

UNIVERZITA JANA AMOSE KOMENSKÉHO PRAHA

BAKALÁŘSKÉ KOMBINOVANÉ STUDIUM

2015–2016

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Jan Nejerál

**Analýza možností nasazení Vzdušných sil Armády České
republiky při nevojenských ohroženích**

Praha 2016

Vedoucí bakalářské práce: PaedDr. Ing. Jan Zelinka

JAN AMOS KOMENSKY UNIVERSITY PRAGUE

BACHELOR COMBINED (PART TIME) STUDIES

2015-2016

BACHELOR THESIS

Jan Nejerál

**Analysis of options to deploy Czech Republic Air Force for the
non-military threats**

Prague 2016

The Bachelor Thesis Work Supervisor: PaedDr. Ing. Jan Zelinka

Prohlášení

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

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v univerzitní knihovně.

V Praze dne: 15. února 2016

Jan Nejerál

Poděkování

Děkuji panu PaedDr. Ing. Janu Zelinkovi za pomoc a rady při psaní bakalářské práce. Dále děkuji kolegům pilotům a technickému personálu 22. základny vrtulníkového letectva a 24. základny dopravního letectva za odbornou pomoc při vyhledávání a sumarizaci dat, bez kterých by tato práce vznikala jen velmi těžko.

V neposlední řadě děkuji své rodině, za trpělivost, se kterou mi umožnili tuto práci sepsat.

Anotace

Práce se zabývá možnostmi využití Vzdušných sil Armády České republiky při ohroženích nevojenského charakteru, ať už při vyhlášení krizových stavů, či v běžném životě, například při nehodách, či v zahraničních misích. Dále pak i jejich využitím jako prevence před vznikem krizové situace. Na věc je nahlíženo v mezích vytyčených současnou právní úpravou, ale není opomenut ani pohled do historie a možné nastínění dalších možností a situací, v nichž by se daly vzdušné síly v budoucnu využít.

Klíčová slova

Armáda České republiky, Integrovaný záchranný systém, letecká pátrací a záchranná služba, letecká záchranná služba, MEDEVAC, Vzdušné síly AČR

Annotation

The work deals with the possibilities of using Czech Air Force, for the non-military tasks whether in the state of emergency, or in everyday life, such as accidents, or in foreign missions. Furthermore, their use as a precaution before the crisis. The thing is seen in the limits set by current legislation, but is not forgotten to look into the history and outlining possible options and other situations in which the Air Force could be used in the future.

Keywords

Army of the Czech republic, Czech Air Force, Integrated rescue system, Helicopter Emergency Medical Service, MEDEVAC, search and rescue

Obsah

1	ÚVOD	9
2	CÍLE A METODY PRÁCE	11
2.1	Cíle práce.....	11
2.2	Metody a zdroje získávání informací	11
2.2.1	Analýza literatury	11
2.2.2	Syntéza poznatků.....	11
3	TEORETICKÁ ČÁST (ÚVOD DO PROBLEMATIKY)	13
3.1	Ochrana obyvatelstva.....	13
3.2	Integrovaný záchranný systém (IZS).....	13
3.2.1	Základní Právní úprava vztahující se k IZS	14
3.3	Základní složky IZS.....	17
3.3.1	Hasičský záchranný sbor České Republiky (HZS)	17
3.3.2	Jednotky požární ochrany zařazené do plošného pokrytí kraje jednotkami požární ochrany	18
3.3.3	Policie České Republiky (PČR)	18
3.3.4	Zdravotnická záchranná služba (ZZS)	19
3.4	Ostatní složky IZS	20
3.5	Armáda jako ostatní složka IZS.....	20
3.5.1	Právní úprava vztahující se k zapojení AČR do IZS.....	21
3.5.2	Vojenské záchranné útvary	22
4	VZDUŠNÉ SÍLY ARMÁDY ČESKÉ REPUBLIKY	24
4.1	Struktura vzdušných sil	25
4.1.1	21. základna taktického letectva Čáslav.....	25
4.1.2	22. základna vrtulníkového letectva Sedlec- Vícenice u Náměště nad Oslavou	26
4.1.3	24. základna dopravního letectva Praha – Kbely	26
4.2	Současné úkoly Vzdušných sil nevojenského charakteru	27

4.2.1	Letecká pátrací a záchranná služba (Search And Rescue- SAR)	27
4.2.2	Letecká záchranná služba – (Helicopter Emergency Medical Service – HEMS) 29	
4.2.3	MEDEVAC/STRATEVAC	31
4.3	Vzdušné síly v zahraničních operacích.....	34
4.4	Technika vzdušných sil využívaná pro potřeby IZS	36
4.4.1	Vrtulník W-3A Sokol	36
4.4.2	Vrtulník Mi- 17/ 171 Š	39
4.4.3	Airbus A-319CJ.....	41
4.4.4	CASA C-295 M.....	43
4.5	Prostředky vzdušných sil potencionálně využitelné pro IZS.....	45
4.5.1	Vojenská hasičská jednotka.....	45
4.5.2	Skupina výsadkové a záchranné přípravy	45
4.5.3	Vrtulník MI-24/35	46
4.6	Nejmasivnější zapojení vzdušných sil v rámci IZS (Povodně 2002)	49
4.7	Budoucnost vzdušných sil AČR	52
4.7.1	Bell UH-1Y Venom	53
4.7.2	AgustaWestland AW139	56
4.7.3	Korean Airspace KUH-1 Surion	58
5	ZÁVĚR.....	61
	Seznam použitých zdrojů	62
	Seznam použitých internetových zdrojů	63
	Seznam obrázků	66

1 ÚVOD

Práce se zabývá možnostmi využití Vzdušných sil Armády České republiky v souvislosti s plněním úkolů nevojenského charakteru. Jedná se o nasazení Vzdušných sil v rámci řešení mimořádných událostí na území České republiky, při likvidačních pracích, ale i v každodenním životě, kdy jsou Vzdušné síly nedílnou součástí Integrovaného záchranného systému.

Samostatnou kapitolou z hlediska využitelnosti prostředků a schopností Vzdušných sil jsou pak zkušenosti z jejich zahraničního nasazení, ať už při humanitárních misích, nebo při transportu zraněných vojáků, v poslední době i civilistů, z krizových oblastí.

Další z úkolů této práce spočívá v seznámení se strukturou a technikou Vzdušných sil, jejím stávajícím využitím, popřípadě v nastínění dalších možností využití této techniky, směrem k posílení schopností a kapacit složek Integrovaného záchranného systému.

Vzhledem k nadcházející generační výměně strojů, která je očekávána v příštích letech u vrtulníkového letectva práce představuje některé z kandidátů na nový vrtulník pro AČR a shrnuje jejich schopnosti, využitelné k nevojenským úkolům.

K pochopení širšího kontextu nasazení Vzdušných sil v rámci nevojenských úkolů, jsem se rozhodl v první části práce sumarizovat základní pojmy a normy, týkající se ochrany obyvatelstva a úkolů státu směrem k zajištění bezpečnosti. Až na základě těchto znalostí je možné definovat přesnou pozici a schopnosti Vzdušných sil v systému ochrany obyvatelstva, potažmo v Integrovaném záchranném systému.

Vzdušné síly jsou nedílnou součástí Armády České republiky, a jako takové tedy náleží k takzvaným ostatním složkám Integrovaného záchranného systému. V dnešním, nejen ekonomicky složitém období, jímž si prochází Česká republika, a kdy je nutno dlouze obhajovat téměř každou korunu, investovanou do armády a silových složek obecně, si každá z těchto složek musí v očích veřejnosti obhájit svoji existenci.

Vzdušné síly nejsou výjimkou. Tato historicky uznávaná a desetiletími prověřená instituce, navazující na tradice o nic menší, než jsou boj za svobodu českých pilotů ve válečné Británii, stojí v současné době, nebojím se říci, na pokraji své existence. Vysoké finanční náklady, které tato složka ročně pohltí, nejsou v očích veřejnosti ničím hmatatelným vyváženy, a tak nejen v laických diskuzích zaznívají pochyby o smyslu dalšího fungování Vzdušných sil v současném měřítku.

Tato práce si dává za úkol analyzovat a obhájit současný přínos a další existenci této instituce, ať už připomenutím stávajících úkolů, nebo návrhy na další možnosti využití.

Vím, že v jednáních o budoucnosti Vzdušných sil může být tato práce sotva malou kapkou v oceánu argumentů, ale snad alespoň někomu připomene heslo, jež snad stále platí, a to, že *„vzduch je naše moře“*.

2 CÍLE A METODY PRÁCE

2.1 CÍLE PRÁCE

Cílem této práce je shromáždit a přehledně utřídit informace o problematice zapojení Vzdušných sil Armády České republiky při nevojenských ohroženích, s poukázáním na možné rezervy v tomto využití a nastíněním některých dalších možností, které dosud zůstávaly nevyužity.

Informace o této problematice budou získávány nejen z dostupných materiálů, jako jsou zákony, směrnice a předpisy, ale také přímo od profesionálů -kolegů, pro které je daná problematika každodenní činností. V neposlední řadě se budu opírat o své vlastní poznatky a zkušenosti, nasbírané během své praxe u útvarů Vzdušných sil a během svého působení v zahraničních misích.

2.2 METODY A ZDROJE ZÍSKÁVÁNÍ INFORMACÍ

V práci jsou využity metody studia a vyhodnocení poznatků – analýza, syntéza a komparace dostupných informací, dalšími metodami pak jsou metody rozhovoru a metoda historická.

2.2.1 ANALÝZA LITERATURY

Literatura v tištěné podobě je vzhledem k danému tématu diferencována na velmi široké spektrum oborů od zákonů, přes literaturu, zabývající se obecně bezpečností, až po odborné články a prezentace věnující se tématice Vzdušných sil, letecké záchranné služby nebo letecké pátrací a záchranné služby.

V případě konkrétních typů techniky jsem pak vycházel z technické dokumentace, manuálů a příruček daných výrobcem konkrétních typů.

Jako neocenitelný zdroj informací se ukázal internet, především pak stránky Hasičského záchranného sboru, kde se nacházejí odkazy ke kompletnímu systému krizového řízení a systému ochrany obyvatelstva.

2.2.2 SYNTÉZA POZNATKŮ

Druhým, a o mnoho významnějším zdrojem informací je syntéza poznatků. Tato je v mé práci využívána v mnohem větším měřítku, vzhledem k nespočtu neformálních rozhovorů a k množství informací, načerpaných během služby od kolegů- odborníků a z vlastních zkušeností, během svého působení ve Vzdušných silách a na zahraničních misích.

Jedná se o nenahraditelný zdroj informací, protože se opírá o zkušenosti lidí, kteří za sebou mají několik desítek let služby, mnohdy i na vysokých vedoucích pozicích, a v dané problematice se orientují na všech stupních.

3 TEORETICKÁ ČÁST (ÚVOD DO PROBLEMATIKY)

Pro pochopení postavení a úkolů Vzdušných sil v rámci prevence, řešení krizové situace, či odstraňování jejích následků, považuji za nezbytné vymezit základní pojmy a zákonnou úpravu vztahující se k ochraně životů, zdraví a majetku obyvatelstva České republiky.

3.1 OCHRANA OBYVATELSTVA

Lidstvo bylo od počátku své existence ohrožováno celou řadou nebezpečí. Zprvu se jednalo zejména o živelní katastrofy, sociální, náboženské i etnické střety, často přerůstající ve válečné konflikty. V pozdější době přibyla nebezpečí v podobě průmyslových havárií a s rozšiřováním moderních technologií i v oblastech jako jaderná energie, genové manipulace, nanotechnologie nebo informační technologie.

V současném globalizovaném světě se ohrožení společnosti zvyšuje zejména s rostoucí snahou o maximalizaci zisku, bez ohledu na udržitelný rozvoj. V návaznosti na globalizaci postupuje ruku v ruce i hrozba mezinárodního terorizmu. Po vyhodnocení možných dopadů uvedených rizik a hrozeb je patrné, že opatření, která se snaží eliminovat tato nebezpečí a jejich případné následky, jsou ochranou celé společnosti. Ochranu obyvatelstva je proto možné vnímat jako jeden ze základních pilířů systému bezpečnosti České republiky (ČR), jak ostatně vyplývá i z Bezpečnostní strategie ČR, schválené vládou dne 8. září 2011.

Ochranou obyvatelstva tedy rozumíme „soubor činností a úkolů odpovědných orgánů veřejné správy, právnických a podnikajících fyzických osob a také občanů, které vedou k zabezpečení ochrany života, zdraví, majetku a životního prostředí, v souladu s platnými právními předpisy. Úkoly jednotlivých orgánů jsou nepřenositelné a jejich plnění vyplývá z konkrétních ustanovení právních předpisů.“ (Koncepte ochrany obyvatelstva do roku 2020 s výhledem do roku 2030, PRAHA 2013)

3.2 INTEGROVANÝ ZÁCHRANNÝ SYSTÉM (IZS)

V našem státě je pro ochranu obyvatelstva primárně zaveden takzvaný Integrovaný záchranný systém (dále jen IZS). Jedná se v podstatě o systém spolupráce bezpečnostních složek, úřadů státní správy a samosprávy, ale i fyzických a právnických osob, sloužící k přípravě na mimořádnou událost, jejímu efektivnímu řešení a k minimalizaci a odstraňování následků.

Základy systému začaly vznikat již v roce 1993, jako reakce na potřebu zlepšení koordinace a spolupráce mezi jednotlivými bezpečnostními složkami státu a úřady. Jistá

spolupráce samozřejmě probíhala i v minulosti, ovšem až vznikem IZS byly jasně definovány pravomoci a povinnosti jeho jednotlivých složek a to i na základě právní úpravy.

Povinnosti, ve prospěch Integrovaného záchranného systému, jsou tedy právně závazné pro všechny občany, právnické osoby a instituce České republiky, Vzdušné síly nevyjímaje. Je tedy vhodné zapojení vzdušných sil v rámci IZS zasadit do širšího kontextu, pro alespoň základní orientaci v problematice.

3.2.1 ZÁKLADNÍ PRÁVNÍ ÚPRAVA VZTAHUJÍCÍ SE K IZS

IZS na našem území tedy nevznikl samoučelně, vznikl z potřeby koordinace a delegování pravomocí a povinností. Tato pravidla pak bylo nutno zakotvit do zákonných norem, a proto byl v roce 2000 přijat balíček takzvaných „*krizových zákonů*“, které řeší komplexně problematiku IZS. Považuji tedy za nutné si, nejen ony „*krizové zákony*“, alespoň zběžně připomenout a nastínit zhruba předmět jejich úpravy, neboť se na ně v této práci budu i nadále odvolávat a pro pochopení jednotlivých souvislostí jsou nezbytné.

Jedná se zejména o:

3.2.1.1 Ústavní zákon č. 1/1993 Sb. Ústava České republiky

Jde o základní pilíř, nezbytný pro fungování demokratického zřízení na území ČR. Vymezuje pravomoci a povinnosti státu vůči občanům a naopak práva a povinnosti občanů ve vztahu k demokratické společnosti.

3.2.1.2 Ženevské konvence

Byly přijaty v roce 1949, jako reakce na hrůzy druhé světové války a z důvodu, do té doby, neutěšeného stavu poskytování pomoci raněným komatantům a civilním obyvatelům během konfliktu. Jsou základem mezinárodního válečného práva a z hlediska této práce jsou pro nás zajímavé zejména pro svůj vztah k ochraně civilního obyvatelstva.

1. Ženevská konvence o zlepšení osudu raněných a nemocných příslušníků ozbrojených sil v poli

2. Ženevská konvence o zlepšení osudu raněných, nemocných a trosečníků ozbrojených sil na moři

3. Ženevská konvence o zacházení s válečnými zajatci

4. Ženevská konvence o ochraně civilních osob za války

V roce 1977 opět jako reakce na válku ve Vietnamu byly ženevské konvence doplněny o další dodatkové protokoly:

I. Dodatkový protokol k Ženevským úmluvám z 12. 8. 1949 o ochraně obětí

mezinárodních ozbrojených konfliktů

II. Dodatkový protokol k Ženevským úmluvám z 12. 8. 1949 o ochraně obětí ozbrojených konfliktů nemajících mezinárodní charakter

III. Dodatkový protokol k Ženevským úmluvám z 12. 8. 1949 o přijetí dalšího rozeznávacího znaku.

3.2.1.3 *Ústavní zákon 110/1998Sb. o bezpečnosti České republiky*

Tento zákon upravuje vyhlášení tzv. *krizových stavů* (nouzový stav a stav ohrožení státu) na území ČR, a dále pak rozsah působnosti orgánů státní správy ve vztahu k těmto stavům. Jedná se o jakýsi základní stavební kámen, na nějž pak navazují ostatní zákony týkající se ochrany obyvatelstva a IZS.

3.2.1.4 *Zákon 240/2000 Sb. o krizovém řízení a změně některých zákonů*

Jde o zákon, jehož předmětem úpravy je stanovení působnosti a pravomocí orgánů státní správy a samosprávy, jakož i práv a povinností fyzických a právnických osob, ve vztahu k přípravě na krizové situace, jejich řešení a ochraně kritické infrastruktury, v případě, že krizová situace nesouvisí s obranou republiky před vnějším napadením.

Dále tento zákon řeší odpovědnost za nedodržení těchto povinností. Do zákona jsou pak novelizací z roku 2011 implementovány také normy EU, týkající se ochrany kritické infrastruktury.

3.2.1.5 *Zákon č. 241/2000 Sb. o hospodářských opatřeních pro krizové stavy*

Zákon upravuje přípravu hospodářských opatření pro krizové stavy a přijetí hospodářských opatření po vyhlášení krizových stavů.

Zákon stanovuje pravomoc vlády, ústředních správních úřadů, České národní banky, krajských úřadů, obecních úřadů obce s rozšířenou působností a orgánů územních samosprávních celků při přípravě a přijetí hospodářských opatření pro krizové stavy. Stanoví též práva a povinnosti fyzických a právnických osob při přípravě a přijetí hospodářských opatření pro krizové stavy.

3.2.1.6 *Zákon 239/2000 Sb. o integrovaném záchranném systému*

Jedná se o zákon, který definuje složky IZS a jejich působnost v systému IZS. Pro úřady státní správy a samosprávy, pak vymezuje jejich působnost a pravomoci při vyhlášení krizových stavů (stavu nebezpečí, nouzového stavu, stavu ohrožení státu a válečného stavu).

Dále jsou zde charakterizovány povinnosti právnických a fyzických osob při vyhlášení těchto stavů. Z hlediska tohoto zákona se pak složky IZS dělí na základní složky a ostatní složky.

3.3 ZÁKLADNÍ SLOŽKY IZS

Jde o instituce primárně sloužící předcházení, řešení průběhu a minimalizaci následků mimořádných událostí, jež by mohly mít negativní dopad na životy, zdraví a majetek občanů České Republiky, nebo by mohly způsobit ekologické ohrožení na území České Republiky. Z pohledu zákona se jedná o tyto:

3.3.1 HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR ČESKÉ REPUBLIKY (HZS)



Obrázek 1: Znak HZS

Hasičský záchranný sbor ČR, který svůj současný název získal v roce 1995, prošel od dob své profesionalizace vývojem týkajícím se nejen struktury, ale i povinností delegovaných na tuto složku. Vše vyvrcholilo na přelomu tisíciletí, kdy byla rozšířena působnost Ministerstva vnitra o problematiku krizového řízení, civilního nouzového plánování, ochrany obyvatelstva a integrovaného záchranného systému. V souvislosti s tímto krokem byly Parlamentem ČR schváleny nové zákony. Nová právní úprava, která nabyla účinnosti zákonem 238/2000 Sb. o Hasičském záchranném sboru České republiky, znamenala zásadní změnu v postavení, působnosti a organizaci Hasičského záchranného sboru ČR. V této souvislosti došlo také ke sloučení ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR s Hlavním úřadem civilní ochrany, a celá oblast civilní ochrany tak spadla do působnosti HZS podobně, jak je to obvyklé v některých dalších evropských státech.

HZS ČR v současnosti hraje stěžejní roli v přípravách státu na mimořádné události, ať už se jedná o hrozby terorismu, průmyslových havárií nebo živelních katastrof. Hasiči mají rovněž největší podíl na provádění záchranných a likvidačních prací při mimořádných událostech. HZS ČR je v současné době jakousi páteří integrovaného záchranného systému, která v případě krize koordinuje všechny záchranné složky.

3.3.2 JEDNOTKY POŽÁRNÍ OCHRANY ZAŘAZENÉ DO PLOŠNÉHO POKRYTÍ KRAJE JEDNOTKAMI POŽÁRNÍ OCHRANY



Obrázek 2: Znak jednotek požární ochrany

Tyto jednotky jsou vytvořeny na základě zákona 237/2000 Sb. kterým se mění zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů.

Jedná se o jednotky požární ochrany (JPO), které nespádají pod přímé velení HZS. Může se jednat o dobrovolné hasiče, podnikovou hasičskou jednotku, vojenskou hasičskou jednotku atp. Vnitřní organizace a vybavení jednotek požární ochrany včetně dislokace jednotlivých druhů a kategorií JPO, musí být taková, aby dané území bylo podle stupně nebezpečí zabezpečeno požadovaným množstvím sil a prostředků ve stanovené dojezdové době na místo zásahu, podle tabulky plošného pokrytí.

3.3.3 POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY (PČR)



Obrázek 3: Znak PČR

Policie České republiky je ozbrojený bezpečnostní sbor zřízený zákonem 273/2008 Sb. o Policii České republiky. Jejím hlavním úkolem je chránit bezpečnost osob a majetku, chránit veřejný pořádek a předcházet trestné činnosti. Plní rovněž úkoly podle trestního řádu a další úkoly na úseku vnitřního pořádku a bezpečnosti svěřené jí zákony, předpisy Evropských společenství a mezinárodními smlouvami, které jsou součástí právního řádu České republiky.

3.3.4 ZDRAVOTNICKÁ ZÁCHRANNÁ SLUŽBA (ZZS)



Obrázek 4: Znak ZZS

Jedná se o službu zřizovanou podle zákona 374/2011 Sb. o zdravotnické záchranné službě, který poměrně striktně vymezuje veškeré povinnosti všech zúčastněných, k minimalizaci možných škod na zdraví.

Poskytuje neodkladnou přednemocniční zdravotnickou pomoc při akutních život ohrožujících stavech.

Zajišťuje přepravu raněných či nemocných, přepravu krve a transplantačního materiálu mezi zdravotnickými zařízeními.

Zajišťuje osvětovou a výukovou činnost směrem k laické veřejnosti, k dosažení co nejvyššího povědomí občanů o řešení život ohrožujících akutních stavů do příjezdu ZZS.

V současné době je pokrytí České republiky výjezdovými základnami ZZS na tak vysoké úrovni, že je ze zákona garantována, při standardních podmínkách, doba příjezdu ZZS k pacientovi do 20 minut na celém území České republiky.

3.4 OSTATNÍ SLOŽKY IZS

Jedná se o složky, které podle charakteru své činnosti mohou být přínosem při předcházení, řešení nebo odstraňování následků mimořádné události. Mimo vyčleněných sil a prostředků AČR se jedná především o ostatní ozbrojené bezpečnostní sbory, ostatní záchranné sbory, orgány ochrany veřejného zdraví, havarijní, pohotovostní, odborné a jiné služby, zařízení civilní ochrany, neziskové organizace a sdružení občanů.

Jejich zapojení do činnosti IZS je v případě mimořádné události na vyžádání. Mezi tyto složky náleží i AČR jejíž součástí jsou právě Vzdušné síly.

3.5 ARMÁDA JAKO OSTATNÍ SLOŽKA IZS



Obrázek 5: Znak AČR

Prioritou pro AČR je její zapojení do systému ochrany obyvatelstva za stavu ohrožení státu a válečného stavu. V ostatních případech je pak AČR složkou, jejíž účinná pomoc je v mírovém stavu využívána při řešení rozsáhlých mimořádných událostí a krizových situací. Součinnost složek IZS a AČR je tedy v současné době limitována úkoly, které jsou pro AČR z jejího principu prioritní. Vzhledem k současnému vývoji světové bezpečnostní situace, bude v blízké době nezbytné projednat a smluvně zarámovat podíl AČR na ochraně obyvatelstva na území ČR, pro zefektivnění spolupráce s ostatními bezpečnostními složkami státu.

I přes zpracování celé řady dokumentů, které mají ambici zlepšit a zefektivnit spolupráci AČR a s ostatními složkami, a to zejména v oblasti ochrany obyvatelstva (např. Koncepce přípravy občanů k obraně státu, nový zákon o HZS ČR, atp.), je v následujícím období nutné tuto problematiku v návaznosti na tyto dokumenty dále rozpracovávat a pokusit se využít veškeré kapacity, jimiž, nejen AČR, směrem k dosažení maximální míry bezpečnosti disponuje.

Postavení AČR v systému IZS je v současné době definováno už ve výše uvedených právních normách, přesnějšího vymezení se jí pak dostává v souboru takzvaných „vojenských zákonů“.

3.5.1 PRÁVNÍ ÚPRAVA VZTAHUJÍCÍ SE K ZAPOJENÍ AČR DO IZS

3.5.1.1 *Zákon 219/1999 Sb. o ozbrojených silách ČR*

Zákon upravuje postavení, úkoly a členění ozbrojených sil České republiky (dále jen "ozbrojené síly"), jejich řízení, přípravu a vybavení vojenským materiálem. Zákon definuje kdy a za jakých podmínek může dojít k nasazení vyčleněných sil a prostředků AČR. Zákon dále upravuje použití vojenské zbraně vojáky v činné službě a náhradu škody.

3.5.1.2 *Zákon 222/1999 Sb. o zajišťování obrany ČR*

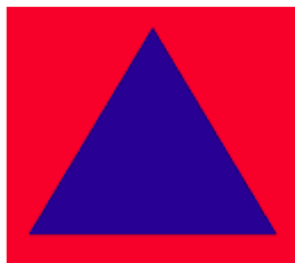
Tento zákon stanovuje povinnosti státních orgánů, územních samosprávných celků a právnických a fyzických osob k zajišťování obrany České republiky (dále jen "obrana státu") před vnějším napadením a odpovědnost za porušení těchto povinností.

Z výše uvedené právní úpravy vyplývá, že vyčleněné síly a prostředky ozbrojených sil jsou zařazeny do IZS mezi takzvanými ostatními složkami. Z hlediska využitelnosti se jedná zejména o bývalé vojenské záchranné útvary (samostatná záchranná rota Rakovník a samostatná záchranná rota Olomouc), které byly v roce 2014 integrovány do struktur 15. ženijního pluku v Bechyni a Olomouci. Dle zákona je pak možno využít i ostatní složky AČR a to zejména:

- „a) ke střežení objektů důležitých pro obranu státu,*
- b) k plnění úkolů Policie České republiky při zajišťování ochrany státních hranic nebo k plnění úkolů služby pořádkové policie anebo ochranné služby, pokud síly a prostředky Policie České republiky nebudou dostatečné k zajištění vnitřního pořádku a bezpečnosti a to na dobu nezbytně nutnou,*
- c) k záchranným pracím při pohromách nebo při jiných závažných situacích ohrožujících životy, zdraví, značné majetkové hodnoty nebo životní prostředí nebo k likvidaci následků pohromy,*
- d) k odstranění jiného hrozícího nebezpečí za použití vojenské techniky,*
- e) k letecké dopravě ústavních činitelů,*
- f) k zabezpečení letecké zdravotnické dopravy,*
- g) k zabezpečení letecké činnosti pro vlastní potřeby,*

- h) k poskytování leteckých služeb,
- i) k zabezpečování dopravy na základě rozhodnutí vlády,
- j) k zabezpečení kulturních, vzdělávacích, sportovních a společenských akcí,
- k) k plnění humanitárních úkolů civilní ochrany.“ (zákon 219/1999 Sb.)

3.5.2 VOJENSKÉ ZÁCHRANNÉ ÚTVARY



Obrázek 6: Znak Civilní ochrany

Jedná se o samostatnou součást armády, která je primárně určena k plnění humanitárních úkolů civilní ochrany a která se připravuje k plnění úkolů civilní ochrany pro dobu válečného stavu v souladu s I. Dodatkovým protokolem z roku 1977 k Ženevským úmluvám o ochraně obětí ozbrojených konfliktů z roku 1949.

V minulosti AČR disponovala 6 záchrannými útvary rozmístěnými na území celé České republiky. Postupnou reorganizací a zeštíhlováním v rámci armády bylo, k nelibosti Ministerstva vnitra, dosaženo konečného počtu 2 samostatných záchranných rot, jejichž personální a logistické kapacity jsou na hranici použitelnosti.

Hlavními schopnostmi samostatných záchranných rot jsou:

- „vyhledávat, vyprošťovat a zachraňovat osoby ze zavalených úkrytů a trosk budov;*
- provádět záchranné práce na vodě;*
- provádět zemní práce;*
- hasit malé a střední požáry;*
- zabezpečovat přepravu osob, hospodářských zvířat a materiálu při evakuaci;*
- distribuuovat pitnou vodu;*
- zajistit nouzové přežití obyvatelstva včetně zřízení materiální základny humanitární pomoci;*
- nouzově zásobovat elektrickou energií z náhradních zdrojů;*
- provádět radiační a chemický průzkum;*
- vytyčovat nebezpečné oblasti;*

provádět dekontaminaci osob, techniky, materiálu, terénu a sanaci zamořeného prostoru;

likvidovat únik ropných produktů a poskytovat pomoc při likvidaci ropných havárií;

provádět potápěčské práce;

vyprošťovat uvízlou nebo havarovanou techniku;

provádět sběr a likvidaci uhynulých živočichů;

uvolňovat koryta řek;

další specializované činnosti – např. záchrana ve výškách a nad volnou hloubkou.“

(ŠAFR, G. Samostatná záchranná rota Armády České republiky. České Budějovice : Jihočeská univerzita, Zdravotně sociální fakulta, 2009)

4 VZDUŠNÉ SÍLY ARMÁDY ČESKÉ REPUBLIKY

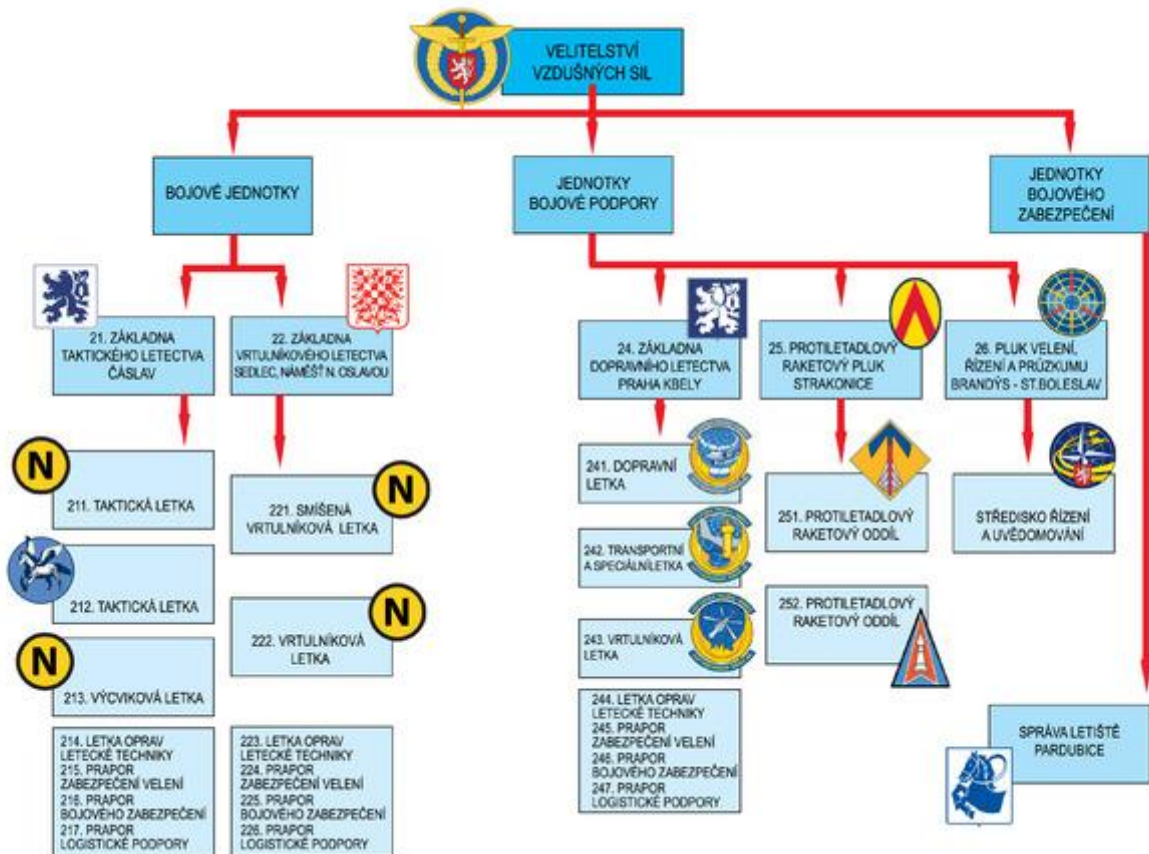
Jak vyplývá z výše uvedeného, jsou Vzdušné síly součástí společných sil Armády České republiky, která jako celek není primárně určena k plnění úkolů, jako je tomu u základních složek IZS. Nicméně při bližším zkoumání zjistíme, že v mnoha ohledech by se Integrovaný záchranný systém bez armády a jejích specializovaných schopností jen stěží obešel. A nejedná se jen o mediálně známou pomoc vojáků při odklizení následků záplav, stavění provizorních mostů, a posilování řad Policie České republiky. Zapojení AČR, a zejména pak Vzdušných sil, při ochraně životů, zdraví a majetku obyvatel České republiky má hlubší, veřejnosti méně známý rozměr.

Málokdo, mimo odbornou veřejnost, je seznámen s faktem, že podle mezirezortních dohod se například vrtulníky z 24. základny dopravního letectva podílejí, prostřednictvím odloučeného pracoviště v Plzni-Líních, na zajišťování letecké záchranné služby nebo převozu orgánů určených k transplantaci.

Další činností, kterou se zapojují vzdušné síly do IZS je pak činnost nazvaná Letecká služba pátrání a záchrany (search and rescue, SAR). SAR ze zákona zajišťuje Ministerstvo dopravy a spojů ve spolupráci s Ministerstvem obrany a Ministerstvem vnitra (zákon č. 49/1997 Sb. § 49 Odst. 2.), ovšem faktickým vykonavatelem zůstávají, pro odpovídající vycvičenost personálu a z kapacitních důvodů, téměř výhradně Vzdušné síly Armády České republiky

Toto ovšem nejsou jediné úkoly, které Vzdušné síly zabezpečují směrem k eliminaci krizových situací a jejich následků. V další části práce se tedy zaměřím na prezentaci nebojových schopností vzdušných sil podle jednotlivých základen a druhů letecké techniky.

4.1 STRUKTURA VZDUŠNÝCH SIL



Obrázek 7: Struktura Vzdušných sil AČR

4.1.1 21. ZÁKLADNA TAKTICKÉHO LETECTVA ČÁSLAV

V současné době je základna vyzbrojena letouny JAS- 39, L- 159 a L- 39. Mezi prioritní úkoly základny patří zabezpečení vzdušného prostoru nad územím ČR v rámci hotovostního systému NATINADS (NATO Integrated Air Defence System). Tento systém, oproti obecnému povědomí, neslouží pouze k sestřelování nepřátelských letounů nebo letounů ovládaných teroristy, ale z hlediska ochrany obyvatelstva se jedná o systém, který zároveň poskytuje pomoc civilním letounům, které se dostanou do potíží (ztráta orientace, spojení atp.). Tato pomoc nejčastěji spočívá v navázání kontaktu ve vzdušném prostoru ČR a doprovodu na vhodné letiště, popřípadě na hranice ČR, kde si letoun „převz mou“ hotovostní stroje některého ze sousedních států. Ročně se v průměru jedná o cca 10 ostrých vzletů (Alfa Scramble), kdy limit od vyhlášení poplachu do vzletu hotovostních strojů je 15 minut.

Do systému IZS jako takového, se základna může zapojit zejména prostřednictvím spolupráce vojenské hasičské jednotky s HZS Středočeského kraje. Tato jednotka je stejně

jako ostatní vojenské hasičské jednotky začleněna do jednotek požární ochrany zařazené do plošného pokrytí kraje jednotkami požární ochrany.

V případě mimořádné události většího rozsahu je schopna vyčlenit specialisty ze skupiny výsadkové a záchranné přípravy, kteří mají obdobnou kvalifikaci jako civilní záchranáři. Tato skupina, stejně jako vojenská hasičská jednotka je pak součástí struktury každé letecké základny a podrobněji bude rozebrána v samostatné kapitole.

4.1.2 22. ZÁKLADNA VRTULNÍKOVÉHO LETECTVA SEDLEC-VÍCENICE U NÁMĚŠTĚ NAD OSLAVOU

Základna je vybavena vrtulníky Mi-24/ 35, Mi- 17, a Mi-171 Š. Tyto stroje jsou vyčleněny pro leteckou službu pátrání a záchrany (Search and rescue, SAR, viz kapitola SAR) a v případě nutnosti jsou schopny se podílet na záchranných pracích, transportu osob a nákladu.

Vojenská hasičská jednotka na základě „*Dohody o vzájemné pomoci při odstraňování pohrom a dalších závažných událostí v případech nebezpečí z prodlení*“, (uzavřená mezi Hasičským záchranným sborem Vysočina, zastoupeným plk. Ing. Drahoslavem Rybou, ředitelem HZS Kraje Vysočina a Ministerstvem obrany, zastoupeným velitelem VÚ 5525 Náměšť nad Oslavou - plk. gšt. Ing. Liborem Štefáníkem), a na základě žádosti OPIS HZS (operační a informační středisko Hasičského záchranného sboru) kraje Vysočina, deklarovala připravenost a ochotu podílet se na záchranných a likvidačních pracích v teritoriu bezprostředně obklopujícím leteckou základnu nad rámec povinností plynoucích z jejího zařazení do jednotek požární ochrany zařazených do plošného pokrytí kraje jednotkami požární ochrany

Další jedinečnou schopností 22. základny je přítomnost jednotky předsunutých leteckých návodčích (Forward Air Controllers, FAC). Tito specialisté jsou elitní jednotkou AČR, jejichž kvalifikace se neomezuje pouze na schopnosti přesunů a působení v téměř jakýchkoliv přírodních podmínkách, ale zároveň jsou experti na navazování spojení a komunikaci s osádkami letounů jak v českém, tak i v anglickém jazyce. Tyto jejich schopnosti byly využity například během povodní v roce 2002.

4.1.3 24. ZÁKLADNA DOPRAVNÍHO LETECTVA PRAHA – KBELY

Jedná se v oblasti spolupráce s IZS asi o nevytěžovanější jednotku vůbec. Jejimi primárními úkoly jsou provádění letecké přepravy dopravními letouny a vrtulníky na území

České republiky a do zahraničí. Za branné pohotovosti státu a při mimořádných opatřeních plní úkoly stanovené přímo ministrem obrany. Největší časovou náročnost představuje pro jednotku přeprava ústavních činitelů, kterou zabezpečuje od roku 1993, neoficiálně již od poloviny roku 1990.

Dalším, a pro obsah této práce nejzásadnějším úkolem základny je, zabezpečení přepravy orgánů pro transplantace a přímé zapojení do systému IZS, kdy prostřednictvím odloučeného pracoviště v Plzni-Líních zajišťuje provoz letecké záchranné služby (LZS). Od února 2016 se posádky vrtulníků podílí také na přepravě lékařských týmů ECMO (Extrakorporální membránová oxygenace) k pacientům (většinou dětem) v kritickém stavu.

Nedílnou součástí činností základny je pak i přeprava raněných vojáků ze zahraničních misí prostřednictvím služby zvané MEDEVAC (Medical Evacuation).

Z letiště Praha- Kbely pak zajišťuje i službu SAR.

K zajištění všech vyjmenovaných úkolů je základna vybavena letouny CL-601, L-410, Airbus A 319 CJ, CASA C-295M a vrtulníky Mi-8, Mi-17 a W-3 A Sokol.

V současné době jsou tedy ve struktuře Vzdušných sil tři útvary, podílející se na zajištění úkolů nevojenského charakteru. Další útvary jako 25. protiletadlová raketová brigáda Strakonice, 26. brigáda velení, řízení a průzkumu Stará Boleslav, Správa letiště Pardubice, jsou z hlediska možného plnění úkolů v rámci IZS jen velice obtížně použitelné a proto pro nás nezajímavé.

4.2 SOUČASNÉ ÚKOLY VZDUŠNÝCH SIL NEVOJENSKÉHO CHARAKTERU

4.2.1 LETECKÁ PÁTRACÍ A ZÁCHRANNÁ SLUŽBA (SEARCH AND RESCUE- SAR)

Vývoj letecké pátrací a záchranné služby začíná ruku v ruce s rozvojem letectví po druhé světové válce. 7. prosince 1944 vznikla „Úmluva o mezinárodním civilním letectví“ (Chicagská úmluva), na jejímž základě byla následně po válce zřízena Mezinárodní organizace civilního letectví (ICAO). Chicagskou úmluvu podepsalo tehdejší ČSR 18. dubna 1945, samotná Úmluva pak byla ratifikována 1. března 1947.

Podle článku 37 této Úmluvy se zavazuje každý smluvní stát k tomu, že letecká přeprava nad jeho územím bude probíhat dle stejných norem a předpisů, jako nad územím ostatních signatářských států. Součástí této úmluvy jsou pak i další přílohy, které obsahují

standardy a doporučení, tvořící základní mezinárodní letecké předpisy. Stěžejní přílohou týkající se problematiky pátrání a záchrany je příloha 12 – Search and Rescue, která je platná od 1. prosince 1957. V české letecké legislativě je implementována do civilního předpisu L-12 a jeho vojenské modifikace L-12M.

Služba SAR je zřízena za účelem včasného poskytnutí pomoci a záchrany osádek letadel a jejich cestujících v havarijních situacích. Může se jednat jak o civilní, tak vojenské stroje. Prioritou při poskytování služby SAR je záchrana přeživších z trosk letounu. Z tohoto určení vyplývá, že nejdůležitějším aspektem je rychlost lokalizace místa havárie a kapacity pro vyzvednutí případných zraněných.

Pátrací a záchrannou službou na území České republiky organizuje a metodicky řídí Ministerstvo dopravy České republiky ve spolupráci s Ministerstvem obrany ČR a Ministerstvem vnitra ČR. V rozsahu své působnosti jí pak zabezpečuje Řízení letového provozu České republiky (ŘLP ČR), ve spolupráci s vojenskými orgány prostřednictvím společného koordinačního a řídicího centra (*Rescue Coordination Centre*). Na základě dohody (Dohoda o pátrání a záchraně) ŘLP ČR stanoví zřízení, vybavení a umístění záchranných jednotek, které budou provádět činnost dle instrukcí příslušného koordinačního a řídicího centra. Záchranné jednotky se sestavují z pracovníků těch organizací a služeb, se kterými byly uzavřeny dohody o provádění činností při pátrání a záchraně. V současné době vzlétají vrtulníky v rámci služby SAR během dne do 10 minut, v nočních hodinách do 20 minut.

Hlavním vykonavatelem služby SAR v Česku je Armáda České republiky, která má ke vzletu připraveny vrtulníky na letištích Praha-Kbely a Náměšť nad Oslavou. Na letišti ve Kbelích je v případě potřeby připraven vrtulník PZL W-3A Sokol, v Náměšti nad Oslavou je obvykle služba poskytována stroji Mil Mi-171Š. Z důvodů oprav a modernizací těžkých strojů Mi-171Š a jejich aktivního zapojení v zahraničních misích, je v současné době SAR zajišťována také těžkými bitevními vrtulníky Mil Mi-24V. Jedná se o jediné středisko SAR v Evropě, kde tuto službu zajišťují bitevní vrtulníky. Obvyklou osádku hotovostního vrtulníku tvoří 2 piloti, palubní technik a příslušníci skupiny výsadkové a záchranné přípravy.

Dalším článkem zapojeným do služby SAR je pak Letecká služba Policie ČR, která ovšem není hlavním vykonavatelem této služby. V případě potřeby si může nasazení policejních vrtulníků vyžádat koordinační a řídicí centrum. Primárně jsou, ale policejní vrtulníky určeny pro policejní účely, služba SAR tvoří nástavbu standardní činnosti Letecké služby Policie ČR. Pro službu SAR jsou policejní vrtulníky Bell 412 (případně stroje

Eurocopter EC 135 T2+ připraveny na mezinárodním letišti Praha- Ruzyně a mezinárodním letišti Brno- Tuřany.

Činnosti provozovatelů letecké služby pátrání a záchrany jsou upraveny zákonem 49/1997 Sb. o civilním letectví, v případě Armády České republiky také zákonem 219/1999 Sb. o ozbrojených silách České republiky.

4.2.2 LETECKÁ ZÁCHRANNÁ SLUŽBA – (HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE – HEMS)

Volací znak	Kraj	Základna	Provozovatel	Provoz zahájen	Typ vrtulníku
Kryštof 01	hlavní město Praha	Praha	Letecká služba Policie ČR	1. duben 1987	EC 135 T2
Kryštof 04	Jihomoravský kraj	Brno	Alfa Helicopter	1. červenec 1988	EC 135 T2+
Kryštof 05	Moravskoslezský kraj	Ostrava	DSA	1. srpen 1989	EC 135 T2+
Kryštof 06	Královéhradecký kraj	Hradec Králové	DSA	3. červenec 1990	EC 135 T2
Kryštof 07	Plzeňský kraj	Plzeň	Armáda ČR	17. červenec 1990	W-3A Sokol
Kryštof 09	Olomoucký kraj	Olomouc	Alfa Helicopter	1. říjen 1990	EC 135 T2+
Kryštof 12	kraj Vysočina	Jihlava	Alfa Helicopter	1. květen 1991	Bell 427
Kryštof 13	Jihočeský kraj	České Budějovice	Alfa Helicopter	1. květen 1991	Bell 427
Kryštof 15	Ústecký kraj	Ústí nad Labem	DSA	září 1991	EC 135 T2
Kryštof 18	Liberecký kraj	Liberec	DSA	rok 1992	EC 135 T2

Tabulka 1: Struktura letecké záchranné služby v ČR

Letecká záchranná služba je dalším typem služby, využívající vrtulník, pro jeho nezpochybnitelnou rychlost a možnosti nasazení při krizových situacích i v těžko přístupném terénu.

V současné době letecká záchranná služba vykonává tyto druhy letů:

- lety HEMS (označované jako primární a sekundární zásahy, které nesnesou odkladu a jsou neplánované)
- sanitní lety (předem plánované sekundární lety)
- lety v rámci transplantačního programu

Česká republika je v současnosti pokryta sítí 10 základen LZS. Do roku 1995 pak fungovala ještě 11. základna (Kryštof 17) v Havlíčkově Brodě, jejímž provozovatelem byla také Armáda ČR. Tato základna byla ovšem zrušena v rámci reorganizace AČR. Provoz samotné techniky (vrtulníků) zajišťují čtyři různí provozovatelé (Letecká služba Policie ČR, Alfa Helicopter, Armáda ČR a DSA), ale organizace a administrativa a zdravotnický personál spadá pod záchranné služby jednotlivých krajů. Výjimkou je Plzeňský kraj, kde je i zdravotnická část osádky součástí Armády ČR a nikoliv Zdravotnické záchranné služby Plzeňského kraje. Volacím znakem je v ČR *Kryštof x*, kde x je číslo. Značení „*Kryštofů*“ na území ČR není chronologické. Důvodem je zachování označení ještě z dob ČSFR.

Základny Kryštof 01, Kryštof 05, Kryštof 07 a Kryštof 09 zajišťují i noční provoz LZS, který je omezen pouze na takzvané sekundární lety (přeprava pacientů do jiných zdravotnických zařízení, nejedná se o reakci na tísňovou výzvu). LZS na ostatních základnách je k dispozici od východu do západu slunce.

V posledních dnech se v médiích začínají konečně objevovat zprávy ohledně nového tendru na zajištění LZS. Politická diskuze se přiostrňuje, ale faktem zůstává, že za ochranu obyvatelstva (tedy i za IZS) je primárně zodpovědný stát, a jako takový by měl být schopný vykonávat LZS svými prostředky.

Ve světle tohoto je logickým krokem rozšíření působnosti AČR popřípadě PČR na více než dvě stanoviště LZS. Poněkud rozpačitě na mě pak působí vyjádření Ministerstva vnitra a Ministerstva obrany, v němž deklarují spíše odmítavý postoj k rozšíření svého zapojení.

K zajištění lepší součinnosti v oblasti využití vojenských vrtulníků pak byla mezi rezorty Ministerstva vnitra a Ministerstva obrany, zastoupenými generálním ředitelem HZSČR genmjr. Ing. Miroslavem Štěpánem a náčelníkem generálního štábo AČR genpor. Ing. Vlastimilem Pickem, sjednána Směrnice pro vyžadování a zapojení vrtulníků AČR

v rámci Integrovaného záchranného systému. V tomto dokumentu jsou kodifikovány postupy a komunikační kanály, pro co nejrychlejší a nejefektivnější vyžádání vrtulníků, k řešení mimořádných událostí na území České republiky. Osobně tento krok považuji spíše za jakousi první vlašťovku a dokázal bych si představit mnohem ambicióznější zapojení vrtulníků do systému IZS. Nicméně tento fakt dokazuje, jak nezastupitelné místo má již dnes vrtulníková technika Vzdušných sil AČR ve strukturách složek zabezpečujících ochranu obyvatelstva.

4.2.3 MEDEVAC/STRATEVAC

Jedná se o zabezpečení přepravy zraněných příslušníků ozbrojených sil z nebezpečné oblasti do nemocničního zařízení (MEDEVAC), nebo z nemocničního zařízení na území cizího státu do ČR (STRATEVAC). V AČR jsou pro tyto úkoly vyčleněny letouny Airbus A 319 CJ a CASA C-295M.. Do letounu A-319 CJ lze instalovat čtyři lůžka pro lehce zraněné nebo dvě lůžka pro lehce zraněné a dvě speciální transportní jednotky pro těžce zraněné či nemocné pacienty (Patient Transport Unit – PTU). Tato lůžka představují plnohodnotné anesteziologicko-resuscitační oddělení a jsou schopna udržovat stabilizovaný stav pacienta po celou dobu přesunu.

Zdravotnické týmy a posádky letounů drží tzv. 120 – ti minutovou hotovost. Jedná se tedy o mezní hodnotu času, do které musí být posádka schopna odstartovat. V praxi se jedná o spolupráci týmů z kbelské 24. základny a záchranné letecké služby dislokované na letišti v Plzni - Líních. Pozemní a letecký personál je zodpovědný za přípravu letounu a zdravotníci jsou zodpovědní za přípravu a dostatečné zásoby materiálu v souvislosti s konkrétními úkoly.

Pro plnění tohoto úkolu AČR je zpracován Standardní operační postup (SOP) č. 213, zpracovaný Společným operačním centrem Ministerstva obrany.

Tato služba je dle mých zkušeností z Afghánistánu na jedné z nejvyšších úrovní mezi našimi aliančními kolegy. Nejen díky tomu, ale i z důvodu neustálého snižování finančních zdrojů byl schválen Prováděcí protokol mezi Ministerstvem obrany České republiky a Ministerstvem obrany Slovenské republiky o spolupráci v oblasti strategického vzdušného zdravotnického odsunu.

Tento protokol byl podepsán dne 14. prosince 2011. Upravuje spolupráci obou zemí při zabezpečování strategického vzdušného zdravotnického odsunu raněných a nemocných příslušníků Ozbrojených sil Slovenské republiky ze zahraničí na území Slovenské republiky na palubě dopravních letadel Armády České republiky. Tato skutečnost poukazuje na fakt, jak vysoko je služba STRATEVAC, poskytovaná AČR, v rámci našich aliančních partnerů hodnocena.

V minulosti již byly letouny několikrát využity i pro přepravu civilních pacientů, jako tomu bylo např. v roce 2014, v případě přepravy zraněných ukrajinských demonstrantů z Kyjeva.

4.2.3.1 *Příklady použití vzdušných zdravotnických odsunů*

Za dobu působení AČR v zahraničních misích je každoročně realizováno průměrně mezi 5 a 6 strategickými vzdušnými zdravotnickými odsuny. Zpočátku byly podmínky vzdušných zdravotnických odsunů improvizované, velmi často organizované za pomoci spojeneckých jednotek.

Tento stav byl dlouhodobě neudržitelný, a proto výrazný pozitivní posun nastal s nákupem letounů Airbus A-319CJ. Níže uvádím příklady realizovaného odsunu příslušníků AČR z Afghánistánu v roce 2011, kdy jsem byl i já příslušníkem mezinárodních sil ISAF (International Security Assistance Force). Tyto příklady byly součástí prezentace na konferenci k hodnocení činnosti Centra letecké záchranné služby (dále jen CLZS) v roce 2011, v oddílu věnovaném plnění úkolů STRATEVAC.

STRATEVAC 7.července2011

Dne 6. července 2011, v odpoledních hodinách byla aktivována hotovost STRATEVAC k převozu těžce zraněného vojáka AČR z Kábulu do České Republiky. Let byl naplánován na cca 5 hodin ráno následujícího dne a do té doby probíhala příprava materiálu, letounu a posádky.

Odlet týmu vzdušného zdravotnického odsunu z letiště Líně byl ve 2.30 hodin dne 7. července 2011 hotovostním vrtulníkem na 24. základnu dopravního letectva (dále jen 24. zDL) Praha-Kbely. Tým byl složen ze dvou starších lékařů CLZS, starší zdravotní sestry CLZS a starší zdravotní sestry-technik zdravotních přístrojů CLZS. Navíc byl tým doplněn primářem z anesteziologicko-resuscitačního oddělení Ústřední vojenské nemocnice (ARO ÚVN) Praha.

Odlet letounu Airbus A-319CJ v konfiguraci 1× lůžko intenzivní péče (Patient Transport Unit – PTU) byl v 5.30 hodin z Prahy s přiletem do Kábulu v 11.30 hodin. Pacienta tým vyzvedl z nemocnice KAIA (Kabul international airport) ve spolupráci s francouzským a českým ošetrovatelským týmem.

Pacient byl ve stabilizovaném stavu a v podmínkách intenzivní péče byl přeložen do letounu na PTU ve 13.00 hodin. Za letu byl pacient nadále monitorován. Let probíhal standardně, pacient byl po celou dobu letu stabilizován. V Praze-Kbelích posádka přistála v 19.30 hodin. Připraveným vrtulníkem LZS W-3A Sokol byl pacient neodkladně převezen

na intenzivní lůžko ARO ÚVN v doprovodu již pouze primáře ARO ÚVN a zdravotní sestry CLZS.

Současně s tímto letem byli repatriováni do vlasti vojáci zranění 30. června 2011 v obrněném vozidle při najetí na nástražnou výbušninu. Jeden pacient s ošetřeným a stabilizovaným střeplinovým poraněním nohy, druhý pacient s poraněním dolní a horní čelisti ošetřené taktéž chirurgem a stomatologem. Po 20.00 hodině se evakuační tým CLZS přesunul vrtulníkem LZS W-3A Sokol zpět na základnu CLZS Plzeň-Líně.

STRATEVAC 15.–17. červenec 2011

Dne 13. července 2011 voják AČR postřelen při plnění úkolu. Po zajištění situace byl bezprostředně ošetřen na místě incidentu specialistou CLS (combat life saver), poté na základně Shank lékařským personálem. Následně byl přesunut do nemocnice na základně KAIA, kde byl operován.

V reakci na to byl dne 15. července 2011 v dopoledních hodinách aktivována hotovost STRATEVAC, k zajištění přesunu raněného z Afghánistánu do ČR. Ve 20.00 hodin 15. července 2011 došlo k přesunu zdravotnického týmu CLZS a zdravotnického materiálu na 24. zDL Praha-Kbely. Téhož dne ve 22.00 hodin odletěl letounem Airbus A-319CJ do Kábulu, kde evakuační tým přistál dne 16. července 2011 ve 4.00 hodin. Téhož dne proběhla vizita raněného v nemocnici na základně KAIA, a spolu s českým chirurgickým týmem byl domluven postup přesunu.

Dne 17. července 2011 byl pacient přesunut sanitním vozidlem nejprve do vozidla s nakládací plošinou a následně na palubu letounu Airbus A-319CJ. Během přesunu do letounu byl pacient zajištěn ve vakuové matraci. Odlet z Kábulu se uskutečnil 17. července 2011 v 5.30 hodin s mezipřistáním v Bagramu 5.55 hodin–8.00 hodin. V letounu byl pacient zajištěn na PTU.

V Praze-Kbelích letoun přistál ve 14.55 hodin. Proběhl přesun pacienta z letounu do vrtulníku W-3A Sokol. Vrtulníkem byl převezen do ÚVN Praha na Emergency. Pacient byl předán v 15.30 hodin dne 17. července 2011. Tým vzdušného zdravotnického odsunu se vrátil vrtulníkem W-3A Sokol na základnu CLZS.

4.3 VZDUŠNÉ SÍLY V ZAHRANIČNÍCH OPERACÍCH

V úzké souvislosti s evakuací vojáků ze zahraničních misí pomocí Vzdušných sil je pak jejich samotné nasazení v těchto operacích.

Vzdušné síly AČR se zúčastňují zahraničních operací již od 23. 8. 1996, kdy začalo první nasazení vrtulníků Armády ČR v rámci mise IFOR v Bosně.

První česká vrtulníková jednotka byla dislokována na kanadské základně ve Velice Kladuši a tvořilo ji 9 příslušníků létajícího personálu, 13 příslušníků technického personálu a dva vrtulníky Mi-17 (v době parlamentních voleb posílení o další dvě Mi-17). Jednalo se o příslušníky leteckých základen z Přerova a Prahy. Vrtulníky byly vybaveny prostředky k zabezpečení působení s vojsky NATO v polních podmínkách. Osádky vrtulníků vykonávali přepravní lety, rekognoskační lety, lety na přepravu a záchranu nemocných a k vysazování vzdušných a pozemních výsadků. Do ukončení své mise na území Bosny a Hercegoviny osádky nalétaly celkem 2188 hodin, provedly více než 4772 letů, přepravily 17 421 cestujících a 647 tun nákladu. Mise byla pro vrtulníkovou jednotku ukončena 20. června 1998.

Návrat do Bosny se odehrál v roce 2005 během mise EU ALTHEA. AČR ve prospěch velitelství mnohonárodního úkolového uskupení Sever, poskytovala vrtulníkovou jednotku se dvěma transportními vrtulníky Mi-17, která plnila úkoly spojené s leteckým průzkumem a leteckou přepravou osob a materiálu. Příslušníci vrtulníkové jednotky AČR ze základny vrtulníkového letectva v Přerově za dobu svého působení v operaci nalétali na 920 operačních letových hodin, v jejichž průběhu přepravili 4563 osob a více než 71 tun materiálu.

Dalším zapojením Vzdušných sil AČR byla operace na území Kosova, kdy AČR posílila od dubna 2007 mnohonárodní mírové síly KFOR vrtulníkovou jednotkou se dvěma víceúčelovými transportními vrtulníky Mil Mi-17 v celkovém počtu 29 osob. Z tohoto počtu bylo 9 příslušníků létajícího personálu, instruktor záchranné a výsadkové služby a 19 příslušníků pozemního personálu. Všichni byli příslušníky 23. základny vrtulníkového letectva Přerov. Vrtulníková jednotka během operace plnila úkoly v přímé podřízenosti a ve prospěch hlavního velitelství KFOR. Z hlediska logistiky a v národních otázkách byla jednotka součástí sestavy stávajícího kontingentu AČR v silách KFOR a byla dislokována na základně Šajkovac. Hlavními úkoly pak byla letecká přeprava osob a materiálu, průzkumné lety, humanitární lety, evakuace v případě potřeby, omezeně pátrání a záchrana a přeprava VIP osob.

Po úspěšném zapojení vrtulníkového letectva na území Bosny a Kosova bylo v roce 2009 rozhodnuto o jeho dalším nasazení, tentokrát nad územím Afghánistánu pod hlavičkou ISAF. Vrtulníková jednotka AČR HELI UNIT, byla vyslána k posílení přepravních kapacit na teritoriu Regionálního velitelství východ (RC E), k podpoře nasazených jednotek rychlé reakce a poskytování služeb spojených s evakuací zraněných a nemocných vojáků NATO a afghánských bezpečnostních sborů (CASEVAC), jako součást vrtulníkového úkolového uskupení americké armády Task Force Falcon (TF FALCON). Vlastní označení jednotky pak bylo TF HIPPO.

Jednotka byla tvořena převážně příslušníky, 23. základny vrtulníkového letectva z Přerova a vyzbrojena třemi kusy modernizovaných vrtulníků Mi-171Š. Dislokována byla na předsunuté operační základně (FOB) Sharana v provincii Paktika. Ukončení činnosti na území Afghánistánu proběhlo v prosinci roku 2011.

V současné době jsou vzdušné síly reprezentovány v zahraničních misích zejména úkolovým uskupením ve strukturách MFO (Multinational Force and Observers) na Sinaji, které provádí přepravní a monitorovací lety s letounem CASA-295 M.

Z důvodů „*ekonomické náročnosti*“ bylo v minulosti soustavně odmítáno i nasazení bitevních vrtulníků Mi-24/35, které jsou jediným vrtulníkem své kategorie, schopným nejen účastnit se bojových akcí, ale prostřednictvím sanitní verze i odsunu a převozu raněných (CASEVAC). Tyto úkoly jsou Mi-24/35 schopny plnit nezávisle na potřebě vzdušného krytí dalším typem vrtulníku. Nutno podotknout, že na základě rozhovorů, které jsme vedli s představiteli spojeneckých jednotek během zahraničních misí, spojenci o tento náš příspěvek zejména v Afghánistánu velmi stáli.

Z výše uvedeného vyplývá, jaké schopnosti mají a jaké úkoly jsou proto schopny plnit Vzdušné síly AČR v náročných podmínkách zahraničních misí, a to zejména prostřednictvím vrtulníkového letectva. Po prostudování detailů nasazení našich vrtulníků je jasné, že převažovaly úkoly nevojenského charakteru, zejména pak převoz a evakuace raněných CASEVAC.

Tyto schopnosti Vzdušných sil je samozřejmě možno využít na území České Republiky ve prospěch IZS. V současné době se jedná zejména o vrtulníky typu Mi-171 Š a W-3A Sokol.

4.4 TECHNICKÁ VZDUŠNÝCH SIL VYUŽÍVANÁ PRO POTŘEBY IZS

4.4.1 VRTULNÍK W-3A SOKOL

Jedná se o vrtulník, zařazený k letecké záchranné službě na letišti Plzeň-Líně. Česká republika získala tyto stroje koncem roku 1995 výměnou za stíhací letouny MiG-29A. Po letech zkušeností s těmito stroji je lze hodnotit jako velký přínos nejen pro leteckou záchrannou službu, ale pro AČR celkově.

Jde o střední víceúčelový stroj, kde všechny systémy, určené k řízení letu, jsou zdvojeny pro dosažení co nejvyšší bezpečnosti. Osádku vrtulníku tvoří za normálních povětrnostních podmínek jeden pilot, v případě zhoršených povětrnostních podmínek pak piloti dva. Leteckou osádku tohoto vrtulníku tedy většinou tvoří kapitán vrtulníku, druhý pilot a palubní technik.

Vrtulník je vybaven jeřábem LUCAS AIR EQUIPMENT typ 76375-100, podvěsem a vyhledávacím světlometem SX-16 pro operace v noci. Moderní navigační vybavení umožňuje let vrtulníku prakticky za všech povětrnostních podmínek. Velký vnitřní prostor značně usnadňuje práci zdravotnické části osádky. Uvnitř vrtulníku je umístěna točna pro snadnou manipulaci s nosítky.

Vzhledem k dostatečné nosnosti vrtulníku, je tento stroj schopen nést a používat hasící vak s vodou tzv. Bambi-Bracket.

4.4.1.1 *základní záchranné zdravotnické vybavení:*

- defibrilátor – LIFEPAK 12
- monitor – PROPAQ
- ventilátory – OXYLOG, Oxylog 2000
- lineární dávkovač – dle potřeby (1–4 ks)
- odsávačka
- kyslík – v ocasní části, transportní
- vakuové matrace, dlahy, fixační pomůcky
- intraoseální vrtačka – EI-ZO

4.4.1.2 *Základní takticko-technická data:*

- **Maximální rychlost:** 270 km/h
- **Cestovní rychlost:** 235 km/h
- **Dolet (s maximální zásobou paliva):** 1 225 km

- **Praktický dostup:** 4 650 m
- **Stoupavost u země:** 9,1 m/s
- **Únosnost:** 2 200 kg
- **Nosnost jeřábu:** 270 kg
- **Hmotnost prázdného vrtulníku:** 3 850 kg
- **Maximální vzletová hmotnost:** 6 400 kg
- **Typ motoru:** 2 x WSK-PZL Rzeszów TWD-10W
- **Tah motoru:** 2 x 671 kW
- **Délka trupu:** 14,21 m
- **Výška:** 4,12 m
- **Průměr nosného rotoru:** 15,7 m
- **Odsunová kapacita:** 1 ležící pacient nebo 1 sedící pacient



Obrázek 8: Vrtulník W-3A Sokol



Obrázek 9: Záchraný jeřáb na vrtulníku W-3A Sokol



Obrázek 10: Nakládání raněného do vrtulníku W-3A Sokol

4.4.2 VRTULNÍK MI- 17/ 171 Š

Jedná se v podstatě o modernizovanou verzi vrtulníku Mi-8. Armáda České republiky získala v rámci deblokace ruského dluhu v roce 2005 16 kusů těchto strojů k již užívaným Mi-17. Jedná se o těžký dopravní vrtulník, který je možno využívat i ke zdravotnickým přesunům. Zdravotnická verze je opatřena prostředky první pomoci, automatickým dýchacím přístrojem a dalším zdravotnickým vybavením.

Ležící ranění jsou přepravováni na skládacích nosítkách, která jsou umístována uvnitř nákladové kabiny vrtulníku.

U vrtulníku Mi-171 Š se v nově uspořádané zádi nachází hydraulicky sklopná nájezdová rampa, která umožňuje rychleji a bezpečněji nakládat nebo vykládat materiál, než tomu bylo v případě použití původních nájezdových můstků. Navíc je možno ji otevírat jak na zemi, tak během letu.

Dále mohou být na vrtulník nainstalovány dva palubní jeřáby s nosností 300 kg (pravé boční dveře), resp. jeřáb LPG-150 o maximální nosnosti 170 kg (nad levými bočními dveřmi), umožňující snadnější manipulaci s nákladem.

Stroj je osazen nejmodernějším přístrojovým vybavením, zařízením pro noční vidění a odpovídačem civilního identifikačního systému, který je nezbytný pro lety nad celým územím republiky bez omezení.

Vrtulník je pro svoji univerzálnost a technické řešení ideálním nástrojem nejen k vojenskému využití, ale v rámci svého zařazení do služby SAR a v případě svého opakovaného nasazení při povodních na území ČR se osvědčil jako neocenitelný pomocník směrem k civilnímu sektoru. Ne nadarmo se jedná o jeden z celosvětově nejrozšířenějších typů vrtulníků vůbec.

4.4.2.1 *Základní takticko-technická data:*

- **Maximální rychlost:** 250 km/h
- **Cestovní rychlost:** 225 km/h
- **Dolet (s 24 cestujícími):** 500 km
- **Taktický dolet:** 350 km
- **Maximální přeletová vzdálenost:** 930 km
- **Praktický dostup:** 4 500 m
- **Stoupavost u země:** 4,5 m/s
- **Únosnost:** 4 000 kg
- **Hmotnost prázdného vrtulníku:** 7 055 kg

- **Maximální vzletová hmotnost:** 13 000 kg
- **Odsunová kapacita:** 12 ležících pacientů nebo 24 sedících pacientů



Obrázek 11: Vrtulník Mi-171 Š



Obrázek 12: Jeřáb na vrtulníku Mi-171 Š



Obrázek 13: Nákladová rampa vrtulníku Mi-171 Š

4.4.3 AIRBUS A-319CJ

V AČR tento typ slouží od roku 2005. Typ A-319CJ (Corporate Jetliner) je odvozenou variantou Airbus A-319, ve výrobě je od roku 2000 a spadá do kategorie takzvaných „Business Centre“. Jedná se o dvoumotorový střední dopravní letoun určený k letům na střední a krátké vzdálenosti. Letouny byly vyrobeny v německém Hamburku a poté byly předány tamní firmě Lufthansa Technik, která provedla kompletní zástavbu interiéru podle specifikací AČR.

Mimo přepravy osob tento letoun v AČR slouží mimo jiné i k evakuaci zraněných vojáků ze zahraničních misí do zdravotnických zařízení v ČR. Jde o takzvanou strategickou evakuaci (STRATEVAC). V posledních letech byla tato přeprava rozšířena i o přepravu civilních osob ze zemí sužovaných konflikty.

Toto použití je možné díky modulární konstrukci interiéru, která umožňuje úpravu na verzi se dvěma lůžky intenzivní péče (Patient Transport Unit – PTU) a až čtyřmi lůžky pro lehce zraněné během čtyři až pět hodin.

Při přepravě je třeba samozřejmě počítat i s doprovodným zdravotním personálem a vybavením, které slouží k udržování a kontrole zdravotního stavu pacienta. Jedná se především o defibrilátor, systém monitorování životních funkcí, přístroj na podporu dýchání, vybavení pro podávání infuzí atp.

Pořízení tohoto letounu bylo ve své době sdělovacími prostředky i laickou veřejností kritizováno jako neefektivní a pokud by byl využíván jen pro přepravu ústavních činitelů, či vojenských kontingentů do zahraničních misí, tak by byly tyto výhrady snad i legitimní. Ovšem v současné situaci, kdy byla prokázána spolehlivost a variabilita tohoto stroje, lze jeho pořízení hodnotit jako pozitivní počín, který ocení všichni pacienti, kterým byl umožněn bezpečný přesun do nejlepších zdravotnických zařízení v ČR.

4.4.3.1 *Základní takticko-technická data:*

- **Rozpětí:** 34,10 m
- **Délka:** 33,84 m
- **Výška:** 11,76 m
- **Hmotnost prázdného stroje:** 38 870 kg
- **Max. vzletová hmotnost:** 76 500 kg
- **Max. rychlost:** 925 km/h
- **Cestovní rychlost:** 840–870 km/h

- **Max. dolet:** 8 890 km (Použitím 4 přídavných palivových nádrží lze zvýšit dolet na 11 670 kilometrů.)



Obrázek 14: Airbus A-319 CJ



Obrázek 15: Příprava jednotky PTU na palubě Airbusu A-319 CJ



Obrázek 16: Airbus A-319 CJ v konfiguraci STRATEVAC

4.4.4 CASA C-295 M

Jedná se o dvoumotorový turbovrtulový taktický transportní letoun pro krátké a střední vzdálenosti pro přepravu osob a materiálu. AČR přebrala od výrobce čtyři letouny v roce 2010.

Převážná kapacita letounu C-295M pro AČR činí až 66 osob nebo 66/46 výsadkářů s plnou výzbrojí.

Letoun je možné velmi rychle upravit pro leteckou přepravu, případně evakuaci zraněných a nemocných na 24 nosítkách s odborným lékařským doprovodem.

Maximální dolet stroje přesahuje 5,5 tisíce kilometrů, jsou schopné operovat i z nebezpečných ploch a jsou vybaveny systémem pasivní a aktivní ochrany.

V přepravním prostoru o celkovém objemu 46,9 m³ je možné přepravovat náklad na paletách o hmotnosti až 9,25 tuny a přepravit ho na vzdálenost 1200 kilometrů. S nákladem 6000 kg činí taktický dolet letounu přibližně 3900 kilometrů.

Absolutně mi nepřisluší vyjadřovat se k okolnostem, za kterých byl tento letoun zakoupen, ani k faktu, že na trhu je k dispozici hned několik alternativ, jejichž pořízení by bylo z hlediska přepravních možností možná racionálnější krokem. Faktem ovšem zůstává, že letoun si, i přes počáteční komplikace, vydobyl své místo ve struktuře Vzdušných sil AČR a v současné době jsou využívány všechny jeho přednosti jak v rámci ČR, tak v zahraniční misi MFO (Multinational Force and Observers) na Sinaji, kde jsou tyto letouny nasazeny.

Nečekaným benefitem tohoto stroje je pak schopnost bezpečně převážet koně převalského ze zoologických zahrad v ČR do Mongolska.

4.4.4.1 *Základní takticko-technická data:*

- **Délka:** 24,5 m
- **Rozpětí křídel:** 25,81 m
- **Výška:** 8,66 m
- **Maximální rychlost:** 576 km/hod.
- **Maximální vzletová hmotnost:** 23 200 kg
- **Cestovní rychlost:** 480 km/hod.
- **Dolet bez zatížení:** 5 630 km
- **Praktický dostup:** 9 150 m
- **Motory:** 2x Pratt & Whitney – PW127G Hamilton Sundstrand 568F-5 o výkonu 2x 1 972 kW
- **Osádka:** 2 osoby

- **Užitečné zatížení:** 9 250 kg
- **Převážná kapacita:**
 - 66 vojáků nebo
 - 66/46 výsadkářů nebo
 - 46 cestujících v "economy" verzi nebo
 - 24 lehátek pro zraněné ve verzi MEDEVAC - zdravotnická evakuace, nebo
 - 1 jednotka intenzivní péče ve verzi MEDEVAC (PTU - Patient Transport Unit) a 12 lehátek pro lehce zraněné.



Obrázek 17: CASA C-295 M



Obrázek 18: CASA C-295 M v konfiguraci STRATEVAC



Obrázek 19: Lůžko PTU na palubě CASA C-295 M

4.5 PROSTŘEDKY VZDUŠNÝCH SIL POTENCIONÁLNĚ VYUŽITELNÉ PRO IZS

4.5.1 VOJENSKÁ HASIČSKÁ JEDNOTKA

Je předurčena především k zabezpečení letového provozu a požární ochrany objektů na leteckých základnách. Je však také zařazena do Integrovaného záchranného systému České republiky jako jednotka požární ochrany zařazená do plošného pokrytí kraje jednotkami požární ochrany. V případě vzniku mimořádné události v civilním sektoru je na základě žádosti o výpomoc nebo předběžné smlouvy o spolupráci (jako v případě 22. základny letectva) povolána Krajským operačním střediskem (KOPIS) Hasičského záchranného sboru k odstraňování jejich následků.

Prostředky a výcvik Vojenských hasičských jednotek jsou minimálně na stejné úrovni, jako je tomu u jednotek HZS a jsou proto ve všech ohledech schopny plnohodnotného nasazení.

4.5.1.1 *Technické prostředky vojenské hasičské jednotky:*

- hasicí vozidlo KHA MB Actros 3354 A 45 6x6
- hasicí vozidlo RZA MB Atego 1328 AF 4x4
- hasicí vozidlo Tatra T 815 CAS 32
- UAZ
- hasicí vozidlo LIAZ CAS 25
- automobilní jeřáb vyprošťovací T 815 AV 14
- automobilní jeřáb T 815 AD-20
- montážní plošina T 815 MP 27
- Tatra T 810 6x6

4.5.2 SKUPINA VÝSADKOVÉ A ZÁCHRANNÉ PŘÍPRAVY

Primárním úkolem této skupiny na každé letecké základně je výcvik pilotů k činnostem při nouzovém opuštění letounu a po dopadu pilota na zem. K tomuto účelu jsou příslušníci této skupiny vyškolenými instruktory v oblastech výsadkové přípravy, zdravotní přípravy, záchranných pracích a v oblasti přežití a chování v případě zajetí a pobytu na nepřátelském území tzv. S. E. R. E (Survival, Evasion, Resistance, and Escape).

Schopnosti příslušníků této skupiny jsou velmi rozmanité a směrem k civilnímu sektoru velmi dobře využitelné. Jedná se zejména o kurzy rozšířené první pomoci CLS (combat lifesaver), práce ve visu nad volnou hloubkou, potápěčské kurzy, slaňování, atp.

Schopnosti a vybavení personálu jsou tedy obdobné, jako u civilních záchranářů, ovšem jejich využití se nejen díky předpisům platným v ČR omezuje téměř výhradně na vojenské účely a na jejich zařazování do služeb v rámci SAR, kde tvoří osádku hotovostního vrtulníku. Jediným dalším využitím schopností příslušníků skupiny pak byla účast na záchranných pracích v rámci povodní v letech 1997- 2002.

Tento stav je oproti jiným státům dán nedokonalostí v normách, a předpisech, které nestanovují ekvivalenty vojenských kurzů a jejich platnost v civilním sektoru. V USA je naprosto běžnou praxí, že absolvent kurzu CLS se po jistou dobu stává členem osádky emergency a zvyšuje tak nejen své profesní dovednosti, ale po absolvování praxe se stává plnohodnotným zdravotnickým záchranářem.

Velmi dobře si dovedu tuto praxi a její benefity představit i v podmínkách ČR, ovšem základním předpokladem pro toto je vůle, jak ve velení armády tak ostatních záchranných složek, které se zřejmě nedostává. V minulosti existovala úvaha, že by všichni členové skupiny výsadkové a záchranné skupiny absolvovali civilní zdravotnické vzdělání, ovšem i z tohoto programu nakonec sešlo.

4.5.3 VRTULNÍK MI-24/35

Dvumotorový bitevní vrtulník, který je určen pro přímou podporu pozemních jednotek, ničení obrněných cílů a přepravu osob, případně nákladu.

Konstrukce je klasické koncepce s pětistým nosným a třílistým vyrovnávacím rotorem. Charakteristickým znakem Mi-24 je na pilotní prostor navazující nákladová kabina o délce 2,83 m, šířce 1,46 m a výšce 1,2 m. V ní je možno převážet až osm cestujících nebo 2400 kg nákladu. Přístup do nákladového prostoru umožňují na každém boku vertikálně otevíratelné dvoukřídlé dveře, umožňující rychlý nástup i výstup, popřípadě manipulaci s nákladem nebo nosítky. Vrtulník je opatřen křídlem o rozpětí 6,536 m, které kromě nesení zbraňových závěsníků přebírá při vyšších rychlostech až 30% vztlaku nosného rotoru

Jedná se o naprosto unikátní koncepci bitevního vrtulníku, která i po téměř 60 letech své existence nemá ve světě konkurenci. V našich podmínkách bohužel nedošlo k plnohodnotnému využití přepravní kapacity tohoto stroje ani v případě vojenského využití (vzdušný výsadek), ani směrem k civilnímu sektoru (výjimkou je krátkodobé nasazení těchto vrtulníků v rámci SAR). Málo známou, ovšem zajímavou předností vrtulníku, je možnost jeho

velmi rychlé přestavby na sanitní verzi uzpůsobenou k přepravě až dvou raněných a nezbytného lékařského vybavení a personálu. Tyto nezvyklé kapacity jsou však v některých zemích využity zcela a proto je možno vidět Mi-24 v záchranářské verzi (Combat SAR) nebo dokonce v policejní verzi, jak je využíván v Ruské federaci.

4.5.3.1 *Základní takticko-technická data*

- **Maximální rychlost:** 335 km/h
- **Cestovní rychlost:** 260 km/h
- **Maximální přeletová vzdálenost:** 900 km
- **Taktický dolet:** 160 km
- **Praktický dostup:** 4 500 m
- **Stoupavost u země:** 750 m/min
- **Únosnost:** 2 400 kg
- **Hmotnost prázdného vrtulníku:** 8 400 kg
- **Maximální vzletová hmotnost:** 12 500 kg
- **Délka s otáčejícími se rotory:** 19,79 m
- **Délka trupu:** 17,51 m
- **Výška:** 6,5 m
- **Průměr nosného rotoru:** 17,3 m
- **Průměr vyrovnávacího rotoru:** 3,908 m
- **Pohon:** 2 motory TV3-117 o výkonu 2 x 1 638 kW.

Vrtulníky Mi-35 používané AČR se od dřívějších Mi-24V liší těmito úpravami:

- Výkonnější motory TV3-117VMA
- Systém ochlazování výstupních plynů z motorů EVU
- Úpravy kabiny a vnějších světel pro použití systému nočního vidění včetně vlastních noktovizorů
- Družicový navigační systém GPS (typ Garmin-155 XL)
- Záložní umělý horizont (typ LUN 1241 české výroby)
- Odpovědač civilního identifikačního systému (IFF), který umožní lety nad územím ČR bez omezení
- Nové prvky signalizace a záznamu letových parametrů
- Výškoměr kalibrovaný ve stopách (feet)
- Stabilizovaná plošina s optoelektronickým systémem nočního vidění FLIR

- Multifunkční displeje včetně systému pohyblivé mapy
- Modernizované komunikační a navigační vybavení



Obrázek 20: Vrtulník Mi-24/35 AČR



Obrázek 21: Záchranářská verze Mi-24 Ruské federace

4.6 NEJMASIVNĚJŠÍ ZAPOJENÍ VZDUŠNÝCH SIL V RÁMCI IZS (POVODNĚ 2002)

V předešlých kapitolách jsem se snažil prezentovat schopnosti a techniku Vzdušných sil, a jejich využitelnost k nevojenským účelům ve prospěch civilního sektoru.

Po ještě větší názornost jsem se rozhodl uvést jeden skutečný případ komplexního nasazení techniky a personálu vzdušných sil při mimořádné události velkého rozsahu na území ČR.

Jedná se o autentické poznámky pilotů a personálu z 24. základny dopravního letectva Praha- Kbely a tehdejší 23. Základny vrtulníkového letectva Přerov.

Ve čtvrtek 8. 8. 2002 byla všem pilotům vrtulníkového letectva nařízena 180 minutová hotovost ke vzletu z důvodu stoupající hladiny vodních toků na území ČR.

Situace na tocích v jižních a západních Čechách se v pondělí 12. 8. 2002 stávala kritickou, a proto z přerovského letiště odlétly dva vrtulníky Mi-17 do Českých Budějovic, kde se k nim přidal ještě, zde dislokovaný, W-3A Sokol z letecké pátrací a záchranné služby (LPZS). Místo něj je pro účely LPZS vyčleněn vrtulník Mi-24 z přerovského letiště. Ten stejný den z letiště Praha -Kbely do jižních Čech odlétají na pomoc kbelské vrtulníky Mi-17 a W-3A Sokol.

12. 8. 2002 na pomoc záplavami postiženému Jihočeskému kraji odjeli dva specialisté ze základny taktického letectva z Náměště nad Oslavou. Jednalo se o příslušníky skupiny výsadkové a záchranné přípravy, kteří mají kvalifikaci pro práci ve visu pod vrtulníkem, mohou být použiti na speciální záchrannářské práce a navíc se již zúčastnili podobného nasazení v rámci pomoci při povodních v roce 1997. Ve výbavě měli radiostanici, potápěčskou výstroj i nafukovací loď pro evakuaci lidí.

Pět vrtulníků AČR se tak od časného rána 12. 8. 2002 podílelo na evakuaci lidí z povodní postižených oblastí jižních Čech. Situaci v místě nasazení komplikovalo špatné počasí s hustým deštěm a bouřkami, které by nasazení vrtulníků za normální situace prakticky neumožňovalo. Stroje i posádky tak létaly na hranici svých možností. Nejhorší situace panovala v Českém Krumlově, Prachaticích, Vodňanech a Bavorově na řece Blanici. V těchto místech byla záchrana lidí v drtivé většině případů možná již pouze vojenskými vrtulníky, za asistence vojenských a civilních záchranářů.

Ze zátopových oblastí jen Letka letecké pátrací a záchranné služby Plzeň- Líně evakuovala 63 osob v ohrožení života, přičemž v sedmnácti případech se jednalo o náročnou záchrannou operaci v noci.

Od úterý 13. 8. 2002 působily armádní vrtulníky v nejhroženější části Jižních Čech, v prostorech Blatná, Metly, Písek a Bavorov. Ten samý den v době od 08.00 do 12.00 odstartovalo z přerovské základny dalších 5 vrtulníků Mi-17 se třemi náhradními osádkami. Jejich cílovým letištěm byla Praha- Kbely a při své cestě vyzvedly vojenské záchranáře z letišť v Brně, Čáslavi, Pardubicích a Českých Budějovicích.

Činnost záchranných týmů se pomalu začala přesouvat z jižních Čech do oblasti severního toku Vltavy. Z Českých Budějovic byla jedna Mi-17 odeslána do Náměště nad Oslavou, odkud bylo prováděno monitorování rozvodňujícího se toku řeky Dyje, druhá pak nadále zůstala v Jižních Čechách. Z letiště Praha- Kbely následně odlétly náhradní přerovské osádky a základna měla ve 180- ti minutové hotovosti připraveny další vrtulníky (2 Mi-17, 1 Mi-9 a 4 Mi-24). V odpoledních hodinách se připravovala kuriózní a ojedinělá akce, kterou měla být přeprava nosorožců v podvěsu vrtulníku ze zatopené pražské zoologické zahrady. Tato akce byla později zrušena.

Od čtvrtěčního rána 15. 8. 2002 došlo k dalšímu zapojení specialistů z náměšťské základny taktického letectva, kdy letecký provoz při záchranných pracích v těžkém terénu koordinovala skupina předsunutých leteckých návodčích.

Stejný den byly jednotky podílející se na záchranných pracích posíleny o dvě přerovské Mi-24. Pokračovaly další práce v zatopených částech Kralup nad Vltavou, Zálezlic, Mělníka, Litoměřic a Ústí nad Labem.

V pátek 16. 8. se veškeré úsilí přeneslo do Severních Čech. Mezi Roudnicí nad Labem a Litoměřicemi se vylila ze břehů řeka Labe, která vytvořila obrovské jezero, voda se rozlila místy až 6 kilometrů ze svého koryta a zcela zaplavila Malou pevnost i samotné město Terezín. Pomocí jedné Mi-17 bylo v podvěsu pod vrtulníkem přepraveno ocelové lano na vlečnou loď v Ústí nad Labem, kterým byla loď bezpečně upevněna k břehu.

V sobotu 17. 8. v 01:30 po několikadenním, téměř nepřetržitém nasazení byly opět probuzeny osádky vojenských vrtulníků. Měly se připravovat na let v 04:00 do Liberce pro příslušníky z 1. výcvikové základny chemického vojska. Ve Spolaně hrozil únik nebezpečného chlóru. Pohotovost byla odvolána v 04:30, přesto byl pro tyto úkoly vyčleněn jeden vrtulník Mi-17 s pohotovostí ke vzletu do 20 minut. Ráno tento úkol přebral W-3A Sokol z plzeňského střediska SAR. Osádky vrtulníků byly rozděleny na dvě části, jedna plnila

úkoly okamžitě a druhá byly v pohotovosti ke vzletu do 120 minut. Kolem 16:00 se na přerovskou základnu vrátily dvě Mi-24.

Krizový štáb v pondělí 19. 9. 2002 rozhodl, že vrtulníky AČR se mohou vrátit na své domovské základny, v hotovostech byly ponechány dva vrtulníky Mi-17 ve Kbelích a Českých Budějovicích, které v následujících dnech prováděly zásobování a monitorovací lety.

Vojenské vrtulníky přepravily během tohoto nasazení do bezpečí z oblastí, které byly nejvíce ohroženy povodněmi, celkem 1618 lidí. Armádní letci rovněž pomáhali při monitorování povodňové situace a přepravě materiálu. Při 835 letech strávily vrtulníky ve vzduchu celkem 423 letových hodin. Do protipovodňových operací armáda nasadila 20 vrtulníků typu Mi-17, W-3A Sokol a Mi-24 a jeden speciální letoun L-410FG určený k fotografování terénu. Vrtulníky přepravily 40 tun materiálu, byly mezi ním například elektrické centrály pro zajištění mobilních telefonních sítí a nejnnutnější humanitární pomoc.

Záchranných akcí se zúčastnilo 425 vojáků, z nichž mnozí se ke konci svého nasazení ocitali již na hranici fyzických možností. Jedná se o jedinečnou ukázkou komplexního nasazení Vzdušných sil při operaci nevojenského charakteru, při které bylo možno vidět v akci personál i techniku a pro odpovědné činitele to byl názorný příklad, jakým způsobem by se daly Vzdušné síly využívat.

Během operace vojáci neodmítli ani nezpochybnili jediný rozkaz, či nařízení krizového štábu ani jiných autorit. Naopak se přijímáním misí, oficiálně na hranici, mnohdy však i za hranicí povolených limitů, dostávali do nebezpečí, nejen fyzického v daný okamžik, ale viselo nad nimi i riziko následného postihu ze strany orgánů civilního i vojenského letectví, pokud by se odhalilo porušení předpisů o bezpečnosti létání.

Paradoxně i přes tuto ukázkou profesionality, odhodlání a schopností, již od této doby nebyly vzdušné síly v nějakém větším měřítku aktivovány a ani nedošlo k odborné diskuzi, jak tyto zkušenosti a schopnosti dále rozvíjet a využít. O důvodu, proč se tak děje můžeme pouze spekulovat.

4.7 BUDOUCNOST VZDUŠNÝCH SIL AČR

V minulém roce vešla v platnost nová, za poslední roky již několikátá, koncepce výstavby AČR. Jedná se o základní dokument, definující požadavky na výstavbu AČR k obraně ČR a stanovující strategii jejich dosažení v současném kontextu kolektivní obrany. Reaguje na změnu bezpečnostního prostředí s jeho pravděpodobným vývojem do roku 2025. Koncepce vychází ze záměru použití AČR a předpokládaného rozpočtového a personálního rámce a navazuje na další strategický dokument, kterým je „Dlouhodobý výhled pro obranu do roku 2030“.

Ačkoliv se koncepce, z pochopitelných důvodů, zabývá převážně otázkami vojenského charakteru, Ministerstvo obrany v ní přece jen deklaruje připravenost udržet schopnosti pro podporu složek bezpečnostního systému v případě rozsáhlé krizové situace na území ČR (živelní pohromy, průmyslové havárie a pandemie). Na území státu bude AČR nadále zajišťovat ochranu vzdušného prostoru, střežení objektů důležitých pro obranu státu, případně plnění úkolů Policie ČR a její podpoře. I nadále se budou rozvíjet schopnosti biologické obrany k podpoře civilního zdravotnického systému a v neposlední řadě je nadále počítáno s pokračováním zapojení AČR v asistenčních operacích na podporu integrovaného záchranného systému (IZS).

Z hlediska této práce je nejzásadnější částí koncepce část, věnovaná dalšímu vývoji schopností a kapacit Vzdušných sil AČR.

Z hlediska taktického letectva, tedy letounů JAS-39, a L-159 se směrem k nevojenskému využití téměř nic nemění a prioritou i nadále zůstává působení v systému protivzdušné obrany NATINADS, včetně již výše zmiňovaných aspektů směřujících k zajištění bezpečnosti civilní letecké dopravy.

Dopravní letectvo si i nadále zachová přepravní kapacity k zajištění přepravy materiálu a pro vykonávání odsunu raněných na nemocných (STRATEVAC/MEDEVAC).

Ve strukturách vrtulníkového letectva je situace poněkud komplikovanější. Vzhledem k současné geopolitické situaci je třeba seriózně zvažovat postupné nahrazení strojů ruské výroby novými vrtulníky. Nejedná se v tomto případě jen o zvýšení kompatibility s ostatními armádami NATO, ale i o problém dodávky náhradních dílů a příslušenství ze strany Ruské federace. I přes tyto objektivní problémy se v koncepci i nadále počítá s provozováním a modernizací vrtulníků MI-17/171Š a jejich využitím i v rámci IZS. V případě vrtulníků W3A Sokol je situace obdobná a budou i nadále využívány pro podporu IZS v rámci LZS a SAR.

Samostatnou kapitolou je pak nahrazení současných těžkých bitevníků Mi-24/35 lehčími univerzálnějšími stroji. Podle koncepce se má jednat o vrtulníky se schopností působení ve dne i v noci a za ztížených meteorologických podmínek. Primárním určením vrtulníků má být ničení malorozměrných obrněných cílů přesně naváděnou municí. Akvizicí těchto strojů dojde podstatným způsobem k navýšení bojových schopností vrtulníkového letectva ve prospěch pozemních sil a speciálních sil, za použití optoelektronických průzkumných prostředků a vyšší míře zapojení do operací pátrací a záchranné služby nejen v bojových podmínkách.

Proces výběru těchto strojů je již v plném proudu a přesto, že se jedná zatím o neveřejnou odbornou diskuzi a informace z ní nejsem oprávněn reprodukovat, pokusím se alespoň sumarizovat a kvalitativně posoudit možnosti potencionálních kandidátů prosakujících do médií. Mezi nejvýznamnější kandidáty se podle zpravodajských serverů zařadily tyto typy vrtulníků: Bell UH-1Y Venom, AgustaWestland AW139 a poněkud překvapivě jihokorejský Korean Airspace KUH-1 Surion.

4.7.1 BELL UH-1Y VENOM

Jedná se o nejnovější verzi legendárních, středních, víceúčelových vrtulníků Bell UH-1 Iroquois, který se v počtu mnoha set kusů osvědčil na všech bojištích, kde působily americké ozbrojené složky, počínaje válkou ve Vietnamu. Již z jeho původní kategorizace vyplývá, že jde o stroj určený zejména k přepravě výsadku vojsk, k ochraně a palebné podpoře výsadek akcí, k evakuaci raněných, k leteckému průzkumu, či jako školní, záchranný nebo dopravní vrtulník.

Z pohledu univerzálnosti se tedy jedná o neocenitelného pomocníka při téměř všech myslitelných krizových situacích. Tuto jeho vlastnost si Spojené státy americké velmi dobře uvědomovaly, proto pokračovaly v jeho vývoji až do roku 2008, kdy došlo k zařazení modernizovaných vrtulníku k jednotkám námořní pěchoty.

Pro AČR se tento typ vyznačuje ještě další nezanedbatelnou výhodou a to je téměř 80 % zaměnitelných dílů s vrtulníkem Bell AH-1 Cobra, o němž se v budoucnu dá uvažovat jako o náhradě za MI-24/35. Tento fakt by významným způsobem zjednodušil a zefektivnil systém údržby, jako tomu je již dnes, vzhledem k zaměnitelnosti dílů pro MI-24 a Mi-17.

Jak je zřejmé, jedná se o vrtulník, který, i přes svoji téměř 60 let starou konstrukci, má uživateli stále co nabídnout. Důkazem může být i jeho nasazení při záchranných a humanitárních operacích po zemětřesení v Nepálu v dubnu 2015, kdy byly stroje využívány k přepravě potravin, záchranářů a k vyprošťování osob z těžko přístupných míst.

S odkazem na tyto skutečnosti se jedná, pro naše Vzdušné síly, o velmi zajímavý typ vrtulníku, schopný pokrýt většinu vrtulníkových operací jak na území ČR, tak v zahraničních misích.

4.7.1.1 *Základní takticko-technická data*

- **Posádka:** 1 nebo 2 piloti plus palubní technik, další členové posádky dle typu mise
- **Nosnost:** 3020 kg
- **Počet přepravovaných osob:** 10 osob v bezpečnostních sedačkách nebo 6 nosítek pro ležící pacienty
- **Délka:** 17, 78 m
- **Průměr rotoru:** 14, 88 m
- **Výška:** 4,5 m
- **Hmotnost:** 5370 kg
- **Maximální vzletová hmotnost:** 8390 kg
- **Pohon:** 2 motory General Electric T700-GE-401C, každý o výkonu 1150 kW
- **Maximální rychlost:** 304 km/h
- **Cestovní rychlost:** 293 km/h
- **Akční rádius:** 241 km sse zatížením 990 kg
- **Výdrž:** 3,3 hodiny
- **Dostup:** 6100 m
- **Stoupavost:** 12.8 m/s



Obrázek 22: Bell UH-1 Y během nasazení v Nepálu



Obrázek 23: Bojová verze Bell UH-1 Y

4.7.2 AGUSTAWESTLAND AW139

Jedná se o střední, dvoumotorový, víceúčelový vrtulník, vyráběný italsko-britskou společností AgustaWestland.

Vrtulník klasické koncepce s pětistým nosným rotorem a čtyřlístým vyrovnávacím rotorem. Jedná se o velice variabilní typ, využívaný jak pro civilní, tak pro vojenské účely. Výrobce nabízí celou řadu specializovaných verzí, například k přepravě osob (včetně VIP), pro leteckou záchranou službu, pro vojenské transportní účely, k hašení požárů, misím SAR či k námořnímu hlídkování. Opět se tedy jedná o stroj, který by našel uplatnění nejen ve vojenských akcích, ale i v oblasti záchrany.

4.7.2.1 *Základní takticko-technická data*

- **Posádka:** 2 piloti, až 15 osob
- **Délka:** 16,66 m (celková)
- **Průměr nosného rotoru:** 13,8 m
- **Výška:** 4,99 m (celková)
- **Užitečné zatížení:** 2670 kg
- **Vletová hmotnost:** 6400 kg
- **Pohonná jednotka:** 2× turbohřídelový motor Pratt & Whitney Canada PT6C-67C
- **Výkon pohonných jednotek:** 1252 kW
- **Cestovní rychlost:** 306 km/h
- **Dolet:** 1250 km
- **Praktický dostup:** 6096 m
- **Stoupavost:** 10,9 m/s

Důkazem užitné hodnoty tohoto typu je i to, že k jeho nákupu se již odhodlalo více než 60 zemí z celého světa. Původně civilní vrtulník se jeho uživatelům natolik osvědčil, že logicky došlo k vývoji jeho ozbrojené verze LBH (Light Battlefield Helicopter).

Z hlediska Vzdušných sil by se opět jednalo o nákup prověřeného stroje se širokým spektrem působnosti, který by se, stejně jako typ UH-1 Y, hodil pro téměř celé spektrum operací vrtulníkového letectva, včetně jeho potencionálního zařazení do LZS nebo služby SAR.



Obrázek 24: Záchranářská verze AugustaWestland AW139



AW149 (AGUSTAWESTLAND)

Obrázek 25: Plánovaná bitevní verze AugustaWestland AW139

4.7.3 KOREAN AIRSPACE KUH-1 SURION

Jedná se o zcela nový vrtulník, vyvinutý firmou Korea Aerospace Industries ve spolupráci s renomovaným výrobcem vrtulníků, firmou Eurocopter. První operační lety byly provedeny v srpnu 2015 a od té doby si vrtulník udržuje více než 80% spolehlivost, což je u nového typu techniky téměř unikátní údaj.

Od počátku vývoje bylo zřejmé, že se bude jednat o univerzální vrtulník, proto se kladl důraz na variabilitu stroje. Právě z tohoto důvodu může výrobce již dnes nabízet stroj hned v několika verzích:

KUH-1 Surion

Základní vojenská helikoptéra, v současné době používaná ozbrojenými silami Korejské republiky.

KUH-MEDEVAC

Lékařská evakuační varianta. Je vybavena zvedákem pro zvedání pacientů, meteorologickým radarem, přídatnými palivovými nádržemi a antikolizním systémem. V této variantě je stroj vybaven lékařským vybavením k léčbě až šesti pacientů. První let prototypu proběhl 25. ledna 2016 a s operačním nasazením se počítá v roce 2018.

KUH-objživelné

Pozemní a námořní verze pro u Korejské republiky, bude mít 96 procent shodných dílů se základní verzí. Prototyp poprvé vzlétl 19. ledna 2015 a pro letošní rok se počítá s produkcí 36-40 vrtulníků.

KUH-ASW (Anti-Submarine Warfare)

Námořní varianta vybavená torpédy a protilodními raketami.

KUH-1P Chamsuri

Policejní verze je vybavena radarem počasí, antikolizním systémem, inerciálním navigačním systémem, vnějšími jeřáby a kamerami pro vyhledávání.

4.7.3.1 *Základní takticko-technická data*

- **Posádka:** dva piloti
- **Převážná kapacita:** 16 osob nebo dva střelci + devět ozbrojených vojáků

- **Délka:** 19,0 m
- **Průměr rotoru:** 15,8 m
- **Výška:** 4,5 m
- **Prázdná hmotnost:** 4,973 kg
- **Loaded hmotnost:** 7,348 kg
- **Užitečné zatížení:** 3,753 kg
- **Max. vzletová hmotnost:** 8,709 kg
- **Pohonná jednotka:** 2 × turbohřídelový motor Samsung Techwin T700-ST-701K s výkonem 1228kw
- **Cestovní rychlost:** 259 km / h
- **Akční rádius:** 500 km
- **Dostup:** neuveden
- **Stoupavost:** 8,5 m/s

S přihlédnutím k výše uvedeným údajům je zřejmé, že se jedná o stroj, jenž se vyznačuje téměř neomezenými možnostmi individualizace a koncový uživatel si může stroj nespécifikovat takřikajíc „na míru“. Jeho nevýhodou ovšem zůstává nedostatečné prověření stroje, a to hlavně v podmínkách zahraničních operací.



Obrázek 26: Bitevní Korean Airspace KUH-1 Surion



Obrázek 27: Záchranářský Korean Airspace KUH-1 Surion

5 ZÁVĚR

Mým cílem při tvorbě této práce bylo interpretovat čtenáři způsoby a možnosti zapojení Vzdušných sil AČR do systému ochrany obyvatelstva a Integrovaného záchranného systému.

Při tvorbě práce jsem shromáždil a uspořádal dostupné informace z literárních a internetových zdrojů a především z mnohaleté praxe, ať už mé, nebo mých kolegů na vojenských leteckých základnách v Praze, Náměšti nad Oslavou a Čáslavi.

Za nevojenské využití by se snad dalo pokládat i nasazení našich vrtulníků při plnění humanitárních úkolů, ať už během operace v Bosně, nebo Afghánistánu, kterých jsem se účastnil, ale toto mi přišlo, z hlediska definování vojenského a nevojenského využití, vcelku problematické a proto jsem se danému tématu věnoval jen okrajově.

Z hlediska budoucí využitelnosti Vzdušných sil AČR před námi stojí další výzva v podobě výběru nového typu víceúčelového vrtulníku. Všechny typy, které se dostaly do užšího výběru, se výborně hodí nejen pro vojenské účely, ale nezpochybnitelný je i jejich potenciál k využití směrem k civilnímu sektoru.

Vojenské možnosti a úkoly Vzdušných sil při obraně ČR jsou vesměs všeobecně známy. Málokdo si ovšem uvědomuje, jakou službu by dokázaly vykonat, a v mnoha případech i vykonávají, příslušníci a technika Vzdušných sil AČR denně na území ČR. Dokladoval jsem zde schopnosti jednotlivých základen, a jednotek na nich dislokovaných, poskytnout vysoce kvalifikovanou pomoc nejen v případě masových neštěstí, ale i v běžném životě nebo ve složitých podmínkách zahraničních misí.

Zákonný rámec, a především ochota a odvaha, více začlenit Vzdušné síly, a AČR obecně, do IZS je pak v rukou politické reprezentace a příslušných orgánů. Nicméně toto začlenění by do budoucna jistě dokázalo „obhájit“ nemalé výdaje plynoucí do resortu obrany a alespoň zpomalit, když ne zastavit, pomalou rezignaci na suverenitu vzdušného prostoru ČR.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

15. ženijní záchranná brigáda; MO ČR – AVIS Praha , 2005; 100 s.; ISBN 80-7278-297-5
- Bell Helicopter, březen 2006. *Bell UH-1Y pocket guide*. powerpointová prezentace.
- Český obranný standard 650004. *Zdravotnické vybavení vzdušných zdravotnických odsunů*. 1. vydání. Praha: Úřad pro obrannou standardizaci, katalogizaci a státní ověřování jakosti, 2013
- Čj. 80830-52/2006/DP-1618 *Směrnice pro vyžadování a zapojení vrtulníků AČR v rámci integrovaného záchranného systému*. Praha: Ministerstvo obrany, 2009
- Čj. 2099/2011-1160. *Standardní operační postup číslo 213 Strategické vzdušné odsuny raněných a nemocných ze zahraničních operací*. Praha: Ministerstvo obrany- Společné operační centrum, 2012
- Čj. 8 – 11 /2011 – 5525. *Dohoda o vzájemné pomoci při odstraňování pohrom a dalších závažných událostí v případech nebezpečí z prodlení*. Jihlava, 2011
- FURDA Miroslav, *Provoz a obsluha vrtulníku MIL Mi-17/171*. [učební pomůcka]. Velitelství výcviku- Vojenská akademie Vyškov, 2012
- Hodnocení činnosti CLZS 2011. Plnění úkolů STRATEVAC*. [Vyhodnocení činnosti CLZS, powerpointová prezentace]. Plzeň-Líně: Centrum letecké záchranné služby, 2011
- JUKL, Marek, 2005. *Ženevské úmluvy a dodatkové protokoly (stručný přehled)*, Praha: Český červený kříž; 47 s.; ISBN 80-254-1792-1
- Koncepce ochrany obyvatelstva do roku 2020 s výhledem do roku 2030*. Praha, 2013
- ODEHNAL, Zdeněk, *ATM*. 2012, roč. 42, čís. 6, s. 38. *Vrtulníky AW139 a AW149*. ISSN 1802-4823

Organizace zdravotnické služby v Armádě České republiky. [Metodický den CLZS, powerpointová prezentace]. Plzeň-Líně: Centrum letecké záchranné služby, 2011.

Předpis *Pátrání a záchrana v civilním letectví L12*. Praha: Ministerstvo dopravy, 2004

Standardizační dohoda NATO STANAG 3204. *Vzdušný zdravotnický odsun*. 7. vydání. Praha: Ministerstvo obrany České republiky, 1. března 2007

ŠAFR, Gustav, 2009. *Samostatná záchranná rota Armády České republiky*. České Budějovice : Jihočeská univerzita, Zdravotně sociální fakulta. 112 s.

Úmluva o mezinárodním civilním letectví. Chicago, 1944

Záchranné a výcvikové základny Armády České republiky (Rescue and Training Bases of the Czech Republic Armed Forces); MO ČR – AVIS Praha, 2002; ISBN 80-7278-165-0

Zpráva o stavu ochrany obyvatelstva v České republice. Praha, 2015

SEZNAM POUŽITÝCH INTERNETOVÝCH ZDROJŮ

GROHMANN, Jan, 2015. Armádní noviny, *Vrtulníky pro Armádu ČR: Tři kandidáti* [online]. 17. 7. 2015. cit. 15. 2. 2016. Dostupné z: <http://www.armadninoviny.cz/tri-mozne-vrtulniky-pro-armadu-cr.html?stranka=27#comentvypis>

HANZ. EADS CASA C-295. *Airbase.cz* [online]. 01. 01. 2010. cit. 25. 1. 2016. Dostupné z: <http://www.airbase.cz/vojenske-transportni-letouny/eads-casa-c-295/>

HANZ. PZL W-3A Sokol. *Airbase.cz* [online]. 17. 09. 2007. cit. 25. 1. 2016. Dostupné z: <http://www.airbase.cz/vojenske-transportni-helikoptery/pzl-w-3-sokol/>

militaryfactory.com [online]. 2. 3. 2015. cit 28. 1. 2016. *KAI KUH-1 Surion Medium-Lift Transport Helicopter (2013)*. Dostupné z: http://www.militaryfactory.com/aircraft/detail.asp?aircraft_id=1165

SOUKUP, Pavel. Airbus A319. *Československé letectví* [online]. 19. 08. 2010. cit. 25. 1. 2016. Dostupné z: <http://www.cs-letectvi.cz/letadla/airbus-a319>

Ústavní zákon č. 1/1993 Sb. ze dne 16. prosince 1992, Ústava České Republiky. In: Sběrka zákonů České Republiky. 1993, částka 1/1993. Dostupné z <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1993-1>

Ústavní zákon č. 110/1998 Sb. ze dne 22. dubna 1998 o bezpečnosti České republiky. In: Sběrka zákonů České Republiky. 1998, částka 39/1998. Dostupné z <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1998-110>

Zákon 49/1997 Sb. ze dne 6. března 1997 o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon). In: Sběrka zákonů České republiky. 1997, částka 17/1997. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-49>

Zákon č. 237/2000 Sb. ze dne 28. června 2000 kterým se mění zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů. In: Sběrka zákonů České republiky. 2000, částka 73/2000. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-237>

Zákon č. 238/2000 Sb. ze dne 28. června 2000, o Hasičském záchranném sboru České republiky a změně některých zákonů. In: Sběrka zákonů České republiky. 2000, částka 73/2000. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-238>

Zákon č. 239/2000 Sb. ze dne 28. června 2000, o integrovaném záchranném systému a změně některých zákonů. In: Sběrka zákonů České republiky. 2000, částka 73/2000. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-239>

Zákon 240/2000 Sb. ze dne 28. června 2000, o krizovém řízení a změně některých zákonů, In: Sběrka zákonů České republiky. 2000, částka 73/2000. Dostupné z <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-240>

Zákon 241/2000 Sb. ze dne 28. června 2000, o hospodářských opatřeních pro krizové stavy a změně některých zákonů. In: Sběrka zákonů České republiky. 2000, částka 73/2000. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-241>

Zákon 219/1999 Sb. ze dne 14. září 1999, o ozbrojených silách České republiky. In: Sbíрка zákonů České republiky. 1999, částka 76/1999. Dostupné z:

<http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1999-219>

Zákon 222/1999 Sb. ze dne 14. září 1999 o zajišťování obrany České republiky. In: Sbíрка zákonů České republiky. 1999, částka 76/1999. Dostupné z:

<http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1999-222>

Zákon 273/2008 Sb. ze dne 17. července 2008 o Policii České republiky. In: Sbíрка zákonů České republiky. 2008, částka 91/2008. Dostupné z: [http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2008-](http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2008-273)

[273](http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2008-273)

Zákon 374/2011 Sb. ze dne 6. listopadu 2011 o zdravotnické záchranné službě. In: Sbíрка zákonů České republiky. 2011, částka 131/2011. Dostupné z:

<http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2011-374>

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Znak HZS	17
Obrázek 2: Znak jednotek požární ochrany	18
Obrázek 3: Znak PČR	18
Obrázek 4: Znak ZZS	19
Obrázek 5: Znak AČR.....	20
Obrázek 6: Znak Civilní ochrany	22
Obrázek 7: Struktura Vzdušných sil AČR	25
Obrázek 8: Vrtulník W-3A Sokol	37
Obrázek 9: Záchraný jeřáb na vrtulníku W-3A Sokol	37
Obrázek 10: Nakládání raněného do vrtulníku W-3A Sokol	38
Obrázek 11: Vrtulník Mi-171 Š	40
Obrázek 12: Jeřáb na vrtulníku Mi-171 Š	40
Obrázek 13: Nákladová rampa vrtulníku Mi-171 Š	40
Obrázek 14: Airbus A-319 CJ.....	42
Obrázek 15: Příprava jednotky PTU na palubě Airbusu A-319 CJ	42
Obrázek 16: Airbus A-319 CJ v konfiguraci STRATEVAC	42
Obrázek 17: CASA C-295 M.....	44
Obrázek 18: CASA C-295 M v konfiguraci STRATEVAC	44
Obrázek 19: Lůžko PTU na palubě CASA C-295 M.....	44
Obrázek 20: Vrtulník Mi-24/35 AČR	48
Obrázek 21: Záchranářská verze Mi-24 Ruské federace.....	48
Obrázek 22: Bell UH-1 Y během nasazení v Nepálu.....	54
Obrázek 23: Bojová verze Bell UH-1 Y	55
Obrázek 24: Záchranářská verze AugustaWestland AW139	57
Obrázek 25: Plánovaná bitevní verze AugustaWestland AW139	57
Obrázek 26: Bitevní Korean Airspace KUH-1 Surion.....	59
Obrázek 27: Záchranářský Korean Airspace KUH-1 Surion.....	60

BIBLIOGRAFICKÉ ÚDAJE

Jméno autora: Jan Nejerál

Obor: Bezpečnostní studia

Forma studia: Kombinované studium

Název práce: Analýza možností nasazení Vzdušných sil Armády České republiky při nevojenských ohroženích

Rok: 2016

Počet stran textu bez příloh: 52

Celkový počet stran příloh: 0

Počet titulů českých použitých zdrojů: 17

Počet titulů zahraničních použitých zdrojů: 1

Počet internetových zdrojů: 17

Vedoucí práce: PaedDr. Ing. Jan Zelinka