

POLICEJNÍ AKADEMIE ČESKÉ REPUBLIKY V PRAZE

Fakulta bezpečnostně právní

Katedra policejních činností

Historie letecké služby v letech 1935–2020

Diplomová práce

History of air service in the years 1935–2020

Master thesis

VEDOUCÍ PRÁCE

Mgr. Radek Galaš

AUTOR PRÁCE

Bc. Daniel Tausche

PRAHA

2022

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že předložená práce je mým původním autorským dílem, které jsem vypracoval samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem čerpal, v práci řádně cituji a jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

V Bláhově dne 10. 3. 2022

Bc. Daniel Tausche

Anotace

Předmětem této diplomové práce je zmapování historie letecké služby od jejího vzniku v roce 1935 do současnosti. Letecká služba je v současné době nedílnou součástí Policie České republiky a v dnešní době si policii bez této složky nelze představit. Letecká služba nesla během své více jak osmdesátileté historie různé názvy a také plnila různé úkoly.

Klíčová slova

letecká služba * ministerstvo vnitra * četnictvo * policie * četnické letecké hlídky * bezpečnostní letectvo * bezpečnostní letka * sbor národní bezpečnosti * federální policejní sbor * letadla * vrtulníky * bezpilotní letecké prostředky * drony

Annotation

The subject of this diploma thesis is to map the history of the air service from its inception in 1935 to the present. The air service is currently an integral part of the Police of the Czech Republic and nowadays the police cannot be imagined without this component. The air service has had different names throughout its 80-year history and has also performed various tasks.

Key words

air service * ministry of interior * gendarmerie * police * gendarmerie air patrols * security air force * security squadron * national security corps * federal police force * aircraft * helicopters * unmanned aerial vehicles * drones

OBSAH

ÚVOD	8
1. BEZPEČNOSTNÍ SBORY NA NAŠEM ÚZEMÍ 1918-2020.....	11
1.1. První republika a její bezpečnostní sbory (1918-1939).....	11
1.1.1. Státní a komunální policie	12
1.1.2. Četnictvo	17
1.1.3. Finanční stráž	21
1.1.4. Stráž obrany státu.....	23
1.2. Sbor národní bezpečnosti (1945-1989)	26
1.2.1. Veřejná bezpečnost	30
1.2.2. Státní bezpečnost	31
1.3. Federální policejní sbor	32
1.4. Policie České republiky	34
2. POLICEJNÍ LETECTVA	36
2.1. Vznik policejních letectev v Evropě	36
2.2. Vznik policejního letectva v Československu – co předcházelo	38
3. ČETNICKÉ LETECKÉ HLÍDKY (1935-1939)	40
3.1. Vznik, historie a diskolace	40
3.2. Úkoly a nasazení	45
3.3. Výzbroj a výstroj	47
3.3.1. Škoda D-1	49
3.3.2. Aero AP-32	49
3.3.3. Letov Š-328.....	50
3.3.4. Avia B-534	50
4. BEZPEČNOSTNÍ LETECTVO (1945-1950).....	52
4.1. Vznik, historie a diskolace	52
4.2. Úkoly a nasazení	56
4.2.1. Bezpečnostní letectvo proti banderovcům	58
4.3. Výzbroj a výstroj	59
4.3.1. Stíhací letadla	61
4.3.2. Kurýrní letadla.....	61
4.3.3. Cvičná a cvičná stíhací letadla.....	61
4.3.4. Dopravní letadla.....	62
4.3.5. Vrtulník.....	62
5. BEZPEČNOSTNÍ LETKA (1951-1953)	62

5.1.	Vznik, historie a diskolace	62
5.2.	Úkoly	63
5.3.	Výzbroj a výstroj	63
5.3.1.	Kurýrní letadla.....	64
5.3.2.	Cvičná letadla	64
5.3.3.	Dopravní letadla.....	65
6.	LETECKÝ ODDÍL MINISTERSTVA VNITRA (1953-1979).....	65
6.1.	Vznik, historie a diskolace	65
6.2.	Úkoly a nasazení	66
6.2.1.	Nehoda v Bratislavě – Husáková	67
6.3.	Výzbroj a výstroj	68
6.3.1.	Dopravní letadla.....	69
6.3.2.	Kurýrní letadla.....	69
6.3.3.	Cvičná letadla	69
6.3.4.	Vrtulníky	69
7.	LETECKÁ SPRÁVA FEDERÁLNÍHO MINISTERSTVA VNITRA (1979-1990)...	69
7.1.	Vznik, historie a diskolace	69
7.1.1.	LETECKÁ SPRÁVA SNB (1988-1990)	71
7.2.	Úkoly a nasazení	71
7.2.1.	Nehoda v Tatrách	72
7.3.	Výzbroj a výstroj	72
7.3.1.	Dopravní letadla.....	73
7.3.2.	Vrtulníky	73
8.	ÚŘAD FEDERÁLNÍHO MV PRO LETECKOU SLUŽBU (1990-1991).....	73
8.1.	Vznik, historie a úkoly.....	73
8.2.	Výzbroj a výstroj	74
8.2.1.	Dopravní letadla.....	74
8.2.2.	Vrtulníky	74
9.	LETECKÁ SLUŽBA FEDERÁLNÍHO POLICEJNÍHO SBORU (1991-1992)	74
9.1.	Vznik, historie a úkoly.....	74
9.2.	Výzbroj a výstroj	75
9.2.1.	Vrtulníky	75
9.2.2.	Dopravní letadla.....	75
10.	LETECKÁ SLUŽBA POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY (1993-2020).....	76
10.1.	Vznik, historie a diskolace	76

10.2. Úkoly a nasazení	77
10.3. Výzbroj	79
10.3.1. Vrtulníky	79
10.4. Bezpilotní letecké prostředky (DRONY)	80
10.4.1. Obecný popis, právní úprava	80
10.4.2. Historie	81
10.4.3. Oblasti využití dronů v bezpečnostní praxi	81
10.4.4. BRUS – Bepilotní Rotorový Univerzální Systém	84
10.4.5. DJI MAVIC PRO	84
10.4.6. PRIMOCO UAV ONE 150 (uvažuje se o jeho zařazení).....	85
10.4.7. Zhodnocení využití dronů ve službě Policie ČR.....	86
11. VÝZNAMNÉ OSOBNOSTI POLICEJNÍ LETECTVA (1935-2020)	86
11.1. VLK Antonín	86
11.2. HANUŠ Josef	87
11.3. KLÁN Jan	88
ZÁVĚR.....	90
SEZNAM PRAMENŮ.....	92
LITERATURA	92
ARCHIVNÍ FONDY.....	94
WEBOVÉ STRÁNKY A ELEKTRONICKÉ ZDROJE	95
PRÁVNÍ PŘEDPISY	99
SEZNAM OBRÁZKŮ	100

ÚVOD

Sférický trojúhelník ve státních barvách naší země, tedy bílé, červené a modré je více než 85 let výsostným označením policejních letadel a později také vrtulníků naší vlasti. Použitím sférického trojúhelníku byla v roce 1935 odlišena četnická letadla od našich letadel vojenských, a to zejména z toho důvodu, aby se předešlo jejich vzájemné záměně. Tento symbol policejního letectva přežil veškeré změny a převraty, které od jeho vzniku v roce 1935 ve formě Četnických leteckých hlídek naše země zažila. Vydržel v užívání i u současného policejního letectva, tedy Letecké služby Policie České republiky.

Tato diplomová práce má za cíl stručně zmapovat dlouhou historii policejního letectva na našem území od jeho vzniku do současné doby. Byť se po celou svou historii jednalo o policejní letectvo, nikdy neneslo tento název. Historie ho do současné doby zná pod více jak deseti různými názvy, které neslo v té, které době. Každá část jeho historie měla svá specifika, a to jak v jeho úkolech, tak i druhu nasazení, počtech jeho členů, dislokaci jeho jednotlivých součástí, tak i použité technice. U policejního letectva se vystřídalo mnoho letecké techniky, od prvorepublikových četnických stíhacích a pozorovacích dvouplošníků, přes poválečné jednoplošníky, ať už se jednalo o stíhací, pozorovací, cvičná a dopravní letadla, až po dodnes používané vrtulníky a nově i bezpilotní letecké prostředky. V popisovaném období policejní letectvo na našem území neexistovalo pouze v období druhé světové války.

Mezi první úkoly, kterými bylo policejní letectvo ve formě četnických leteckých hlídek pověřeno bylo hlavně chránit svrchovanost československého vzdušného prostoru, spolupracovat s pozemními jednotkami a dohlížet nad dodržováním leteckých předpisů. Poválečné bezpečnostní letectvo mělo kromě již uvedeného za úkol kontrolovat civilní letecký provoz a pátrat po pachatelích trestné činnosti. V dalších letech mezi úkoly policejního letectva přibyla činnost pro další složky ministerstva vnitra, například rychlá přeprava jejich pracovníků, kurýrní služba, stíhání nebezpečných zločinců, průzkum míst trestných činů, prostorů státních hranic a jiných objektů důležitých pro zajištění vnitřní bezpečnosti a veřejného pořádku, záchranná pomocná letecká služba při živelních pohromách a spolupráce s ostatními bezpečnostními orgány. Činnost policejního letectva také v dalších letech zahrnovala

leteckou přepravu stranických a vládních činitelů a dalších důležitých osob. V současné době, a to již od roku 1987 je policejní letectvo součástí Letecké záchranné služby.

Během své existence sloužilo v policejním letectvu několik významných osobností. Patřil mezi ně bývalý legionář, zakladatel a první velitel četnických leteckých hlídek a také první poválečný velitel policejního letectva plukovník Antonín Vlček. Dále několik pilotů předválečných četnických leteckých hlídek, kteří se následně jako vojenští piloti účastnili bojů druhé světové války. Bojovali ve Francii, Velké Británii v SSSR i na Slovensku v řadách Armée de l'Air, RAF a 1. čs. stíhacího leteckého pluku. Dosáhli nemalých úspěchů v boji proti nepříteli, kterým byla tehdejší německá Luftwaffe. Mezi takové patřili mimo jiné generálmajor Josef Hanuš, DFC, generálmajor Josef Jaške, generálmajor František Rypl, plukovník in memoriam Jan Klán a další. V poválečném letectvu SNB zastával krátce funkci zástupce velitele další veterán z RAF generálmajor František Weber.

Zpracovat historii policejního letectva si autor této práce vybral zejména vzhledem k dlouhodobému zájmu o letectví jako takové, který má již od dětství a taktéž vzhledem k zájmu o historii obecně. Historie policejního letectva byla již zpracována jako celek panem Jakubem Fojtíkem, který na toto téma napsal několik knih, kdy se podle autorova názoru jedná o zřejmě nejlepší práce na dané téma. Kromě prací uvedeného autora bylo čerpáno při přípravě této diplomové práce i z knih dalších autorů, různých archivních fondů a v neposlední řadě také z internetových zdrojů. Veškeré takto použité zdroje jsou v této práci uvedeny.

Tato práce je rozdělena do několika kapitol. V první kapitole jsou uvedeny a stručně popsány bezpečnostní sbory na území našeho státu v daném období. Další kapitola se zabývá vznikem policejního letectva obecně a následují kapitoly popisující policejní letectvo napříč jeho dějinami. Jednotlivé kapitoly nesou názvy, které neslo policejní letectvo v daném období. Každá z těchto kapitol obsahuje podkapitoly zabývající se vznikem a historií, úkoly a nasazením, dislokací a použitou výzbrojí. Některé z kapitol obsahují další zajímavé skutečnosti z historie policejního letectva. V kapitole o bezpečnostním letectvu je zmíněno nasazení proti banderovcům na Slovensku v rámci útvaru Kobra. V dalších kapitolách je například zmíněna havárie vrtulníku Leteckého oddílu Federálního ministerstva vnitra typu Mi-8, ke které došlo dne 20. října 1977, při které zemřela tehdejší první dáma ČSSR Viera Husáková.

Dále jsou v práci zmíněny významné osobnosti policejního letectva a stručně popsány některé typy letecké techniky, kterou během své dlouholeté existence policejní letectvo používalo.

Pro účely této diplomové práce jsou použity historické metody, studium dosud publikovaných prací, studium archivních materiálů, metody komparace, analýzy a syntézy.

1. BEZPEČNOSTNÍ SBORY NA NAŠEM ÚZEMÍ 1918-2020

1.1. První republika a její bezpečnostní sbory (1918-1939)

Dne 28. října 1918 vznikl samostatný stát československý, který vznikl na základě zákona o zřízení samostatného státu československého. Tento zákon byl vydán Národním výborem československým¹⁾ a dne 28. října 1918 veřejně vyhlášen jako první zákon nově vzniklého československého státu. K jeho vyhlášení ve Sbírce zákonů došlo až dne 6. listopadu 1918 jako zákon č. 11/1918²⁾ Sb. z. a n.³⁾. Autorem původního textu zákona byl JUDr. Alois Rašín.

Zákonem dosud nebyla stanovena státní forma nového státu, který se později, jak známo stal republikou. Za důležité je třeba považovat skutečnost, že tímto zákonem byl prozatímně recipován rakousko-uherský právní řád, tedy v českých zemích proto nadále platily rakouské zákony a na Slovensku zase původní uherské právo. Národní výbor (dále jen NV), jako orgán začal vykonávat moc zákonodárnou a výkonnou. A všechny úřady a ústavy na území Československa byly tedy Národnímu výboru podřízeny.

Na základě uvedeného přešli téměř všichni státní a veřejní zaměstnanci bývalé monarchie do služeb nově vzniklého československého státu. Ve většině případů zůstali na svých místech okresní hejtmáni⁴⁾, vysoké úřednictvo a příslušníci četnictva a policie.⁵⁾ Výkon bezpečnostní služby byl od počátku rozdělen mezi četnictvo a policii, která se dále dělila na státní a komunální. Byl v podstatě zachován rakouský systém. Četnictvo podporované komunální policií plnilo své úkoly na venkově a v obcích, kde nebyl zřízen státní policejní úřad a státní policie je plnila ve statutárních městech. Všechny tyto sbory spadaly pod působnost Ministerstva vnitra (dále jen MV).⁶⁾

¹⁾ **Národní výbor československý** – orgán československé politické reprezentace na konci 1. světové války, vznikl 13. 7. 1918, jeho úkolem byla příprava převzetí státní moci a vypracování zákonů nového státu. Představitelé NV, vyhlásili dne 28. října 1918 v Praze samostatný československý stát a vydali první zákon. [online]. [cit. 7. 12. 2021]. Dostupné z https://cs.wikipedia.org/wiki/N%C3%A1rodn%C3%AD_v%C3%BDbor_%C4%8Deskoslovensk%C3%BD

²⁾ Jedná se o tzv. **recepční zákon**, kdy se jedná o zákon, kterým nový stát přebírá (recipuje) část nebo celý dosavadní právní řád, který na daném území platil

³⁾ **Sb. z a n.** – Sbírka zákonů a nařízení státu československého (poznámka autora)

⁴⁾ **Hejtmán** – tehdejší nejvyšší politický představitel okresu (poznámka autora)

⁵⁾ MACEK, Pavel, UHLÍŘ Lubomír. **Dějiny policie a četnictva II.**, Československá republika (1918-1939). Praha: POLICE HISTORY, 1999, str. 9

⁶⁾ MACEK, Pavel, UHLÍŘ Lubomír. **Dějiny policie a četnictva II.**, Československá republika (1918-1939). Praha: POLICE HISTORY, 1999, str. 19

Dalším prvorepublikovým bezpečnostním sborem byla Finanční stráž Československé republiky, kdy se jednalo se o ozbrojený sbor ministerstva financí. Později byla zřízena Stráž obrany státu. V následujících kapitolách je uveden stručný popis jednotlivých bezpečnostních sborů.

1.1.1. Státní a komunální policie

Jak již bylo uvedeno, se vznikem Československa byl převzat rakousko-uherský policejní systém. Byly převzaty všechny existující policejní úřady. Jednalo se o sedm státních policejních úřadů s celkem 1881 zaměstnancem. Těmito úřady byly policejní ředitelství Praha a Brno, policejní komisařství Plzeň a Moravská Ostrava a pohraniční policejní komisařství Podmokly, Cheb a Bohumín. Z těchto uvedených úřadů, mělo jen policejní ředitelství v Praze uniformovanou policii. Kromě uvedených úřadů bezpečnostní službu vykonávaly městské a obecní policie, a to na území, které nepodléhalo uvedeným úřadům.⁷⁾ Mimo působnost těchto sborů pak působilo četnictvo, o kterém bude pojednáno dále.

Problémem byla situace v některých pohraničních oblastech Československa. Jednalo se o oblasti, kde zdejší většinové německé obyvatelstvo vyhlásilo celkem čtyři provincie, nebo také tzv. iredentní republiky. Jednalo se o Deutschböhmen⁸⁾, Böhmerwaldgau⁹⁾, Deutschsüdmähren¹⁰⁾ a Sudetenland¹¹⁾, které vznikly v důsledku nesouhlasu německého obyvatelstva se vznikem Československa. Tyto snahy byly podporovány i zdejšími německými příslušníky policie a četnictva. Za této situace byl zdejší policejní aparát pro nově vzniklý stát většinou nepoužitelný. Zdejší

⁷⁾ MACEK, Pavel, UHLÍŘ Lubomír. **Dějiny policie a četnictva II.**, Československá republika (1918-1939). Praha: POLICE HISTORY, 1999, str. 19

⁸⁾ **Deutschböhmen** (česky Německé Čechy) - území v Čechách, zahrnující část severních a západních Čech a Orlických hor obývaných převážně Němci. Existovaly od 12. listopadu do 27. prosince 1918. Sídlo Liberec.

⁹⁾ **Böhmerwaldgau** (česky Šumavská župa) - území v Čechách sahající od Kaplice ke Klatovům, jedna z provincií Německého Rakouska. Existovala od začátku listopadu do 28. listopadu 1918. Sídlo Český Krumlov.

¹⁰⁾ **Deutschsüdmähren** (česky Německá jižní Morava) – území na jižní a jihozápadní Moravě, s přesahem do historických Čech, nacházející se podél dnešní česko-rakouské hranice. Existovala od 3. listopadu do konce prosince 1918. Sídlo Znojmo.

¹¹⁾ **Sudetenland** (česky Sudety) – území západního Rakouského Slezska a části severní Moravy a některé německé oblasti jako např. Králiky a Lanškroun ve východních Čechách. Existovaly od 30. října do 18. prosince 1918. Sídlo Opava.

separatistické snahy však byly následně potlačeny československými vojenskými jednotkami a československým četnictvem do konce roku 1918.¹²⁾

Co se týkalo Slovenska, tak i zde byla přejata zdejší policejní soustava, byť v rámci bývalého uherského systému neexistovala prakticky státní policie. Výjimkou byl státní policejní pohraniční úřad v Bratislavě se dvěma expoziturami. Ve většině měst existovala městská policie, jednalo se celkem o 40 měst. Obdobná situace panovala i na Podkarpatské Rusi, kde existovala pouze komunální policie.

Nejvyšším státním policejním úřadem bylo policejní ředitelství v Praze, to bylo rozděleno na policejní prezidium a další oddělení, které byly rozděleny podle věcné příslušnosti. Prvním policejním ředitelem a následně prvním policejním prezidentem byl jmenován JUDr. Richard Bienert.¹³⁾ V čele policejních úřadů stáli úředníci s právním vzděláním – policejní ředitelé nebo správci policejních komisařství podle typu úřadu. Šlo-li o státní policejní úřad, byl na úrovni okresního úřadu. Policejní ředitelství podléhalo zemskému prezidentovi, policejní komisařství okresnímu hejtmanovi. Všechny tyto úřady byly podřízeny MV.¹⁴⁾ Organizace státních policejních úřadů vycházela v té době stále z předpisů bývalé monarchie.¹⁵⁾

Vzhledem k tomu, že stávající stav policejních úřadů nepostačoval, byla postupem času síť těchto úřadů doplňována. Vláda byla zmocněna na základě zákona č. 165/1920 Sb.¹⁶⁾ ke zřizování státních policejních úřadů. Ty mohly být zřízeny kdekoliv to uzná vláda potřebné, a to ve lhůtě do pěti let ode dne účinnosti tohoto zákona.¹⁷⁾

Tímto zákonem byly také dány úkoly těmto úřadům, kterými byly pečovat o veřejnou bezpečnost a vnitřní klid, starati se o bezpečnost osob a majetku, udržovat

¹²⁾ MACEK, Pavel, UHLÍŘ Lubomír. **Dějiny policie a četnictva II.**, Československá republika (1918-1939). Praha: POLICE HISTORY, 1999, str. 21

¹³⁾ **BIENERT Richard, JUDr.** (5. září 1881 Smíchov – 3. února 1949 Praha), 30. října 1918 jmenován pražským policejním ředitelem, 20. května 1920 pak policejním prezidentem.

¹⁴⁾ MACEK, Pavel, UHLÍŘ Lubomír. **Dějiny policie a četnictva II.**, Československá republika (1918-1939). Praha: POLICE HISTORY, 1999, str. 21-22

¹⁵⁾ například **Vyhláška místodržitelství 142/1850 z. z. ze dne 1. 8. 1850** - Obrys řízení správního str. 365-371 [online]. [cit. 16. 1. 2022]. Dostupné z <https://kramerius5.nkp.cz/view/uuid:a0316470-f5cb-11dc-8d26-000d606f5dc6?page=uuid:6acbdee0-14a3-11e7-981b-005056825209>

¹⁶⁾ **zákon č. 165/1920 Sb. ze dne 16. března 1920, jímž se vláda zmocňuje zřizovati státní policejní úřady**

¹⁷⁾ viz **§ 1 z. č. 165/1920 Sb.**, jímž se vláda zmocňuje zřizovati státní policejní úřady

veřejný řád a vésti v patrnosti obyvatelstvo a cizince.¹⁸⁾ Obce měli za povinnost v době prvních pěti let po zřízení státního policejního úřadu přispívat na jejich náklady. Dále byly povinny přenechat státu bezplatně k užívání budovy, místnosti a věcná zařízení, jež sloužily těmto úřadům.¹⁹⁾ Zřízení státních policejních úřadů v jednotlivých obcích, zahájení jejich působnosti a případné zrušení takového úřadu bylo vyhlášováno MV ve Sbírce zákonů a nařízení. Platnost zákona č. 135/1920 Sb. byla následně prodloužena zákonem č. 306/1924 Sb. až do dne 31. prosince 1929. Zákonem č. 208/1931 Sb. o zřizování policejních úřadů umožňovala navíc zřídit státní policejní úřad v obci, jejíž zastupitelstvo s tím projevilo souhlas.

Popsaným způsobem byly v následujících letech zřízeny policejní ředitelství v Bratislavě (1920), Košicích (1920), Plzni (1920), Užhorodě (1921), Liberci (1922), a Moravské Ostravě (1922) a policejní komisařství v Kladně (1921), Chebu (1922), Moravské Ostravě (1922), Jihlavě (1922), Mukačevě (1922), Berehově (1922, zrušeno 1934), Chustu (1922, zrušeno 1933), Opavě (1922), Karlových Varech (1923), Rimavské Sobotě (1923), Rožnavě (1923), Lučenci (1923), Parkáni (1923), Prešově (1923, zrušeno 1934), Ústí nad Labem (1924), Jablonci nad Nisou (1926), Novém Jičíně (1926), Šumperku (1927) a Krnově (1927). Postupem času se navíc působnost jednotlivých policejních ředitelství a komisařství měnila a rozšiřovala a některé úřady byly naopak zrušeny.

Například v Ústí nad Labem bylo policejní komisařství zřízeno dne 20. prosince 1924 vyhláškou ministra vnitra č. 284/1924 Sb. o zřízení policejního komisařství v Ústí nad Labem. Předmětná vyhláška stanovovala působnost tohoto policejního komisařství, kdy uváděla, že se vztahuje k obvodu města Ústí nad Labem a k obcím Předlice, Střekova a Bukova.²⁰⁾ Dále vyhláška uváděla konkrétní úkony, které spadají do působnosti komisařství a další organizační náležitosti.

První písemný doklad o městě Ústí nad Labem pochází z roku 1056 nebo 1057. Již ve 13. století ve městě působil rychtář jmenovaný králem. Rychtáře lze považovat za jakéhosi předchůdce dnešní policie. Historie městské policie v Ústí nad Labem sahá až do roku 1754, kdy byla městská policie řízena městským policejním

¹⁸⁾ viz § 2 z. č. 165/1920 Sb., jímž se vláda zmocňuje zřizovati státní policejní úřady

¹⁹⁾ viz § 3 z. č. 165/1920 Sb., jímž se vláda zmocňuje zřizovati státní policejní úřady

²⁰⁾ v dnešní době se jedná o městské obvody Ústí nad Labem – poznámka autora

komisařem.²¹⁾ A právě předmětnou vyhláškou došlo ke zrušení tehdejší městské policie, která se fakticky změnila na policii státní. Obdobným způsobem se tak dělo i v dalších městech Československa.

Jak již bylo uvedeno, po vzniku Československa mělo ze státních policejních úřadů uniformovanou policii pouze pražské policejní ředitelství. Tento stav byl změněn zákonem č. 230/1922 Sb. ze dne 13. července 1922 o sborech stráže bezpečnosti. Zákon zřizoval pro výkon bezpečnostní služby u určených státních úřadů civilní sbory stráže bezpečnosti. Jednalo se o uniformované sbory, které byly ozbrojeny a vedeny po vojenském vzoru. Dále se jednalo o neuniformované sbory, které nebyly zřízeny po vojenském vzoru a ozbrojeny být neměly, podle potřeby ale ozbrojeny být mohly.²²⁾

Zákon o sborech stráže bezpečnosti provádělo vládní nařízení č. 295/122 Sb. ze dne 5. října 1922. Tímto nařízením byl uniformovaným sborům stanoven úřední název Sborů uniformované stráže bezpečnosti (dále jen SUSB) a obdobně tak neuniformovaným sborům přidělen úřední název Sborů neuniformované stráže bezpečnosti (dále jen SNSB). Dále byla tímto nařízením stanovena podřízenost jednotlivých sborů. Uniformované sbory byly podřízeny moci velitelské, neuniformované sbory byly podřízeny úřední moci představené.²³⁾ Zjednodušeně se dá konstatovat, že SUSB vykonával službu pořádkovou a správní a SNSB plnily úkoly služby kriminální policie.

Další změny v policejní správě následně přineslo vládní nařízení č. 51/1936 Sb. z. a n.²⁴⁾ o organizaci policejní správy. Podle tohoto nařízení měly policejní úřady „pečovatí o veřejnou bezpečnost a klid, starati se o bezpečnost osob a majetku, udržovatí veřejný pořádek, zejména též bdíti nad veřejnou mravností, dále míti v evidenci obyvatelstvo a cizince a plniti úkoly, které jsou jim platnými předpisy zvlášt' uloženy.“²⁵⁾ Vláda mohla v souladu s nařízením zřizovat a zrušovat státní policejní

²¹⁾ *Ústí nad Labem – Městská policie – historie a současnost*. [online]. [cit. 18. 1. 2022]. Dostupné z <https://www.usti-nad-labem.cz/cz/ostatni/mestska-police/historie-a-soucasnost.html>

²²⁾ viz § 1 z. č. 230/1922 Sb., o sborech stráže bezpečnosti

²³⁾ viz § 1 vládního nařízení č. 295/1922 Sb., o sborech stráže bezpečnosti

²⁴⁾ vládní nařízení 51/1936 Sb. o organizaci policejní správy a služby a o některých jiných opatřeních v oboru vnitřní správy

²⁵⁾ viz § 1 vládního nařízení č. 51/1936 Sb., o organizaci policejní správy a služby a o některých jiných opatřeních v oboru vnitřní správy

úřady a stanovovat a měnit jejich sídla a správní obvody. Činit tak mohla, kdykoli to znala potřebné.

Uvedené nařízení dále uvádělo, že SUSB tvořily jednotný uniformovaný policejní strážní sbor, stejně tak i SNSB tvořily jednotný neuniformovaný policejní strážní sbor. Oba tyto sbory byly určeny pro výkon policejní služby u politických a státních policejních úřadů.

Se vznikem Československa neexistovala ještě samostatná dopravní policie. Vzhledem k rozvoji motorizace obecně a nárůstu frekvence dopravy vzniká v Praze již v roce 1919 oddělení dopravní stráže. Od 19. 4. 1920 existuje zvláštní cyklistický oddíl, který byl předchůdcem pozdějšího motorizovaného oddílu, který vzniká v roce 1927. V roce 1927 byl také zaveden první pražský semafor. Podle pražského vzoru byla dopravní služba postupně zaváděna i v dalších městech. Mimo působnost státních policejních úřadů provádělo silniční kontrolu četnictvo.²⁶⁾

Vzhledem k tomu, že postupem času docházelo k nárůstu kvalifikované kriminality, které přerůstala místní rámec, došlo v opatření centralizačního charakteru. Roku 1929 vzniká při pražském policejním ředitelství Všeobecná kriminální ústředna (dále jen VKÚ). Ta spolupracovala se všemi státními bezpečnostními úřady a četnickými stanicemi. Měla za úkol mimo jiné vést ústřední seznam zločinců, kteří působili na větším území a zvláště nebezpečných zločinců, dále soustřeďovali zprávy všech bezpečnostních orgánů o takovýchto zločincích a jejich činech a měla i další úkoly.²⁷⁾

Stejně jako u státní policie, tak i u komunálních policií byl po vzniku Československa prakticky zachován rakouský model organizace policejních složek. Později docházelo k zestátnění policejní správy a obce ji vykonávaly v přenesené působnosti, pokud v tomto směru nebyla pravomoc přenesena na státní policejní úřad. Pro ilustraci uvedme, že na tehdejší území Československa působilo 4500 strážníků zařazených u komunálních policií. Tehdejší komunální sbory nesly různé označení, například stráž, bezpečnostní stráž a podobně. Byly zřizovány obcemi a financovány z jejich prostředků. Z tohoto důvodu byly podřízeny starostovi, ten byl

²⁶⁾ MACEK, Pavel, UHLÍŘ Lubomír. **Dějiny policie a četnictva II.**, Československá republika (1918-1939). Praha: POLICE HISTORY, 1999, str. 37-38

²⁷⁾ MACEK, Pavel, UHLÍŘ Lubomír. **Dějiny policie a četnictva II.**, Československá republika (1918-1939). Praha: POLICE HISTORY, 1999, str. 31

přes okresní a zemské politické úřady podřízen v poslední instanci ministerstvu vnitra.²⁸⁾

1.1.2. Četnictvo

Také četnictvo, jak již bylo zmíněno výše přešlo za základě recepčního zákona do služeb nového Československa. Již 29. října 1918 se četnictvo podřídilo NV a téhož dne svěřil NV velení nad četnictvem generálu Václavu Řezáčovi,²⁹⁾ který byl tehdejším zemským četnickým velitelem v Čechách. Řezáč vzápětí vydal svolání k četnictvu a následoval prakticky jeho první rozkaz „Veškerému četnictvu v Čechách. Místodržitelství shodlo se s Národním výborem, jakož představitelem suverenity... Tímto usnesením vstupuje četnictvo do služeb Národního výboru.“³⁰⁾

Po vzniku samostatného státu samozřejmě neexistoval zákon nové republiky, podle kterého by četnictvo vykonávalo svou službu. Stále se řídilo zákony zaniklé monarchie, kterými byly zákon o četnictvu ze dne 25. prosince 1894, služební instrukce pro četnictvo ze dne 3. března 1895 a organizační předpisy ze dne 20. března 1895.

Četnictvo bylo prakticky prvním bezpečnostním sborem, který přešel do služeb nového Československa, byť četnictvo opustilo skoro 10 procent jeho stavu. K tomu došlo především u četníků, jenž nesouhlasili se vznikem nového státu. Na Slovensku byla zase většina stavu maďarské národnosti. Toto bylo vyřešeno obsazením volných míst četníky z Čech a Moravy. I přes tyto problémy bylo četnictvo jediným organizovaným bezpečnostním sborem na našem území, který měl jasně danou strukturu, určitou úroveň kázně a disciplíny a který se postavil na stranu nové republiky. Státní policie se s ním v té době prakticky nemohla srovnávat.³¹⁾

V pohraničí bylo četnictvo například nasazeno v jižních Čechách společně s armádou v souvislosti s obsazením Šumavské župy (Böhmerwaldgau) a jejím připojením k Československu. V Českém Krumlově okresní velitel četnictva strážmistr Josef Hozák 1. listopadu 1918 posílil místní stanici o 6 mužů. Na rozkaz

²⁸⁾ **Historie městské policie.** [online]. [cit. 19. 1. 2022]. Dostupné z <http://www.mpckrumlov.eu/index.php/o-nas/historie-mp>

²⁹⁾ **ŘEZÁČ Václav, generál četnictva** (9. dubna 1859 Hrdlořezy – 23. května 1945 Praha), v letech 1888-1920 sloužil u četnictva, první generální velitel československého četnictva (od října 1918 do srpna 1920)

³⁰⁾ GALAŠ, Radek. **Československé četnictvo (1918-1929).** Praha: Academia, 2019, str. 37

³¹⁾ GALAŠ, Radek. **Československé četnictvo (1918-1929).** Praha: Academia, 2019, str. 39 a str. 41

generálního velitele československého četnictva vyslalo 22. listopadu 1918 zemské velitelství v Praze do Českých Budějovic pod velením strážmistra II. třídy Josefa Hausnera 36 četníků a 20 náhradních četníků. Následně postupně obsazovaly čs. vojenské jednotky jednotlivá města a obce. Četnická asistence z Prahy mezitím obsazovala uvolněné četnické stanice v kaplickém okrese.³²⁾ To je jen jeden z příkladů nasazení četnictva při vzniku Československa a obsazování problematického pohraničí.

Dalším z problémů byl boj o četnictvo mezi dvěma ministerstvy. Jednalo se o Ministerstvo národní obrany (dále jen MNO) a MV. Za bývalé monarchie spadalo četnictvo pod tehdejší ministerstvo zeměbrany. Ke dni 27. listopadu 1918 bylo četnictvo zařazeno pod MV, s čímž se však MNO nehodlalo smířit. Přes různé návrhy zůstalo četnictvo již nastálo pod resortem MV.³³⁾

Organizace četnictva v roce 1918 vycházela z rakouského systému, který byl postupně doplněn o některé další prvky. Po vzniku Československa existovala dvě zemská velitelství četnictva (dále jen ZČV). Jednalo se o ZČV v Praze pro Čechy a další ZČV v Brně pro Moravu a Slezsko. Ostatní zemská četnická velitelství na svůj vznik teprve čekala.³⁴⁾ Definitivní podobu nabyla organizační struktura vydáním zákona č. 299/1920 Sb. z. a n. o četnictvu ze dne 14. dubna 1920. Tímto zákonem bylo četnictvo republiky Československé definováno jako: „Vojensky organizovaný sbor strážný, jenž určen jest k tomu, aby podle stávajících zákonných předpisů a podle nařízení příslušných úřadů státních udržoval v celém území Československé republiky veřejný pořádek a veřejnou bezpečnost.“³⁵⁾

Četnictvo bylo orgánem státní politické správy určeným k vykonávání bezpečnostní služby s podřízeností státním politickým úřadům. V oblasti výcviku, vyučování, kázně a kontroly služby a dále ve věcech správních a hospodářských bylo podřízeno četnickým důstojníkům. V poslední instanci pak v obou uvedených oblastech podléhalo ministerstvu vnitra. K udržování vojenského pořádku a kázně ve

³²⁾ KLEČACKÝ, Martin. *Převzetí rakouského četnictva československým státem 1918-1919*. Praha, 2011. Rigorózní práce. Univerzita Karlova, Filozofická fakulta, Ústav českých dějin. [online]. [cit. 20. 1. 2022]. Dostupné z <https://dspace.cuni.cz/handle/20.500.11956/47728>

³³⁾ GALAŠ, Radek. *Československé četnictvo (1918-1929)*. Praha: Academia, 2019, str. 41

³⁴⁾ GALAŠ, Radek. *Československé četnictvo (1918-1929)*. Praha: Academia, 2019, str. 42

³⁵⁾ viz § 1 z. č. 299/1920 Sb. o četnictvu

sboru byl povolán generální velitel četnictva, který byl přidělen na MV.³⁶⁾ MV rozhodovalo o tom, jak má být četnictvo organizováno, o početních stavech, jak bude vykonávána služba a jak mají být četníci vycvičeni. Otázka výzbroje spočívala v dohodě MV a MNO. Organizace četnictva se musela shodovat s organizací ostatních úřadů a v místech sídel politických a soudních úřadů byla zřizována přiměřená četnická velitelství.³⁷⁾ K zajištění komunikace mezi četnictvem a armádou, byl k četnictvu přidělen důstojník československého vojska.³⁸⁾ Zvláštností bylo povolávání příslušníků četnictva v určitých lhůtách k vojenským cvičením, při kterých četníci podléhali vojenským předpisům a zákonům. Takových cvičení se účastnili četníci, kteří s přihlédnutím k věku byli jinak povinni vojenským cvičením podle branného zákona.³⁹⁾ Při válečném stavu musela pak přejít část četnictva k polní bezpečnostní službě pod přímé vojenské velení.⁴⁰⁾

V čele četnictva stál generální velitel četnictva, jehož funkce byla zřízena v roce 1918 a jak již bylo uvedeno, prvním generálním velitelem se stal generál Václav Řezáč. Generálnímu veliteli četnictva byla přímo podřízena ZČV, kterých bylo nakonec celkem pět. Byla zřízena v každé ze zemí tehdejšího Československa, v sídlech zemských úřadů. Jednalo se o ZČV pro Čechy v Praze, pro Moravu v Brně, pro Slezsko v Opavě, pro Slovensko v Bratislavě a pro Podkarpatskou Rus v Užhorodě. ZČV byla označena pořadovými čísly 1-5 (Čechy č. 1, Morava č. 2, Slezsko č. 3, Slovensko č. 4 a Podkarpatská Rus č. 5). Tento počet ZČV trval až do správní reformy v roce 1927. Toho roku byla administrativně sloučena země Moravská se Slezskou (od té doby již země Moravskoslezská), stejně tak byla sloučena i dotčená zemská četnická velitelství, tedy v Brně a Opavě⁴¹⁾

Nižším stupněm byla četnická oddělení, která byla přímo podřízena ZČV. Četnická oddělení zahrnovala území dvou i více politických okresů. Do roku 1924 byla tato číslována (pouze v rámci jednotlivých zemí), poté byla označena již jen místní názvem. V čele oddělení stál správní četnický důstojník. Ve struktuře četnictva se dále pod četnickými odděleními nacházela Okresní četnická velitelství. Těch bylo v rámci oddělení několik, přičemž počet byl podle jednotlivých zemí značně rozdílný.

³⁶⁾ viz § 2 z. č. 299/1920 Sb. o četnictvu

³⁷⁾ viz § 3 z. č. 299/1920 Sb. o četnictvu

³⁸⁾ viz § 4 z. č. 299/1920 Sb. o četnictvu

³⁹⁾ viz § 5 z. č. 299/1920 Sb. o četnictvu

⁴⁰⁾ viz § 6 z. č. 299/1920 Sb. o četnictvu

⁴¹⁾ ZČV č. 1 v Praze, ZČV č. 2 v Brně, ZČV č. 3. v Bratislavě, ZČV č. 4. v Užhorod – pozn. autora

Velitelství sídlila zpravidla v sídlech okresních politických úřadů. V čele stál výkonný četnický důstojník.⁴²⁾

Základním výkonným článkem četnictva byly četnické stanice. Obvody jednotlivých stanic tvořili území okresní četnického velitelství. Obvod byl tvořen územím zpravidla čtyř až pěti obcí. Pokrývaly území celého Československa, tedy vyjma míst, kde byla vykonávána služba příslušníky SUSB. V čele stanice stál její velitel, většinou v hodnosti vrchní strážmistr. V první republice tvořilo četnickou stanicí nejméně tři muži.⁴³⁾

Výše uvedený výčet není úplný. Dalšími organizačními jednotkami četnictva bylo Ústřední četnické pátrací oddělení, Četnické pátrací stanice, Četnické pohraniční kontrolní stanice, Četnické eskortní stanice, Četnické stanice se služebními psy, Četnické pohotovostní oddíly, Četnické silniční kontrolní stanice, Četnické školy a Četnické letecké hlídky. Níže je stručný popis některých z nich.

Ústřední četnické pátrací oddělení bylo zřízeno v roce 1922 jako vyvrcholení snah četnictva o samostatnost v oblasti kriminalistiky. Oddělení bylo stejně jako celé četnictvo podřízeno MV. Úkolem oddělení bylo vedení daktyloskopické služby četnictva, podávání znaleckých posudků a jednotné řízení pátrací služby.

Četnické pátrací stanice byly zřízeny v roce 1928 u některých okresních velitelství, jako jejich součást. Převážně k tomu tak bylo v sídlech krajských soudů. Četnické pátrací stanice měly za úkol vypátrat a zajistit pachatele trestných činů spáchaných v jejich obvodech, zajišťovat důkazní prostředky, provádět hlídkovou službu, ve výjimečných případech vypomáhat místním četnickým stanicím ve svém obvodu při výkonu bezpečnostní služby.

Četnické pohraniční kontrolní stanice byly zřízeny pouze v Čechách v roce 1931. Bylo tomu tak v obvodech četnických stanic, kdy nesly i název těchto stanic. Bylo jich celkem 14 a jednalo se o stanice zřízené výhradně k provádění pasové

⁴²⁾ MACEK, Pavel, UHLÍŘ Lubomír. **Dějiny policie a četnictva II.**, Československá republika (1918-1939). Praha: POLICE HISTORY, 1999, str. 55-56

⁴³⁾ MACEK, Pavel, UHLÍŘ Lubomír. **Dějiny policie a četnictva II.**, Československá republika (1918-1939). Praha: POLICE HISTORY, 1999, str. 57-58

kontroly v místech hraničních přechodů s Německem, v blízkosti německých hranic pak byly dvě i na hranicích s Rakouskem.⁴⁴⁾

Četnické pohotovostní oddíly byly oddíly původně zřízeny v Čechách a Slezsku k posílení pohraničních oblastí s Německem. Byly zřízeny dnem 1. 9. 1933 a byly dislokovány ve městech s výraznou převahou německého obyvatelstva. Jednalo se celkem o deset oddílů (Děčín, Frývaldov, Hlučín, Cheb, Chomutov, Krnov, Most, Německé Jablonné, Teplice-Šanov a Trutnov). Později byly zřízeny koncem roku 1933 další oddíly na Moravě a Slovensku a v roce 1935 i na Podkarpatské Rusi. Postupně byl jejich počet navyšován i dále, a tak jich v roce 1938 existovalo již celkem 30. Úkolem těchto oddílů bylo podporovat a doplňovat služební činnost četnických stanic v daném obvodu z důvodu udržení veřejného pořádku. Nikdy neprováděli zákroky samostatně, ale vždy s místní stanicí, vyjma nebezpečí z prodlení.⁴⁵⁾

Četnické silniční kontrolní stanice byly zřizovány postupně od 1. 5. 1935. Byly zřizovány ve vztahu k tehdejší silniční síti a byly podřízeny přímo veliteli příslušného četnického oddělení. Mimo sídla těchto oddělení byla podřízena okresním četnickým velitelům. Počet těchto stanic od jejich vzniku neustále vzrůstal, nakonec jejich počet přerostl číslo dvacet. Byly dislokovány na celém území tehdejšího Československa. Jejich hlavním úkolem bylo hlídkování motorovým vozidlem a dohled nad dodržováním dopravních předpisů.

1.1.3. Finanční stráž

Finanční stráž (dále jen FS) byl ozbrojeným bezpečnostním sborem Ministerstva financí, který existoval v letech 1918-1940 a 1945-1949. Na našem území vznikla FS již v dobách monarchie. K jejímu vzniku došlo sloučením sboru pohraničních myslivců a sboru důchodkové stráže císařským rozhodnutím ze dne 22. prosince 1842. Byla určena k výkonu funkce finanční policie na hranicích i ve vnitrozemí.

V roce 1907 byl vydán Rakouským ministerstvem financí výnos č. 21134 ze dne 19. března 1907, jednalo se služební předpis FS, který nabyl účinnosti 1. dubna

⁴⁴⁾ MACEK, Pavel, UHLÍŘ Lubomír. **Dějiny policie a četnictva II.**, Československá republika (1918-1939). Praha: POLICE HISTORY, 1999, str. 63

⁴⁵⁾ MACEK, Pavel, UHLÍŘ Lubomír. **Dějiny policie a četnictva II.**, Československá republika (1918-1939). Praha: POLICE HISTORY, 1999, str. 65

téhož roku. Tento předpis platil v zásadě, i přes snahy jej nahradit, až do r. 1949, kdy byla FS definitivně zrušena.⁴⁶⁾

Podle uvedeného služebné řádu měla FS tyto povinnosti: odkrývání podloudnictví a jiných přestupků důchodkových, odkrývání nesprávného počínání úřadů a zřízenců, napomáhání výkonným úřadům při výkonu jejich činnosti, zabránění přístupu podezřelých osob do země, zabraňovat vojenským zběhům v útěku do ciziny, pomáhat v provádění opatření k ochraně veřejné bezpečnosti, konat šetření a úřední jednání jí uložená a spolupůsobení při vojenské ochraně hranice dle zvláštních předpisů.

Nový československý stát si ponechal stávající systém ochrany hranic. Na Slovensku a Podkarpatské Rusi musely být struktury vybudovány nově. V únoru 1919 došlo k vyhlášení samostatného československého celního území, a tak kromě bezpečnostní ochrany státní hranice bylo nutné zajistit i ochranu z celního hlediska. V březnu 1919 začaly vznikat první celní úřady a od poloviny roku 1919 byl zahájen provoz celnic na československo-rakouské hranici.⁴⁷⁾

Důležitou změnu přinesl zákon č. 28/1920 Sb. z. a n. ze dne 12. prosince 1919 o reorganizaci FS. Na základě tohoto zákona došlo k rozdělení sboru FS na dva nové útvary. Pro působení ve vnitrozemí se jednalo o vnitrozemskou důchodkovou kontrolu, pro působení na hranicích se pak jednalo o pohraniční finanční stráž.⁴⁸⁾ Tento zákon dále prováděla nařízení vlády republiky Československé č. 157/1920 Sb. a č. 351/1920 Sb.

Organizační struktura FS byla následující. Sbor finanční stráže i nadále patřil pod ministerstvo financí. Tomu podléhala zemská finanční ředitelství, která se starala především o služební a osobní záležitosti příslušníků FS. Jednotlivým finančním ředitelstvím byly podřízeny inspektoráty finanční stráže. Těmto dále podléhala oddělení finanční stráže a jednotlivé celní úřady.⁴⁹⁾

FS střežila hranice republiky až do jejího konce v březnu 1939, následně byla FS zrušena v roce 1940. Na Slovensku ale existoval sbor finanční stráže po celou

⁴⁶⁾ BENEŠ, Jaroslav. **Finanční stráž československá 1918-1938**. Dvůr Králové nad Labem: Fortprint, 2005, str. 8

⁴⁷⁾ BENEŠ, Jaroslav. **Finanční stráž československá 1918-1938**. Dvůr Králové nad Labem: Fortprint, 2005, str. 9

⁴⁸⁾ viz § 1 z. č. 28/1920 Sb. o reorganizaci finanční stráže

⁴⁹⁾ **Finanční stráž**. [online]. [cit. 22. 1. 2022]. Dostupné z <http://www.1-prapor-sos.wz.cz/sos/fs.html>

válku. Po osvobození došlo k obnovení FS. Ke zrušení pak došlo na základě zákona č. 275/1948 Sb. ze dne 2. prosince 1948 o přenesení působnosti FS v celním pohraničním pásmu na Sbor národní bezpečnosti (dále jen SNB). K 1. lednu 1949 došlo k faktickému zrušení FS a ve službě byla zcela nahrazena jednotkami Národní bezpečnosti. Jednalo se o nový útvar Pohraniční stráž, která spadala opět pod ministerstvo vnitra.⁵⁰⁾

1.1.4. Stráž obrany státu

Dosud bylo hovořeno ve vztahu k první republice o bezpečnostních sborech „běžných“, kdy se jednalo o výše popsané Státní a komunální policii, Četnictvo a Finanční stráž. Jiným, svým způsobem speciálním bezpečnostním sborem byla Stráž obrany státu (dále jen SOS). Existovala v letech 1936 až 1939 a vznikla na základě vládního nařízení č. 270/1936 Sb. ze dne 23. října 1936 o stráži obrany státu.

Již z názvu tohoto sboru je patrná jeho hlavní činnost, tedy střežení hranic. Před vznikem SOS byly hranice naší nové republiky také střeženy. Po vzniku republiky střežila hranice zejména armáda. Postupem času se stabilizací pohraničí převzala ostrahu hranic FS, byť toto nebylo jejich hlavní náplní, kterou byla celní služba. O zrušení vojenské pohraniční služby rozhodlo MNO svým výnosem ze dne 22. ledna 1920. Svým dílem se na ostraze hranic armáda i nadále podílela, stejně tak i četnictvo a policie. Ty tak konaly v rámci plnění svých povinností, které vyplývaly z předpisů, kterými se jednotlivé sbory řídily.⁵¹⁾

V průběhu třicátých let i vzhledem k politické situaci v Evropě a zejména sousedním Německu, následně i Maďarsku a Polsku bylo nutné situaci řešit. V té době kromě uvedených států sousedilo Československo jen s Rakouskem a Rumunskem. Tedy kromě Rumunska, se kterým Československo vázala vojenská smlouva,⁵²⁾ byly ostatní státy považovány za potencionálně nepřátelské. Po různých návrzích a diskusích došlo v roce 1936 ke vzniku SOS, a to na základě výše uvedeného vládního nařízení č. 270/1936 Sb. o stráži obrany státu.

⁵⁰⁾ PULEC, Martin. *Organizace a činnost ozbrojených pohraničních složek*. [online]. [cit. 22. 1. 2022]. Dostupné z <https://www.ustrcr.cz/data/pdf/projekty/usmrceni-hranice/sesit13.pdf>

⁵¹⁾ BENEŠ, Jaroslav. *Stráž obrany státu 1936-1939*. Dvůr Králové nad Labem: Fortprint, 2007, str. 10 a 11

⁵²⁾ **Malá dohoda**, jednalo se o vojensko-politické spojení (1921–1939), které bylo uzavřeno mezi Československem, Jugoslávií a Rumunskem a které podporovala Francie – poznámka autora

Uvedené nařízení stanovovalo úkoly nového bezpečnostního sboru. Těmi byla ochrana neporušitelnosti státních hranic a nedotknutelnosti státního území a spolupůsobení při ochraně veřejného pořádku, klidu a bezpečnosti. SOS mohla být pověřena i prováděním jiných úkolů, souvisejících s předchozími úkoly, například se mohlo jednat o úkoly celní správy.⁵³⁾

Stráž byla složena z příslušníků četnictva, policejních strážních sborů obecní stráže bezpečnosti a vojenských osob, dále z příslušníků FS a osob majících postavení jiné veřejné stráže, jiných zaměstnanců státu, ústavů, podniků a fondů státních nebo státem spravovaných a zaměstnanců veřejnoprávních korporací, ústavů podniků a fondů, ať ve služebním poměru veřejnoprávním nebo soukromoprávním, pokud jsou podle svého služebního poměru určeni k výkonu strážní, policejní nebo podobné služby. Počet příslušníků stráže byl určen ministerstvem vnitra v dohodě s MNO a ministerstvem financí. Příslušníky stráže určoval okresní úřad. Pouze u osob, které nebyly ve státní, zemské nebo okresní službě, musel být dán jejich souhlas se vstupem do SOS. Proti ustanovení za člena SOS, nebylo žádného opravného prostředku.⁵⁴⁾

Ve většině případů byly jednotlivé jednotky SOS složeny z příslušníků četnictva, finanční stráže a státní policie, tedy uniformované stráže bezpečnosti. Tak tomu bylo vzhledem ke skutečnosti, že v pohraničí byl nedostatek státně spolehlivých osob. Také z tohoto důvodu byly do SOS zařazováni i spolehliví vojenští záložníci, kteří trvale žili v blízkosti hranic. Nakonec byla SOS posilována i vojáky prezenční služby.

V mírové době jednotky SOS fungovaly jen rámcově a mužstvo vykonávalo svoji běžnou službu podle svého zařazení. Mimo svou službu bylo povoláváno na doplňovací střelecký, taktický a ženijní výcvik. Záložní vojáci vykonávali svá civilní povolání a v případě nutnosti nastupovali ke svému útvaru. Jednotky SOS měly být v míru podřízeny politickým úřadům a MV a teprve s vyhlášením ostrahy hranic nebo v případě mobilizace měly přejít pod velení armády.⁵⁵⁾

Koncem roku 1936 začala postupně vznikat organizační struktura SOS. Území tehdejšího Československa bylo rozděleno na 38 politickosprávních obvodů.

⁵³⁾ viz § 1 vládního nařízení č. 270/1936 Sb., o strážní obrany státu

⁵⁴⁾ viz § 2 vládního nařízení č. 270/1936 Sb., o strážní obrany státu

⁵⁵⁾ LÁŠEK, Radan. **Jednotka určení SOS, 1. díl**. Praha: Codyprint, 2006, str. 7

V každém z nich měl být zřízen jeden prapor SOS. Mělo se jednat o 17 praporů v Čechách, 9 praporů na Moravě a ve Slezsku, 10 praporů na Slovensku a 2 na Podkarpatské Rusi. Ke zřízení sedmi z nich však nikdy nedošlo, jednalo prapory situované ve vnitrozemí republiky a jednalo se o prapory pouze na území Čecha a Moravy. Nakonec vzniklo celkem 31 praporů SOS, přičemž z toho 30 z nich v pohraničí, poslední z nich byl vnitrozemský a byl zřízen v Praze.⁵⁶⁾

Velitelem praporu byl vždy důstojník pěchoty v hodnosti majora nebo podplukovníka, k jejich jmenování došlo k 1. prosinci 1936. Mezi vlastnosti těchto důstojníků měla patřit legionářská minulost, bojové zkušenosti z 1. sv. války, a hlavně absolutní národní spolehlivost. Prapory byly děleny armádním způsobem, na roty, čety a družstva. Družstvo tvořilo zpravidla třináct mužů s lehkým kulometem. Družstva byla rozdělena do tří sledů – zpravodajského, obranného a do mobilní zálohy, do které byly zařazovány četnické pohotovostní oddíly, sídlící v místě velitelství praporu. Stavby jednotlivých praporů SOS byly závislé na velikosti jednotlivých obvodů a na požadavcích příslušných velitelství armádních sborů, měly od 400 do 2000 mužů.⁵⁷⁾

Mimo výcviku a příprav pro bojové zajištění hranic byla veliteli jednotlivých praporů SOS v jejich obvodech v součinnosti s četnictvem a FS zajišťována zpravodajská služba. Zjištěné poznatky byly předávány vojenské rozvědce, pro kterou se jednalo o důležitý zdroj informací, neboť četníci a finančníci měli dobrou místní znalost a díky důvěrníkům znali také situaci v příhraničí sousedních států

První zkouškou prošla SOS při ostraze hranic vyhlášené v noci z 20. května na 21. května 1938. Dále příslušníky SOS prověřila pohotovost trvajících od 14. září 1938 do 15. února 1939, během které jednotky SOS prošly nevyhlášenou pohraniční válkou s polovojenskými formacemi, vysílanými na území ČSR z Německa, Polska a Maďarska. V několika případech se příslušníci SOS dostali do střetů i s pravidelnými jednotkami sousedních států, které vnikly na území ČSR. Při ponižujícím odstupování pohraničních území po mnichovské konferenci a vídeňské arbitráži organizovali velitelé praporů SOS evakuaci; jednotky SOS tvořily dvoukilometrové bezpečnostní pásmo mezi čsl. pravidelnou armádou a okupačními vojsky. Pohotovost praporů SOS v historických zemích byla ukončena dne 26. listopadu

⁵⁶⁾ LÁŠEK, Radan. **Jednotka určení SOS, 1. díl.** Praha: Codyprint, 2006, str. 12

⁵⁷⁾ LÁŠEK, Radan. **Jednotka určení SOS, 1. díl.** Praha: Codyprint, 2006, str. 15-16

1938, na Slovensku 12. prosince 1938 a na Podkarpatské Rusi až 15. února 1939. Při bojovém nasazení jednotek SOS padlo od září 1938 do března 1939 celkem 84 mužů a 270 bylo zraněno (v počtech jsou zahrnuti i příslušníci bezpečnostních sborů, kteří nebyli v SOS zařazeni, ale padli při plnění stejných úkolů).⁵⁸⁾

Oficiálně byla SOS zrušena až nařízením protektorátní vlády č. 3/1940 ze dne 21. prosince 1939 Sb. z. a n.⁵⁹⁾ a po druhé světové válce již obnovena nebyla.

1.2. Sbor národní bezpečnosti (1945-1989)

Sbor národní bezpečnosti (SNB) byl bezpečnostní sbor poválečného Československa, který existoval v letech 1945-1991. Fungoval tedy v osvobozeném Československu, poté i v komunistickém státě a jeho konec nastal až v době opět demokratického Československa v devadesátých letech minulého století.

Dne 5. 4. 1945 byl v Košicích první československou vládou Národní fronty přijat vládní program. Později byl označován jako Košický vládní program a určoval zásady budoucí politiky. Ministrem vnitra tehdejší vlády byl komunista Václav Nosek, který na její 4. schůzi konané dne 17. dubna 1945 v Košicích předložil návrh s názvem Hlavní zásady výstavby nového bezpečnostního aparátu. Tyto byly následně vládou schváleny a na jejich základě započala výstavba nového bezpečnostního sboru.⁶⁰⁾

Důležité byly podle tehdejší vlády zejména tři body: 1) Četnictvo a policii nerozpouštět, ale očistit a ponechat ve výkonu služby, protože je zatím nelze nahradit novými vycvičenými orgány; 2) podchytit ozbrojenou masu občanstva, snažit se urychleně začlenit mladé a vhodné lidi do bezpečnostní služby; 3) utvořit zvláštní pohotovostní jednotky jako zálohy pro pohraničí.⁶¹⁾

Podle návrhu MV se měla nová organizace jmenovat Národní bezpečnostní služba (dále jen NBS) a měla se skládat ze tří složek: 1) ze sboru uniformované NBS (z bývalého četnictva a uniformované policie), 2) ze sboru pohotovostního (rovněž uniformovaného) a 3) ze sboru neuniformované NBS (včetně vnitřního i zahraničního

⁵⁸⁾ **Stráž obrany státu 1936-1939.** [online]. [cit. 22. 1. 2022]. Dostupné z <https://codyprint.cz/sos/>

⁵⁹⁾ MACEK, Pavel, UHLÍŘ Lubomír. **Dějiny policie a četnictva II.**, Československá republika (1918-1939). Praha: POLICE HISTORY, 1999, str. 115

⁶⁰⁾ **Sbor národní bezpečnosti.** [online]. [cit. 23. 1. 2022]. Dostupné z <https://www.policie.cz/clanek/sbor-narodni-bezpecnosti.aspx>

⁶¹⁾ MACEK, Pavel, UHLÍŘ Lubomír. **Dějiny policie a četnictva IV.**, Československo (1945-1989). Praha: POLICE HISTORY, 2011, str. 38

zpravodajství). Kromě toho se počítalo také se zřízením zvláštní služby na ochranu prezidenta republiky, členů vlády a ústředních úřadů. Dne 2. června 1945 byl název nového sboru výnosem ministra Noska změněn na SNB.⁶²⁾

Dne 30. června 1945 MV oznámilo výnosem č.3700-26/6-45-V/4 zásady SNB. Na základě uvedeného výnosu se stal výkonným orgánem správních úřadů národní bezpečnosti právě SNB. S ním měly po provedené očistě splynout i příslušníci dosavadních bezpečnostních sborů – četnictva, státní policie a komunální policie. Zároveň výnosem došlo k zániku Generálního velitelství uniformované policie, inspektorátů uniformované policie a zemských četnických velitelství. Současně bylo na MV vnitra zřízeno hlavní velitelství SNB, v jehož čele stál důstojník SNB, který měl k dispozici užší štáb. Služba sboru byla soustředěna v obvodech zemských národních výborů u zemských velitelství SNB, v obvodech okresních národních výborů u okresních velitelství SNB, v obvodech zvláštních úřadů národní bezpečnosti (bývalých státních policejních úřadů) u místních velitelství SNB zřízených v sídlech těchto úřadů. V některých obcích mohla být podle potřeby zřízena velitelství stanic SNB.⁶³⁾

Bezpečnost tvořily jednotlivé složky. Jednalo se o pořádkovou službu, kriminální službu, zpravodajskou složku, státní bezpečnost a Pohotovostní pluk 1 NB (dále jen PP 1 NB).⁶⁴⁾ V případě tohoto pluku se jednalo o zcela nový útvar, který byl tvořen většinou z nově přijatých příslušníků. PP 1 NB byl vytvořen v létě 1945. Důvodem pro zřízení tohoto útvaru byla především činnost nacistických teroristických skupin wehrwolf,⁶⁵⁾ kteří byli koncem války vyškoleni k provádění teroristických, sabotážních a diverzních akcí na osvobozeném území.⁶⁶⁾ Začátkem roku 1946

⁶²⁾ KVAPILOVÁ, Iva. *Přehled organizačního vývoje Sboru národní bezpečnosti v letech 1945-1950* se zaměřením na veřejně bezpečnostní (resp. pořádkovou a kriminální) složku. Iva Kvapilová. In: Sborník Archivu Ministerstva vnitra. Praha: Odbor archivní a spisové služby Ministerstva vnitra ČR (2003) [online]. [cit. 23. 1. 2022]. Dostupné z https://www.abscr.cz/data/pdf/sbornik/sbornik1-2003/vyvoje_snb.pdf

⁶³⁾ KVAPILOVÁ, Iva. *Přehled organizačního vývoje Sboru národní bezpečnosti v letech 1945-1950* se zaměřením na veřejně bezpečnostní (resp. pořádkovou a kriminální) složku. Iva Kvapilová. In: Sborník Archivu Ministerstva vnitra. Praha: Odbor archivní a spisové služby Ministerstva vnitra ČR (2003) [online]. [cit. 23. 1. 2022]. Dostupné z https://www.abscr.cz/data/pdf/sbornik/sbornik1-2003/vyvoje_snb.pdf

⁶⁴⁾ MACEK, Pavel, UHLÍŘ Lubomír. *Dějiny policie a četnictva IV.*, Československo (1945-1989). Praha: POLICE HISTORY, 2011, str. 39

⁶⁵⁾ *Wehrwolf* – německá tajná podzemní organizace určená pro vedení záškodnického boje na osvobozených územích – poznámka autora

⁶⁶⁾ MACEK, Pavel, UHLÍŘ Lubomír. *Dějiny policie a četnictva IV.*, Československo (1945-1989). Praha: POLICE HISTORY, 2011, str. 39

vznikají reorganizací PP 1 NB pohraniční pluky SNB, které nesly krycí název útvar 9600.⁶⁷⁾ V roce 1947 byl z některých příslušníků těchto útvarů vytvořen pluk SNB Slovensko,⁶⁸⁾ který měl za úkol v rámci Akce B⁶⁹⁾ potlačovat a likvidovat banderovce,⁷⁰⁾ kteří v létě roku 1947 pronikali na Slovensko a dále do vnitrozemí s cílem probít se na západ, do okupačních zón USA v Německu a Rakousku. Pluk SNB Slovensko byl následně zrušen v dubnu 1948.

Dne 11. července 1947 byl přijat zákon č. 149/1947 Sb. o národní bezpečnosti, kterým byla dána první zákona úprava SNB v poválečném Československu, jinak se do té doby vycházelo ještě z předválečných předpisů.

Zákonem byly vymezeny úkoly sboru, mezi které patřilo „chránit veřejnou bezpečnost, zejména ústavní zřízení, lidová práva a svobody, zaručené ústavou, jakož i bezpečnost osoby a bezpečnost veřejného i soukromého majetku, a bdít nad veřejným pořádkem a veřejnou mravností, tak aby každý občan mohl žít v klidu a bez obav.“⁷¹⁾

Uvedeným zákonem byl zřízen „Sbor národní bezpečnosti jako výkonný orgán správních úřadů národní bezpečnosti. Jeho úkolem je chrániti na celém území Československé republiky v rámci právních předpisů a podle příkazů správních úřadů národní bezpečnosti veřejné zájmy, jež náleží do tohoto oboru. K úkolům Sboru náleží tudíž zejména: služba bezpečnostní a pořádková; střežení státních hranic; boj proti zločinnosti; výkonná služba k zajištění Československé republiky před útoky na její svrchovanost, samostatnost, celistvost a demokraticko-republikánskou státní formu, bezpečnost a obranu, dále k zajištění osobní bezpečnosti ústavních činitelů; šetření o trestných činech soudních (úkony přípravného řízení podle trestních řádů). Zvláštními předpisy je stanoveno, jak se Sbor účastní obrany státu. Sbor je orgánem státní správy. Náklady spojené s jeho

⁶⁷⁾ PULEC, Martin. *Organizace a činnost ozbrojených pohraničních složek*. Praha: Úřad dokumentace a vyšetřování zločinů komunismu, 2006. ISBN 80-86621-18-9. [online]. [cit. 22. 1. 2022]. Dostupné z

<https://www.ustrcr.cz/data/pdf/projekty/usmrceni-hranice/sesit13.pdf>

⁶⁸⁾ **pluk SNB Slovensko** – speciální útvar, který vznikl v červnu 1947 a byl začleněn do stíhacích skupin armády a nasazen do pronásledování banderovců na Slovensku – poznámka autora

⁶⁹⁾ **Akce B** – vojenská operace československých bezpečnostních jednotek vedená proti Ukrajinské povstalecké armádě – více viz FIALA, Jan. Zpráva o akci B. Praha: Vyšehrad, 1994. ISBN 80-7021-066-4.

⁷⁰⁾ **Banderovci** – jednalo se o jiné označení pro Ukrajinskou povstaleckou armádu (UPA), která měla za cíl svobodnou a samostatnou Ukrajinu – poznámka autora

⁷¹⁾ viz § 1 z. č. 149/1947 Sb., o národní bezpečnosti

zřízením a udržováním se hradí z prostředků státních. Předpisů o Sboru podle tohoto zákona se přiměřeně použije tam, kde se v platných předpisech mluví o orgánech, kterým dosud příslušely jeho úkoly (o četnictvu nebo o policejních strážních sborech).⁷²⁾ Zákon dále stanovuje, že se sbor skládá i nadále z pořádkové, kriminální a státně bezpečnostní složky a mimo jiné upravuje zvláštní úkoly národní bezpečnosti, kterými jsou Kriminální služba, Služba státní bezpečnosti a služba zpravodajská.⁷³⁾

Pro téma této práce je důležité, že zákonem o národní bezpečnosti se ke „sboru přičleňuje bezpečnostní letectvo. Jeho vnitřní organizace a vztah ke Sboru budou upraveny směrnicemi ministra vnitra v dohodě s ministrem národní obrany.“⁷⁴⁾

Zákon o národní bezpečnosti č. 147/1949 Sb. byl po komunistickém převratu v roce 1948 nahrazen novým zákonem, kterým byl z. č. 286/1948 Sb., který měl sice stejný název jako předchozí, ale zohledňoval ve svém textu nové politické zřízení země. Uvedeným zákonem byl SNB charakterizován jako „jednotný a vojensky organizovaný; příslušníci Sboru jsou služebně podřízeni svým velitelům a v poslední stolici ministru vnitra; ve Sboru se pečuje o politickou a osvětovou výchovu.“⁷⁵⁾ Podle tohoto zákona náleželo ministerstvu vnitra a národním výborům chránit lidové demokratické zřízení, střežit státní hranice, zajistit bezpečnost osob a majetku a udržovat veřejný pořádek. Při plnění těchto úkolů jako úkolů národní bezpečnosti je výkonným orgánem MV, krajských, okresních a ústředních národních výborů SNB.⁷⁶⁾

Důležitou změnou pro SNB byl v roce 1950 vznik nového Ministerstva národní bezpečnosti (dále jen MNB), pod které nově sbor spadal a stalo se jeho ústředním řídicím orgánem.⁷⁷⁾ Výkonnými orgány MNB se stala Velitelství Státní bezpečnosti a Velitelství Veřejné bezpečnosti. Samo ministerstvo však nemělo dlouhého trvání, neboť zaniklo 14. září 1953 sloučením s MV. Tímto SNB opět přešel zpět pod MV.⁷⁸⁾

Další změny nastaly v roce 1965 a to v souvislosti s vydáním zákona č. 70/1965 Sb, o SNB. Zmíněný zákon definoval SNB jako orgán státního donucení,

⁷²⁾ viz § 5 z. č. 149/1947 Sb., o národní bezpečnosti

⁷³⁾ blíže viz oddíl 6 z. č. 149/1947 Sb., o národní bezpečnosti

⁷⁴⁾ viz § 9 z. č. 149/1947 Sb., o národní bezpečnosti

⁷⁵⁾ viz § 2 z. č. 286/1948 Sb., o národní bezpečnosti

⁷⁶⁾ viz § 1 z. č. 286/1948 Sb., o národní bezpečnosti

⁷⁷⁾ vládní nařízení č. 48/1950 Sb., kterým se zřizuje ministerstvo národní bezpečnosti

⁷⁸⁾ Ministerstvo národní bezpečnosti bylo sloučeno s MV vládním nařízením č. 77/1953 Sb. o nové organizaci ministerstev a ústředních orgánů státní správy

kteřý v celé své činnosti zároveň uplatňuje prostředky společenského působení, výchovy a prevence a náleží mu přímé zajišťování ochrany socialistického společenského a státního zřízení, veřejného pořádku, bezpečnosti osob, jakož i majetku.⁷⁹⁾ Zákon dělil SNB na dvě základní složky, kdy ho tvořila tvořen Státní bezpečnost (dále jen StB) a Veřejná bezpečnost (dále jen VB), jež byly jsou oborově samostatnými složkami. Sbor byl organizován podle krajů a okresů a VB i podle obvodů.

V roce 1974 byl vydán poslední zákon, který upravoval postavení a činnost SNB. Jednalo se o zákon č. 40/1974 Sb. o SNB. Tento zákon neměnil charakter sboru ani jeho poslání. Nově zde byly uvedeny jen některé dílčí úkoly. Jednalo se například o soustřeďování a zpracovávání informací důležitých pro bezpečnost státu a jeho politický a hospodářský rozvoj a zabezpečení ochrany ústavních činitelů. Nově zde byla zakotvena mezinárodní spolupráce, která spočívala v upevňování bezpečnosti států světové socialistické soustavy a za tím účelem ve spolupráci s bezpečnostními službami těchto států.⁸⁰⁾

SNB existoval do devadesátých let 20. století. Tehdy jeho dvě hlavní součásti VB a StB zanikly a tím zanikl i SNB jako celek. Jeho existence skončila 27. srpna 1991 sloučením SNB a Pohraniční stráž, čímž vznikl Federální policejní sbor (dále jen FPS)⁸¹⁾ Blíže o těchto skutečnostech bude hovořeno v dalších dvou podkapitolách.

1.2.1. Veřejná bezpečnost

Jak již bylo popsáno v předchozí kapitole, VB byla nedílnou součástí SNB. Náležela pod resort MV, krátce v padesátých letech pod MNB. Existovala od roku 1945 až do roku 1991.

Pod VB patřily složky pořádkové, dopravní a kriminální služby. Byť se organizace a systemizace veřejné bezpečnosti v průběhu let několikrát měnila, tak síť a princip zůstávaly zachovány. Počínaje místními stanicemi, které se později přeměnily na obvodní oddělení, přes okresní a krajská velitelství VB. Velitelství VB, Federální kriminální ústředna a Kriminalistický ústav, však spadaly po federalizaci

⁷⁹⁾ viz § 1 z. č. 70/1965 Sb., o Sboru národní bezpečnosti

⁸⁰⁾ MACEK, Pavel, UHLÍŘ Lubomír. **Dějiny policie a četnictva IV.**, Československo (1945-1989). Praha: POLICE HISTORY, 2011, str. 48

⁸¹⁾ ŠTEINBACH, Miroslav. **Čtvrtstoletí Policie České republiky**. Praha: Tiskárna ministerstva vnitra, 2016, str. 9

Československa po podřízenosti Federálního ministerstva vnitra ČSSR (dále jen FMV) i poté, kdy část agendy přešla po federalizaci státu na republiková MV.

Mezi úkoly VB patřila správní agenda (vedení evidence obyvatelstva, vydávání občanských a zbrojních průkazů) a pořádková agenda (obchůzková a hlídková činnost, dohled na veřejném pořádkem). Dále prováděla dopravně bezpečnostní činnost, která spočívala zejména v dohledu na bezpečnostní silničního provozu, vyšetřování dopravních nehod apod. Prováděla i vyšetřování přestupků a trestných činů a vedla pátrání po pachatelích této činnosti a podobně.

Dále pod VB patřily i pořádkové pohotovostní útvary, které byly vytvořeny v roce 1969. Znamou součástí VB poplatnou své době byla i Pomocná stráž Veřejné bezpečnosti. Jednalo se o dobrovolníky z řad běžných občanů. Byli označeni rukávovou páskou žluté barvy s nápisem VB.

VB zanikla, přesněji byla přeměněna na Policii České republiky v České republice a na Slovensku na Policejní sbor Slovenské republiky. K tomuto došlo v roce 1991.⁸²⁾

1.2.2. Státní bezpečnost

Stejně jako VB byla i StB nedílnou součástí SNB. Jednalo se o politickou a zpravodajskou policii.

Byť je název Státní bezpečnost spojován většinou s komunistickým obdobím naší vlasti, tak skutečnost je trochu jiná. Poprvé se tento pojem objevuje v Československu v lednu roku 1938. V tu dobu bylo z důvodů ohrožení státu ze strany nacistického Německa u Policejního ředitelství v Praze zřízeno Presidium, oddělení pro státní bezpečnost, které mělo zkratku StB. Jednalo se o oddělení, které mělo shromažďovat zpravodajské informace, které by mohly československé vládě vystavené mezinárodnímu tlaku pomáhat v argumentaci a rozhodování. Po Mnichovské dohodě byla jeho činnost ukončena.⁸³⁾

Jiný význam dostal název Státní bezpečnost a zkratka StB po druhé světové válce. Úkoly StB byly dány zákonem o národní bezpečnosti.⁸⁴⁾ Podle uvedeného zákona se „Službou státní bezpečnosti rozumí zajištění Československé republiky

⁸²⁾ více viz **kapitoly Federální policejní sbor a Policie České republiky** – poznámka autora

⁸³⁾ poznámky autora z přednášky k předmětu **Dějiny policie** na Policejní akademii v Praze

⁸⁴⁾ zákon č. **149/1947 Sb.** ze dne 11. července 1947 o národní bezpečnosti

před útoky na její svrchovanost, samostatnost, celistvost a demokraticko-republikánskou státní formu, bezpečnost a obranu, dále zajištění osobní bezpečnosti ústavních činitelů a obrana proti hospodářskému vyzvědačství. Náleží sem zejména též šetření o trestných činech soudních z tohoto oboru (úkony přípravného řízení podle trestních řádů).⁸⁵⁾ Původně se po druhé světové válce StB zabývala vyšetřováním, zatýkáním osob, domovními prohlídkami. Dále prováděla preventivní opatření na základě zpravodajsky získaných zpráv, která měla zabránit popsanému ohrožení státního zřízení Československa. Vyšetřovala trestnou činnosti z doby okupace.

Vše změnil komunistický převrat a nový zákon o národní bezpečnosti č. 286/1948 Sb. ze dne 21. prosince 1948. StB byla důležitou součástí represivního aparátu ministerstva vnitra, plnící úkoly a záměry KSČ. KSČ také důsledně sledovala sovětské priority a zájmy. Téhož roku bylo zřízeno Velitelství StB a současně byly vytvářeny okresní a krajské struktury StB.

StB si vytvořila a pro svou činnost využívala systém spolupracovníků, jejichž prostřednictvím získávala informace o tzv. zájmovém prostředí. V letech 1953-1989 byla organizována na základě výlučné činnosti, kterou prováděla, do jednotlivých správ, jejichž struktura se v průběhu její existence několikrát měnila a není podstatná pro tuto práci.

Stb byla zrušena v roce 1990 rozkazem tehdejšího FMV Richarda Sachera. Jednalo se o rozkaz č. č. 17/1990 z 31. ledna 1990, kterým uvedený ministr zrušuje uvedenou složku a dnem 15. února 1990.⁸⁶⁾

1.3. **Federální policejní sbor**

S obnovením demokratického Československa samozřejmě dochází ke změnám i u bezpečnostních sborů. Dne 1. března 1991 vznikl Policejní sbor Slovenské republiky, prakticky tím, že došlo k přejmenování slovenské části dosavadního SNB. Obdobným způsobem vzniká v roce 1991 i Policie České republiky, kdy o ni bude ještě hovořeno v další kapitole této práce. Obě nové složky působí v rámci jednotlivých republik.

⁸⁵⁾ viz § 33 z. č. 149/1947 Sb., o národní bezpečnosti

⁸⁶⁾ **Archiv bezpečnostních sborů, f. A 2/10, i. j. 218, Rozkaz ministra vnitra ČSSR č. 17/1990. Zřízení a zrušení útvarů Sboru národní bezpečnosti – složky Státní bezpečnosti a zřízení úřadoven a referátů útvarů podřízených Federálnímu ministerstvu vnitra**

Vzhledem k tomu, že v té době ještě existuje Československo jako federální stát, vzniká na úrovni federace Federální policejní sbor (dále jen FPS). Ten je zřízen dne 10. července 1991 zákonem č. 333/1991 Sb. o Federálním policejním sboru a Sboru hradní policie. Tento útvar nahrazuje federální útvary bývalého SNB a podléhá FMV. Na rozdíl Policejního sboru SR a Policie ČR, které v první řadě podléhají ministerstvům jednotlivých zemí.

FPS podléhal FMV a měl místní působnost na celém území tehdejšího Československa. V jednotlivých republikách spolupracoval s republikovými policejními sbory a ostatními orgány, kdy spolupráce byla uvedena přímo v zákoně č. 333/1991 Sb. FPS plnil úkoly ve věcech vnitřního pořádku a bezpečnosti v rozsahu vymezeném tímto nebo jinými zákony na celém území České a Slovenské Federativní Republiky (ČSFR).

FSP měl plnit tyto úkoly: „a) vede boj proti terorismu; b) zajišťuje ochranu státních hranic ve vymezeném rozsahu; c) odhaluje trestnou činnost organizovanou ve spojení s cizinou a organizovanou trestnou činnost související s nedovolenou výrobou, držením a rozšiřováním drog, s pašováním a falšování a pozměňováním peněz, známek a cenných papírů; d) zajišťuje ochranu ústavních činitelů ČSFR a bezpečnost chráněných osob, kterým je při jejich pobytu na území ČSFR poskytována osobní ochrana podle mezinárodních dohod; e) zajišťuje ochranu zastupitelských úřadů a ochranu objektů zvláštního významu; f) koná vyšetřování o trestných činech proti bezpečnosti státu; g) projednává přestupky podle zvláštního zákona; h) vede celostátní evidence a statistiky potřebné k plnění svých úkolů; ch) vykonává speciální expertizní činnost, pokud ji není možno zabezpečit v rámci republik; k) spolupracuje s mezinárodní organizací Interpol a dalšími mezinárodními organizacemi za účasti orgánů“.⁸⁷⁾

V čele FPS byl ředitel, který byl jmenován ministrem vnitra a jemuž byl ředitel z výkonu své funkce odpovědný. Ve FPS působila zejména služba kriminální policie, ochranná služba, služba ochrany objektů zvláštního významu, služba rychlého nasazení, služba cizinecké a pohraniční policie, pátrací služba, letecká služba a služba vyšetřování. Služba vyšetřování FSP byla organizačně samostatnou součástí

⁸⁷⁾ viz § 2 z. č. 333/1991 Sb. o Federálním policejním sboru a Sboru hradní policie

FSP a byla podřízena ministru vnitra.⁸⁸⁾ FPS sbor zaniká současně s rozpadem Československa k 31. prosinci. 1992.

1.4. **Policie České republiky**

Jak již bylo zmíněno v předchozích kapitolách Policie České republiky (dále jen PČR) vznikla přeměnou české části bývalého československého SNB. Došlo k tomu ještě před vznikem samostatné České republiky. PČR vznikla dne 15. července 1991 na základě zákona České národní rady č. 283/1991 Sb. o Policii České republiky, který byl schválen dne 21. června 1991.

Do zániku společného Československa působila pouze na území české části tehdejší republiky a byla podřízena MV České republiky. Stejně tak je tomu i v současné době, byť už se formálně jedná o území samostatné České republiky a ministerstvo samostatného státu. Byla zřízena jako ozbrojený bezpečnostní sbor, který plní úkoly ve věcech vnitřního pořádku a bezpečnosti v rozsahu vymezeném ústavními zákony, zákony a ostatními obecně závaznými právními předpisy.⁸⁹⁾

Od 1. ledna 2009 je činnost PČR upravena zákonem č. 273/2008 Sb. o Policii České republiky. Tento zákon upravuje veškeré náležitosti sboru. Policisté jsou ve služebním poměru, který je upraven zákonem č. 361/2003 Sb., o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů.

Policie je členěna na útvary, kterými jsou Policejní prezidium České republiky, útvary policie s celostátní působností, krajská ředitelství policie a útvary zřízené v rámci krajského ředitelství. V čele policejního prezidia je policejní prezident, který je jmenován ministrem a v současné době jím je generálmajor Mgr. Jan Švejdar.⁹⁰⁾

Policejnímu prezidentu jsou v rámci prezidia podřízeni jeho náměstci. Jeho první náměstek má na starost službu pořádkové policie, službu dopravní policie, službu pro zbraně a bezpečnostní materiál a operační odbor. Dalším je náměstek pro službu kriminální policie a vyšetřování (SKPV), třetím a posledním je náměstek pro ekonomiku.⁹¹⁾

⁸⁸⁾ viz § 3 z. č. 333/1991 Sb. o Federálním policejním sboru a Sboru hradní policie

⁸⁹⁾ viz § 1 z. č. 283/1991 Sb. o Policii České republiky

⁹⁰⁾ ŠVEJDAR Jan, Mgr. genmjr., nar. 21. listopadu 1967, ve funkci policejního prezidenta od 1. prosince 2018, je v pořadí již 11. policejním prezidentem – poznámka autora (25. 1. 2022).

⁹¹⁾ **Policejní prezidium České republiky**. [online]. [cit. 25. 1. 2022]. Dostupné z <https://www.policie.cz/clanek/policejni-prezidium-ceske-republiky-600334.aspx>

Dále policie disponuje Útvary s celostátní působností. Jsou to tyto následující útvary. Kriminalistický ústav (KÚ), Letecká služba Policie České republiky (LS PČR), Národní protidrogová centrála SKPV (NPC), Pyrotechnická služba, Ředitelství služby cizinecké policie, Úřad dokumentace a vyšetřování zločinů komunismu SKPV, Útvar policejního vzdělávání a služební přípravy, Národní centrála proti organizovanému zločinu SKPV (NCOZ), Útvar pro ochranu prezidenta ČR, Ochranná služba Policie ČR, Útvar rychlého nasazení (URNA), Útvar speciálních činností SKPV a Útvar zvláštních činností SKPV.

Následují útvary s vymezenou působností, kdy se jedná o Krajská ředitelství policie a pod nimi o Územní odbory policie. V případě územních odborů se jedná o bývalá okresní ředitelství. V Praze jsou zřízena čtyři obvodní ředitelství. Zatímco v Brně, Ostravě a Plzni existují ředitelství městská. Nižšími články jsou pak v rámci jednotlivých územních odborů místní nebo obvodní oddělení. Tato jsou pak nejnižšími útvary.

V rámci jednotlivých krajských ředitelství a územních odborů pak působí jednotlivé služby. Základní policejní služby jsou následující:

1) Služba pořádkové policie. Chrání a zajišťuje veřejný pořádek, bojuje proti kriminalitě, provádí trestní a přestupkové řízení, dohlíží na bezpečnost silničního provozu. Kromě základních útvarů (obvodních a místních oddělení) jsou v některých větších městech součástí pořádkové policie také pohotovostní motorizované jednotky, pořádkové jednotky a oddíly jízdní policie.

2) Služba dopravní policie. Dohlíží na bezpečnost a plynulost silničního provozu a spolupůsobí při jeho řízení, vyšetřuje dopravní nehody a kontroluje doklady o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla.

3) Služba cizinecké policie. Zajišťuje ochranu vnějších hranic Schengenského prostoru, kontroluje doklady, povoluje a kontroluje vstup a pobyt cizinců, zabezpečuje ve vymezeném rozsahu ochranu civilní letecké dopravy.

4) Služba kriminální policie a vyšetřování. Odhaluje skutečnosti nasvědčující tomu, že byl spáchán trestný čin, jehož znaky jsou popsány v trestním zákoně, a zjišťuje pachatele těchto trestných činů. Přitom policisté postupují podle trestního řádu a plní úkoly policejního orgánu v trestním řízení. Jejich povinností je vyhledávat

trestnou činností, pokud je skryta, a na základě vlastních poznatků, trestních oznámení a dalších podnětů prověřovat veškerá podezření ze spáchání trestného činu. Jsou rovněž povinni trestné činnosti předcházet.⁹²⁾

2. POLICEJNÍ LETECTVA

2.1. Vznik policejních letectev v Evropě

S rozvojem letectví bylo jen otázkou času, kdy jednotlivé policejní sbory světa zřídí svá policejní letectva a začnou jich využívat pro svou činnost. V Evropě vzniklo policejní letectvo v řadě zemí dříve než v tehdejší Československu.

Například v Maďarsku existovalo policejní letectvo již od roku 1918.⁹³⁾

V Německu koncem dvacátých let, jak můžeme vidět v časopise *Letectví* z roku 1927: „Letecká policie v Německu. Na letišti ve Staaken byly zahájeny kursy, pro důstojníky letecké policie. Ku cvičení užívá se letounů Udet-Flamingo 12, jehož vyobrazení přinesli jsme v 1. čísle tohoto ročníku.“⁹⁴⁾

O Rakouské letecké policii lze najít zmínku v časopise *Letec* z roku 1928: „Vídeňská policie vlastní též několik letounů. Ježto dohodová komise nedovolila, aby letouny byly úředním majetkem, jsou vedeni jako majitelé policejní úředníci. Zakoupení letounů bylo umožněno finanční obětí některých penězníků, zbytek sebrán mezi policejními funkcionáři. Několik policejních úředníků jest vycvičeno v pilotní službě a přiděleno letišti v Aspern.“⁹⁵⁾ Dále ze o rakouské letecké policii zmiňuje článek v listu *Národní obrození* z roku 1934. Kde se mimo jiné hovoří o tom, že: „Podle úředního tvrzení existují v Rakousku pouze letadla policejní, jež jsou k dispozici vídeňskému policejnímu ředitelství a z nichž část je ve Vídni ve stálé pohotovosti, zatím co zbytek je přidělen pohraničním oddílům na bavorské hranici.“

⁹²⁾ **Základní policejní služby**. [online]. [cit. 25. 1. 2022]. Dostupné z <https://www.policie.cz/clanek/zakladni-policejni-sluzby.aspx>

⁹³⁾ MACEK, Pavel, UHLÍŘ Lubomír. **Dějiny policie a četnictva II.**, Československá republika (1918-1939). Praha: POLICE HISTORY, 1999, str. 130

⁹⁴⁾ **Letectví: ilustrovaný časopis pro techniku, dopravu a sport**. Praha: Čs. aeroklub, 1927, 7(), s. 69. [online]. [cit. 28. 1. 2022]. Dostupné také z:

<http://www.digitalniknihovna.cz/dsmo/uuid/uuid:03dbaaf8-51e1-11e9-8f72-005056b73ae5>

⁹⁵⁾ **Letec: měsíčník věnovaný zpopularisování letectví**. V Praze: Masarykova letecká liga, 15.4.1928, 4(4), s. 16. ISSN 1805-7365. [online]. [cit. 28. 1. 2022]. Dostupné také z: <http://www.digitalniknihovna.cz/dsmo/uuid/uuid:bc1c1f05-5112-11e7-822f-005056b73ae5>

Přesný počet těchto letadel vláda zamlčuje. Ví se však, že od února jejich počet rostl a že jejich dnešní počet převyšuje již číslo 150.⁹⁶⁾

V Polsku policejní letectvo vzniklo počátkem třicátých let minulého století. Hovoří o tom i článek v tehdejší časopise *Letectví* z roku 1930: „Polsko tvoří leteckou policii. Po vzoru jiných států zakládá i Polsko zvláštní policejní letecký sbor, jehož organizaci se zabývá hlavní velitelství státní policie. Prozatím byl zřízen speciální referát letecký, který vede bývalý vojenský letec, mjr. gšt. v zál. pilot Willmann. Další důstojníci a mužstvo budoucí letecké policie se počne cvičit v ústřední letecké důstojnické škole v Deblině. Letecká policie bude míti za účel dohlédati na plnění všech leteckých zákonů a nařízení, především dopravních, kontrolovali všechny důsledky, plynoucí z rozličných mezinárodních leteckých smluv, ale dbáti též o otázky, týkající se letecké bezpečnosti, a to i po stránce odborně technické, konstrukční. Zřízení podobného orgánu vynutí si rozvoj letectví co nevidět i u nás a je třeba již dnes o tom uvažovati.“⁹⁷⁾

O tom, jak pokračoval vývoj policejního letectví v Polsku se znovu můžeme dočíst v časopisu *Letectví*. Tentokrát v čísle z roku 1932: „Letecká policie v Polsku. V minulém roce vycvičeno bylo v Polsku pět četníků ve službě pilotní. Je to základ letecké policie, která se má starati o bezpečnost letecké dopravy. Prošli nejprve několikaměsíčním teoretickým kursem v leteckém pluku a potom přišli do pilotní školy v Bydgošči, kde létali na školním Bartel MHS 2, Henriot XIX. a Polec XV. I v tomto směru Polsko dokazuje smysl pro budoucnost svého letectví, které si nutně vyžaduje zřízení letecké policie, jakmile jeho rozvoj dostoupí určitého stadia.“⁹⁸⁾

Kromě novin a časopisů se můžeme o letecké policii té doby v dalších státech Evropy dozvědět z dostupné literatury. Například Jindřich Marek ve své knize *Vzdušní donkichoti* zmiňuje zprávu brigádního generála ing. Jaroslava Fajfra, ze dne

⁹⁶⁾ *Národní osvobození*. Praha: Pokrok, 26.9.1934, 11(225), s. 2. ISSN 1804-9168. [online]. [cit. 28. 1. 2022]. Dostupné také z:

<http://www.digitalniknihovna.cz/dsmo/uuid/uuid:5d725500-66a0-11e1-acb6-0013d398622b>

⁹⁷⁾ *Letectví: ilustrovaný časopis pro techniku, dopravu a sport*. Praha: Čs. aeroklub, 01.12.1930, 10(12), s. 482. [online]. [cit. 28. 1. 2022]. Dostupné také z:

<http://www.digitalniknihovna.cz/dsmo/uuid/uuid:51c55b8a-51f0-11e9-ab86-005056b73ae5>

⁹⁸⁾ *Letectví: ilustrovaný časopis pro techniku, dopravu a sport*. Praha: Čs. aeroklub, 03.1932, 12(3), s. 84. [online]. [cit. 28. 1. 2022]. Dostupné také z:

<http://www.digitalniknihovna.cz/dsmo/uuid/uuid:d03b39bd-520f-11e9-b828-005056b73ae5>

9. března 1931, která se týká organizace letecké policie.⁹⁹⁾ Pojednává o letecké policii u nás i v Evropě. Jmenovaný generál tehdy působil jako přednosta III. (leteckého) odboru ministerstva národní obrany a uvedená zpráva byla předána přímo ministru národní obrany Karlovi Viškovskému.

Ve zprávě se mimo jiné píše o tom, že ve Francii byla letecká policie zřízena v červenci 1929 na návrh ministerstva letectví a vnitra, kterému také podléhá. V Německu byla letecká policie zřízena na základě vládního nařízení z roku 1924 s odkazem na letecký zákon z roku 1922, kterým byla pověřena dohlížet nad německým vzdušným prostorem. Dále je zde obecně hovořeno o letecké policii ve Velké Británii.¹⁰⁰⁾

2.2. Vznik policejního letectva v Československu – co předcházelo

Z předchozích řádek je zřejmé, že drtivá většina sousedních a dalších evropských států měla již počátkem roku 1935 své policejní letectvo. Jen u nás v Československu zatím neexistovalo. Důvodů, proč bylo nutno založit policejní letectvo bylo několik.

Ze dne 29. září 1933 existuje zpráva MNO adresovaná ministerstvu veřejných prací (dále jen MVP).¹⁰¹⁾ Tato zpráva popisuje množství se lety německých letadel nad československým územím, o čemž svědčí hlášení docházející na MNO denně. Na základě těchto hlášení došlo MNO k názoru, že se jedná z německé strany o cílené a systematické lety za účelem průzkumu našeho území v pohraničí. MNO volalo po vhodných opatřeních, která by zabránila, nebo alespoň výrazně omezila takovéto lety.

Obdobná situace nastala i na hranicích Maďarskem. O této skutečnosti vypovídá i hlášení leteckému odboru MNO již z 22. července 1933. Toto hlášení sepsal velitel ZVV Bratislava¹⁰²⁾ generál Josef Šnejdárek pro letecký odbor MNO. V hlášení uvádí, že dochází k letům maďarských letadel nad naším územím.

⁹⁹⁾ MAREK, Jindřich, **Vzdušní donkichoti: četnické letecké hlídky 1935-1939, čs. letci u 280. a 544. perutě RAF**. Cheb: Svět křídel, 2001, str. 207, Příloha č. 2 – Organizace letecké policie – zpráva pro p. ministra N. O., MNO čj. 462.dův.III-1-1931.

¹⁰⁰⁾ MAREK, Jindřich, **Vzdušní donkichoti: četnické letecké hlídky 1935-1939, čs. letci u 280. a 544. perutě RAF**. Cheb: Svět křídel, 2001, str. 207

¹⁰¹⁾ viz MAREK, Jindřich, **Vzdušní donkichoti: četnické letecké hlídky 1935-1939, čs. letci u 280. a 544. perutě RAF**. Cheb: Svět křídel, 2001, str. 9 – jedná se o zprávu MNO č. j. 2.093.dův-VI/1. odděl.

¹⁰²⁾ **ZVV Bratislava – Zemské vojenské velitelství v Bratislavě**, pod tímto názvem v období 15. 9. 1925 - 25. 9. 1938, předtím pod názvem ZVV pro Slovensko – poznámka autora

Z uvedených důvodů nařídil Leteckému pluku 3, aby čas od času v rámci výcviku hlídkoval v pohraničí.¹⁰³⁾

Následně došlo k tomu, že MNO informovalo MV a MVP, které v tu dobu odpovídalo za civilní letectví, že do doby, než bude zřízena státní letecká policie, pověřilo jejím úkolem vojenské letectvo. Tyto skutečnosti ukazovali na čím dál tím větší potřebu vzniku letecké policie.¹⁰⁴⁾

V té době existovaly již první zákony, které na úrovni mezinárodního i československého práva upravovaly oblast letectví. Jednalo se vůbec první mezinárodní dokument v oblasti letectví s názvem Úmluva o úpravě letectví. Tato úmluva pocházela z roku 1919 a byla zpracována zástupci 27 států světa (včetně Československa) v Paříži, kde byla dne 13. října 1919 podepsána. V Československu byla publikována ve sbírce zákonů a nařízení pod číslem 35/1924 Sb. z. a n. Úmluva rozeznávala dvě kategorie letadel. Za státní letadla byla považována letadla vojenská a letadla, používaná výlučně ve státní službě, například u pošty, v celnictví a v policii. Ostatní letadla bez ohledu na to, zdali byl jejich vlastníkem stát nebo kdokoliv jiný, byla považována za letadla soukromá. Ačkoliv se předmětná úmluva zejména vztahovala na mezinárodní leteckou dopravu, vykonávanou soukromými letadly, obsahovala v zájmu zajištění výlučné svrchovanosti jednotlivých států i určitá omezení pro lety státních letadel přes území cizího státu.

Prvním československým zákonem v oblasti letectví byl zákon o letectví číslo 172/1925 Sb. z. a n. Tento zákon i přesto, že byl inspirován výše uvedenou mezinárodní úmluvou, však ze státních letadel uváděl pouze československá letadla vojenská. Mezinárodně politická situace v Evropě ve třicátých letech si však vyžádala od státu přijetí adekvátních opatření, která se v oblasti letectví projevila zřízením československé letecké policie.¹⁰⁵⁾

¹⁰³⁾ MAREK, Jindřich, **Vzdušní donkichoti: četnické letecké hlídky 1935-1939, čs. letci u 280. a 544. perutě RAF**. Cheb: Svět křídel, 2001, str. 9-10

¹⁰⁴⁾ MAREK, Jindřich, **Vzdušní donkichoti: četnické letecké hlídky 1935-1939, čs. letci u 280. a 544. perutě RAF**. Cheb: Svět křídel, 2001, str. 10

¹⁰⁵⁾ MAREK, Jindřich, **Vzdušní donkichoti: četnické letecké hlídky 1935-1939, čs. letci u 280. a 544. perutě RAF**. Cheb: Svět křídel, 2001, str. 10-11;

Nebe patřilo také četníkům. [online]. [cit. 29. 1. 2022]. Dostupné z <http://www.historickykaleidoskop.cz/cetnici/nebe-patrilo-take-cetnikum.html>

V otázce vzniku československého policejního letectva zbývalo vyřešit poslední a zřejmě nejdůležitější otázku a sice, kdo bude za takové letectvo odpovědný a kdo jej bude financovat. Tedy přesněji řečeno, pod které ministerstvo bude spadat.

Jak již bylo uvedeno výše, civilní letectví patřilo v době před vznikem letecké policie pod MVP, které bylo nejvyšším leteckým úřadem v republice. Dne 23. října 1933 proběhla v budově MV první ministerská porada o nutnosti zřízení letecké policie za účasti zástupců tří ministerstev. Jednalo se o MV, MNO a MVP. Schůzka však dohodu nepřinesla, a to zejména ve věci, které ministerstvo a jakými náklady se na vzniku a chodu letecké policie bude podílet. V rámci řešení vzniku letecké policie vyvstal další problém. Na ten upozornil přípis MNO ze dne 31. října 1933. Ministerstvo zde upozorňuje, že dosud neexistuje vládní nařízení, které by upravovalo létání cizích letadel nad naším územím, neboť dosud mohou cizí letadla léta nad naším územím neomezeně. Byť bylo domluveno, že záležitost bude řešena v nejbližší době, k vydání takového nařízení došlo až v roce 1937. Bylo to tedy až po vzniku letecké policie a jednalo se o vládní nařízení č. 202/1937 Sb.¹⁰⁶⁾¹⁰⁷⁾

Nakonec vše dospělo k tomu, že výkon letecké policie byl svěřen po dohodě MV s MNO a MVP četnictvu, vojensky organizovanému strážnímu sboru, podřízenému v nejvyšší instanci MV, který na celém státním území pečoval o veřejný pořádek a veřejnou bezpečnost.¹⁰⁸⁾

3. ČETNICKÉ LETECKÉ HLÍDKY (1935-1939)

3.1. Vznik, historie a diskolace

V roce 1935 se konaly v Československu parlamentní volby na základě, kterých byla zvolena nová poslanecká sněmovna. Podle většiny publikací věnovaných Četnickým leteckým hlídkám (dále jen ČLH) bylo pro jejich vznik důležité datum 12. červen 1935. Podle jednoho z autorů se uvedeného dne měla konat první schůze branného výboru poslanecké sněmovny, na které nový ministr národní obrany František Machník oznámil, že s platností k 1. červenci 1935 dojde ke zřízení

¹⁰⁶⁾ MAREK, Jindřich, **Vzdušní donkichoti: četnické letecké hlídky 1935-1939, čs. letci u 280. a 544. perutě RAF**. Cheb: Svět křídel, 2001, str. 16-17

¹⁰⁷⁾ Vládní nařízení č. 202/1937 Sb., **kterým se stanoví úseky pro přelet letadel přes státní, pokud se týče celní hranice s Německem a Rakouskem, jakož i některá pravidla pro takový přelet**

¹⁰⁸⁾ **Nebe patřilo také četníkům**. [online]. [cit. 29. 1. 2022]. Dostupné z <http://www.historickykaleidoskop.cz/cetnici/nebe-patrilo-take-cetnikum.html>

letecké policie¹⁰⁹⁾ Podle jiného autora rozhodl téhož dne o zřízení Československé letecké policie branně bezpečnostní výbor poslanecké sněmovny.¹¹⁰⁾¹¹¹⁾¹¹²⁾ Tato informace je také uvedena v drtivé většině článku a informací ke vzniku policejního letectva v naší vlasti, zřejmě s odkazem na citované zdroje.

Podle skutečností zjištěných autorem se však informace o schůzi konané dne 12. června nezakládá na pravdě. V první řadě se nejednalo o branně bezpečnostní výbor, který v tu dobu neexistoval. V době první republiky existoval pouze branný výbor poslanecké sněmovny. Studium archivních pramenů¹¹³⁾ bylo zjištěno, že první a zároveň ustavující schůze branného výboru ve IV. volebním období proběhla až dne 26. června 1935. Podle dobového indexu byl na schůzi zřízen též subkomitét pro letectví. V archivních materiálech tehdejšího branného výboru ani v materiálech leteckého subkomitétu nebyly dohledány žádné archiválie, které by doložily, nebo alespoň odkazovaly na výše zmíněné oznámení MNO Františka Machníka. Zřejmě k němu nedošlo ani dříve, neboť jmenovaný byl ministrem národní obrany teprve v období od 4. června 1935.

Byť se studiem archivních materiálů informace o prohlášení MNO Machníka nepotvrdila ze dne 12. června 1935 nepotvrdila, československá letecká policie ke dni 1. července 1935 skutečně vznikla. Ta vstoupila do historie pod názvem Četnické letecké hlídky.

ČLH vznikly na základě výnosu MV č. 45866/13/1935 s odkazem na ustanovení § 3 zákona o četnictvu čís. 299/1920 Sb. z. a n. Uvedený výnos byl uveřejněn ve věstníku četnictva. Jeho plné znění zveřejnil také Věcní věstník MNO obrany ze dne 3. srpna 1935.¹¹⁴⁾ Výnos dále uvádí, že „Četnické letecké hlídky jsou podřízeny přímo ministerstvu vnitra, jemuž podávají zprávy a hlášení přímo.“

¹⁰⁹⁾ MAREK, Jindřich, **Vzdušní donkichoti: četnické letecké hlídky 1935-1939, čs. letci u 280. a 544. perutě RAF**. Cheb: Svět křídel, 2001, str. 18

¹¹⁰⁾ FOJTÍK, Jakub. **Policejní vrtulníky**. Praha: Naše vojsko, 2007, str. 13

¹¹¹⁾ FOJTÍK, Jakub. **Policejní letadla: od Četnických leteckých hlídek až k prezidentské letce**. Praha: Mladá fronta, 2010, str. 18

¹¹²⁾ FOJTÍK, Jakub. **Československé a české policejní letectvo: 1935-2020**. Praha: Letecká služba Policie České republiky, 2021, str. 27

¹¹³⁾ **Archiv poslanecké sněmovny**, Materiály branného výboru a jeho subkomitétu – **poznámka autora**.

¹¹⁴⁾ **Věcní věstník ministerstva národní obrany**. Praha: Ministerstvo národní obrany, 03.08.1935, 18(32), s. 153. ISSN 2336-5501. [online]. [cit. 29. 1. 2022]. Dostupné také z: <http://www.digitalniknihovna.cz/dsmo/uuid/uuid:af00c0a7-8cdb-11ea-907a-001b63bd97ba>

Uvedeným výnosem a na základě ustanovení § 3 zákona o četnictvu čís. 299/1920 Sb. z. a n. zřídilo MV ke dni 1. července 1935 četnické letecké hlídky a to prozatím

- a) v zemi České: v Chebu, Liberci a Hradci Králové,
- b) v zemi Moravskoslezské: v Benešově u Opavy a
- c) v zemi Slovenské: v Bratislavě.

Současně výnos stanovoval, že „Stanoviště zmíněných leteckých hlídek jest na místním letišti“ a určoval služební obvody jednotlivých hlídek. Rozdílné však bylo zázemí jednotlivých ČLH. Zatím co v Chebu, Hradci Králové a Vajnorech, kde sídlila ČLH Bratislava, se jednalo o zdejší stálá vojenská letiště, která měla zázemí odpovídající. Tak v Růžodole u Liberce, kde sídlila ČLH Liberec a v Dolním Benešově, kde sídlila ČLH Benešov bylo nutno zázemí připravit.

Velitelem ČLH byl jmenován major Antonín Vlk, od roku 1938 podplukovník. Jednalo se o četnického důstojníka a bývalého legionáře, který dříve sloužil jako velitel četnických stanic na různých místech Československa. K letectvu vztah přímo neměl, ale vynikal podle svých nadřazených řídicími a organizačními schopnostmi.¹¹⁵⁾ O prvním a jediném veliteli ČLH bude hovořeno dále, přímo v kapitole věnované jeho osobě. V národním archivu byla k mjr. Vlkovi zjištěna zajímavá informace. Minimálně ke dni 19. června 1935 byl velitelem četnického leteckého oddílu, který spadal pod 13. oddělení MV.¹¹⁶⁾ Tato skutečnost je zřejmá z dokumentu MNO číslo 2054 Dův. – III./1. odděl.1935, ze dne 19. června 1935, který se týká kontroly letounů předávaných ČLH a o které je informován mjr. Vlk jakožto velitel četnického leteckého oddílu. Tato informace dokazuje, že ještě před vznikem ČLH existoval uvedený letecký oddíl. Do současné doby se však nepodařilo v archivech zjistit další podrobnosti.

V roce 1936 byl zpracován program týkající se ČLH, který počítal se zřízením patnácti ČLH. Konkrétně předpokládal, že v roce 1938 bude existovat již dvanáct

¹¹⁵⁾ FOJTÍK, Jakub. **Československé a české policejní letectvo: 1935-2020**. Praha: Letecká služba Policie České republiky, 2021, str. 28

¹¹⁶⁾ Národní archiv České republiky, fond **Ministerstvo vnitra I – stará registratura**, inventární číslo 8989, signatura 13/23, karton 3911, 6061, 6032, 6063, 6064. **Nabídky letadel pro četnictvo, zprávy o činnosti četnických leteckých hlídek 1931-1935**

hlídek a v roce 1939 již všech plánovaných 15.¹¹⁷⁾ Hlídky měly být rozmístěny tak, aby bylo pokryto, pokud možno celé území hranic tehdejšího Československa. Mělo se jednat o ČLH:

a) v zemi České v Českých Budějovicích, Plzni, Chebu, Růžodole u Liberce, Terezíně, Hradci Králové a Praze,

b) v zemi Moravskoslezské ve Starém Městě u Moravské Třebové, Brně a Moravské Ostravě,

c) v zemi Slovenské ve Vajnorech u Bratislavy, Zvolenu, Žilině a Košicích a

d) v zemi Podkarpatskoruské v Užhorodě.

V roce 1940 se počítalo s jejich vybavením vlastní radiotelegrafní sítí a propojením do 7 četnických letek, podřízených velitelství četnického letectva.¹¹⁸⁾

Kromě dosud pěti stávajících, byly další dvě ČLH zřízeny až v dubnu roku 1938. Jednalo se o ČLH České Budějovice a ČLH Plzeň, které byly zřízeny ke dni 16. dubna 1938 výnosem MV č. 28.703-12 ze dne 13. dubna 1938, jenž byl publikován ve Věstníku četnictva č. 8/1938.¹¹⁹⁾

V květnu 1938 byla ČLH Dolní Benešov přesunuta do Moravské Ostravy, kde k 15. květnu 1938 vznikla ČLH Moravská Ostrava.

Vzhledem k pohybu německé armády k československým hranicím, který byl zjištěn zpravodajskou službou a v souvislosti s částečnou mobilizací a obsazením hranic, byla ČLH Cheb ke dni 19. května 1938 přesunuta na letiště Plzeň. Následně byla k 1. červenci 1938 opět přeložena, tentokrát do Karlových Varů.¹²⁰⁾

Ve stejný den, tedy 1. července 1938 byly zřízeny další čtyři ČLH. Vznikají ČLH Terezín, ČLH Staré Město (u Moravské Třebové), ČLH Brno a ČLH Zvolen.

¹¹⁷⁾ MAREK, Jindřich, **Vzdušní donkichoti: četnické letecké hlídky 1935-1939, čs. letci u 280. a 544. perutě RAF**. Cheb: Svět křídel, 2001, str. 36

¹¹⁸⁾ **Nebe patřilo také četníkům**. [online]. [cit. 1. 2. 2022]. Dostupné z <http://www.historickykaleidoskop.cz/cetnici/nebe-patrilo-take-cetnikum.html>

¹¹⁹⁾ MACEK, Pavel, UHLÍŘ Lubomír. **Dějiny policie a četnictva II.**, Československá republika (1918-1939). Praha: POLICE HISTORY, 1999, str. 67 a str. 131

¹²⁰⁾ MATĚJÍČEK, Luděk, **Chebská křídla**. Příběhy historicky prvního letiště v českých zemích a nacistické letecké továrny. Cheb: Svět křídel, 2006, str. 118

Uvedené hlídky byly zřízeny na základě výnosu MV č. 52.778/12 ze dne 23. června 1938, který byl publikován ve Věstníku četnictva č. 13/1938.¹²¹⁾

Vraťme se do května roku 1938, tehdy došlo poprvé ke změně podřízenosti ČLH z pravomoci MV pod armádní velení. Zpět pod MV se ČLH vrátily 13. června 1938.¹²²⁾ Další změnou pro ČLH byla všeobecná mobilizace¹²³⁾ v září 1938 a s ní spojené převedení personálu ČLH spolu s technikou pod vojenské letectvo. Ostrahu vzdušného prostoru převzalo vojenské letectvo, jehož velení ČLH úkolovalo. Na výzvu vojáků četničtí piloti prováděli ostré hotovostní nebo průzkumné lety. Ke zrušení vojenské správy nad četnickým letectvem došlo dne 7. 11. 1938, avšak pouze v českých zemích. Na Slovensku i nadále zůstaly podřízeny vojenské správě.

Do zániku předválečného Československa existovalo celkem 11 ČLH, kdy však u některých došlo z různých důvodů ke změnám dislokace. Zejména však na podzim 1938 z důvodu vyklizení pohraniční v důsledku Mnichovské dohody. Ve svých původních působištích zůstaly ČLH České Budějovice, ČLH Brno, ČLH Bratislava a ČLH Zvolen.

Naopak svá působiště změnila uvedené hlídky a to následovně: ČLH Karlovy Vary se přesunula do Prahy na Kbelské letiště a změnila se na ČLH Praha, ČLH Plzeň změněna na ČLH Klatovy, ČLH Terezín byla provizorně přesunuta do Prahy-Kbel a změněna na ČLH Kralupy nad Vltavou, ČLH Liberec přesunuta provizorně do Milovic a změněna na ČLH Jičín, ČLH Hradec Králové provizorně umístěna do Vysokého Mýta a změněna na ČLH Chrudim, ČLH Staré Město do Olomouce a změněna na ČLH Olomouc a ČLH Moravská Ostrava přesunuta do Německého Brodu (dnešní Havlíčkův Brod) a změněna na ČLH Jihlava.

V roce 1939 dochází v důsledku obsazení zbytku Československa německou armádou ke dni 16. března k zániku ČLH a následně byly ke 31. 3. 1939 zrušeny.¹²⁴⁾ Tímto byla na dlouhých více jak šest let přerušena existence policejního letectva na našem území.

¹²¹⁾ MACEK, Pavel, UHLÍŘ Lubomír. **Dějiny policie a četnictva II.**, Československá republika (1918-1939). Praha: POLICE HISTORY, 1999, str. 68 a str. 131

¹²²⁾ **Částečná mobilizace** – právě v jejím důsledku došlo ke změně podřízenosti, byla vyhlášena 20. května 1938, následně vyhlášena ostraha hranic, zrušena dne 13. června 1938 – poznámka autora

¹²³⁾ **Všeobecná mobilizace** – byla vyhlášena 23. září 1938, v tento den vstoupila republika do branné pohotovosti – poznámka autora

¹²⁴⁾ MACEK, Pavel, UHLÍŘ Lubomír. **Dějiny policie a četnictva II.**, Československá republika (1918-1939). Praha: POLICE HISTORY, 1999, str. 68

Jak již bylo zmíněno, služební obvody jednotlivých hlídek, byly stanoveny zřízovacím výnosem, který je přesně uváděl. Byly stanoveny takto:

„pro četnickou leteckou hlídku v Chebu úsek četnických oddělení Cheb, Karlovy Vary, Chomutov, Most,

pro četnickou leteckou hlídku v Liberci úsek četnických oddělení Teplice-Šanov, Česká Lípa, Liberec,

pro četnickou leteckou hlídku v Hradci Králové úsek četnických oddělení Trutnov, Náchod, Vysoké Mýto,

pro četnickou leteckou hlídku v Benešově u Opavy úsek četnických oddělení Frývaldov, Krnov, Opava, Moravská Ostrava,

pro četnickou leteckou hlídku v Bratislavě úsek četnických oddělení Bratislava, Komárno, Zlaté Moravce, Levice, Lučenec.“¹²⁵⁾

3.2. Úkoly a nasazení

Úkoly, které měly být plněny ČLH byly uloženy výnosem MV číslo 45866/13/1935, kterým byly hlídky zřízeny.

Zmíněný předpis uváděl, že „Účelem těchto četnických hlídek jest, aby:

a) dozíraly nad dodržováním všech zákonitých předpisů a mezinárodních úmluv, týkajících se letectví, jak se strany letectví domácího, tak i cizozemského a aby hájily tak výlučnou pravomoc a svrchovanost státu ve vzduchovém prostoru nad státním územím,

b) spolupůsobily s bezpečnostní službou pozemní, prováděly ony její úkoly, k jejichž provedení se vzhledem k dopravnímu prostředku, jehož používají, zvláště hodí (pronásledování nebezpečných zločinců apod.) a aby byly nápomocny ve vykonávání oněch úkolů pozemní služby bezpečnostní, jež souvisejí s dopravou leteckou (pasová kontrola apod.),

¹²⁵⁾ **Věcní věstník ministerstva národní obrany**. Praha: Ministerstvo národní obrany, 03.08.1935, 18(32), s. 153. ISSN 2336-5501. [online]. [cit. 3. 2. 2022]. Dostupné také z: <http://www.digitalniknihovna.cz/dsmo/uuid/uuid:af00c0a7-8cdb-11ea-907a-001b63bd97ba>

c) konaly služby pomocnou a záchrannou na př. poskytování pomoci při živelních pohromách, při leteckých nehodách, při šetření o příčinách leteckých katastrof, pokud by nešlo o letadla vojenská.

V oboru vlastní služby letecko-policejní přísluší těmto četnickým leteckým hlídkám:

1. pozorování a evidence veškeré letecké činnosti ve výsostní oblasti státu, zejména

a) kontrola dodržování leteckých řádů pravidelných leteckých linek,

b) kontrola povolených jednotlivých letů letadel cizozemských,

c) zjišťování cizozemských letadel, která neoprávněně přeletávají státní území (bez povolení vůbec, případně mimo určené vletové úseky) nebo v čs. výsostní oblasti provádějí jakoukoliv nepřípustnou a trestnou činnost (trestné činy proti bezpečnosti státu, výzvědné nebo demonstrativní lety apod.), jejich pronásledování a zakročování proti nim podle platných předpisů,

d) účast při šetření o význačnějších případech nouzového přistání letadel (prohlídka, případné zadržení letadel);

2. činnost pozemní umožňující a podporující plnění úkolů uvedených v odstavci 1, zejména:

hlásná služba v pohraničí a ve vnitrozemí, služba signální nebo pro přijímání a dávání znamení, hlavně v místech vletových úseků na státních hranicích, signalisování k přistání, změně směru letu, výšky letu, výstraha letadlům, porušivším platné předpisy;

3. kontrola dodržování leteckých předpisů

a) na veřejných letištích při příletu a odletu letadel (kontrola leteckých průkazů, prohlídka letadel, zda nemají bez povolení zbraně, fotografické přístroje apod.),

b) dozor nad dodržováním platných předpisů při letecké činnosti soukromých leteckých spolků a osob, zejména zda jsou oprávněny k držení letadel, používání letiště a zda mají jiné předepsané letecké průkazy a povolení.“¹²⁶⁾

Případné zákroky ČLH upravoval mimo leteckých předpisů výnos MV číslo 41.921/13-1936. Taktika zákroku spočívala v upozornění narušitele manévrem, radiostanicí, raketovou pistolí (vystřelením ve dne tří kouřových a v noci tří světelných raket v desetivteřinových intervalech). Pokud letadlo neuposlechlo, mohla být výjimečně použita výstražná střelba k jeho donucení k přistání na nejbližším letišti. Po prověření, zda se jednalo o omyl či špionáž, bylo letadlo pod eskortou policejního letadla doprovázeno k hranicím, popřípadě následovala diplomatická forma vyřešení věci. Obdobná prověrka byla prováděna i v případech nouzových přistání cizozemských letadel.¹²⁷⁾

Letadla ČLH byla, jak je uvedeno výše nasazována zejména k ostraze hranic před jejich narušováním cizími letouny. Jako příklad nasazení můžeme uvést celkem pět případů při kterých byla stroji různých ČLH donucena k přistání cizích letounů, nebo balonů. První z nich si připsal pilot ČLH Hradec Králové František Ryppl na stroji Škoda D-1 a došlo k němu dne 21. června 1937. Další dva úspěchy si připsal na stroji Avia B-534 pilot Rostislav Lakomý. V prvním případě jako pilot ČLH Dolní Benešov dne 16. února 1938 a druhý už jako pilot ČLH Ostrava dne 5. června 1938. Polední dva případy patřily do působnosti ČLH České Budějovice, ke kterým došlo dne 27. června 1938 a dne 9. srpna 1938. V prvním případě se jednalo o úspěch pilota stroje Avia B-534 Jana Klána. U druhého případu je pilot a stroj ČLH neznámý.¹²⁸⁾

3.3. Výzbroj a výstroj

S výzbrojí prvorepublikových ČLH byly od počátku problémy, které souvisely se skutečností, že četnictvo nevlastnilo svá letadla. Letadla pro ČLH proto zapůjčila armáda. V roce 1935 byl touto záležitostí pověřen letecký pluk 1, který byl v té době dislokován na letišti v Praze-Kbelích. Přelet letadel pro nově vzniklé ČLH byl

¹²⁶⁾ *Věcní věstník ministerstva národní obrany*. Praha: Ministerstvo národní obrany, 03.08.1935, 18(32), s. 153. ISSN 2336-5501. [online]. [cit. 3. 2. 2022]. Dostupné také z: <http://www.digitalniknihovna.cz/dsmo/uuid/uuid:af00c0a7-8cdb-11ea-907a-001b63bd97ba>

¹²⁷⁾ *Nebe patřilo také četníkům*. [online]. [cit. 3. 2. 2022]. Dostupné z <http://www.historickykaleidoskop.cz/cetnici/nebe-patrilo-take-cetnikum.html>

¹²⁸⁾ *Letecké souboje pilotů Československého letectva v období 1936-1938*. [online]. [cit. 3. 2. 2022]. Dostupné z <http://aces.safarikovi.org/victories/victories-czech-30s.pdf>

domluven, tak aby mohly být předány četnictvu ke dni 9. 7. 1935. Od roku 1936 byly letadla pořizována MVP. Samotné MV získalo prostředky k zakoupení letadel teprve v roce 1938.¹²⁹⁾

Od svého vzniku až do 31. 3. 1938 byla každá ČLH vybavena pouze jedním letadlem. Uvedeného dne bylo rozhodnuto, že hlídky budou mít k dispozici dvě letadla. Letadla byla vyzbrojena leteckými kulomety vz. 30, ráže 7,92 mm, dále byly posádky vyzbrojeny pistolemi a světlenými, nebo kouřovými raketami.¹³⁰⁾

Označení letadel ČLH stejně jako výzbroj bylo stanoveno výnosem MV,¹³¹⁾ který uvádí, že „Letadla, jimiž budou četnické hlídky vybaveny, budou míti základní ton šedozelený, hlava trupu a okraje nosných ploch barvy šarlatově červené; na svislé ocasní ploše budou státní barvy v trojúhelníku. Nosné plochy a boky trupu letadel budou označeny značkami státní příslušnosti a immatrikulace OK-PAA, OK-PAB, OK-PAC, OK-PAD, OK-PAE v barvě šarlatově červené.“

Jak již bylo uvedeno výše, výsostné znaky měly tvar sférického trojúhelníku ve státních barvách a toto označení policejních letadel a následně i vrtulníku se užívá do dnešních dnů.

Četnické letecké hlídky byly ve svých začátcích vybaveny zastaralými typy letounů, neboť jak již bylo uvedeno, byly zapůjčeny armádou a armáda dala ČLH k dispozici letadla, která byla pro ni již nevyhovující. Hlavním nedostatkem byla jejich rychlost, neboť na svou dobu se jednalo o pomalé stroje.

Prvními typy letadel, kterými byly četnické letecké hlídky vybaveny byl stíhací letoun Škoda D-1 a pozorovací letoun Aero AP-32. Později sloužily u ČLH i další typy letadel. Jednalo se o pozorovací Letov Š-328 a stíhací Avia B-534. Dále byly tehdejší MVP prací objednány pozorovací letouny typu Š-528. Jednalo se celkem o 6 ks, které však nikdy ve službách četnictva nelétaly a časem byly vyměněny za zmíněné Š-328. Obdobně dopadla kurýrní letadla typu Beneš-Mráz Be-51B. Jednalo se o celkem 12 ks těchto strojů, které však byly dodány až v únoru 1939 a do služby u ČLH již nebyly zařazeny.

¹²⁹⁾ MACEK, Pavel, UHLÍŘ Lubomír. **Dějiny policie a četnictva II.**, Československá republika (1918-1939). Praha: POLICE HISTORY, 1999, str. 131

¹³⁰⁾ MACEK, Pavel, UHLÍŘ Lubomír. **Dějiny policie a četnictva II.**, Československá republika (1918-1939). Praha: POLICE HISTORY, 1999, str. 68

¹³¹⁾ **výnos Ministerstva vnitra č. 45866/13/1935** o zřízení ČLH

Celkem se po dobu existence četnických leteckých hlídek ve službě vystřídalo 47 ks letadel. Jednalo se o 7 ks Škoda D-1, 4 ks Aero AP-32, 26 ks Avia B-534 a 10 ks Letov Š-328. Dále jak již bylo uvedeno bylo objednáno 6 ks Letov Š-528 a 12 ks Beneš-Mráz Be-51B, ale do výkonu služby nebyly zařazeny.¹³²⁾ Níže je uveden stručný popis jednotlivých typů letadel.

3.3.1. Škoda D-1

Tento typ byl vyráběn Škodovými závody v Plzni. Jednalo se o v licenci vyráběný stíhací letoun, který vycházel z francouzského typu Dewoitine. Škoda D-1 byla vyráběna podle dokumentace a vzorového stroje Dewoitine D.19C.1 a dodané dokumentace k typu Dewoitine D.21C.1. V době služby u ČLH se jednalo již o dosti zastaralý typ stroje nepříliš vhodný k úkolům ČLH.

Technický popis:

Jednalo se o stíhací, jednomístný, jednomotorový vzpěrový hornoplošník, tzv. parasol, stroj měl kovovou kostru trupu potaženou duralovými plechy, kovová kostra křídla a ocasních ploch byla potažena plátnem. Škoda D-1 byla poháněna řadovým kapalinou chlazeným motorem Škoda L o výkonu 367 kW (500 k) a opatřena dvoulistou nestavitelnou kovovou, nebo dřevěnou vrtulí. Vyzbrojena byla 2 ks kulometů vz. 28 ráže 7,92 mm, které byly uloženy v trupu stroje. Každý kulomet měl zásobu 400 ks nábojů na hlaveň.

3.3.2. Aero AP-32

Tato letadla vyráběla pražská továrna Aero. Stejně jako letoun Škoda D-1 byl v době vzniku ČLH již zastaralým typem. Veškeré stroje dodané četnictvu byly vyrobeny v roce 1930 a šlo tedy již o značně opotřebované kusy.¹³³⁾ Aera AP-32 byly prvními letouny, které měly v užívání ČLH v Liberci a v Dolním Benešově.

Technický popis:

Jednalo se o pozorovací, dvoumístný, jednomotorový vzpěrový dvouplošník, s pevným záďovým podvozkem a otevřeným prostorem osádky. Letadla měla kovovou kostru trupu, jejíž přední část byla opatřena plechováním, zbytek trupu a

¹³²⁾ FOJTÍK, Jakub. **Policejní vrtulníky**. Praha: Naše vojsko, 2007, str. 22

¹³³⁾ FOJTÍK, Jakub. **Policejní letadla: od Četnických leteckých hlídek až k prezidentské letce**. Praha: Mladá fronta, 2010, str. 172

dřevěná kostra křídel byly potaženy plátnem. Výztužné sloupky mezi křídly byly z ocelových trubek a oplášťeny aerodynamickým obložím ze dřeva.

Pohon zajišťoval vzduchem chlazený hvězdicový devítiválec Walter Jupiter IV o výkonu 309 kW (420 k), s dvoulistou nestavitelnou dřevěnou vrtulí. Výzbroj tvořily dva synchronizované kulometry vz. 28 ráže 7,92 mm v trupu. Pozorovatel ovládal dvojitý pohyblivý kulomet ráže 7,92 mm vz. 28. Celková zásoba munice činila 1100 nábojů.

3.3.3. Letov Š-328

Jak již bylo uvedeno, letouny Aero AP-32 byly na svou dobu již zastaralé, a tak se uvažovalo o jejich náhradě. Náhradou byl tedy vybrán letoun typu Letov Š-328, kdy se jednalo o stroj, který již byl vyzkoušen armádou. Tato letadla vyráběla firma Letov, kdy se jednalo o pražskou továrnu, která byla založena Ministerstvem obrany v roce 1918. Jednalo se tedy o státní továrnu, která měla na naše poměry bohaté zkušenosti se stavbou letadel.

Technický popis:

Jednalo se o pozorovací, dvoumístný, jednomotorový vzpěrový dvouplošník, s pevným záďovým podvozkem a otevřeným prostorem osádky. Trup letounu měl celokovovou příhradovou konstrukci, přední část trupu byla snýtovaná a sešroubovaná, zbytek byl svařovaný. Přední část trupu měla potah z duralového plechu, zbytek trupu a křídla byl potažen plátnem.

Pohonnou jednotkou letadla byl vzduchem chlazený hvězdicový devítiválec Walter Pegas II-M2 o výkonu 427 kW, popř. silnější Pegas III-M2 o výkonu 545 kW. Motor poháněl dvoulistou nestavitelnou dřevěnou pevnou vrtuli o průměru 3,55 m. Výzbroj byla tvořena dvěma kulometry vz. 30, ráže 7,92 mm, které byly umístěny ve spodním křídle a dále pohyblivý dvojkulomet stejné ráže v prostoru pozorovatele.

3.3.4. Avia B-534

V případě tohoto letounu se jednalo asi o nejmodernější a nejlepší stroj, který ČLH používaly. I přesto byl na svou dobu již zastaralý, neboť nejmodernější stíhačky byly již jednoplošné se zatahovacím podvozkem. Tento typ byl vyráběn pražskou továrnou Avia, která měla s výrobou letadel jedny z největších zkušeností v předválečném Československu. U četnického letectva sloužily letadla čtvrté série

tohoto typu, byť krátkodobě ČLH používaly stroje nižších sérií zapůjčených od armády.

Prvními letouny Avia B-534 byly vybaveny ČLH v Plzni, Hradci Králové, Liberci a Dolním Benešově v červnu 1937. Další stroje byly zakoupeny MVP nedlouho poté. Celkem bylo MVP pořízeno pro ČLH 26 letounů Avia B-534, byť létaly s celkem třiceti různými imatrikulacemi, neboť u čtyř letounů byla imatrikulace během služby změněna.¹³⁴⁾



Obrázek 1 - Avia B-534

zdroj: <http://aces.safarikovi.org/victories/victories-czech-30s.pdf>

Technický popis:

Jednalo se jednomístný, jednomotorový vzpěrový dvojplášník. Kovová kostra trupu, křídel, pevných i pohyblivých ocasních ploch byla částečně potažená durallem, částečně plátnem. Příhradová konstrukce trupu byla tvořena ocelovými trubkami spojenými nýty a šrouby. Přední část trupu, v níž se nacházelo motorové lože, byla až po pilotní kabinu zakryta duralovými plechy, z nichž některé byly ke konstrukci přinýtovány, zatímco jiné byly odnímatelné. Zadní část trupu byla pokryta plátnem.

Řadový motor Avia HS 12Ydrs o výkonu 625 kW poháněla v případě IV. verze na zemi stavitelná kovová vrtule Letov Hd-43. Podvozek byl pevný, hlavní podvozkové nohy byly kapotované (u III. a IV. verze), ale při provozu z travnatých letišť se kryty kol obvykle nepoužívaly, protože se zanášely bahnem. V zadní části trupu byla ostruha; počínaje strojem B-534.194 mohla být ostruha vyměněna za kolečko.

¹³⁴⁾ FOJTÍK, Jakub. **Policejní letadla: od Četnických leteckých hlídek až k prezidentské letce.** Praha: Mladá fronta, 2010, str. 142

Avie B-534 byly vyzbrojeny čtyřmi synchronizovanými kulomety vz. 30 ráže 7,92 mm se zásobou 250 (max 300) nábojů na zbraň, které byly umístěny v bocích trupu vždy po dvou kusem na každé straně.

4. BEZPEČNOSTNÍ LETECTVO (1945-1950)

4.1. Vznik, historie a diskolace

Bezpečnostní letectvo (dále jen BL) bylo prvním poválečným leteckým policejním útvarem na území tehdejšího Československa. V roce 1939 se vznikem Protektorátu Čechy a Morava byly ČLH zrušeny a během druhé světové války žádný letecký policejní útvar na našem území neexistoval.

O znovuoobnovení policejního letectva jednala exilová vláda v Londýně již ode dne 9. prosince 1943.¹³⁵⁾ Roku 1944 byla exilovou vládou podepsána úmluva o mezinárodním civilním letectví (tzv. Chicagská úmluva), která byla sjednána v Chicagu dne 7. prosince 1944 pod záštitou vlády USA a Spojených národů. Československem byla oficiálně přijata až roce 1947 zákonem číslo 147/1947 Sb. z. a n. Touto úmluvou byla ustavena Mezinárodní organizace pro civilní letectví.¹³⁶⁾ Uvedená úmluva zaručovala Československu mimo jiné také výlučnou svrchovanost nad svým vzdušným prostorem.

Jako první bezpečnostní letecká součást vznikl již koncem května 1945 Letecký oddíl PP 1 NB, který organizačně spadal pod Zemské velitelství SNB v Praze.¹³⁷⁾ Existence oddílu byla schválena v červnu 1945 zemským velitelem SNB a tímto byl položen právní základ pro budování poválečného bezpečnostního letectva.¹³⁸⁾ Velitelem leteckého oddílu se stal kpt. let. Oldřich Štangel.¹³⁹⁾

Dne 24. července 1945 velitelství SNB rozhodlo, že nový letecký útvar bude spravovat Oddělení leteckých hlídek Hlavního velitelství SNB v Praze a tím získal zpět svou předválečnou samostatnost. Přednostou oddělení se stal podplukovník

¹³⁵⁾ FOJTÍK, Jakub. **Policejní vrtulníky**. Praha: Naše vojsko, 2007, str. 24

¹³⁶⁾ ICAO – International Civil Aviation Organization – Mezinárodní organizace pro civilní letectví, mezinárodní organizace přidružená k OSN, sídlo Montréal, Kanada

¹³⁷⁾ MACEK, Pavel, UHLÍŘ Lubomír. **Dějiny policie a četnictva IV.**, Československo (1945-1989). Praha: Police History, 2011, str. 84

¹³⁸⁾ FOJTÍK, Jakub. **Policejní vrtulníky**. Praha: Naše vojsko, 2007, str. 25

¹³⁹⁾ ŠTANGL Oldřich, nar. 11. 6. 1912 v Praze, u letectva SNB od června do září 1946, předtím i poté působil v armádě – **ČESKOSLOVENSKÁ PVO 1950-1992** – Generálporučík Ing. Oldřich ŠTANGL, CSc. [online]. [cit. 2. 1. 2022]. Dostupné z <https://forum.cspvo.cz/viewtopic.php?t=404>

Antonín Vlček, tedy bývalý velitel předválečných ČLH,¹⁴⁰⁾ který byl na uvedené místo ustanoven dne 31. 12. 1945¹⁴¹⁾ rozkazem MV č. II 14.651/1945-V/6 z 20. prosince 1945.

Dne 15. 1. 1946 vznikla na poradě zástupců vnitra, dopravy a národní obrany základní koncepce policejního letectva, které bude celostátní s přímou podřízeností ministrovi vnitra.¹⁴²⁾ Od roku 1946 bylo zahájeno vytváření jednotlivých stanovišť leteckých hlídek a byl formován letecký personál. Stejně tak byly vybírány i vhodné typy letounů a výzbroje.¹⁴³⁾

Letectvo SNB (dále jen LSNB) bylo zřízeno dne 25. 3. 1946 vyhláškou MV číslo 81/1946-Va/5.¹⁴⁴⁾ V čele letectva stálo velitelství letectva, které tvořilo oddělení ministerstva vnitra. Velitelství letectva byly podřízeny letecké oddíly a letecké hlídky. Správní úřady národní bezpečnosti se pak mohly dožadovat služeb letectva prostřednictvím MV. Dne 12. 12. 1947 byla provedena změna názvu LSNB na BL vyhláškou MV č. 4169/1947-Va/5.¹⁴⁵⁾

Vliv na fungování BL měl i vznik MNB, ke kterému došlo v květnu 1950. V souvislosti se vznikem tohoto nového ministerstva došlo k převedení SNB pod jeho správu, tedy včetně BL, které pod SNB spadalo. Dále vznik nového ministerstva měla za následek nový systém ochrany státních hranic. Tato nově spadala pod vojenské letectvo, tedy hlavní úkoly stávajícího BL převzala armáda.

¹⁴⁰⁾ FOJTÍK, Jakub. **Policejní vrtulníky**. Praha: Naše vojsko, 2007, str. 25

¹⁴¹⁾ **Československá letecká policie** [online]. [cit. 2. 1. 2022]. Dostupné z <http://www.vrtulnik.cz/police/policie7.htm>

¹⁴²⁾ **Československá letecká policie** [online]. [cit. 2. 1. 2022]. Dostupné z <http://www.vrtulnik.cz/police/policie7.htm>

¹⁴³⁾ MACEK, Pavel, UHLÍŘ Lubomír. **Dějiny policie a četnictva IV.**, Československo (1945-1989). Praha: Police History, 2011, str. 84

¹⁴⁴⁾ KVAPILOVÁ, Iva. **Přehled organizačního vývoje Sboru národní bezpečnosti v letech 1945-1950 se zaměřením na veřejně bezpečnostní (resp. pořádkovou a kriminální) složku**. Iva Kvapilová. In: *Sborník Archivu Ministerstva vnitra*. Praha: Odbor archivní a spisové služby Ministerstva vnitra ČR (2003) [online]. [cit. 6. 3. 2022]. Dostupné z https://www.abscr.cz/data/pdf/sbornik/sbornik1-2003/vyvoje_snb.pdf

¹⁴⁵⁾ KVAPILOVÁ, Iva. **Přehled organizačního vývoje Sboru národní bezpečnosti v letech 1945-1950 se zaměřením na veřejně bezpečnostní (resp. pořádkovou a kriminální) složku**. Iva Kvapilová. In: *Sborník Archivu Ministerstva vnitra*. Praha: Odbor archivní a spisové služby Ministerstva vnitra ČR (2003) [online]. [cit. 6. 3. 2022]. Dostupné z https://www.abscr.cz/data/pdf/sbornik/sbornik1-2003/vyvoje_snb.pdf

V důsledku uvedených změn a s tím spojených ubývání úkolů, které zůstaly BL, byla jeho činnost koncem roku 1950 ukončena vyhláškou MNB ze dne 23. prosince 1950.

Sídlem hlavního velitelství BL byla zvolena Praha. Podřízená velitelství byla zřízena v Praze, Brně a Bratislavě, přičemž každé z nich mělo na starost jednotlivá území. Pod velitelství Praha patřily Čechy, pod Brno Morava a Slezsko a pod velitelství Bratislava spadalo Slovensko.¹⁴⁶⁾ Jednotlivé hlídky BL vznikaly postupně počínaje rokem 1946. Zřizování hlídek pokračovalo až do roku 1948, přičemž za uvedené období vzniklo na území Československa celkem deset leteckých hlídek BL.

Jako první byla zřízena letecká hlídka v Praze, která byla zformována dne 15. 7. 1946 a svoji činnost zahájila ke dni 1. 8. 1946. Zřízena byla vyhláškou MV číslo 286/1946-Va/5 o zřízení letecké hlídky SNB v Praze-Ruzyni. Její znění bylo následující: „Ministestvo vnitra vyhlašuje podle čl. 4, odst. 2 vyhlášky ze dne 25. března 1946, Úřední list I., čís. 58, běž. č. 954 o zřízení letectva sboru národní bezpečnosti: Zřizuje se letecká hlídka sboru národní bezpečnosti v Praze-Ruzyni a zahajuje činnost dne 1. srpna 1946. Její služební obvod tvoří obvod země České.“¹⁴⁷⁾

Další letecké hlídky byly zřízeny dne 1. 10. 1946 v Českých Budějovicích, Brně a Bratislavě-Vajnorech. Uvedené hlídky byly zřízeny vyhláškou ministra vnitra ze dne 1. října 1946, čís. 700/1946-Va/5 o zřízení leteckých hlídek SNB v Českých Budějovicích, v Brně a v Bratislavě-Vajnorech.¹⁴⁸⁾

V roce 1947 byly zřízeny další čtyři hlídky BL. Ke dni 15. 7. 1947 se jednalo o hlídky Karlovy Vary a Košice. Obě tyto hlídky byly zřízeny vyhláškou ministra vnitra ze dne 30. června 1947, čís. 1870/1947-Va/5 o zřízení leteckých hlídek SNB v Karlových Varech a v Košicích.¹⁴⁹⁾ V prosinci 1947 byly zřízeny hlídky BL v Jičíně a

¹⁴⁶⁾ FOJTÍK, Jakub. **Policejní vrtulníky**. Praha: Naše vojsko, 2007, str. 26

¹⁴⁷⁾ **Vyhláška o zřízení letecké hlídky SNB v Praze – Ruzyni**. [online]. [cit. 6. 3. 2022]. Dostupné z <https://inoboediens.estranky.cz/clanky/bezpecnostni-letectvo/vyhlaska-o-zrizeni-letecke-hlidky-snb-v-praze---ruzyni.html>

¹⁴⁸⁾ celé znění vyhlášky: **Vyhláška o zřízení dalších leteckých hlídek**. [online]. [cit. 6. 3. 2022]. Dostupné z <https://inoboediens.estranky.cz/clanky/bezpecnostni-letectvo/vyhlaska-o-zrizeni-dalsich-leteckych-hlidek.html> - **poznámka autora**

¹⁴⁹⁾ celé znění vyhlášky: **Zřízení leteckých hlídek SNB v Karlových Varech a v Košicích**. [online]. [cit. 6. 3. 2022]. Dostupné z <https://inoboediens.estranky.cz/clanky/bezpecnostni-letectvo/zrizeni-leteckych-hlidek-snb-v-karlovych-varech-a-v-kosicich.html> - **poznámka autora**

Olomouci. Obě tyto hlídky byly zřízeny vyhláškou MV ze dne 12. prosince 1947, číslo 4340/1947-Va/5, o zřízení leteckých hlídek BL v Jičíně a v Olomouci.¹⁵⁰⁾

Poslední dvě hlídky BL byly zřízeny až v roce 1948. Jednalo se o hlídky, které byly od 8. 11. 1948 dislokovány v Plzni a Rimavské Sobotě. V případě hlídky Rimavská Sobota však tato operovala z Letiště ve Zvolenu.¹⁵¹⁾¹⁵²⁾

V důsledku množícího se množství úletů vojenských, dopravních i sportovních letounů byly v květnu 1948 zřízeny detašmány na letištích v Klatovech a Mariánských Lázních.¹⁵³⁾

Jak již bylo uvedeno v úvodu této kapitoly, prvním velitelem BL byl jmenován pplk. Antonín Vlč. V důsledku komunistického převratu v únoru 1948 mu však byla dne 2. března 1948 vyslovena nedůvěra a ze služby byl nucen odejít. Nahradil ho k 15. březnu 1948 pplk. Albín Hejmánek, který svou funkci vykonával až do srpna 1950. Po něm do funkce velitele BL nastoupil v srpnu 1950 vrchní strážmistr Eduard Spousta.

Spousta funkci velitele BL vykonával až do své smrti, ke které došlo ve službě dne 22. prosince 1950. Paradoxně k tomu došlo pouhý den před tím, než vláda vyhláškou č. 781/1950-BL ukončila činnost BL. K uvedené havárii došlo nedaleko Jihlavy na cestě uvedeného letadla do Břeclavi. Na Českomoravské vysočině z důvodu nízké oblačnosti a zhoršující se dohlednosti byl pilot nucen letět těsně při zemi. V prostoru Jihlavy bylo již počasí zřejmě naprosto nevyhovující, stroj se otočil a pokračoval zpět přes Hybrálec na Smrčnou. V prostoru osady Stará Huť byl letoun spatřen svědky na zemi, jak v přízemní mlze v malé výšce provádí ostrou zatáčku. Během ní letoun zachytil o zem a roztříštil se. Všechny tři osoby na palubě při

¹⁵⁰⁾ celé znění vyhlášky: **Zřízení leteckých hlídek v Jičíně a v Olomouci**. [online]. [cit. 6. 3. 2022]. Dostupné z <https://inoboediens.estranky.cz/clanky/bezpecnostni-letectvo/zrizeni-leteckych-hlidek-v-jicine-a-v-olomouci.html> - **poznámka autora**

¹⁵¹⁾ **Československá letecká policie** [online]. [cit. 6. 3. 2022]. Dostupné z <http://www.vrtulnik.cz/police/policie7.htm>

¹⁵²⁾ **Čs. letectví – letiště**. [online]. [cit. 6. 3. 2022]. Dostupné z https://www.filabrno.net/namety/cs_armada_letiste.htm

¹⁵³⁾ **Československá letecká policie** [online]. [cit. 6. 3. 2022]. Dostupné z <http://www.vrtulnik.cz/police/policie7.htm>

nehodě zahynuly. Jednalo se o tyto osoby: kpt. Eduard Spousta, kpt. Jaromír Horák (StB) a plk. Viktor Linhart.¹⁵⁴⁾

V osobě Eduarda Spousty se tak jednalo o jediného velitele policejního letectva v celé jeho historii, který zahynul ve službě.

4.2. Úkoly a nasazení

BL ještě pod názvem LSNB jak již bylo uvedeno zřídil MV vyhláškou ze dne 25. března 1946, čís. 81/1946-Va/5, o zřízení letectva v SNB. Tato vyhláška mimo jiné také uváděla, jaké úkoly má toto letectvo plnit. Byly uvedeny v článku 1 zmíněné vyhlášky:

„(2) Účelem letectva sboru národní bezpečnosti jest:

a) aby dozíralo na dodržení všech zákonných předpisů a mezinárodních úmluv, týkajících se letectví, jak se strany letectva domácího, tak i cizozemského a aby tím hájilo pravomoc a svrchovanost státu ve vzdušném prostoru nad státním územím;

b) aby spolupůsobil s bezpečnostní službou pozemní provádělo ony její úkony k jejichž provedení se vzhledem k dopravnímu prostředku, jehož používá, zvláště hodí (pronásledování nebezpečných zločinců apod.), a bylo nápomocno při vykonávání oněch úkolů pozemní služby bezpečnostní, jež souvisí s dopravou leteckou (pasová kontrola apod.),

c) aby konalo službu pomocnou a záchrannou např. poskytování pomoci při živelních pohromách, při leteckých nehodách a při šetření o příčinách leteckých katastrof, pokud by nešlo o letadla vojenská.

(3) V oboru vlastní služby letecko-policejní přísluší letectvu sboru národní bezpečnosti:

1. pozorování a evidence veškeré letecké činnosti ve výsostných oblastech státu, zejména

a) kontrola dodržování leteckých řádů pravidelných leteckých linek,

¹⁵⁴⁾ **Letecká badatelna** [online]. [cit. 6. 3. 2022]. Dostupné z <http://www.leteckabadatelna.cz/havarie-a-sestrelly/detail/869/>

b) kontrola jednotlivých povolených letů letadel cizozemských,

c) zjišťování cizozemských letadel, která neoprávněně přelétávají státní území (bez povolení vůbec, případně mimo určené vletové úseky) nebo v čs. výšostné oblasti provádějí jakoukoliv nepřipustnou a trestnou činnost (trestné činy proti bezpečnosti státu, výzvědné nebo demonstrativní lety apod.), jejich pronásledování a zakročování proti nim podle platných předpisů,

d) účast při šetření o význačnějších případech nouzového přistání letadel (prohlídka, příp. zadržení letadla);

2. činnost pozemní, umožňující a podporující plnění úkolů uvedených v odstavci 1, zejména hlásná služba v pohraničí a vnitrozemí, služba signální nebo přijímací a dávání znamení hlavně v místech vletových úseků na státních hranicích, signalisování při přistání, při změně směru letu nebo výšky letu, výstraha letadlům, porušivším platné předpisy;

3. kontrola dodržování leteckých předpisů;

a) na veřejných letištích při příletu a odletu letadel (kontrola leteckých průkazů, prohlídka letadel, zda nemají bez povolení zbraně, fotografické přístroje apod.),

b) dozor nad dodržováním platných předpisů při letecké činnosti soukromých leteckých spolků a osob zda jsou oprávněny k držení letadel a používání letišť a zda mají předepsané letecké průkazy a povolení.“

Dalším důležitým předpisem, který byly BL dány jeho úkoly byla vyhláška MV ze dne ze dne 27. července 1946, čís. 380/1946-Va/5, o vnějším označení a zakročování letadel, používaných letectvem sboru národní bezpečnosti.¹⁵⁵⁾

Zakročování letadel popisoval článek 2:

„(1) Každé letadlo, jemuž byl dán rozkaz ku přistání způsobem uvedeným v dalším odstavci, jest povinno přistáti co možno nejdříve na nejbližším letišti a podrobiti se kontrole letištních, bezpečnostních a celních orgánů; byl-li rozkaz ku přistání dán z letadla, jest letadlo povinno za tím účelem sledovati letadlo, z něhož byl rozkaz dán, až na nejbližší letiště, kde má přistáti.

¹⁵⁵⁾ celé znění vyhlášky: **Vnější označení a zakročování letadel SNB**. [online]. [cit. 6. 3. 2022]. Dostupné z <https://inoboediens.estranky.cz/clanky/bezpecnostni-letectvo/vnejsi-oznaceni-a-zakrocovani-letadel-snb.html> - **poznámka autora**

(2) Rozkaz ku přistání letadla se dává:

a) radiotelegraficky nebo radiotelefonicky podle mezinárodně platných předpisů,

b) nebo za dne a za noci řadou výstřelů následujících pod sobě v desetivteřinových přestávkách, jejichž výbuchy způsobí zelené světlo nebo zelené hvězdy,

Je-li zapotřebí označiti mezi více letadly letadlo, jež má přistát, zaměří se na ně svazek paprsků nepřerušovaného bílého světla.“

Celkově lze konstatovat, že úkoly BL se ve větší míře nelišily od úkolů, které měly předválečné ČLH. Od roku 1948 plnilo BL vedle kurýrní služby i úkoly při přepravě vládních činitelů. Technika BL také pomáhala při provádění postřiků proti lesním škůdcům a mandelince bramborové.

4.2.1. Bezpečnostní letectvo proti banderovcům

V roce 1947 se přes Československo snažily dostat do Rakouska a tehdejší SRN skupiny banderovců. Z tohoto důvodu byl zřízen pluk SNB Slovensko, který měl za úkol v rámci Akce B potlačovat a likvidovat banderovce.¹⁵⁶⁾ Součástí tohoto uskupení bylo i policejní letectvo, tedy v té době BL. Ke dni 15. července 1947 byl zřízen Zvláštní letecký oddíl (ZLO) s pracovním názvem "Slovensko".

ZLO využíval pro svou potřebu letecké hlídky dislokované na Slovensku a dále byl pro jeho potřeby zřízen 15. červenec 1947 detašmán v Košicích, který byl znám pod názvem Kobra. Tento detašmán fungoval až do konce roku 1947. Náleželo k němu 5 pilotů, 6 mechaniků, zbrojír, radiomechanik a 2 radiotelegrafisté, kteří zajišťovali činnost 2 stíhacích letounů Messerschmitt BF-109 a 3 kurýrních Aero C-5.¹⁵⁷⁾ Oddíl se skládal z kmenových příslušníků leteckých hlídek v Praze Ruzyni, Brně, Bratislavě a Prostějově. Za zmínku stojí fakt, že jedním z vybraných pilotů a velitelem oddílu byl npor. František Cyprich.¹⁵⁸⁾ Dle rozkazů byl určen k průzkumu a

¹⁵⁶⁾ viz kapitola 1.2. Sbor národní bezpečnosti (1945-1989) – **poznámka autora**

¹⁵⁷⁾ **Aero C-5** - původně německé letadlo Fieseler Fi-156 Storch, později označované jako K-65 Čáp – poznámka autora

¹⁵⁸⁾ **CYPRICH František** (1. října 1917-31. ledna 2009, Trenčín, Slovensko) stíhací pilot Slovenských vzdušných zbraní, čtvrté nejúspěšnější slovenské letecké eso, autor posledního sestřelu 2 sv. války, který sestřelil jiné letadlo na dvouplošniku s pevným podvozkem, dosáhl 15 potvrzených sestřelů – **poznámka autora**

pozorování těžce přístupného terénu k usnadnění pátrání a pronásledování band UPA.¹⁵⁹⁾¹⁶⁰⁾¹⁶¹⁾ Koncem roku se detašmán přesunul do Prešova a později do Přerova. Jeho úkolem bylo vyhledávání míst soustředění UPA, letouny BL startovali převážně v noci a snažili se nalézt ohně, které zakládali jednotky UPA, při nocování.

4.3. Výzbroj a výstroj

Stejně jako tomu bylo u poválečného Československého vojenského letectva, tak i LSNB a následně i BL užívalo směs různých typů, které pocházely jednak z kořistních typů po německém letectvu, dále z britských a sovětských letounů. Letadla britského a sovětského původu požívaly v době 2. světové války jednotky našich letců v RAF¹⁶²⁾ a v VVS RKKA¹⁶³⁾. Jednalo kolem dvacet různých typů stíhacích, lehkých kurýrních, spojovacích a transportních letounů. BL také jako první naše policejní letectvo použilo i vrtulník. Také v tomto případě se jednalo původně o německý stroj.

Prvními letouny, které BL získalo byly dva stroje K-65A a pět S-99.¹⁶⁴⁾ Tedy kurýrní a stíhací letouny. Zvláštností BL a vlastně i poválečného vojenského letectva je označování jednotlivých typů letadel, které se několikrát měnilo. Letouny mohly být označeny svým původním názvem, nebo novým typovým československým označením. Například kurýrní letoun německého původu Fieseler Fi-156 Storch, byl v poválečném Československu znám i pod označením C-5 a následně i jako K-65 Čáp.

BL označovalo svá letadla v souladu s Vyhláškou MV ze dne 27. července 1946, čís. 380/1946-Va/5, o vnějším označení a zakročování letadel, používaných letectvem sboru národní bezpečnosti. Konkrétně bylo označování letounů LSNB a následně tedy i BL upraven v článku 1, zmíněné vyhlášky:

¹⁵⁹⁾ MACEK, Pavel, UHLÍŘ Lubomír. **Dějiny policie a četnictva III.**, Protektorát Čechy a Morava a Slovenský stát (1939-1945). Praha: Police History, 2001, str. 85

¹⁶⁰⁾ Ondrák, Vlastimil, **Pohotovostní prapory SNB v nasazení proti banderovcům – diplomová práce**, Praha: Filozofická fakulta Univerzity Karlovy, 2018 Dostupné z https://www.sezimovo-usti.cz/prilohapdf/2018_cena_ebenese_ondrak.pdf

¹⁶¹⁾ **Československá letecká policie** [online]. [cit. 6. 3. 2022]. Dostupné z <http://www.vrtulnik.cz/police/policie7.htm>

¹⁶²⁾ **RAF** (Royal Air Force) - česky Královské letectvo, britské vojenské letectvo – **poznámka autora**

¹⁶³⁾ **VVS RKKA** (Военно-воздушные силы, Воено въздушныје силы; Рабоче-крестьянская Красная армия, Рабоче-крестьянская Красная армия) - česky vojenské vzdušné síly dělnicko-rolnické Rudé armády, sovětské vojenské letectvo – **poznámka autora**

¹⁶⁴⁾ FOJTÍK, Jakub. **Policejní vrtulníky**. Praha: Naše vojsko, 2007, str. 30

„(1) Letadla, jichž bude letectvo sboru národní bezpečnosti při výkonu služby používat, mají základní tón kovové šedi, spodní část nosných ploch a trupu jsou v odstínu tmavším, svrchní část nosných ploch a boky trupu v odstínu světlejším; hlava trupu, okraje nosných ploch a výškové kormidlo jsou barvy šarlatově červené.

(2) Na svislé ocasní ploše letadel jsou státní barvy ve sférickém trojúhelníku. Nosné plochy a boky trupu letadel jsou označeny značkou státní příslušnosti a rejstříkovou značkou. Značka státní příslušnosti těchto letadel je OK; značka rejstříková začíná písmenem B, za nímž následující dvě písmena z řady mezinárodní abecedy, např.: OK – B Z A atd.“



Obrázek 2 - Obrázek 23 - Avia S-99, EV-14, České Budějovice, 1947, letectva SNB (model)
zdroj: <https://www.modelarovo.cz/mezek-s-99-1-48-eduard-od-skrivana/>

Popsané označení letounů užívaných BL vydrželo až do jara 1950, kdy bylo výnosem MV stanoveno nové označení. Předmětný výnos byl vydán dne 27. března 1950 pod čís. 245/22-745-BL s účinností od 1. dubna 1950.¹⁶⁵⁾ Nejzásadnější změnou byla nová imatrikulace. Místo doposud používané OK atd., bylo nově použito písmeno B, následovala pomlčka a skupina čtyř písmen, např. B-7542. Barva tohoto označení zůstala šarlatově červená a byla orámovaná bílou linkou. Výsostné znaky zůstaly stejné, tedy sférický trojúhelník ve státních barvách. Letadla měla mít

¹⁶⁵⁾ celé znění výnosu viz Archiv bezpečnostních složek (dále ABS), fond (dále f.) tzv. Studijního ústavu MV, signatura (dále sign.) 310-18-5, i. j. 18-5, Názorné označení letadel BL – **poznámka autora**

zbarvenu přední část trupu (motorový kryt), náběžné hrany křídel a výškové kormidlo šarlatově červenou barvou. Zbytek letounů neměl přesně určeno zbarvení, ale barva měla být volena tak, aby značka (imatrikulace) byla co nejlépe čitelná.¹⁶⁶⁾

Jak již bylo uvedeno používané typy letounů BL lze rozdělit do několika skupin podle účelu jejich použití. Nejzajímavějším typem stroje, který BL používalo, je z historického hlediska typ Focke Achgelis Fa 223, v československém označení VR-3.1, neboť se jednalo o vůbec první typ vrtulníku, který mělo jakékoliv policejní letectvo na našem území ve výzbroji.

Vzhledem k počtu jednotlivých typů, které BL používalo bude v této práci uveden jen přehled jednotlivých typů letounů, který je uveden níže.

4.3.1. Stíhací letadla

Stíhací letadla patřila mezi nejpočetnější typy mezi letadly BL, které používalo následující typy:¹⁶⁷⁾ Messerschmitt Bf 109 G/K (Avia S-99), Avia S-199, Supermarine Spitfire LF Mk.IXE (S-89), Lavočkin La-5 FN (S-95), Lavočkin La-7 (S-97). Jednalo se tedy o celkem 5 různých typů letadel různého původu.

4.3.2. Kurýrní letadla

Mezi kurýrní letouny patřily následující čtyři typy: Fieseler Fi-156 Storch (C-5/K-65 Čáp), Mráz M-1 Sokol (K-63), Piper L-4 (K-68), Fairchild UC-61K (K-74).

4.3.3. Cvičná a cvičná stíhací letadla

Cvičných strojů používalo BL pár desítek kusů a jednalo se celkem o tři typy: Arado Ar 96 (Avia C-2B), Bücker Bü 131 Jungmann (Aero C-104) a Bücker Bü 181 Bestmann (Zlín C-106).

Letouny označované jako cvičné stíhací byly nejméně používanými typy v rámci BL. Jednalo se o celkem tři typy letounů, které BL užívalo v jednotkách kusů, pravděpodobně však létal v řadách BL pouze jeden kus od každého typu. Těmito byly: Lavočkin La-5 UTI (CS-95), Messerschmitt Bf 109 G/K (Avia CS-99) a Avia CS-199.

¹⁶⁶⁾ Výnos MV čis. 245/22-745-BL – Označení letadel bezpečnostního letectva

¹⁶⁷⁾ uvedeno původní označení a v závorce československé – poznámka autora

4.3.4. Dopravní letadla

Také počet dopravních letadel používaných BL nepřesáhl celkově desítku kusů a také v případě dopravních letadel se jednalo o tři typy letounů: Siebel Si-204D (D-44), Douglas C-47 Skytrain (D-47) a Junkers Ju-52/3m (D-52).

4.3.5. Vrtulník

Jak již bylo uvedeno výše, jediným a prvním typem vrtulníku byl Focke Achgelis Fa 223 (VR-3.1). Jednalo se původně o německý stroj.

5. BEZPEČNOSTNÍ LETKA (1951-1953)

5.1. Vznik, historie a diskolace

Koncem roku 1950 byla ukončena činnost BL, přičemž většinu jeho dosavadních úkolů převzalo československé vojenské letectvo. V té době byl SNB podřízen v roce 1950 nově vzniklému Ministerstvu národní bezpečnosti. I přes konec BL si velení SNB uvědomovalo, že je zde potřeba, aby policejní letectvo existovalo.

Vzhledem k tomu navrhl dne 5. ledna 1951 por. Miloslav Eliáš kolegiu MNB založit specializovaný letecký útvar, který by nesl prozatímně název Letecký útvar SNB Sokol. Jednalo by se o útvar, který by plnil základní leteckou podporu útvarům SNB. Dne 1. února 1951 byl na zasedání kolegia MNB přednesen návrh, který navrhuje zřízení uvedeného útvaru. V dochovaných archivních pramenech¹⁶⁸⁾ je uvedeno, že útvar byl v době schůze zajištěn po stránce personální i materiální. Počítalo se s bývalými letci a stejně tak i s bývalými letouny zaniklého BL. Hlavním tématem byla podřízenost nového útvaru, který měl být podřízen veliteli státní bezpečnosti, neboť měl plnit převážně státně bezpečnostní úkoly. Sídlo útvaru mělo být v Praze-Ruzyni.

Dne 3. dubna 1951 byla zřízena výnosem MNB čís. S-505/10 taj.-51 při velitelství státní bezpečnosti Bezpečnostní letka (dále jen BLet). Ta tak plynule navázala na útvar SNB Sokol a stejně jako tento útvar byla podřízena MNB.

¹⁶⁸⁾ ABS, f. 310, sign. 310-31-17, Návrh MNB na schůzi BK MNB z 1. 2. 1951 ke zrušení Bezpečnostní letky a zřízení SNB útvaru SOKOL

Podle dochované systemizace¹⁶⁹⁾ byl velitelem letky nadporučík, jemuž náležela kázeňská pravomoc okresního velitele podle kázeňského řádu SNB. Stejně jako útvar SNB Sokol, sídlila letka na letišti Praha-Ruzyně. Toto letiště bylo také jejím jediným působištěm, přičemž není pochyb o tom, že při své službě užívala podle potřeby i dalších letišť v tehdejší Československu.

Letka se skládala z velitele a jeho štábu, který byl tvořen zástupcem velitele, zástupcem velitele pro věci politické, provozním důstojníkem, spojovacím důstojníkem a dalším potřebným administrativním personálem. Velitelem BLet byl jmenován npor. Miloslav Eliáš.

Ze zprávy adresované všem sektorům velitelství Stb¹⁷⁰⁾ je dále zřejmé, že povolování letů provádí velitel StB a z jeho pověření též jeho zástupce a velitel sekretariátu velitelství. O povolení letů žádaly jednotlivé sektory StB přípisem, který „obsahoval jméno a hodnost přepravovaného orgána a účel cesty“ a další potřebné náležitosti.

MNB zaniklo dne 14. září 1953 sloučením s ministerstvem vnitra a SNB opět přešel zpět pod ministerstvo vnitra. Se zánikem MNB se pojí také zánik BLet, který byl však pouze formální, tak jak se dočteme dále.

5.2. Úkoly

Úkoly byly Bezpečnostní letce dány zřizovacím výnosem MNB čís. S-505/10 taj.-51. Letka prováděla přepravu osob a nákladu, které vyplývaly z plnění úkolů MNB, dále plnila úkoly zvláštních požadavků velitelství StB a to na rozkaz velitele StB. Jednalo se o průzkum, vyhledávání, sledování a fotografování. Dále prováděla instruktáž a výcvik v aeroklubech SNB.

5.3. Výzbroj a výstroj

Jak již bylo uvedeno výše, předchůdce BLet útvar SNB Sokol disponoval letouny, které převzal od zaniklého BL. Byly to především letouny K-63, K-65A, K-75, C-2B, C-106, D-44, D-52 a Li-2.

¹⁶⁹⁾ **ABS, f. 310, sign. 310-18-6**, Zřízení letecké jednotky SNB útvar "SOKOL", jeho úkoly, organizace a systemizace i vybavení; Zpráva ze dne 6. dubna 1951 č. A-2164/0110-51.

¹⁷⁰⁾ **ABS, f. 310, sign. 310-18-6**, Zřízení letecké jednotky SNB útvar "SOKOL", jeho úkoly, organizace a systemizace i vybavení; Zpráva ze dne 6. dubna 1951 č. A-2164/0110-51.

Nově vzniklá BLet měla fungovat následovně. Podle návrhu na organizaci a systemizaci ¹⁷¹⁾ BLet, byla tato rozdělena na Dopravní a Kurýrní a cvičný roj. Měla disponovat celkovým stavem 15 ks letadel, z toho dopravní roj měl mít k dispozici 4 letouny a kurýrní a cvičný roj 11 letounů.

Jak moc se skutečnost lišila od plánů můžeme posoudit ze stavu letadel u letky k 15. lednu 1952.¹⁷²⁾ Z uvedeného přehledu vyplývá, že k uvedenému dni disponovala BLet celkem 16 ks letadel. Jednalo se o 3 ks dopravního Siebel Si-204D (D-44), 1 ks dopravního Junkers Ju-52/3m (D-52), 5 ks kurýrního Fieseler Fi-156 Storch (K-65 Čáp), 3 ks kurýrního Aero Ae-45 (K-75), 2 ks kurýrního Mráz M-1 Sokol (K-63), 1 ks cvičného pokračovacího Arado Ar 96 (Avia C-2B) a 1 ks cvičného elementárního Bücker Bü 181 Bestmann (Zlín C-106).

Z dalších archivních materiálů vyplývá, že se uvažovalo o výměně zastaralého typu Junkers Ju-52/3m (D-52) za modernější typ Lisunov Li-2 (D-2), ke které nakonec skutečně došlo. Celkem tedy létalo v barvách BLet 8 různých typů letounů.

Letouny byly hangárovány na letišti v Praze – Ruzyni. Imatrikulace byla běžná civilní. Letka používala označení písmeny OK a dále řadu písmen od „BYA“ po „BYZ“. Výsostním označením byl sférický trojúhelník.

BLet používala ke své službě níže uvedené typy letounů, které jsou rozděleny do skupin podle způsobu svého použití. Jednalo se celkem o 8 různých typů kurýrních, dopravních a cvičných letadel. Poprvé tak ve výzbroji policejního letectva chyběla stíhací letadla, kdy tato skutečnost byla dána změnou charakteru služby.

5.3.1. Kurýrní letadla

Mezi kurýrní letouny patřily následující tři typy strojů: Mráz M-1 Sokol (K-63), Fieseler Fi-156 Storch (C-5/K-65 Čáp) a Aero Ae-45 (K-75).

5.3.2. Cvičná letadla

Cvičné stroje používala letka pouze ve dvou typech letounů: Arado Ar 96 (Avia C-2B), a Bücker Bü 181 Bestmann (Zlín C-106).

¹⁷¹⁾ **ABS, f. 310, sign. 310-18-6**, Zřízení letecké jednotky SNB útvar "SOKOL", jeho úkoly, organizace a systematizace i vybavení; MNB, str. 46 – Bezpečnostní letka, do rukou s. npor. Eliáše, č. j. A-2871/0110-51, ze dne 4. května 1951, příloha 1 -Návrh na organizaci a systemisaci bezpečnostní letky

¹⁷²⁾ **ABS, f. 310, sign. 310-18-6**, Zřízení letecké jednotky SNB útvar "SOKOL", jeho úkoly, organizace a systematizace i vybavení; MNB, str. 45 – Osobní stavy a přehled nejdůležitějšího materiálu i letky ke dni 15. 1. 1952, příloha 3

5.3.3. Dopravní letadla

Tři typy dopravních letadel složily v letech 1951-1953 u BLet. Byly to tyto letouny: Siebel Si-204D (D-44), Junkers Ju-52/3m (D-52) a Lisunov Li-2.

6. LETECKÝ ODDÍL MINISTERSTVA VNITRA (1953-1979)

6.1. Vznik, historie a diskolace

V roce 1953 došlo k reorganizaci státní správy, v souvislosti s ní bylo zrušeno MNB a veškeré pod jeho pravomoci převzalo opět MV. BLet dostala nový název Letka Ministerstva vnitra (dále jen LMV) a spadala do kompetence náměstka MV. Problémy způsobovala skutečnost, že nebylo jasné, zda LMV právně podléhala civilním, nebo vojenským předpisům.

Dnem 23. října 1953 proběhla schůze kolegia MV, na které byl jako bod 4. projednán návrh na organizaci LMV.¹⁷³⁾ Po projednání tohoto bodu byla usnesením schválena nová organizace LMV a vznikl tak Letecký oddíl Ministerstva vnitra (dále jen LO MV). Jeho velitelem byl ustanoven bývalý velitel BLet A LMV plk. Miloslav Eliáš.

Zmíněné usnesení MV dále uvádělo, že LO MV bude organizačně začleněný k MV. Tento útvar bude po stránce výkonného létání, výcviku v létání, zdokonalovacího školení, inženýrského chodu služby, hospodaření s leteckým materiálem podřízen platným předpisům vojenského letectva, které budou případně vhodně upraveny pro potřeby LO MV. Dále měl úze spolupracovat ohledně letecké činnosti s MNO, potažmo velitelstvím letectva.

Usnesení dále obsahovalo přílohu č. 2, která navrhovala následně schválenou organizaci LO MV. Nejvýše stálo velitelství LO MV, kterému byly podřízeny provozní skupina, štáb velitelství a materiálně technické oddělení. Pod provozní skupinu spadal 1. roj – dopravní, pod štáb spadal 2. roj – kurýrní a pod materiálně technické oddělení spadal 3. roj – kurýrní a dále spojovací družstvo, skald, dopravní družstvo a dílna. Systemizace LO MV dále uváděla celkem 84 osob a 10 letounů.

Hlavní velitelství LO MV bylo zřízeno v Praze-Ruzyni, přesněji na letišti Stará Ruzyně. Časem se však zjistilo, že dislokace útvaru pouze na jednom letišti je pro provoz nevhodná a z tohoto důvodu byly postupně vytvořeny odloučené skupiny

¹⁷³⁾ ABS, f. A 21, sign. A 21 i.j. 133 – Bezpečnostní kolegium, 6. schůze kolegia, organizace letky MV

(dále jen OS). Byly rozmístěny po území celého Československa. Jako první z nich vznikla dne 17. listopadu 1961 OS Bratislava, která sídlila na letišti Bratislava Ivánka. Další OS byla OS Plzeň, kdy se jednalo o pouze krátkodobě zřízený útvar, který působil v Plzni Borech v roce 1975 po dobu pouhých šesti měsíců. Poslední OS byla OS Poprad, která vznikla v roce 1976.¹⁷⁴⁾ LO MV existoval až do roku 1979, kdy formálně zanikl a byl nahrazen novým útvarem, který bude popsán dále.

Velitelem LO MV bylo od jeho vzniku, jak již bylo uvedeno, plk. Miloslav Eliáš. Ve funkci působil až do roku 1969, kdy ho nahradil plk. Miroslav Nedvěd, kterého v roce 1975 vystřídal plk. František Horák a toho následoval v roce 1978 plk. Gustav Hartman.

6.2. Úkoly a nasazení

Úkoly, které měl plnit LO MV byly upraveny Statutem LO MV, který byl vydán tajným rozkazem MV č. 121/1958. Ještě předtím, dne 9. 7. 1956 na zasedání ÚV KSČ bylo rozhodnuto, že bude navíc zajišťovat i leteckou přepravu stranických a vládních představitelů na domácích i zahraničních tratích. Do té doby byla přeprava zajišťována dopravním plukem ve Kbelích.

Na základě uvedeného rozkazu MV plnil LO MV tyto úkoly: prováděl činnost podle požadavků operativních součástí MV, jednalo se zejména o rychlou přepravu operativních pracovníků MV, stíhání nebezpečných zločinců, průzkum míst trestných činů, průzkum prostorů státních hranic nebo jiných důležitých objektů z hlediska zajištění vnitřní bezpečnosti a veřejného pořádku a provádění záchranné pomocné letecké služby při živelních pohromách. Dále byla ve statutu zahrnuta výše zmíněná přeprava osob.

Platnost uvedeného statutu byla zrušena rozkazem MV č. 41/1963 ze dne 10. prosince 1963. Nově byly hlavními úkoly přeprava nejvyšších stranických a vládních představitelů (delegací) našich i spřátelených států na domácích i zahraničních tratích a plnění zvláštních úkolů podle rozhodnutí sekretariátu ÚV KSČ pro potřeby ÚV KSČ a vlády. Dále LO MV prováděl leteckou činnost operativně pohotovostního charakteru podle požadavků jednotlivých součástí MV, které odpovídají za vnitřní bezpečnost. Zejména se jednalo o leteckou přepravu materiálu a příslušníků MV, leteckou průzkumnou, pozorovací, pátrací a sledovací činnost, provádění

¹⁷⁴⁾ FOJTÍK, Jakub. Policejní vrtulníky. Praha: Naše vojsko, 2007, str. 43-44

záchranných, zásobovacích a zdravotnických prací pro MV, stejně tak i pomoc při živelních pohromách a katastrofách. V neposlední řadě o provádění leteckého radiačního průzkumu pro potřeby štábu civilní obrany.¹⁷⁵⁾

Zmíněný rozkaz MV č. 41/1963 byl zrušen nařízením MV ČSSR č. 40/1970 ze dne 29. září 1970, kterým byl vydán „Statut leteckého oddílu MV ČSSR“, který je přílohou č. 1 uvedeného nařízení.¹⁷⁶⁾ Tento statut ponechával až na drobnosti stejné úkoly LO MV.

Co se týká nasazení, tak vrtulníky LO MV byly nasazovány pro monitorování na velkých kulturních a společenských událostech, například na Velké ceně ČSSR, Závodu míru, Spartakiádách, Tatranském poháru a dalších událostech. V padesátých a šedesátých letech byli příslušníci Leteckého oddílu vysláni do Spolkové republiky Německo a do Rakouska pro letouny československých emigrantů. V roce 1965 byly vrtulníky Mil Mi-4 použity pro záchranné akce během povodní na Dunaji. 23. září 1965 proběhla první zdokumentovaná záchranná akce ve Vysokých Tatrách – příslušníci Leteckého oddílu přepravili jugoslávskou turistku do Popradu. Po příchodu nových vrtulníků se rozšířily možnosti a LO MV tak vykonával další nové úkoly. Od roku 1973 monitorovaly vrtulníky dopravu nad Prahou a Středočeským krajem. Informace byly využívány především pro rozhlasový pořad Zelená vlna.¹⁷⁷⁾

6.2.1. **Nehoda v Bratislavě – Husáková**

Dne 20. října 1977 došlo v Bratislavě k nehodě vrtulníku LO MV typu Mi-8, B-8428, který na své palubě převážel dnešními slovy řečeno první dámu Vieru Husákovou, manželku tehdejšího prezidenta Husáka. Vrtulník letěl na trase Bardejov – Bratislava, kde se střetl se zemí 300 m před prahem dráhy 22 letiště Ivánka. Nikdo z posádky včetně manželky prezidenta nepřežil.

Při vyšetřování této letecké nehody bylo zjištěno, že se let vzhledem ke geografickému západu slunce a povětrnostním podmínkám neměl uskutečnit. Příčina letecké nehody spočívala v tom, že vrtulník se ve složitých povětrnostních podmínkách při přistávacím manévru v blízkosti letiště dostal na strniště kukuřičného pole, kde se vytvořil ze zbytků kukuřice a prachu mrak. Tím ztratila posádka kontakt s

¹⁷⁵⁾ celé znění rozkazu MV č. 41/1963 dostupné z <https://www.ebadatelna.cz/?id=f22015> [cit. 9. 3. 2022] – **poznámka autora**

¹⁷⁶⁾ celé znění nařízení MV č. 40/1970 dostupné z <https://www.ebadatelna.cz/?id=f26373> [cit. 9. 3. 2022] – **poznámka autora**

¹⁷⁷⁾ FOJTÍK, Jakub. Policejní vrtulníky. Praha: Naše vojsko, 2007, str. 41-42

naváděcími světelnými body a v důsledku toho ztratila posádka prostorovou orientaci, kterou nemohl velitel vrtulníku předvídat. Na základě toho došlo k vytvoření havarijní situace, kterou nebylo možné úspěšně vyřešit.

K takovému závěru došla komise na základě studia fotozáznamů přesného přibližovacího radaru, místa dopadu a rozložení trosk vrtulníku, nastavením kolektivu a provedené rekonstrukce. Spis byl odtajněn až v roce 1999. Vrak vrtulníku B-8428 byl spálen napalmem na osobní žádost prezidenta Husáka.¹⁷⁸⁾

6.3. Výzbroj a výstroj

Při vzniku LO MV a návrhu jeho organizace zmiňuje materiál pro schůzi kolegia MV ke dni 23. října 1953 celkový stav letounů. V té době bylo ve stavu 14 ks letadel různých typů.¹⁷⁹⁾ Jednalo se 1 ks dopravního Lisunov Li-2, 3 ks dopravního Siebel Si-204D (D-44), 3 ks kurýrního Aero Ae-45 (K-75), 3 ks kurýrního Fieseler Fi-156 Storch (K-65 Čáp), 2 ks kurýrního Mráz M-1 Sokol (K-63) a další 2 ks cvičných letounů, jejichž typ není v materiálu uveden.

Co se týká používaných strojů, tak tyto se dělily na letadla tzv. státní. To byly stroje, které nebyly zapsány v čs. leteckém rejstříku civilních letadel. Naopak ta to zapsána byla měla charakter právě letadel civilních. Dalšího novinkou týkající se výzbroje LO MV byla ta, že se opět začalo s používáním vrtulníků. Tentokrát se jednalo skoro výhradně o stroje původem ze SSSR.

Letadla byla opět označována imatrikulačními značkami řadou OK-BYA až OK-BYZ. Značky byly červené barvy a stroje nesly dále klasický sférický trojúhelník ve státních barvách. Poněkud odlišně označování upravovalo až nařízení MV č. 40/1970, které uvádělo, že pokud se jedná o tzv. státní letadla, budou tyto označeny čtyřmístným číslem, před kterým bude písmeno B. Toto se týkalo především vrtulníků. Zbarvení strojů nebylo dáno žádným předpisem. Během své existence, tedy v letech 1953-1979 používal LO MV celkem 18 různých typů níže uvedených strojů.

¹⁷⁸⁾ *Katastrofa 20.10.1977*. [online]. [cit. 9. 3. 2022]. Dostupné z <http://www.vrtulnik.cz/accidents/kata014.htm>

¹⁷⁹⁾ ABS, f. A 21, sign. A 21 i.j. 133 – Bezpečnostní kolegium, 6. schůze kolegia, organizace letky MV

6.3.1. Dopravní letadla

Celkem LO MV používal ve svých řadách těchto 8 typů letounů: Siebel Si-204D (D-44), Junkers Ju-52/3m (D-52), Lisunov Li-2, Iljušin Il-14 (Avia Av-14), Iljušin Il-18, Iljušin Il-62, Tupolev Tu-134A a Jakovlev Jak-40. Kromě prvních dvou typů se jednalo o letadla sovětské výroby.

6.3.2. Kurýrní letadla

V případě kurýrních letounů se jednalo o tyto 4 typy: Mráz M-1 Sokol (K-63), Fieseler Fi-156 Storch (K-65 Čáp), Aero Ae-45 (K-75), Morava L-200. Jednalo se o letouny domácí provenience, pouze první typ byl původně německý stroj.

6.3.3. Cvičná letadla

Ze cvičných letounů zůstal u LO MV ve službě pouze jeden typ, kterým byl Bucker Bü 181 Bestmann (Zlín C-106).

6.3.4. Vrtulníky

Postupně v řadách LO MV sloužilo těchto 5 typů strojů: Mil Mi-1, Mil Mi-2, Mil Mi-4, Mil Mi-8 a PZL SM-2. Ve všech případech jsou to vrtulníky původem ze SSSR, pouze poslední typ byl polský.

7. LETECKÁ SPRÁVA FEDERÁLNÍHO MINISTERSTVA VNITRA (1979-1990)

7.1. Vznik, historie a diskolace

Předchůdce Letecké správy Federálního ministerstva vnitra (dále jen LS FMV), kterým byl LO MV ukončil svou činnost ke dni 26. dubna 1979. V uvedený den nabyl účinnosti rozkaz MV ČSSR č. 9/1979 – Organizace letecké správy Federálního ministerstva vnitra.¹⁸⁰⁾ Rozkaz rušil dosavadní LO MV a nově zřídil LS FMV. Tímto rozkazem bylo zároveň zrušeno nařízení MV č. 40/1970, kterým byl upraven mimo jiné statut LO MV.

LS FMV byla zřízena jako útvar FMV pro zabezpečení letecké činnosti a byla podřízena MV. Jejím sídlem byla určena Praha, přičemž podle článku 4 uvedeného rozkazu byla oprávněna používat všech československých letišť, požadovat na nich potřebnou technickou pomoc jakož i používat vojenských i civilních zabezpečovacích

¹⁸⁰⁾ celé znění rozkazu MV č. 9/1979 dostupné z <https://www.ebadatelna.cz/?id=f9378> [cit. 9. 3. 2022] – poznámka autora

a spojovacích prostředků. Letadla LS mohla operovat neomezeně v rámci celého vzdušného prostoru Československa.

V čele správy stál náčelník, který byl podřízen pověřenému náměstkovi MV. Správa byla tvořena vnitřní skupinou, kádrovýma a školským oddělením, skupinou obrany, inspekcí náčelníka správy. Dále čtyřmi odbory, I. Odbor – řízení, plánování a kontroly, II. odbor – letový, III. odbor letový a technický a IV. odbor – materiálně technického zabezpečení. Náčelníkem, kterým byl od počátku plk. Gustav Hartman ve funkci vydržel po celou dobu existence LS.

Uvedený rozkaz MV č. 9/1979 byl zrušen rozkazem MV ČSSR č. 5/1981 ze dne 16. února 1981.¹⁸¹⁾ Tímto novým rozkazem byl vydán organizační řád LS FMV, který měnil dosavadní strukturu pro tuto práci v nepodstatných drobnostech.

LS FMV sídlila, jak již bylo uvedeno v Praze. Stejně jako její předchůdce LO MV měl některá odloučené skupiny (OS). Jednalo se o OS Bratislava, která sídlila na letišti Bratislava Ivánka a OS Poprad.

Již od roku 1977 se v tehdejším Československu uvažovalo o vybudování systému organizované letecké záchranné služby. FMV, ministerstvo zdravotnictví a Ústav národního zdraví začali shromažďovat informace o provozu letecké záchranné služby v ostatních evropských zemích. Pozornost byla soustředěna především na počet a zaměření letů, ale sbíraly se informace také o stanovištích a vrtulnicích letecké záchranné služby.¹⁸²⁾

Letecká záchranná služba (dále jen LZS) zahájila na území Československa činnost oficiálně 1. dubna 1987 v 7:15. Jednalo se o zkušební provoz pro oblast Prahy a Středočeského kraje. Pražský Ústav národního zdraví vyčlenil pro LZS zdravotnický personál, LS FMV poskytla vrtulníky a Československá státní pojišťovna zajistila finanční krytí projektu. První etapa zkušebního provozu probíhala do 30. května 1987 a zjišťovala ji LS FMV.

¹⁸¹⁾ celé znění rozkazu MV č. 5/1981 dostupné z <https://mvu.ebadatelna.cz/#> [cit. 9. 3. 2022] – **poznámka autora**

¹⁸²⁾ FOJTÍK, Jakub. Policejní vrtulníky. Praha: Naše vojsko, 2007, str. 50-51

7.1.1. LETECKÁ SPRÁVA SNB (1988-1990)

V roce 1988 došlo k formálnímu zrušení LS FMV rozkazem MV ČSSR č. 12/1988 ze dne 22. července 1988, jenž nabyl účinnosti dnem 1. července 1988.¹⁸³⁾ Tímto rozkazem byla zároveň zřízena Letecká správa Sboru národní bezpečnosti (dále jen LS SNB). Prakticky šlo pouze o přejmenování původního útvaru LS FMV.

Dne 18. listopadu 1988 nabyl účinnosti rozkaz náčelníka LS SNB) kterým byl vydán Organizační řád LS SNB. Veškeré z něj vyplývající skutečnosti byly prakticky totožné z předchozími předpisy upravující provoz letecké služby. Náčelníkem LS SNB byl k 1. srpnu 1988 jmenován plk. JUDr. Jozef Tarčák, který tuto funkci vykonával až do 28. 2. 1990.¹⁸⁴⁾ K zániku LS SNB došlo rozkazem MV ČSFR č. 89/1990 ke dni 30. 9. 1990.

7.2. Úkoly a nasazení

Úkoly LS FMV vyplývaly z rozkazů, které jsou uvedeny v předchozí podkapitole. Úkoly útvaru se postupem času měnily a rozšiřovaly, především se stále více rozrůstal důraz na záchrannou činnost. Vrtulníky LS FMV neplnily už jen čistě policejní úkoly, ale čím dál více spolupracovaly s Horskou službou, vypomáhaly při povodních a monitorovaly dopravu.

Mezi úkoly LS FMV patřily přeprava nejvyšších stranických a vládních představitelů, příslušníků SNB, vojáků vojsk MV, letecká činnost přepravního a operativně bezpečnostního charakteru pro zmíněné útvary a další úkoly skoro totožné s LO MV. Bližší podrobnosti týkající se jednotlivých úkolů, které plnily jednotlivé složky a odbory LS FMV je možno dohledat přímo v citovaných rozkazech.

Jako příklad nasazení lze uvést záchranu pěti dětí a dvou dospělých osob při povodních na Dobříšsku a na Vltavě z roku 1981. Vrtulníky LS FMV se zúčastnily i geofyzikálního průzkumu. Šlo o dálkový průzkum země, realizovaný z letadlového nosiče na speciálním zařízení ke zpracování obrazových dat pro Český geodetický a kartografický úřad. Další záchranné akce prováděly vrtulníky LS FMV v Tatrách.

U nově zřízené LS SNB byly úkoly následující. Zabezpečuje provoz, správu a užívání letadel FMV. Plní zvláštní úkoly dle rozhodnutí příslušných orgánů (doprava

¹⁸³⁾ celé znění rozkazu MV č. 12/1988 dostupné z https://www.upn.gov.sk/data/projekty/rozказы-mv/RMV_12_88.pdf [cit. 9. 3. 2022] – **poznámka autora**

¹⁸⁴⁾ FOJTÍK, Jakub. Československé a české policejní letectvo: 1935-2020. Praha: Letecká služba Policie České republiky, 2021, str. 261

státních a stranických představitelů). Provádí leteckou činnost přepravního a operativně bezpečnostního charakteru podle požadavků útvarů resortů vnitřní ČSSR, ČSR, SSR, přičemž zejména zabezpečuje pravidelnou i nepravidelnou leteckou přepravu příslušníků ministerstev vnitřní, leteckou průzkumnou, pozorovací, pátrací a sledovací činnost. Provádí kontrolu hraničního pásma, záchranné práce při živelních pohromách a katastrofách. Zabezpečuje vlastní leteckou činnost (výcvik, prověrky techniky, zkušební lety). Zabezpečuje povinnosti materiálového kompetenta pro letecký materiál.

7.2.1. Nehoda v Tatrách

Bohužel s jakoukoliv leteckou činností souvisí i nehody s fatálními následky. Zde je nutno zmínit smutnou skutečnost, ke které došlo dne 25. června 1979.

V uvedený den vrtulník LS FMV typu Mi-8, B-8021 havaroval v Mlynické dolině ve Vysokých Tatrách. Při havárii vrtulníku, který prováděl záchrannou akci zahynulo pět jejich členů Tatranské horské služby společně s pilotem a mechanikem vrtulníku.¹⁸⁵⁾ Tato tragédie na čas omezila dobře fungující spolupráci s Horskou službou. Jednalo se o nejtragičtější nehodu v celé historii policejního letectva na našem území.¹⁸⁶⁾

7.3. Výzbroj a výstroj

Vzhledem ke skutečnosti, že zánik LO MV a zřízení LS FMV bylo pouze formální a oba útvary na sebe navázaly, byla nově zřízenou LS používána stejná technika. Ta byla samozřejmě průběžně doplňována a obnovována.

LS FMV ke své službě užívala již pouze dopravní letadla a vrtulníky různých typů. Jedno měly společné, neboť se jednalo ve všech případech o stroje sovětského původu. Označení letadel a vrtulníků, stejně jako jejich zbarvení se řídilo stejnými pravidly jako u LO MV. Celkem používala LS FMV ve službě dva typy vrtulníků a osm typů letadel.

¹⁸⁵⁾ **Připomínáme tragédii v Mlynické dolině v roce 1979.** [online]. [cit. 9. 3. 2022]. Dostupné z <https://www.tatry.cz/cs/pripominame-tragedii-v-mlynicke-doline-v-roce-1979>

¹⁸⁶⁾ FOJTÍK, Jakub. Policejní vrtulníky. Praha: Naše vojsko, 2007, str. 49

7.3.1. Dopravní letadla

LS FMV používala pro různé účely celkem šest typů letounů. Jednalo se o následující typy: Iljušin Il-62, Iljušin Il-62M, Tupolev Tu-134A, Tupolev Tu-154B2, Tupolev Tu-154M a Jakovlev Jak-40.

7.3.2. Vrtulníky

Ve službě LS FMV sloužily pouze dva typy vrtulníků, kdy se jednalo o typy: Mil Mi-2 a Mil Mi-8.

8. ÚŘAD FEDERÁLNÍHO MV PRO LETECKOU SLUŽBU (1990-1991)

8.1. Vznik, historie a úkoly

V roce 1990 když Československo opět po dlouhých letech fungovalo na demokratických principech byla formálně zrušena LS SNB rozkazem MV ČSFR 89/1990 ke dni 30. září 1990. Uvedeným rozkazem vlastně došlo k transformaci LS SNB na Úřad FMV pro leteckou službu (dále ÚFMV LS) do jehož čela byl jmenován jako ředitel mjr. JUDr. Vladimír Panenka.

Jednalo se o nový letecký policejní útvar, který byl ustanoven v souvislosti se zánikem Československé socialistické republiky a vznikem České a Slovenské Federativní Republiky. V roce 1990 došlo ke zrušení Sboru národní bezpečnosti a novým provozovatelem policejního letectva se stalo Federální ministerstvo vnitra. Z útvaru byl v roce 1991 vyčleněn Státní letecký útvar, který měl na starosti jiné činnosti. Spadal pod MV a zajišťoval leteckou přepravu státních činitelů. ÚFMV LS zanikl oficiálně v roce 1991 a byl nahrazen útvarem novým. Jednalo se však pouze o formální změnu.

Většina úkolů Úřadu Federálního ministerstva vnitra pro leteckou službu se nelišila od úkolů předcházejícího útvaru, ale byl kladen větší důraz na záchrannou činnost. Policejní vrtulníky zabezpečovaly zejména pohotovostní lety, pátraly po osobách a věcech a monitorovaly dopravu. Dále ÚFMV LS zajišťoval provoz LZS, jejíž kompletní systém byl v Československu vybudován v letech 1987–1992. V době fungování tohoto útvaru byla v roce 1990 otevřena stanice LZS Kryštof 06 v Hradci Králové a od svého vzniku provozoval také LZS na stanici Kryštof 01 v Praze.¹⁸⁷⁾

¹⁸⁷⁾ FOJTÍK, Jakub. Policejní vrtulníky. Praha: Naše vojsko, 2007, str. 53-54

8.2. Výzbroj a výstroj

Vzhledem ke krátkému trvání tohoto útvaru a návaznosti na předchozí LS SNB se výzbroj ÚFMV LS prakticky nelišila od svého předchůdce.

8.2.1. Dopravní letadla

ÚFMV LS používal celkem čtyři typy dopravních letadel. Jednalo se o tyto typy letounů: Iljušin Il-62M, Tupolev Tu-154B2, Tupolev Tu-154M a Jakovlev Jak-40.

8.2.2. Vrtulníky

Od počátku ve službě ÚFMV LS používal dva sovětské typy vrtulníků. Jednalo se o typy: Mil Mi-2 a Mil Mi-8. Podle serveru helidat.cz – databáze vrtulníků se jednalo celkem o 23 ks těchto strojů.¹⁸⁸⁾ Na uvedeném serveru lze dohledat prakticky veškeré informace ke všem vrtulníkům, které kdy létaly u policejního letectva ať už působilo pod jakýmkoliv názvem.

9. LETECKÁ SLUŽBA FEDERÁLNÍHO POLICEJNÍHO SBORU (1991-1992)

9.1. Vznik, historie a úkoly

V roce 1991 formálně zanikl ÚFMV LS a byl nahrazen útvarem novým. Zákonem č. 333/1991 Sb. o Federálním policejním sboru a Sboru hradní policie byla zřízena Letecká služba Federálního policejního sboru (dále LS FPS), která však také neměla dlouhého trvání. Tento nový útvar byl vlastně pokračováním svého předchůdce pod novým názvem. Velitelem byl také jako u ÚFMV LS JUDr. Vladimír Panenka, tentokrát již v hodnosti plukovníka.

LS FPS mělo stejné úkoly jako jeho předchůdce. Důraz byl kladen především na záchrannou činnost. Policejní vrtulníky zabezpečovaly především pohotovostní lety, pátraly po osobách a věcech a monitorovaly dopravu. LS FPS provozovala i nadále LZS na stanicích Kryštof 01 v Praze a Kryštof 06 v Hradci Králové. Stejně jako u svého předchůdce zajišťoval leteckou přepravu státních činitelů a dalších významných osob Státní letecký útvar.

Zánik LS FPS je spjat se zánikem České a Slovenské Federativní Republiky na konci roku 1992 a se vznikem samostatných států Česká republika a Slovensko v

¹⁸⁸⁾ Databáze vrtulníků. [online]. [cit. 9. 3. 2022]. Dostupné z <https://helidat.cz/stitek.php?id=126>

roce 1993. Na území České republiky se nástupcem stala Letecká služba Policie ČR, na Slovensku to byl Letecký útvar Ministerstva vnútra Slovenskej republiky.¹⁸⁹⁾

9.2. Výzbroj a výstroj

Stejně tak jako úkoly, měla se svým předchůdcem LS FPS stejný i letový park. Během své krátké existence však na rozdíl od svého předchůdce zavedla i nové typy. Bylo tomu jak v případě vrtulníků, tak i v případě letadel.

9.2.1. Vrtulníky

LS FPS provozovala během svého působení vrtulníky Mil Mi-2, Mil Mi-8, MBB Bo 105 a PZL Kania. Útvar měl zpočátku k dispozici pouze sovětské vrtulníky Mil Mi-2 a Mil Mi-8 a také dva modernější vrtulníky MBB Bö 105 německé výroby, které ale zakoupil předchozí útvar, avšak je již nestačil nasadit do služby. V případě vrtulníku PZL Kania se jednalo o polské stroje, které vycházely konstrukčně ze staršího vrtulníku Mil Mi-2. Tento typ byl LS FPS pouze pronajat.

První vrtulník BO 105CBS4 B-5763 výrobce dodal 7.5.1991 k Letecké službě Federálního policejního sboru. Měl nalétáno 1253 letových hod. a kromě policejních činností byl používán k přepravě vládních a ústavních představitelů. V provozu odlétal 467 hodin a následně byl v roce 1992 po nehodě vyřazen.¹⁹⁰⁾ Podle výše zmíněného serveru helidat.cz, sloužilo u LS FPS celkem 27 ks vrtulníků uvedených typů. Veškeré informace k jednotlivým strojům lze dohledat v uvedené databázi.¹⁹¹⁾

Se zánikem Letecké služby Federálního policejního sboru byly rozděleny také vrtulníky mezi oba nástupnické státy. Česko převzalo devět vrtulníků Mil Mi-2, dva stroje Mil Mi-8, tři stroje MBB Bö 105 a jeden vrtulník PZL Kania. Slovensko převzalo čtyři stroje Mil Mi-8 a šest vrtulníků Mil Mi-2.

9.2.2. Dopravní letadla

Dopravní letadla sice nesloužila přímo u LS FPS, ale u Státního leteckého útvaru. Vzhledem k tomu, že tento útvar spadal pod MV je pro potřeby této práce zahrnut pod policejní letectvo.

¹⁸⁹⁾ FOJTÍK, Jakub. Policejní vrtulníky. Praha: Naše vojsko, 2007, str. 58

¹⁹⁰⁾ Eurocopter (MBB Bö 105) BO 105. [online]. [cit. 9. 3. 2022]. Dostupné z http://www.vrtulnik.cz/bo_105.htm

¹⁹¹⁾ Databáze vrtulníků. [online]. [cit. 9. 3. 2022]. Dostupné z <https://helidat.cz/stitek.php?id=127>

Státní letecký útvar používal za dobu své existence tyto čtyři typů dopravních letounů: Iljušin Il-62M, Tupolev Tu-154B2, Tupolev Tu-154M a Jakovlev Jak-40, tedy stejné typy jako jeho předchůdce a nově dále další dva typy: Let L-410UVP a Canadair CL-601 Challenger. V prvním případě se jedná o letoun československé výroby, ve druhém je to kanadský stroj. CL-601 byl do služby zařazen v roce 1992 pod imatrikulací OK-BYA, pod kterou létal do roku 1998 ¹⁹²⁾ a ve službě byl až do roku 2021, byť u Armády České republiky (dále AČR).

10.LETECKÁ SLUŽBA POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY (1993-2020)

10.1. Vznik, historie a diskolace

Spolu se vznikem samostatné České republiky bylo nutno řešit záležitosti týkající se bezpečnostních sborů nového státu. K 1. lednu 1993 vznikla ze svého bývalého federálního předchůdce LS FPS Letecká služba Policie České republiky (dále LS PČR).

Jako útvar s celostátní působností je LS PČR zřízena nařízením Ministerstva vnitra č. 67/2008, kterým se zřizují útvary Policie České republiky s celostátní působností. Její současná činnost se stala neodmyslitelnou součástí policejní praxe a záchranných systémů. Je specializovaným útvarem na zajišťování letecké podpory útvarů policie a složek integrovaného záchranného systému.

Současnou organizaci LS PČR upravuje organizační řád letecké služby ze dne 28. srpna 2019 schválený policejním prezidentem brig. gen. Mgr. Janem Švejdarem. Tento řád byl vydán jako příloha č. 1 rozkazu ředitele LS PČR č. 31/2019 ze dne 9. září 2019, č. j. LS-520-2/ČJ-2019-9800KR. Tímto rozkazem byl zrušen předchozí rozkaz ředitele LS PČR č. 52/2008.

V současné době disponuje LS PČR hlavní základnou na mezinárodním Letišti Praha-Ruzyně (hangár D, Terminál Jih), základnou na mezinárodním Letišti Brno-Tuřany a základnou v areálu integrovaného záchranného systému v Ostravě–Zábřehu. Základna v Ostravě však není v poslední době využívána. Do 31. prosince 2008 měla LS PČR trvalou základnu také v Hradci Králové.

¹⁹²⁾ *Bombardier CL-601-3A – OK-BYA*. [online]. [cit. 9. 3. 2022]. Dostupné z <http://www.cs-letectvi.cz/imatrikulace/bombardier-cl-601-3a-ok-bya-id-b995>

LS PČR je tvořena mimo jiné i oddělením bezpilotních leteckých prostředků, jehož součástí je skupina České Budějovice, skupina Brno a skupina Ostrava.¹⁹³⁾ Provoz bezpilotních letadel je datován od února 2018. Od 1. července 2018 je zajišťována Oddělením bezpilotních prostředků LS PČR denní hotovost dvou členů obsluhy v Praze a v Ostravě.¹⁹⁴⁾

Pro úplnost je zde třeba doplnit, že leteckou přepravu státních činitelů zajišťoval od vzniku LS PČR stále Státní letecký útvar. Tak tomu bylo až do jeho zrušení v roce 1998, kdy přeprava uvedených osob přešla k AČR.

Prvním velitelem (ředitelem) LS PČR byl plk. JUDr. Vladimír Panenka, který tuto funkci vykonával v letech 1993-2011. Od roku 2012 post ředitele zastává plk. Ing. Tomáš Hytych MBA.¹⁹⁵⁾



Obrázek 3 - znak Letecké služby Policie ČR
zdroj: www.policie.cz

10.2. Úkoly a nasazení

Úkoly LS PČR lze rozdělit na dva základní druhy. Leteckou činnost ve prospěch útvarů Policie ČR a leteckou činnost ve prospěch složek integrovaného záchranného systému (dále IZS) podle zákona č. 239/2000 Sb., o IZS.

LS PČR je provozovatelem vrtulníkové techniky se speciálním policejním, zásahovým, záchranným a sanitním vybavením. Letecká podpora se stala neodmyslitelnou součástí policejní praxe a integrovaného záchranného systému.

¹⁹³⁾ Organizační řád letecké služby, in: Příloha č. 1 k Rozkazu ředitele Letecké služby č. 31/2019 (archiv autora)

¹⁹⁴⁾ *Provoz vrtulníků u policie v Česku*. [online]. [cit. 10. 3. 2022]. Dostupné z <http://www.vrtulnik.cz/policie/policie5.htm>

¹⁹⁵⁾ FOJTÍK, Jakub. Československé a české policejní letectvo: 1935-2020. Praha: Letecká služba Policie České republiky, 2021, str. 262-263

Díky svým vlastnostem jsou vrtulníky předurčeny především k zásahům, kde hrozí nebezpečí z prodlení a v místech jinak těžko přístupných jinými dopravními prostředky.

Letecká služba poskytuje leteckou podporu:

1. útvarům Policie České republiky, útvarům Hasičského záchranného sboru České republiky a útvarům Ministerstva vnitra a jeho organizačním složkám,
2. složkám integrovaného záchranného systému,
3. za krizových situací orgánům krizového řízení v případě, že koordinují provádění záchranných a likvidačních prací složkami integrovaného záchranného systému,
4. jiným ozbrojeným bezpečnostním sborům a ozbrojeným silám, pokud ve spolupráci s policií vykonávají činnosti k zajištění vnitřního pořádku a bezpečnosti,
5. jiným subjektům, a to na základě zákona, dohody, nebo pokud policejní prezident rozhodne, že poskytnutí letecké podpory je ve veřejném zájmu.

Letecká podpora je zabezpečena nepřetržitou hotovostí vrtulníků a letových posádek na akce k záchraně života, pátrací akce po osobách a nebezpečných pachatelích, k odvrácení hrozícího nebezpečí škody velkého rozsahu a závažného narušení veřejného pořádku nebo jiné mimořádné události vyžadující neodkladné řešení. Dále je zabezpečena ostatní vrtulníkovou technikou pro plánovanou leteckou podporu útvarů policie a hasičského záchranného sboru a výcvikové akce.¹⁹⁶⁾ Další působnost a úkoly LS PČR jsou uvedeny ve výše zmíněném organizačním řádu.

Mezi významné zásahy v rámci IZS patří hašení požárů v podvěsu pomocí bambi vaku. Kromě hašení požárů v Česku se objevily české policejní stroje dvakrát také v zahraničí. V roce 2000 byly nasazeny k hašení rozsáhlých lesních požárů v Makedonii a také ve Slovenském ráji, kde zasahovaly mimo českých a slovenských vrtulníků také vrtulníky z Polska a Maďarska. Zvláštností oproti evropským zemím je skutečnost, že hašení neprovádí Hasičský záchranný sbor České republiky, ale Letecká služba Policie ČR. Velmi často jsou vrtulníky Policie ČR nasazovány v pátracích akcích. Obvykle se jedná o pátrání po pohřešovaných osobách, méně

¹⁹⁶⁾ *Letecká služba Policie České republiky*. [online]. [cit. 10. 3. 2022]. Dostupné z <https://www.policie.cz/clanek/policie-ceske-republiky-letecka-sluzba-824129.aspx>

často pak po věcech (např. odcizených automobilech). Vrtulníky jsou využívány i při monitorování oblastí, například v roce 2005 při technopárty GzechTek 2005.

Při povodních na Moravě v roce 1997 zasahovala řada vrtulníků LS PČR. Požadavek operačnímu středisku Letecké služby Policie ČR na zapojení letecké techniky do záchranných akcí byl předán 6. července 1997 a první stroje byly nasazeny o den později. Během nejkritičtější fáze povodní, mezi 7.–11. červencem, byla nasazena téměř veškerá technika. Další významné záchranné akce prováděly vrtulníky LS PČR při povodních v Čechách v roce 2002. Celkově bylo provedeno na 444 záchranných letů.

10.3. Výzbroj

V současné době používá LS PČR pouze vrtulníky a bezpilotní letecké prostředky. Do roku 1998 v rámci Státního leteckého útvaru používala i dopravní stroje. Jednalo se o stejné typy letounů, které užíval tento útvar pod hlavičkou LS FPS. Bylo to těchto pět typů: Iľjušin Il-62M, Tupolev Tu-154M, Jakovlev Jak-40, Let L-410UVP a Canadair CL-601 Challenger. Použití bezpilotních leteckých prostředků (dronů) je popsáno v samostatné podkapitole.

10.3.1. Vrtulníky

Za celou svoji existenci, tedy od roku 1993 do současné doby sloužilo v řadách LS PČR celkem 7 různých typů vrtulníků. Pokud se budeme bavit o jejich počtu, tak jich do dnešních dnů bylo celkem 38 ks. V současné době je ve službě 15 ks, jedná se o tyto typy 8 ks Eurocopter EC135, 4 ks Bell 412 EP, 2 ks Bell 412 HP a 1 ks Airbus Helicopters H135.¹⁹⁷⁾

V minulosti LS PČR používala ještě německé stroje Eurocopter BO-105 (označován dříve také jako MBB Bö 105) a sovětské vrtulníky Mil Mi-2 a Mil Mi-8. Žádný z těchto typů však již u LS PČR nelétá. Sovětské typy byly vyřazeny v letech 1996 (Mil Mi-2) a 2003 (Mil Mi-8). Německý typ v roce

V současné době nesou policejní vrtulníky modrý nátěr a označení POLICIE v bílé barvě a imatrikulaci v červené barvě s bílým lemováním ve tvaru např. OK-BYA.

¹⁹⁷⁾ *Databáze vrtulníků*. [online]. [cit. 10. 3. 2022]. Dostupné z <https://helidat.cz/stitek.php?id=129>

10.4. **Bezpilotní letecké prostředky (DRONY)**

10.4.1. **Obecný popis, právní úprava**

Bezpilotní letecké prostředky (označovány také anglickou zkratkou UAV¹⁹⁸), nebo názvem dron) jsou letadla bez osádky, která mohou být řízena dálkově, nebo může být jejich let předem naprogramován pomocí letového plánu, případně pomocí dynamických autonomních systémů.¹⁹⁹)

Zajímavý je původ názvu „dron“. Toto označení pro bezpilotní letecké prostředky pochází z angličtiny, kdy ho používala již stará angličtina a znamenalo „trubec“, samec včely. Pro bezpilotní letadlo bylo toto označení užito již v roce 1946, původně však bylo takové označení jen slangové. Důvodem jeho použití byl typický bručivý zvuk a původně dost nemotorné chování těchto dálkově řízených letadel, kdy těmito vlastnostmi připomínalo právě trubce²⁰⁰)

Drony lze dělit například podle způsobu jejich použití. Může se jednat o cíle a návnady, průzkumné, bojové, logistické, výzkumné a komerční. Postupným vývojem se drony stávají více a více multifunkčními.

Tím, že je dron používán, a je lhostejno o jaký dron se jedná, stává se tímto účastníkem leteckého provozu a jeho použití podléhá určitým pravidlům. Na provoz dronů se vztahují zejména zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a mezinárodní letecké předpisy. Dronům a bezpilotním systémům obecně se věnuje předpis ICAO L2 – Pravidla létání²⁰¹). Doplněk X tohoto předpisu pak přímo uvádí požadavky pro drony a pravidla, kterými se musí jejich provoz řídit.²⁰²)

V České republice vykonává dohled nad civilním letectvím Úřad pro civilní letectví České republiky (dále jen ÚCL). Tento úřad je podřízen Ministerstvu dopravy a je také správním úřadem.

¹⁹⁸) **UAV** – z anglického Unmanned Aerial Vehicle, tedy přeloženo bezpilotní letecký prostředek

¹⁹⁹) **Co je dron?** [online]. [cit. 30. 12. 2021]. Dostupné z www.droneweb.cz/co-je-dron [online].

²⁰⁰) **K pojmenování dronu inspiroval trubec** [online]. [cit. 30. 12. 2021]. Dostupné z <https://olomouc.rozhlas.cz/k-pojmenovani-dronu-inspiroval-trubec-6381101>

²⁰¹) **PŘEDPIS L2 – PRAVIDLA LÉTÁNÍ** [online]. [cit. 30. 12. 2021]. Dostupné z <https://aim.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-2/index.htm>

²⁰²) **DOPLNĚK X – BEZPILOTNÍ SYSTÉMY** [online]. [cit. 30. 12. 2021]. Dostupné z <https://aim.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-2/data/effective/doplX.pdf>

10.4.2. Historie

Jako o prvním bezpilotním letounu můžeme hovořit o letadle s názvem Aerial Target (vzdušný cíl), které zkonstruoval profesor Archibald Montgomery Low ²⁰³⁾ během první světové války. Jednalo se o malé dálkově ovládané letadlo, které bylo poprvé testováno v březnu 1917.²⁰⁴⁾

V případě České republiky můžeme za první použití bezpilotního leteckého prostředku označit rok 1967, kdy pracovní skupina pod vedením RNDr. Otakara Stehlíka, CSc. při Geografickém ústavu Československé akademie věd prosadila výrobu a provoz bezpilotních létajících prostředků, za účelem studia eroze půdy na zemědělských plochách.²⁰⁵⁾

Postupná miniaturizace veškerých technologií zejména v 80. a 90. letech 20. století vedla a vede k růstu zájmu o bezpilotní letadla ve všech možných oblastech života. Dnes se drony využívají pro průzkum, známe bojové drony, v civilní sféře je využívají např. filmaři, fotografové, složky IZS a podnikatelé v různých odvětvích.

10.4.3. Oblasti využití dronů v bezpečnostní praxi

Tato kapitola je věnována využití dronů v praxi u Policie České republiky. Poprvé byl policejní dron představen veřejnosti v červnu 2016, jednalo se o statickou ukázkou této nové techniky v rámci výročí 800 let od založení města Příbrami. Dron byl pořízen pro Územní odbor Příbram, Krajské ředitelství policie Středočeského kraje a byl zakoupen za výrazné podpory Středočeského kraje. Celkem byly pořízeny dva kusy dronů zn. BRUS (více o popisu tohoto typu a technických datech jednotlivých typů dronů bude uvedeno v následující kapitole).²⁰⁶⁾ První letová ukázkou těchto dronů proběhla dne 18. května 2017 na Měříně u vojenského rekreačního zařízení.²⁰⁷⁾

²⁰³⁾ **Archibald Montgomery Low** (1888 - 13. září 1956), anglický inženýr, fyzik, vynálezce, nazýván otcem radiových systémů [online]. [cit. 30. 12. 2021]. Dostupné z <https://www.nmspacemuseum.org/inductee/archibald-m-low/>

²⁰⁴⁾ **A brief a history of drones** [online]. [cit. 30. 12. 2021]. Dostupné z <https://www.iwm.org.uk/history/a-brief-history-of-drones>

²⁰⁵⁾ Martináková, Veronika, **Vyhodnocení snímků pořízených pomocí UAV – diplomová práce**, Brno: Vysoké učení technické v Brně, 2018. [online]. [cit. 30. 1. 2021]. Dostupné z https://www.vutbr.cz/www_base/zav_prace_soubor_verejne.php?file_id=183511

²⁰⁶⁾ **Policie představila nový služební DRON** [online]. [cit. 30. 12. 2021]. Dostupné z <https://tydenikpolicie.cz/policie-predstavila-novy-sluzebni-dron-ma-nocni-videni-i-termovizi/>

²⁰⁷⁾ **Policie České republiky – KŘP Středočeského kraje**. Policejní drony [online]. [cit. 30. 12. 2021]. Dostupné z <https://www.policie.cz/clanek/policejni-drony.aspx>

Drony se užívají v náročných podmínkách, kde nelze případně použít klasickou leteckou techniku, nebo je její použití ekonomicky nevýhodné. Mohou prověřit velké plochy území.

Bezpilotní letecké prostředky byly ÚO Příbram v počátcích svého nasazení užívány zejména v prostoru chráněné krajinné oblasti Brdy, kde byly využíván především k hlídkovým a monitorovacím letům, a to v rámci spolupráce s ostatními složkami IZS, s pyrotechnickou službou a dále k odhalování či dokumentaci protiprávního jednání směřujícího proti životnímu prostředí, jako jsou nelegální skládky a nepovolená těžba lesních porostů. Taktéž lze dronů využít při pátracích akcích, a to zejména ve špatně přístupném terénu.

Například v roce 2018 byly drony s termovizí užity při namátkových kontrolách rekreačních oblastí, tedy použity jako prevence proti majetkové trestné činnosti – vloupání do rekreačních objektů.²⁰⁸⁾

V roce 2018 byl policií pořízen dron DJI MAVIC PRO, jedná se o dron menších rozměrů než typu BRUS. Tento dron byl v tomtéž roce zapojen do dohledu nad bezpečností silničního provozu. Pomocí tohoto dronu lze sledovat a dokumentovat např. nebezpečné předjíždění, telefonování za jízdy, připoutání bezpečnostními pásy. Taktéž ho lze použít k dokumentaci závažných dopravních nehod a k ohledání některých míst trestných činů.²⁰⁹⁾

Postupně začala policie užívat i tzv. upoutané varianty systému BRUS. Jedná se o to, že dron je propojen kabelem s centrálou na zemi a po něm je napájen, díky tomu vydrží ve vzduchu i několik hodin a dobu jeho použití lze takto o hodně prodloužit. Pomocí dronů za využití fotogrammetrie jsou zpracovávány dopravní nehody. Drony lze využít například k monitoringu a následné dokumentaci průmyslových havárií většího rozsahu. V takovém případě byl dron využit například při havárii v Kralupech nad Vltavou z března 2018, kde došlo k výbuchu ve zdejším chemickém závodě.²¹⁰⁾

²⁰⁸⁾ **Využití dronů u Policie ČR** [online]. [cit. 30. 12. 2021]. Dostupné z <https://tydenikpolicie.cz/vyuziti-dronu-u-policie-cr/>

²⁰⁹⁾ **Využití dronů u Policie ČR** [online]. [cit. 30. 12. 2021]. Dostupné z <https://tydenikpolicie.cz/vyuziti-dronu-u-policie-cr/>

²¹⁰⁾ **Drony do každého kraje.** Policie se chystá rozšířit stávající flotilu [online]. [cit. 30. 12. 2021]. Dostupné z https://www.idnes.cz/zpravy/domaci/drony-policie-nakup.A180605_095753_domaci_PAS



Obrázek 4 - Policejní drony BRUS a DJI MAVIC PRO
zdroj: www.bezpecnebrandysko.cz

K 9. 3. 2020 používala Letecká služba PČR přibližně tři desítky bezpilotních letadel. Zhruba v téže době uvedla policie do provozu nová podpurná vozidla umožňující provoz i za ztížených meteorologických podmínek.²¹¹⁾

Drony byly policií použity v jihomoravském kraji také například při pátrání po nelegálních běžencích, pátrání bylo zaměřeno především na hlavní dopravní tepny, silnice i železnice. Stranou nezůstává ani ochrana takzvané zelené hranice, ve dnech 4. 5. - 7. 5. 2020, byla za použití bezpilotních leteckých prostředků, prováděna kontrola státní hranice s Rakouskem a Slovenskem v rozsahu vymezeném hranicí Jihomoravského kraje.²¹²⁾

Dále je uveden přehled jednotlivých typů dronů používaných v současné době Policií ČR.

²¹¹⁾ **Vybavení Letecké služby PČR novými drony** [online]. [cit. 30. 12. 2021]. Dostupné z <https://www.policie.cz/clanek/vybaveni-letecke-sluzby-pcr-novymi-drony.aspx>

²¹²⁾ **Policejní drony budou hlídat hranice na jižní Moravě** [online]. [cit. 30. 12. 2021]. Dostupné z <https://www.aeroweb.cz/clanky/7199-policejni-drony-budou-hlidat-hranice-na-jizni-morave>

10.4.4. **BRUS – Bezpilotní Rotorový Univerzální Systém**

Dron BRUS (Bezpilotní rotorový univerzální systém) je domácí výroby a byl vyroben firmou Vojenský technický ústav s. p. Praha. Jedná se o stroj o rozměrech 120 cm (průměr), 50 cm (výška), vybavený 6 ks vrtulí o průměru 28 palců. Je vyroben z materiálu C-F kompozit a pohání ho 6 ks elektromotorů BLDC. Vzletová hmotnost dronu je 8,7 kg, maximální vzletová hmotnost pak 12 kg. Stroj unese maximálně 3 kg a dosáhne maximální rychlosti 60 km/h. Standartní výdrž je 50 minut a maximální pak 80 minut, ta záleží na zátěži, síle větru a stavu baterie. Odolává větru do rychlosti 10 m/s. Dron je odolný proti prachu, sněhu a dešti.

Pro snadnou přepravu a manipulaci je navržen tak, že je skládací bez nutnosti použití nářadí. Ve složeném stavu jsou jeho rozměry 60 x 70 x 90 cm. Vejde se tedy do kufru běžného automobilu.

Je ovládán pomocí klikání na dotykový displej nebo palcovým ovladačem. Dále je možnost předem naprogramovat trasu letu a kdykoliv ji změnit. Je vybaven systémem automatického startu a přistání.

Základní vybavení se skládá ze dvou kamer, které jsou umístěny na stabilizovaném závěsu v trupu (denní HD a IR SD). Doplnkovým vybavením může být radiální čidlo DRONES G (případně jiné), tříosý kamerový systém a podvės pro zařízení do hmotnosti 3 kg.²¹³⁾

10.4.5. **DJI MAVIC PRO**

DJI MAVIC PRO je dron, který vyrábí čínská firma DJI sídlící v Šen-Čenu. Má rozměry 305 x 244 x 85 (d x š x v). Složený má rozměry 198 x 83 x 83 mm (d x š x v). Je poháněn čtveřicí vrtulí. Jeho hmotnost je 734 g, dosahuje maximální rychlosti 65 km/h a maximální doba letu činí 27 minut, dosáhne max. výšky 500 m.

Je vybaven integrovanou kamerou, která je stabilizována pomocí tříosého mechanického závěsu. Dron s kamerou DJI Mavic Pro byl vyvinut tak, aby samostatně detekoval a rozpoznával objekty v okolí včetně lidí, cyklistů, vozidel a

²¹³⁾ **BRUS** [online]. [cit. 30. 12. 2021]. Dostupné z <https://www.vtusp.cz/produkty/pruzkumne-a-monitorovaci-systemy/brus/>

zvířat. Jakmile operátor označí subjekt, který chce sledovat, může v souladu s aktuálně zvoleným režimem začít vytvářet záběry v různých režimech.²¹⁴⁾

10.4.6. PRIMOCO UAV ONE 150 (uvažuje se o jeho zařazení)

Jedná se o tzv. těžký dron, který vyrábí český výrobce firma Primoco UAV SE, která má sídlo v Radotíně.

Stroj Primoco UAV One 150 je plně autonomní bezpilotní letadlo (UAV). Jedná se o hornoplošník s rozpětím téměř 5 metrů, jehož maximální vzletová hmotnost dosahuje 150 kg. Letoun nabízí nosnost užitečného zařízení až 30 kg a je vybaven vysoce pokročilým autopilotem, který zabezpečuje precizní řízení letounu ve dne, v noci i ve ztížených povětrnostních podmínkách. Vytrvalost má 15 hodin a cestovní rychlost až 150 km/h. Je poháněn čtyřválcovým čtyřtaktním motorem o výkonu 20 koní.²¹⁵⁾



Obrázek 5 - Primoco UAV One 150
zdroj: www.armadinoviny.cz

²¹⁴⁾ Dron DJI Mavic Pro [online]. [cit. 30. 12. 2021]. Dostupné z <https://dronpro.cz/dji-mavic-pro>

²¹⁵⁾ PRIMOCO UAV ONE 150 [online]. [cit. 30. 12. 2021]. Dostupné z <https://uav-stol.com/cs/primoco-uav-one-150/>

V květnu 2020 byl nasazen na žádost Letecké služby Policie ČR, která chtěla ověřit způsob nasazení bezpilotního prostředku k plnění svých úkolů, které se v tomto konkrétním případě týkaly hlídání české hranice se Slovenskem a Rakouskem v úseku hraniční linie přes 200 km. Letoun byl pro tyto lety osazen kamerovým systémem Epsilon 175 vybaveným denní HD kamerou s 30násobným zoomem i termovizním kanálem s chlazeným čipem a 15násobným zoomem s GPS lokací. Operátor proto mohl v libovolné fázi letu jednoznačně určit GPS koordináty zájmového bodu s možností automatického rozpoznávání a sledování zájmového subjektu (tzv. Object tracking).²¹⁶⁾

10.4.7. Zhodnocení využití dronů ve službě Policie ČR

Místo dronů u Letecké služby Policie České republiky je nezpochybnitelné a mají a budou mít své místo v jejich řadách. S vývojem techniky, která jde u bezpilotních leteckých prostředků značně kupředu bude jejich úkolů u policie přibývat a budou k dispozici všem službám policie již v brzké době v daleko větším měřítku.

Jejich nespornou výhodou jsou nižší pořizovací cena i nižší provozní náklady než u vrtulníků, které v současné době užívá Letecká služba PČR. Do budoucna mohou nahradit některé jejich úkoly, byť zajisté nikoli všechny. Jsou a budou výborným doplňkem vrtulníků.

11. VÝZNAMNÉ OSOBNOSTI POLICEJNÍ LETECTVA (1935-2020)

11.1. VLK Antonín

Narodil se dne 6. 6. 1894 v obci Neveklov, okr. Benešov. Absolvoval reálné gymnázium a následně zahájil studia na ČVUT v Praze. Školu však kvůli vypuknutí první světové války nedokončil a v roce 1914 nastoupil jako jednoroční dobrovolník u C. a k. pěšího pluku č. 11 v Písku, po vykonání výcviku byl odvelen na frontu. V roce 1916 padl do italského zajetí odkud se po roce dostal do čs. legií v Itálii a nastoupil k 31. pluku „Výzvědnému“ a bojoval na rakousko-italské frontě.

V červenci 1919 je povolán ke službě u četnictva a byl veden u ZČV v Praze. V červnu 1920 byl ustanoven jako velitel četnického oddělení číslo 18 na Slovensku

²¹⁶⁾ **Primoco UAV** – český bezpilotní letoun se světovými technologiemi [online]. [cit. 30. 12. 2021]. Dostupné z <https://www.armadinoviny.cz/primoco-uav-cesky-bezpilotni-letoun-se-svetovymi-technologiemi.html>

v Lučenci. Od prosince 1922 velel četnickému oddělení č. 1 v Bratislavě. V roce 1932 je převelen do Plzně, kde setrvává až do roku 1935. V roce 1935 je přeložen k MV do Prahy a je pověřen budováním Četnických leteckých hlídek.

Byl vůbec prvním velitelem policejního letectva na našem území. Jednalo se o prvního a jediného velitele ČLH, ve funkci byl od 1. července 1935 do zániku ČLH v roce 1939. Z archivních pramenů bylo zjištěno, že velel minimálně ke dni 19. června 1935 četnického leteckého oddílu při 13. oddělení MV. Více se do současné doby k této skutečnosti nepodařilo autorovi práce zjistit. V poválečném období byl velitelem letectva SNB v letech 1946-1947 a následně i velitelem BL v období od 1947 do roku 1948. Po komunistickém převratu v roce 1948 byl nucen ze služby jakožto bývalý legionář odejít, neboť mu byla dne 2. března 1948 vyslovena nedůvěra a k 1. září 1948 byl propuštěn z řad SNB. Zemřel dne 30. ledna 1959 v Praze v naprostém zapomnění. Byl držitelem československého válečného kříže 1914-1918 a dalších vyznamenání. V roce 1990 byl rehabilitován a jmenován do hodnosti plukovníka in memoriam.

11.2. HANUŠ Josef

Narodil se dne 13. 9. 1911 v obci Dolní Štepanice, okr. Jilemnice. Po maturitě na jilemnickém gymnáziu vykonával nějakou dobu profesi učitele. Poté se dobrovolně přihlásil k letectvu a k 1. říjnu 1932 narukoval k Leteckému pluku 1 "T. G. Masaryka". (1. října 1932). Následně prodělal výcvik v prostějovské Škole pro důstojníky letectva v záloze. Časem se rozhodl pro kariéru vojáka z povolání a nastoupil na Vojenskou akademii v Hranicích, kterou absolvoval dne 2. 7. 1935. Následně působil další dva roky u 4. pozorovací letky v Chebu.

Dne 13. dubna 1938 jej MNO dočasně převedlo k MV, aby sloužil u ČLH. Postupně tak sloužil od 25. dubna 1938 u ČLH Cheb a od 1. července u ČLH Terezín, které i velel.

Po okupaci odešel v roce 1939 do Polska a na konzulátu v Krakově se nechal zapsat do formující se československé zahraniční armády. Brzy nato odplul do Francie. Po jejím rychlém debaklu v létě 1940 pak zamířil na britské ostrovy, kde podstoupil další krátký výcvik. Po dokončení nastoupil v říjnu roku 1940 v Duxfordu ke 310. československé stíhací peruti. Na jejích Hurricanech se zúčastnil závěrečné fáze slavné bitvy o Británii, v následujícím roce pak denní i noční hlídkové činnosti

nad britskými ostrovy. Poté byl přeložen k 600. noční peruti RAF operující v alžírské Blidě a následně v severní Africe, na Maltě, Sicílii a v Itálii.

Ve francouzském letectvu zaznamenal svůj první sestřel dne 31. května 1940 v době služby u GC III/1. V britské RAF Hanuš vykonal celkem 79 bojových letů, sestřelil 4 německé bombardéry Junkers Ju 88 a poškodil 1 bombardovací Dornier Do 217. Po válce se vrátil do Československa, ale po komunistickém převratu odešel opět do exilu a tentokrát již natrvalo. Opět sloužil u RAF až do roku 1968. Byl nositelem čs. válečného kříže, který obdržel celkem třikrát a pětkrát mu byla udělena čs. medaile za chrabrost před nepřítelem. Dále byl nositelem i francouzského Croix de Guerre s palmou, britského DFC a mnoha dalších vyznamenání.

Ve své původní vlasti se dočkal morální i politické rehabilitace. V roce 1991 byl nejprve povýšen na plukovníka, v březnu roku 1992 pak na generálmajora letectva ve výslužbě. Necelé dva měsíce poté, 21. dubna 1992, Josef Hanuš ve věku 80 let umírá.²¹⁷⁾

11.3. KLÁN Jan

Narodil se dne 22. ledna 1911 v Německém Brodě (dnes Havlíčkův Brod). Po vystudování gymnázia nastoupil vojenskou službu. V letech 1930 až 1931 absolvoval v Prostějově Školu pro důstojníky letectva v záloze, následně roku 1934 Vojenskou akademii v Hranicích, kterou ukončil v hodnosti poručíka. Následně létal v Olomouci u leteckého pluku č. 2, později u pluku č. 4 v Hradci Králové.

V letech 1938 a 1939 byl Jan Klán již jako nadporučík převelen do Českých Budějovic, kde létal jako velitel ČLH České Budějovice na letounu Avia B-534.

Po okupaci odešel březnu 16. května 1939 ilegálně do Polska, posléze odjel do Francie, kde vstoupil do cizinecké legie. Po začátku války opustil legii a nastoupil do francouzského letectva. Od prosince 1939 odchází na frontu v řadách slavné jednotky GC II/5, vyzbrojené americkými stíhačkami Curtis Hawk H-75. Až do červnové kapitulace Francie dosáhl celkem pěti sestřelů.

Po pádu Francie odchází přes Afriku do Británie, kde vstupuje do RAF a po ukončení výcviku na letounech Hurricane Mk. I je přidělen k 312. čs. stíhací peruti, se

²¹⁷⁾ odkaz na leteckou kartu, HANUŠ Josef [online]. [cit. 10. 3. 2022]. Dostupné z http://www.vuapraha.cz/sites/default/files/Leteck%C3%A9%20karty/H/hanus_josef_13.09.1911.pdf - poznámka autora

kteřou se účastnil závěrečných bojů v bitvě o Británii. Postupně je velitelem letky i jednotky, následně působí na Inspektorátu čs. let. Poté po přeškolení od července 1942 jako noční stíhač. V únoru 1944 odjíždí do SSSR, kde následně sloužil v řadách 1. čs. samostatného stíhacího pluku v SSSR. S touto jednotkou zasáhl v září 1944 do bojů během Slovenského národního povstání.

Po ukončení 2. světové války koncem května 1945 povýšen do hodnosti podplukovníka. Po komunistickém převratu z roku 1948 byl následně v roce 1949 postaven mimo službu. V květnu 1949 se opět vydává do exilu a přes Rakousko se dostává do Velké Británie a v roce 1951 se do USA.

Jan Klán byl vyznamenán francouzským válečným křížem, řádem Čestné legie, dvakrát čs. válečným křížem 1939 a dalšími vyznamenáními. Válečné stíhací eso z bitvy o Francii a účastník bojů nad Velkou Británií, okupovanou Evropou a Slovenskem, zemřel 10. prosince 1986 v americkém Tusconu ve státě Arizona ve věku 75 let. V rámci polistopadových rehabilitací byl ve své původní vlasti v roce 1991 povýšen na plukovníka.²¹⁸⁾

²¹⁸⁾ odkaz na leteckou kartu, KLÁN Jan [online]. [cit. 10. 3. 2022]. Dostupné z http://www.vuapraha.cz/sites/default/files/Leteck%C3%A9%20karty/K/klan_jan_22.01.1911.pdf - poznámka autora

ZÁVĚR

Vznik policejního letectva v podobě tehdejších ČLH v roce 1935 měl z dnešního pohledu smysl. Už jen z toho důvodu, že policejní letectvo v obměněné podobě funguje do dnešních dnů a nebýt druhé světové války jeho historie by trvala nepřerušeně 87 let. To je už značná doba. Jak již bylo uvedeno v úvodu této práce, symbolem policejního letectva byl po celou dobu jeho trvání sférický trojúhelník. To je na to, jakými změnami si policejní letectvo během své existence prošlo obdivuhodné.

Cílem diplomové práce bylo stručně zmapovat historii policejního letectva na našem území. Tato práce přináší skutečně stručnou historii této ozbrojené složky, dá se říct, že se jedná spíše o jakýsi průřez období od roku 1935 do současnosti. V práci jsou zmíněny určití zajímavosti a určitě si nedělá nárok být historií vyčerpávající. V případě, že by bylo cílem zpracovat historii policejního letectva kompletně, byla by jedna z kapitol této práce obsahově rovna celé této práci. K tomuto závěru došel autor při studiu archivních materiálů v různých archivech. Kde je množství informací a dokumentů, které dosud nebyly autorem nikde objeveny a nenachází se v žádné z dosud publikovaných prací. Použití je v práci tohoto obsahově omezeného formátu nebylo možné a vydalo by na více samostatných prací týkajících se případně jednotlivých období, nasazení, osobností, nebo případně používané techniky.

Během své dlouholeté historie používalo policejní letectvo snad kromě bombardérů, vzducholodí a balonů, veškerou ve své době dostupnou leteckou techniku. U policejního letectva tak sloužily stroje stíhací, pozorovací, kurýrní, dopravní, cvičné a postupně také vrtulníky a v poslední době i bezpilotní prostředky. Z toho je patrné, že se policejní letectvo dokázalo přes zdlouhavé začátky a pomalý vznik přizpůsobit době. Podle autorova názoru se tak děje i v současné době.

Také pokud budeme hodnotit úkoly policejního letectva docházelo v průběhu historie k přizpůsobení se potřebám. Úkolem ČLH byl hlavně dohled nad suverenitou čs. vzdušného prostoru a omezování jeho narušení. V poválečném BL tomu bylo podobně, ale přibývaly další úkoly jako podpora ostatních bezpečnostních složek, kurýrní a dopravní úkoly a podobně. Postupem času přibyla i spolupráce v oblasti civilní obrany a zdravotnictví, kdy dnešní době je LS PČR součástí LZS a IZS.

Při přípravě podkladů k této práci, kdy autor vycházel z dosud publikovaných prací, různých studií, internetových serverů ať již odborných nebo zájmových a archivních dokumentů, bylo cílem porovnat různé nebo protichůdné informace k totožnému problému a ujasnit si tak, jak se věc kdysi skutečnosti odehrála, co jsou fakta a co smyšlenky, nebo pouze jen dlouhodobě opisované nepravdivé skutečnosti. Při tomto studiu autor zjistil, že i renomovaní autoři ne vždy vychází z ověřených zdrojů, nebo původní zdroj z kterého vycházeli přímo neuvádí. Jako malý příklad lze uvést obecně ve všech pracích uvedené datum 12. června 1935. Většina autorů uvádí tento den jako velmi důležitý pro vznik policejního letectva, ale ze zjištěných skutečností vyplývá, že tomu tak s největší pravděpodobností vůbec nebylo. Více je tento problém popsán v třetí kapitole s názvem Četnické letecké hlídky (1935-1939). Tohoto se snažil autor vyvarovat a v práci uvést jen podložené a z více zdrojů ověřené informace, jak se tato snaha zdařila nemůže autor objektivně hodnotit.

Na úplný závěr je třeba uvést, že policejní letectvo má dnes a bude mít i minimálně v blízké budoucnosti své místo mezi dalšími složkami PČR a IZS.

SEZNAM PRAMENŮ

LITERATURA

1. BENEŠ, Jaroslav. *Finanční stráž československá 1918-1938*. Dvůr Králové nad Labem: Fortprint, 2005. ISBN 80-86011-29-1.
2. BENEŠ, Jaroslav. *Stráž obrany státu 1936-1939*. Dvůr Králové nad Labem: Fortprint, 2007. ISBN 978-80-86011-34-9.
3. BRZKOVSKÝ, Marek, ŠAFAŘÍK, Jan. *Žhavé nebe nad Československem: letecké souboje československých stíhačů nad naším územím 1918-1989*. Praha: Universum, 2021. ISBN 978-80-242-7486-7.
4. ČÍŽEK, Martin. *Letadla zrazeného nebe. Československá vojenská letadla v roce 1938*. Praha: Naše vojsko, 2015. ISBN 978-80-206-1576-3.
5. FIALA, Jan. *Zpráva o akci B*. Praha: Vyšehrad, 1994. ISBN 80-7021-066-4.
6. FOJTÍK, Jakub. *Policejní vrtulníky*. Praha: Naše vojsko, 2007. ISBN 978-80-206-0870-3.
7. FOJTÍK, Jakub. *Policejní letadla: od Četnických leteckých hlídek až k prezidentské letce*. Praha: Mladá fronta, 2010. ISBN 978-80-204-2166-1.
8. FOJTÍK, Jakub. *Československé a české policejní letectvo: 1935-2020*. Praha: Letecká služba Policie České republiky, 2021. ISBN 978-80-270-9105-8.
9. GALAŠ, Radek. *Československé četnictvo (1918-1929)*. Praha: Academia, 2019. ISBN 978-80-200-3016-0.
10. IRRÁ, Miroslav. *Aero C-4/104 v československém letectvu*. Nevojice: Jakab Publishing s. r. o., 2020. ISBN 978-80-7648-023-0.
11. IRRÁ, Miroslav. *Avia C-2*. Nevojice: Jakab Publishing s. r. o., 2015. ISBN 978-80-87350-20-1.
12. IRRÁ, Miroslav. *„ČÁP“ Fieseler Fi 156 /C-5 /K-65 v československém vojenském letectvu, 1.díl*. Nevojice: Jakab Publishing s. r. o., 2016. ISBN 978-80-87350-41-6.
13. IRRÁ, Miroslav. *„ČÁP“ Fieseler Fi 156 /C-5 /K-65 v československém vojenském letectvu, 2.díl*. Nevojice: Jakab Publishing s. r. o., 2016. ISBN 978-80-87350-43-0.
14. IRRÁ, Miroslav. *Dakota a Líčko – Douglas C-47 a Lisunov Li-2, 1. díl*. Nevojice: Jakab Publishing s. r. o., 2019. ISBN 978-80-87350-84-3.

15. IRRÁ, Miroslav. *Dakota a Líčko – Douglas C-47 a Lisunov Li-2, 2. díl*. Nevojice: Jakab Publishing s. r. o., 2019. ISBN 978-80-87350-87-4.
16. IRRÁ, Miroslav. *Focke-Achgelis Fa 223/VR-3*. Nevojice: Jakab Publishing s. r. o., 2019. ISBN 978-80-87350-98-0.
17. IRRÁ, Miroslav. *Lavočkin La-5/La-7 v československém letectvu*. Nevojice: Jakab Publishing s. r. o., 2015. ISBN 978-80-87350-30-0.
18. IRRÁ, Miroslav. *Letouny Junkers v československém letectvu*. Nevojice: Jakab Publishing s. r. o., 2018. ISBN 978-80-87350-72-0.
19. IRRÁ, Miroslav. *Zlín C-6/106 v československém letectvu*. Nevojice: Jakab Publishing s. r. o., 2020. ISBN 978-80-7648-026-1.
20. kolektiv autorů. *Vojenské osobnosti československého odboje 1939-1945*. Praha: Ministerstvo obrany ČR – AVIS, 2005. ISBN 80-7278-233-9.
21. LÁŠEK, Radan. *Jednotka určení SOS, 1. díl*. Praha: Codyprint, 2006. ISBN 80-902964-7-5.
22. LÁŠEK, Radan. *Jednotka určení SOS, 2. díl*. Praha: Codyprint, 2007. ISBN 978-80-902964-8-0.
23. LÁŠEK, Radan. *Jednotka určení SOS, 3. díl*. Praha: Codyprint, 2008. ISBN 978-80-902964-9-7.
24. LÁŠEK, Radan. *Velitelé praporů SOS*. Praha: Codyprint, 2009. ISBN 978-80-903892-0-5.
25. MACEK, Pavel, UHLÍŘ Lubomír. *Dějiny policie a četnictva I., Habsburská monarchie (1526-1918)*. Praha: Themis, 1997. ISBN 80-85821-52-4.
26. MACEK, Pavel, UHLÍŘ Lubomír. *Dějiny policie a četnictva II., Československá republika (1918-1939)*. Praha: Police History, 1999. ISBN 80-902670-0-9.
27. MACEK, Pavel, UHLÍŘ Lubomír. *Dějiny policie a četnictva III., Protektorát Čechy a Morava a Slovenský stát (1939-1945)*. Praha: Police History, 2001. ISBN 80-86477-01-0.
28. MACEK, Pavel, UHLÍŘ Lubomír. *Dějiny policie a četnictva IV., Československo (1945-1989)*. Praha: Police History, 2011. ISBN 978-80-86477-55-8.
29. MAREK, Jindřich. *Vzdušní donkichoti: četnické letecké hlídky 1935-1939, čs. letci u 280. a 544. peruti RAF*. Cheb: Svět křídel, 2001. ISBN 80-85280-69-8.

30. MATĚJÍČEK, Luděk, *Chebská křídla. Příběhy historicky prvního letiště v českých zemích a nacistické letecké továrny*. Cheb: Svět křídel, 2006. ISBN 80-86808-27-0.
31. NAJMAN, Zdeněk, ROTBAUER, Tomáš, HUSÁKOVÁ, Hana. *Českoslovenští příslušníci v RAF: Litoměřický region*. Třebenice: AZ Production, 2013. ISBN 978-80-260-6524-1.
32. RAJLICH, Jiří, FIDLER, Jiří. *Soumrak králů vzduchu*. Praha: Ares, Deus, 2000. ISBN 80-86158-24-1.
33. RAJLICH, Jiří, SEHNAL, Jiří. *Vzduch je naše moře*. Praha: Naše vojsko, 2006. ISBN 80-206-0589-4.
34. ŠTEINBACH, Miroslav. *Čtvrtstoletí Policie České republiky*. Praha: Tiskárna ministerstva vnitra, 2016. ISBN 978-80-260-9597-2.

ARCHIVNÍ FONDY

Archiv bezpečnostních složek (ABS)

1. Archiv bezpečnostních složek (dále ABS), fond (dále f.) tzv. Studijního ústavu MV, signatura (dále sign.) 310-18-5, i. j. 18-5, Názorné označení letadel BL
2. ABS, f. 310, sign. 310-18-6, Zřízení letecké jednotky SNB útvar "SOKOL", jeho úkoly, organizace a systematizace i vybavení.
3. ABS, f. 310, sign. 310-31-17, Návrh MNB na schůzi BK MNB z 1. 2. 1951 ke zrušení Bezpečnostní letky a zřízení SNB útvaru SOKOL
4. ABS, f. A 21, sign. A 21 i.j. 133 – Bezpečnostní kolegium, 6. schůze kolegia, organizace letky MV
5. ABS, f. A/ 2/10, sign. A 2/10, i. j. 218, Rozkaz ministra vnitra ČSSR č. 17/1990. Zřízení a zrušení útvarů Sboru národní bezpečnosti – složky Státní bezpečnosti a zřízení úřadoven a referátů útvarů podřízených Federálnímu ministerstvu vnitra
6. Národní archiv České republiky, fond Ministerstvo vnitra I – stará registratura, inventární číslo 8989, signatura 13/23, karton 3911, 6061, 6032, 6063, 6064. Nabídky letadel pro četnictvo, zprávy o činnosti četnických leteckých hlídek 1931-1935

WEBOVÉ STRÁNKY A ELEKTRONICKÉ ZDROJE

1. *Vrtulníky v Česku*, [online]. Dostupné z <http://www.vrtulnik.cz/>
2. *Bezpečnostní letectvo* [online]. [cit. 30. 12. 2021]. Dostupné z <http://www.policie.cz/soubor/bezpecnostni-letectvo.aspx>
3. *Československá letecká policie* [online]. [cit. 30. 12. 2021]. Dostupné z <http://www.vrtulnik.cz/police/policie7.htm>
4. *ČESKOSLOVENSKÁ PVO 1950-1992 – Generálporučík Ing. Oldřich ŠTANGL, CSc.* [online]. [cit. 2. 1. 2022]. Dostupné z <https://forum.cspvo.cz/viewtopic.php?t=404>
5. *Přehled organizačního vývoje Sboru národní bezpečnosti v letech 1945-1950 - Internetová verze Sborníku AMV 1/2003* [online]. [cit. 2. 1. 2022]. Dostupné z https://www.abscr.cz/data/pdf/sbornik/sbornik1-2003/vyvoje_snb.pdf
6. *Česká vrtulníková databáze* [online]. [cit. 4. 1. 2022]. Dostupné z <https://helidat.cz/>
7. *Právní aspekty provozu bezpilotních letadel – dronů*, dostupné z http://www.automa.cz/Aton/FileRepository/pdf_articles/54400.pdf
8. *Martináková, Veronika, Vyhodnocení snímků pořízených pomocí UAV – diplomová práce*, Brno: Vysoké učení technické v Brně, 2018 Dostupné z https://www.vutbr.cz/www_base/zav_prace_soubor_verejne.php?file_id=183511
9. *Podplukovník letectva František Weber* [online]. [cit. 2. 1. 2022]. Dostupné z https://www.druhasvetova.com/?p=osobnosti/ceskoslovensko/Podplukovnik_letectva_Frantisek_Weber
10. *30 LET POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY* [online]. [cit. 13. 1. 2022]. Dostupné z <https://www.policie.cz/clanek/30-let-policie-ceske-republiky.aspx>
11. *Ústí nad Labem – Městská policie – historie a současnost*. [online]. [cit. 18. 1. 2022]. Dostupné z <https://www.usti-nad-labem.cz/cz/ostatni/mestska-policie/historie-a-soucasnost.html>
12. *HISTORIE MĚSTSKÉ POLICIE*. [online]. [cit. 19. 1. 2022]. Dostupné z <http://www.mpckrumlov.eu/index.php/o-nas/historie-mp>
13. *Sláva a pád provincie Deutschböhmen*. [online]. Dostupné z https://ia902803.us.archive.org/2/items/slava_a_pad_provincie_deutschbohmen/slava_a_pad_provincie_deutschbohmen.pdf

14. KLEČACKÝ, Martin. *Převzetí rakouského četnictva československým státem 1918-1919*. Praha, 2011. Rigorózní práce. Univerzita Karlova, Filozofická fakulta, Ústav českých dějin. [online]. [cit. 20. 1. 2022]. Dostupné z <https://dspace.cuni.cz/handle/20.500.11956/47728>
15. *Historie četnictva a policie. Československé četnictvo*. [online]. Dostupné z <https://www.policie.cz/clanek/historie-cetnictva-a-policie-historie-cetnictva-a-policie.aspx?q=Y2hudW09MTQ%3D>
16. *Finanční stráž*. [online]. [cit. 22. 1. 2022]. Dostupné z <http://www.1-prapor-sos.wz.cz/sos/fs.html>
17. PULEC, Martin. *Organizace a činnost ozbrojených pohraničních složek*. Praha: Úřad dokumentace a vyšetřování zločinů komunismu, 2006. ISBN 80-86621-18-9. [online]. [cit. 22. 1. 2022]. Dostupné z <https://www.ustrcr.cz/data/pdf/projekty/usmrceni-hranice/sesit13.pdf>
18. *Stráž obrany státu 1936-1939*. [online]. [cit. 22. 1. 2022]. Dostupné z <https://codyprint.cz/sos/>
19. *Sbor národní bezpečnosti*. [online]. [cit. 23. 1. 2022]. Dostupné z <https://www.policie.cz/clanek/sbor-narodni-bezpecnosti.aspx>
20. KVAPILOVÁ, Iva. *Přehled organizačního vývoje Sboru národní bezpečnosti v letech 1945-1950 se zaměřením na veřejně bezpečnostní (resp. pořádkovou a kriminální) složku*. Iva Kvapilová. In: *Sborník Archivu Ministerstva vnitra*. Praha: Odbor archivní a spisové služby Ministerstva vnitra ČR (2003) [online]. [cit. 23. 1. 2022]. Dostupné z https://www.abscr.cz/data/pdf/sbornik/sbornik1-2003/vyvoje_snb.pdf
21. *Policejní prezidium České republiky*. [online]. [cit. 25. 1. 2022]. Dostupné z <https://www.policie.cz/clanek/policejni-prezidium-ceske-republiky-600334.aspx>
22. *Základní policejní služby*. [online]. [cit. 25. 1. 2022]. Dostupné z <https://www.policie.cz/clanek/zakladni-policejni-sluzby.aspx>
23. *Letectví: ilustrovaný časopis pro techniku, dopravu a sport*. Praha: Čs. aeroklub, 1927, 7(), s. 69. [online]. [cit. 28. 1. 2022]. Dostupné také z: <http://www.digitalniknihovna.cz/dsmo/uuid/uuid:03dbaaf8-51e1-11e9-8f72-005056b73ae5>
24. *Letectví: ilustrovaný časopis pro techniku, dopravu a sport*. Praha: Čs. aeroklub, 01.12.1930, 10(12), s. 482. [online]. [cit. 28. 1. 2022]. Dostupné také z:

- <http://www.digitalniknihovna.cz/dsmo/uuid/uuid:51c55b8a-51f0-11e9-ab86-005056b73ae5>
25. *Letectví: ilustrovaný časopis pro techniku, dopravu a sport*. Praha: Čs. aeroklub, 03.1932, 12(3), s. 84. [online]. [cit. 28. 1. 2022]. Dostupné také z: <http://www.digitalniknihovna.cz/dsmo/uuid/uuid:d03b39bd-520f-11e9-b828-005056b73ae5>
26. *Národní osvobození*. Praha: Pokrok, 26.9.1934, 11(225), s. 2. ISSN 1804-9168. [online]. [cit. 28. 1. 2022]. Dostupné také z: <http://www.digitalniknihovna.cz/dsmo/uuid/uuid:5d725500-66a0-11e1-acb6-0013d398622b>
27. *Letec: měsíčník věnovaný zpopularisování letectví*. V Praze: Masarykova letecká liga, 15.4.1928, 4(4), s. 16. ISSN 1805-7365. [online]. [cit. 28. 1. 2022]. Dostupné také z: <http://www.digitalniknihovna.cz/dsmo/uuid/uuid:bc1c1f05-5112-11e7-822f-005056b73ae5>
28. *Nebe patřilo také četníkům*. [online]. [cit. 29. 1. 2022]. Dostupné z <http://www.historickykaleidoskop.cz/cetnici/nebe-patrilo-take-cetnikum.html>
29. *Věcní věstník ministerstva národní obrany*. Praha: Ministerstvo národní obrany, 03.08.1935, 18(32), s. 153. ISSN 2336-5501. [online]. [cit. 29. 1. 2022]. Dostupné také z: <http://www.digitalniknihovna.cz/dsmo/uuid/uuid:af00c0a7-8cdb-11ea-907a-001b63bd97ba>
30. *Letecké souboje pilotů Československého letectva v období 1936-1938*. [online]. [cit. 3. 2. 2022]. Dostupné z <http://aces.safarikovi.org/victories/victories-czech-30s.pdf>
31. *Vyhláška o zřízení letecké hlídky SNB v Praze – Ruzyni*. [online]. [cit. 6. 3. 2022]. Dostupné z <https://inoboediens.estranky.cz/clanky/bezpecnostni-letectvo/vyhlaska-o-zrizeni-letecke-hlidky-snb-v-praze---ruzyni.html>
32. *Vyhláška o zřízení dalších leteckých hlídek*. [online]. [cit. 6. 3. 2022]. Dostupné <https://inoboediens.estranky.cz/clanky/bezpecnostni-letectvo/vyhlaska-o-zrizeni-dalsich-leteckych-hlidek.html>
33. *Zřízení leteckých hlídek SNB v Karlových Varech a v Košicích*. [online]. [cit. 6. 3. 2022]. Dostupné z <https://inoboediens.estranky.cz/clanky/bezpecnostni-letectvo/zrizeni-leteckych-hlidek-snb-v-karlovych-varech-a-v-kosicich.html>

34. *Zřízení leteckých hlídek v Jičíně a v Olomouci*. [online]. [cit. 6. 3. 2022].
Dostupné z
<https://inoboediens.estranky.cz/clanky/bezpecnostni-letectvo/zrizeni-leteckych-hlidek-v-jicine-a-v-olomouci.html> - poznámka autora
35. *Vnější označení a zakročování letadel SNB*. [online]. [cit. 6. 3. 2022].
Dostupné z
<https://inoboediens.estranky.cz/clanky/bezpecnostni-letectvo/vnejsi-oznaceni-a-zakrocovani-letadel-snb.html>
36. *Čs. letectví – letiště*. [online]. [cit. 6. 3. 2022]. Dostupné z
https://www.filabrno.net/namety/cs_armada_letiste.htm
37. *Letecká badatelna* [online]. [cit. 6. 3. 2022]. Dostupné z
<http://www.leteckabadatelna.cz/havarie-a-sestrely/detail/869/>
38. Ondrák, Vlastimil, *Pohotovostní prapory SNB v nasazení proti banderovcům – diplomová práce*, Praha: Filozofická fakulta Univerzity Karlovy, 2018
Dostupné z
https://www.sezimovo-usti.cz/prilohapdf/2018_cena_ebenese_ondrak.pdf
39. *Připomínáme tragédii v Mlynické dolině v roce 1979*. [online]. [cit. 9. 3. 2022].
Dostupné z <https://www.tatry.cz/cs/pripominame-tragedii-v-mlynicke-doline-v-roce-1979>
40. <https://financnistras.estranky.cz/>
41. <https://codyprint.cz/sos/>
42. <http://aces.safarikovi.org/>
43. <http://www.cs-letectvi.cz/imatrikulace/>
44. <https://www.druhasvetova.com/>
45. <http://www.caa.cz>
46. <http://www.aim.rlp.cz>
47. <http://www.droneweb.cz>
48. <http://www.olomouc.rozhlas.cz>
49. <https://www.iwm.org.uk/>
50. <https://www.nmspacemuseum.org/>
51. <https://tydenikpolicie.cz/>
52. <https://www.policie.cz/>
53. <https://www.aeroweb.cz/>
54. <https://www.seznamzpravy.cz/>

55. <https://uav-stol.com/cs/>
56. <https://www.vtusp.cz/>
57. <https://www.dji.com/cz>
58. <https://dronpro.cz/>
59. <https://www.armadninoviny.cz/>
60. https://cs.wikipedia.org/wiki/Ozna%C4%8Den%C3%AD_letadel_pou%C5%BE%C3%ADvan%C3%BDch_v_%C4%8Ceskoslovensku_po_druh%C3%A9_sv%C4%9Btov%C3%A9_v%C3%A1lce

PRÁVNÍ PŘEDPISY

1. Zákon č. 11/1918 Sb. z. a n., o zřízení samostatného státu československého
2. Zákon č. 165/1920 Sb. z. a n., jímž se vláda zmocňuje zřizovati státní policejní úřady.
3. Zákon č. 299/1920 Sb. z. a n., o četnictvu
4. Zákon č. 230/1922 Sb. z. a n., o sborech stráže bezpečnosti
5. Nařízení vlády republiky Československé č. 295/1922 Sb., ku provedení z. č. 230/1922 Sb. z. a n., o sborech stráže bezpečnosti
6. Zákon č. 306/1924 Sb. z. a n., kterým se prodlužuje platnost zákona č. 165/1920 Sb., jímž byla vláda zmocněna zřizovati státní policejní úřady
7. Vládní nařízení č. 51/1936 Sb., o organizaci policejní správy a služby a o některých jiných opatřeních v oboru vnitřní správy
8. Zákon č. 149/1947 Sb. o národní bezpečnosti
9. Zákon č. 286/1948 Sb. o národní bezpečnosti
10. Vládní nařízení č. 48/1950 Sb., kterým se zřizuje ministerstvo národní bezpečnosti
11. Zákon č. 47/1956 Sb. o civilním letectví (letecký zákon)
12. Zákon č. 70/1965 Sb. o Sboru národní bezpečnosti
13. Zákon č. 40/1974 Sb. o Sboru národní bezpečnosti
14. Zákon č. 283/1991 Sb. o Policii České republiky
15. Zákon č. 333/1991 Sb. o Federálním policejním sboru a Sboru hraniční policie
16. Zákon č. 49/1997 Sb. o civilním letectví
17. Zákon č. 273/2008 Sb. o Policii České republiky
61. *Obrys řízení správního* [online]. [cit. 16. 1. 2022]. Dostupné z

<https://kramerius5.nkp.cz/view/uuid:a0316470-f5cb-11dc-8d26-000d606f5dc6?page=uuid:6acbdee0-14a3-11e7-981b-005056825209>

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 - Avia B-534	51
Obrázek 2 - Obrázek 23 - Avia S-99, EV-14, České Budějovice, 1947, letectva SNB (model)	60
Obrázek 3 - znak Letecké služby Policie ČR	77
Obrázek 4 - Policejní drony BRUS a DJI MAVIC PRO.....	83
Obrázek 5 - Primoco UAV One 150	85