



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta biomedicínského inženýrství

Katedra zdravotnických oborů a ochrany obyvatelstva

Úkoly Letecké služby Policie České republiky v rámci ochrany obyvatelstva

**Tasks of the Aviation Service of the Police of the Czech Republic in the
Field of Population Protection**

Bakalářská práce

Studijní program: Ochrana obyvatelstva
Studijní obor: Plánování a řízení krizových situací

Vedoucí práce: Ing. Břetislav Čupr

Libuše Rabiňáková

Kladno, květen 2018

Z a d á n í b a k a l á ř s k é p r á c e

Student: **Libuše Rabiňáková**
Obor: Plánování a řízení krizových situací
Téma: **Úkoly letecké služby Policie České republiky v rámci ochrany
obyvatelstva**
Téma anglicky: Tasks of the Aviation Service of the Police of the Czech Republic in the Field of
Population Protection

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Cílem bakalářské práce bude popsat úkoly Letecké služby Policie České republiky v rámci ochrany obyvatelstva.

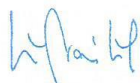
V teoretické části se práce bude zabývat základními pojmy týkající se Letecké služby Policie ČR, jejím zakotvením v legislativě a problematikou ochrany obyvatelstva. Dále bude popsána historie a současnost této služby včetně techniky, kterou letecká služba používala a v současné době disponuje. V praktické části bude zpracována analýza úkolů Letecké služby Policie ČR a budou provedeny polostrukturované rozhovory s pracovníky Letecké služby Policie ČR. Dále bude provedena komparace s obdobnými službami v Německu a na Slovensku. Na základě výsledků bude zpracován návrh opatření na využití Letecké služby Policie ČR v rámci ochrany obyvatelstva.

Seznam odborné literatury:


- [1] FOJTÍK, Jakub, Policejní vrtulníky, Praha: Naše vojsko, 2007, ISBN 978-80-206-0870-3
- [2] FOJTÍK, Jakub, Policejní letadla: od Četnických leteckých hlídek až k prezidentské letce, Praha: Mladá fronta, 2010, ISBN 978-80-2042166-1
- [3] KROUPA, Miroslav a Milan ŘÍHA, Ochrana obyvatelstva, Praha: Armex, 2006, ISBN 80-8679533-0

Zadání platné do: 20.09.2019

Vedoucí: Ing. Břetislav Čupr



.....
vedoucí katedry / pracoviště



.....
děkan

V Kladně dne 19.02.2018

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářkou práci s názvem Úkoly Letecké služby Policie České republiky v rámci ochrany obyvatelstva vypracovala samostatně pouze s použitím pramenů, které uvádím v seznamu bibliografických odkazů.

Nemám závažný důvod proti užití tohoto školního díla ve smyslu § 60 zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon).

V Kladně dne 18.5.2018

.....

Libuše Rabiňáková

Poděkování

Na tomto místě bych ráda poděkovala mému vedoucímu bakalářské práce panu Ing. Břetislavu Čuprovi za trpělivost, odborné vedení a cenné připomínky při zpracování bakalářské práce. Dále Ing. Zdeňku Balcarovi (vedoucí dispečinku na LS PČR Praha) za poskytnuté materiály nutné k sepsání této bakalářské práce.

Abstrakt

Cílem bakalářské práce je popis úkolů Letecké služby Policie České republiky v rámci ochrany obyvatelstva. V teoretické části jsou prvotně vymezeny základní pojmy, které se vztahují k Letecké službě Policie České republiky a ochraně obyvatelstva. Dále je vymezena legislativa, která se vztahuje k danému tématu. Součástí je také historie této služby a její technika, kterou nyní Letecká služba disponuje. Důležitou kapitolou v teoretické části je o Policii České republiky a její struktuře.

V praktické části jsou porovnány statistiky počtu letů uskutečněných Leteckou službou Policie České republiky mezi lety 2014 a 2017 a jejich celkové vyhodnocení. Součástí praktické části je také komparace s obdobnými službami v Německu a na Slovensku. Dále byly uskutečněny rozhovory s pracovníky Letecké služby Policie České republiky, konkrétně s operačním dispečinkem.

Na základně získaných poznatků a z rozhovorů je vypracována SWOT analýza, na základě, které jsou navržena opatření.

Klíčová slova

Letecká služba; Policie České republiky; integrovaný záchranný systém; mimořádná událost; vrtulník

Abstract

The aim of this bachelor thesis is to describe the tasks of the Aviation of the Police of the Czech Republic in the field of Population Protection. The theoretical section of the thesis first focuses on describing the basic concepts and terms related to the Czech Police Aviation and the protection of the population. In the following section, the legislation related to this topic is defined. The thesis also includes the history of this service and its current equipment. An important chapter of the theoretical part is about the Czech Republic Police and its structure.

The practical part compares the statistics of numbers of flights conducted by the Czech Police Aviation between 2014 and 2017, and their overall evaluation. The practical part also compares the Czech Police Aviation with similar services in Germany and Slovakia. Furthermore, an interview with staff of the Czech Police Aviation was conducted, specifically with the operators of the control centre. On the base of the obtained knowledge and the interview, an SWOT analysis was performed.

Keywords

Aviation; Czech Republic Police; integrated rescue systém; emergency event; helicopter

Obsah

1	Úvod	10
2	Současný stav	11
2.1	Vymezení pojmů	11
2.1.1	Ochrana obyvatelstva	11
2.1.2	Krizové stavy	12
2.1.3	Bezpečnost	13
2.1.4	Policie České republiky.....	13
2.1.5	Integrovaný záchranný systém a jeho složky.....	17
2.1.6	Mimořádná událost.....	17
2.1.7	SAR – Search and Rescue.....	18
2.2	Letecká služba Policie České republiky	19
2.2.1	Historie.....	19
2.2.2	Legislativa vztahující se k Letecké službě PČR	22
2.2.3	Technika Letecké služby PČR	26
2.2.4	Základny.....	32
2.3	Úkoly Letecké služby Policie České republiky	34
2.3.1	Činnost pro Policii ČR	34
2.3.2	Činnost pro Leteckou záchrannou službu	35
2.3.3	Spolupráce s Hasičským záchranným sborem České republiky	36
2.3.4	Spolupráce s Horskou službou	37
3	Cíl práce.....	38
4	Metodika.....	39
5	Výsledky	40
5.1	Statistické vyjádření letecké činnosti	40
5.1.1	Lety za rok 2014.....	40
5.1.2	Lety za rok 2015.....	41

5.1.3	Lety za rok 2016.....	42
5.1.4	Lety za rok 2017.....	43
5.1.5	Porovnání v letech 2014–2017.....	44
5.1.6	Porovnání nalétaných hodin jednotkami IZS mezi lety 2014 a 2017	45
5.2	Komparace se Slovenskem.....	46
5.3	Komparace s Německem.....	49
5.4	Rozhovory s pracovníky Letecké služby Policie České republiky	51
5.5	SWOT analýza.....	56
6	Diskuse	57
7	Závěr	63
8	Seznam použitých zkratk	64
9	Seznam použité literatury	65
10	Seznam použitých obrázků	75
11	Seznamu použitých tabulek	76
12	Seznam použitých grafů	77
13	Seznam příloh	78

1 ÚVOD

„Čím výš vzlétneme, tím menší se zdáme těm, kteří nedovedou létat.“

Friedrich Nietzsche

Již v dávných dobách se lidé pokoušeli o vznést se nad zemský povrch a přiblížit se tak k nebi. S prvním povznesením se vývoj létajících zařízení rychle rozvinul a otevřely se nové možnosti, které byly do té doby nemyslitelné. Nejen že přeprava osob a věcí byla snazší, ale znamenalo to i úsvit pro bezpečnostní složky států. V dnešní době považujeme leteckou dopravu již za samozřejmost, i to že letecká technika je využívána při mimořádných událostech.

Téma bakalářské práce jsem si vybrala, protože mě problematika Letecké služby Policie České republiky zajímá a ráda bych rozvíjela své znalosti v této oblasti. Myslím, že tato služba je důležitou součástí integrovaného záchranného systému a ulehčuje zásahy ve složitých terénech. Ne vždy lze situaci řešit pomocí pozemní techniky. Někdy se jedná o nepřístupný terén nebo situaci, kdy je potřeba převézt raněného co nejdříve do nemocnice. Vrtulník dopraví pacienta mnohem rychleji nežli pozemní sanitka. To je jen zlomek úkolů, které Letecká služba PČR vykonává.

V této práci jsou nejprve vymezeny pojmy, jež se k danému tématu pojí. Je zde popsáno, jak se služba historicky vyvíjela, její legislativa i nynější technika. Také jsou uvedeny základní informace o Policii České republiky a její struktura, aby bylo lépe poznat, kam Letecká služba patří.

Poté jsou vytyčeny úkoly, které tato služba plní i ve spolupráci s jinými složkami integrovaného záchranného systému. V poslední části se nacházejí statistiky letů, porovnání s vybranými sousedními státy a též rozhovory s pracovníky Letecké služby PČR. Ze získaných informací je vytvořena analýza SWOT, na jejíž základě jsou navržena opatření ke zlepšení a dalšímu využití Letecké služby PČR.

2 SOUČASNÝ STAV

2.1 Vymezení pojmů

2.1.1 Ochrana obyvatelstva

S pojmem ochrana obyvatelstva se můžeme často setkat v různých situacích, kdy je ohrožen život, zdraví a majetek. S tím souvisejí úkoly, které předcházejí vzniku mimořádné události a také zajišťují připravenost na tyto události. Jedná se tedy především o „*varování, evakuaci, ukrytí a nouzové přežití obyvatelstva a další opatření k zabezpečení ochrany jeho života, zdraví a majetku.*“ [1, s. 15]

K tomuto tématu se vztahují Dodatkové protokoly k Ženevským úmluvám o ochraně obětí mezinárodních ozbrojených konfliktů. Tyto protokoly byly podepsány 12. srpna roku 1949 a jsou v nich definovány čtyři základní body: Civilní ochrana, Organizace civilní ochrany, Personál organizací civilní ochrany a Materiál organizací civilní ochrany. [1]

S ochranou obyvatelstva se vážou dva zásadní termíny, a to záchranné práce a likvidační práce. Pod pojmem záchranné práce se skrývají činnosti, které odvracejí nebo omezují rizika vzniklé mimořádné události, zvláště co se týká ohrožení života, zdraví, majetku a životního prostředí. Zahrnuje i bezpečnostní podmínky pro zasahující složky integrovaného záchranného systému. Likvidační práce mohou započít ještě v průběhu provádění záchranných prací, kdy, již bylo odstraněno případné nebezpečí a poraněným osobám i zvířatům byla poskytnuta lékařská pomoc. Jinak lze tento pojem nazvat jako odstraňování následků po mimořádné události a podílejí se na nich právnické i fyzické osoby a složky IZS. [2]

2.1.2 Krizové stavy

Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému řeší případy, kdy je vyhlášen stav nebezpečí, nouzový stav, stav ohrožení státu nebo válečný stav. [3]

Stav nebezpečí

Je vyhlášován hejtmanem nebo primátorem Prahy na dobu nejdéle třiceti dnů (může být prodlouženo jen se souhlasem vlády) a týká se celého kraje nebo jen jeho části. Důvodem vyhlášení je ohrožení života, zdraví, majetku nebo životního prostředí. Vyhláší se zásadně, když není možné zamezit nebezpečí běžnými činnostmi IZS, orgánů kraje a obcí nebo subjektu kritické infrastruktury. [4]

Nouzový stav

Nouzový stav je vyhlášován vládou, a to v případě živelní nebo průmyslové katastrofy nebo nebezpečí takového rozsahu, že by byla narušena i vnitřní bezpečnost. Je vyhlášován opět na dobu nejdéle 30 dnů (déle pouze se souhlasem Poslaneckém sněmovny) na území celé České republiky nebo její části. Byl vyhlášen například při povodních 2002. [4]

Stav ohrožení státu

Vyhlašuje jej parlament na neomezenou dobu, pokud je ohrožena svrchovanost státu. S tím souvisí i ohrožení jeho celistvosti a demokracie. Pro vyhlášení stavu ohrožení státu je zapotřebí souhlasu více jak poloviny poslanců a senátorů. [4]

Válečný stav

Taktéž vyhláší parlament, pokud přímo hrozí nebo trvá útok na Českou republiku nebo je napaden jiný stát v rámci mezinárodních smluvních závazků. [4]

2.1.3 Bezpečnost

Pojem bezpečnost je úzce spjatý s ochranou obyvatelstva. Definuje stav, kdy daný subjekt není vystaven nebezpečí nebo je schopen odolat hrozbám a kdy nebude narušena jeho struktura ani jeho stabilita. Bezpečnost je tedy jednou ze základních potřeb každého státu a jeho obyvatel, popřípadě objektů kritické infrastruktury. [5]

Bezpečnost můžeme rozdělit do dvou typů: vnitřní a vnější. Vnitřní bezpečnost se zabývá hrozbami, které jsou pravděpodobné uvnitř státu (v politické, sociální nebo hospodářské oblasti). Naopak vnější bezpečnosti se zaměřuje na hrozby, které jsou na mezinárodní úrovni. [5]

2.1.4 Policie České republiky

„Policie České republiky je jednotný ozbrojený bezpečnostní sbor zřízený zákonem České národní rady ze dne 21. června 1991. Slouží veřejnosti. Jejím úkolem je chránit bezpečnost osob a majetku, chránit veřejný pořádek a předcházet trestné činnosti. Plní rovněž úkoly podle trestního řádu a další úkoly na úseku vnitřního pořádku a bezpečnosti svěřené jí zákony, předpisy Evropských společenství a mezinárodními smlouvami, které jsou součástí právního řádu České republiky.“ [6]

Oproti obecní policii je Policie České republiky jen jedna, ale má pravomoci v celé České republice (obecní policie má pouze vyhrazené území). [7]

Policie České republiky se řídí svým etickým kodexem, kterým vyjadřuje principy a vědomí o svém poslání vůči veřejnosti. Příslušníci Policie ČR musí dodržovat základní hodnoty: profesionalitu, nestrannost, odpovědnost, ohleduplnost a bezúhonnost. V daném kodexu také můžeme najít, co patří mezi závazky Policie České republiky vůči společnosti. Jako příklad můžeme uvést prosazování zákonů; důstojné, důvěryhodné a korektní chování; zachování mlčenlivosti; odmítání korupce atd. [7]

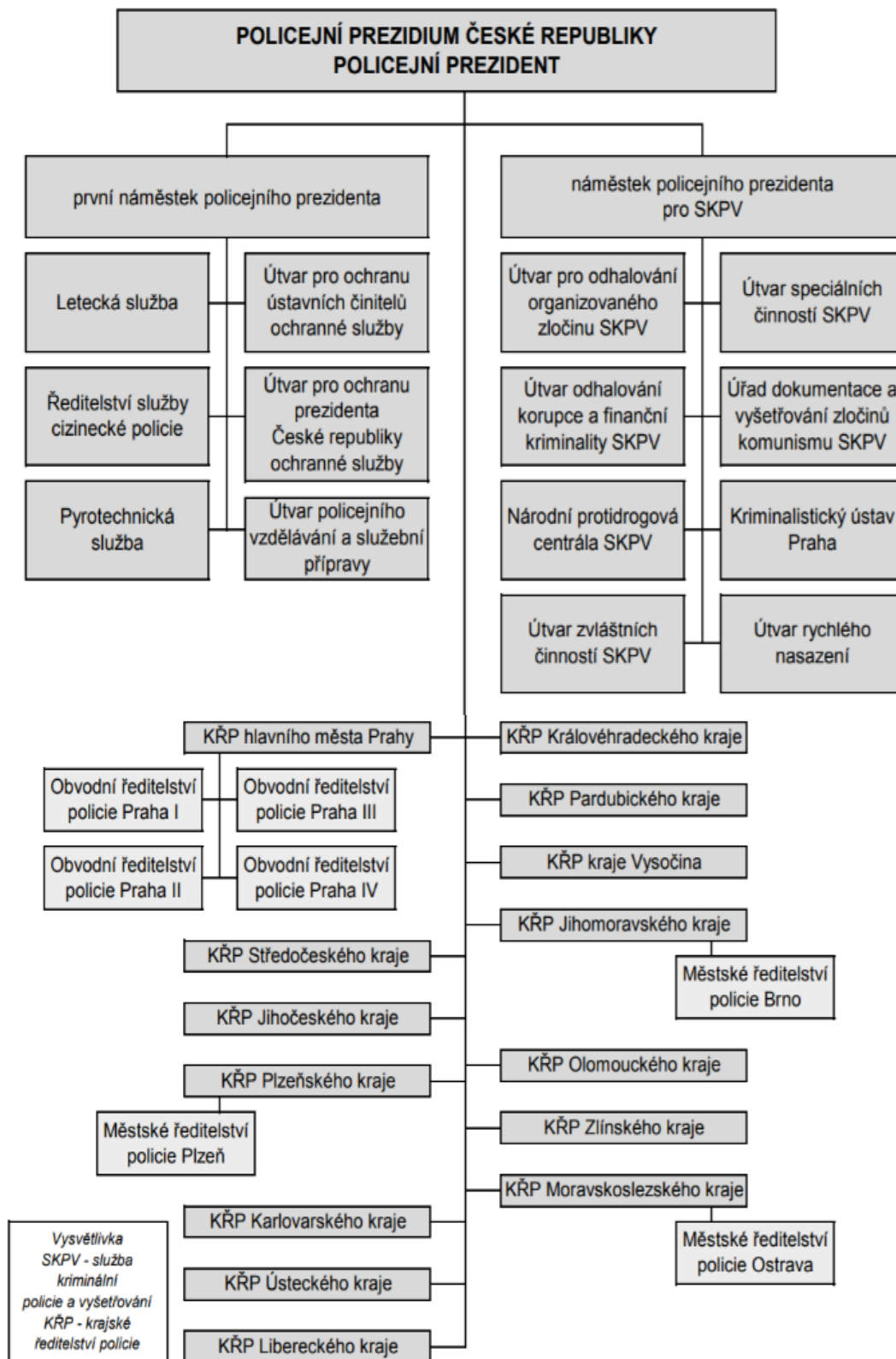
Úkoly policie

„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“).“ [6]

Úkoly policie vykonávají její příslušníci (policisté), kteří jsou řádně zaučení pro každodenní rizikové situace. Mimo jiné ozbrojenými a záchrannými sbory zajišťuje Policie ČR bezpečnost na území celé České republiky. Řeší rizikové situace, kdy je příslušník Policie ČR oprávněn použít jisté donucovací prostředky. Mezi úkoly patří například řešení porušení vnitřního pořádku a bezpečnosti, kdy policista přijme příslušná opatření k vyřešení situace bez zbytečného odkladu. Zároveň musí dbát na přiměřenost postupu, aby nevzniklo porušení práv jiné osoby a vždy se prokázat příslušností k policejnímu sboru – každý policista má své identifikační číslo. Obecně se Policie ČR řídí trestním řádem, odhaluje trestné činy, bojuje s terorismem, zajišťuje ochranu státních hranic, ochraňuje státní činitele a zajišťuje veřejný pořádek. Dále chrání bezpečnost osob a majetku, odhaluje přestupky, dohlíží na silniční provoz, vyhlašuje celostátní pátrání, pronásleduje osoby a zajišťuje ochranu objektů určené vládou (např. jaderná zařízení). [8]

Organizační struktura Policie České republiky

Organizační struktura Policie ČR je stanovena v zákoně č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky. Na vrcholu této struktury je policejní prezidium v čele s genmj. Mgr. Bc. Tomášem Tuhým, Ph.D. (jmenován ministrem vnitra v roce 2014). Sídlo policejního prezidia se nachází v Praze v Holešovicích. Dále je struktura tvořena útvary s celostátní působností, které řídí jednotliví ředitelé jmenované policejním prezidiem. Výjimkou je útvar pro ochranu prezidenta – ředitel je jmenován prezidentem České republiky. Útvary s územně vymezenou působností (krajská ředitelství – kopírují území samosprávy krajů ČR) a v rámci nich jsou útvary zřízené v rámci krajských ředitelství (viz §6 zákona o Policii ČR). [9]



Obrázek 1 - Organizační schéma PČR (Dostupné z: [9])

Policejní prezidium můžeme dále členit na útvary, které jsou specifické určitou odborností. Mezi ně patří:

- Ředitelství služby dopravní policie, pořádkové policie, železniční policie a služby správních činností policie
- Odbor vnitřní kontroly
- Preventivně informační skupina
- Odbor služební kynologie a hipologie
- Hudba hradní stráže a Policie ČR
- Odbor mezinárodní policejní spolupráce
- Oddělení centrálních nákupů
- Oddělení speciálních potápěčských činností a výcviku
- Operační oddělení [5]

Služby Policie ČR

Zákonem jsou dány služby, pod kterými si můžeme představit jednotlivé složky a jejich činnosti. Každá jednotlivá služba má svého ředitele, který odpovídá za plnění úkolů a její chod. Zákon ukládá úkoly policii jako celku, ovšem oprávnění k určitým úkolům mají právě tyto služby:

- Služba pořádkové policie
- Služba kriminální policie a vyšetřování
- Služba dopravní policie
- Služba správních činností
- Ochranná služba
- Služba cizinecké a pohraniční policie
- Služba rychlého nasazení
- Služba železniční policie
- Letecká služba [10]

2.1.5 Integrovaný záchranný systém a jeho složky

Integrovaný záchranný systém není samostatná organizace. Jedná se spíše o systém postupů a spolupráce jednotlivých složek pro lepší řešení mimořádné události (požáry, dopravní nehody atd.). Jeho vznik vyplynul z potřeby koordinovaného postupu záchranářů při každodenních činnostech a také z potřeby organizace použitých sil a prostředků. Zjednodušeně je to tedy systém spolupráce a koordinace jednotlivých složek při složitých haváriích, nehodách nebo i živelných pohromách – záchrana života, zdraví, zvířat, majetku a životního prostředí. Úkolem složek integrovaného záchranného systému je koordinovaně postupovat při přípravě na mimořádnou událost nebo také při provádění záchranných a likvidačních prací. [2]

Základní složky:

Mimo Policii ČR patří mezi základní složky integrovaného záchranného systému Hasičský záchranný sbor, jednotky požární ochrany zařazené do plošného pokrytí kraje jednotkami požární ochrany a Zdravotnická záchranná služba. [2]

Ostatní složky:

- Vyčleněné síly a prostředky ozbrojených sil
- Ostatní ozbrojené bezpečnostní sbory
- Ostatní záchranné sbory
- Orgány ochrany veřejného zdraví
- Havarijní, pohotovostní, odborné a jiné služby
- Zařízení civilní ochrany
- Neziskové organizace a sdružení občanů, která lze využít k záchranným a likvidačním pracím [2]

2.1.6 Mimořádná událost

Pod pojmem mimořádná událost si můžeme představit působení sil, které zapříčiní negativní následky. Je to událost zcela nenadálá a neovladatelná. Mohla vzniknout v důsledku jiné negativní události, jako je například živelná pohroma nebo činností člověka. Jde tedy o narušení rovnováhy a bezpečnosti obyvatel, o jejich život, zdraví a majetek. Do řešení

mimořádných událostí se zapojují složky integrovaného záchranného systému, které drží nepřetržitou pohotovost. [11]

Mimořádné události dělíme na:

- přírodní – povodně, zemětřesení, vichřice, požáry atd.,
 - antropogenní (vyvolané člověkem) – havárie, terorismus, vojenské napadení atd.
- [11]

2.1.7 SAR – Search and Rescue

Český název je služba pátrání a záchrany – spravuje ji Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Ministerstvem vnitra a Ministerstvem obrany. Jde tedy o spolupráci integrovaného záchranného systému s Armádou České republiky při mimořádných událostech nebo jiných závažných situacích, kdy je ohrožen život, zdraví a majetek obyvatelstva nebo životní prostředí. Tato služba se ovšem od letecké záchranné služby liší. Základním rozdílem je, že letecká záchranná služba (LZS) je garantována zdravotnickou záchrannou službou a je určena pro rychlý zásah zdravotnického personálu. Služba SAR je na rozdíl od LZS zabezpečována Řízením letového provozu České republiky a AČR, přičemž je primárně určena pro pátrání po letadlech nebo jejich záchraně. Zasahuje tedy při leteckých haváriích. [12]

2.2 Letecká služba Policie České republiky

Letecká služba je důležitou součástí struktury policie a integrovaného záchranného systému České republiky. Disponuje speciálním vybavením pro policejní nebo záchranné účely. Hlavní výhodou Letecké služby PČR je, že se dostane i do těžko přístupných míst. Další výhodou je přilet k zásahům, kdy čas hraje rozhodující roli. Letecká služba také spolupracuje s různými útvary Policie České republiky a samozřejmě i s jinými složkami integrovaného záchranného systému nebo také s ozbrojenými bezpečnostními sbory. Jejím provozovatelem je Ministerstvo vnitra a organizačně patří do kompetence prvního náměstka policejního prezidenta. V nynější době ji vede ředitel plk. Ing. Tomáš Hytych a jeho náměstek plk. Ing. Pavel Forst. [13] [14]

V České republice funguje Letecká služba trochu jinak než v ostatních zemích. Tuto Leteckou službu využívá nejen Policie České republiky, ale i ostatní složky integrovaného záchranného systému, jako jsou Hasičský záchranný sbor a Zdravotnická záchranná služba. Vrtulníky poskytují jiné možnosti pohybu v terénu (nad ním), což usnadní přístupové cesty k místu mimořádné události. Zvýší se tím i efektivita a rychlost nasazení. [15]

Při každém úkolu, který Letecká služba plní, je kladen důraz na zachování bezpečnosti a profesionálního přístupu záchranářů. Neopomenutelná je i neustálá kontrola stavu používané letecké techniky a generální opravy. Základna v pražské Ruzyni se pyšní technickým zázemím, které poskytuje potřebné prostory a prostředky pro udržování chodu strojů a jejich komplexní opravy. [15]

2.2.1 Historie

První zmínky o policejním letectvu najdeme na počátku 20. století, kdy se německá armáda a policie pokoušeli o využití vzducholodí pro kontrolu měst (doprava, ohlašování požárů apod.). Tento nápad se ovšem neprosadil a v českých zemích se Policejní letectvo objevilo až za První republiky roku 1920. V tomto roce bylo poprvé využito letadlo k policejnímu účelu. Tehdy se jednalo o zakročení proti stávce dělníků v Rosicích a Oslavanech. Využití vzdušné síly se vyhodnotilo kladně. [16]

Do právního řádu byla policejní letka zařazena až v roce 1925 se zákonem o letectví 172/1925 Sb., v němž se pojednávalo především o kontrole vzdušného prostoru státu. Ministerstvo veřejných prací mělo na starosti výkon této složky a její organizaci. Vzhledem k tomu, že ministerstvo veřejných prací nemělo žádné prostory pro provoz letky, spolupracovalo s ministerstvem národní obrany a také s ministerstvem vnitra. Ministerstvo vnitra tedy u hranic zřídilo hlásné služby. Ty kontrolovaly letouny, které přelétaly hranice a podrobně zapisovaly jejich údaje (typ, doba letu, směr letu, označení letounu atd.). Kontroly probíhaly pomocí dalekohledů a strážních věží. Pohraniční hlásné služby se ovšem neseťkaly s úspěchem. Často bylo těžké letadla rozpoznat, neboť narušitel hlídky obelhával použitím civilního stroje. [16]

S příchodem třicátých let byl československý vzdušný prostor narušován víc a víc. Jednalo se o německá letadla, která měla demonstrovat sílu německého státu. V této době, po vzoru Německa, Británie a Francie, se rozhodlo o vytvoření Československé letecké policie, jež spadala do kompetence Ministerstva vnitra (nové označení – Česká letecká hlídka). Jejím úkolem bylo především dohlížet na dodržování leteckých předpisů a chránit československý vzdušný prostor. Četnictvo mělo bližší vztah k vojenským útvarům a zařazení letecké policie bylo náročné a nákladné, protože působila na větším území než doposud. Dalším zádrhelem byla nedostatečná zkušenost s organizací a fungováním letecké policie v dlouhodobějším měřítku. To je důvod, proč se letecká policie podobala vojenským útvarům a také využívala příslušníky vojenského letectva. S příchodem roku 1938 a Mnichovskou dohodou se pozastavil jakýkoliv rozvoj i celkový provoz letecké policie (Četnických leteckých hlídek). [17]

Po druhé světové válce se letecké hlídky dočkaly znovuzrození. Těsně před koncem války byla již exilovou vládou podepsána Úmluva o civilním letectví. Letecké hlídky spadaly pod zemské velitelství Sboru národní bezpečnosti, které zajistilo přípravu personálu i nákup letecké techniky. V roce 1947 byl vyhláškou ministerstva vnitra č. 4169/1947-Va5 změněn název na Bezpečnostní letectvo. Díky této vyhlášce, Úmluvě o mezinárodním civilním letectví 147/1947 Sb. a zákonu 149/1947 Sb., o národní bezpečnosti, bylo policejní letectvo právně zakotveno. Úkoly Bezpečnostního letectva byly: ochrana vzdušného prostoru, spolupráce s ostatními bezpečnostními složkami, doprovod vládních činitelů, provádění záchranných prací. Bezpečnostní letectvo mělo dohromady deset stanovišť, především v místech, kde byl nejvíce narušován vzdušný prostor. Každé stanoviště disponovalo čtyřmi stíhacími stroji a až čtyřmi kurýrními letadly. [17]

Se vznikem ministerstva národní bezpečnosti roku 1950 přišlo mnoho změn v Bezpečnostním letectvu. Především s rozhodnutím vlády ČSR byl hlavní úkol Bezpečnostní letectva (ochrana státních hranic a vzdušného prostoru) předán vojenskému letectvu. Postupně i ostatní úkoly byly přeneseny na vojenské letectvo a ke konci roku 1950 bylo Bezpečnostní letectvo zrušeno. Ovšem se začátkem roku 1951 vznikla nová jednotka, především proto, že vyžadování vojenských strojů bylo zdlouhavé a takové časové prodlevy byly při mimořádných událostech nepřipustné. Následoval zrod Bezpečnostní letky, která fungovala v letech 1951–1953. Jednotka měla stejnou funkci a úkoly, jako bývalé Bezpečnostní letectvo. [16]

Letecký oddíl ministerstva vnitra fungoval o něco déle, a to v letech 1953–1979. Důvodem reorganizace bylo zrušení ministerstva národní bezpečnosti a přesunutí jeho kompetencí pod ministerstvo vnitra. [16]

V letech 1979 až 1990 fungovala Letecká správa federálního ministerstva vnitra. Letecká technika prošla zkvalitněním a byla více využívána. Také v osmdesátých letech byl do úkolů zařazen i transplantační program. V tomto období se stala i největší tragédie od dob prvních policejních letů. Běžná záchranná akce ve spolupráci s Horskou službou si nakonec vyžádala sedm obětí. [15] [18]

S příchodem devadesátých let nastaly poslední změny názvů. Jeden rok fungoval Úřad federálního ministerstva vnitra pro leteckou službu. V této době převažovaly spíše záchranné akce nežli ty policejní. Ovšem jednou z hlavních událostí byla vzpoura vězňů v Leopoldově. Bylo prováděno monitorování a přeprava policistů na místo. [16]

Po roce 1991 přišla další krátká etapa – vznikla Letecká služba federálního policejního sboru. Znova šlo spíše o formální změnu nežli o změnu úkolů letky. Snad jen jedna neobvyklá činnost, kterou letka vykonala, bylo umístění metronomu na Letné. [16]

Po rozpadu Československa přišel název, který známe i dnes – Letecká služba Policie České republiky. Dochází k politickým změnám a z toho vyplývají i změny ve struktuře policie. Nová politika se i více zabývala právě obměnou starých vrtulníků. [15]

2.2.2 Legislativa vztahující se k Letecké službě PČR

Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví – v tomto zákoně jsou zpracovány předpisy Evropských společenství k tomuto tématu. Upravuje podmínky pro civilní letectví a s tím souvisí stavby i provozování letadel, dále také letecké stavby, letecký personál a jeho činnost atd. [19]

Ústavní zákon č. 110/1998 Sb., o bezpečnosti České republiky, ve znění pozdějších předpisů. [20]

Zákon č. 159/1999 Sb., *zákon o některých podmínkách podnikání v oblasti cestovního ruchu a o změně zákona č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů.* [21]

Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky – zákon upravuje činnost Policie České republiky, její úkoly, povinnosti a postavení. Součástí zákona je i řízení a organizace Policie ČR a spolupráce s jinými správními orgány a složkami IZS. Letecká služba je zde zmíněna v rámci působení policie v IZS a řešení krizových situacích a hlavně v §116 Použití letecké techniky. V paragrafu jsou vymezeny činnosti ministerstva ohledně kontroly letové způsobilosti, vydávání osvědčení o letové způsobilosti, vedení leteckého rejstříku apod. [6]

Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů ve znění pozdějších předpisů – zákon vymezuje integrovaný záchranný systém jako takový, jeho složky a jeho činnost. Také stanovuje povinnosti jak fyzických, tak i právnických osob při mimořádných událostech a přípravě na ně. Najdeme zde i kdo vyhláší krizové stavy a jejich vysvětlení. Policie České republiky je zde uvedena mezi základními složkami integrovaného záchranného systému a mezi její úkoly patří příjem hlášení o mimořádné události a její vyhodnocení. [3]

Zákon č. 240/2000 Sb., o krizovém řízení a o změně některých zákonů (krizový zákon). *„Tento zákon stanoví působnost a pravomoc státních orgánů a orgánů územních samosprávných celků a práva a povinnosti právnických a fyzických osob při přípravě na krizové situace, které nesouvisejí se zajišťováním obrany České republiky před vnějšími*

napadením, a při jejich řešení a při ochraně kritické infrastruktury a odpovědnost za porušení těchto povinností.“ [22]

Vyhláška č. 380/2002 Sb., k přípravě a provádění úkolů ochrany obyvatelstva – vyhláška se zabývá oblastí ochrany obyvatelstva, evakuace, varování, ukrytí a nouzového přežití. [23]

Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník – „je základním předpisem trestního práva hmotného. Stanoví, které chování je trestné, a jak za něj bude pachatel potrestán. Zločin a trest. Trestní řád pak upravuje postup soudu a dalších orgánů činných v trestním řízení – tedy policie a státního zastupitelství.“ – Marcel Moštěk, advokát [24]

Zákon č. 301/2009 Sb. „Zákon, kterým se mění zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 216/2002 Sb., o ochraně státních hranic České republiky a o změně některých zákonů (zákon o ochraně státních hranic), ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 634/1992 Sb., o ochraně spotřebitele, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 159/1999 Sb., o některých podmínkách podnikání v oblasti cestovního ruchu a o změně zákona č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.“ [25]

Zákon č. 374/2011 Sb., o zdravotnické záchranné službě – v zákoně najdeme povinnosti zdravotnické záchranné služby (ZZS), její zařazení v IZS a poskytování zdravotnické péče i při mimořádných událostech. Jeho součástí je také organizace ZZS, její řízení a spolupráce s ostatními složkami IZS. K tématu bakalářské práce se vztahuje §15, kde je zmíněna činnost leteckých výjezdových skupin a kým může být zprostředkována. Specifičtěji se tomuto tématu věnuje vyhláška 240/2012 Sb., kterou se provádí zákon o zdravotnické záchranné službě a §3 Operační řízení letecké výjezdové skupiny. Zde je popsáno, za jakých podmínek lze Leteckou záchrannou službu využít (naléhavost, obtížně přístupný terén, zkrácení doby přepravy pacienta nebo snížení rizika zhoršení zdravotního stavu pacienta). [26]

Zákon č. 320/2015 Sb., o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů. „*Hasičský záchranný sbor se podílí na zajišťování bezpečnosti České republiky plněním a organizováním úkolů požární ochrany, ochrany obyvatelstva, civilního nouzového plánování, integrovaného záchranného systému, krizového řízení a dalších úkolů, v rozsahu a za podmínek stanovených tímto zákonem a jinými právními předpisy.*“ [27]

Další předpisy, vyhlášky a zákony upravující bezpečnost letecké dopravy v České republice:

- „*Nářízení ministerstva vnitra č. 49/2009 – úprava poskytování letecké podpory policejními vrtulníky*
- *Závazný pokyn policejního prezidenta (ZPPP) č. 155/2001 – kterým se stanoví zásady při uplatňování požadavků na leteckou činnost pro potřeby Policie České republiky*
- *rozkaz ředitele Policie České republiky letecké služby č. 52/2008, kterým se vydává Organizační řád "Letecké služby Policie České republiky",*
- *rozkaz ředitele Letecké služby č. 30/2011, kterým se vydává Směrnice pro provádění záchranných prací s letadly Ministerstva vnitra provozovanými Leteckou službou Policie České republiky (slaňování, jeřábování, lanové podvěsy).*“ [28]

Na území Evropské unie se většinou nacházejí podobné policejní letky jako u nás. Rozdíl bývá v zapojení soukromých společností do záchranných prací a do primárních letů, ovšem společný prvek je ve volbě stroje pro tyto zásahy – EC 135. [29]

Pravidelně vznikají nové letecké bezpečnostní předpisy, které vydává Úřad pro civilní letectví. Tato organizace spolupracuje na evropské úrovni s jednotlivými národními úřady. Cílem předpisů je zajistit leteckou bezpečnost na území celé Evropy. Zvýšená pozornost v tomto odvětví je důležitá, neboť se letecká doprava neustále rozvíjí a rozšiřuje. S tím souvisí i vznik mezinárodních smluv, které fungují jako dohody mezi státy (sousedními státy) a vymezují, kdy je možné narušit vzdušný prostor jiného státu – pokud se nejedná o pronásledování pachatele nebo mimořádnou událost, policejní stroje nesmějí narušit vzdušný prostor jiného státu. Proto uvádím několik smluv sjednaných s okolními státy České republiky pro policejní spolupráci. [30]

Sdělení č. 26/2005 Sb. m. s. *o sjednání Smlouvy mezi Českou republikou a Slovenskou republikou o spolupráci v boji proti trestné činnosti, při ochraně veřejného pořádku a při ochraně státních hranic*. Cílem této smlouvy je řešení trestné činnosti na společných hranicích a také vzájemné poskytování informací týkajících se trestné činnosti. Zejména při mimořádných událostech lze letět nad územím druhého státu s cílem spolupracovat při zásahu nebo při pronásledování pachatele. Na toto téma navazuje **smlouva mezi Českou republikou a Slovenskou republikou o spolupráci a vzájemné pomoci při mimořádných událostech**, kde je podrobněji vytyčena spolupráce o poskytování pomoci druhému státu při mimořádných událostech. [31] [32]

Sdělení č. 48/2016 Sb. m. s. *Sdělení Ministerstva zahraničních věcí o sjednání Smlouvy mezi Českou republikou a Spolkovou republikou Německo o policejní spolupráci a o změně Smlouvy mezi Českou republikou a Spolkovou republikou Německo o dodatcích k Evropské úmluvě o vzájemné pomoci ve věcech trestních z 20. dubna 1959 a usnadnění jejího používání ze dne 2. února 2000*. Tato smlouva má za cíl snížit úroveň kriminality v pohraničních oblastech, předcházení trestným činům i správním deliktům a jejich objasňování. Pronásledování pachatelů pomoci vrtulníků je bez omezení. [33]

Spolupráce se Spolkovou republikou Německo funguje také při katastrofách a velkých haváriích, což stanovuje **Smlouva mezi Českou republikou a Spolkovou republikou Německo o vzájemné pomoci při katastrofách a velkých haváriích z 19. září 2001. Vstoupila v platnost 1. ledna 2003**. [34]

Sdělení č. 65/2006 Sb. m. s. *Sdělení Ministerstva zahraničních věcí o sjednání Smlouvy mezi Českou republikou a Rakouskou republikou o policejní spolupráci a o druhém dodatku k Evropské úmluvě o vzájemné pomoci ve věcech trestních z 20. dubna 1959*. Předmětem smlouvy je, podobně jako u již zmíněných smluv, policejní spolupráce obou zemí, podpora při zajišťování bezpečnosti a veřejného pořádku. Narušení vzdušného území druhého státu musí být vždy oznámeno včas i s počtem pasažérů na palubě a časem přeletu. Pokud jde opět o pronásledování pachatele, lze narušit vzdušný prostor daného státu i bez předchozího souhlasu druhého státu. Spolupráci v rámci mimořádných událostí vymezuje **Smlouva mezi Českou republikou a Rakouskou republikou o vzájemné pomoci při katastrofách nebo velkých haváriích ze 14. prosince 1998. Vstoupila v platnost 1. listopadu 2000**. [35] [36]

Sdělení č. 2/2006 Sb. m. s. *Sdělení Ministerstva zahraničních věcí o sjednání Smlouvy mezi Českou republikou a Polskou republikou o změně a doplnění Smlouvy mezi Československou socialistickou republikou a Polskou lidovou republikou o právní pomoci a úpravě právních vztahů ve věcech občanských, rodinných, pracovních a trestních, podepsané ve Varšavě dne 21. prosince 1987.* Dále je třeba zmínit **Smlouvu mezi Českou republikou a Polskou republikou o spolupráci a vzájemné pomoci při katastrofách, živelních pohromách a jiných mimořádných událostech.** Podobně jako u již zmíněných států smlouva upravuje poskytování pomoci druhému státu právě při mimořádných událostech, katastrofách a živelních pohromách. [37] [38]

2.2.3 Technika Letecké služby PČR

Letecká služba Policie ČR v nynější době disponuje dvěma typy vrtulníků, a to EC 135 a Bell 412. Moderní vrtulník je nezbytnou součástí této služby. Každý stroj je určen k určitým úkolům, od toho se odvíjí i doplňková výbava. Posádky jsou rovněž připraveny na lety při špatných povětrnostních podmínkách i špatné viditelnosti. [39]

Sférický trojúhelník

Tradiční a rozlišovací symbol nacházející se na strojích policejního letectva. Již za první republiky se nad naším územím objevil stroj s označením státní trikolory a bílým orámováním. *“Příslušnost ke sférickému trojúhelníku nejen naplňuje pocitem hrdosti, ale i zavazuje k odpovědnosti a vysoké profesionalitě.”* [40, s. 27]

Eurocopter EC 135

První vrtulník EC 135 vyrobila německá firma Eurocopter již v roce 1994. Do rukou Policie České republiky se dostal v roce 2003, kdy se hledal nový lehký vrtulník. Vyroben byl tak, aby interiér byl co největší, ale přesto splňoval požadavky na lehký stroj. Tento typ vrtulníku je využíván především k pátracím akcím. Letecká služba disponuje těmito stroji i s moderním zdravotnickým vybavením pro spolupráci se záchrannou službou. S touto úpravou se do kabiny vrtulníku vejde i ležící pacient s lékařem. Nyní Letecká služba osmi těmito stroji. [16]

Tabulka 1 - Technické parametry EC 135 (Zdroj dat: Portál LS PČR)

U Policie ČR od roku	2003
Výrobce	Eurocopter
Délka s rotory (m)	12,16
Výška s rotory (m)	3,5
Počet cestujících	5
Hmotnost prázdného vrtulníku (kg)	1 500
Maximální vzletová hmotnost (kg)	2 910
Maximální cestovní rychlost (km/h)	260
Maximální nepřekročitelná rychlost	287



Obrázek 2 - EC 135 (Foto vlastní)

Bell 412

Vrtulníky Bell 412 Letecká služba policie České republiky vlastní již od roku 1993, kdy byly nahrazeny vrtulníky MI-2 a MI-8. Nejprve byly pořízeny čtyři kusy a po roce další dva. V nynější době má Letecká služba šest těchto strojů. Vrtulník patří do střední váhové kategorie, využíván hlavně pro transport většího počtu osob. Může být tedy využit jako výsadkový vrtulník pro jednotku rychlého nasazení (disponuje i navíjecím zařízením pro vytažení nebo pro slánění) tak i pro záchranu lidí z nepřístupných míst. Vyžit byl již i pro hašení lesních požárů na Slovensku. Kapacita vrtulníku je 13 pasažérů nebo dvě tuny vnějšího nákladu. V roce 2015 přibyl nový policejní vrtulník Bell 412, který byl pořízen díky

evropskému projektu pro podporu leteckých záchranných prací. Tento stroj má nejmodernější navigační systémy a pro porovnání jsou přiloženy fotografie interiéru staršího stroje a novějšího. [41] [42]

Tabulka 2 - Technické parametry Bell 412 (Zdroj dat: Portál LS PČR)

U Policie ČR od roku	1993
Výrobce	Bell Helicopter Textron
Délka s rotory (m)	17,1
Výška s rotory (m)	4,7
Počet cestujících	13
Hmotnost prázdného vrtulníku (kg)	2 903
Maximální vzletová hmotnost	5 398
Maximální cestovní rychlost (km/h)	235
Maximální nepřekročitelná rychlost	259



Obrázek 3 - Bell 412 (Foto vlastní)



Obrázek 4 – Interiér staršího vrtulníku Bell 412 (Interní foto)



Obrázek 5 – Interiér nového vrtulníku Bell 412 (Dostupné z: [43])

Speciální vybavení vrtulníků

Základní výbava vrtulníků není dostačující pro specifické úkoly Letecké služby Policie ČR. Proto existuje doplňující výbava, která doplňuje potřebné funkce. Pro upřesnění rozlišujeme tři typy výbavy – policejní, sanitní a záchranářskou. U policejní verze můžeme najít kameru s termovizí, světlomet a například palubní jeřáb nebo podvěs. Sanitní výbava je podobná jako u „pozemního“ sanitního vozu – nosítka a zdravotní přístroje. Záchranářská verze je hojně využívána při spolupráci s hasiči. K výbavě tedy patří jeřáb a například i záchranný koš. [16]

- **Světlomety**

V roce 2016 byl pořízen nový světlomet k vrtulníku Bell 412, který se umísťuje vpředu. Lze jej ovládat z pilotní kabiny nebo pomocí dálkového ovladače. Dosvítí na vzdálenost až 1 600 metrů. Obdobná verze je u vrtulníku EC 135. Světlomety se využívají především k pátrání po zmizelých osobách nebo k pronásledování zločinců. [41]

- **Kamerový systém včetně termovize**

Kamerový systém ULTRA FORCE má speciální kameru s termovizí. Je tedy využitelný i v nočních hodinách. Slouží k vyhledávání osob nebo sledování dopravy či například při monitoringu u sportovního utkání. Přenáší obraz jak do kabiny, tak i na pozemní pracoviště. [16]

- **Brýle pro noční vidění**

Doplňující výbavou jsou také brýle pro noční vidění umísťované na přilbách posádky. Brýle využívají mikrokanálové destičky, které zesílí zbytkové světlo. Nevýhodou těchto brýlí je jejich hmotnost. Na helmě je umístěn i akumulátor, který zvyšuje hmotnost, čímž způsobuje větší zátěž na krk pilotů – není však možné dlouhodobé nošení. [16]

- **Radiokompas**

Slouží k vyhledávání a zachytávání nouzových frekvencí v místech nehody. Je předurčen pro účely SAR letů. [41]

- **Bambi vak**

Bambi vak je určen pro hašení velkých požárů. Vak pro vrtulník Bell 412 pojme až 795 litrů vody, vak pro vrtulník EC 135 až 465 litrů vody. Tento objem vody se vypustí najednou na místo požáru. Voda se čerpá většinou z vodních ploch nebo

také z cisteren. Do vaků se přidává i chemické smáčedlo, které zvýší účinnost hašení. [16]

- **Palubní jeřáb**

Palubní jeřáb je nosným zařízením u vrtulníku Bell 412. Nachází se nad pravými dveřmi a je využíván pro vyprošťování a vysazování osob v obtížném terénu. Unese až 272 kg a může být využit i pro manipulaci se záchranným košem. Lano má délku 72 metry, maximální rychlost navíjení je 46 metrů za minutu. Ovládá se ovladačem typu „joystick“ a pilot má možnost v případě nouze lano odhodit. [16]

- **Slaňovací hrazda**

Výsuvná hrazda slouží ke slaňování, je hlavně využívána pro rychlý zásah jednotek. [16]

- **Záchranný koš**

Do koše se vejdou maximálně dvě osoby. Výhodou je snadný nástup a není potřeba, aby byl přítomen záchranář. [16]

- **Podvěsný hák**

Toto zařízení slouží k uchycení břemene, přepravě nákladu, ale také pro zavěšení vaku na hašení požárů nebo k vyzvedávání osob z míst, kde není možné s vrtulníkem přistát. Je umístěn na spodní straně vrtulníku (v těžišti). U vrtulníku Bell 412 unese cca dvě tuny a u EC 135 přibližně jednu tunu. [16]

Automobilní cisterna

Automobilní cisterny jsou využívány při dlouhodobém nasazení vrtulníků pro rychlé doplnění paliva. Napomáhají udržovat plynulost právě prováděného zásahu. Díky dotacím z Evropské unie se v roce 2016 mohly pořídit tři nové cisterny s kapacitou 3 000 l, 8 000 l a 16 000 l. [44]

Policejní drony

Využívání vlastních dronů je u policie vcelku novinkou. Používají se v případě, když klasickou leteckou techniku není možné využít. Primárně je dron využíván při monitorování a hlídkování nad terénem (odhalování nelegálních skládek, ničení životního prostředí a podobně). Do budoucna se plánuje i využití při pátracích akcích. [45]

2.2.4 Základny

Letecká služba Policie ČR má 24hodinový pohotovostní režim pro rychlé nasazení jednotek k záchranným pracím. K této potřebě jsou vyhrazeny základny rozmístěné na území České republiky pro efektivní dolet vrtulníků na místo zásahu. Každá základna má svůj vlastní volací znak. [46]

Hlavní základna se nachází na letišti Václava Havla v pražské Ruzyni. Volací znak této základny je Kryštof 01 a zajišťuje pohotovost vrtulníku ve 24hodinovém režimu na území Čech. [46]

Druhá letecká základna se nachází v Brně s volacím znakem Kryštof 04. Toto pracoviště pokrývá většinu území Moravy a také zajišťuje 24hodinovou pohotovost vrtulníků pro potřeby složek IZS. [46]



Obrázek 6 - Dostupnost letecké techniky ze základen v Praze a Brně (Dostupné z: [47])

V roce 2017 byla zavedena nová základna v Ostravě. Do té doby byla policie na Ostravsku odkázána na přilet vrtulníku ze základny v Brně, jehož přilet nebyl kvůli meteorologickým podmínkám vždy jistý. Vzhledem k charakteru krajiny je zřízení nové letecké základny

velkým přínosem. Ovšem provoz základny je zatím v plenkách, takže můžeme hovořit spíše o zkušebním provozu. [48]

Dále jsou operativní místa pro lokální mimořádné události a zkrácení doletového času. Tato místa jsou na předurčených leteckých pracovištích v Plzni, Hradci Králové a v Českých Budějovicích. Na pracovištích se vrtulníky trvale nenachází. [47]



Obrázek 7 - Hlavní a předurčená letecká pracoviště (Dostupné z: [47])

2.3 Úkoly Letecké služby Policie České republiky

Po obdržení pokynu o nasazení Letecké služby je vrtulník většinou připraven ke vzletu do deseti minut a je připraven plnit zadané úkoly. Úkoly Letecké služby Policie České republiky můžeme rozdělit do dvou oblastí.

2.3.1 Činnost pro Policii ČR

- **Pohotovostní nasazení a zásahy**

Tento úkol především představuje spolupráci s útvarem rychlého nasazení a Službou kriminální policie. Jde o přepravu a vysazování na místo zásahu a zadržení nebezpečných pachatelů. Jednotky se slaňují pomocí lan (slačovací hrazda). [49]

- **Nasazení vrtulníku v pátracích akcích**

Policie České republiky při pátrání po zmizelých osobách nebo pachatelích často potřebuje pomoc právě Letecké služby, která je na tyto případy připravena se speciálním vybavením (viz výše). Pátrání probíhá ve spolupráci s pozemními jednotkami, které propátrávají oblast také. Vrtulník využívá termovizi a světlomet pro monitorování oblasti a nalezení osob. Na rozdíl od pozemních jednotek, dokáže vrtulník prohledat oblast za deset minut, což pozemní jednotky stejnou oblast za hodinu (s účastí 400 lidí). [50]

- **Dokumentace trestné činnosti**

V tomto případě spočívá úkol v monitorování nad místy možného výskytu trestné činnosti. Jedná se tedy především o demonstrace nebo také sportovní utkání. Operátor sleduje pomocí kamery průběh akce. Vše zaznamená a případně tento materiál poslouží k identifikaci a usvědčení pachatelů (operátor je při těchto akcích třetí osobou na palubě vrtulníku – má na starosti ovládání kamery a sledování zaznamenávaného obrazu). [49]

- **Dopravní průzkum a řízení dopravy**

Rutinní úkol Letecké služby PČR. Pomocí kamery se nahrává a sleduje dopravní situace, především v době dopravních špiček. Lze ji využít i na zaznamenání nezákonného chování řidičů a poté k jejich usvědčení. [49]

- **Dozor nad režimem státních hranic**

Tento úkol je jedním z úplně původních úkolů, které vykonávaly již Četnické letecké hlídky. V dnešní době se pohraniční prostor prohledává pomocí termovize. [49]

- **Vzdušná ochrana a dozor**

Zde se jedná především o ochranu/doprovod státních návštěv i jiných důležitých osob. Také můžeme zahrnout ochranu zvláště chráněných prvků infrastruktury. [49]

- **Vzdušné řízení rozsáhlých policejních akcí**

Výhodou vrtulníků je dobrý přehled nad akcí integrovaných záchranných složek. Již zmíněná demonstrace a využití vrtulníků při ní je výhodné pro velitele zásahu. Díky kameře usazené na vrtulníku může velitel zásahu sledovat aktuální obraz ze zasedací místnosti a vyhodnocovat tak další postup. [49]

- **Výcvikové a instruktážní lety**

Piloti musejí být dobře vycvičeni a specializováni na úkoly plněné v rámci Letecké služby PČR. Proto jsou potřebné výcvikové a instruktážní lety. Výcvik se týká také ostatního leteckého personálu a členů jiných odborů, kteří by mohli využívat služeb Letecké služby PČR (např. hasiči, horští záchranáři, pořádková policie atd.). [49]

2.3.2 Činnost pro Leteckou záchrannou službu

Letecká služba PČR disponuje několika vrtulníky se sanitním vybavením. Ty slouží ke spolupráci s Leteckou záchrannou službou a na žádost dispečinku vzlétají k místu neštěstí. K využití vrtulníků dojde vždy při akutních stavech, kdy je potřeba rychlá zdravotní péče a neodkladný převoz pacienta. [51]

V dnešní době existuje 10 stanovišť Letecké záchranné služby, která pokrývají území České republiky. Vzlet je vyžádán především, když je neodkladně potřeba zdravotnický zásah v nepřístupném terénu ve dne i v noci. Jedná se o prohledávání místa, hromadná neštěstí a katastrofy. Tato stanoviště nejsou provozována jen PČR, ale i Armádou ČR a společnostmi jako je Delta system – air, a.s., Helikopter Air Transport a Air Transport Europe. PČR má v kompetenci základnu v Praze (volací znak Kryštof 01) a základnu v Brně (Kryštof 04) odkud vzlétají vrtulníky EC 135. Armáda České republiky využívá vrtulníky

PZL W – 3A Sokól a provozuje základnu v Plzni (Kryštof 07) a od začátku letošního roku i základnu v Bechyni (Kryštof 13). Od ledna roku 2017 společnost Helikopter Air Transport nahradila Alfa – Helicopter a převzala základnu v Ostravě (Kryštof 05) a základnu v Jihlavě (Kryštof 12). Tato společnost také využívá vrtulníky typu EC 135. Další společností provozující leteckou záchrannou službu je Air Transport Europe ze Slovenska. Ta má na starosti základnu v Olomouci (Kryštof 09) i s Olomouckým krajem a létá s vrtulníky Augusta A109K2. Poslední společností je Delta system – air neboli DSA. Stroje této společnosti lze poznat podle žlutého zbarvení vrtulníků EC 135. Sídli v Hradci Králové (Kryštof 06), Ústí nad Labem (Kryštof 15) a v Liberci (Kryštof 18). [51]

Lety pro Leteckou záchrannou službu můžeme rozdělit do čtyř kategorií:

- **Primární**

Zde jde o rychlou přepravu zdravotnického týmu k zásahu i se zdravotnickým vybavením, poté rychlý převoz pacienta do nemocnice. Plní tedy funkci sanitního vozu, ovšem s výhodou rychlejšího dopravení se na místo i rychlejší přepravy pacienta.

- **Sekundární**

Mezi sekundární lety řadíme nutnou a neodkladnou přepravu pacientů z nemocnic do jiných nemocnic nebo do specializovaných zdravotnických středisek.

- **Odkladné lety**

Odkladné lety jsou podobné sekundárním letům. Je zde potřeba rychlý transport pacienta bez přerušení poskytování péče.

- **Transplantační lety**

Přeprava orgánů k transplantaci vyžaduje rychlý přesun pomocí vrtulníku. Také může jít o přepravu dárce orgánů, příjemce orgánů nebo též specialistů pro transplantaci. [51]

2.3.3 Spolupráce s Hasičským záchranným sborem České republiky

Hasičský záchranný sbor využívá vrtulníky pro řešení mimořádných situací velkého rozsahu. Na letecké základně v Praze jsou připraveni k zásahu dva příslušníci HZS, kteří jsou vycvičeni k záchrane a evakuaci osob při povodních, požárech nebo při jiné mimořádné

situaci. Příslušníci HZS fungují i na leteckých základnách v Brně a Hradci Králové. Hasičský záchranný sbor nemá vlastní leteckou techniku, proto spolupracuje s Policií ČR. [52]

Tato spolupráce vznikla především pro zvládnání mimořádných situací jakéhokoliv charakteru s použitím vrtulníku Bell 412. Tento způsob je velice efektivní a je rychlejší než klasická hasičská technika. Řešení požárů velkého rozsahu je snazší při použití speciálního vybavení (bambi vak) nebo vysvobozování osob ze zaplavených oblastí také není díky vrtulníku již tak velký problém. [52]

2.3.4 Spolupráce s Horskou službou

Letecká služba je dobře využitelná i ve špatně přístupném terénu, a to i na horách. Zde vzniká spolupráce s Horskou službou, která na horách klasicky operuje a dobře je zná, ale nedisponuje leteckou technikou, a ne vždy se dostane na požadované místo pomocí své vlastní (pozemní) techniky. Ovšem nastávají chvíle, kdy není jiná možnost záchrany než ze vzduchu. V té chvíli lze využít vrtulník pod vedením LS PČR, který se do daného místa dostane lépe a vysadí záchranáře. Záchrana osob zasažených lavinou je rychlejší a snazší. Vrtulník je též využíván pro vyproštění osob z porouchané lanovky. Letecká služba Policie České republiky se také podílí na výcviku profesionálních záchranářů Horské služby. [53]

3 CÍL PRÁCE

Hlavním cílem v teoretické části bylo popsání úkolů Letecké služby Policie České republiky v rámci ochrany obyvatelstva. Důležitou součástí také bylo popsání techniky, kterou Letecká služba disponuje a využívá k plnění svých úkolů.

Cílem praktické části bude zjistit četnost letů k určitým úkolům. Dále proběhne porovnání naší Letecké služby s obdobnými službami v Německu a na Slovensku. V neposlední řadě budou uskutečněny rozhovory s pracovníky Letecké služby a na základě těchto rozhovorů a poznatků získaných v průběhu zhotovení bakalářské práce bude provedena SWOT analýza.

4 METODIKA

Teoretická část bakalářské práce byla zpracovaná formou literární rešerše a poskytnutí informací od pracovníků Policie ČR a pracovníků Letecké služby Policie ČR. Porovnání letů v praktické části bylo zpracováno na základě poskytnutých podkladů od Letecké služby a komparace se Slovenskem a Německem byla zpracována ze zahraničních internetových zdrojů.

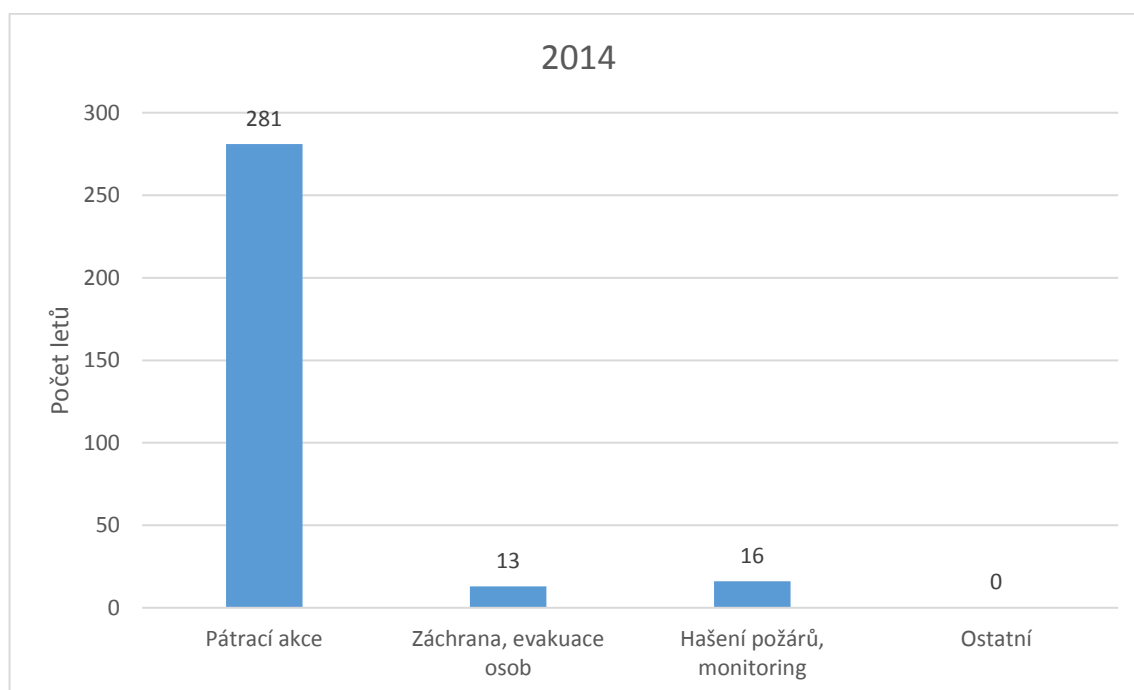
Pro ucelení a doplnění informací pro analýzu byly uskutečněny rozhovory s pracovníky Letecké služby, konkrétně tedy s operačním dispečinkem. Na základě analýzy byla navrhována opatření na zlepšení či využití Letecké služby Policie České republiky.

5 VÝSLEDKY

5.1 Statistické vyjádření letecké činnosti

Tato práce se zabývá úkoly Letecké služby Policie České republiky a nedílnou součástí je uvedení počtu letů pro jednotlivé úkoly. Byly vyčleněny čtyři oblasti, které jsou uvedeny pro lepší porovnání v grafech a rozdělím podle roků. Dále bude uveden souhrnný graf všech sledovaných let a také graf s celkovým počtem nalétaných hodin pro určitou složku IZS.

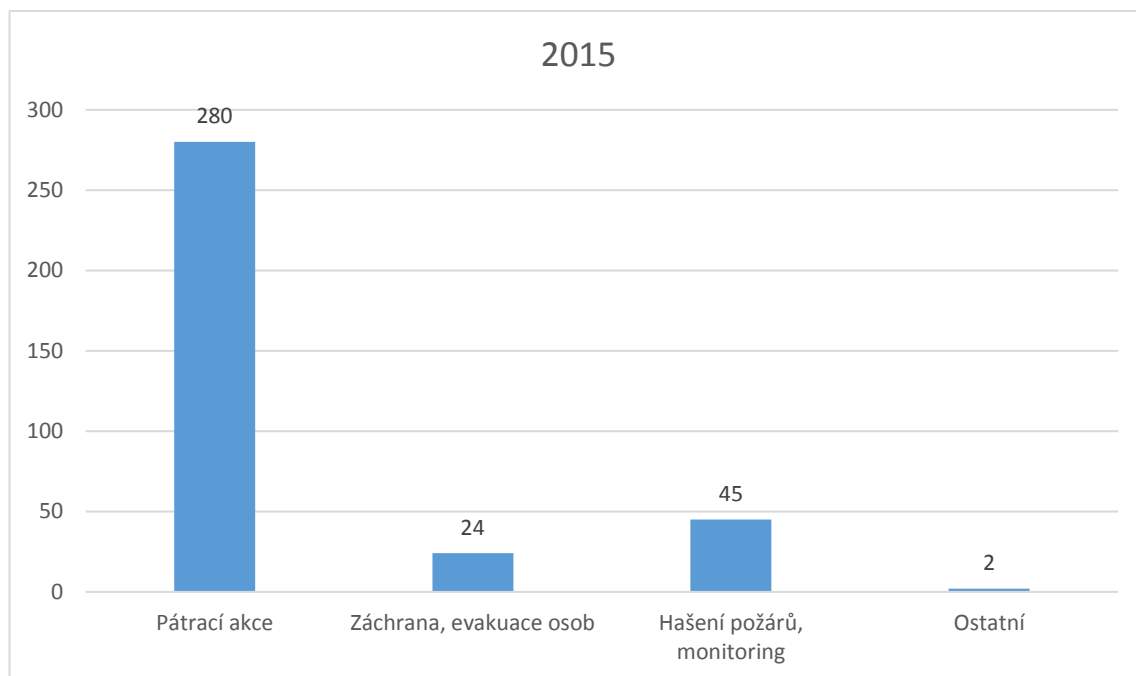
5.1.1 Lety za rok 2014



Graf 1– Lety za rok 2014 (Zdroj: dat statistiky LS PČR, zpracování vlastní)

Na tomto grafu lze vidět, kolik letů a pro kterou činnost bylo uskutečněno. Je zřejmé, že největší počet letů se uskutečnil za účelem pátracích akcí. Na druhém místě jsou požáry většího rozsahu a monitoring. Na posledním místě se umístila záchrana a evakuace osob (např. ze zaplavených oblastí). Celkový počet letů za rok 2014 je 310.

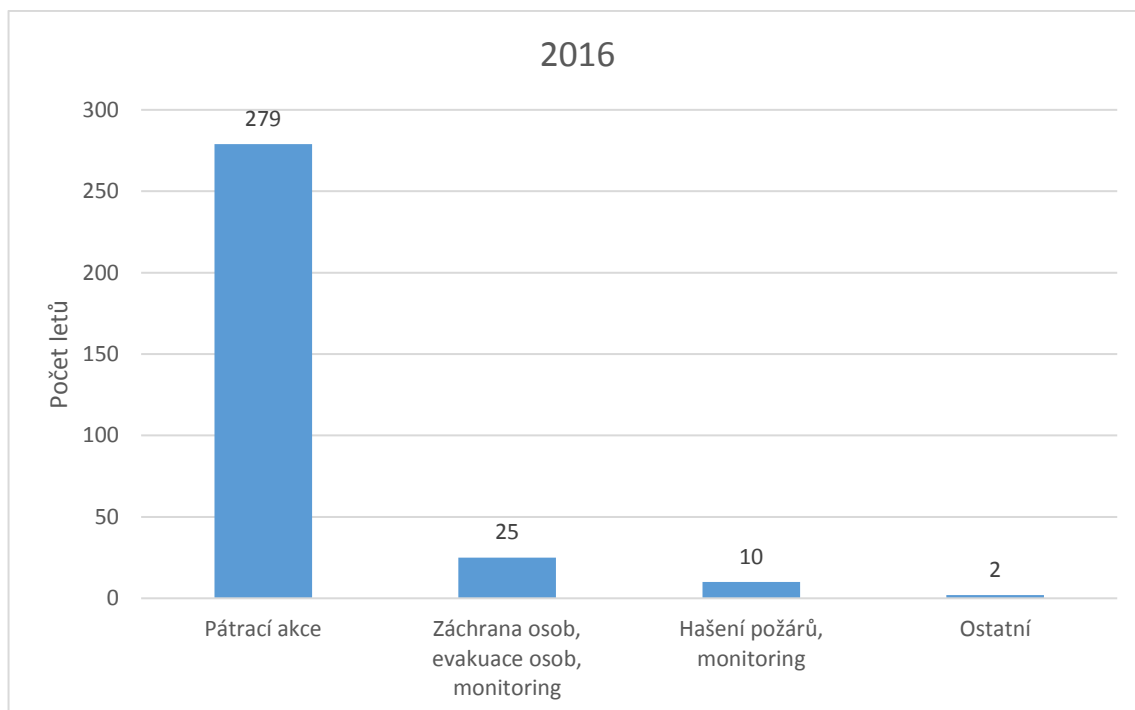
5.1.2 Lety za rok 2015



Graf 2– Lety za rok 2015 (Zdroj dat: statistiky LS PČR, zpracování vlastní)

Celkový počet letů na rozdíl od roku 2014 stoupl na 351. Nejpočetnější skupinou letů jsou opět pátrací akce, a to 280 letů za celý rok 2015. Z důvodu letního sucha se zvýšil počet požárů (na 45), ke kterým Letecká služba PČR vzlétla. Tím se v tomto roce zintenzivnila spolupráce s Hasičským záchranným sborem. Záchrana a evakuace osob se v tomto roce také zvýšila na 24. Ve skupině ostatní jsou zahrnuty hlídkové lety podél státních hranic.

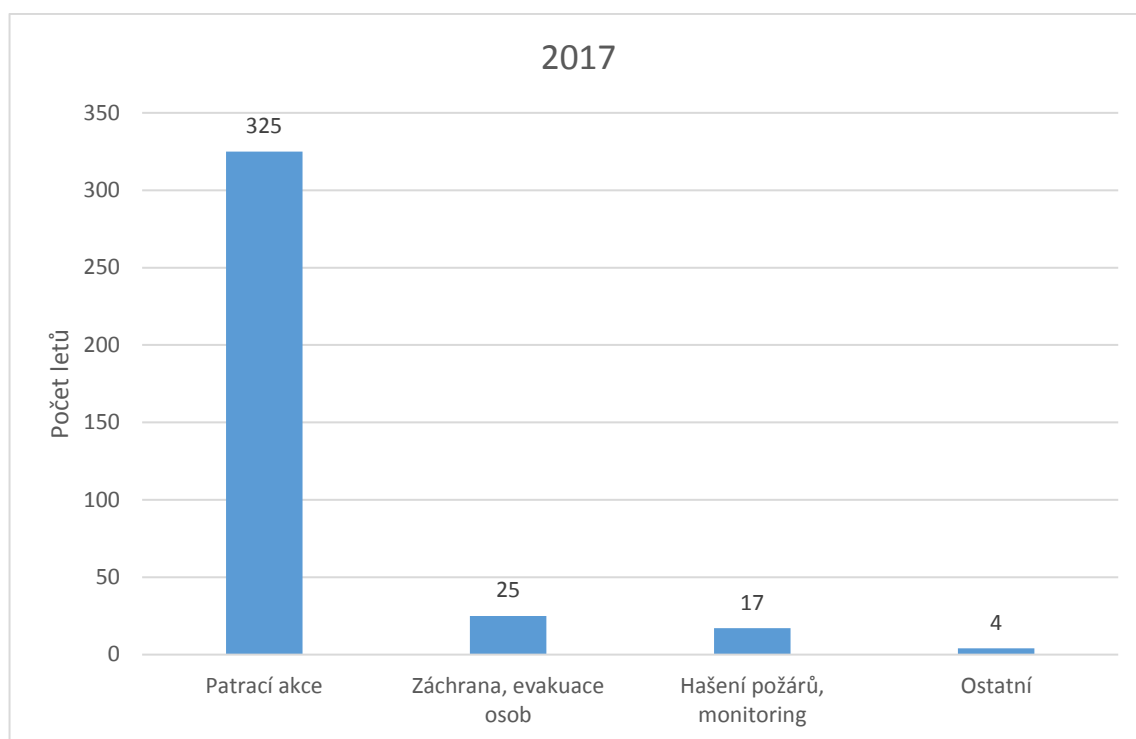
5.1.3 Lety za rok 2016



Graf 3 - Lety za rok 2016 (Zdroj dat: statistiky LS PČR, zpracování vlastní)

Uskutečněných letů za tento rok bylo celkem 316. Pátracích akcí s počtem 279 je jen o jeden let nižší ve srovnání s rokem 2015 a záchrana osob se o jeden let navýšila. V tomto roce poklesla spolupráce s Hasičským záchranným sborem, což lze vidět i na počtu letů za účelem požárů. Ostatní lety byly opět provedeny jen dva. V tomto roce byl uveden do provozu nový vrtulník Bell 412.

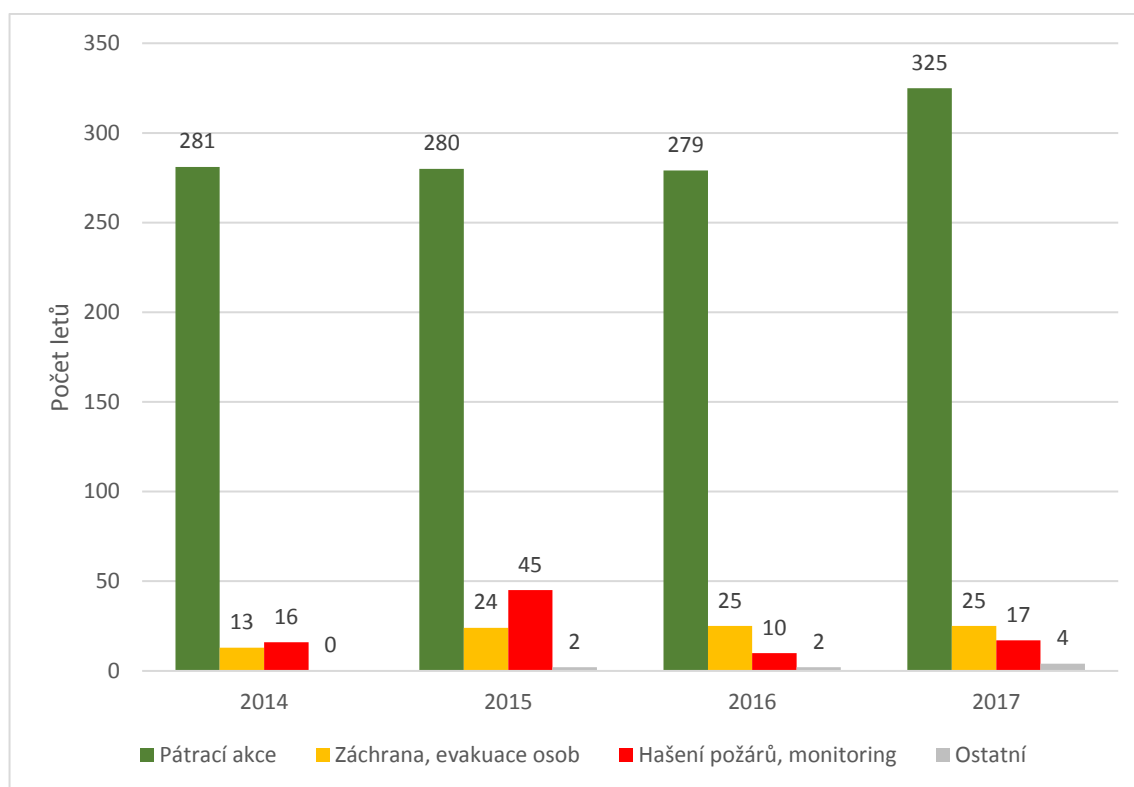
5.1.4 Lety za rok 2017



Graf 4 - Lety za rok 2017 (Zdroj dat: statistiky LS PČR, zpracování vlastní)

V roce 2017 byl celkový počet letů 371 a z toho 325 letů pro pátrací akce. Skupina záchrana, evakuace osob se od přechozího roku nezměnila, ale lety pro Hasičský záchranný sbor se zvýšily kvůli lesním požárům. Ve skupině ostatní byla nově zařazena výcviková činnost. Od ledna roku 2017 byl zaveden provoz sanitního vrtulníku v Brně pro výjezdovou skupinu Zdravotnického záchranného sboru.

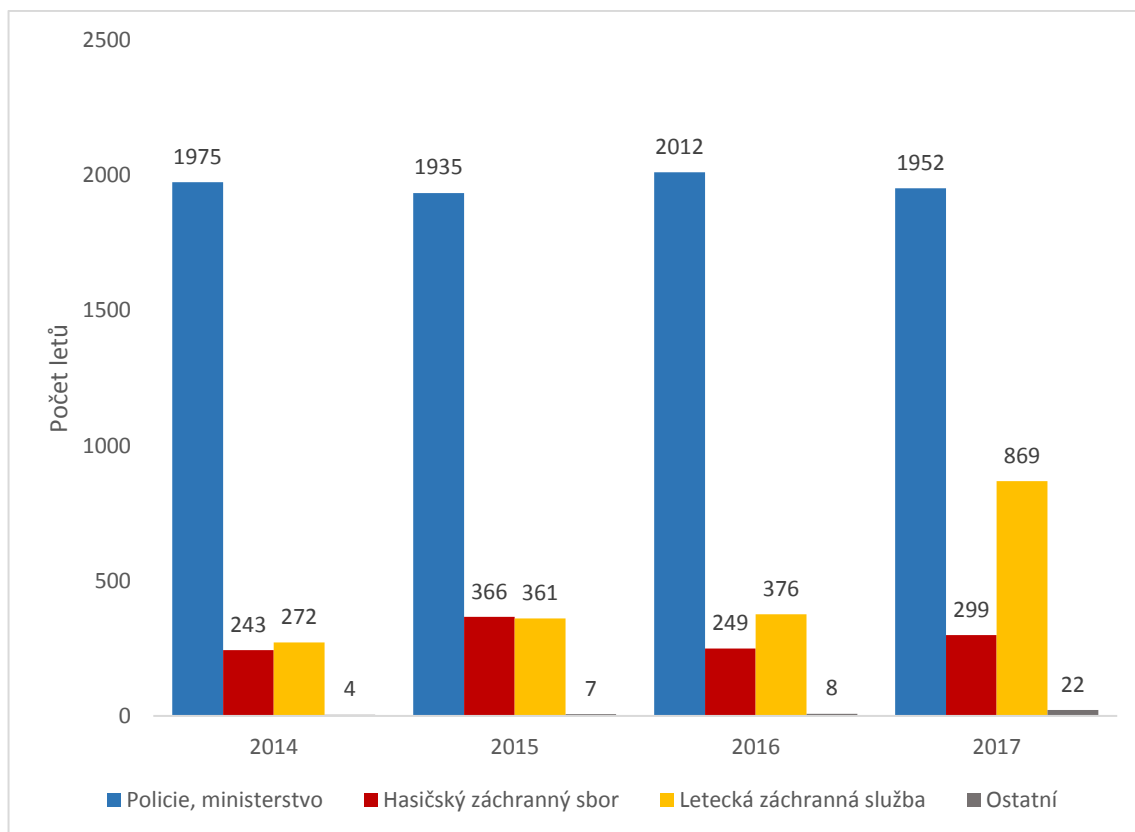
5.1.5 Porovnání v letech 2014–2017



Graf 5- Porovnání letů LS PČR v letech 2014–2017 (Zdroj dat: statistiky LS PČR, zpracování vlastní)

Na tomto grafu lze vidět porovnání činností za roky 2014 až 2017 a zjistíme tím, že pátrací akce jsou nejvíce zastoupeny s celkovým počtem 1 165 s nárůstem v roce 2017. Následuje skupina hašení požárů a monitoring s počtem 88 letů se zásadním výkyvem v roce 2015. Skupina záchrana a evakuace osob se umístila na třetím místě s počtem 87 bez tendence velkých výkyvů. S celkovým počtem 8 letů se na posledním místě umístila skupina ostatní.

5.1.6 Porovnání nalétaných hodin jednotkami IZS mezi lety 2014 a 2017



Graf 6 - Porovnání nalétaných hodin jednotkami IZS mezi lety 2014 a 2017 (Zdroj dat: statistiky LS PČR, zpracování vlastní)

V tomto grafu můžeme vidět porovnání mezi jednotlivými složkami a nalétanými hodinami. Ve vedení je Policie České republiky a ministerstva vnitra s celkovým počtem 7 874 hodin. Hasičský záchranný sbor – hašení pomocí vrtulníkové techniky vyšlo na 1 157 hodin. Letecká záchranná služba nalétala 1 878 hodin s vrtulníkem typu EC 135 se sanitní úpravou. Ostatní nalétaly dohromady 41 hodin.

5.2 Komparace se Slovenskem

V teoretické části byla již zmíněna smlouva mezi Českou republikou a Slovenskou republikou o spolupráci a vzájemné pomoci při mimořádných událostech. Porovnání právě se Slovenskem bylo vybráno, protože máme dlouhou společnou historii nejen v tomto odvětví a k rozdělení došlo teprve před 25 lety. [17]

Po rozpadu Československa byl na Slovensku vytvořen „Letecký útvar Ministerstva vnútra Slovenskej republiky“. Na rozdíl od České republiky, kde je Letecká služba zařazena pod policii, spravovalo útvar přímo Ministerstvo vnútra SR. S výjimkou strojů Mi-2 vrtulníky nenesly policejní nápisy ani modré zbarvení. Hlavní sídlo Leteckého útvaru je v Bratislavě na letišti Milana Rastislava Štefánika, kde je po celý den připraven vrtulník. [54]

Letecký útvar Ministerstva vnútra Slovenskej republiky je také zařazen do systému SAR a zabezpečují ho ozbrojené síly Slovenské republiky. Výčtem úkolů se Letecký útvar příliš neliší od české Letecké služby Policie ČR. Zásadní rozdíl je u Letecké záchranné služby, která je provozována zásadně v soukromém sektoru. Dalším rozdílem je větší váha spolupráce s hasičským sborem a využívání letadel k hašení lesních požárů. [54]

V současné době útvar disponuje vrtulníky Mi-17 a Bell 429, které Slovensko odkoupilo od Ruska. Součástí jsou i letouny Airbus A319 a Fokker 100, které slouží k přepravě vládních činitelů. V roce 2015 byl pořízen nový stroj Bell 429. Ovšem v roce 2017 se stroj zřítíl a při nehodě zemřeli dva lidé – plány na nákup dalšího stroje byly pozastaveny. V současné době mají sedm letuschopných strojů. [55]

Legislativa související s tímto tématem je také obdobná jako v České republice, a to například:

Zákon č. 171/1993 Z. z. Zákon Národnej rady Slovenskej republiky o Policajnom zbore

Zákon č. 143/1998 Z. z. Zákon o civilnom letectve (letecký zákon) a o zmene a doplnení niektorých zákonov



Obrázek 8 - Mi-2 (Dostupné z: [56])



Obrázek 9 – Mi-17 (Dostupné z: [57])



Obrázek 10 - Bell 429 (Dostupné z: [58])



Obrázek 11 – Airbus A319 (Dostupné z: [59])



Obrázek 12 -Fokker 100 (Dostupné z: [60])

5.3 Komparace s Německem

Spolupráce s Německem při mimořádných událostech vytyčuje smlouva mezi Českou republikou a Spolkovou republikou Německo o vzájemné pomoci při katastrofách a velkých haváriích. Jedná se tedy o přeshraniční spolupráci a je zde uvedena koordinace zasahujících složek, případně také orgány mají v kompetenci schvalovat a předkládat žádosti o poskytování pomoci. [34]

Zásadním rozdílem mezi Českou republikou a Spolkovou republikou Německo je její policejní struktura. Německá policie je rozdělena do dvou oblastí – Bundespolizei (Federální policie – spravuje ministerstvo vnitra) a Landespolizei (policie spolkové země – územní působnost). Letecká služba spadá pod Bundespolizei a má tedy celostátní působnost, ale i tak má každá spolková země vlastní letku, která operuje na jejím území. Úkolem rozdílným od naší služby je například dohlížení a ochrana před neoprávněným vypouštěním nebezpečných látek do moří – vrtulníky ve spolupráci s pobřežní stráží dohlížejí na Severní a Baltské moře. Ostatní úkoly jsou shodné s úkoly Letecké služby Policie České republiky – pátrání po osobách, vzdušná ochrana, sledování dopravy a její řízení, pohotovostní nasazení, přeprava státně významných osob či hostů, dohled nad státní hranicí a výcvikové lety. Spolupráce s leteckou záchrannou službou funguje také na stejném principu jako u nás, ovšem hasičský sbor má svoji vlastní letku, která funguje samostatně, ale spadá stále pod ředitelství policie. Službu *Feuerwehr-Flugdienst* můžeme volně přeložit jako letecká služba hasičů. Členy posádky jsou hasiči a školení piloti specializovaní na hašení lesních požárů. [61] [29]

Mezi vrtulníky používané v Německu patří: EC 120 – využíván pro tréninkové lety; EC 135 – stejné využití jako u nás (buď je využíván jako pozorovací stroj pro pátrací akce a podobné, nebo jako sanitka); EC 155 B – transportní vrtulník; AS 332 L1 Super Puma – vrtulník střední váhové kategorie (u nás Bell 412). V současné době německá policie disponuje 85 stroji. [62]



Obrázek 13 - EC 155 B (Dostupné z: [63])



Obrázek 14 - AS 332 L1 Super Puma (Dostupné z: [64])

5.4 Rozhovory s pracovníky Letecké služby Policie České republiky

Otázky jsou zaměřené na Leteckou službu Policie České republiky, která sídlí na Letišti Václava Havla v Praze i s ředitelstvím, sekretariátem, personální skupinou, letovou inspekcí, ekonomickým oddělením, letovým odborem, technickou inspekcí, technickým odborem a operačním operačního dispečinkem. Tyto otázky byly zodpovězeny personálem dispečinku Letecké služby Policie České republiky (Praha), kterou vede Ing. Zdeněk Balcar. Úkolem dispečinku mimo jiné je koordinace sil a prostředků (vrtulníků) v rámci integrovaného záchranného systému.

Vzhledem k tomu, že všechny informace z oblasti činnosti Letecké služby PČR nejsou veřejnosti volně přístupné, byly otázky v rozhovoru koncipovány tak, aby jejich výsledky mohly být prezentovány.

1. Kolik je zhruba na základně v Praze pracovníků Letecké služby PČR?

- Cca 50 policistů a 90 civilistů

2. Jak je zajištěna bezpečnost na základně v Praze?

- Oblast základny je rozdělena do dvou zón. V modré zóně se mohou návštěvníci volně pohybovat. V červené zóně je pohyb značně omezen, návštěvník může vstoupit jen s doprovodem nebo vůbec.

3. Jaké je třeba mít vzdělání na pozici pilota?

- Výběrovému řízení na pozici pilota předchází několik kroků. V první řadě musí být uchazeč již policista, nejlépe s technickým vzděláním. První pozice je tedy palubní technik, který obstarává techniku, jako je například kamera. Ve svém volném čase a na své náklady se vycvičí pilotem (aspoň základní pilotní průkaz + musí mít vysokoškolské vzdělání). Když je dále vybrán, projde výcvikem pro pilota vrtulníku EC 135 se specializací na úkoly potřebné u Letecké služby PČR. Po dostatečné zkušenosti s lehkým strojem EC 135 projde výcvikem pro větší stroj Bell 412, kdy je práce pilota složitější a úkoly rozmanitější (ovládání palubního jeřábu, bambi vaku atd.).
- Posádka každoročně projde výcvikem na trenažérech → jsou vysláni do Německa (EC 135) a do USA (Bell 412)

4. Které jsou silné stránky Letecké služby PČR?

- Letecká služba disponuje moderní technikou a dobře školeným personálem. Při nasazení nenastávají velké problémy, které nelze vyřešit – vždy se najde řešení.
- I speciální dodatečná výbava značně pomáhá. Jedná se například o světlomety, kamerový systém s termovizí nebo také brýle pro noční vidění. Díky těmto brýlím jsou možné lety i za tmy – piloti jsou speciálně školeni pro jejich použití.

5. Které jsou slabé stránky Letecké služby PČR?

- Existují zde dva zásadní problémy. Jeden z nich je nedostatek pilotů. K dosažení pozice pilota je třeba několika kroků (viz otázka č.3). Plnohodnotným policejním pilotem se člověk stane přibližně za deset let. O tuto pozici není velký zájem a je i náročná co se týče vzdělání.
- Druhým problémem je zastaralé zázemí, ve kterém se technika nachází. Na ostatních pracovištích leteckých služeb po celé Evropě nalezneme sterilní prostředí, kde je technika uchovávána a kontrolována. Základna v pražské Ruzyni je od tohoto faktu velice daleko. O přestavbě hangáru D, kde Letecká služba Policie ČR sídlí, se mluví snad už deset let, bohužel se zatím neuskutečnila. Uchování techniky ve sterilním prostředí přispěje k její udržitelnosti a ke snížení prašnosti.
- V jedné chvíli je provozuschopných 75 % vrtulníků. Každoroční generální i pravidelné revize, vyřadí stroje na nějakou dobu. Při generální revizi a nedostatku součástí je možné, že bude stroj vyřazen i na několik měsíců.

6. Jaké jsou možnosti zlepšení?

- Finanční ohodnocení personálu
- Dotace z EU → nákup nové techniky nebo rekonstrukce hangáru

7. Které komunikační systémy používá Letecká služba PČR?

- Pro komunikaci je používán digitální systém Matra, jehož signál by měl pokrývat téměř celé území České republiky. Tento systém je využíván i ostatními základními složkami IZS, ale pro komunikaci mezi Leteckou službou PČR a leteckými záchranáři HZS je využívána Motorola.

8. Který úkol Letecká služba plní nejčastěji?
- Nejčastěji se pátrá po pohřešovaných osobách. Bývají to například ztracení houbaři v lesích.
9. Jak je vrtulník využit a jak přistává k místu zásahu?
- Vrtulník je vždy využit na maximum svých možností – co nejvíce zachráněných/evakuovaných osob.
 - Přistávací plochu vždy vybírá hlavní pilot, který situaci vyhodnotí. Je důležité, aby vrtulník měl možnost hladkého odletu (žádné elektrické vedení nesmí být v dosahu). Pokud je potřeba, uzavře se silnice nebo dálnice, aby vrtulník mohl přistát přímo na místo zásahu.
10. Existují místa, kam policejní vrtulník nesmí?
- Ano. Existují určité bezletové zóny, kam ani vrtulník Policie ČR nesmí. V případě mimořádných událostí ovšem lze udělit výjimku. Jedná se například o vládní objekty nebo také průmyslové zóny (např. nad chemickou továrnou).
 - Policejní vrtulník také nesmí narušit vzdušný prostor jiného státu bez předchozí domluvy nebo pokud se nejedná o mimořádnou situaci – přeshraniční spolupráce je vytyčena v mezinárodních smlouvách.
11. Byl vrtulník někdy ohrožen?
- Nejednou se stalo, že při pronásledování pachatele bylo po vrtulníku stříleno. Naštěstí nikdo nebyl zraněn a ani technika nebyla poškozena. Při střelbě nastává problém, jelikož vrtulník není opancéřovaný a má nádrž na spodní straně trupu.
12. Co znemožní nebo zpomalí odlet vrtulníku?
- V první řadě je to počasí. Při mlze, bouřce nebo silném větru se nelétá.
 - Prodlení může nastat nejpravděpodobněji v zimním období, kdy je na zahřátí kapalin potřeba delší doba (hangár netěsní, při velké zimě nejde vytopit → prodleva odletu vrtulníku).

13. Co se stane, když se vrtulník porouchá ve vzduchu?

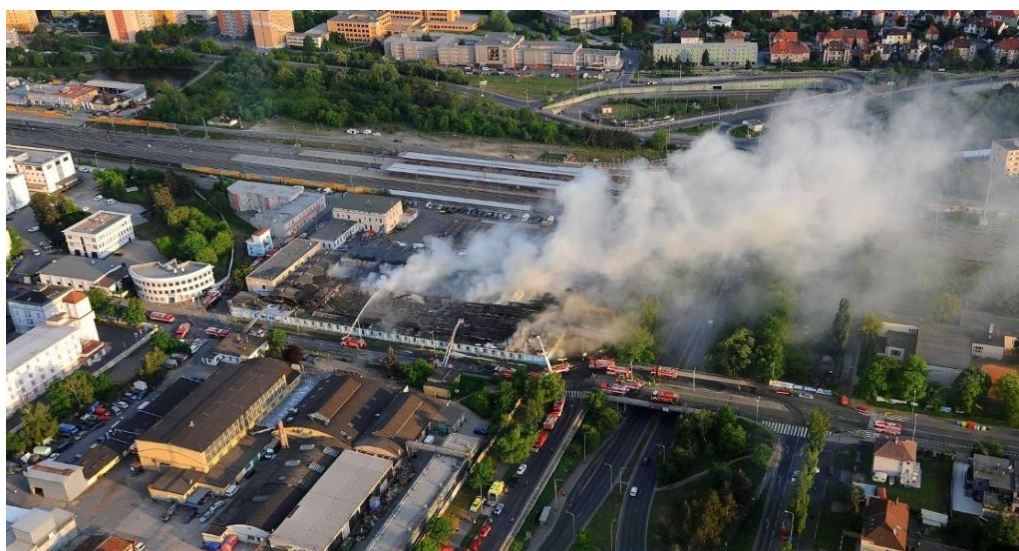
- Vrtulníky jsou opatřeny dvěma motory. Lze tedy přistát i s jedním motorem porouchaným a snižuje se riziko volného pádu. Navíc zde funguje i autorotace při případném selhání obou motorů. Autorotace – vrtule se dále točí „pádem“, je tedy umožněno bezpečné přistání.

14. Účastníte se také mezinárodních cvičení?

- Česká republika se angažuje na mezinárodních cvičeních s leteckou technikou. Jedná se například o nezastavení pronásledovaného vozidla na hranicích.
- Dále proběhlo společné cvičení s rakouským hasičským sborem při hašení lesa. Zde se ukázaly rozdíly mezi naší a jejich taktikou. Náš vrtulník při hašení nabere vodu do bambi vaku (často z automobilní cisterny) a tím přímo hasí požár. Zatímco v Rakousku to dělají tak, že vrtulník nabere vodu z přírodního zdroje a poté ji vyleje do „bazénku“ odkud hasiči čerpají vodu a hasí požár hadicemi.
- V letošním roce se plánuje společné cvičení s německou leteckou službou, které bude probíhat na Plzeňsku.

15. Uveďte prosím příklad zásahu Letecké služby PČR

- Jeden z posledních případů, kdy zasahoval vrtulník Letecké služby PČR, byl při požáru v Hostivaři 8.května 2018 – tak velký požár letecká služba dlouho nepamatuje. Vrtulník s bambi vakem musel asi 90krát doletět pro vodu a k požáru. Na místě zasahovalo 39 hasičských jednotek (přibližně 200 hasičů). Kvůli zplodinám byl v blízkém okolí vyhlášen zákaz vycházení a otevírání oken.



Obrázek 15 - Požár Hostivař 8.5.2018 (Dostupné z: [65])



Obrázek 16 - Požár Hostivař zásah vrtulníku Bell 412 (Dostupné z: [66])

5.5 SWOT analýza

SWOT analýza je metoda používaná pro zjištění vnitřních i vnějších vlivů na daný objekt. Zjišťuje slabé a silné stránky z vnitřního prostředí a naopak také identifikuje příležitosti a hrozby z vnějšího prostředí. Cílem využití SWOT analýzy v této bakalářské práci je vyhodnocení silných a slabých stránek Letecké služby Policie České republiky a nalezení patričních opatření pro její zlepšení a využití. Data použitá při této analýze byla získána při vypracovávání této bakalářské práce a především při uskutečněných rozhovorech s operačním dispečinkem Letecké služby.

Silné stránky <ul style="list-style-type: none">- Rychlost- Zásah i v těžko přístupném terénu- Spolupráce se složkami IZS- Moderní technika- Školený personál	Slabé stránky <ul style="list-style-type: none">- Nedostatek personálu (pilotů)- Zastaralý hangár – absence sterilního prostředí- 25 % vrtulníků není připraveno k zásahu- za špatného počasí nelze létat
Příležitosti <ul style="list-style-type: none">- Dotace z EU na rekonstrukci hangáru- Dotace z EU na nákup nových strojů- Nábor nových pilotů	Hrozby <ul style="list-style-type: none">- Nedostatečné finanční ohodnocení personálu – odchod personálu- Chátrání hangáru – uskladnění technikyprodlení odletu

Na základě této SWOT analýzy lze posoudit, že silné stránky a příležitosti (analýza pozitiv) převažují nad slabými stránkami a hrozbami. Výsledek je tedy lehce pozitivní, ale není zcela uspokojivý a je tu prostor pro zlepšení.

6 DISKUSE

Tato bakalářská práce byla zaměřena na úkoly Letecké služby Policie České republiky. Pro přehled její využitelnosti byly analyzovány činnosti za určené období, také byla provedena komparace využití obdobných služeb na Slovensku a v Německu. V neposlední řadě byly provedeny rozhovory k doplnění potřebných informací pro SWOT analýzu.

Na základě dat, která byla získána přímo od Letecké služby, bylo vypracováno porovnání letů mezi rokem 2014 a 2017. Toto porovnání bylo vyobrazeno do sloupcových grafů a rozděleno do tří fází. V první fázi byly úkoly vyobrazeny za každý jednotlivý rok, a to tedy 2014, 2015, 2016 a 2017. Účelem této fáze bylo zobrazení počtu vzletů k určitému úkolu a zjištění který úkol zastává nejvíce startů Letecké služby. Druhou fází bylo shrnutí a porovnání těchto let dohromady. Během nich se uskutečnilo mnoho vzletů a většina byla zaměřena na pátrání po ztracených osobách nebo uprchlých pachatele. Jednalo se častokrát o ztracené houbaře nebo pachatele, kteří se snažili policii utéct. Celkový počet letů z toho důvodu byl 1 165. S výrazným odstupem se na druhém místě umístilo hašení požárů a monitoring – z tohoto důvodu vzlétla Letecká služba 88krát. Na třetím místě je záchrana osob a evakuace s 87 lety. Vzlet z těchto důvodů je nejčastěji v období povodní. Evakuace osob ze střech domů nebo i z korun stromů je při této mimořádné události běžná a vrtulník se pro tyto případy stává nepostradatelným. Do této skupiny je zařazen také zasahování vrtulníku při dopravní nehodě, tedy spíš rychlá přeprava zraněné osoby do nemocnice. Ostatních letů bylo uskutečněno o poznání méně, jednalo se například o přepravu osob nebo hlídání hranic. Kategorie ostatní nasbírala za tyto roky dohromady 8 letů, což je jen zlomek v porovnání například s pátracími akcemi. Třetí fáze byla věnována nalétaným hodinám pro určitou složku integrovaného záchranného systému v letech 2014 až 2017. Překvapením není, že nejvíce Leteckou službu využívala Policie ČR, a to s nalétanými 7 874 hodinami. Již z výsledků předešlých grafů jsme mohli vidět, že pátrací akce jsou stěžejním úkolem pro Leteckou službu. Spolupráce s hasičským záchranným sborem je také zásadní pro řešení mimořádných situací. Jedná se tedy o požáry většího rozsahu (např. lesů, průmyslových objektů aj.) nebo také o evakuaci osob ze zaplavených oblastí a jejich převoz vrtulníkem na bezpečné místo. Sanitní vrtulník nalétal v rámci Letecké služby PČR 1 878 hodin, ovšem nejedná se o celkové nalétané hodiny Letecké záchranné služby. Většinu letů v této oblasti obstarávají soukromé společnosti, a to hlavně na Moravě. Ve skupině Ostatní bylo nalétáno

dohromady 41 hodin. Celkově lze usoudit, že práce Letecké služby PČR je značně využita a důležitá pro usnadnění úkolů, jako pátrací akce.

Pro porovnání letů mezi lety 2014–2017 byla vybrána diplomová práce Hany Rohovské, která byla zpracována na téma Analýza činností Letecké služby Policie České republiky 2008–2010. Rozdíly byly pro přehlednost shrnuty do tabulky. [67]

Tabulka 3 – Přehled letů (Zdroj dat: LS PČR a Rohovská, 2011)

Úkol \ Rok	2008	2009	2010	2014	2015	2016	2017
Pátrací akce	101	122	164	218	280	279	325
Záchrana osob, evakuace	9	26	45	13	24	25	25
Hašení požáru, monitoring	4	22	8	16	45	10	17
Ostatní	1	1	2	0	2	2	4
Celkem	115	171	219	310	351	316	371

Tabulka je rozdělena do dvou částí. První (oranžová) část je věnována datům z porovnávané diplomové práce a druhá (modrá) je věnována datům získaným při zpracování této bakalářské práce. Lze vidět, že od roku 2008 do roku 2017 se celkově značně zvýšil počet letů Letecké služby PČR a má tendenci stoupat. Důvodem toho růstu je modernizace techniky a častější povolávání Letecké služby PČR k mimořádným událostem.

V porovnávané práci byly lety rozděleny do více kategorií než v této práci. Pro lepší orientaci byly některé kategorie sloučeny tak, aby obsahem úkolů odpovídaly rozdělení v této práci. Kategorie byly sloučeny následovně:

- Pátrání po zmizelých osobách + Pátrání po trestné činnosti + SAR → Pátrací akce
- ZZS + HZS záchrana → Záchrana osob, evakuace
- Monitoring + HZS požáry → Hašení požáru, monitoring
- Horská služba → ostatní

Pro objasnění důležitosti této služby byla provedena komparace s dvěma státy. Nejdříve byla provedena komparace se Slovenskem, které bylo zvoleno vzhledem k dlouhé společné historii a podobnosti rozložení bezpečnostních složek. Při získávání informací v této sféře byl zásadní problém ohledně kvantity. Dostupnost informací i o naší Letecké službě je omezená, mnoho pokladů bylo získáno přímo od příslušníků Policie ČR nebo Letecké služby PČR. Každopádně z informací, které se podařilo získat, byla vytvořena stručná komparace. Výsledkem bylo, že Letecký útvar Ministerstva vnútra Slovenskej republiky má značné podobnosti s naší Leteckou službou PČR. Náplň úkolů z policejní sféry je shodná. Rozdílem, na který je potřeba poukázat, je, že lety se sanitním vrtulníkem jsou uskutečňovány pouze soukromým sektorem.

Poté byla provedena komparace s obdobnou službou ve Spolkové republice Německo. Základním rozdílem je státní uspořádání. Německo se dělí na 16 spolkových zemí s územní samosprávou, k čemuž se pojí i rozdělení policejní působnosti. V České republice Letecká služba má celostátní působnost a dvě hlavní základny – je tedy jedna Letecká služba PČR. V Německu se setkáme jak s letkou s celostátní působností, tak i s letkou, která působí jen na území spolkové země (územní působnost). Úkoly Letecké služby v Německu jsou obdobné jako v ČR, s rozdílem se můžeme setkat u moře. Služba hlídá pobřeží, aby nedošlo k nelegálnímu vypouštění nebezpečných látek do moře.

Dále byly zpracovány rozhovory s pracovníky Letecké služby Policie České republiky, konkrétně s pracovníky operačního dispečinku. Záměrem těchto rozhovorů bylo zjistit doplňující informace o Letecké službě a zhodnotit slabé a silné stránky a další podklady pro následnou SWOT analýzu. Bylo položeno celkem 15 otázek. Bylo zjištěno, že na základně Letecké služby PČR v Praze pracuje přibližně 50 policistů ve služebním poměru a 90 civilistů. Mezi civilní pracovníky patří například technik, který má na starosti pravidelné revize a opravy vrtulníků. Další otázka se zabývala bezpečnostním opatřením na základně – dvě zóny. Při mé návštěvě Letecké služby mi bylo umožněno projít obě zóny, a to modrou i červenou. V první řadě je nutné předložit průkaz totožnosti, než je možné pustit osobu do prostoru letiště – modrá zóna. Po získání návštěvní karty jsem mohla sama dojít až k hangáru D, kde sídlí Letecká služba PČR. Prostor základny ovšem dělí ostraha a člověk již nemůže vstoupit bez doprovodu (nebo oprávnění) – červená zóna. Toto opatření shledávám dostačujícím vzhledem k tomu, že „návštěvník“ se sám do prostoru hangáru nedostane, a tím nemůže ani Leteckou službu ohrozit. Třetí otázka byla orientována na pilota vrtulníku. K dosažení pozice plně kvalifikovaného pilota vede dlouhá cesta, protože policejní

pilot plní celou řadu specifických úkolů. Musí umět dobře manipulovat s vrtulníkem a se speciálním vybavením (např. jeřábem), což dopravní pilot umět nemusí. Od toho se odvíjí i další otázka zaměřená na silné stránky Letecké služby PČR. Tím bylo navázáno na složitý postup na pozici policejního pilota a jeho řádné proškolení. Dobře školený personál je předností této služby i s technikou a speciální výbavou, kterou disponuje. Slabé stránky, kterým se věnuje další otázka, zatím nemají vliv na úkoly prováděné Leteckou službou, ale v budoucnosti by mohl problém nastat – s následující otázkou (o možnostech zlepšení) je rozebráno ve SWOT analýze. Sedmá otázka se věnuje komunikačním systémům, které Letecká služba používá. Jako většina složek IZS používá systém Matra – Pegas. Sjednocený systém je důležitý pro komunikaci mezi složkami, hlavně pak při zásahu u mimořádné události. V osmé otázce byl zodpovězen nejčastější úkol, jímž bylo pátrání po pohřešovaných osobách. Tato skutečnost již byla objasněna v předešlých grafech – výsledek je totožný. Při tomto úkolu i jiných úkolech, je kapacita a využitelnost vrtulníku vždy maximální, ovšem tak, aby nedocházelo k přetížení stroje. Místo pro přistání vždy vybírá pilot s ohledem na okolní terén. Přistání v okolí elektrického vedení je nebezpečné, a i kdyby vrtulník v okolí přistál, nemusel by pak odletět. V případě závažné nehody na dálnici je možné ji uzavřít, aby mohl stroj přistát co nejbližší. Navzdory tomu existují místa, kam ani policejní vrtulník nemůže létat. Jedná se především o průmyslové zóny nebo vládní objekty. Přelet nad těmito místy je možný pouze po domluvě s vedením daného objektu nebo při mimořádné události, kdy je zásah vrtulníku nezbytný. V některých případech byl vrtulník ohrožen střelbou pronásledovaného pachatele. Vrtulníky Letecké služby PČR nejsou uzpůsobeny na odolání střelbě, proto je v takovýchto případech stroj stažen do bezpečné vzdálenosti, aby nebyla ohrožena posádka. Vrtulník má bezpečnostní prvky, které téměř znemožní pád. Prvním prvkem jsou dva motory, kdy vrtulník může přistát i jen s jedním. Druhý prvek je autorotace, která v případném výpadku obou motorů zajistí poměrně bezpečné přistání. Třináctá otázka je také zařazena a podrobněji rozebrána ve SWOT analýze. Pro rozšíření obzorů jak ve vzdělání personálu, tak i v technice a strategii zásahu se Letecká služba PČR účastní mezinárodních cvičení. Tato cvičení umožní poukázat na možné rozdíly mezi státy a v případě přeshraniční pomoci při mimořádné události na tuto skutečnost bude posádka připravena. Poslední otázka se týkala jednoho zásadního zásahu Letecké služby PČR v poslední době. Byl popsán požár v pražské Hostivaři, který propukl 8. května 2018. Důvodem uvedení této události byl rozsah a využití vrtulníků. Zasahující vrtulník Bell 412 se musel několikrát vracet k zásahu s naplněným bambi vakem – přibližně 90krát. Vodu nabíral z nejbližší vodní nádrže a pomáhal pozemním zasahujícím jednotkám HZS. V tomto

případě byl vrtulník povolán nejen kvůli rozsahu požáru, ale také kvůli tomu, že zdi hořícího objektu byly nestabilní, což bylo nepřijatelné riziko pro vnik hasičů dovnitř.

K zhodnocení získaných poznatků byla využita SWOT analýza, kde byly určeny silné a slabé stránky Letecké služby PČR a také definovány její hrozby a příležitosti. Použité informace byly především z uskutečněných rozhovorů. K silným stránkám Letecké služby patří: rychlost nasazení, možnost zásahu i v těžko přístupném terénu, její moderní technika a školený personál. Také do silných stránek byla zařazena spolupráce se složkami IZS, což umožňuje zásahy, jako je hašení nebo převoz pacienta. Na druhou stranu bylo mezi slabé stránky zařazeno: nedostatek personálu (především pilotů), zastaralý hangár a pouze 75 % vrtulníků je v jedné chvíli provozuschopných (ostatní jsou v revizi nebo opravě). Je zde zařazeno špatné počasí, které ovlivňuje možnost letu. Největším problémem je zastaralý hangár a nesterilní prostředí. Na tuto skutečnost poukázal již ve své diplomové práci Svatopluk Mareš v roce 2010 [68]. Nesterilní prostředí má vliv na techniku a na rychlejší chátrání. Také netěsnící hangár je téměř nemožné v zimě vytopit, tudíž dochází k prodlevě startů k událostem, které vyžadují rychlé nasazení.

Jeden z návrhů, v návaznosti na příležitosti hodnocené ve SWOT analýze, je rekonstrukce hangáru D, která se neustále odkládá. Pro realizaci by bylo možné využít dotace z EU. V roce 2015 byl z dotací pořízen nový vrtulník Bell 412 a automobilní cisterny. Pro udělení dotací z EU je potřeba vytvořit projekt i s vyčíslením ceny a poté podat žádost EU o přijetí do výběrového řízení. Dále již rozhodne EU. Mezi hrozby bylo zařazeno: nedostatečné finanční ohodnocení personálu, a tedy hrozící odchod za lepším platem; chátrání hangáru – s postupem času se hangár stane nepoužitelným. Rekonstrukce hangáru přispěje k fungování Letecké služby PČR a k lepšímu nasazení při mimořádných událostech.

Dalším návrhem je nábor personálu. Letecká služba se potýká nedostatkem personálu, a to především pilotů. Jeden z odrazujících prvků je pořízení pilotní licence na své náklady a ve svém volném čase. Pro zvýšení atraktivity této pozice, by bylo vhodné aspoň částečné proplacení pilotního kurzu. Samozřejmostí by byla zavazující smlouva k Letecké službě na určité období. Následkem tohoto zlepšení by bylo možné častější nasazení vrtulníku do akce a tím by se více využila Letecká služba v rámci ochrany obyvatelstva.

Personální problém též nastává u techniků starající se o opravy a revize strojů. V této pozici jsou pouze civilisté a brzy odcházejí za lepším finančním ohodnocením (odcházejí po splnění doby praxe požadované u jiných společnostech). Je tedy navrhováno služební zavázání techniků. Technik zaručuje neporuchovost strojů – závisí na něm životy nejen posádky vrtulníku. Služebním poměrem by se zvýšila důvěryhodnost a také by se změnilo finanční ohodnocení (tabulkové platy).

Po rozšíření personálu by se naskytla nová rozšířená možnost využití Letecké služby PČR. Při diplomatických návštěvách by byl vždy jeden vrtulník s posádkou připraven pro případnou evakuaci diplomatů a jejich přesunutí na bezpečnější místo.

Po celkovém zhodnocení výsledků analýzy lze posoudit, že Letecká služba je na dobré technické i personální úrovni (co se týče kvalifikace) a silné stránky převažují nad slabými. Ovšem je nutné připomenout špatný stav hangáru, který může mít vliv na celkovou funkci Letecké služby PČR. Na základě získaných informací a rozhovorů je celkové využití Letecké služby v nynější podobě uspokojivé a s ohledem na aktuální podmínky naplňuje potřeby všech složek IZS.

7 ZÁVĚR

Tato bakalářská práce pojednávala o úkolech Letecké služby Policie České republiky v rámci ochrany obyvatelstva. V teoretické části vystihuje základní pojmy týkající se tohoto tématu, samotnou Policii České republiky, stručně popisuje historii této služby a její techniku. Důležitou součástí je též legislativa, kterou se Letecká služba řídí jak zde na území České republiky, tak i při překročení státních hranic.

V praktické části se zabývá analýzou počtu letů za určité období, k určitému úkolu a také spolupráce s jinými základními složkami IZS, což bylo zpracováno do přehledných grafů. Dále proběhla komparace s podobnými službami fungujícími na území Německa a Slovenska. V tomto ohledu bylo ovšem informací omezeně vzhledem k tomu, že nejsou běžně poskytovány veřejnosti. Dále proběhly rozhovory s personálem Letecké služby PČR k doplnění informací, na základě kterých byla pak vyhotovena SWOT analýza.

Pro tuto práci bylo potřeba čerpat z více zdrojů, hlavně tedy z dokumentace, která mi byla poskytnuta vedoucím bakalářské práce a také operačním dispečinkem Letecké služby PČR. Tato dokumentace není tajná, ale běžně není veřejnosti poskytována na internetových stránkách. Hojně bylo čerpáno i z knih a časopisů, které se obdobným tématem zabývaly.

V závěru lze konstatovat, že na základě poznatků, které byly získány při vytváření této práce, je funkce Letecké služby PČR nepostradatelná a významná při řešení mimořádných událostí.

8 SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

AČR	Armáda České republiky
ČR	Česká republika
EU	Evropská unie
HZS	Hasičský záchranný sbor
IŽS	Integrovaný záchranný systém
LS PČR	Letecká služba Policie České republiky
LZS	Letecká záchranná služba
PČR	Policie České republiky
SAR	Pátrání a záchrana (Search and rescue)
ZZS	Zdravotnická záchranná služba

9 SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- [1] KROUPA, Miroslav a Milan ŘÍHA. *Ochrana obyvatelstva*. Vyd. 1. Praha: Armex, 2006. Skripta pro střední a vyšší odborné školy. ISBN 80-867-9533-0.
- [2] ZEMAN, Miloš a Otakar MIKA. *Integrovaný záchranný systém*. Vyd. 1. Brno: Vysoké učení technické v Brně, 2007. ISBN 978-80-214-3448-6.
- [3] *Zákon č. 239/2002 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů: Úplné znění 1105 Krizové zákony, HZS, Požární ochrana*. Ostrava: Sagit, 2007. ÚZ. ISBN 978-80-7488-135-0.
- [4] *ÚZ č.1226: Krizové řízení: Krizové zákony, HZS, Požární ochrana, Obnova území*. In: . Ostrava: Nakladatelství Sagit, 2017, ISBN: 978-80-7488-258-6.
- [5] ČERMÁK, Milan. *Bezpečnostní příprava*. Vyd. 1. Praha: Armex, 2012. Skripta pro střední a vyšší odborné školy. ISBN 978-80-87451-20-5.
- [6] ŠKODA, Jindřich. *Zákon o policii s komentářem*. 2. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2013. ISBN 978-80-7380-447-3.
- [7] VOKOUŠ, Jiří. *Policie České republiky: Police of the Czech Republic : pomáhat a chránit*. Praha: : Policejní prezidium České republiky, 2010. ISBN 978-80-254-7701-4.

- [8] MATES, Pavel. *Nové policejní právo: právní předpisy s komentářem : podle stavu k 1.1.2009*. První. Praha: Linde, 2009. ISBN 978-80-7201-743-0.
- [9] VOKOUŠ, Jiří. Organizační struktura Policie ČR. *Policie České republiky* [online]. 2016 [cit. 2018-05-06]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/organizacni-struktura-policie-cr.aspx>
- [10] DVOŘÁČEK, Zdeněk. *Právní základy veřejného pořádku: (vybrané kapitoly)*. Vyd. 1. Praha: Armex, 2004. Skripta pro střední a vyšší odborné školy. ISBN 80-86795-04-7.
- [11] SKŘEHOT, Petr. Mimořádné události. *Nalecký ústav bezpečnosti a ochrany zdraví, z.ú.* [online]. 2014 [cit. 2018-05-06]. Dostupné z: <http://www.portalbozp.cz/mimoradne-udalosti/>
- [12] KOSECOVÁ, Janka. Letecká pátrací a záchranná služba jako jedna z forem spolupráce Armády České republiky s integrovaným záchranným systémem. *On-line pokračující zdroj Doktríny* [online]. Vyškov: ISSN 1803-036X, 2012 [cit. 2018-05-06]. Dostupné z: https://doctrine.vavyskov.cz/_casopis/2012_2/2012_2r_2a.html
- [13] POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY, . *O nás: Letecká služba Policie ČR*. Portál LS PČR. Praha, 2017.
- [14] POLICIE ČR, . Kontakty: Letecká služba. *Policie České republiky* [online]. 2018 [cit. 2018-05-06]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/letecka-sluzba-kontakty.aspx>

- [15] FOJTÍK, Jakub. *Policejní letadla: od Četnických leteckých hlídek až k prezidentské letce*. 1. vyd. Praha: Mladá fronta, 2010. ISBN 978-80-204-2166-1.
- [16] FOJTÍK, Jakub. *Policejní vrtulníky*. Vyd. 1. Praha: Naše vojsko, 2007. ISBN 978-80-206-0870-3.
- [17] DLOUHÝ, Michal. *Policejní letectvo: včera a dnes*. Vyd. 1. Praha: Themis, 2000. ISBN 8085821915.
- [18] ČERMÁK, Míra. 30 let od tragédie v Mlynické dolině. *Tatry.cz* [online]. b.r. [cit. 2018-05-06]. Dostupné z: <http://www.tatry.cz/cs/30-let-od-tragedie-v-mlynicke-doline>
- [19] ČAPEK, Jan, Richard KLÍMA a Jaroslava ZBÍRALOVÁ. *Civilní letectví ve světle práva*. Vyd. 1. Praha: LexisNexis CZ, 2005. ISBN 9788086199955.
- [20] 110/1998 Ústavní zákon ze dne 22. dubna 1998 o bezpečnosti České republiky, ve znění zákona 300/2000 Sb. *Parlament České republiky, Poslanecká sněmovna* [online]. b.r. [cit. 2018-05-16]. Dostupné z: <https://www.psp.cz/docs/laws/1998/110.html>
- [21] Zákon č. 159/1999 Sb.: Sběrka zákonů ČR. *Zákony pro lidi* [online]. Zlín: AION CS, 1999 [cit. 2018-05-16]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1999-159>
- [22] *Zákon č. 240/2000 Sb., o krizovém řízení a o změně některých zákonů: Úplné znění 1105 Krizové zákony, HZS, Požární ochrana*. Ostrava: Sagit, 2007. ÚZ. ISBN ISBN978-80-7488-135-0.

- [23] ŠTĚTINA, Jiří. *Zdravotníci a integrovaný záchranný systém při hromadných neštěstích a katastrofách*. 1. vyd. Praha: Grada, 2014. ISBN 978-80-247-4578-7.
- [24] Trestní zákoník. *Trestní zákoník.cz* [online]. 2018 [cit. 2018-05-11]. Dostupné z: <http://www.trestnizakonik.cz/>
- [25] Zákon č. 301/2009 Sb. *Zákony pro lidi* [online]. Zlín: AION CS, 2009 [cit. 2018-05-16]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-301>
- [26] Zákon č. 374/2011 Sb., o zdravotnické záchranné službě: Úplné Znění 1238. Ostrava: Sagit, 2011. ÚZ. ISBN ISBN978-80-7488-271-5.
- [27] Zákon č. 320/2015 Sb.: Zákon o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů (zákon o hasičském záchranném sboru). *Zákony pro lidi* [online]. 2015 [cit. 2018-05-02]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2015-320#cast1>
- [28] SCHIMMER, pplk. Interní akty řízení: ZVEŘEJNĚNÉ INFORMACE 2018. *Policie České republiky* [online]. 2018 [cit. 2018-05-02]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/interni-akty-rizeni-41571.aspx>
- [29] ELLIOTT, Bryn. *Police Aviation News: PAvCon Special Edition* [online]. Essex, b.r. [cit. 2018-05-06]. Dostupné z: <http://www.pavconeurope.eu/2016PANewsPAvConReport.pdf>
- [30] EASA.EUROPA.EU, . Regulations. *EASA* [online]. 2018 [cit. 2018-05-06]. Dostupné z: <https://www.easa.europa.eu/the-agency/faqs/regulations#category-minimum-required-cabin-crew>

- [31] Sdělení č. 26/2005 Sb. m. s. *Zákony pro lidi* [online]. Zlín: AION CS, b.r. [cit. 2018-05-16]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/ms/2005-26>
- [32] Předpis č. 7/2001 Sb. m. s. SDĚLENÍ Ministerstva zahraničních věcí: SMLOUVA mezi Českou republikou a Slovenskou republikou o spolupráci a vzájemné pomoci při mimořádných událostech. In: *SBÍRKA MEZINÁRODNÍCH SMLUV*. 2001, částka 2. Dostupné také z: <http://www.sagit.cz/info/ss01007>
- [33] Předpis č. 48/2016 Sb. m. s. SDĚLENÍ Ministerstva zahraničních věcí. In: *SBÍRKA MEZINÁRODNÍCH SMLUV*. b.r., částka 30. Dostupné také z: <http://www.sagit.cz/info/ss16048>
- [34] *SDĚLENÍ Ministerstva zahraničních věcí: Smlouva mezi Českou republikou a Spolkovou republikou Německo o vzájemné pomoci při katastrofách a velkých haváriích*. In: . Sagit, a. s., 2003. Dostupné také z: <http://www.sagit.cz/info/ss03010>
- [35] Předpis č. 60/2014 Sb. m. s. SDĚLENÍ Ministerstva zahraničních věcí. In: *SÍRKA MEZINÁRODNÍCH SMLUV*. b.r., částka 29. Dostupné také z: <http://www.sagit.cz/info/ss14060>
- [36] Předpis č. 139/2000 Sb. m. s. SDĚLENÍ Ministerstva zahraničních věcí: SMLOUVA mezi Českou republikou a Rakouskou republikou o vzájemné pomoci při katastrofách nebo velkých haváriích. In: *SBÍRKA MEZINÁRODNÍCH SMLUV*. b.r., částka 57. Dostupné také z: <http://www.sagit.cz/info/ss00139>
- [37] Předpis č. 104/2006 Sb. m. s. SDĚLENÍ Ministerstva zahraničních věcí: DOHODA mezi vládou České republiky a vládou Polské republiky o

vzájemném uznávání částí studia, rovnocennosti dokladů o vzdělání a dokladů o vědeckých hodnostech a titulech vydávaných v České republice a v Polské republice. In: *SBÍRKA MEZINÁRODNÍCH SMLUV*. b.r., částka 52. Dostupné také z: <http://www.sagit.cz/info/ss06104>

[38] Předpis č. 102/2003 Sb. m. s., SĚLENÍ Ministerstva zahraničních věcí: SMLOUVA MEZI ČESKOU REPUBLIKOU A POLSKOU REPUBLIKOU O SPOLUPRÁCI A VZÁJEMNÉ POMOCI PŘI KATASTROFÁCH, ŽIVELNÍCH POHROMÁCH A JINÝCH MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTECH. In: *SBÍRKA MEZINÁRODNÍCH SMLUV*. b.r., částka 47. Dostupné také z: <http://www.sagit.cz/info/ss03102>

[39] POLICIE ČR, . *Policie České republiky: Police of the Czech Republic*. 2. vyd. Praha: Policejní prezidium České republiky, 2017. ISBN 978-80-270-0664-9.

[40] DLOUHÝ, Michal. *Ve znamení sférického trojúhelníku*. Praha: MV ČR, 1995.

[41] TOMÁŠ, Soušek. Bell 412 u Policie ČR. *Letectví + kosmonautika*. 2016, **92**. ISSN 0024-1156.

[42] ČTK, iDnes.cz. Policisté dostali nový vrtulník s noktovizí, pomůže při pátracích akcích. *IDnes.cz/Zprávy* [online]. b.r. [cit. 2018-05-06]. Dostupné z: https://zpravy.idnes.cz/policie-ma-novy-vrtulnik-bell-d2b-/domaci.aspx?c=A151210_181608_domaci_san

[43] Bell 412 interior. In: *Blesk.cz* [online]. Miloš Dermíšek, b.r. [cit. 2018-05-16]. Dostupné z: <https://www.flying-revue.cz/novy-bell-412-epi-pro-policii-cr>

- [44] MÜLLEROVÁ, Silvie. *Letecká technika pro záchranné práce IZS* [online]. 2016 [cit. 2018-05-06]. Dostupné z:
<http://slideplayer.cz/slide/11426073/release/woothree>
- [45] KARAS, Jakub a Tomáš TICHÝ. *Drony*. 1. vydání. Brno: Computer Press, 2016. ISBN 978-80-251-4680-4.
- [46] POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY, . *Letecké základny*. Portál LS PČR. Praha, 2017.
- [47] BALCAR, Zdeněk. *Letecká podpora policejními vrtulníky.ppt*. Praha: Nepsáno, 2018.
- [48] KROPÁČOVÁ, Eva. *Nová letecká základna v Ostravě. Policie České republiky* [online]. Praha: Policejní prezidium ČR, 2017 [cit. 2018-05-06]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/nova-letecka-zakladna-v-ostrave.aspx>
- [49] FOJTÍK, Jakub. *Letecká služba policie ČR. Vztlak.net* [online]. 2009 [cit. 2018-05-06]. Dostupné z: <http://vztlak.net/Monitor/Letecka-sluzba-policie-CR>
- [50] KOVÁRNÍK, Libor a Jozef TÓTH. *Policejní akce*. Vyd. 1. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2009. ISBN 978-80-72-51-311-6.
- [51] ADÁMEK, Martin. *Jak funguje letecká záchrana: zákulisí, záchranáři, zásahy*. Vyd. 1. Brno: Computer Press, 2010. ISBN 9788025125892.
- [52] FRANC, Richard a Roman FRANCL. *Využití letecké techniky k leteckému hašení požárů lesních a travnatých porostů*. Vyd. 1. Praha: MV - generální

ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 2004. Požární taktika. ISBN 8086640299.

- [53] HORKÝ, Pavel. Doškolení leteckých záchranářů. *Horská služba* [online]. Jizerské hory, b.r. [cit. 2018-05-06]. Dostupné z: <https://www.horskasluzba.cz/cz/aktualni-informace/aktualne/aktuality/2518-doskoleni-leteckych-zachranaru>
- [54] REDAKCE RESCUE REPORT, . *RESCUE report: česko-slovenský záchranářský časopis*. Brno: SIVILIANIA s. r. o., 2015, **18**(42015). ISSN 2336-503X.
- [55] VRTULNÍKY.SK, . Letecký útvar Ministerstva vnútra SR v Bratislave. *Vrtulniky.sk* [online]. b.r. [cit. 2018-05-11]. Dostupné z: <http://www.vrtulniky.sk/organizacie/letecky-utvar-ministerstva-vnutra-sr-v-bratislave/>
- [56] Mi-2. In: *Helicopter-database.net* [online]. Ray Barber, b.r. [cit. 2018-05-16]. Dostupné z: http://www.helicopter-database.de/ADP/PZLSwidnik/Mi-2/Mi2_OM-KIH_1.jpg
- [57] Mi-17. In: *Slovenské letectvo se představí v širokém spektru* [online]. b.r. [cit. 2018-05-16]. Dostupné z: <https://m.natodays.cz/files/gallery/2014/zpravy/DN2014-mi17.jpg>
- [58] Bell 429. In: *Airplane-pictures: Slovakia - Police Bell 429 OM-BYM* [online]. Tomasz Kepanowski, b.r. [cit. 2018-05-16]. Dostupné z: <https://www.airplane-pictures.net/photo/789831/om-bym-slovakia-police-bell-429/>

- [59] Airbus A319. In: *Letistecr.cz* [online]. Robert Kolek, b.r. [cit. 2018-05-16].
Dostupné z:
http://www.letistecr.cz/data/multimedia/17171/871297_detail.jpg
- [60] Fokker-100. In: *Airportsliac.eu* [online]. 2011 [cit. 2018-05-16]. Dostupné z:
<http://airportsliac.eu/clanok/89/fokker-100>
- [61] BUNDESPOLIZEI, . Bundespolizei-Flugdienst. *Bundespolizei* [online].
2018 [cit. 2018-05-11]. Dostupné z:
https://www.bundespolizei.de/Web/DE/05Die-Bundespolizei/04Einsatzkraefte/04_Flugdienst/Flugdienst_anmod.html
- [62] BUNDESPOLIZEI-FLIEGERGRUPPE, . Die
Hubschrauberpilotenausbildung bei der Bundespolizei. *LuftfahrtWelt.de*
[online]. 2018 [cit. 2018-05-15]. Dostupné z:
<http://www.luftfahrtwelt.de/ausbildung/verkehrspilotenausbildung/bei-der-bundespolizei.html>
- [63] EC 155 B. In: *Bundespolizei* [online]. b.r. [cit. 2018-05-16]. Dostupné z:
<https://sek-einsatz.de/wp-content/uploads/2012/06/Bundespolizei-EC155.jpg>
- [64] AS 332 L1 Super Puma. In: *Bundespolizei: Planespotter.net* [online].
uwehost, b.r. [cit. 2018-05-16]. Dostupné z:
https://cdn.planespotters.net/photo/258000/original/d-hegf-bundespolizei-federal-police-arospatiale-as-33211-super-puma_PlanespottersNet_258228_40ad9edb28.jpg

- [65] Požár Hostivař 2018. In: *Denik.cz* [online]. b.r. [cit. 2018-05-16]. Dostupné z: https://g.denik.cz/63/20/udsc-7846x_denik-630.jpg
- [66] Požár haly v pražské Hostivaři. In: *Domaci.eurozpravy.cz* [online]. 2018 [cit. 2018-05-16]. Dostupné z: <http://domaci.eurozpravy.cz/spolecnost/223426-obrazem-pozar-haly-v-hostivari-hasi-120-hasicu-lide-v-okoli-nemaji-vychazet/fotogalerie-1/detail/9>
- [67] ROHOVSKÁ, Hana. *Analýza činností Letecké služby Policie České Republiky 2008-2010*. Praha, 2011. Diplomová práce. Univerzita Karlova v Praze.
- [68] MAREŠ, Svatopluk. *Letecká služba Policie České republiky*. Praha, 2010. Diplomová práce. Metropolitní univerzita Praha.

10 SEZNAM POUŽITÝCH OBRÁZKŮ

Obrázek 1 - Organizační schéma PČR (Dostupné z: [9])	15
Obrázek 2 - EC 135 (Foto vlastní)	27
Obrázek 3 - Bell 412 (Foto vlastní)	28
Obrázek 4 – Interiér staršího vrtulníku Bell 412 (Interní foto).....	29
Obrázek 5 – Interiér nového vrtulníku Bell 412 (Dostupné z: [43]).....	29
Obrázek 6 - Dostupnost letecké techniky ze základen v Praze a Brně(Dostupné z:[47])	32
Obrázek 7 - Hlavní a předurčená letecká pracoviště (Dostupné z: [47])	33
Obrázek 8 - Mi-2 (Dostupné z: [56])	47
Obrázek 9 – Mi-17 (Dostupné z: [57]).....	47
Obrázek 10 - Bell 429 (Dostupné z: [58]).....	47
Obrázek 11 – Airbus A319 (Dostupné z: [59])	48
Obrázek 12 -Fokker 100 (Dostupné z: [60]).....	48
Obrázek 13 - EC 155 B (Dostupné z: [63]).....	50
Obrázek 14 - AS 332 L1 Super Puma (Dostupné z: [64]).....	50
Obrázek 15 - Požár Hostivař 8.5.2018 (Dostupné z: [65])	54
Obrázek 16 - Požár Hostivař zásah vrtulníku Bell 412 (Dostupné z: [66])	55

11 SEZNAMU POUŽITÝCH TABULEK

Tabulka 1 - Technické parametry EC 135 (Zdroj dat: Portál LS PČR).....	27
Tabulka 2 - Technické parametry Bell 412 (Zdroj dat: Portál LS PČR).....	28
Tabulka 3 – Přehled letů (Zdroj dat: LS PČR a Rohovská, 2011)	58

12 SEZNAM POUŽITÝCH GRAFŮ

Graf 1– Lety za rok 2014 (Zdroj dat: statistiky LS PČR, zpracování vlastní).....	40
Graf 2– Lety za rok 2015 (Zdroj dat: statistiky LS PČR, zpracování vlastní).....	41
Graf 3 - Lety za rok 2016 (Zdroj dat: statistiky LS PČR, zpracování vlastní)	42
Graf 4 - Lety za rok 2017 (Zdroj dat: statistiky LS PČR, zpracování vlastní)	43
Graf 5- Porovnání letů LS PČR v letech 2014–2017 (Zdroj dat: statistiky LS PČR, zpracování vlastní)	44
Graf 6 - Porovnání nalétaných hodin jednotkami IZS mezi lety 2014 a 2017 (Zdroj dat: statistiky LS PČR, zpracování vlastní).....	45

13 SEZNAM PŘÍLOH

Příloha 1 - Seznam letadel a vrtulníků 1935-1998 [16, s. 139]	79
Příloha 2 - Seznam letadel a vrtulníků 1960-2001 [16, s. 140]	79
Příloha 3 - Technická data vrtulníků I [16, s. 151].....	80
Příloha 4 - Technická data vrtulníků II [16, s. 152]	80
Příloha 5 - Nehody policejních vrtulníků [16, s. 148].....	81

Příloha 1 - Seznam letadel a vrtulníků 1935-1998 [16, s. 139]

Typ letounu/vrtulníku	Provozován v letech	Počet ¹	Poznámka
Škoda D-1	1935 – 1939	7	První kusy zapůjčeny od MNO
Aero AP-32	1935 – 1939	4	První kusy zapůjčeny od MNO
Letov Š-528	1938	6	Vyměněny za Š-328
Beneš Mráz Be-51B	1939	12	Nezavedeny do služby
Avia B-534 IV	1937 – 1939	30	
Letov Š-328	1938 – 1939	10	
S-99	1946 – 1950	20	Messerschmitt Bf-109G
S-199	1946 – 1950	?	Messerschmitt Bf-109K
CS-99	1946 – 1950	?	Dvojmístná verze Bf-109G
CS-199	1946 – 1950	?	Dvojmístná verze Bf-109K
S-97	1947 – 1951	?	Lavočkin La-7FN
CS-95	1947 – 1950	1	Dvojmístná verze La-5UTI
S-89	1947 – 1951	5S	pitfire LF Mk. IXE
K-63	1949 – 1954	1+2	Sokol M-1C
K-65A	1946 – 1953	?	Fieseler Fi-156C
K-68	1949 – 1950	1	Piper L-4
K-74	1949 – 1950	?	Fairchild UC-61
K-75	1950 – 1959	?	Aero Ae-45
C-2B	1946 – 1952	?	Arado Ar-96B
C-104	1946 – 1950	?	Bücker Bü-131D
C-106	1948 – 1954	?	Bücker Bü-181
VR-1	1948 – 1949	1	Focke Achgelis Fa-223
D-44	1948 – 1954	3+2	Siebel Si-204D
D-47	1950	0+2	C-47A/B Dakota, jen civilní
D-52	1949 – 1953	1	Junkers Ju-52/3m
Li-2	1952 – 1958	4	
Morava L-200	1960 – 1972	4	
Iľjušin Il-14	1956 – 1973	8 až 9	Avia Av-14
Iľjušin Il-18	1961 – 1976	2	
Iľjušin Il-62	1975 – 1980	1	
Iľjušin Il-62M	1980 – 1993	3	
Tupolev Tu-134A	1971 – 1983	4	
Tupolev Tu-154B2	1980 – 1991	4	
Tupolev Tu-154M	1989 – 1998	3	U OLP stále v provozu
Jakovlev Jak-40	1972 – 1998	8 ²	U OLP stále v provozu

Příloha 2 - Seznam letadel a vrtulníků 1960-2001 [16, s. 140]

Mil Mi-1	1960 – 1963	1	
SM-2	1963 – 1970	1	
Mil Mi-2	1972 – 1996	32	U OLP stále v provozu
Mil Mi-4	1961 – 1973	3	
Mil Mi-8	1970 – 2003	13	U OLP stále v provozu
CL-601 3A	1992 – 1998	1	
Let-410UVP-E-20D	1992 – 1998	1/2	2 objednány, jen 1 převzat
Bölkow BO 105CBS4	Od 1991	4	Pouze u PČR LS
Bell 412HP	Od 1993	4	Pouze u PČR LS
PZL Kania	1992 – 1993	1	Pouze u PČR LS, jen pronajat
Bell 412EP	Od 2001	2	Pouze u PČR LS
Eurocopter EC-135T2	Od 2003	82	Pouze u PČR LS
Mil Mi-171	Od 2001	4	Pouze u OLP

Příloha 3 - Technická data vrtulníků I [16, s. 151]

Vrtulníky s pístovými motory				
Typ	VR-1	Mil Mi-1S	M-2	Mil Mi-4
Země původu	ČSR	Polsko	Polsko	SSSR
Verze	Standardní	MS	tandardní	A, P
Počet strojů u PL	1	1	1	3
Používán	1948 - 1949	1960-1963	1963-1970	1961-1973
Posádka	1	1	1	2+1
Pasažéři	42412			
Motory - typ	BMW 323Q3	LIT-3	LIT-3	AŠ-82V
Motory - počet	1	1	1	1
Motory - výkon [kW]	736	423	470	1250
Hmotnost - prázdná [kg]	3150	1856	1925	5250
Hmotnost - maximální [kg]	4300	2500	2550	7600
Rychlost - maximální [km/h]	170	200	190	185
Dostup - dynamický [m]	2200	6800	6300	5500
Dolet [km]	190	500	460	400
Délka trupu	12,25 m	12,00 m	12,08 m	16,79 m
Průměr nosného rotoru	12,00 m	14,30 m	14,30 m	21,00 m
Výška s rotory	4,36 m	3,30 m	3,30 m	4,40 m

Lehké vrtulníky s turbohřídelovými motory				
Typ	Mil Mi-2	BO 105	PZL Kania	EC-135
Země původu	Polsko	Německo	Polsko	EU
Verze	Standardní	CBS4S	tandardní	T2
Počet strojů u PL	32	4	1	8
Používán	1972-1996	Od 1991	1992 - 1993	Od 2003
Posádka	2	1-2	2	2
Pasažéři	6	3-4	6	6
Motory - typ	GTD-350	A 250-C20 B	A 250-C20B	Arrius 2B1
Motory - počet	2	2	2	2
Motory - výkon [kW]	321,4	313	313	470
Hmotnost - prázdná [kg]	2350	1140	2440	1490
Hmotnost - maximální [kg]	3700	2600	4010	2900
Rychlost - maximální [km/h]	210	268	225	287
Dostup - dynamický [m]	4200	5180	4200	6100
Dolet [km]	715	694	370	852
Délka trupu	11,40 m	8,81 m	12,03 m	10,21 m
Průměr nosného rotoru	14,50 m	9,82 m	14,50 m	10,02 m
Výška s rotory	3,75 m	3,80 m	3,75 m	3,62 m

Příloha 4 - Technická data vrtulníků II [16, s. 152]

Těžké a střední vrtulníky s turbohřídelovými motory			
Typ	Mil Mi-8	Bell 412	Mil Mi-171
Země původu	SSSR	USA	SSSR
Verze	P, PS	HP, EP	Standardní
Počet strojů u PL	13	6	4
Používán	1970-2003	Od 1993	Od 2001
Posádka	2+1	2	2+1
Pasažéři	až 28	13	až 28
Motory - typ	TV2-117	PT6T-3B	TV3-117VMA
Motory - počet	2	2	2
Motory - výkon [kW]	1267	597	1640
Hmotnost - prázdná [kg]	7300	2935	7300
Hmotnost - maximální [kg]	12000	5397	13000
Rychlost - maximální [km/h]	230	259	250
Dostup - dynamický [m]	4500	6100	6000
Dolet [km]	650	687	650
Délka trupu	18,17 m	12,70 m	18,45 m
Průměr nosného rotoru	21,29 m	14,00 m	21,29 m
Výška s rotory	5,54 m	4,70 m	5,52 m

<i>Nehody strojů zařazených pod policejním letectvem²</i>				
Typ	Imatrikulace	Datum	Místo, stát	Uživatel
VR-1	OK-BZX	18.2.1949	Hosty, ČR	BL
Mi-2	B-2402	18.11.1980	Východní Čechy, ČR	LS FMV
Mi-2	B-2833	7.6.1985	Kroclov, ČR	LS FMV
Mi-2	B-2743	5.8.1993	Slaný, ČR	PČR LS
Mi-2	B-2929	11.9.1995	Brno, ČR	PČR LS
Mi-2	B-2048	5.5.2001	Rimavská Sobota, SR	LÚ MV SR
Mi-8P	B-8223	1.1.1975	Vysoké Tatry, SR	LO MV
Mi-8PS	B-8428	20.10.1977	Bratislava, SR	LO MV
Mi-8PS	B-8021	25.6.1979	Mlýnická Dolina, SR	LS FMV
Mi-8P	B-8939	17.6.1993	Pustý Hrad, SR	LÚ MV SR
BO 105	B-5763	18.5.1992	Habrůvka, ČR	LS FPS
BO 105	B-5292	4.8.1999	Orlická přehrada, ČR	PČR LS

<i>Nehody bývalých policejních strojů u jiných provozovatelů</i>				
Typ	Imatrikulace	Datum	Místo	Uživatel
Mi-2	4524, ex B-2524	15.12.1995	SR	ASR
Mi-2	4525, ex B-2525	12.3.1984	Piešťany, SR	ČSLA
Mi-8PS	0829, ex B-8829	28.10.2001	Okrouhlá, ČR	AČR