 2 hodin a 30 minut. Při vyvrcholení hlavního programu monitorovaly dění oba stroje současně tak, aby bylo pokryto celé území metropole.

## 5.5 Ujíždějící řidič

Dne 11. listopadu 2014 v 22:49 hod. se rozhodla hlídka PMJ v ulici Husitská, Praha 3 zastavit a provést kontrolu jedoucího vozidla tovární značky BMW X5, které nemělo na stanoveném místě umístěnou přední registrační značku. Řidič vozidla na výzvu k zastavení podle zvláštního právního předpisu nereagoval a začal s vozidlem ujíždět. Při tomto počínání řidič ujíždějícího vozidla ignoroval dopravní předpisy a svou riskantní, rychlou a velmi nebezpečnou jízdou bezprostředně ohrožoval nejen sebe, ale zejména ostatní účastníky silničního provozu a samotné policisty. Během zběsilé jízdy

---

<sup>77</sup> HULAN, T. *Výsledky bezpečnostního opatření*. Policie.cz [online]. 17.11.2015, [cit. 2016-11-09]. Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/sprava-hl-m-prahy-zpravodajstvi-vysledky-bezpecnostniho-opatreni.aspx>>.

po pražských ulicích řidič ujíždějícího vozidla způsobil několik dopravních nehod. Projel několik narychlo připravených zátarasů ze služebních vozidel PČR, kdy jedno přímo naboural. Důvodem, proč řidič nezastavil, bylo to, že před jízdou užil jinou návykovou látku a následně provedený orientační test toto potvrdil.<sup>78</sup>

Řidič vozidla ujížděl pražskými ulicemi v pořadí Husitská, Pod Krejčárkem, Novovysočanská, Spojovací, Čuprova, Prosecká, Kbelská, Veselská, Kramolínská, Nepomucká, Toužimská, Beranových, Opočenská, kde najel na chodník a posléze na lávku pro pěší vedoucí přes ulici Kbelská, kde málem přejel muže venčícího psa. Z této lávky sjel do ulice Kytlická a pokračoval v jízdě ulicí Lovosická, Vysočanská, Liberecká a směřoval k dálnici D8. K pronásledování v ulicích metropole se postupně připojovaly další hlídky PČR. Do pronásledování byl přizván k součinnosti i vrtulník LS PČR a hlídky PČR ze Středočeského a následně i z Ústeckého kraje. Na 35. kilometru dálnice D8 řidič sjel z dálnice ve směru na Doksany a pokračoval přes obce Doksany, Dolánky nad Ohří, Hrdly, Terezín, Litoměřice, Trnovany. V tuto dobu již ujíždějící vozidlo sledoval i vrtulník LS PČR. V obci Trnovany, když řidič před železničním přejezdem razantně zpomalil, využila této situace posádka vrtulníku a osvětila řidiče reflektorem tak, že ztratil kontrolu a orientaci a s vozidlem sjel z pozemní komunikace do příkopu, kde byl následně zákonným způsobem za pomoci donucovacích prostředků policisty zpacifikován.

V celkovém součtu se do pronásledování zapojilo na 16 motorizovaných hlídek PČR napříč jednotlivými kraji a vrtulník LS PČR, který téměř 45 minut dlouhou honičku ukončil. Do pronásledování ujíždějícího vozidla se zapojil i autor jako řidič jedné z mnoha autohlídek PČR, který tuto událost v bakalářské práci využil jako jednu z dalších názorných ukázek možností uplatnění vrtulníku pro činnost PČR. Je pravdou, že zastavení ujíždějícího vozidla uvedeným způsobem je spíše extrémní záležitost, avšak v této konkrétní reálné situaci byl tento způsob vhodný a hlavně účinný.

Fundamentální činností vrtulníku a posádky LS PČR při pronásledování ujíždějícího řidiče je monitorování situace a navádění motorizovaných hlídek. Pronásledující motorizované hlídky PČR tak mohou upustit od přímého kontaktu s ujíždějícím vozidlem a jeho řidičem. Ztráta přímého kontaktu s pronásledujícími vozidly PČR může mít pro ujíždějícího řidiče kladný vliv na psychické rozpoložení

---

<sup>78</sup> ZOULOVÁ, A. *Pronásledování skončilo na Litoměřicku*. Policie.cz [online]. 12.11.2014, [cit 2016-11-09]. Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/pronasledovani-skoncilo-na-litomericku.aspx>>.



a celkové uklidnění. Tím zajisté dojde i k zamezení dalšího bezprostředního ohrožení ostatních účastníků silničního provozu a zamezení riskantní a nebezpečné jízdy, což je v takovém případě jednoznačnou prioritou. Řidič ujíždějícího vozidla může tak s klidným pocitem vozidlo neprodleně odstavit a snažit se z místa utéct anebo pokračovat v jízdě již předepsaným způsobem. Posádka vrtulníku LS PČR tak dodatečně navádí motorizované hlídky k místu odstavení vozidla a útěku řidiče či osádky anebo vozidlo nadále sleduje až do místa, kde řidič ujíždějícího vozidla zastaví.

Přímým pozorováním bylo zjištěno, že nejen při pronásledování ujíždějících vozidel, ale i v dalších situacích zejména při vzájemné koordinaci mezi pozemními a leteckými složkami, vzniká pro posádku vrtulníku problém v identifikaci vozidel PČR. Vozidla PČR v současné době totiž postrádají střešní identifikaci. V historii byla tato identifikace na policejních vozidlech běžná. Tuto identifikaci používají v dnešní době např. vozidla ZZS. Odbor PMJ Praha ve spolupráci s LS PČR se od ledna 2016 účastní zkušebního provozu a znovuzavedení identifikace vozidel PČR. Testovány jsou různé druhy polepů střešního označení vozidel PČR (žlutý trojúhelník označuje příslušnost k odboru PMJ, velké písmeno „A“ označuje příslušnost k působnosti krajského ředitelství policie hlavního města Prahy a další znaky jsou identifikátory radiostanice).

**Obr. 10: Střešní identifikace služebních vozidel odboru PMJ Praha<sup>79</sup>**



<sup>79</sup> HERZÁN, M. *Pohotovostní motorizovaná jednotka Praha*. Praha, 2016, s. 75.

## 6 BUDOUCNOST LETECKÉ TECHNIKY

Účelem této kapitoly je zejména poukázat na perspektivu BP v rámci plnění zvláštních úkolů PČR. V rámci této kapitoly budou autorem navrženy jednotlivé modelové příklady z pohledu autorem vybraných útvarů PČR, kdy by byl BP z hlediska operační, technické, taktické a ekonomické stránky efektivnější než dnes používané vrtulníky. Jednoznačnou výhodou BP je jeho mobilita, rychlost a možnosti nasazení. Další nespornou výhodou BP je ohleduplnost vůči samotné veřejnosti spočívající v tichém provozu. V jistých oblastech je vrtulník pro potřeby plnění zvláštních úkolů PČR přesto zcela nenahraditelný, obdobně jako tomu je v jiných oblastech např. u LZS. Cílem autora není vytlačit vrtulník do pozadí, ale jeho cílem je vytvořit subsidiární prostředek, který může při plnění některých konkrétních dílčích úkolů jednotlivých útvarů PČR vrtulník zastoupit nebo z části nahradit. Autor v této kapitole čerpá především z osobních zkušeností několikaleté praxe policisty v přímém výkonu služby a snaží se najít optimální řešení pro vytvoření funkčního základu pro budoucí používání BP v rámci PČR. Právní základ a metodika používání BP by měla plně zůstat v kompetenci LS PČR jakožto útvaru, který má k letectví nejbližší. Je podstatné, aby byl BP vybaven potřebnou technikou v závislosti na individuálních úkolech jednotlivých útvarů nebo složek PČR. Je zřejmé, že jiné nároky a požadavky pro znázornění budou kladeny na BP používaný např. u odboru služby dopravní policie a u URNA, popř. ZJ. Předností BP by měla být výdrž a široký akční rádius. Perspektiva BP pro účely plnění policejních činností spočívá především v monitorování, rekognoscaci a dokumentaci dění. Z tohoto důvodu je potřeba, aby byl BP vybaven nejrůznějšími sledovacími komponenty, kterými jsou: kamera s vysokým rozlišením poskytující přenos obrazu na zem do velícího střediska (mobilního velícího střediska), noktovizní kamera, termo kamera, dále scanner a audio systém. Pro účely speciálních útvarů plnících zvláštní úkoly může být BP dále dovybaven dalšími komponenty podle nároků takových útvarů. Pod takovým komponentem si můžeme představit např. laserový zaměřovač, který umožňuje označit zájmovou osobu, vozidlo nebo objekt, aniž by si toho někdo nepovolaný povšiml. Dalším takovým komponentem může být použití určitých donucovacích prostředků (DP) prostřednictvím BP, např. slzotvorného nebo jiného obdobně dočasně zneschopňujícího prostředku ve smyslu zákona o PČR a samozřejmě za splnění zákonných podmínek pro použití DP.

Samozřejmě se nabízí možnost použití BP i pro ostatní složky IZS ČR. BP, jak už bylo řečeno, může být ideálním pomocníkem zejména při monitorování různých mimořádných událostí (živelné pohromy, katastrofy, průmyslové havárie). Velitel zásahu tak díky mobilitě a rychlé možnosti nasazení BP může mít v relativně krátké době na místě mimořádné události zcela ucelený přehled o situaci v reálném čase tzv. z ptáčích perspektivy, a tím možnost lépe koordinovat jednotlivé složky, síly a prostředky na místě vzniklé mimořádné události. V odborné literatuře se objevuje i teoretická možnost nasazení BP za účelem poskytnutí první pomoci.

Používání BP by nemělo být výsadou jen elitních útvarů s celostátní působností, kterými jsou:<sup>80</sup>

- Kriminalistický ústav Praha
- LS PČR,
- Národní protidrogová centrála SKPV,
- Pyrotechnická služba,
- Ředitelství služby cizinecké policie,
- Úřad dokumentace a vyšetřování zločinů komunismu SKPV,
- Útvar policejního vzdělávání a služební přípravy,
- Národní centrála proti organizovanému zločinu SKPV,
- Útvar pro ochranu prezidenta ČR,
- Ochranná služba PČR,
- Útvar rychlého nasazení,
- Útvar speciálních činností,
- Útvar zvláštních činností,

ale také dostupné zejména složkám a základním článkům PČR, které plní základní úkoly v rámci jednotlivých krajských ředitelství. Některá krajská ředitelství a územní odbory jako je např. územní odbor Příbram krajského ředitelství policie Středočeského kraje již pro zkušební účely disponuje tzv. bezpilotním rotorovým univerzálním systémem (BRUS) vycházejícím z produkce Vojenského technického ústavu, s. p., respektive jeho odštěpného závodu Vojenského technického ústavu letectva a protivzdušné obrany. Pro snadnou přepravu a manipulaci byl systém BRUS navržen jako skládací. BRUS je BP s kolmým startem a přistáním. Dron má v průměru 120 centimetrů a má uhlíkovou konstrukci. Dron je osazen 6 motory, přičemž každý

---

<sup>80</sup> VANGELI, B. *Zákon o Policii České republiky : komentář*. Praha. 2009, s. 25-26.

z nich má příkon 400 wattů. Dron váží přibližně 10 kilogramů a ve vzduchu vydrží více než 40 minut. Dron lze ovládat na vzdálenost až 10 kilometrů, přičemž stroj sám pozná, kdy je ještě schopen se bezpečně vrátit zpět. Cena celého projektu týkající se BRUS obsahujícího dva drony včetně ovládání, výcviku pilotů a náhradních dílů, činí cca 2 milióny korun.<sup>81</sup>

Obrázek 11: Bezpilotní rotorový univerzální systém PČR:<sup>82</sup>



## 6.1 Pyrotechnická služba

Je specifický útvar s celostátní působností PČR. Pyrotechnickou službou jsou vykonávány zejména následující činnosti:<sup>83</sup>

- výkon pyrotechnických prací při zajišťování nálezů munice a její likvidaci,
- výkon pyrotechnických prací při prověřování podezřelých předmětů, vyhledávání a zneškodňování nástražných výbušných systémů,
- výkon pyrotechnických prací v oblasti kriminalistické pyrotechniky,
- výkon státního dozoru a kontroly na úseku munice, výbušnin a výbušných předmětů v rámci výkonu pyrotechnických činností,
- výkon dalších pyrotechnických prací.

<sup>81</sup> Interní materiály Policie České republiky.

<sup>82</sup> Interní materiály Policie České republiky.

<sup>83</sup> POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. Pyrotechnická služba. *Policie.cz* [online]. 2016, [cit 2016-11-02]. Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/pyrotechnicka-sluzba-policie-ceske-republiky-906180.aspx>>.

Za účelem definování hlavních úkolů pyrotechnické služby by byl BP užitečný zejména k vizuálnímu průzkumu a dokumentaci prověřované oblasti nebo věci. Pyrotechnická služba již disponuje tou nejmodernější technikou a prostředky a BP speciálně upraveny pro pyrotechnickou službu by zajistě rozšířily její možnosti a pole její působnosti.

## 6.2 Útvar pro ochranu prezidenta ČR, Ochranná služba PČR

Útvar pro ochranu prezidenta ČR a ochranná služba PČR jsou útvary PČR s celostátní působností plnící zvláštní úkoly vyplývající již ze samotného názvů útvarů.

Útvar pro ochranu prezidenta ČR zajišťuje:<sup>84</sup>

- *osobní a epizodickou ochranu a bezpečnostní ochranu a přepravu prezidenta, jeho manželky a dalších chráněných osob,*
- *osobní a epizodickou ochranu a bezpečnostní přepravu osob, kterým je po dobu jejich pobytu na území České republiky poskytována ochrana podle mezinárodních dohod,*
- *ochranu sídla prezidenta a objektů, kde pobývá,*
- *střeží objekty, v nichž pobývají další chráněné osoby,*
- *hygienicko-toxikologickou, pyrotechnickou a speciální technickou ochranu,*
- *v souvislosti s ochranou prezidenta organizuje bezpečnostní akce,*
- *ve spolupráci s Kanceláří prezidenta republiky a Vojenskou kanceláří prezidenta republiky plní úkoly v oblasti příprav činnosti útvaru za krizových situací včetně stavu ohrožení státu a válečného stavu,*
- *v rozsahu své působnosti vyřizuje stížnosti, oznámení a jiná podání,*
- *ve vymezeném rozsahu se podílí na vzdělávání a speciálním výcviku příslušníků PČR a zaměstnanců PČR.*

Ochranná služba PČR zajišťuje:<sup>85</sup>

- *osobní a epizodickou ochranu a bezpečnostní dopravu trvale chráněných ústavních činitelů ČR a osob, kterým je po dobu jejich pobytu na území ČR poskytována ochrana podle mezinárodních dohod,*

---

<sup>84</sup> POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. Útvar pro ochranu prezidenta České republiky. *Policie.cz* [online]. 2016, [cit 2016-11-02]. Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/utvar-pro-ochranu-prezidenta-ceske-republiky.aspx>>.

<sup>85</sup> POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. Ochranná služba Policie ČR. *Policie.cz* [online]. 2016, [cit 2016-11-02]. Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/ochranna-sluzba-policie-cr.aspx>>.

- *ochranu diplomatických objektů (zastupitelských úřadů a rezidencí velvyslanců) a ochranu chráněných objektů a prostorů zvláštního významu pro vnitřní pořádek a bezpečnost, které schválila vláda - Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR, Senátu Parlamentu ČR, Ústavního soudu ČR, Úřadu vlády ČR, Ministerstva zahraničních věcí, MV a dalších (část mezinárodního letiště Praha - Ruzyně),*
- *provádí hygienicko-toxikologickou ochranu,*
- *organizuje v souvislosti s ochranou chráněných osob opatření k zajištění bezpečnosti osob a objektů.*

Pro činnost těchto útvarů je důležité, aby příslušníci měli zjednodušeně řečeno „všechno na očích“ a dokázali tak okamžitým způsobem reagovat a eliminovat už v samotných počátcích nebezpečí směřující na výše uvedené chráněné osoby a objekty. Nadneseně řečeno „nové oči“, které může BP příslušníkům těchto útvarů poskytnout, zcela jistě mohou přispět ke zkvalitnění prováděné ochrany nejen v místech, kde chráněné osoby vystupují, ale také v místech, kde takové osoby pobývají nebo se zdržují.

### **6.3 URNA, ZJ jednotlivých krajských ředitelství PČR**

Pro účely URNA nebo ZJ jednotlivých krajských ředitelství PČR by byl vhodný BP speciálně upravený jen pro činnost těchto konkrétních složek. Činnost URNA a ZJ je téměř totožná a související. Prioritním cílem těchto elitních složek PČR je zejména eliminace nebezpečného ozbrojeného pachatele či pachatelů nebo teroristů. Velmi podstatná podmínka pro možnost použití BP v rámci působnosti těchto složek je značná nenápadnost a vysoké nároky na vybavenost BP. V tomto případě by měl BP splňovat přísná kritéria tak, aby nebyl zmařen účel sledovaný zákrokem (miniaturní rozměry, tichý provoz, výborná manévrovatelnost). Za tímto účelem musí být takový BP zákonitě vybaven dostupnými nejmodernějšími sledovacími komponenty. Nabízí se i možnost, aby byl BP vybaven určitými DP a dalšími taktickými a technickými prvky. Každý zákrok je individuální a zcela odlišný. Z tohoto důvodu by bylo vhodné, aby si operátor BP mohl sám zvolit komponenty, které na BP podle charakteru zákroku použije. Důležitá je v tomto případě variabilita a snadná a rychlá montáž takových prostředků. Použití BP pro URNA a ZJ by spočívalo zejména při rekognoskaci (průzkum, obhlídka) terénu před samotným zákrokem, k vyhodnocování informací ze zájmového místa (např.: pohyb osob a vozidel, jejich markantů a vybavení). Takto získané informace jsou velmi podstatné pro zvolení nejvhodnější taktiky a způsobu provedení zákroku.

Výhodou je možnost pozorování celého zákroku v reálném čase s možností včasného reagování na jeho vývoj nebo změny (okamžité poskytnutí potřebných sil a prostředků v místě události). V neposlední řadě nelze opomenout ani možnost pozdějšího vyhodnocení provedeného zákroku. V současné době přenos důležitých informací potřebných pro zákrok provádí lidský faktor prostřednictvím vyčleněných kriminalistů. Často se stává, že přenos těchto informací přichází se zpožděním a často se jedná o nedostatečné, zkreslené nebo neúplné informace. Důvodem tohoto je lidský faktor. Každá osoba, stejně tak i policista, má jiné subjektivní vnímání a jiné vlastnosti. Navíc informace se sbíhají najednou a z několika různých úhlů pohledu, a proto dochází k již zmíněné neúplnosti informací a jejich prodlevě.

## 6.4 Speciální pořádková jednotka

Speciální pořádková jednotka (SPJ) je nasazována především při masových akcích (demonstrace, hromadná shromáždění, sportovní nebo kulturní akce), při živelných pohromách, průmyslových haváriích či katastrofách. Dále provádí pátrací akce, asistuje při závažných autonehodách, ale provádí také činnost běžného výkonu každodenní služby podle dosavadních potřeb konkrétního krajského ředitelství PČR. Každé krajské ředitelství policie si může zřídit vlastní SPJ. Územní odbory krajských ředitelství PČR mají ve své působnosti zřízeny pohotovostní pořádkové jednotky (PPJ), které se svým charakterem podobají SPJ. Rozdílem je však to, že PPJ tvoří policisté z obvodních či místních oddělení, z oddělení hlídkové služby apod. a jedná se o nadstandardní službu těchto policistů, kteří jsou zařazeni na základních člancích PČR. Na rozdíl od jiných útvarů zakročují policisté SPJ a PPJ pod jednotným velením, které upravuje ustanovení § 59 zákona č. 273/2008 Sb. o Policii České republiky.<sup>86</sup> Je zřejmé, že činnost SPJ, popř. PPJ, je různorodá a náročná a vyžaduje nutnou koordinaci. Do výbavy SPJ bylo proto pořízeno speciálně upravené mobilní velitelské vozidlo, které je napěchované speciální elektronikou a systémy. Vozidlo slouží k monitorování a koordinaci masových akcí a k provádění jednotlivých pátracích akcí. Vozidlo umožňuje práci až šesti členům velitelského štábu s možností přijímání obrazu z policejního vrtulníku do mobilního velitelského vozidla a umožňuje realizovat výsledky průzkumu.<sup>87</sup> V souvislosti s tímto je vrtulník pro pátrací a monitorovací činnost nenahraditelný zejména z důvodu možnosti většího okruhu zaměření a pořízení

<sup>86</sup> ČESKO. Zákon č. 273/2008 Sb. zákon o Policii České republiky. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2008, částka 91, s. 4100.

<sup>87</sup> Interní materiály Policie České republiky

celkového obrazu masové nebo pátrací akce velkého rozsahu. Monitorování a dokumentace je důležitá součást policejní činnosti, a to jak z důvodu předcházení případného bezprostředně hrozícího protiprávního jednání, tak v případě již páchaní takového protiprávního jednání jeho řádné zamezení a zaznamenání pro účely trestního, správního nebo jiného řízení. V neposlední řadě je monitoring a dokumentace důležitá k prokázání o oprávněnosti zákroku. BP by v tomto případě sloužil jako subsidiární prostředek pro monitorování menších nebo vedlejších akcí, a tím ulehčil zatíženosti LS PČR.

## 6.5 Odbor služby dopravní policie

Jednoznačně nejrozšířenější způsob použití BP by spočíval v represi proti tzv. pirátům silnic. Dříve PČR sporadicky nasazovala k monitorování nebezpečných úseků v rámci bezpečnostních akcí vrtulník LS PČR, ale jeho nasazení na dopravně bezpečnostní akce vzhledem k ekonomické stránce a širokému spektru úkolů LS PČR nebylo a není zcela ideální. Pro účely odboru služby dopravní policie můžeme rozdělit použití BP pro oddělení dopravních nehod a oddělení dohledu. Pro účely oddělení dopravních nehod by přicházelo použití BP v úvahu zejména k vyšetřování závažných, tragických dopravních nehod (DN) nebo DN velkého rozsahu. Jeho účelem by byl rychlý a dostupný letecký pohled na DN a zmapování komplexní DN, které by zcela jistě pomohlo či usnadnilo její vyšetřování. Takový extrémní, ale názorný příklad, kdy by bylo efektivní použít BP, může být událost z 20. března 2008, kdy se v oblasti Vysočiny na dálnici D1 stalo několik hromadných DN najednou a dohromady se srazilo kvůli vlivu nepříznivého počasí dle uváděných zdrojů až 189 vozidel. Dálnici se podařilo zprovoznit po dlouhých jedenácti hodinách.<sup>88</sup> Pro oddělení dohledu na silniční provoz by byl BP primárně využíván zejména při dopravně bezpečnostních akcích za účelem monitorování bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, a hlavně za účelem dokumentace riskantního a nebezpečného protiprávního jednání jednotlivých účastníků silničního provozu, kterých v současné době bohužel na našich silnicích a dálnicích výrazně přibývá. Použití připadá zejména na místa, která jsou dle jednotlivých krajských ředitelství PČR vyhodnocena jako riziková, nebezpečná a kde se díky takovémuto jednání stávají časté a závažné DN s tragickými následky. Ve větší míře se bude jednat o závažné přestupky mající charakter:

---

<sup>88</sup> ČESKÁ TELEVIZE. Na Vysočině je dálnice D1 po hromadné nehodě průjezdná oběma směry. *Ceskatelevize.cz* [online]. 21.03.2008, [cit 2016-11-02]. Dostupné z WWW: <<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/1459881-na-vysocine-je-d1-po-hromadne-nehode-prujezdna-obema-smery>>.



- Ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 1 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů: V rozporu s § 7 odst. 1 písm. c) drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení.<sup>89</sup>
- Ustanovení § 125 c odst. písm. 1 f) bod 7 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů: Předjíždí vozidlo v případech, kdy je to obecnou, místní nebo přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích zakázáno.<sup>90</sup>
- Ustanovení § 125 c odst. písm. 1 f) bod 9 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů: V rozporu s § 29 odst. 1 vjíždí na železniční přejezd v případech, kdy je to zakázáno.<sup>91</sup>
- Ustanovení § 125 c odst. písm. 1 f) bod 10 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů: V provozu na dálnici nebo na silnici pro motorová vozidla se otáčí, jede v protisměru nebo couvá v místě, kde to není dovoleno podle § 36 odst. 1 písm. b).<sup>92</sup>
- Ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů: jiná jednání vycházející ze základních povinností každého účastníka provozu na pozemních komunikacích např.: *„chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, aby nepoškozoval životní prostředí ani neohrožoval život zvířat, své chování je povinen přizpůsobit zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu“*.<sup>93</sup>
- Jiná ustanovení vycházejících se zvláštního zákona.

<sup>89</sup> ČESKO. Zákon č. 133/2011 Sb. kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony. In *Sbírka zákonů, Česká republiky*. 2011, částka 51, s. 1290.

<sup>90</sup> ČESKO. Zákon č. 133/2011 Sb. kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony. In *Sbírka zákonů, Česká republiky*. 2011, částka 51, s. 1290.

<sup>91</sup> ČESKO. Zákon č. 133/2011 Sb. kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony. In *Sbírka zákonů, Česká republiky*. 2011, částka 51, s. 1291.

<sup>92</sup> ČESKO. Zákon č. 133/2011 Sb. kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony. In *Sbírka zákonů, Česká republiky*. 2011, částka 51, s. 1291.

<sup>93</sup> ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republiky*. 2000, částka 98, s. 4572.

## 6.6 Odbor služby cizinecké policie

Odbor služby cizinecké policie je specializovaná složka PČR, která plní činnosti za účelem odhalování nelegální migrace a také dohlíží na dodržování zákonných podmínek pobytu cizinců na území ČR. V souvislosti s vývojem a současným průběhem migrační krize v celé Evropské unii by byl BP zcela jistě znatelným pomocníkem při každodenní ochraně vnějších i vnitřních hranic ČR. ČR je totiž součástí tzv. Balkánské migrační cesty, která začíná na území Turecka a pokračuje přes další země včetně právě ČR až do západních zemí Evropské unie, které jsou pro nelegální migranty cílové. I sám autor se vlastní činností postaral o zadržení dvou na sobě nezávislých pašeráckých vozidel švédské mezinárodní značky přepravující přes území hlavního města Prahy nelegální migranty. Vysoce efektivní použití BP se tak jeví zejména v příhraničních oblastech ČR za účelem monitorování nedovoleného překračování státních hranic a také na přeshraniční trestnou činnost. Dalším možným způsobem nasazení BP pro odbor služby cizinecké policie je možné v případě prováděných akcí zaměřených na nelegálně se zdržující cizince na území ČR.

## 7 DISKUSE

Na základě pohledu výše uvedených kazuistik vybraných reálných událostí znázorněných v této bakalářské práci, jichž byl autor zcela nebo z části součástí je jednoznačně zřejmé, že pro určité činnosti je vrtulník naprosto nenahraditelný záchranný prostředek. Uvedenou kazuistiku postavil autor zejména na základě vlastních zkušeností a tím se snažil znázornit nepostradatelnost a důležitost vrtulníků pro záchranné, bezpečnostní a jiné úkoly. I když jsou pořizovací a provozní náklady používaných vrtulníků, popřípadě letadel vysoké, všude kde jsou tyto prostředky pro záchranné činnosti používány jsou také vysoce ceněny. Mnohdy se jedná totiž o situace, kdy jsou tyto prostředky jedinou možnou rychlou a účinnou pomocí. Vysoká finanční a odborná náročnost je také kladena na posádky takových prostředků a jejich výcviku. Přesto tyto vynaložené finanční prostředky jsou vynaloženy správným směrem a odměnou těchto vysokých investic je každý další zachráněný život. Během dlouholetého provozování LZS na našem území bylo prostřednictvím vrtulníků zcela jistě zachráněny tisíce životů. Tento samotný fakt dokazuje bohužel i každodenní zpravodajství o závažných tragických událostí a také statistické údaje, které jsou součástí této bakalářské práce.

V uvedené prvním případě „dopravní nehody hasičské cisterny“ je autorem zprostředkována především akceschopnost vrtulníku dostat se rychle na místo tragické události a poskytnout neodkladnou první pomoc spojenou s rychlou a šetrnou přepravou pacienta do specializovaného zdravotnického zařízení. V dalším případě uvedené kazuistiky se jedná o „novodobé požáry v Praze“, kde je prezentován vrtulník LS PČR jako znatelný pomocník při hašení požárů velkého rozsahu nebo ve značně nepřístupných místech a lokalitách. Vrtulník se snadno a rychle dostane do míst, kam by se pozemní síly a prostředky dostávaly zdlouhavě a těžko. Třetí uvedená kazuistika se zabývá pátráním po pohřešovaných potažmo hledaných osobách. V tomto konkrétním případě se jednalo o „pátrání po ztraceném seniorovi“ a i když v tomto případě nebyl vrtulník ten co seniora vypátral, přesto pomohl za pomoci sledovacích komponentů propátrat rychle určité lokality, kde by se mohl ztracený senior nacházet. Vzhledem k rychlosti provedené pátrací akce vrtulníkem LS PČR se speciálním vybavením mohly další síly a prostředky pátrat a být nasazeni v dalších místech podle aktuální potřeby. Čtvrtá kazuistika se zabývá konkrétním „bezpečnostním opatřením“. Na území hlavního města Prahy i mimo něj dojde během roku k desítkám takovým opatřením, kde je potřeba monitorování události ze vzduchu. Díky obrazu z tzv. ptačí

perspektivy má velící štáb celkový přehled o události a dokáže tak včasné reagovat na vývoj či změny a tím efektivně koordinovat pozemní síly a prostředky. V této uvedené kazuistice je relativně možné a v určitých případech i výhodné, aby vrtulník LS PČR pro monitorovací účely byl zastoupen nebo podpořen právě BP. Poslední uvedená kazuistika se týká fenoménu dnešní doby, kterými jsou „ujíždějící řidiči“. V uvedeném konkrétním případě hraje vrtulník LS PČR zásadní, ale také ne každodenní běžnou roli. V tomto případě vrtulník LS PČR ukončil díky použitému reflektoru dlouhotrvající a nebezpečnou jízdu z ujíždějícího zdrogovaného řidiče. Použití vrtulníku LS PČR při ujíždění řidiče není tak běžné, jak by se mohlo zdát. Většina takových honiček skončí dříve, než posádka vrtulníku LS PČR dostane povelení ke vzletu a dostane se do míst, kde pronásledování probíhá. I přesto, že se v poslední době proces schválení vzletu a celková spolupráce urychlila, dochází k takovému nasazení výjimečně. V dřívějších dobách taková spolupráce téměř neexistovala, a to z prostého nedostatku finančních zdrojů. Pozitivní tedy je, že v dnešní době taková možnost v případě potřeby je a je využívána. Vrtulník LS PČR v těchto situacích hraje důležitou bezpečnostní roli pro samotné policisty a ostatní účastníky silničního provozu a psychologickou roli pro samotného ujíždějícího řidiče. Ihned jakmile se vrtulník LS PČR dostane vrtulník do blízkosti nebo nad ujíždějící vozidlo, mohou se pozemní pronásledující hlídky stáhnout do ústraní a vytvořit tak ujíždějícímu řidiči psychologický pocit bezpečí. Tímto způsobem je zabráněno v pokračování zběsilé a velmi nebezpečné jízdy, která ohrožuje životy a zdraví nezúčastněných, ale i zúčastněných osob.

Otázka bezpečnosti nebo otázka ochrany životů a zdraví by neměla být hodnocena jen z finančního hlediska jako tomu bylo zřejmě v případě tendru na nové provozovatele LZS v ČR pro období 2017-2020. Všechny složky IZS ČR bez rozdílu by měly disponovat špičkovou technikou a nejmodernějším dostupným vybavením, tak aby byly co nejvíce schopny eliminovat vzniklé nebezpečí a provádět účinně záchranné a likvidační práce. Pro nás všechny je důležité, aby IZS ČR potažmo všechny jeho složky fungovaly precizně, profesionálně a naprosto spolehlivě. To samé se týká i prestižních částech těchto složek, kterými jsou policejní nebo armádní letky či letky jednotlivých provozovatelů LZS v ČR. Na základě posuzování jednotlivých kazuistik a hodnocení celkového obrazu bakalářské práce dospěl autor k názoru, že vrtulníky, popř. ve světě používaná letadla provádějící speciální a někdy až extrémní zásahy jsou pro činnost jednotlivých záchranných složek nenahraditelné a nepostradatelné. Avšak

v jistých bagatelních činnostech, respektive úkolech může být vrtulník zastoupen, podpořen nebo dokonce nahrazen moderními a ekonomicky dostupnějšími leteckými prostředky, který současný trh s bezpilotními systémy nabízí a zcela jistě dále nabízet bude. Autor tak jednoznačně naplnil cíle, které si již při samotném výběru tématu bakalářské práce a následnému sběru informací, potřebné literatury, podkladů a dat na začátku vytyčil a stanovil. Je důležité, aby policejní, armádní či záchranné letky byly zachovány minimálně v takovém stavu v jakém se nacházejí v současné době a tím byla zajištěna rychlá a účinná neodkladná pomoc nám všem ať už se nacházíme na jakémkoliv místě v ČR.

## ZÁVĚR

Bakalářská práce se věnuje vysoce specializované oblasti týkající se letecké techniky využívané bezpečnostními a záchrannými složkami, její historií, současností a budoucností. Všechny bezpečnostní a záchranné složky v ČR jsou součástí IZS ČR. IZS ČR vznikl za účelem přípravy na vzniklé různorodé mimořádné události a následnou koordinací všech jeho složek při provádění záchranných a likvidačních prací. Z leteckých prostředků jsou v ČR pro tyto činnosti využívány zejména vrtulníky, které vynikají jedinečnými konstrukčními vlastnostmi, technickými prvky a značnou flexibilitou. Hlavním cílem bakalářské práce bylo vyzdvihnout opodstatněnost používaných vrtulníků jako důležitého prostředku pro plnění jednotlivých bezpečnostních a záchranných úkolů a poskytnout tak rychlou a účinnou pomoc těm, kteří tuto pomoc aktuálně potřebují. Kdekoliv ve světě, kde jsou vrtulníky, popřípadě letadla používány jsou také vysoce ceněny. Každý den můžeme být prostřednictvím různých forem poskytovaného zpravodajství bohužel svědky událostí tragického charakteru, u kterých nechybí prestižní část ZZS, a to důležitá a ceněná LZS. Aktuálnost tohoto tématu spočívala v tendru na nové provozovatele LZS pro nové období 2017-2020, které provázal doslova chaos a zděšení odborné veřejnosti. Teoretická část bakalářské práce se zaměřovala na policejní letky na našem území, její vývoj a působnost současné LS PČR. Dále se teoretická část bakalářské práce značným způsobem věnovala jednotlivým provozovatelům LZS působící v ČR do roku 2016 a obrazem nové LZS po roce 2016. Hodnotit nové provozovatele LZS je vzhledem ke krátké časové působnosti prozatím nelze. Dá se říct, že ČR se stala světovou raritou, který v podstatě deformoval nebo minimálně narušil profesionální a bezchybný systém LZS v ČR. Není obvyklé, aby oblast, která každodenně zachraňuje životy byla takto pozměněna. Pravdou je, že LS PČR a AČR má dostatek letecké techniky k zajištění dvou leteckých základen LZS současně, avšak schopných a vycvičených pilotů, kteří musí splňovat přísná kritéria ICAO je málo a momentálně dotyční piloti pendlují mezi jednotlivými leteckými základnami LZS tak, aby byl zajištěn jejich chod. Smutným faktem nového tendru je i to, že zcela nově vybudovaná moderní letecká základna pro Jihočeský kraj včetně výjezdového stanoviště pozemní ZZS, jejichž investice se vyšplhala až k 60 milionům Kč je vzhledem ke změně provozovatele nepoužitelná. Ani na začátku března, kdy autor dokončuje tuto bakalářskou práci není ani zřejmé kdo nakonec bude provozovat leteckou základnu LZS v Ústí nad Labem. I když v novém tendru uspěla slovenská společnost ATE tak po stížnostech a námitkách

společnosti DSA byl nucen Úřad pro ochranu hospodářské soutěže vydat předběžné opatření zakazující zadavateli uzavřít smlouvu s ATE. Prozatím zajišťuje LZS v Ústí nad Labem až do vydání nového rozhodnutí společnost DSA. Můžeme jen doufat, ať nový systém LZS funguje alespoň stejně jako doposud nebo ještě lépe.

Dílčím cílem bakalářské práce chtěl autor na základě dostupných informací a vlastních zkušeností zjistit, zda je možné v určitých situacích nahradit vrtulník jinými efektivními a finančně dostupnějšími prostředky. V praktické části se autor nejprve věnoval statistickým údajům jednotlivých provozovatelů vrtulníkové techniky v ČR tak, aby jednoznačně znázornil potřebnost a jejich značnou využitelnost, a tedy její opodstatněnost. Toto znázornění je provedeno syntézou několika grafů. V následné kapitole využil autor svých vlastních zkušeností a poznatků a provedl ukázkou konkrétních reálných situací jejichž byl součástí, a kdy vrtulník hrál zcela klíčovou roli. Tato kazuistika je složena z pohledu různých situací a složek, tak aby byla prezentována flexibilita a možnosti využívaných vrtulníků. Další kapitola se věnovala právě řešení otázky, zdali je možno nahradit vrtulník jinými leteckými prostředky. Autor dospěl k názoru, že pro potřeby LZS je vrtulník prozatím jednoznačně nenahraditelný, avšak pro případy plnění bezpečnostních úkolů z pohledu PČR a jejich útvarů lze vrtulník v jistých situacích nahradit, podpořit nebo zastoupit jinou moderní efektivní leteckou technikou. Autor dospěl k názoru, že pro jisté specifické úkoly nebo útvary PČR je zcela jistě možné, a dokonce výhodné nasadit moderní prostředky, kterými jsou již zmíněné BP, a to jak z pohledu operační, technické, taktické a ekonomické stránky. V souvislosti na tuto kapitolu navazuje kapitola, která shrnuje poznatky a odůvodňuje autorův názor. Výsledkem této bakalářské práce je, že vrtulníková technika pro určité úkoly je zcela nenahraditelná, a i přes vysoké finanční náklady musí být zachována. Na druhou stranu je možné v určitých situacích vrtulník nahradit, podpořit nebo zastoupit. Autor touto bakalářskou prací chtěl přispět k zachování nastavené kvalitní a profesionální vrtulníkové letky, a to ať už státní nebo komerční a zároveň se snažil rozšířit pole působnosti využití a zařazení do přímého výkonu moderní bezpilotní leteckou technikou. Všechny cíle této bakalářské práce se podařilo naplnit a vyhodnotit prostřednictvím skutečných příkladů.

# SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

## Literární 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 978-80-206-0870-3.
4. FOJTÍK, J. *Kolik stojí letecká podpora?* Rescue Report. 2012. č. 6, s. 30-33.
5. FOJTÍK, J. *Vrtulníky v integrovaném záchranném systému. Letecká záchranná služba*. Rescue Report. 2012. č. 6, s. 4-5.
6. FOJTÍK, J. *Vrtulníky v integrovaném záchranném systému. Nasazení ve prospěch služby pátrání a záchrany*. Rescue Report. 2011. č. 6, s. 4-5.
7. FOJTÍK, J. *Vrtulníky v integrovaném záchranném systému. Policejní nasazení*. Rescue Report. 2011. č. 5, s. 4-5.
8. FOJTÍK, J. *Vrtulníky v integrovaném záchranném systému. Používaná technika*. Rescue Report. 2011. č. 3, s. 8-10.
9. HERZÁN, M. *Pohotovostní motorizovaná jednotka Praha*. Praha : Tiskap s.r.o., 2016. 190 s. ISBN 978-80-260-9824-9.
10. KOVARNÍK, L., TÓTH, J. *Policejní akce*. Praha : Policejní akademie České republiky v Praze, 2009. 224 s. ISBN 978-80-7251-311-6.
11. VANGELI, B. *Zákon o Policii České republiky : komentář*. Praha : C.H. Beck, 2009. 442 s. ISBN 978-80-7400-142-0.

## Elektronické zdroje

1. AIR TRANSPORT EUROPE spol. s.r.o. Vrtulníková záchranná zdravotná služba *Ate.sk* [online]. 2017, [cit. 2017-01-28]. Dostupné z WWW: <<http://www.ate.sk/>>.
2. ALFA HELICOPTER, spol. s.r.o. *O nás*. *Alfahelicopter.cz* [online]. 2016, [cit. 2016-11-17]. Dostupné z WWW: <<http://www.alfahelicopter.cz/cs/page/About+us>>.
3. ČESKÁ TELEVIZE. *Na Vysočině je dálnice D1 po hromadné nehodě průjezdná oběma směry*. *Ceskatelevize.cz* [online]. 21.03.2008, [cit 2016-11-02]. Dostupné



- z WWW: <<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/1459881-na-vysocine-je-dl-po-hromadne-nehode-prujezdna-obema-smery>>.
4. DER CHRISTOPHORUS FLUGRETTUNGSVEREIN. *Oeamtc.at* [online]. 2017, [cit. 2017-01-28]. Dostupné z WWW: <<http://www.oeamtc.at/portal/christophorus-flugrettungsverein+2500+1073541/>>.
  5. DSA a.s. Letecká záchranná služba. Úvod. *Dsa.cz* [online]. 2016, [cit. 2016-09-02]. Dostupné z WWW: <<http://dsa.cz/letecka-zachranna-sluzba/uvod>>.
  6. DSA a.s. Letecká záchranná služba. Letadlový park LZS. *Dsa.cz* [online]. 2016, [cit. 2016-09-02]. Dostupné z WWW: <<http://dsa.cz/letecka-zachranna-sluzba/letovy-park-lzs>>.
  7. DSA a.s. Letecká záchranná služba. Střediska LZS. *Dsa.cz* [online]. 2016, [cit. 2016-09-02]. Dostupné z WWW: <<http://dsa.cz/letecka-zachranna-sluzba/strediska-lzs>>.
  8. HASIČSKÝ ZACHRANNÝ SBOR ČESKÉ REPUBLIKY. Požár filmového města. *Hzscr.cz* [online]. 26.08.2016, [cit. 2016-11-03]. Dostupné z WWW: <<http://www.hzscr.cz/clanek/pozar-filmoveho-mesta.aspx>>.
  9. HASIČSKÝ ZACHRANNÝ SBOR ČESKÉ REPUBLIKY. Požár porostu hašený pomocí bambi vaku. *Hzscr.cz* [online]. 29.03.2016, [cit. 2016-11-03]. Dostupné z WWW: <<http://www.hzscr.cz/clanek/pozar-porostu-haseny-pomoci-bambi-vaku.aspx>>.
  10. HELIKOPTER AIR TRANSPORT. Welcome. *Heliair.eu* [online]. 2016, [cit. 2017-01-28]. Dostupné z WWW: <<http://www.heliair.eu/>>.
  11. HULAN, T. *Výsledky bezpečnostního opatření*. *Policie.cz* [online]. 17.11.2015, [cit. 2016-11-09]. Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/sprava-hl-m-prahy-zpravodajstvi-vysledky-bezpecnostniho-opatreni.aspx>>.
  12. KOVÁČ, T. *PZL-Swidnik W-3A Sokol*. *Lzslines.cz* [online]. 2016, [cit. 2016-17-11]. Dostupné z WWW: <<http://www.lzslines.cz/sokol.html>>.
  13. POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. Ochranná služba Policie České republiky. *Policie.cz* [online]. 2016, [cit. 2016-11-02]. Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/ochranna-sluzba-policie-cr.aspx>>.
  14. POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. Pyrotechnická služba Policie České republiky. *Policie.cz* [online]. 2016, [cit. 2016-11-02]. Dostupné

- z WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/pyrotechnicka-sluzba-policie-ceske-republiky-906180.aspx>>.
15. POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. Útvar pro ochranu prezidenta České Republiky. Policie.cz [online]. 2016, [cit 2016-11-02]. Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/utvar-pro-ochranu-prezidenta-ceske-republiky.aspx>>.
  16. ŘÍHA, J. *Při havárii cisterny u Liběchova se těžce zranili mělničtí hasiči.* Denik.cz [online]. 30.06.2014, [cit. 2016-11-07]. Dostupné z WWW: <<http://www.denik.cz/stredocesky-kraj/pri-havarii-cisterny-u-libechova-se-tezce-zranili-melnicti-hasici-20140630.html>>.
  17. SILNÁ, B. *Provozovatelé letecké záchranky od ledna 2017 vybráni.* Komorazachranaru.cz [online]. 08.09.2016, [cit. 2016-11-11]. Dostupné z WWW: <<https://www.komorazachranaru.cz/aktualita/provozovatele-letecke-zachranky-od-ledna-2017-vybrani>>.
  18. ŠPAČEK, F. *Integrovaný záchranný systém.* Hzscr.cz [online]. 26.06.2009, [cit. 2017-03-05]. Dostupné z WWW: <<http://www.hzscr.cz/clanek/integrovaný-zachranny-system.aspx>>.
  19. ZDRAVOTNICKÝ DENÍK. *Důsledek postupu vlády: První soukromá letecká záchranka v Česku končí!* Zdravotnickydenik.cz [online]. 30.03.2016, [cit. 2017-01-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.zdravotnickydenik.cz/2016/03/dusledek-postupu-vlady-prvni-soukroma-letecka-zachranka-v-cesku-konci/>>.
  20. ZDRAVOTNICKÝ DENÍK. *Vláda riskuje s leteckou záchrankou: tlačí nepřipravenou armádu a policii, aby rozšířily své služby o dva kraje.* Zdravotnickydenik.cz [online]. 25.02.2016, [cit. 2016-09-02]. Dostupné z WWW: <<http://www.zdravotnickydenik.cz/2016/02/vlada-riskuje-s-leteckou-zachrankou-tlaci-armadu-a-policii-aby-rozsirily-sve-sluzby-o-dva-kraje/>>.
  21. ZOULOVÁ, A. *Pronásledování skončilo na Litoměřicku.* Policie.cz [online]. 12.11.2014, [cit 2016-11-09]. Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/pronasledovani-skoncilo-na-litomericku.aspx>>.

### **Legislativní dokumenty**

1. ČESKO. Nařízením ministerstva vnitra číslo 49 ze dne 17 července 2009. In *Interní akty řízení Policie České republiky, Česká republika.* 2009. s 2.

2. ČESKO. Zákon č. 133 ze dne 5. května 2011, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2011, částka 51, s. 1286-1296. Dostupné z WWW: [http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=133/2011&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=133/2011&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy). ISSN 1211-1244.
3. ČESKO. Zákon č. 239 ze dne 28. června 2000 o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů. In *Sbírka zákonů, České republika*. 2000, částka 73, s. 3461-3474. Dostupné z WWW: [http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=239/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=239/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy). ISSN 1211-1244.
4. ČESKO. Zákon č. 273 ze dne 17. července o Policii České republiky. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2008, částka 91, s. 4086-4116. Dostupné z WWW: [http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=273/2008&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=273/2008&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy) ISSN 1211-1244.
5. ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, s. 4570-4616. Dostupné z WWW: [http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=361/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=361/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy) ISSN 1211-1244.
6. ČESKO. Zákon č. 374 ze dne 6. listopadu 2011 o zdravotnické záchranné službě. In *Sbírka zákonů, České republika*. 2011, částka 131, s. 4839-4848. Dostupné z WWW: [http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=374/2011&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=374/2011&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy). ISSN 1211-1244.

### **Ostatní zdroje**

1. Rozhovor s panem npor. Tiborem Kováčem, pilotem letecké záchranné služby Armády České republiky ze dne 2.10.2016.

## SEZNAM ZKRATEK

AČR:	Armáda České republiky
ALFA HELICOPTER:	Alfa Helicopter, spol. s.r.o.
ATE:	Air Transport Europe
BP:	Bezpilotní prostředek
BRUS:	Bezpilotní rotorový univerzální systém
DN:	Dopravní nehoda
DP:	Donucovací prostředky
DSA:	DSA a.s.
ČLH:	Četnické letecké hlídky
ČR:	Česká republika
HAT:	Helikopter Air Transport
HEMS:	Helicopter Emergency Medical Service
HS ČR:	Horská služba České republiky
HZS ČR:	Hasičský záchranný sbor České republiky
ICAO:	International Civil Aviation Organization
IZS ČR:	Integrovaný záchranný sbor České republiky
LS PČR:	Letecká služba Policie České republiky
LZS:	Letecká záchranná služba
OPIS:	Operační a informační středisko
ÖAMTC:	Österreichischer Automobil Motorrad und Touring Club
MV:	Ministerstvo vnitra
MZ:	Ministerstvo zdravotnictví
PČR:	Policie České republiky
PMJ:	Pohotovostní motorizovaná jednotka
PPJ:	Pohotovostní pořádkové jednotky
RV:	Rendez-vous
SAR:	Search and Rescue
SKPV:	Služba kriminální policie a vyšetřování
SNB:	Sbor národní bezpečnosti
SPJ:	Speciální pořádková jednotka
URNA:	Útvar rychlého nasazení
ZJ:	Zásahová jednotka
ZZS:	Zdravotnická záchranná služba

## SEZNAM OBRÁZKŮ

- Obrázek 1: Vrtulník Eurocopter EC 135 T2 OK-BYE LS PČR.  
Obrázek 2: Vrtulník BELL 412 EP OK-BYP LS PČR.  
Obrázek 3: Mapa zobrazující stav LZS v ČR do 31. prosince 2016.  
Obrázek 4: Vrtulník BELL 427 OK-AHE společnosti ALFA HELICOPTER.  
Obrázek 5: Vrtulník LZS W3-A Sokol AČR 0719.  
Obrázek 6: Vrtulník LZS EC 135 T2 OK-DSB společnosti DSA.  
Obrázek 7: Mapa zobrazující stav LZS v ČR po roce 2016.  
Obrázek 8: Vrtulník LZS Agusta A109K2 OM-ATD společnosti ATE.  
Obrázek 9: Vrak hasičské cisterny na místě dopravní nehody.  
Obrázek 10: Střešní identifikace služebních vozidel odboru PMJ Praha.  
Obrázek 11: Bezpilotní rotorový univerzální systém PČR.

## SEZNAM GRAFŮ

- Graf 1: Počet nalétaných hodin LS PČR.  
Graf 2: Počet hotovostních startů vrtulníků LS PČR.  
Graf 3: Počet zásahů společnosti ALFA HELICOPTER.  
Graf 4: Počet zásahů společnosti DSA.  
Graf 5: LZS AČR Plzeň-Líně.

## SEZNAM PŘÍLOH

- Příloha I.: Rozhovor s panem npor. Tiborem Kováčem, pilotem letecké záchranné služby Armády České republiky ze dne 2.10.2016.

## **PŘÍLOHA I.**

Rozhovor s panem npor. Ing. Tiborem Kováčem, pilotem vrtulníku letecké záchranné služby Armády České republiky ze dne 2.10.2016.

### **Kde se nachází letecká základna LZS AČR? Jaký je volací znak?**

Nacházíme se na neveřejném letišti Plzeň – Líně, poloha: GPS: 49° 40' 31"N, 13° 16' 29"E, kde má své sídlo i letecká základna LZS AČR. Volací znak je Kryštof 07 podle toho, že letecká základna LZS byla zřízena jako sedmá v pořadí tehdejšího Československa.

### **Jaká je provozní doba letecké základny, jaké jsou limity ke vzletu a jaká je působnost LZS, kterou provozuje AČR:**

Vrtulník LZS AČR Plzeň-Líně je ve 24 hodinové pohotovosti s normou ke vzletu 3 minuty ve dne a 10 minut v noci. Většinou se to stihne mnohem dříve. Přes den operujeme v oblasti Plzeňského, Karlovarského, popř. Jihočeského kraje (zejména oblast Šumavy) a v případě potřeby operujeme také po celé ČR.

### **Jaké vrtulníky používá LZS AČR pro činnost v rámci LZS a v jakém počtu?**

Pro LZS AČR Plzeň-Líně jsou v současné době k dispozici od prosince 2014 dva stroje polské výroby W3-A Sokol, hlavní a záložní, které jsou po generální opravě v Polském závodě PZL-Świdnik.

### **Kdo všechno tvoří posádku vrtulníku LZS AČR?**

Posádku armádního vrtulníku určeného pro LZS vždy tvoří pilot kapitán, pilot navigátor, palubní technik z 243. vrtulníkové letky Praha-Kbely, dále lékař a zdravotní sestra z Centra LZS. Současně s letovými posádkami se střídá i technická hotovost. Vše je kompletně zajišťováno armádními silami.

### **Jaké jsou výhody vrtulníku, který používá LZS AČR?**

Výhod je několik, především ta, že vrtulník W3-A Sokol mohou operovat i v noci. Tento typ vrtulníku je vybaven odmrazováním a potřebným osvětlením, proto můžeme vzlétnout i za podmínek, kdy by jiné záchranky nemohly. Nejsme limitováni mraky a můžeme prostoupat nad oblačnost. Jedinou překážkou v letu je silná mlha. Další výhodou je variabilita, kdy vrtulník může být použit na vícero způsobů

(k přepravě osob na krátkých tratích, k záchranné činnosti, k hašení požárů, k přepravě nákladů na vnějším závěsu, provádění vzdušných výsadek).

**Kolik ročně nalétáte hodin a kolik absolvujete zásahů?**

V průměru nalétáme ročně 400 hodin, provedeme okolo 600 zásahů.

**Poznámka:**

I přesto, že se jedná o vrtulník provozovaný AČR, není v typických vojenských barvách. Má barevné značení jako civilní letadla, a to červeno bílé za účelem lepší viditelnosti vrtulníku v terénu při zásahu, čímž se zajisté zlepšuje úroveň bezpečnosti zasahujícího personálu.