

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

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

FORMA OCHRANY A PŘEPRAVY CHRÁNĚNÉ OSOBY

Autor práce: Robin Macourek, DiS.
Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě
Forma studia: Kombinované studium
Vedoucí práce: Mgr. Bc. Radovan Sládek
Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2019

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

.....
podpis autora práce

Děkuji vedoucímu bakalářské práce Mgr. Bc. Radovanu Sládkovi za cenné rady,
připomínky a metodické vedení práce.

ABSTRAKT

Macourek, R.: *Forma ochrany a přepravy chráněné osoby: bakalářská práce.* České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, z. Ú. 2019 59 s. Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Bc. Radovan Sládek.

Klíčová slova: ochranná služba, působnost a historie, rozdíl mezi Ochrannou službou Policie České republiky a soukromou bezpečnostní agenturou, forma ochrany, přepravy a její rozdělení.

Práce shrnuje výklad základních pojmových znaků ochrany a přepravy chráněné osoby. Cíl práce je soustředěn na provedení analýzy ochrany a přepravy chráněné osoby a její formy. Práce bude dále podpořena praktickou ukázkou zpracování předmětné ochrany a přepravy chráněné osoby bezpečnostní agenturou.

ABSTRAKT

MACOUREK, R. *The Form of Protection and Transport of the Protected Person*. České Budějovice: The College of European and Regional Studies, 2019 59 s. p.
Supervisor: Mgr. Bc. Radovan Sládek.

Keywords: protection service and history, the difference between the protection service of the Czech Police and the private security agency, the form of protection, transport and its division.

The thesis summarizes the interpretation of basic concept of the protection and transport of the protected person. The aim of the thesis is to analyze the protection and transport of the protected person and its forms. The work will be further supported by a practical demonstration of the processing of the subject protection and transport of the protected person by the security agency.

Obsah

ÚVOD	7
1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE	8
2 ZÁKLADNÍ POJMY	9
2.1 OCHRANNÁ SLUŽBA POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY A JEJÍ HISTORIE	9
2.2 PŮSOBNOST A POSTAVENÍ OCHRANNÉ SLUŽBY POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY	12
2.2.1 <i>Rozdíl mezi soukromou ochrannou službou a Ochrannou službou Policie České republiky</i>	13
2.3 POJEM OSOBNÍ OCHRANA A JEJÍ DĚLENÍ	13
2.3.1 <i>Pojem chráněná osoba</i>	14
2.3.2 <i>Pojem osobní ochránce</i>	15
2.3.3 <i>Pojem osobní ochránce specialista řidič</i>	17
2.3.4 <i>Pojem doprovodný ochránce</i>	17
2.3.5 <i>Pojem epizodický ochránce</i>	18
3 POJEM A DRUHY BEZPEČNOSTNÍ PŘEPRAVY CHRÁNĚNÝCH OSOB	19
3.1 POJEM BEZPEČNOSTNÍ PŘEPRAVA CHRÁNĚNÝCH OSOB	22
3.1.1 <i>Pojem a použití vozidel s balistickou ochranou</i>	22
3.2 DRUHY BEZPEČNOSTNÍ PŘEPRAVY CHRÁNĚNÝCH OSOB	27
3.2.1 <i>Individuální přeprava chráněné osoby jedním vozidlem</i>	29
3.2.2 <i>Formace a složení kolony s jedním doprovodným vozidlem</i>	30
3.2.3 <i>Plánování trasy kolon</i>	32
4 ZAJIŠTĚNÍ MÍSTA PŘED PŘÍJEZDEM CHRÁNĚNÉ OSOBY A KOORDINACE	33
4.1 POTŘEBNÁ OPATŘENÍ PŘED PŘÍJEZDEM CHRÁNĚNÉ OSOBY	33
4.1.1 <i>Zajištění místa před příjezdem chráněné osoby</i>	34
4.1.2 <i>Formace při pěším přesunu s jedním osobním ochráncem</i>	34
4.1.3 <i>Formace při pěším přesunu s jedním osobním ochráncem a jedním epizodickým ochráncem</i>	35
4.1.4 <i>Formace při pěším přesunu s osobním ochráncem a dvěma doprovodnými ochránci a jedním epizodickým ochráncem</i>	36
4.1.5 <i>Formace při pěším přesunu s osobním ochráncem a dvěma doprovodnými ochránci a dvěma epizodními ochránci davem</i>	37
4.1.6 <i>Typy hrozeb a reakce při napadení chráněné osoby</i>	39
4.1.7 <i>Krytí útoku</i>	40
5 UKÁZKA IMAGINÁRNÍHO PŘÍKLADU ZAJIŠTĚNÍ OCHRANY A PŘEPRAVY CHRÁNĚNÉ OSOBY, KDE BUDOU PŘIBLÍŽENY ZÁKLADNÍ MODELOVÉ SITUACE	41
ZÁVĚR	51
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	52
SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK	54
SEZNAM OBRÁZKŮ	55
SEZNAM PŘÍLOH	56

ÚVOD

Tato práce je věnována tématu ochrany a přepravy chráněné osoby Policií České republiky, nebo soukromou bezpečnostní službou, kdy taktické zásady se velice prolínají. Ochranná služba Policie ČR při této činnosti postupuje dle nařízení vlády č. 468/2008 Sb. (dále jen nařízení vlády) a dle ustanovení § 49 zákona č. 273/2008 Sb. o Policii ČR. Soukromá bezpečnostní agentura postupuje dle zákona č. 89/2012 Sb. Občanský zákoník a zákon č. 262/2006 Sb. zákoník práce ve znění pozdějších předpisů. Důvod, který mě vedl k tomu, abych se tímto tématem zabýval, byl celkem jasný. U policie jsem zařazen u Ochranné služby, zde pracuji od března roku 2014. Toto zařazení a následná činnost, která je s tímto útvarem spojena, je velice pestrá. V mém případě se jedná o ochranu ústavních činitelů České republiky a dalších osob uvedených v nařízení vlády a dále ustanovení v § 49 zákona č. 273/2008 Sb. o Policii ČR. Toto téma jsem si zvolil na základě mé zkušenosti s ochranou osob. Při této činnosti je daný policista nucen pracovat v různých prostorech a to musí zohlednit při přípravě přepravy nebo zajištění bezpečnosti chráněné osoby na místech, kam směřuje. Cílem tohoto tématu je ukázka toho, o jak pestrou a všestrannou činnost se jedná a jak se musí jiné složky Policie ČR na ochraně podílet. Nejedná se tedy pouze o činnost jednotlivce.

Bakalářská práce vychází jednak z teoretických znalostí získaných z vlastní praxe, ale také z čerpané literatury. Závěrečnou práci jsem zpracoval za použití metody srovnávání faktů a dále za použití metody přímého pozorování výkonu při ochraně a přepravě chráněné osoby jak prostřednictvím Ochranné služby Policie ČR, tak i soukromou bezpečnostní službou.

1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Hlavním cílem práce je analýza a legitimita ochrany a přepravy chráněné osoby. Formou situačních příkladů pak poukázat na specifčnost plnění vybraných úkolů zaměřených na práci ochranného týmu. Vedlejší cíl práce bude poukázat na speciálnost právních a taktických postupů při ochraně a přepravě chráněné osoby. Dalším cílem je bezpochyby prohloubení znalostí problematiky dané činnosti.

K úplnosti práce budou věnovány vymezení a popsání základních pojmů ochrany a přepravy chráněné osoby, pohled do historie a vývoje ochranné služby a zákonných ustanovení, kterými se Ochranná služba Policie České republiky řídí. V další části bakalářské práce bude představen imaginární příklad zajištění ochrany a přepravy chráněné osoby, kde budou přiblíženy základní modelové situace.

2 ZÁKLADNÍ POJMY

Abychom mohli analyzovat ochranu a přepravu chráněné osoby, je potřeba si zprvu definovat základní pojmy, se kterými se budeme během této analýzy setkávat a tyto objasnit. Jedná se o základní pojmy uvedené v taktických manuálech pro ochranu a přepravu chráněné osoby. Tyto manuály jsou běžně k dostání a nepodléhají žádnému utajení.

2.1 OCHRANNÁ SLUŽBA POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY A JEJÍ HISTORIE

Působnost ochrany vlády a vládních činitelů je datována již od roku 1918 až po současnost. Od té doby se její názvy a zařazení několikrát změnilo. My o ní budeme hovořit celkově jako o vládní ochraně. A to i přesto, že během některých období prováděla vládní ochranka například ochranu prezidenta. V době, kdy nastal rozpad Rakousko-Uherské říše, vznikl 28. října 1918 samostatný stát Československo. Následující den začali plnit roli ochrany osob prezidenta a střežení Pražského hradu členové Československé obce sokolské z jednoty Sokol Hradčany.¹ (viz obrázek č. 2 součástí přílohy). Poté je v roce 1918 vystřídali českoslovenští legionáři. (viz obrázek č. 3 a 4 součástí přílohy). Byli to předchůdci dnešní Hradní stráže. V této době měl na Pražském hradě sídlo i úřad vlády. Hradní stráž střežila i kancléře a předsedu vlády. V té době byl velitelem Hradní stráže praporek Stoidl. V následujícím roce 1919 vznikla Vojenská kancelář Pražského hradu a jejím přednostou se stal plk. Otakar Husák. Ten jmenoval do funkce velitele hradu Josefa Seidla, který se stal zároveň jeho zástupcem. V roce 1920 byl přijat branný zákon č. 193/1920 Sb., kde byla ochrana rozdělena na dvě části. Ochranou budov a prostor byla pověřena hradní stráž, a osobní ochranu mělo na starosti vojenské obranné zpravodajství.² V této době k prokázání příslušnosti k Hradní stráži sloužil odznak Hradní stráže (viz obrázek č. 5 součástí přílohy).

¹HERZÁN, Martin. *Historie ochranné služby: 1918-2015*. Vyd. 1. [Praha]: PČR - Útvar pro ochranu ústavních činitelů ochranné služby, 2015. s. 7

²HERZÁN, Martin. *Historie ochranné služby: 1918-2015*. Vyd. 1. [Praha]: PČR - Útvar pro ochranu ústavních činitelů ochranné služby, 2015. s. 10

Vše se změnilo až v roce 1939, kdy v době nacistické nadvlády v Čechách zajišťovali ochranu prověřeni němečtí vojáci SS³ (ochranný oddíl) ve spolupráci s vládním vojskem. Vládní vojsko bylo utvořeno po vzniku Protektorátu Čechy a Morava a oficiálně vzniklo nařízením protektorátní vlády č. 216/1939 Sb. ze dne 25. července 1939.⁴ Od roku 1939 se změnil odznak Hradní stráže, který sloužil k prokázání příslušnosti k Hradní stráži (viz obrázek č. 6 příloha).

Další změna nastala v roce 1945, kdy došlo k osvobození Podkarpatské Rusi, která patřila ČSSR⁵. Začátkem února 1945 byla vytvořena četa ochrany prezidenta republiky v počtu 16 mužů. Jednalo se především o příslušníky bývalého četnictva na Podkarpatské Rusi. Po osvobození Košic na přelomu března a dubna roku 1945 zasedla v Košicích první vláda osvobozeného Československa, která měla fungovat do té doby, dokud nebude osvobozena Praha a zbytek Československa. Již tato první vláda měla svoji ochranku. Košickou vládu chránil z hlediska osobní ochrany zvláštní ochranný oddíl ruské tajné služby. Ostrahu budov a průběh cest střežily i jednotky Rudé armády. V tomto složení doprovázely prezidenta Edvarda Beneše z Košic do Prahy. Rudá armáda chránila prezidenta a novou vládu až do června roku 1945. Dne 5. června 1945 opustila Pražský hrad Rudá armáda, ale poslední archivní záznam ještě uvádí její bezpečnostní opatření při cestě prezidenta Edvarda Beneše do Lidic 10. června uvedeného roku.⁶

Poté byla zřízena u Zemského velitelství četnictva doprovodná hlídka pro bezpečnost prezidenta republiky. K ochraně bylo vyčleněno 54 vybraných příslušníků SNB⁷. Ochrana začala 18. července 1945. Ta spolupracovala s Hradní stráží. Dále vydalo dne 16. listopadu 1945 MV⁸ ČSSR stálou ochranu bytů všech členů vlády. Po provedení kontroly 1. srpna 1946 s negativními výsledky zřídilo MV zvláštní strážní oddíl SNB pro ochranu ústavních činitelů v sídle 1. důstojníka v počtu 210 gážístů. Jedna jednotka střežila Pražský hrad, druhá byla určena k ochraně ústavních činitelů.⁹

³ SS = Schutzstaffel

⁴HERZÁN, Martin. *Historie ochranné služby: 1918-2015*. Vyd. 1. [Praha]: PČR - Útvar pro ochranu ústavních činitelů ochranné služby, 2015. s. 13

⁵ ČSSR = Československá socialistická republika

⁶HERZÁN, Martin. *Historie ochranné služby: 1918-2015*. Vyd. 1. [Praha]: PČR - Útvar pro ochranu ústavních činitelů ochranné služby, 2015. s. 25

⁷ SNB = Služba národní bezpečnosti

⁸ MV = Ministerstvo vnitra

⁹HERZÁN, Martin. *Historie ochranné služby: 1918-2015*. Vyd. 1. [Praha]: PČR - Útvar pro ochranu ústavních činitelů ochranné služby, 2015. s. 25

Dne 17. ledna 1949 je organizován útvar Praha na dva samostatné útvary SNB „LÍPA“ a „JAVOR“. Vzhledem k problémům v řízení akceschopnosti byl 15. června 1949 zřízen útvar „JASAN“, kdy chráněná osoba z 1. skupiny měla k dispozici čtyři muže z osobní ochrany a dva doprovodné ochránce a řidiče. V roce 1950 se útvar „JASAN“ rozdělil na tři samostatné útvary, HRAD, JAVOR a JASAN. Tyto útvary byly přímo podřízeny Ministerstvu národní bezpečnosti ČSSR. Dne 16. srpna 1952 byla zřízena Hlavní správa ochrany MNB¹⁰ pod velením brigádního generála Bohumíra Chlaně. Útvar měl 1301 služebních míst příslušníků SNB a 135 služebních míst občanských pracovníků. Chráněných osob dle archivu bylo padesát osm. V roce 1953 došlo opět ke změně, v této době byla zrušena Hlavní správa MNB. ČSSR a následně byla zřízena osmá správa MV s velitelem plk. Karlem Klímou, který byl podřízen ministru vnitra.¹¹

Dne 1. března 1964 byla rozkazem ministra vnitra ustanovena ochrana ústavních činitelů pod krycím názvem pátá správa MV, která poskytovala ochranu pouze šesti osobám. Po roce 1990, kdy padla vláda komunismu, došlo k řadě reorganizací a změně názvu útvaru včetně personálního vedení. Název útvaru byl změněn na Úřad pro ochranu ústavních činitelů, kterému velel t.č. plk. Milan Dymák. V dalších letech se název útvaru změnil několikrát.¹²

- „r. 1991 Úřad Federálního ministerstva vnitra ČR (dále jen FMV) pro ochrannou službu, do 31. prosince 1992, velel mjr. Ing. Jan Fulík
- 1. března 1992 Ochranná služba Federálního policejního sboru ČR
- r. 1993 Ředitelství ochranné služby Policejního prezidia ČR, do 31. prosince 1994, pplk. Jan Kubice
- r. 1994 Útvar ochranných služeb, PČR ředitelství ochranné služby, PČR ochranná služba, do 31. března 2002, plk. Ing. Jiří Sadílek
- 1. dubna 2002 PČR Útvar pro ochranu ústavních činitelů ochranné služby, od 1. června 2002, plk. JUDr. Lubomír Kvičala
- ke dni 8. května 2006 byl ředitel útvaru jmenován prezidentem České republiky Václavem Klausem do hodnosti generálmajora JUDr. Lubomír Kvičala

¹⁰ MNB = Ministerstvo národní bezpečnosti

¹¹ HERZÁN, Martin. *Historie ochranné služby: 1918-2015*. Vyd. 1. [Praha]: PČR - Útvar pro ochranu ústavních činitelů ochranné služby, 2015. 109 s. 25

¹² Ochranná služba. *Www.policie.cz*: PČR, 2017 [cit. 2017-12-09]. Dostupné z: www.policie.cz/clanek/ochranna-sluzba-hisorie-utvaru.aspx

- 1. ledna 2010 ustanoven ředitelem útvaru plk. Ing. František Snopek
- 1. července 2012 byl ustanoven ředitelem útvaru plk. Mgr. Vladislav Husák
- 1. srpna 2013 doposud je ředitelem útvaru brig. gen. JUDr. Jiří Komorous
- 1. září 2016 útvar přejmenován na Ochranná služba Policie České republiky¹³

2.2 Působnost a postavení Ochranné služby Policie České republiky

Působnost a postavení útvaru je v souladu s následujícími právními akty

- § 48 a § 49 zákona č. 273/2008 Sb. o Policii České republiky
- článkem 4 Úmluvy o zabránění a trestání trestných činů proti osobám požívajícím mezinárodní ochrany včetně diplomatických zástupců vyhlášené pod č. 131/1978 Sb.
- článkem 29 Vídeňské úmluvy o diplomatických stycích, vyhlášené pod č. 157/1964 Sb.
- nařízením vlády č. 468/2008 Sb. o zajišťování bezpečnosti ústavních činitelů České republiky
- usnesením vlády č. 1604/2008, k zajišťování bezpečnosti chráněných objektů a prostorů, ve znění usnesení vlády č. 518/2011
- pokynem ministra vnitra č. 15/2005, kterým se ukládají úkoly k zabezpečení ochrany ústavních činitelů České republiky a osob, kterým je ochrana poskytována podle mezinárodních dohod ve znění PMV č. 2/2009
- pokynem ministra vnitra č. 32/2010, kterým se stanoví rozsah zajišťování bezpečnosti chráněných objektů a prostorů
- rozkazem policejního prezidenta č. 87/2005, kterým se vydává stupnice pro vyhodnocení ohrožení chráněných osob při návštěvách Evropské unie a kterým se ukládají úkoly k zabezpečení jejího využívání
- závazným pokynem policejního prezidenta č. 179/2008, kterým se vydávají zásady činnosti při zajišťování bezpečnosti chráněných osob
- závazným pokynem policejního prezidenta č. 11/2011 o provádění krátkodobé ochrany osob

¹³Ochranná služba. *Www.policie.cz*: PČR, 2017 [cit. 2017-12-09]. Dostupné z: www.policie.cz/clanek/ochranna-sluzba-hisorie-utvaru.aspx

2.2.1 Rozdíl mezi soukromou ochrannou službou a Ochrannou službou Policie České republiky

Hlavní rozdíl mezi postavením soukromé ochranné služby a Ochranné služby Policie ČR je v tom, že soukromá bezpečnostní služba je privátní organizace, založená na komerčním základě a mezi státními policejními sbory, plnící úkoly ve věcech pořádku a bezpečnosti v rozsahu, které jim vymezují zákony. Tímto zákonem je zákon č. 455/1991 Sb. o živnostenském podnikání, dále soukromé ochranné služby mohou poskytovat služby, které jim umožňuje nařízení vlády č. 278/2008 Sb., kde je taxativně uveden výčet náplní těchto činností, jako je poskytování služeb spojených s ochranou osob. Soukromá ochranná služba při ochraně osob dále postupuje dle zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník dle § 28 krajní nouze a § 29 nutná obrana.

Na rozdíl od Ochranné služby Policie ČR, která postupuje dle zákona č. 273/2008 Sb. o Policii České republiky a dále dle nařízení vlády č. 468/2008 Sb. o zajišťování bezpečnosti ústavních činitelů České republiky.¹⁴

2.3 Pojem osobní ochrana a její dělení

„Služební výkon osobní ochrany (ochrana osob) je vysoce psychologicko-taktickou a návazně technickou záležitostí (činností). Výkon osobní ochrany znamená buď úzkou spolupráci a vzájemnou interakci zúčastněných osob, tj. osob (osoby) chráněných a speciálně vycvičených osob (osoby) ochranu zabezpečujících, nebo bez této spolupráce.“¹⁵

Ochranu osob lze provádět s předchozí přípravou bez předchozí přípravy. U osobní ochrany s předchozí přípravou je zapotřebí zohlednit osobnost chráněné osoby komplexně, to znamená výšku, váhu, pohyblivost, zvyklosti vázané na zájem okolí, ochotu, či neochotu spolupracovat atd. Dále je zapotřebí zohlednit trasy pohybu, čas přesunu, denní program, vyhodnotit riziková místa s větší frekvencí osob,

¹⁴MACEK, Pavel. *Bezpečnostní služby*. Praha: Police History, 2001. s. 189

¹⁵NÁCHODSKÝ, Zdeněk. *Taktika policejní akce*. Praha: Armex, 1993. s. 187

zaparkovaných vozidel, kontejnerů, vchody do budov, operativní zjištění veřejného mínění a situace v oblasti návštěvy chráněné osoby a eliminování nebezpečí útoku.¹⁶

2.3.1 Pojem chráněná osoba

Pojem CHO¹⁷ je uveden v nařízení vlády č. 468/2008 Sb. a v ustanovení § 48 zákona č. 273/2008 Sb. o Policii České republiky. V nařízení vlády se stanovuje, kdo je chráněná osoba. Jedná se o ústavní činitele České republiky, kteří vykonávají funkci:

- prezidenta republiky, a to i po skončení jeho funkce
- předsedy Poslanecké sněmovny České republiky
- předsedy Senátu České republiky
- předsedy vlády
- ministra zahraničních věcí
- ministra financí
- ministra vnitra
- ministra spravedlnosti¹⁸

Do článku 4 vyhlášky č. 131/1978 Sb. Úmluvy o zabránění a trestání trestných činů proti osobám používajícím ochrany včetně diplomatických zástupců spadají:

- hlava státu včetně kteréhokoliv člena kolektivního orgánu vykonávajícího funkci v souladu s ústavou dotyčného státu, hlava vlády nebo ministr zahraničních věcí, kdykoliv jsou v cizím místě, jakož i členové jejich rodiny, kteří je doprovázejí
- zástupce nebo úřední osoba státu nebo úřední osoba či jiný zástupce mezinárodní organizace mezinárodní povahy, který v době a na místě spáchání trestného činu proti němu, jeho úředním místnostem, jeho soukromému obydlí nebo jeho dopravním prostředkům, je oprávněn požívat v souladu s mezinárodním právem zvláštní ochrany proti jakémukoliv útoku proti jeho

¹⁶NÁCHODSKÝ, Zdeněk. *Taktika policejní akce*. Praha: Armex, 1993. s. 187

¹⁷ CHO = chráněná osoba

¹⁸ČESKÁ REPUBLIKA. *NARÍZENÍ VLÁDY*. In: Praha: Úřad vlády, 2008, ročník 2008, č. 468/2008 Sb.

osobnosti, svobodě nebo důstojnosti, jakož i členové rodiny žijící s ním v jeho domácnosti¹⁹

Na území České republiky využívají v současné době ochranu dle mezinárodní úmluvy pouze velvyslanec Spojených států amerických a velvyslanec Izraele.

Dále ochranu může v civilním sektoru využívat kterákoliv osoba, která si tuto službu zaplatí u soukromých bezpečnostních agentur, které poskytují tyto služby:

- osobní ochránce (bodyguard), osobní profesionální strážce na zajištění ochrany klienta, poskytnutí osobního ochránce do zahraničí nebo pro ochranu zahraničních klientů při návštěvě v České republice, osobní ochrana při jednání s protistranou nebo zastupování, v rizikových oblastech, ochrana významných osob nebo vrcholového managementu.
- osobní ochrana do společnosti: poskytnutí doprovodu na firemní nebo soukromé večírky nebo jakákoliv akce, kde se shromažďuje více osob.
- ozbrojená ochranka, např.: při vyzvedávání vyšší hotovosti v bance nebo naopak při vkladu vyšší hotovosti. Osobní ochrana celé rodiny, při podezření z možného únosu. Při návštěvě rizikových míst.
- ochrana osob, které se obávají o svůj život, např.: svědkové, osoby, které mohou být vydírány, nebo jim je vyhrožováno. Zabezpečení místa návštěvy nebo místa konání.
- osobní ochránce řidič: zajištění bezpečnostní přepravy z bodu A do bodu B. Poskytnutí vozidla dle požadavků chráněné osoby.

2.3.2 Pojem osobní ochránce

„Proč je naprosto rozumný člověk s jasným vyjadřováním a racionálním uvažováním odhodlán postavit se do cesty kulce, která je určena někomu jinému. Je to dáno výcvikem nebo smyslem pro povinnost při službě vlasti?“²⁰

¹⁹ČESKÁ REPUBLIKA. *Vyhláška ministra zahraničních věcí: úmluva*. In: Praha: Ministerstvo zahraničních věcí, ročník 1978, č. 131/1978 Sb., článek 4.

²⁰O'CONNOR, Richard. *Bodyguardi aneb Svět ochrany důležitých osobností*. Brno: Books, 1999. Nové obzory (Jota). s. 117

OO²¹ je specialistou, jehož náplní práce je ochrana života a zdraví významných osob chráněných státem. Pro toto povolání musí mít osobní strážce předpoklady a vzdělání. Musí být na vynikající fyzické a psychické úrovni, ovládat umění boje i obrany, ovládat a znát použití zbraně, používat různé dopravní prostředky a také znát základy a umět poskytnout první pomoc. Musí odhadovat míru ohrožení, předcházet hrozbám a v případě napadení pak útok účinně odvrátit. K tomu potřebuje vysokou inteligenci, zkušenost a schopnost předvídat, komunikovat a vcítit se do myšlení druhých osob. Osobní ochránci jsou známí již z historie. Podle toho, koho chrání, dělí se na ochránce ústavních činitelů a politiků, ochránce osob z oblasti showbyznysu, obchodníků nebo ohrožených osob.²²

První reakce osobního ochránce při napadení by měla být přikrytí chráněné osoby svým tělem. Tato reakce by měla být sjednocená s tasaním zbraně a jejím použitím, a to pouze za předpokladu, zda tomu okolnosti nasvědčují a dovolují to vzhledem k místu a výskytu jiných osob v prostoru chráněné osoby. Osobní ochránce musí mít na paměti, že ozbrojený útok je krátký a trvá jenom pár vteřin. Ve většině případů útočník unikne dříve, než je osobní ochránce schopen zareagovat.

Povinnosti osobního ochránce k chráněné osobě:

- předcházet a eliminovat napadení chráněné osoby
- zamezit únosu
- předcházet zdravotnímu ohrožení chráněné osoby
- pokud si to chráněná osoba přeje, zabezpečit ochranu rodiny

Pro splnění těchto bodů je potřeba použití těchto dovedností, inteligence, schopnosti rychlé reakce a předvídavosti možných situací. Hlavní činností je **PŘEDCHÁZET**. Nejlepší možnost, jak se vyhnout napadení chráněné osoby, je předvídat a dopředu eliminovat veškerá možná rizika.

²¹ OO = osobní ochránce

²²Profese/bodyguard: *Kdo je to Bodyguard?* [online]. superia: web, 2017 [cit. 2017-12-09]. Dostupné z: <http://kdojeto.superia.cz/profese/bodyguard.php>

2.3.3 Pojem osobní ochránce specialista řidič

OOŘ²³ má podobné úkoly jako OO s tím, že jeho specializace je řidič. Až 90% osobní ochrany v České republice a Evropě je prováděna jednotlivci na pozici osobního ochránce-specialista řidič. Na tuto pozici není snadné se dostat. Vybraní jedinci prochází poměrně náročným výběrovým řízením.

Do tohoto výběrového řízení jsou zařazeny psychologické testy a vyšetření, prověrky fyzické kondice, rychlá a přesná střelba z místa i za pohybu a samozřejmě neopomenutelnou součástí je taktika jízdy a ovladatelnost vozidla s testem reakční schopnosti. Znalost a ovladatelnost vozidla je základním prvkem, bez kterého se osobní ochránce specialista řidič neobejde.

Povinnosti OOŘ:

- zajistit, aby vozidlo bylo nezávadové a prověřené na možnosti sledování či odposlechu elektronickým zařízením a vozidlo bylo prohlédnuto ze strany pyrotechnické služby s ohledem na možné umístění trhaviny
- naplánovat bezpečné místo odjezdu a příjezdu
- naplánovat danou trasu přesunu vozidlem z bodu A do bodu B tak, aby jízda byla co nejbezpečnější, a tím předcházet možnému riziku
- naplánovat alternativní trasy pro případ ohrožení na hlavní trase jízdy

2.3.4 Pojem doprovodný ochránce

DO²⁴ prochází stejným výběrovým řízením jako OO, jehož úkolem není být v přímém kontaktu s chráněnou osobou, ten musí zabezpečit širší perimetr kolem chráněné osoby a zamezit možnému útočníkovi dostat se nablízko k chráněné osobě. DO odvrací útok směřující k chráněné osobě a zůstává na místě do té doby, dokud není chráněná osoba v bezpečí.

²³ OOŘ = osobní ochránce specialista řidič

²⁴ DO = doprovodný ochránce

2.3.5 Pojem epizodický ochránce

EO²⁵ opět prochází stejným výběrovým řízením jako OO a DO. Jeho úkolem je zabezpečit před příjezdem CHO veškeré příjezdové trasy, místo příjezdu, jeho okolí a veškeré budovy a místnosti, kam CHO bude vstupovat. Vše probíhá ve spolupráci s ostatními útvary PČR.

²⁵ EO = epizodický ochránce

3 POJEM A DRUHY BEZPEČNOSTNÍ PŘEPRAVY CHRÁNĚNÝCH OSOB

Motorizace, která se od počátku svého vývoje přijala jako celosvětový dynamický prvek svého rozvoje, se pochopitelně musela projevit i do fungování při ochraně ústavních činitelů všech mocností světa. Pro potenciálního útočníka na nejvyšší představitele se tímto krokem velice rozšířil způsob provedení atentátu. Historie následně ukázala, že útoky na činitele státní moci byly hojně využívány a někdy byly ovlivněny i celosvětové dějiny.

Měli bychom si říci, že vysoce postaveným politikům a osobám z vysokých míst žebříčku V. I. P. nemůže být ani v dnešní době zajištěna ochrana před všemi potenciálními hrozbami. I osobnosti, které si myslí, že jejich bezpečnost je zcela zaručena po všech stránkách, jsou zranitelné. Níže uvedené příklady mluví za vše.

Atentát na arcivévodu Františka Ferdinanda d'Este a jeho choť Žofii (Sarajevo, 28. června 1914)

K prvnímu pokusu o atentát došlo při velmi pomalém průjezdu kolony ulicemi Sarajeva, a to hozením bomby na arcivévodův vůz. Bomba však ve vozidle neskoučela. Díky okamžité reakci českého řidiče Leopolda Loyky, který zrychlením vozidla a rychlé reakci arcivévody, který bombu z vozidla svrhl na zem, explodovala až pod dalším vozidlem kolony a těžce zranila posádku.

Nehledě na incident byl arcivévoda odvezen dle programu na radnici. Tam však došlo oproti programu ke změně dalšího přesunu, neboť se arcivévoda rozhodl navštívit v místní nemocnici osoby zraněné při atentátu. Kolona se opět přesouvala městem po trase obklopené davu lidí. Před výjezdem však s náhlou změnou trasy nebyl seznámen řidič prvního vozu a ten během jízdy zahájil odbočení podle původního plánu. Vůz arcivévody jedoucí jako třetí chtěl na poslední chvíli korigovat svůj úmysl odbočit za ostatními a pokračovat ve změněném směru, avšak za cenu manévru, při kterém zastavil vozidlo v bezprostřední blízkosti davu lidí včetně připraveného atentátníka Gavrila Principa. Ten využil dané situace a dvěma výstřely z revolveru ukončil jak život kněžny

Sofie, tak život arcivévodův. Atentát se stal příčinou vyhlášení války proti Srbsku, která později přerostla v tzv. 1. světovou válku.²⁶

Atentát na zastupujícího říšského protektora Reinharda Heydricha (atentát byl proveden 27. května 1942 v Praze)

Koncem léta roku 1941, po nástupu Reinharda Heydricha do funkce zastupujícího říšského protektora, bylo v Londýně rozhodnuto o vyslání specialistů na atentáty do obsazeného Československa v rámci operace Anthropoid. Cílem operace byl Reinhard Heydrich.

Pro vykonání akce byli vybráni Jozef Gabčík a Jan Kubiš, kteří absolvovali výcvik ve Velké Británii.

Atentát byl proveden v Praze na ulici V Holešovičkách za asistence dalšího zúčastněného Josefa Valčíka. Úkolem Josefa Valčíka bylo dát signál zrcátkem ostatním výsadkářům v okamžiku, kdy se bude blížit vůz s Heydrichem. Když se pak vůz objevil v zatáčce, Gabčík odhodil svůj kabát, pod kterým skrýval samopal a pokusil se vystřelit. Samopal Sten však selhal. Heydrich nařídil zastavit vůz a postavil se. Následně Kubiš hodil granát na Heydrichův vůz, ale cíl minul. Granát vybuchl u zadní pneumatiky automobilu. Heydrich i řidič vystoupili z vozu a začali atentátníky pronásledovat. Těm se ale podařilo z místa činu uprchnout. Heydrich zemřel až 4.června1942 na následky zranění, která utrpěl při výbuchu.²⁷(blíže viz příloha č. 1)

Atentát na francouzského prezidenta Charlese de Gaulla (neúspěšný, Paříž, 22. srpna 1962)

Prezidentova limuzína cestovala z Elysejského paláce na letiště ve Villacoublay. Atentátníci byli velmi dobře organizováni a připraveni a byli také na atentát důkladně vyzbrojeni, čtyřmi samopaly Sterling. Útočníci zaujali své postavení ve vozidlech zaparkovaných po obou stranách průjezdové komunikace, přičemž jedno z nich mělo přehradit cestu prezidentově limuzíně a přinutit ji k zastavení. Jednalo se však o špatně zvolené místo, byl to dlouhý, rovný, přehledný úsek a prezidentův vůz zde v okamžiku průjezdu dosahoval rychlosti cca 100 km/h. Útočníci sice zahájili úspěšnou palbu na pneumatiky, která limuzínu zpomalila, ale již nestačili provést zátaras. Díky

²⁶BOROVÍČKA, V. P. *Atentáty, které měly změnit svět*. Vyd. 2., rozš. Praha: Baronet, 2007.s. 110- 124

²⁷IVANOV, Miroslav. *Atentát na Reinharda Heydricha*. V Praze: XYZ, 2008. s. 40

výborné reakci zkušeného prezidentova řidiče, který zvládl krizovou situaci, vyvedl vozidlo ze smyku a následně využil výrazné akcelerace jeho vozu, se atentát nepodařil. Neustálý pohyb prezidentova vozu byl hlavním důvodem neúspěšného atentátu, kdy 150 vyslaných střel došlo k zasažení pouze v 10 případech, navíc jediným střelcem ze šestičlenné skupiny atentátníků. Prezidentova limuzína následně pronásledujícím atentátníkům ujela.²⁸

Atentát na prezidenta USA J.F. Kennedyho 22. listopadu 1963 v texaském městě Dallas v 12.30 hodin místního času. (průjezd městem v otevřené limuzíně)

„Prezident Kennedy odletěl v pátek 22. listopadu 1963 se svým doprovodem do Dallasu. Tam se vydal v koloně vozidel na cestu městem, která měla trvat 45 minut a skončit proslovem a obědem v budově Trade Mart. Prezident ovšem zemřel pod dávkou střel, které zahájily nové období amerických dějin, období vietnamské války. Toho dne odpovídala za bezpečnost prezidenta Tajná služba (Secret Service), vládní organizace, jejímž úkolem byla ochrana hlavy státu už od roku 1864, kdy zemřel prezident Lincoln. Její příslušníci měli pověst nejlepších tělesných strážců na světě. Říkalo se, že jsou schopni vytvořit neproniknutelnou ochrannou clonu. Skutečnost však byla jiná. Ochranka prezidenta prokázala neschopnost, jaká neměla obdoby. Tajná služba provedla dne 27. listopadu rekonstrukci atentátu, objevila mnoho chyb, které sehrály při atentátu důležitou roli, a zjistila, že kdyby k nim nedošlo, prezident zemřít nemusel. Zvláštní úlohu sehrála média, která o plánované návštěvě široce informovala. Prezidentova cesta do Dallasu byla oznámena 18. listopadu – hned po potvrzení Bílým domem. Již druhého dne začal místní tisk zveřejňovat přesné informace o motorizovaném průvodu městem, mapy a časové údaje. Šéf Tajné služby James Rowley si rychle uvědomil, že právě předčasná publicita poskytla atentátníkům důležité informace, které usnadnily provedení jejich plánu. Atentát na prezidenta Kennedyho byl zvratem v praktikách osobní stráže, jež se soustředila na dříve typické, samostatně útočící atentátníky s malorážnými pistolemi. Pro snížení rizika útoku ostřelovačem zvětšila Tajná služba počet svých zaměstnanců na trojnásobek. Účelem bylo zajištění rozsáhlejšího krytí z lidských štítů.“²⁹

²⁸BOROVÍČKA, V. P. *Atentáty, které měly změnit svět*. V tomto uspoř. 1. vyd. Praha: Svoboda, 1992. s. 110-124

²⁹O'CONNOR, Richard. *Bodyguardi aneb Svět ochrany důležitých osobností*. Brno: Books, 1999. Nové obzory (Jota). Str. 10-11

3.1 Pojem bezpečnostní přeprava chráněných osob

Při přepravě vozidly se dbá především na to, v jakém vozidle bude chráněná osoba přepravována. U osobního automobilu to znamená vyhodnocení konstrukce automobilu. Je nutné posoudit, jaké jsou jeho možnosti odolat útoku například skupinou osob či odolat útoku střelnou zbraní. Důležité jsou i jízdní vlastnosti vozidla (rychlost a manévrovatelnost), mechanické zabezpečení vozidla s návazností na možnost rychlého otevření vozidla a případnou evakuaci.³⁰ Dále je potřeba u vozidla před nastoupením chráněné osoby provést bezpečnostní prohlídku, zdaje vozidlo technicky v pořádku, a ve vozidle není žádné sledovací ani odposlouchávací zařízení. Následuje provedení pyrotechnické prohlídky vozidla. Prohlédnutí je vykonáno pyrotechnikem a psem vycvičeným na lokalizaci výbušnin.

Vozidla dělíme na vozidla pro VIP³¹ „very important person“ a doprovodná vozidla. Ve vozidle VIP sedí OOR, OO a CHO, v doprovodném vozidle je doprovodný ochránce řidič (dále jen DOR) a dva DO. K ochraně se používají vozidla s balistickou ochranou a vozidla bez balistické ochrany.

3.1.1 Pojem a použití vozidel s balistickou ochranou

Používání vhodných vozidel při ochraně osob je dalším velmi důležitým aspektem daného téma. Vozidlo pro přepravu chráněné osoby musí splňovat požadavky na výkon, bezpečnost, spolehlivost, odolnost, ale zároveň i pohodlí klienta. Výběr vhodného vozidla není v žádném případě jednoduchý. Velkou, dalo by se říci zásadní roli, zde hrají finance. Pokud použití vozidla pro přepravu chráněné osoby zajišťuje osobní strážce nebo bezpečnostní agentura, kvalita jeho výběru závisí na tom, kolik finančních prostředků je v jejich silách na tento nákup uvolnit. Nákup limuzíny pro přepravu klientů vyšších tříd, která disponuje kvalitní balistickou ochranou, přijde řádově na několik milionů korun.

Pravděpodobně každý zná pancéřované auto, jinak známé jako pancéřák – tyto pojmy jsou používány pro vozidlo s vlastností balistické odolnosti. Jenom pár lidí se však ve skutečnosti potká s jiným „pančeračem“ než s tím, který využívají bezpečnostní agentury na převážení peněz a jiných cenných tovarů. Pravdou je, že již existuje

³⁰NÁCHODSKÝ, Zdeněk. *Taktika policejní akce*. Praha: Armex, 1993. Str. 188

³¹ VIP = velmi důležitá osoba

mnohem barevnější uplatnění vozidla s balistickou ochranou, což znamená, že zvenku je auto totožné s ostatními vozidly na běžné použití, avšak technické parametry jsou neobvyklé a zajímavé. Lidé, kteří nejsou v oboru zorientováni, by se mohli domnívat, že vozidlo nabývá balistické vlastnosti pouze tím, že se k němu přidají neprůstřelná skla a připevní se neprůstřelné kovové pláty po obvodu kabinky pro cestující. Konstrukce, kterým jsou vyráběny, je mnohem komplikovanější a v mnoha případech obsahují systémy, které zvyšují bezpečnost a komfort cestujících.

Tato balistická vozidla se především liší v podmínkách a účelu, pro který jsou používány. Jiné očekávání mají, co se týká aut velké obchodní společnosti, která takové vozidlo používá (v Evropě) pouze z důvodu prevence, a jiné, co se týká aut, které jsou součástí konvojů, které přepravují například diplomati v oblastech, kde jsou přítomné různé konfliktní situace (Irák, Afghánistán apod.). Hlavní specifikací je level poskytované ochrany, což značí třídu balistické odolnosti. V Evropě se nejčastěji uvádí dle evropského standardu EN1063, co je dané v rozmezí BR1 – BR7. Běžně se u aut využívají třídy BR4 a BR6 (BR pochází z anglického pojmu ballistic resistance – „balistická odolnost“), zkráceně se však označuje B4, B6, B7. Krátkým střelným zbraním až do ráže 44Magnum odolává třída B4, dlouhým zbraním (samopalům, puškám a kulometům) do ráže 7,62x51 třída B6 a rovněž odolná je proti dlouhým zbraním do ráže 7,62x51 třída B7. Rozdíl mezi B6 a B7 je ten, že třída B7 odolá i průbojným střelám, které mají ocelové jádro.

Na začátek si povíme něco o „pancéřování“. Materiály, které používají pro pancéřování neprůhledných ploch, jsou různé. Mohou se lišit výrobcem, v požadované třídě odolnosti. Ocelové pancíře, které jsou nejběžnější, jdou použít při třídě B4, B6, zatímco u třídy B7 je to zcela jistě nemožné z technického hlediska. Zatímco silný plech z nízkolegované oceli, která má vysokou mez pevnosti, nepřepouští střely z pistolí a revolveru do 4 mm, střely z kulometu ráže 7,62 prostřelí i 8 mm silný ocelový plát. Duální aneb gradované pancíře jsou nejlevnější formou pancéřování.

Duální pancíř se skládá ze dvou ocelových desek, které mají různé vlastnosti. Z materiálu, který má vysokou tvrdost, se skládá vrchní (dopadová) deska, která střelu rozloží dobře, je křehká a existuje u ní riziko, že praskne nebo se zlomí. Právě z tohoto důvodu je navržena tak, že ji doplňuje spodní vrstva, která je vysoko houževnatá a pohlcuje co nejvíce energie, která je vyvíjena na vrchní vrstvu. Z více než dvou vrstev se potom skládá gradovaný pancíř a na rozdíl od jednoduchého ocelového plátu může být až o 40 % tenčí, přičemž se zachová stejná balistická odolnost. I přesto je však

časté, že čistí ocelový pancíř. Pro třídy B6 a B7 je velice těžký a do některých typů aut nevhodný. Právě pro tento důvod je nejčastěji používán kombinovaný pancíř. Skládá se z kombinace ocele a keramických materiálů, přičemž se dopadová plocha vyrábí z keramického materiálu a spodní vrstva z gradovaného ocelového pancíře. Existuje i kombinace ocele a aramidů, nebo se také často používají pancíře ze slitin hliníku. Mluvíme o speciálních slitinách hliníku, hořčíku a zinku, které jsou kombinovány také s kompozitními materiály. Také pancéřování má pak mnohem menší hmotnost než ocelové, ale je také mnohem dražší. Dvojnásob to platí u slitin titanu. Mají moc dobré vlastnosti balistické imunity při nízké hmotnosti, no jejich extrémně vysoká cena způsobuje, že jsou řazeni pouze k experimentům.

Průsvitné plochy, jako okna, se vyrábí z vrstveného skla, které má několik vrstev, mezi které se umístí vysoce odolné a pružné polyvinylbutyralové fólie a pak se celé slisuje pomocí speciální technologie. Střelba na takové zasklení u okna vozidla způsobí, že se zničí svrchní vrstvy skla a PVB³² fólii se nic nestane. Tato skla jsou však těžká, no na druhé straně levná. Dále se mohou vyrobit z polykarbonátového skla, které v obchodě naleznete pod jménem Lexgard. Tato skla jsou rovněž vrstvená, avšak jsou dvakrát lehčí a o třetinu tenčí než běžná vrstvená skla, mají stejnou balistickou imunitu. Přenos zvuku je při nich však mnohem menší, a tak se posádce vozidla dostane větší akustická pohoda. Nejobvyklejší je však kombinace obou typů, když se vnější vrstva skládá ze skla a vnitřní vrstva z polykarbonátu. Plusem jsou mnohem lepší optické vlastnosti takového skla a odolnost vůči poškrábání. Průmyslově vyráběný safír má ještě lepší optické vlastnosti a je mnohonásobně odolnější proti tlaku, než je obyčejné sklo. Existují také speciální požadavky na odolnost skla vůči tlakové vlně při výbuchu. Pro takové účely se kombinuje vrchní vrstva skla nebo safíru se spodní vrstvou z polykarbonátu, přičemž je mezi vrstvami vzduchová mezera. Otvory, které se nacházejí ve spodní a horní části jednotlivých oken, zajišťují vývod tlaku z mezery mezi vrstvami skel, a tak snižují namáhání spodních vrstev oken.

Pancéřování jednotlivých aut se liší i podle výrobců, kteří daná vozidla s balistickou odolností vyrábějí a v konstrukci vozů. Prakticky jakékoli vozidlo je možné „opancéřovat“, avšak nejvýhodnějšími typy se jeví terénní vozidla, která mají podvozkové žebřinové rámy a samostatnou karosérii. Existuje několik důvodů, proč jsou nejvhodnější. Jedním z nich je fakt, že podvozkové komponenty terénních vozů

³² PVB = polyvinylbutyral

jsou velmi robustní a nevyžadují prakticky žádné zásahy do kol, náprav apod. při zvýšení pohotovostní hmotnosti vozidla dodatečným pancéřováním. Pravdou však zůstává, že na vnitřním prostoru vozidla se pancéřování projeví skoro vždy záporně, což u prostorných terénních vozidel nemá výrazný vliv na pohodlí cestujících. Mnoho terénních vozidel nedisponuje výrazně tvarovanými prosklenými plochami a jejich čelní okno disponuje malým sklonem. Je to plus, co se týče technologie výroby skel. Zároveň při tom pak nedochází k zhoršení optických vlastností. A ještě k tomu je veliké terénní vozidlo mnohem lepší pro únik v nouzových situacích.

Skrytá balistická ochrana znamená zásah do konstrukce vozidla. Na podlahu vozidel se většinou také aplikuje pancéřování (jako ochrana proti výbuchům pod vozidlem anebo proti střelbě v případě, že se vozidlo převrací). Dále se aplikuje i na přepážku mezi motorem a kabinou pro osádku, střechu a přepážku mezi kabinou, na dveře a prostorem pro zavazadla. Vozidla, která mají kombi karosérii nebo jsou terénní, lze balisticky odolnou vrstvu instalovat mezi kabinu a prostor pro zavazadla nebo tu je ještě jedna možnost – pancéřovat celý vnitřní prostor. Tímhle se však zvyšuje hmotnost a cena vozidla, ale umožní to vstup do zavazadlového prostoru z kabiny, přesně jako u sériově vyráběného vozidla. Je to obrovská výhoda v momentě, když se auto pokazí a posádka musí vozidlo opustit a v zavazadlovém prostoru jsou umístěny balistické ochranné prvky jednotlivců (přilby, vesty), brašna s výbavou pro první pomoc nebo zbraně. Prvky balistické ochrany musí být aplikované i na sloupky, střechy, které je zapotřebí posílit, protože hmotnost střechy je teď vyšší. Pozornost musí být věnována i vzájemným překrytím dveří a jejich rámců, aby do vozidla nepronikla střela mezi mezerami. Některá auta obsahují také střílny. Ty jsou obvykle umístěny v předních dveřích, kryté klapkou ve výplni dveří, které když posádka odstraní, objeví se střílny a posádka může vést defenzivní střelby směrem ven z vozidla. Zvnějšku vozidla jsou střílny patrné, střelba je vedena přes vnější plech dveří. Výrobci si v poslední době „hrají“ s myšlenkou „jednosměrně průstřelných“ skel, co by umožnilo posádce vést střelbu a zůstat tak v bezpečí. Akumulátor a palivová nádrž musejí být chráněné taktéž. Všechny úpravy, které jsme doposud uvedli, však budou mít vliv na výslednou hmotnost auta. Když mluvíme o balistické odolnosti třídy B6, hmotnost vozidla se může vyšplhat na 600-1500 kg, nebo i více, závisí to od velikosti auta a materiálů pancéřování. Při takovém nárůstu hmotnosti se, samozřejmě, vyžadují další úpravy. Silnější musí být i panty dveří. U aut se samotnou karosérií a nezávislým zavěšením kol

je zapotřebí posilnit závěsy kol. Úpravou a posilněním musí projít i brzdový systém, odpružení, charakteristika motoru a převodovka.

Ještě však ani zdaleka nejsme u konce s rozdíly, které tato auta odlišují od sériového automobilu. Musí se vyřešit i spouštění bočních oken. U některých vozidel jsou tato okna pevná, bez toho, aby se dala spouštět. Mnoho aut má však alespoň přední okna pohyblivá, obvykle se však dají spouštět jen málo centimetrů, pro účely např. dávání dokumentů a dokladů. Posouvat ho však není možné s normálním spouštěcím mechanismem, jelikož jeho tloušťka, při třídě B6 a B7, je až 7 cm a jeho hmotnost přes 25 kg. Běžný mechanismus je nahrazen silnějšími servomotory nebo elektrohydraulickým systémem. Pneumatiky jsou vybaveny vnitřní, silnou obručí ze systému „Run flat“, díky kterému je možné pokračovat v jízdě i po tom, co se z pneumatiky ztratí všechna tlak vzduchu.

Všechno ostatní závisí na tom, co žádá zákazník a na tom, na jaké účely ho bude využívat. Většinou jde o interkom, který umožní komunikaci osádky s okolním světem anebo sirény, či skrytá výstražná světla a stroboskopy. Ty pak mohou upozornit na vozidlo při napadení nebo se využijí při začlenění k ostatním vozidlům právem přednosti v jízdě. Ta vozidla, která jsou doprovázející v chráněných konvojích, mají pevnostní nárazníky z ocelových profilů, s kterými jdou bariéry a zátarasny snadno prorážet bez výrazného poškození vozidla. Taková vozidla nedisponují airbagem právě kvůli tomu. Jejich aktivace při prorážení zátarasny je proto nežádoucí. Za zátarasny se považují například hořící pneumatiky, které jsou však nebezpečné z důvodů, že při jejich překonávání mohou uvíznout pod vozidlem. Právě pro tyto případy je vozidlo vybavené hasicí funkcí, která požár uhasí za pomoci trysek na podvozku. Ostré ocelové hroty umístěné pod prahy na bočních stranách vozidla přijdou vhod při průjezdu proti nepřítelům. Ty znemožní vozidlo převrátit a uchopit. Mezi ostatní technické pokroky ohledně bezpečnosti vozidla patří systém přetlakování kabiny. Když se aktivuje, uzavře se přístup vzduchu a kabina se naplní čistým vzduchem nebo kyslíkem ze zásobníku v zavazadlovém prostoru. To osádce umožní alespoň po dobu několika minut dýchat v zamořeném prostředí, než se z něj vozidlu podaří uniknout.

Balistická ochrana může mít vliv na jízdní vlastnosti vozidla. Ze svižného a pružného sedanu se pomocí „pancéřování“ stal neohrabaný a líný „mastodont“, který spíše připomíná naložený nákladňák. Kvůli zvýšené hmotnosti si tak vyžaduje řidičské oprávnění pro vozidla nad 3,5 tuny, no taktéž speciální řidičské schopnosti a výcvik.

Zakoupení si bezpečného auta není laciná záležitost. Je možné si ho však objednat přímo od některých automobilek. Několik modelů v různých třídách balistické odolnosti a s různou výbavou nabízejí značky jako BMW, Audi, Mercedes, Volvo nebo Range Rover. Dostanete špičkový a funkční model za ceny, které by mohly stát trojnásobně více než u běžných modelů. Výrobci těchto prémiových značek dávají veliký pozor i na bezpečnost vozidla, no zároveň i na estetiku a pohodlí. Také modely se tak ničím výrazně neliší od ostatních modelů, co se týče interiéru. Pro výrobu pancéřovaných aut se používají nejkvalitnější materiály, jako například oblé a výrazně šikmé čelní sklo, a tak se nezkresluje výhled ven oknem. Profesionálně upravený podvozek, brzdy a nižší hmotnost pancéřování garantují přijatelné jízdní vlastnosti. Alternativou k nabídce automobilek jsou specializované firmy, které se specializovaly na úpravy běžných aut dodatečnou balistickou ochranou, kterých ceny se pohybují okolo 20 až 80 tisíc dolarů (bez ceny vozidla). Mezi ty nejúspěšnější patří i domácí česká společnost SVOS z Přelouče. Vozidla, která byla upravena v jejich dílnách, se nacházejí všude po celém světě. Třeba i ve flotile OSN Gazy.³³

3.2 Druhy bezpečnostní přepravy chráněných osob

Bezpečnostní přeprava CHO, jako specifický druh ochranné činnosti, je všude na světě považována za součást jednotlivých ochranných týmů. Každý ochranný tým má své způsoby, metody či techniky, které používá při zajištění bezpečnosti CHO. Tyto informace se snaží nezveřejňovat zejména proto, aby se výrazně snížilo riziko napadení. Tento přístup patří mezi základy úspěšné taktiky ochrany.

Ohledně ochrany a přepravy CHO je již v tuto dobu zpracováno nevelké množství odborné literatury, tato vcelku podrobným způsobem líčí veškeré aspekty osobní ochrany a tím bohužel pro ochranné týmy odkrývá spoustu důležitých informací. Veškeré dostupné informace mohou potenciálního útočníka přivést na slabiny a zranitelná místa ochrany.

³³MOUCHA, Michal. Bezpečné automobily. *Http://www.abasreport.cz* [online]. 2010 [cit. 2019-03-08]. Dostupné z: <http://www.abasreport.cz>

Neformální – když hrozí střední a vysoké ohrožení chráněné osoby a během provozu malá výraznost:

- dvě nebo více vozidel (hlavní a doprovodné vozidlo)
- policie v uniformách řídí provoz na křižovatkách, doprovod kolony pomocí
- policejních motocyklů nebo označená policejní vozidla
- užití světelných výstražných majáků a houkačky dle potřeby k snadnějšímu průjezdu
- kolony křižovatkami
- zbraně jsou drženy viditelně v závislosti na ohrožení a dané situaci
- způsob blokování ostatních vozidel použit dle potřeby
- použití policejních doprovodných vozidel mohou i nemusí být použita

Formální nebo speciální – když hrozí vysoké ohrožení chráněné osoby a během provozu se tvoří výrazné kolony. Jedná se o standardní „bezpečnou kolonu“ tří vozů a zahrnuje některé nebo všechny z následujících bodů:

když hrozí vysoké ohrožení chráněné osoby a během provozu se tvoří výrazné kolony.

- hlavní vozidlo, vedoucí a následné doprovodné vozidlo
- průzkumné vozidlo
- vedoucí a uzavírací policejní vozidlo
- kolonu doprovází auto se zásahovou jednotkou
- křižovatky a dopravu řídí místní policie
- užití světelných výstražných majáků a houkačky
- zbraně jsou drženy viditelně v závislosti na ohrožení a dané situaci
- různé způsoby blokování vozidel

B. Faktory ovlivňující složení kolony

Velikost a konfigurace kolony se budou měnit v závislosti na:

1. úroveň ohrožení

- chráněné osoby nebo vlivem
- místní politické situace

2. přání chráněné osoby nebo politických faktorů

- pro vysokou nebo nízkou výraznost
- pro rychlý pohyb kolony

3. dostupných zdrojů

- počet členů ochranného týmu a vozidel
- podpora místní policie

Pokrytí prostoru ochranným týmem v koloně

Jedná se o podobný způsob jako při ochraně při pěším přesunu. I v kolonách jsou takové zóny, za které nese odpovědnost každý člen ochranného týmu. Vzhledem k této situaci používáme stejný systém jako u pěšího přesunu. Tyto zóny se mění dle potřeby v dané situaci, záleží na místě a způsobu pohybu kolony. Záleží také na počtu vozidel v koloně. Jestli je kolona tvořena pouze dvěma vozidly, zvyšuje se odpovědnost ochránců v hlavním voze. Rozmístění ochránců je dané, kdy v doprovodném voze se nachází ochránce za řidičem, v případě potřeby se ochránce posune na střed vozidla. Další ochránce je na místě spolujezdce. Osobní ochránce jako člen ochranného týmu by měl po celou dobu přesunu sledovat prostor kolem sebe a dívat se dopředu před hlavní vůz, aby měl po celou dobu nejlepší rozhled o všech možných potenciálních nebezpečích.³⁴

3.2.1 Individuální přeprava chráněné osoby jedním vozidlem

Jedná se o nejvyužívanější způsob provádění přepravy chráněných osob, kterým je poskytována ochrana. Ochranný tým ve většině případů tvoří osobní ochránce a řidič – ochránce. V případě zvýšení rizika a bezpečnosti chráněné osoby, lze k vozidlu VIP připojit doprovodné vozidlo v obsazení dvěma doprovodnými ochránci a ochráncem řidičem. Druh a typ vozidla je určován dle konkrétního programu a požadavků chráněné osoby.

Hlavní výhodou individuální přepravy chráněné osoby je její flexibilita. Vychází z rychlé manévrovatelnosti vozidla a nenápadnosti. Jedná se o nenávnost individuálního vozidla na ostatní doprovázená vozidla kolony. Projev je znatelný v rozhodování, rychlosti jednotlivých činností, absenci přenosu informací. Důležitým faktorem je zde také lidský faktor, projevující se výrazně v podobě konkrétních

³⁴THOMPSON, Leroy. *Manuál bodyguarda: profesionální techniky ochrany osob*. Vyd. 1. Frýdek-Místek: Alpress, 2005. 358 s. Str. 25-32

požadavků chráněné osoby, které jsou směřovány na členy ochranného týmu především v souvislosti s náhlými změnami v programu chráněné osoby.

3.2.2 Formace a složení kolony s jedním doprovodným vozidlem

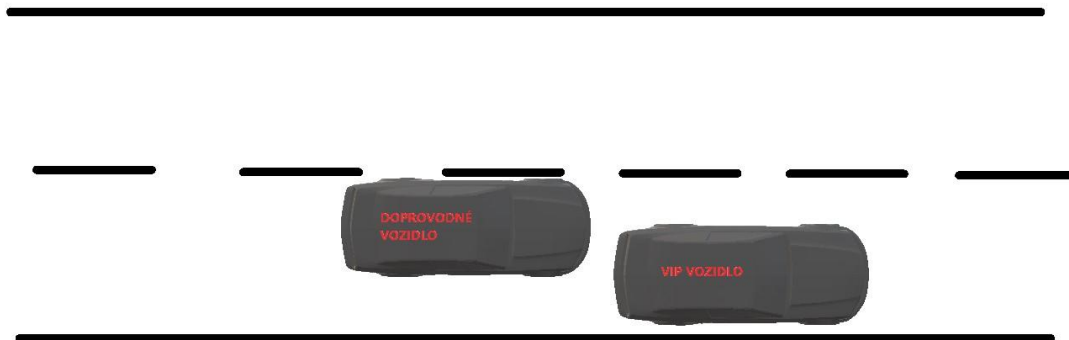
Úkolem doprovodného vozidla je provádět blokování ze stran, zezadu a zepředu. Záleží na postavení doprovodného vozidla. Tímto doprovodné vozidlo brání jiným vozidlům předjet vozidlo VIP, zastavit vedle něj, omezovat jeho manévrovací prostor, narazit do vozidla VIP nebo na ně zaútočit. Kolona funguje jako celek.³⁵

Jízda na dvouproudé silnici

Doprovodný vůz zůstává přímo za vozidlem VIP s odstupem jednoho až dvou metrů blíže ke středové čáře jízdního pruhu. Vozidlo VIP se snaží jet co nejbližší u krajnice jízdního pruhu. Při předjíždění doprovodné vozidlo nejprve přejede do levého jízdního pruhu, poté se vozidlo VIP může zařadit do levého jízdního pruhu a může započít předjížděcí manévr. Stejným způsobem probíhá i zařazení zpět do pravého jízdního pruhu viz obrázek č.1.

Jedná-li se o silnice s více jízdními pruhy a jízda je v hustém provozu, mělo by být zajištěno, aby se vozidla nedostávala příliš hluboko do pravých jízdních pruhů. Z důvodu, aby se jiná vozidla nemohla dostat mezi doprovodné vozidlo a hlavní vozidlo (V. I. P.). Doprovodné vozidlo by se mělo držet v takové vzdálenosti od hlavního vozidla, aby jiné vozidlo nemělo možnost se mezi tato vozidla zařadit.

³⁵THOMPSON, Leroy. *Manuál bodyguarda: profesionální techniky ochrany osob*. Vyd. 1. Frýdek-Místek: Alpress, 2005. 358 s. Str. 194



36

Pohyb v hustém provozu

V hustém provozu by mělo doprovodné vozidlo věnovat velkou pozornost té straně hlavního vozidla (V. I. P.), kde sedí chráněná osoba a zabraňovat tak jiným vozidlům v zastavení u dveří CHO. Pokud vozidla míjejí nástupní ostrůvek pro cestující městské hromadné dopravy, mělo by doprovodné vozidlo opět krýt stranu u CHO a hlavní vozidlo si drží větší odstup od nástupního ostrůvku.

Zatáčení na křižovatkách

- vůz VIP se po celou dobu snaží pohybovat co nejdále od místa nebezpečí
- doprovodný vůz, který jede za vozidlem VIP, se pohybuje směrem k místu, odkud je nejpravděpodobnější ohrožení
- jak vozidlo VIP, tak doprovodné vozidlo si během odbočování udržují svoji vnitřní a vnější stranu.
- Po projetí zatáčky se vozidla vracejí zpátky do stanovených pozic v koloně.³⁷

³⁶ Obrázek č: 1 pohyb kolony (vlastní tvorba)

³⁷ THOMPSON, Leroy. *Manuál bodyguarda: profesionální techniky ochrany osob*. Vyd. 1. Frýdek-Místek: Alpress, 2005. 358 s. Str. 194

3.2.3 Plánování trasy kolon

Využití informací o trase přesunu je tou nejlepší možnou přípravou. Důležitá je mapa, do které se mohou zakreslovat vyznačené body průjezdů. Dále do ní mohou být zakresleny náhradní trasy a možná riziková místa.

Nejdůležitější informace o trase jsou:

- datum a čas, kdy bude přesun uskutečněn
- vzdálenost, kterou je nutno překonat
- doba trvání přesunu určena na základě jízdy předsunutého týmu
- vyznačení do mapy polohy továren, škol, administrativních budov a jiných institucí, jež v určitou denní dobu zvyšují hustotu dopravy
- poloha policejních stanic
- poloha nemocnic s místem EMERGENCY
- místa, kde se nacházejí silniční nájezdy
- místa, kde se nacházejí mosty
- místa, kde se nacházejí tunely
- místa, kde mohou dopravu zpomalovat stavební práce
- ostatní místa, kde může docházet k dopravním kolizím
- zjistit veškeré plánované události podél trasy (přehlídky, průvody), které zpomalují dopravu³⁸

³⁸THOMPSON, Leroy. *Manuál bodyguarda: profesionální techniky ochrany osob*. Vyd. 1. Frýdek-Místek: Alpress, 2005. 358 s. Str. 349

4 ZAJIŠTĚNÍ MÍSTA PŘED PŘÍJEZDEM CHRÁNĚNÉ OSOBY A KOORDINACE

Zajištění místa před příjezdem chráněné osoby má na starost epizodický a analytický tým, který na místo přijíždí minimálně dvě hodiny předem. Pokud se jedná o návštěvu více míst najednou, připravuje se opatření i několik dní dopředu. Epizodický tým v místě konání akce zkontaktuje další složky PČR, jako například službu kriminální policie a vyšetřování, územní odbor, místně příslušné obvodní oddělení PČR, pyrotechnickou službu, kynologickou službu PČR a organizátora návštěvy.

4.1 Potřebná opatření před příjezdem chráněné osoby

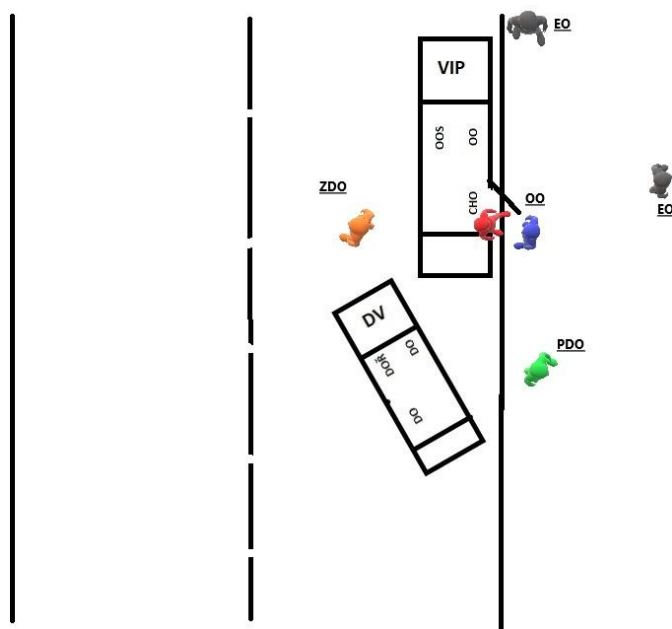
Na místě konání akce se prověřují hluché rádiové zóny, také zda je v daném místě možná rádiová komunikace. Epizodický tým dále doporučí nejvhodnější místo pro zastavení VIP vozidla a následné vystoupení CHO. Dále provede s ostatními složkami PČR kontrolu přilehlého okolí proti výbušnému nastraženému systému a dalším možným hrozbám. Na místě příjezdu je nutné provést prohlídku VIP místnosti, kde bude CHO pobývat a dalších přilehlých prostor. Prohlídka zahrnuje pyrotechnickou a kynologickou kontrolu VIP místnosti a okolních místností. Dále se provádí kontrola proti odposlouchávacím a záznamovým zařízením. Pokud je VIP místnost zkontrolována, uzavře se a je pod stálým dohledem příslušníka PČR. V místě konání je dále zapotřebí zajistit veškeré únikové trasy pro případ útoku nebo vzniklého požáru. V místě se rovněž zajišťuje bezpečná místnost, kam je v době ohrožení CHO evakuována, pokud CHO nelze evakuovat zpět do VIP vozidla.³⁹

Před příjezdem chráněné osoby jsou fyzicky zkontrolovány a projety veškeré příjezdové trasy CHO.

³⁹THOMPSON, Leroy. *Manuál bodyguarda: profesionální techniky ochrany osob*. Vyd. 1. Frýdek-Místek: Alpress, 2005. 358 s. Str. 131

4.1.1 Zajištění místa před příjezdem chráněné osoby

Při příjezdu CHO je na místě již připraven epizodický tým, EO ukáže řidiči VIP vozidla místo, kde má zastavit. Při zastavení doprovodný vůz zastaví šikmo ke středu vozovky tak, aby pokryl VIP vozidlo. Doprovodní ochránci rychle vystoupí a zaujmou pozice, viz obrázek č. 7. Následně vystupuje osobní ochránce a otevírá dveře CHO. EO, který stojí na pravé straně od vozidla, vede CHO na místo konání akce. Do doby, než CHO bude uvnitř budovy, VIP vozidlo i doprovodné vozidlo zůstává na místě. VIP vozidlo má po celou dobu přesunu CHO otevřené dveře pro možnost rychlé evakuace, viz obrázek č. 2.



40

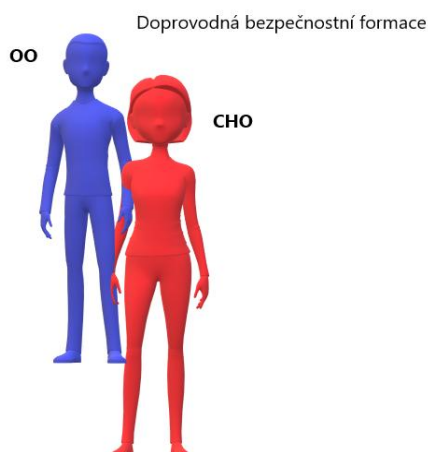
4.1.2 Formace při pěším přesunu s jedním osobním ochráncem

Pokud je k CHO osobě přidělen pouze jediný osobní ochránce, stále ještě může plnohodnotně zabezpečit ochranu CHO a eventuálně zabránit potenciálnímu útočníkovi v napadení a eventuálně mu čelit nebo dopravit chráněnou osobu do bezpečí. Na OO jsou v tuto chvíli kladeny vyšší nároky než navíc členný tým. Pokud je osobní ochránce sám, nesmí ani na okamžik slevit z nejvyšší ostražitosti.⁴¹

⁴⁰ Obrázek č. 2 příjezd a výstup CHO (vlastní tvorba)

⁴¹ THOMPSON, Leroy. *Manuál bodyguarda: profesionální techniky ochrany osob*. Vyd. 1. Frýdek-Místek: Alpress, 2005. 358 s. Str. 173-174

Viz obrázek č. 3



42

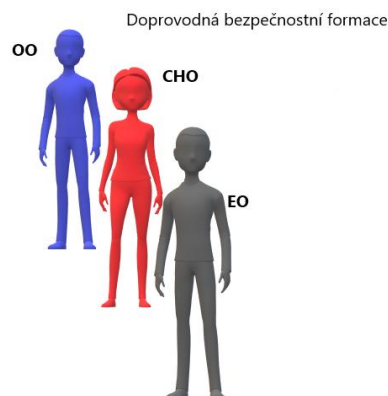
4.1.3 Formace při pěším přesunu s jedním osobním ochráncem a jedním epizodickým ochráncem

Pokud se provádí pěší přesun za účasti jednoho OO a jednoho EO ochránce, je zapotřebí, aby byla formace velmi proměnlivá, protože dva ochránci musí neustále měnit pozice, na kterých se přizpůsobují aktuálním okolnostem. Ve většině případů platí, že osobní ochránce jde za CHO a EO jde vepředu před CHO a čistí cestu. Kdykoliv provádí ochranný tým pěší eskortu, musí být všichni členové velice ostražití.

V situaci jednoho OO a jednoho EO je požadavek na jejich ostražitost ještě mnohem vyšší, každý z nich musí obsáhnout 180 stupňů kolem CHO, aby mohli předejít jakémukoliv možnému útoku. Pokud ochranný tým prochází dveřmi, pokaždé do místnosti vstupuje EO před chráněnou osobou, zatímco OO zůstává za CHO. Pokud EO narazí na nebezpečí, snaží se zneškodnit útočníka, přičemž OO přikryje CHO svým tělem a snaží se ho evakuovat na bezpečné místo.⁴³ Viz obrázek č. 4

⁴² Obrázek č: 3 doprovodná formace jeden OO (vlastní tvorba)

⁴³ THOMPSON, Leroy. *Manuál bodyguarda: profesionální techniky ochrany osob*. Vyd. 1. Frýdek-Místek: Alpress, 2005. 358 s. Str. 170



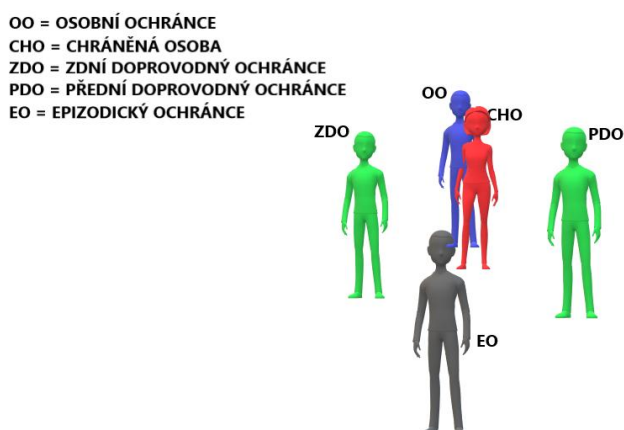
44

4.1.4 Formace při pěším přesunu s osobním ochráncem a dvěma doprovodnými ochránci a jedním epizodickým ochráncem

V případech, kdy má OO k dispozici dva DO a jednoho EO, je rozestavení skoro totožné jako u pětičlenného týmu. V tuto chvíli se může použít například formace „box“, kdy zůstávají ochránci v rozích, přičemž jeden roh obsazuje OO týmu, takže není uprostřed vedle klienta. Za dané situace je vhodné, když OO týmu zaujme pozici v zadní dvojici DO, aby měl celkový přehled o tom, co se děje kolem celé formace, a také, aby v případě jakéhokoliv nebezpečí viděl na chráněnou osobu. Další možnou formací v daném počtu ochránců je možné vytvořit formaci ve tvaru „V“ – dva DO na každé straně jsou zachováni, na hrot formace je postaven EO a OO je za CHO. Ideální volbou formace v tomto počtu ochránců je „kosočtverec až po rozšířený kosočtverec, ten je možný složit až ze šesti členů ochranného týmu“. Pokud se však jedná jen o čtyřčlenný tým, je jeden EO vpředu, OO vzadu, aby viděl na CHO a dva DO po stranách s CHO uprostřed. Tato formace má výhodu v tom, že poskytuje chráněné osobě tělesnou ochranu, třebaže volnější, ale je pokryta ze všech stran daného prostoru.⁴⁵Viz obrázek. č. 5

⁴⁴ Obrázek č: 4 doprovodná bezpečnostní formace jeden OO a jeden EO (vlastní tvorba)

⁴⁵ THOMPSON, Leroy. *Manuál bodyguarda: profesionální techniky ochrany osob*. Vyd. 1. Frýdek-Místek: Alpress, 2005. 358 s. Str. 171



46

4.1.5 Formace při pěším přesunu s osobním ochráncem a dvěma doprovodnými ochránci a dvěma epizodními ochránci davem

Mezi důležité dovednosti OO patří schopnost zajistit bezpečnost CHO při pěším přesunu. Správná formace pro pěší eskortu by měla CHO umožňovat volný pohyb a nebránit jí v bezpečné chůzi. Důležité je, aby se ochranný tým za všech okolností choval „noblesně“, musí se snažit působit nenápadně a svému klientovi nepřekážet. Ochranný tým se přizpůsobuje CHO, ne naopak. Základem všeho je, aby byl ochranný tým flexibilní.⁴⁷

Modelů formací je velké množství, ale nejzákladnější formací je pětičlenná formace. Tato formace se skládá z jednoho OO, dvou DO a dvou EO. V tomto počtu se tvoří formace diamant. V této formaci jde CHO uprostřed útvaru, za ní v těsné blízkosti jde OO, pravou a levou stranu si hlídají DO a přední a zadní stranu mají na starosti EO. Každý člen ochranného týmu si musí zachovat zorné pole v celém rozsahu kolem sebe. Zároveň musí pamatovat na to, že v blízkosti budov, mezi stromy, případně skalami, zkrátka všude, kde nebezpečí může přijít shora. Samozřejmostí je to i při chůzi přes most, kdy může nebezpečí číhat dole.⁴⁸

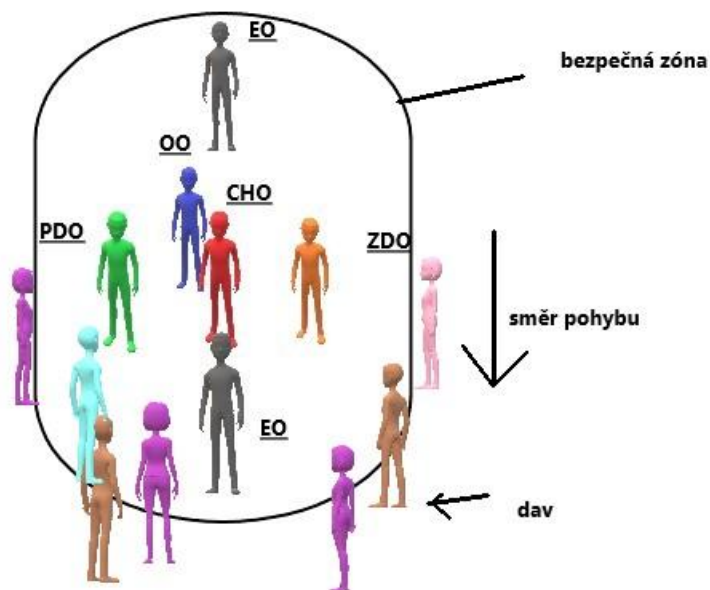
⁴⁶ Obrázek č: 5 doprovodná bezpečnostní formace jeden OO, jeden EO a dva DO (vlastní tvorba)

⁴⁷ THOMPSON, Leroy. *Manuál bodyguarda: profesionální techniky ochrany osob*. Vyd. 1. Frýdek-Místek: Alpress, 2005. 358 s. Str. 141

⁴⁸ THOMPSON, Leroy. *Manuál bodyguarda: profesionální techniky ochrany osob*. Vyd. 1. Frýdek-Místek: Alpress, 2005. 358 s. Str. 145-146

Základem diamantové formace je klín, který se tvoří vpředu a jehož hrot směřuje do davu. Ten proráží dav a umožňuje CHO bezpečně projít davem. Při procházení davem by měli členové ochranného týmu věnovat pozornost očím a rukám lidí. Zvláště je třeba dát pozor na to, aby lidé nadrželi v ruce předměty, které by mohly po CHO hodit, a tím ji jakkoliv ohrozit, viz obrázek č.6.

ochranné bezpečnostní formace



49

⁴⁹ Obrázek č: 6 pohyb chráněné osoby davem (vlastní tvorba)

4.1.6 Typy hrozeb a reakce při napadení chráněné osoby

„Při pohybu CHO musí být ochranný tým neustále ve střehu vůči možným hrozbám a být připraven přiměřeným způsobem reagovat na vzniklé hrozby, jestliže nějaké vzniknou.“

Ochranný tým se může setkat s různými typy útoků:

- verbálních
- fyzických, vedených neozbrojenými pachateli
- házením různých předmětů
- útoky klacky nebo noži
- házením výbušnin
- útoky střelnou zbraní⁵⁰

Jestliže dojde k fyzickému útoku z davu, který neohrožuje život CHO, měl by se ochranný tým snažit vyhnout konfrontaci a nezdržovat ústup CHO. V opačném případě by tím prodloužil klientův pobyt v nebezpečí, což by mohlo vyvolat větší pozornost davu a vyhrocení celé situace. Pokud se nelze vyhnout užití fyzické síly, je nejlepším způsobem rychlý a tvrdý zásah. Ideálním způsobem je zaútočit do spodní části těla a pak co nejrychleji pokračovat v ústupu.⁵¹

*„Jestliže dojde k útoku ozbrojenou osobou nebo osobami, měl by dobře vycvičený ochranný tým postupovat dle nacvičených zásad. Jsou to zásady, jež popisují, jak identifikovat hrozbu, jak před ní varovat a čelit jí a jak chránit CHO a evakuovat ho z místa nebezpečí. Člen ochranného týmu, který jako první spatří zbraň, obvykle vykřikne „zbraň“, vrhne se proti ní a kryje tak CHO vlastním tělem. Většina týmů udává při výstraze ještě směr, odkud nebezpečí hrozí (například „zbraň vpředu“). Může se také používat hodinový systém, např.: zbraň na dvanácti hodinách“.*⁵²

⁵⁰THOMPSON, Leroy. *Manuál bodyguarda: profesionální techniky ochrany osob*. Vyd. 1. Frýdek-Místek: Alpress, 2005. 358 s. Str. 150

⁵¹THOMPSON, Leroy. *Manuál bodyguarda: profesionální techniky ochrany osob*. Vyd. 1. Frýdek-Místek: Alpress, 2005. 358 s. Str. 151

⁵²THOMPSON, Leroy. *Manuál bodyguarda: profesionální techniky ochrany osob*. Vyd. 1. Frýdek-Místek: Alpress, 2005. 358 s. Str. 151-152

4.1.7 Krytí útoku

Pokud se ochranný tým setká s útokem, mohou se dva členové ochranného týmu vrhnout proti útočnickovi a zneškodnit ho. To je maximální počet členů týmu, kteří se věnují útočnickovi. Zbývající členové musí zajistit ochranu CHO a její následnou evakuaci do bezpečného místa. Rovněž musí stále vnímat okolí a být připraveni na útok.⁵³

Je-li ochranný tým nucen reagovat na útok střelnou zbraní OO, zabalí CHO pod sebe, od místa útoku, a míří s CHO do bezpečného prostoru. Ostatní členové týmu zahájí krycí palbu, při níž pálí v pravidelných intervalech zhruba jednu ránu za vteřinu, aby příliš brzy nevystříleli všechnu municii, a postupně se střídavým postupem stahují z místa útoku. Jeden z členů týmu kryje a druhý se stahuje až do doby, kdy jsou oba v bezpečí, nebo je útočník zneškodněn.⁵⁴

V případě, že dojde k útoku hozením výbušného zařízení, členové týmu musí jednat velmi rychle. Osobní ochránce strhne CHO k zemi, přikryje ji vlastním tělem, popřípadě bombdeku, je-li jí vybaven. Následně musí být osoba co nejrychleji evakuována na bezpečné místo.

Pokud dojde k útoku odstřelovačem, kdy ochranný tým reaguje až po prvním výstřelu, za předpokladu, že útočník mine, existuje jediná správná reakce, kterou je snažit se dostat CHO co nejrychleji do jakéhokoliv úkrytu.⁵⁵

⁵³THOMPSON, Leroy. *Manuál bodyguarda: profesionální techniky ochrany osob*. Vyd. 1. Frýdek-Místek: Alpress, 2005. 358 s. Str. 153

⁵⁴THOMPSON, Leroy. *Manuál bodyguarda: profesionální techniky ochrany osob*. Vyd. 1. Frýdek-Místek: Alpress, 2005. 358 s. Str. 295

⁵⁵THOMPSON, Leroy. *Manuál bodyguarda: profesionální techniky ochrany osob*. Vyd. 1. Frýdek-Místek: Alpress, 2005. 358 s. Str. 154

5 UKÁZKA IMAGINÁRNÍHO PŘÍKLADU ZAJIŠTĚNÍ OCHRANY A PŘEPRAVY CHRÁNĚNÉ OSOBY, KDE BUDOU PŘIBLÍŽENY ZÁKLADNÍ MODELOVÉ SITUACE

Situace:

Ve dnech 14. - 15. března 2019 se uskuteční návštěva chráněné osoby jiného státu v České republice.

Dle výše uvedeného bude poskytnuta osobní a epizodická ochrana a bezpečnostní doprava výše uvedené CHO, které je po dobu jejího pobytu na území České republiky poskytována ochrana. Osobní a epizodická ochrana a bezpečnostní doprava je zajišťována bezpečnostní agenturou TOM a TOM. Bezpečnostní opatření k zajištění ochrany v České republice bude vyhlášeno ve dnech 14. -15. března 2019.

ŽÁDOST K ZAJIŠTĚNÍ BEZPEČNOSTI CHRÁNĚNÉ OSOBY

ze dne 13. března 2019

při návštěvě v České republice

Ve dnech 14.-15. března 2019 navštíví ČR CHO (dále jen „chráněná osoba“) s doprovodem.

Ubytování je zajištěno v hotelu Hilton, Pobřežní 311/1, Praha (6. patro, pokoj č. 485)

Předpokládaný program:

14. března 2017

11:50 hod. - přelet vlastním letadlem na Letiště Václava Havla Praha (terminál 4),
odjezd do místa ubytování

12:30 hod. - příjezd do místa ubytování (hotel Hilton – Praha)

14:00 hod. - jednání s ministrem zahraničních věcí ČR v prostorách hotelu Hilton
- Praha

14:15 hod. - jednání delegace

15:00 hod. - pracovní oběd

16:10 hod. - tisková konference

15. března 2017

07:30 hod. - snídaně v místě ubytování

12:30 hod. -soukromý program

14:55 hod. - odjezd na Letiště Václava Havla Praha

15:50 hod. - příjezd na Letiště Václava Havla Praha (terminál 4)

16:10 hod. - odlet vlastním letadlem

Bezpečnostní opatření

Bezpečnostní akci dne 14. 3. 2017 od 10:00 hodin do odletu chráněné osoby dne 15. 3. 2017.

II. určuji:

- velitele bezpečnostní akce
- analytika bezpečnostní akce
- koordinátora

III. ukládám:

a) vedoucímu organizačnímu opatření odboru:

- zajistit spolupráci s organizátorem
- informovat o příletu a odletu chráněné osoby Policii ČR, inspektorát cizinecké policie na Letišti Václava Havla Praha, včetně všech požadavků a žádostí na vyčlenění potřebného počtu policistů pro zajištění pyrotechnických prohlídek na Letišti Václava Havla Praha (terminál 4) při příletu i odletu

b) požadavky na osobní a doprovodnou ochranu:

- vyčlenit 1 osobního ochránce pro chráněnou osobu po celou dobu pobytu v ČR
- vyčlenit 2 doprovodné ochránce pro chráněnou osobu po celou dobu pobytu v ČR
- vyčlenit potřebný počet osob pro zajištění bezpečnostní akce v místě bydliště
- vyčlenit potřebný počet osob pro zajištění bezpečnostní akce v místech návštěvy CHO, dále dle programu a požadavků velitele bezpečnostního opatření

c) požadavky na úsek dopravy chráněných osob:

- vyčlenit 1 vozidlo s balistickou ochranou VR 7 s řidičem (VIP) pro přepravu chráněné osoby po celou dobu pobytu v ČR
- vyčlenit jedno doprovodné vozidlo s balistickou ochranou VR 7 s řidičem pro přepravu doprovodných ochránců a ochranu (VIP) vozidla po celou dobu pobytu v ČR
- vyčlenit 1 rezervní vozidlo s řidičem
- vyčlenit 2 operační vozidla s posádkami pro doprovod chráněné osoby po celou dobu pobytu v ČR
- požádat o spolupráci Krajské ředitelství policie hl. m. Prahy a Krajské ředitelství policie Plzeňského kraje.

d) požadavky na potřebný počet osob při návštěvě:

- vyčlenit potřebný počet policistů pro zajištění pyrotechnických prohlídek dle požadavků velitele bezpečnostní akce
- vyčlenit potřebný počet policistů pro zajištění bezpečnosti akce na Ministerstvu zahraničních věcí ČR a v Poslanecké sněmovně Parlamentu ČR při přijetích a dále dle požadavků velitele bezpečnostní akce

e) vedoucímu odboru ochrany zastupitelských úřadů a určených objektů:

- vyčlenit potřebný počet policistů pro zajištění příjezdu na zastupitelský úřad a dále dle požadavků velitele bezpečnostní akce

f) vedoucímu odboru technického zabezpečení a ekonomického zabezpečení:

- vyčlenit instalaci kamerového systému v místech ubytování
- vyčlenit potřebný počet policistů pro zajištění nezávadnosti potravin a nápojů podávaných chráněné osobě dle programu a požadavků velitele bezpečnostní akce

Zajištění přiletu chráněné osoby a přistavení kolony na Letišti Václava Havla Praha (terminál 4).

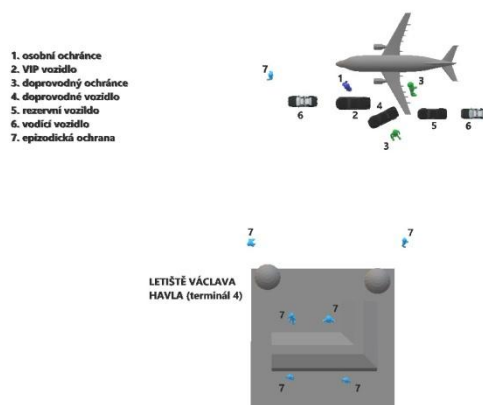
Dle požadavků velitele opatření bude na Letišti Václava Havla Praha (terminál 4) zajišťovat osobní ochranu a přepravu:

- 1x osobní ochránce (následně jen OO)
- 1x osobní ochránce specialista řidič (následně jen OOŘ)
- 1x VIP vozidlo s balistickou ochranou VR 7
- 2x doprovodný ochránce (následně jen DO)
- 1x doprovodný ochránce specialista řidič (následně jen DOŘ)
- 1x doprovodné vozidlo s balistickou ochranou VR 7
- 1x rezervní vozidlo s řidičem
- 2x vodící vozidla s posádkou

O zabezpečení prostor se postará epizodická ochrana (následně jen EO) o počtu 7 x epizodický ochránce.

Přistavení kolony Letiště Václava Havla Praha (terminál 4)

Po přistání letadla najede kolona přímo k letadlu CHO, znázornění situace viz obrázek č. 7.



56

⁵⁶ Obrázek č: 7 přistavení kolony při přiletu letadla (vlastní tvorba)

Odjezd z Letiště Václava Havla Praha (terminál 4) do místa ubytování (hotel Hilton – Praha – Pobřežní 1, Praha 8 – Karlín)

Přeprava CHO z letiště do místa ubytování bude prováděna přednostně na vytypovaných trasách. Pouze ve výjimečných případech (zejména změna programu CHO) lze použít předem nezkontrolovanou trasu. I v tomto případě by mělo být z dostupných zdrojů získáno o trase a jejím okolí co nejvíce věrohodných informací.

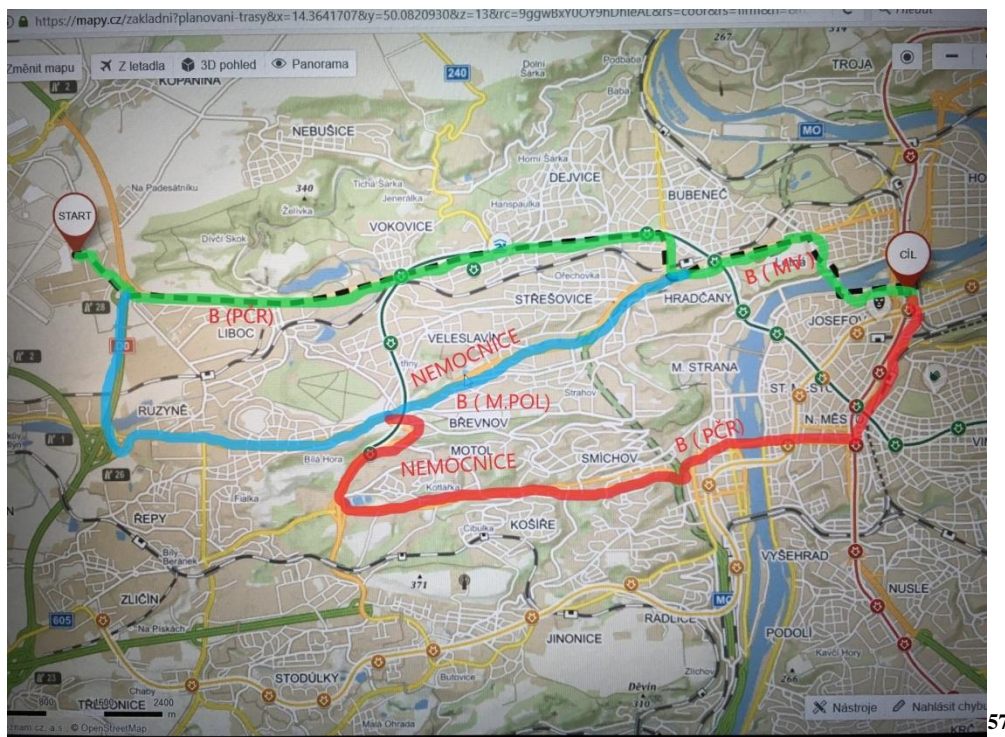
U pravidelně používaných tras a podle možností i u nepravidelných má mít posádka přehled o:

- uzlových bodech (jedná se o místa, kterými musí na trase vozidla projet a kterým se nelze vyhnout, např. most nebo křižovatky), a zároveň místa, jež jsou riziková z hlediska předvídatelnosti z pohledu případných útočníků
- místech vhodných pro spáchání útoku
- bezpečných místech a únikových tras k nim
- všech uzávěrách a opravách na trase a kolem trasy
- zdravotnických zařízeních kolem trasy

Na ideální trase má být co nejméně uzlových bodů a co nejvíce bezpečnostních míst.

Před výjezdem je potřeba mít vytipováno více tras, musí být označena veškerá zdravotnická zařízení podél tras a všechna bezpečná místa.

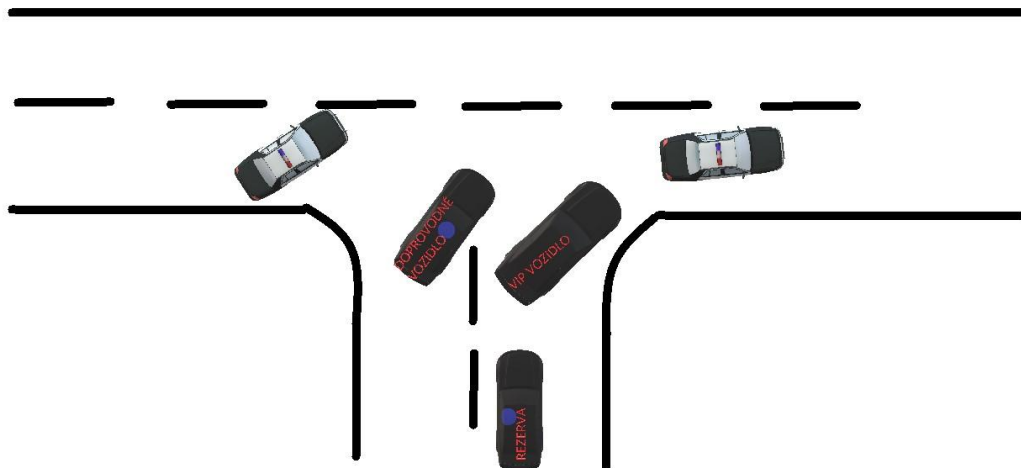
Příprava trasy před odjezdem CHO



Ukázka průjezdu kolony s CHO křižovatkou

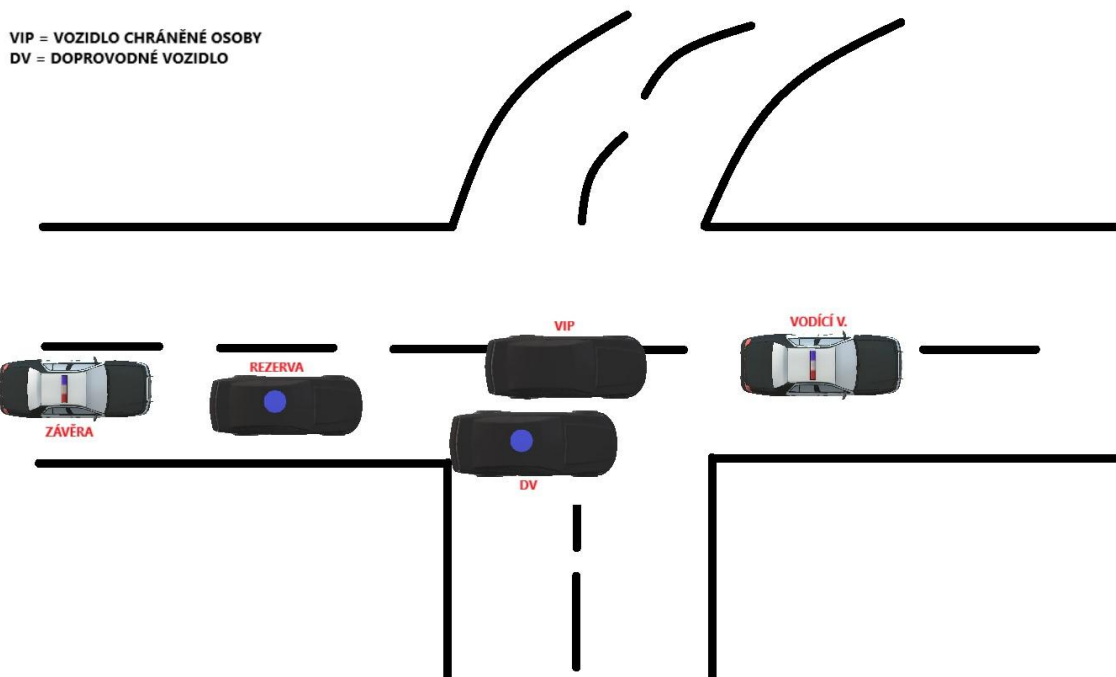
Dle níže uvedeného obrázku, kdy kolona projíždí křižovatkou, je jízdní pruh ve směru jízdy uzavřen služebním vozidlem Policie ČR. Do křižovatky vjíždí jako první vodící vozidlo, za tímto následuje VIP vozidlo. V této chvíli doprovodné vozidlo blokuje jízdní pruh, kterým kolona pojedou po dobu, než se VIP vozidlo zařadí bezpečně zpět do jízdního pruhu. Poté se doprovodné vozidlo napojí na VIP vozidlo a celá kolona pokračuje dále k určenému cíli.

⁵⁷Obrázek č: 8 příprava tras (vlastní tvorba)



58

Následuje ukázka průjezdu křižovatkou tvaru X. Zde je úkol doprovodného vozidla při průjezdu křižovatkou krýt pravé zadní dveře po celou dobu průjezdu VIP vozidla křižovatkou.



59

⁵⁸ Obrázek č: 9 výjezd z křižovatky (vlastní tvorba)

⁵⁹ Obrázek č: 10 průjezd křižovatkou (vlastní tvorba)

Bezpečnostní opatření před příjezdem kolony s CHO do místa ubytování

Před příjezdem je nutné zkontrolovat všechny příjezdové cesty, vybrat tu nejvhodnější, určit nejpříznivější místo pro zastavení a vystoupení CHO, provést prohlídku nejbližšího okolí za použití kynologické služby na vyhledávání výbušnin, určit možná místa útoku, vymezení prostoru a omezení vstupu veřejnosti ke vchodům a za ujmoutí stanovišť (provádí epizodická ochrana). Následuje prohlídka pokoje CHO včetně pyrotechnické prohlídky za použití služebního psa vycvičeného na vyhledávání výbušnin. Dále se provede prohlídka na nežádoucí elektronické zařízení, jako je například odposlouchávací nebo záznamové zařízení. Po bezpečnostní prohlídce pokoje mohou dovnitř pouze osoby s akreditací (viz obrázek č. 11 akreditace ke vstupu - vlastní fotografie). Pokoj je střežen nepřetržitě epizodním ochráncem.



60

⁶⁰ Obrázek č: 11 akreditace pro vstupy do chráněného prostoru (vlastní foto)

Příjezd CHO na místo ubytování

Při příjezdu CHO probíhá vzájemná radiokomunikace o situaci na místě příjezdu (důležité informace, například počet lidí na místě příjezdu, bezpečnostní situace, vzdálenost a doba do místa příjezdu). Na místě pro zastavení čeká vždy epizodický ochránce, který si nasměruje VIP vozidlo na sebe a ukazuje místo pro zastavení. Zpravidla to bývá co nejbližší u vchodu do budovy. Mezi vozidlem a vchodem se vytvoří bezpečný prostor, kam mohou vstoupit pouze prověřené osoby s akreditací.

Po příjezdu CHO osoby zůstává motor VIP vozidla v chodu, OOR je neustále připraven ve vozidle k možnému odjezdu, dveře pro CHO po jejím výstupu zůstávají otevřené, dokud CHO nevstoupí do objektu. OO dává pokyn doprovodným ochráncům k zaujetí pozic, kdy ZDO⁶¹ vystoupí z doprovodného vozidla a zaujme pozici u levých zadních dveří VIP vozidla CHO čelem od vozidla. PDO⁶² vystoupí z doprovodného vozidla a zaujme pozici na pravé straně VIP vozidla u dveří CHO.

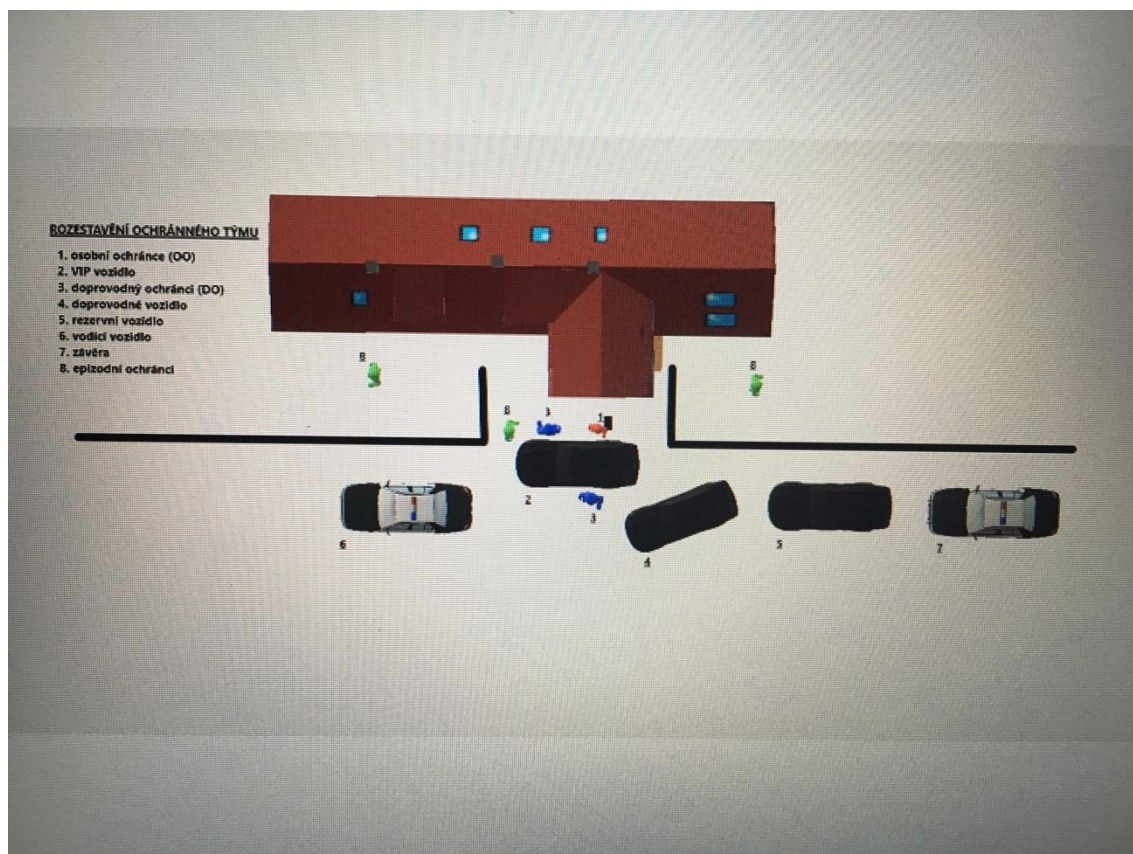
Po krátkém vizuálním prověření okolí předá přední doprovodný ochránce smluvený signál osobnímu ochránci k jeho vystoupení, sám se přesouvá k přední pravé části VIP vozidla. Epizodický ochránce zaujímá místo v čele formace.

OO vystoupí z VIP vozidla směrem ke dveřím CHO, otevře je a umožní vystoupení CHO, která zásadně vystupuje až na jeho pokyn. Jakmile se CHO pohybuje od vozidla, OO zaujme pozici vpravo za CHO. Ostatní ochránci zaujmají pozice v ochranné formaci. OOR a DOŘ⁶³ pokračují v krytí venkovního sektoru, dokud celá formace nevstoupí do objektu. Viz obrázek č. 12.

⁶¹ ZDO = zadní doprovodný ochránce

⁶² PDO = přední doprovodný ochránce

⁶³ DOŘ = doprovodný ochránce řidič



64

Odjezd CHO na Letiště Václava Havla Praha

Při odjezdu CHO na Letišti Václava Havla Praha (terminál 4) jsou zajištění obdobně jako u jakéhokoliv jiného přesunu. Je to obdobně i u zabezpečení budovy letiště a následného odletu CHO mimo území ČR.

⁶⁴ Obrázek č: 12 ukázka opatření v místě ubytování (vlastní tvorba)

ZÁVĚR

Jak již bylo v úvodu řečeno, hlavní cíl této bakalářské práce byl soustředěn na téma ochrany a přepravy chráněné osoby. V úvodní části této práce jsem uvedl historii ochrany ústavních činitelů a popsal obecné znaky a praktiky samotné ochrany osob. Dále jsem se zaměřil na jeden konkrétní příklad, na kterém jsem názorně ukázal, jak samotná ochrana osob probíhá a co vše je zapotřebí.

V přílohách jsem použil fotografie, které přibližují fungování ochranného týmu, ať v dnešní době nebo během historie.

K úplnosti práce jsem použil imaginárního příkladu zajištění ochrany a přepravy chráněné osoby, kde byly přiblíženy základní modelové situace administrativního zpracování bezpečnostního opatření. Také jsem rozebral samotnou ochranu chráněné osoby při návštěvě České republiky.

Jedním z hlavních cílů této práce byla snaha o lepší informovanosti veřejnosti o dané činnosti a vysvětlení jednotlivých pojmů. Zpracovávaná práce by mohla být i přínosem k lepší orientaci pro samotné příslušníky Policie ČR, kteří se s touto činností zabývají.

Při práci jsem vycházel jednak ze studia literatury, ale také jsem se snažil využít svých praktických zkušeností získaných zejména mým zařazením u útvaru Ochrany osob Policie České republiky.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Literární zdroje

1. BOROVIČKA, V. P. *Atentáty, které měly změnit svět*. Vyd. 2., rozš. Praha: Baronet, 2007. 272 s. ISBN 978-80-7214-978-0.
2. BOROVIČKA, V. P. *Atentáty, které měly změnit svět*. V tomto uspoř. 1. vyd. Praha: Svoboda, 1992. 215 s. ISBN 80-205-0122-3.
3. HERZÁN, Martin. *Historie ochranné služby: 1918-2015*. Vyd. 1. [Praha]: PČR - Útvar pro ochranu ústavních činitelů ochranné služby, 2015. 109 s. ISBN 978-80-260-7248-5.
4. IVANOV, Miroslav. *Atentát na Reinharda Heydricha*. V Praze: XYZ, 2008. 358 s. ISBN 978-80-7388-064-4.
5. MACEK, Pavel. *Bezpečnostní služby*. Praha: Police History, 2001. 145 s. ISBN 80-86477-03-7.
6. NÁCHODSKÝ, Zdeněk. *Taktika policejní akce*. Praha: Armex, 1993. Rozsah 233 s.
7. O'CONNOR, Richard. *Bodyguardi aneb Svět ochrany důležitých osobností*. Brno: Books, 1999. Nové obzory (Jota). 184s. ISBN 80-7242-049-6.
8. THOMPSON, Leroy. *Manuál bodyguarda: profesionální techniky ochrany osob*. Vyd. 1. Frýdek-Místek: Alpress, 2005. 358 s. ISBN 80-7362-078-2.

Legislativní dokumenty

9. ČESKÁ REPUBLIKA. *NARIŽENÍ VLÁDY*. In: Praha: Úřad vlády, 2008, ročník 2008, č. 468/2008 Sb.
10. ČESKÁ REPUBLIKA. *Vyhláška ministra zahraničních věcí: úmluva*. In: Praha: Ministerstvo zahraničních věcí, ročník 1978, č. 131/1978 Sb., článek

Elektronické zdroje

11. Ochranná služba. *Www.policie.cz: ochranná služba* [online]. www.policie.cz: PČR, 2017 [cit. 2017-12-09]. Dostupné z: www.policie.cz/clanek/ochranna-sluzba-hisorie-utvaru.asp
12. Profese/bodyguard: Kdo je to Bodyguard? [online]. superia: web, 2017 [cit. 2017-12-09]. Dostupné z: <http://kdojeto.superia.cz/profese/bodyguard.php>

13. MOUCHA, Michal. Bezpečné automobily. *Http://www.abasreport.cz* [online]. 2010 [cit. 2019-03-08]. Dostupné z: <http://www.abasreport.cz>

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

DO - doprovodný ochránce

DOŘ - doprovodný ochránce řidič

EO - epizodický ochránce

FMV - Federální ministerstvo vnitra

CHO - chráněná osoba

MV - Ministerstvo vnitra

MNB - Ministerstvo národní bezpečnosti

OO - osobní ochránce

OOŘ - osobní ochránce řidič

PDO - přední doprovodný ochránce

SS - Schutzstaffel (ochranný oddíl)

SNB - služba národní bezpečnosti

VIP - very important person (velmi důležitá osoba)

ZDO - zadní doprovodný ochránce

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek č. 1 pohyb kolony str. 21

Obrázek č. 2 příjezd a výstup CHO str. 32

Obrázek č. 3 doprovodná bezpečnostní formace jeden OO str. 33

Obrázek č. 4 doprovodná bezpečnostní formace jeden OO a jeden EO str. 34

Obrázek č. 5 doprovodná bezpečnostní formace jeden OO, jeden EO a dva doprovodní ochránci str. 35

Obrázek č. 6 pohyb chráněné osoby davem str. 37

Obrázek č. 7 přistavení kolony při příletu letadla str. 44

Obrázek č. 8 příprava trasy před odjezdem CHO str. 45

Obrázek č. 9 výjezd z křižovatky str. 46

Obrázek č. 10 průjezd křižovatkou str. 47

Obrázek č. 11 akreditace ke vstupu str. 48

Obrázek č. 12 ukázka opatření v místě ubytování str. 49

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. I: obrázek poškozeného vozidla při atentátu na Reinharda Heydricha

Knižní zdroj: IVANOV, Miroslav. *Atentát na Reinharda Heydricha*. V Praze: XYZ, 2008. ISBN 978-80-7388-064-4

Příloha č. II: obrázek první sokolské stráže v roce 1918

Knižní zdroj: HERZÁN, Martin. *Historie ochranné služby: 1918-2015*. Vyd. 1. [Praha]: PČR - Útvar pro ochranu ústavních činitelů ochranné služby, 2015. 109 s. ISBN 978-80-260-7248-5.

Příloha č. III: obrázek Hradní stráže v roce 1918

Knižní zdroj: HERZÁN, Martin. *Historie ochranné služby: 1918-2015*. Vyd. 1. [Praha]: PČR - Útvar pro ochranu ústavních činitelů ochranné služby, 2015. 109 s. ISBN 978-80-260-7248-5.

Příloha č. IV: obrázek osobního ochránce a člena Hradní stráže při ochraně prezidenta T.G. Masaryka

Knižní zdroj: HERZÁN, Martin. *Historie ochranné služby: 1918-2015*. Vyd. 1. [Praha]: PČR - Útvar pro ochranu ústavních činitelů ochranné služby, 2015. 109 s. ISBN 978-80-260-7248-5.

Příloha č. VI: obrázek odznaku vládního vojska před rokem 1939

Knižní zdroj: HERZÁN, Martin. *Historie ochranné služby: 1918-2015*. Vyd. 1. [Praha]: PČR - Útvar pro ochranu ústavních činitelů ochranné služby, 2015. 109 s. ISBN 978-80-260-7248-5.

Příloha č. VII: obrázek odznaku vládního vojska v letech 1939-1945

Knižní zdroj: HERZÁN, Martin. *Historie ochranné služby: 1918-2015*. Vyd. 1. [Praha]: PČR - Útvar pro ochranu ústavních činitelů ochranné služby, 2015. 109 s. ISBN 978-80-260-7248-5.

Obrázek č. I poškozeného vozidla při atentátu na Reinharda Heydricha
Knižní zdroj: IVANOV, Miroslav. *Atentát na Reinharda Heydricha*. V Praze: XYZ, 2008. ISBN 978-80-7388-064-4



Obrázek č. II zdroj: HERZÁN, Martin. *Historie ochranné služby: 1918-2015*. Vyd. 1. [Praha]: PČR - Útvar pro ochranu ústavních činitelů ochranné služby, 2015. 109 s. ISBN 978-80-260-7248-5.



První sokolská stráž na Pražském hradě v roce 1918.

Obrázek č: III zdroj: HERZÁN, Martin. *Historie ochranné služby: 1918-2015*. Vyd. 1. [Praha]: PČR - Útvar pro ochranu ústavních činitelů ochranné služby, 2015. 109 s. ISBN 978-80-260-7248-5.
doprovodu „hradních ochránců“



Prezident T. G. Masaryk na Václavském náměstí v Praze 21. prosince 1918 doprovázen a chráněn legionáři.

8

Obrázek č: IV zdroj: HERZÁN, Martin. *Historie ochranné služby: 1918-2015*. Vyd. 1. [Praha]: PČR - Útvar pro ochranu ústavních činitelů ochranné služby, 2015. 109 s. ISBN 978-80-260-7248-5.



Prezident republiky T. G. Masaryk na koni u vstupní brány Pražského hradu za doprovodu osobního ochránce a člena hradní stráže.

Obrázek č: V zdroj: HERZÁN, Martin. *Historie ochranné služby: 1918-2015*. Vyd. 1. [Praha]: PČR - Útvar pro ochranu ústavních činitelů ochranné služby, 2015. 109 s. ISBN 978-80-260-7248-5.



Obrázek č: VI zdroj: HERZÁN, Martin. *Historie ochranné služby: 1918-2015*. Vyd. 1. [Praha]: PČR - Útvar pro ochranu ústavních činitelů ochranné služby, 2015. 109 s. ISBN 978-80-260-7248-5.



