

**POLICEJNÍ AKADEMIE ČESKÉ REPUBLIKY V PRAZE**

**Fakulta bezpečnostně právní**

**Katedra policejních činností**

**Využití Letecké služby Policie České republiky při  
mimořádných událostech**

**Bakalářská práce**

**Use of the Air Service of the Police of the Czech Republic during  
emergency situations**

**Bachelor thesis**

**VEDOUCÍ PRÁCE**

**Mgr. Jozef TÓTH**

**AUTOR PRÁCE**

**Miroslav LOPATA**

**PRAHA**

**2025**

**Čestné prohlášení:**

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

V Praze dne .....

.....

Miroslav Lopata

**Poděkování:**

Chtěl bych poděkovat panu pplk. v. v. Mgr. Jozefu Tóthovi za pomoc a vedení při zpracování této bakalářské práce. Dále chci poděkovat panu pplk. Ing. Viktoru Nathovi za pomoc při shánění informací o Letecké službě PČR. V neposlední řadě mé poděkování patří panu pplk. JUDr. Jiřímu Skoumalovi, který mi zapůjčil knihu o Letecké službě PČR, jež mu byla věnována.

## **ANOTACE**

Tato bakalářská práce se zaměřuje na Leteckou službu Policie České republiky. V první části je čtenář seznámen se vznikem a vývojem policejního letectví na našem území, popisuje činnost Letecké služby v rámci Policie ČR a její spolupráci s dalšími subjekty. Dále se zaměřuje na leteckou techniku a vybavení nezbytné pro plnění policejních leteckých úkolů. Druhá část se věnuje mimořádným událostem, jejich typologii a krizovým situacím, včetně krizových stavů. V závěrečné části jsou analyzovány čtyři konkrétní mimořádné události, které se odehrály v novodobé historii České republiky, konkrétně v první polovině dvacátých let 21. století. Cílem práce bylo zjistit a popsat, jakým způsobem se Letecká služba Policie ČR podílela na těchto událostech. Tento cíl byl splněn pomocí deskriptivní analýzy.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

Letecká služba Policie České republiky \* EC 135 \* Bell 412 \* integrovaný záchranný systém \* mimořádná událost \* krizová situace \* krizový stav

## **ANNOTATION**

This bachelor thesis focuses on the Air Service of the Police of the Czech Republic. In the first part, the origin and development of police aviation in our country is introduced to the reader, describes the activities of the Air Service within the Police of the Czech Republic and its cooperation with other entities. It also focuses on the aviation technology and equipment necessary for the performance of police aviation tasks. The second part is devoted to emergencies, their typology and crisis situations, including crisis states. The final part analyses four specific emergencies that occurred in the modern history of the Czech Republic, specifically in the first half of the 2020s. The aim of the thesis was to identify and describe how the Air Service of the Police of the Czech Republic participated in these events. This objective was fulfilled through descriptive analysis.

## **KEYWORDS**

Air service of the Police of the Czech republic \* EC 135 \* Bell 412 \* integrated rescue system \* emergency situation \* crisis situation \* state of crisis

## Obsah

Úvod .....	7
1 Letecká služba Policie České republiky.....	9
1.1 Organizace a struktura Letecké služby Policie České republiky.....	9
1.2 Vznik a historie policejního letectví.....	10
1.3 Úkoly Letecké služby Policie České republiky.....	17
1.3.1 Letecká činnost pro útvary Policie České republiky.....	18
1.3.2 Letecká činnost pro integrovaný záchranný systém a další subjekty.....	22
1.3.2.1 Spolupráce s Hasičským záchranným sborem České republiky .....	23
1.3.2.2 Spolupráce s Horskou službou České republiky.....	26
1.3.2.3 Spolupráce se Zdravotnickou záchrannou službou.....	27
1.3.2.4 Letecká činnost pro službu SAR.....	29
1.3.2.5 Další letecká činnost.....	30
1.4 Letecké základny.....	31
1.5 Technika a vybavení.....	32
1.5.1 Vrtulníková technika.....	32
1.5.1.1 Bell 412 .....	34
1.5.1.2 EC 135.....	34
1.5.1.3 Doplnkové vybavení vrtulníků.....	36
1.5.1.3.1 Nosná zařízení.....	36
1.5.1.3.2 Prostředky k pátrání a sledování osob a věcí.....	37
1.5.1.3.3 Ostatní vybavení.....	38
1.5.2 Bezpilotní letecké prostředky.....	39
2 Mimořádné události a krizové situace.....	42
2.1 Mimořádná událost.....	42
2.1.1 Druhy mimořádných událostí.....	42
2.1.1.1 Naturogenní mimořádné události.....	42
2.1.1.2 Antropogenní mimořádné události.....	43
2.1.2 Mimořádné události podle stupňů poplachu IZS.....	43
2.2 Krizová situace.....	45

2.2.1	Krizové stavy.....	45
2.2.1.1	Stav nebezpečí.....	45
2.2.1.2	Nouzový stav.....	45
2.2.1.3	Stav ohrožení státu.....	46
2.2.1.4	Válečný stav.....	46
3	Konkrétní vybrané události.....	47
3.1	Požár v Českém Švýcarsku 2022.....	47
3.2	Činnost v období pandemie Covid-19.....	50
3.3	Povodně v Čechách a na Moravě v roce 2024.....	52
3.4	Tornádo na Moravě 2021.....	54
	Závěr .....	57
	Seznam použitých zdrojů .....	58
	Seznam příloh .....	64
	Přílohy .....	65

## Úvod

Tato bakalářská práce se zabývá využitím Letecké služby Policie ČR při mimořádných událostech. Pro přehlednost ji rozdělím do třech částí. Účelem první části bude komplexně představit čtenáři Leteckou službu, budu se tedy věnovat jejímu zařazení do struktury Policie ČR, její organizaci, historickým kořenům policejního letectví na našem území, širokou a pestrou škálou úkolů, nebo i pilotním a bezpilotním leteckým prostředkům, které ke své činnosti příslušníci využívají.

Hlavním tématem v druhé části se stane mimořádná událost, její druhy podle příčiny vzniku a klasifikace podle stupňů poplachu integrovaného záchranného systému. Vysvětlena bude souvislost s krizovou situací a zaměřím se na krizové stavy, které z ní plynou.

Pro poslední část jsem vybral čtyři mimořádné události, ke kterým došlo v České republice mezi lety 2020 až 2025. Konkrétně se jedná o pandemii covidu-19 v letech 2020 až 2023, požár v Českém Švýcarsku 2022, tornádo na Moravě 2021 a téměř celorepublikové povodně 2024. Tyto události mají společné nejen to, že jsou relativně nedávné, ale i jejich neobvyklost a velký rozsah škod. Mým úkolem bude jednotlivě popsat průběh těchto mimořádných událostí a popsat, jak se podílela policejní letecká služba na jejich řešení. Část textu bude věnována i dalším službám Policie ČR a jejich působení.

Pro splnění stanovených jednotlivých cílů použiji metody sběru, třídění a deskriptivní analýzy dat. Zdrojem mi budou převážně monografie zabývající se samotnou leteckou službou, policejní technikou a krizovým řízením. Dále budu čerpat z legislativních dokumentů, internetových článků a v závěrečné části primárně z oficiálních vyjádření složek integrovaného záchranného systému a zpravodajských článků, podávajících autentické a validní informace o událostech.

Motivací k výběru tohoto tématu je specifická letecká služba v rámci služeb policie. Díky své jedinečnosti nachází o to více využití při činnostech souvisejících s ochranou obyvatelstva, a to jak v rovině policejních činností, tak v rovině činností

záchranných. Výběr tématu navíc ovlivnil můj zájem o policejní práci a leteckou techniku.

## 1 Letecká služba Policie České republiky

### 1.1 Organizace a struktura Letecké služby Policie České republiky

Letecká služba je jedním ze 14 útvarů Policie České republiky s celostátní působností. Je řízena ředitelem, jímž je nyní plk. Ing. Tomáš Hytych. Ředitel Letecké služby Policie České republiky (dále jen „LS PČR“) odpovídá za řízení a činnost útvaru prvnímú náměstkú policejního prezidenta genmjr. Ing. Tomáši Lerchovi, kterému je přímo podřízen. Na vedení útvaru se společně s ředitelem podílí i náměstek ředitele, plk. Ing. Pavel Forst.

Letecká služba je tvořena šesti organizačními články, které společně zajišťují její chod:

- a) **Kancelář ředitele** ve své působnosti odpovídá především za výkon činností sekretariátu ředitele Letecké služby a jeho zástupce, činností v personální oblasti, činností interního auditu a činností oddělení jakosti a kvality (oddělení jakosti a kvality realizuje průběžnou kontrolu dodržování a dostatečnosti postupů v oblastech letového provozu, výcviku letových posádek, údržby letadel a pozemního provozu k zajištění způsobilosti letadel a jejich bezpečného provozu).*
- b) **Letový odbor** odpovídá především za vlastní realizaci letecké činnosti na jednotlivých stanovištích Letecké služby při plnění určených letových úkolů.*
- c) **Odbor letové inspekce** zabezpečuje výcvik a školení výkonných letců Letecké služby a odpovídá za odborný letecký výcvik členů letových posádek, průběžné ověřování jejich odborné způsobilosti, metodickou řídicí a kontrolní činnost při realizaci leteckých činností Letecké služby.*
- d) **Technický odbor** odpovídá především za zabezpečení provozu, údržby a oprav letadel podle platných předpisů, opravy, skladování a evidenci leteckých náhradních dílů a za odborné zabezpečení letové způsobilosti letecké techniky provozované Leteckou službou v oblasti jednotlivých odborností (draky, motory, elektrovybavení, avionika, rádiové a radiotechnické vybavení), včetně snímatelného zařízení a kontrolní*

*a diagnostické aparatury po stránce technické, a za kvalifikaci personálu podle aktů řízení a aktů práva Evropské unie.*

- e) Odbor technické inspekce** zajišťuje naplnění požadavků zachování letové způsobilosti letadel a letadlových celků a odborně posuzuje způsobilost leteckých techniků k provozu a údržbě letadel a zajišťuje typový výcvik tohoto personálu.
- f) Ekonomický odbor** zajišťuje materiálně-technické zabezpečení a obchodně-provozní činnost služby a podílí se na zpracovávání koncepčních materiálů z pohledu ekonomického a finančního zabezpečení.<sup>1</sup>

## **1.2 Vznik a historie policejního letectví**

Počátky českého policejního letectví sahají do dob První republiky. Státní svrchovanost ve svém vzdušném prostoru byla zajišťována Mezinárodní úmluvou o úpravě letectví ze dne 13. října 1919 a tuzemským zákonem o letectví č. 172/1925 Sb. Zpočátku výkon letecké policie vykonávali tehdejší státní orgány, kterým byla činnost rozšířena o hlásnou službu, kontrolu dodržování leteckých předpisů a vyšetřování nehod letadel. S rozvojem létání časem pozemní orgány nebyly schopny plně vykonávat činnosti letecké policie. Identifikace vysoko letících letounů, zejména při nedovolených přeletích, se stávala čím dál obtížnější. Bylo tedy zapotřebí vytvořit útvary užívající letecké techniky. Po dohodě mezi ministerstvy byl výkon činností svěřen četnictvu.

### **Četnické letecké hlídky (1935–1939)**

Dnem 1. července 1935 bylo výnosem Ministerstva vnitra zřízeno prvních pět leteckých hlídek: 3 v Čechách (v Chebu, Růžodole u Liberce, Hradci Králové), 1 na Moravě (Dolním Benešově) a 1 na Slovensku (ve Vajnorech u Bratislavy). Podle výnosu Ministerstva vnitra č. 45. 886/13-1935 bylo náplní jejich práce:

---

<sup>1</sup> HABICH, Lukáš a KLOUBEK, Martin. *Činnost policejních služeb: stav k 1.6.2019*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2019, s. 180-181. ISBN 978-80-7251-481-6.

- a) Dohlížení na dodržování všech zákonných předpisů a mezinárodních smluv ve vzdušném prostoru ve svěřeném obvodu.
- b) Spolupráce s pozemní bezpečnostní službou s úkoly, při kterých se zvláště hodí použít letecké techniky, nebo při úkolech souvisejících s leteckou dopravou.
- c) Konat službu pomocnou a záchrannou. To znamenalo např. poskytování pomoci při živelních pohromách nebo při šetření leteckých nehod (mimo letadla vojenská).

Mezi další činnosti těchto hlídek patřilo i pozorování a evidence veškeré letecké činnosti ve výšostní oblasti státu. Tím se rozumí např. kontrola dodržování leteckých řádů pravidelných leteckých linek, kontrola povolených jednotlivých letů letadel cizích států, zjišťování letadel páchajících trestnou činností či jinou nepřipustnou aktivitu jako jsou výzvědné lety, a zákonné pronásledování a zakročování vůči takovýmto letadlům.

Samotná četnická letka měla být tvořena 11 příslušníky. 2 důstojníci a 2 piloti tvořili výkonné letce. Vrchní letecký mechanik, 2 letečtí mechanici, 2 radiotelegrafisté, řidič motorových vozidel a kancelářský pomocník byli součástí leteckého pomocného personálu, kterého byl nedostatek, a proto byl vypůjčován od letectva vojenského.<sup>2</sup>

Četnické letecké hlídky měli zprvu k dispozici pouze půjčená vojenská stíhací letadla. Od roku 1935 vlastnily dva typy letounů – Aero AP-32 a Škoda D-1, které jim poskytlo vojenské letectvo. Oba typy letadel byly už ale starší a neměly dostatečný výkon pro vyvinutí potřebné rychlosti, navíc neměly možnost uzavření kokpitu, a to znemožňovalo létání za všech povětrnostních podmínek. Proto Ministerstvo veřejných prací objednalo 6 letounů Letov Š-528 a 12 letounů Beneš Mráz Be-51B. Dodané Š-528 byly nahrazeny méně výkonnými verzemi Š-328, a to z důvodu sjednocení typů letadel s vojenským letectvem, jelikož byly levnější a zjednodušila se tím údržba. Ze stejného důvodu bylo zakoupeno 26 stíhaček

---

<sup>2</sup> DLOUHÝ, Michal. *Policejní letectvo: včera a dnes*. Praha: Themis, 2000, s. 4-6. ISBN 80-85821-91-5.

typu Avia B-534 IV. série. Společnost Beneš-Mráz svá letadla dodala až v roce 1939, nebyly tedy už zařazeny do služby. Letouny byly vybaveny kanónovou výzbrojí a signálními kouřovými raketami. Četnické letecké hlídky se svým letovým parkem nestačily pokrýt celé území Československa, z toho důvodu využívaly i letadla civilní a vojenská, ta ale nebyla jako hlídky značená.<sup>3</sup>

Aby letadla Četnických leteckých hlídek nebyla zaměňována s ostatními, měla své poznávací značky a barevné provedení. Většina plochy letadla nesla šedozelené zbarvení. Hlava trupu a okraje nosných ploch barvu šarlatově červenou. Poznávacím znakem na svislé ocasní ploše se staly státní barvy ve tvaru sférického trojúhelníku. Na nosných plochách a na bocích trupu, neslo letadlo označení státní příslušnosti (OK) a imatrikulace (P-policejní + další dvě písmena) taktéž v šarlatově červené. Výsledné označení mohlo vypadat takto: OK-PAA, OK-PAB, OK-PAE.

Po celou dobu existence četnických leteckých hlídek jim velel major Antonín Vlček. Postupně vznikly četnické letecké hlídky na dalších místech v tehdejšího Československa: v Českých Budějovicích, Plzni, Terezíně, Starém Městě u Moravské Třebové, Brně a Zvolenu. V září roku 1938 došlo k všeobecné mobilizaci. To mělo za následek mimo jiné i podřízení personálu těchto hlídek Ministerstvu národní obrany. Vojenská okupace zbytku Čech, Moravy a Slezska nacistickým Německem v březnu roku 1939 znamenala pro Četnické vojenské hlídky zánik.<sup>4</sup>

### **Bezpečnostní letectvo (1946–1950)**

Ke konci druhé světové války probíhaly jednání o zřizování nových leteckých hlídek na více úrovních. Nakonec velitelství SNB rozhodlo, že tato věc má být řešena oddělením leteckých hlídek Hlavního velitelství sboru národní bezpečnosti. Na poradě Ministerstva vnitra, Ministerstva národní obrany a Ministerstva dopravy v lednu 1946 se rozhodlo, že bezpečnostní letectvo, podřízené Ministerstvu vnitra, bude budováno na celostátní úrovni. O měsíc později vzniklo oddělení Velitelství

---

<sup>3</sup> FOJTÍK, Jakub. *Policejní vrtulníky*. Praha: Naše vojsko, 2007, s. 20-21. ISBN 978-80-206-0870-3.

<sup>4</sup> DLOUHÝ, Michal. *Policejní letectvo: včera a dnes*. Praha: Themis, 2000, s. 4,5,9. ISBN 80-85821-91-5.

letectva SNB, které přebralo kompetence po Hlavním velitelstvím SNB. Přednostou se stal podplukovník Antonín Vlček. Vyhláškami Ministerstva vnitra bylo mezi lety 1946 až 1948 zřízeno 10 leteckých hlídek, 5 v Čechách (Praha – Ruzyně, České Budějovice, Karlovy Vary, Jičín, Plzeň), na Moravě 2 (Brno, Olomouc) a na Slovensku 3 (Bratislava – Vajnory, Košice, Rimavská Sobota). Úkoly se téměř shodovaly s výkonem činností Četnických leteckých hlídek.

Vyhláškou Ministerstva vnitra č. 4169/1947- Va/5 došlo ke změně názvu na Bezpečnostní letectvo. Od srpna roku 1945 se na východě Slovenska začali objevovat skupiny banderovců, v roce 1947 se ocitli dokonce až na území Moravy. Dne 8. července 1947 došlo ke zřízení oddělení s krycím názvem: útvar SNB „Kobra“ se sídlem v Prešově. Další oddělení bylo vytvořeno a umístěno do Přerova. Příslušníci těchto útvarů pátrali po skupinách banderovců a zprávy předávali pozemním týmům. K pátrání a pozorování docházelo přes den i v noci. Poslední přechody banderovců jsou zaznamenány ještě v roce 1948.<sup>5</sup>

Po únorovém puči museli někteří, straně znelíbení příslušníci, letectvo opustit. Patřil mezi ně i, v té době již plukovník, Antonín Vlček. V tomto období se zvýšili počty civilních i vojenských letadel překonávajících západní hranici, z toho důvodu vznikly oddělení v Mariánských Lázních a v Klatovech, které existovaly až do zrušení Bezpečnostního letectva.

První letecká technika poválečného bezpečnostního letectva se skládala často z německých letounů, vyrobených v továrnách na našem území nebo z darovaných letounů ze Sovětského svazu a Británie. Část byla také získána znárodněním (například firmě Baťa). Většina leteckého parku ale pocházela od vojenského letectva. Letouny S-99, S-97, S-89 vyzbrojené kulomety a kouřovými raketami sloužily k ochraně. Dopravní letadla D-44, D-47 a D-52 byly určeny k transportu osob a nákladu. Novinkou v policejním leteckém parku byl první vrtulník VR-1 od výrobce Avia. Barevné provedení se z předválečné šedo-zelené změnilo na středně šedou. Před trupem, náběžné hrany nosných ploch

---

<sup>5</sup> DLOUHÝ, Michal. *Policejní letectvo: včera a dnes*. Praha: Themis, 2000, s. 11-12. ISBN 80-85821-91-5.

a vodorovné ocasní plochy se zbarvily do tmavě červené. V praxi však letouny měly hlavní barvu jak zelenou, tak šedou. Ve značení došlo k výměně písmena P – policejní za B – bezpečnostní, ve tvaru OK-BZ, OK-BY, OK-BX a OK-BS + další písmeno abecedy. (OK-BZH, OK-BXW atd.). Následně, v roce 1950 podle nové vyhlášky, na „B, pomlčku a čtyři cifry“ (tedy kupříkladu: B-5313, B-7542).

Úkoly Bezpečnostního letectva pomalu začínaly přebírat ostatní subjekty. Protivzdušná obrana státu připadla vojenskému letectvu, dozor nad civilním leteckým provozem Státní letecké inspekci. Ministerstvo národní bezpečnosti proto vyhláškou č. 781/1950-BL ruší provoz Bezpečnostního letectva.

### **Bezpečnostní letka (1951–1953)**

Časem se ukázalo, že pro plnění policejních úkolů je nezbytné letecké služby. Komplikace při mezirezortním poskytování služeb, vedly ke vzniku nového útvaru. Nejprve pod názvem Sokol, poskytující leteckou podporu útvarům SNB. Oficiálně se přetvořil 3. dubna 1951 na Bezpečnostní letku, zařazenou pod Ministerstvo národní bezpečnosti. Po Bezpečnostním letectvu zdělila letka nejen leteckou techniku, ale i některé, předpisy dané, úlohy.<sup>6</sup>

### **Letecký oddíl Ministerstva vnitra (1953–1979)**

Po reorganizaci státní správy bylo zrušeno Ministerstvo národní bezpečnosti. Jeho pravomoci převzalo zpátky Ministerstvo vnitra. V říjnu 1953 byla letka formálně zrušena a vznikl Letecký oddíl Ministerstva vnitra (dále jen „LO MV“), vedený plukovníkem Miloslavem Eliášem. Značení letadel se vrátilo ke tvaru: OK-BY v červeném provedení.

Úkoly oddílu upravoval Statut LO MV v tajném rozkazu Ministerstva vnitra č.121/1958, patřila mezi ně především letecká činnost pro složky Ministerstva vnitra a přeprava vládních a stranických činitelů po Československu i do zahraničí. Tento předpis byl roku 1963 nahrazen jiným, který lze rozdělit do tří částí: přepravní lety pro vládní a stranické činitele, letecká činnost operativně pátracího charakteru (např. pozorovací a pátrací činnost, průzkum, přeprava osob

---

<sup>6</sup> FOJTÍK, Jakub. *Policejní vrtulníky*. Praha: Naše vojsko, 2007, s. 29-38. ISBN 978-80-206-0870-3.

a materiálu) a výcvikové lety. O sedm let později došlo k novelizaci, rozšiřující dokument o další úkoly útvaru. Od roku 1973 se oddíl začal podílet na řízení a kontrole dopravy v Praze. Na palubě se nacházel pracovník dopravní služby, který podával zprávy o dopravní situaci operačnímu středisku Městské správy VB. Informace dále sloužily k rozhlasovému pořadu Zelená vlna.

V této době LO MV tvořilo 151 příslušníků, z toho 117 důstojníků, 17 praporčíků a 17 občanských zaměstnanců.

LO MV využíval letadla státní a letadla civilní. Ta státní byla určena k výkonu bezpečnostních úkolů a nebyla vedena v československém leteckém rejstříku, jejich evidenci prováděl samotný oddíl. Provoz státních letadel se řídil speciálními vojenskými předpisy. Oproti tomu civilní letadla sloužící k přepravě politických činitelů, byla zapisována v československém leteckém rejstříku a platil pro ně letecký zákon. Letový park lze rozdělit do 4 skupin. První skupinu tvořila letadla určená k plnění bezpečnostním úkolům: Fieseler Fi-156 C, Sokol M-1 C/D, Aero Ae-45, Morava L-200 A. Druhá – k přepravě vládních a stranických činitelů: Junkers Ju-52, Siebel Si-204 D, Lisunov Li-2, Avia Av-14, Tupolev Tu-134, Jakovlev Jak-40, Iljušin Il-62. Třetí skupinou jsou cvičná letadla, Arado Ar-96 B a Bücker Bü-181. Posledním druhem letadel jsou vrtulníky, které nacházely čím dál větší uplatnění, hlavně díky schopnosti zastavit se v prostoru. To umožňuje operovat v terénech se zhoršeným přístupem. Nasazovány byly mimo jiné i k přepravě osob na krátké vzdálenosti. Šlo o sovětské Mil Mi-1, Mil Mi-4, Mil Mi-8, Mil Mi-2 a polský PZL SM-2.<sup>7</sup>

### **Letecká správa Federálního ministerstva vnitra (1979–1990)**

V roce 1979 se Letecký oddíl Ministerstva vnitra přejmenoval na Leteckou správu Federálního ministerstva vnitra. Velitelem zůstává plukovník Gustav Hartman. Narůstaly situace, kdy musel policejní letecký útvar poskytovat součinnost ostatním záchranným složkám. Od roku 1977 Federální ministerstvo vnitra, spolu s Ministerstvem zdravotnictví a s Ústavem národního zdraví, začalo pracovat na vytvoření Letecké záchranné služby. Právní základ vymezily dohody mezi

---

<sup>7</sup> DLOUHÝ, Michal. *Policejní letectvo: včera a dnes*. Praha: Themis, 2000, s. 20-24. ISBN 80-85821-91-5.

Federálním ministerstvem vnitra, Ministerstvem zdravotnictví a Ministerstvem dopravy a spojů. Vrtulníky přestavěné na zdravotnické verze dodala Letecká správa Federálního ministerstva vnitra. Letecké zdravotníky vyčlenil Pražský Ústav národního zdraví ze svého personálu. Pravidelnou činnost zahájila Letecká záchranná služba až dne 1. dubna 1987.

Využití vrtulníků vzrůstalo, jak k provádění záchranných letů, letů pro pohotovostní útvary rychlého nasazení nebo transplantační lety, tak i k dalším činnostem mimo bezpečnostní sektor. Použity byly k dálkovému geofyzikálnímu průzkumu pro Československý geodetický a kartografický úřad. Za tímto účelem byly na stroje upevněny termovize od polské firmy AGA. Po zkušební době došlo k jejich zavedení a později sloužily mimo jiné i k pátrání po osobách.

V porevolučním období útvar opět měnil názvy. V roce 1990 se, po zrušení Sboru národní bezpečnosti, jmenoval Úřad Federálního ministerstva vnitra pro leteckou službu. Úkoly zůstaly totožné. Ředitelem se stal major JUDr. Vladimír Panenka. Pro přepravu ústavních činitelů vytvořila vláda Státní letecký útvar. Zajišťoval mimo jiné přepravu transplantátů a pacientů. Na území federace začala vznikat síť stanic Letecké záchranné služby. Primárně k této službě byly zakoupeny lehké vrtulníky BO 105, ty nahradily staré Mil Mi-2, které kvůli nízkému výkonu a poruchovosti motorů nebyly tak spolehlivé.

K formální změně názvu došlo po vytvoření Federálního policejního sboru v roce 1991. Letecká služba Federálního policejního sboru přejala výkon činností i letadla. Na konci roku 1992 se s rozdělením Československa musel rozdělit i letecký park služby a to následovně: v České republice zůstalo devět vrtulníků Mi-2, tři BO 105, dva Mi-8 a letouny L-410, CL-601, Tu-154 a Jak-40. Slovenská republika získala čtyři Mi-8, šest Mi-2, dva letouny Jak-40 a jeden Tu-154M.

### **Letecká služba Policie České republiky (od roku 1993)**

V České republice vzniká útvar Letecká služba Policie České republiky. Tento rok přinesl mnoho nového. Letový park byl obohacen o dva nové stroje střední váhové kategorie Bell 412 HP, spolu s nimi o příslušenství, díky němuž bylo možné plnit větší množství úkolů. Jednalo se o pasivní sledovací aparatury FLIR, pátrací světlomety, bambi vaky pro hašení požárů a nejmodernější policejní

a záchranářské vybavení. Po rozhodnutí vlády, že přepravu ústavních činitelů bude zajišťovat armádní letectvo, je rušen Státní letecký útvar. Spolu s úkoly armáda převzala i dopravní letouny.<sup>8</sup>

### 1.3 Úkoly Letecké služby Policie České republiky

Působnost a úkoly Letecké služby Policie České republiky jsou vymezeny v čl. 2 Organizačního řádu Letecké služby. Na základě rozhodnutí vlády, rozhodnutí ministra vnitra a sjednaných mezinárodních a meziresortních dohod provádí služba činnosti v oblasti vnitřní bezpečnosti státu, veřejného pořádku, integrovaného záchranného systému, krizového řízení a dalších úkolů státní správy.<sup>9</sup> Služba poskytuje leteckou podporu při záchranných akcích, pátracích akcích po osobách a nebezpečných pachatelích, při odvrácení hrozícího nebezpečí škody velkého rozsahu, závažného narušení veřejného pořádku nebo jiné mimořádné události. Tyto situace vyžadují neodkladné řešení a užití letecké techniky usnadňují jeho dosažení, proto je zajištěna nepřetržitá pohotovost letadel, bezpilotních prostředků a personálu.<sup>10</sup>

Leteckou podporu policejních vrtulníků upravuje nařízení Ministerstva vnitra č. 49/2009, v prvním odstavci úvodního ustanovení, následovně:

*„(1) Leteckou podporu policejními vrtulníky (dále jen „letecká podpora“) poskytuje Letecká služba Policie České republiky (dále jen „Letecká služba“)*

*a) útvarům Policie České republiky (dále jen „policie“), útvarům Hasičského záchranného sboru České republiky (dále jen „hasičský záchranný sbor“) a útvarům Ministerstva vnitra (dále jen „ministerstvo“),*

*b) organizačním složkám státu zřízeným ministerstvem k plnění úkolů v oboru jeho působnosti nebo organizačním složkám státu zřízeným jiným právním předpisem, k nimž ministerstvo plní funkci zřizovatele (dále jen „organizační*

---

<sup>8</sup> FOJTÍK, Jakub. *Policejní vrtulníky*. Praha: Naše vojsko, 2007, s. 48-60. ISBN 978-80-206-0870-3.

<sup>9</sup> HABICH, Lukáš a KLOUBEK, Martin. *Činnost policejních služeb: stav k 1.6.2019*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2019, s.182. ISBN 978-80-7251-481-6.

<sup>10</sup> Nařízení Ministerstva vnitra č. 49/2009, kterým se upravuje poskytování letecké podpory policejními vrtulníky. čl. 1, odst. 2.

složka“), pokud se přímo podílí na zabezpečování vnitřního pořádku a bezpečnosti nebo přípravě na něj,

c) složkám integrovaného záchranného systému za podmínek stanovených zákonem,

d) za krizových situací orgánům krizového řízení v případě, že koordinují provádění záchranných a likvidačních prací složkami integrovaného záchranného systému,

e) jiným ozbrojeným bezpečnostním sborům a ozbrojeným silám, pokud ve spolupráci s policií vykonávají činnosti k zajištění vnitřního pořádku a bezpečnosti,

f) jiným subjektům než uvedeným pod písmeny a) až e), zpravidla organizačním složkám státu, a to na základě zákona nebo zákona a dohody, nebo pokud policejní prezident rozhodne, že poskytnutí letecké podpory je ve veřejném zájmu.“<sup>11</sup>

### **1.3.1 Letecká činnost pro útvary Policie České republiky**

#### **Pohotovostní nasazení a zásahy**

Přepravy policistů vrtulníky se uskutečňovaly již od šedesátých let, k nárůstu takových letů došlo v osmdesátých letech po vzniku Útvaru zvláštních činností, který byl zřízen k boji proti mimořádným a zvláštním formám trestné činnosti. V dnešní době letecká služba spolupracuje s protiteroristickým Útvarem rychlého nasazení, krajskými zásahovými jednotkami a speciálními jednotkami, které kromě ochrany jaderných elektráren provádí také zákroky proti pachatelům trestné činnosti, u kterých lze předpokládat aktivní odpor.<sup>12</sup> Vrtulníky jsou využity hlavně pro přepravu na místo zásahu. Vysazení je možné provést více způsoby,

---

<sup>11</sup> Nařízení Ministerstva vnitra č. 49/2009, kterým se upravuje poskytování letecké podpory policejními vrtulníky. čl. 1, odst. 1.

<sup>12</sup> ČÍRTKOVÁ, Dana. *Jadernou elektrárnu střeží speciální jednotka*. Online. Policie České republiky. 2016. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/jadernou-elektrarnu-strezi-specialni-jednotka.aspx>. [cit. 2024-10-28].

seskočením po přistání, slaněním se samojištěním, dále pomocí tzv. fast ropu nebo za pomoci padáku. Piloti jsou schopni vysadit je do volného terénu, na budovy nebo i na čluny. Na druhu zásahu závisí i typ vrtulníku. Pro některé zásahy je třeba více vybavení, které může být rozměrnější a těžší.<sup>13</sup>

### **Pátrací akce**

Pátrání je souhrn opatření a činností směřující k nalezení osoby nebo věci. Pátrací akce mohou být zaměřené na osoby hledané pro trestnou činnost, oběti trestné činnosti, ztracené osoby nebo oběti mimořádných událostí (lavinové závaly, povodně atd.). Pátrací akce zaměřené na věci se týkají nebezpečných předmětů (radioaktivní materiály, nástražné výbušné systémy, nebezpečné chemické látky atd.) a důkazních materiálů o trestné činnosti.<sup>14</sup>

Letecká služba nejčastěji pátrá po pohřešovaných osobách a hledaných pachatelích. Policejní vrtulníky přinášejí při této činnosti vysokou efektivitu, to plyne i z provedených zahraničních výzkumů. Plochu, kterou za denního světla prohledá 450 policistů za hodinu, dokáže jeden vrtulník propátrat za cca 12 minut. Záleží samozřejmě ale i na typu terénu, množství vegetace a zástavby, nebo na počasí. V případě propátrávání větší plochy by bylo zapotřebí ještě většího množství policistů, kteří však nemusí být vždy k dispozici, a pokud ano, byla by taková akce mnohem nákladnější. Policejní vrtulníky mají navíc ještě termovizní zařízení a lze s nimi prohledat místa, která jinak propátrat nelze. Mezi taková místa patří okolí řek nebo bažinaté oblasti.

Posádka vrtulníku může pátrat samostatně nebo za spolupráce s pozemními skupinami. Na palubě bývá policista se znalostí místního prostředí. Kromě pátrání může vrtulník přepravovat zasahující policisty, koordinovat jejich postup a v prostředí bez signálu (zejména v horách) sloužit jako translační stanice.<sup>15</sup>

---

<sup>13</sup> FOJTÍK, Jakub. *Policejní vrtulníky*. Praha: Naše vojsko, 2007, s. 65. ISBN 978-80-206-0870-3.

<sup>14</sup> PILAŘ, Aleš. *Pátrací akce*. Kriminologický sborník SPECIÁL 2007, číslo V. Kriminologický ústav Praha Policie ČR, 2007. s. 2.

<sup>15</sup> FOJTÍK, Jakub. *Policejní vrtulníky*. Praha: Naše vojsko, 2007, s. 67-68. ISBN 978-80-206-0870-3.

## **Dokumentace trestné činnosti a sledování osob**

Jedním ze způsobů, jakým se dokumentuje trestná činnost, je hlídkování nad oblastmi s razantním nárůstem kriminality. V minulosti byly policejní vrtulníky nasazeny při zasedání NATO, nad fotbalovými stadiony, kde monitorují aktivity tzv. hooligans, nebo při povodních, u kterých hrozí rabování ve vyplavených oblastech. Dále vyhledávají nelegální činnosti na technoparty a drogové farmy. Pěstované rostliny potřebují pro růst teplo, které je jim dodáváno uměle, proto jsou v chladné noční krajině velice dobře zpozorovatelné. K těmto činnostem je využíváno optoelektronického zařízení, které umožňuje zaznamenat a uchovat digitální záznam ve vysoké kvalitě. Na určitou vzdálenost dokáže i rozpoznat obličej, proto lze nahrávku použít při soudním řízení jako důkazní materiál.<sup>16</sup> Policejní vrtulníky bývají povolávány na sledování vozidel, ujíždějících pozemním hlídkám.<sup>17</sup>

## **Dopravní průzkum a řízení dopravy**

Policejní letecké prostředky dohlížejí na dopravní situaci zejména v době konání akcí s velkým počtem lidí. Přestupky jsou zaznamenávány pomocí optoelektronického zařízení. Posádka informuje pozemní hlídku, která ono vozidlo zastaví a přešupek projedná. Při monitoringu dopravy dochází i k předávání informací sdělovacím prostředkům, hlavně rádiovým, která vysílají pořady o dopravní situaci. Jedním takovým pořadem je Zelená vlna Českého rozhlasu. Počátky tohoto dopravního zpravodajství sahají až do sedmdesátých let minulého století.<sup>18</sup> Policisté ze Speciálního oddělení dohledu se v rámci akcí zaměřují na určité úseky komunikací, zejména na dálnice, kde za pomoci dronů Letecké služby Policie ČR

---

<sup>16</sup> FOJTÍK, Jakub. *Policejní vrtulníky*. Praha: Naše vojsko, 2007, s. 68-69. ISBN 978-80-206-0870-3.

<sup>17</sup> MAREK, Petr. *Ujíždějící kradený vůz pronásledovalo patnáct policejních hlídek ze tří krajů. Nasazen byl vrtulník*. Online. Týdeník Policie. 2024. Dostupné z: <https://tydenikpolicie.cz/ujizdejici-kradeny-vuz-pronasledovalo-patnact-policejnich-hlidek-ze-tri-kraju-nasazen-byl-vrtulnik/>. [cit. 2024-11-04].

<sup>18</sup> FOJTÍK, Jakub. *Policejní vrtulníky*. Praha: Naše vojsko, 2007, s.70. ISBN 978-80-206-0870-3.

dohlížejí na dodržování bezpečnosti a plynulosti provozu, nebo na porušování pravidel silničního provozu.<sup>19</sup>

### **Vzdušné řízení a dokumentace policejních akcí**

Policejní akce je jednorázová nebo časově omezená činnost vyhlášená k provedení konkrétních opatření na určitém území, které nelze zajistit běžným výkonem služby. Jejím účelem je účinné omezení negativních jevů, které ovlivňují bezpečnost situací na konkrétním území. Policejní akcí jsou např. pátrací akce po osobách a věcech, akce za účelem zajištění bezpečnosti a veřejného pořádku při shromážděních s účastí většího počtu lidí, hromadné zákroky proti nebezpečným pachatelům, dopravně bezpečnostní akce, zajištění ozbrojeného doprovodu, akce na úseku boje s terorismem.<sup>20</sup>

Při policejních akcích se používají policejní vrtulníky jako operační centrum. Operátor z paluby vrtulníku shromažďuje informace od policistů působících na zemi a vyhodnocuje je. Podle okolností rozhodne o přemístění policistů, změně jejich činnosti nebo stažení. Kromě počínání pachatelů, dochází i k monitorování práce policistů, čímž vzniká možnost kontroly zákonnosti a oprávněnosti policejních postupů po skončení akce.<sup>21</sup>

### **Vzdušná ochrana a dozor**

Policejní helikoptéry hlídají nad oblastmi podléhající zvláštnímu režimu jako jsou zdroje pitné vody nebo jaderné elektrárny. Při takových letech operátor sleduje dění na zemi a dojde-li k porušení zákazu nebo omezení, informuje pozemní hlídky, které zakročí. Ochrana dopravního prostředku vrtulníkem má tu výhodu, že může dopředu vozidlo upozornit na překážky nebo na hrozící nebezpečí. Díky nadhledu lze vybrat vhodnější cestu. Další činností je dozor nad režimem státních hranic. Kontroluje se pohyb osob a prostředků v hraničním pásmu.

---

<sup>19</sup> RUBÁŠOVÁ, Hana. *Dopravně bezpečnostní akce*. Online. Policie České republiky. 2023. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/dopravne-bezpecnostni-akce-147702.aspx>. [cit. 2024-11-06].

<sup>20</sup> KOVÁRNÍK, Libor a Josef TÓTH. *Policejní akce*. Praha: PA ČR, 2009, s. 19-20. ISBN 978-80-7251-311-6.

<sup>21</sup> FOJTÍK, Jakub. *Policejní vrtulníky*. Praha: Naše vojsko, 2007, s.70. ISBN 978-80-206-0870-3.

## Výcvikové a instruktážní lety

Pro udržení své kvalifikace musí letecký personál splňovat určité požadavky. Výcvikové lety se uskutečňují i ve spolupráci s dalšími subjekty. Členové zásahových jednotek trénují hlavně vysazování a slaňování, hasiči obsluhu bambi vaku v případě požáru a příslušníci horské služby létání se psy. Cvičení se účastní i policisté, kteří bývají na palubě při policejních akcích (např. velitelé pátracích akcí).<sup>22</sup> V říjnu roku 2024 LS PČR zařadila do svého výcviku letecký simulátor od španělské firmy Entrol, který pilotům a palubním technikům poskytne možnost cvičit ovládání stroje v krizových situacích, při hašení požárů nebo třeba při záchranných pracích, a to vše bezpečně na zemi. Simulátor dokáže posádce napodobit různé druhy letu – let ve dne, v noci nebo při specifických meteorologických podmínkách. Tento způsob výcviku je méně nákladný a svou autentičností umožní až 80 % tréninku provést pouze na trenažeru.<sup>23</sup>

### 1.3.2 Letecká činnost pro integrovaný záchranný systém a další subjekty

Pojem „integrovaný záchranný systém“ (dále jen „IZS“) je vymezen zákonem o IZS 239/2000 v paragrafu č.2. Je to koordinovaný postup jeho základních a ostatních složek při přípravě na mimořádné události a při provádění záchranných a likvidačních prací. Záchrannými pracemi se rozumí taková činnost, která vede k přerušení příčin způsobujících ohrožení především života, zdraví, majetku a životního prostředí. Likvidační práce je následná fáze, jejíž účelem je odstranění následků mimořádné události. Pracovní náplň a pravomoci jednotlivých složek se liší. Ke spolupráci mezi těmito složkami dochází každý den, vznikla tedy nutnost koordinovat jejich postup.<sup>24</sup>

---

<sup>22</sup> FOJTÍK, Jakub. *Policejní vrtulníky*. Praha: Naše vojsko, 2007, s.70-72. ISBN 978-80-206-0870-3.

<sup>23</sup> PILAŘOVÁ, Irena. *Pocit, jako když opravdu letíte*. Online. Policie České republiky. 2024. Dostupné z: [https://policie.gov.cz/clanek/pocit-jako-kdyz-opravdu-letite.aspx?fbclid=IwY2xjawl6LfxleHRuA2FibQIxMAABHSCi8ycKXr2mWsZRDVuGNNOnRuirCvirOQeoiBFHdRsrpMxSDpv8zNPQcw\\_aem\\_STnzpv-uozmLavqSGvK5JQ](https://policie.gov.cz/clanek/pocit-jako-kdyz-opravdu-letite.aspx?fbclid=IwY2xjawl6LfxleHRuA2FibQIxMAABHSCi8ycKXr2mWsZRDVuGNNOnRuirCvirOQeoiBFHdRsrpMxSDpv8zNPQcw_aem_STnzpv-uozmLavqSGvK5JQ). [cit. 2025-03-09].

<sup>24</sup> ŠPAČEK, František. *Integrovaný záchranný systém*. Online. Hasičský záchranný sbor České republiky. 2009. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/clanek/integrovaný-zachranný-system.aspx>. [cit. 2024-11-13].

Je tvořen čtyřmi základními složkami, a to Hasičským záchranným sborem České republiky, jednotkami požární ochrany zařazenými do plošného pokrytí kraje jednotkami požární ochrany, poskytovateli zdravotnické záchranné služby a Policií České republiky.

Ostatními složkami IZS se rozumí vyčleněné síly a prostředky ozbrojených sil, ostatní ozbrojené bezpečnostní sbory, ostatní záchranné sbory, orgány ochrany veřejného zdraví, havarijní, pohotovostní, odborné a jiné služby, zařízení civilní ochrany, neziskové organizace a sdružení občanů, která lze využít k záchranným a likvidačním pracím. Tyto složky poskytují pomoc na vyžádání.<sup>25</sup>

LS PČR poskytuje své služby především pro:

- Zdravotnické týmy Letecké záchranné služby České republiky
- Službu SAR (služba pátrání a záchrany)
- Zásahová družstva Hasičského záchranného sboru České republiky
- Záchranáře Horské služby
- Krizové štáby a bezpečnostní rady
- Ostatní složky IZS v případech vyhlášení mimořádného stavu
- Mise v zahraničí<sup>26</sup>

### **1.3.2.1 Spolupráce s Hasičským záchranným sborem České republiky**

Hasičský záchranný sbor České republiky (dále jen „HZS ČR“) využívá vrtulníky zejména k likvidaci požárů a zastavení jejich rozšiřování. Letecká hasičská služba (dále jen „LHS“) je důležitým prvkem v boji proti požárům, podílí se zejména na eliminaci lesních požárů, při kterých by se v některých případech ani pozemní jednotky neobešly bez pomoci ze vzduchu. Vznik LHS na našem území je spojen s rokem 1993, kdy byla uzavřena dohoda mezi Ministerstvem vnitra

---

<sup>25</sup> ČESKO. Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů. Online. Zákony pro lidi. 2000. Dostupné z: [https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-239#\\_](https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-239#_). [cit. 2024-11-13].

<sup>26</sup> FOJTÍK, Jakub. *Policejní vrtulníky*. Praha: Naše vojsko, 2007, s.72. ISBN 978-80-206-0870-3.

a Ministerstvem zemědělství týkající se spolupráce při zajišťování LHS. Dalším dokumentem, který upravuje LHS je zákon o lesích č. 289/1995 Sb. Nasazení soukromé letecké techniky vymezují smlouvy uzavřené mezi Ministerstvem zemědělství a soukromým leteckým provozovatelem. Při letech pro LHS využívají vrtulníky volací znak ve tvaru: „FLORIAN VRTULNÍK“ + číslo. Stanice pak: „FLORIAN“ + číslo stanice.

Činnost LHS je určena Směrnicí Generálního ředitelství HZS (dále jen „GŘ HZS“) a lze ji rozdělit na tři druhy letů.

- a) Hlídkové lety – ty jsou prováděny za účelem odhalování lesních požárů. Vyhledávání je uskutečňováno pouhým okem nebo za použití termovize. Z finančních důvodů nejsou tyto lety aktuálně provozovány pravidelně, ale na vyžádání. Poskytnutí závisí na faktorech ovlivňujících vznik a šíření požárů (meteorologické podmínky, závažnost jeho možných následků, návštěvnost lesa, lokalita, stav vegetace). Mezi hlídkové lety patří i monitoring zdravotního stavu lesního porostu, sužovaného hmyzími škůdci. Žádá o ně příslušný zaměstnanec Lesů ČR, nebo Ministerstva zemědělství.
- b) Lety sloužící k lokalizaci hlášeného požáru, k navádění pozemních jednotek požární ochrany (dále jen „jednotka PO“) a k dokumentaci jejich postupu a procesu hašení. Takové lety nařizují krajská operační a informační střediska (dále jen „OPIS“).
- c) Hasební lety jsou prováděny za účelem likvidace požáru, k dohašování (zabránění opětovnému vzniku požáru) a k zamezení šíření požáru shozem hasiva před frontu požáru. Hašení je realizováno za pomoci tzv. bambivaku, který je podvěšen pod vrtulníkem. Možnost vyžádat tyto lety má každý velitel zásahu (přes OPIS kraje), nebo OPIS GŘ HZS (všechny lety LS PČR se vyžadují zde)

Další činností, na které se podílí LS PČR, je záchrana osob z vodních ploch a volných hloubek. Záchranář se za pomoci palubního jeřábu spustí k uvízlému a pomocí speciálního sedáku/úvazku ho připoutá tak, aby mohlo dojít k vyzvednutí.

Před leteckým hašením pilot kontroluje oblast a hledá překážky, aby nedošlo k ohrožení posádky, dalších osob a majetku. Sleduje rozsah a směr šíření požáru. Velitel zásahu projedná s pilotem a následně určí nejvhodnější místo pro přistání, kde dochází k doplnění hasiva. Toto přistávací místo nesmí být příliš vzdálené od místa požáru. Neustálý přísun vody je zajištěn tím, že na určeném místě čekají nejméně dvě plné cisterny a další vozy kyvadlově přiváží vodu, aby vrtulníky či letouny mohly neustále hasit. Pro efektivní hašení je třeba, aby čas mezi jednotlivými shozy nebyl delší jak 5 minut. Pokud se v okolí vyskytuje vhodný vodní zdroj (např. řeka, rybník), lze čerpat z něj. Jako hasivo se používá voda nebo voda s příměsí pěnidla. Pěnidlo je přimícháváno za účelem snížení povrchového napětí vody, díky čemuž dojde ke zvýšení hasebního účinku a k úspoře vody o třetinu až polovinu. V málo zalesněném prostředí je shoz hasiva z vrtulníku uskutečňován z výšky 30 – 50 metrů za rychlosti 100 až 120 km/h, v hustě zalesněném terénu z výšky 20 – 30 metrů při rychlosti 40 až 60 km/h. Pilot si při létání v okolí požáru musí dát pozor na dým, který snižuje viditelnost a v případě nasátí zplodin do motorů, může dojít k snížení jejich účinnosti.<sup>27</sup>

Hlídkové lety se provádí ve vymezených oblastech, které jsou rozděleny do tří skupin podle pravděpodobnosti vzniku požárů a podle jejich potenciálních důsledků.

- A – více zalesněné území s vyšším rizikem požárů
- B – méně zalesněné území s vyšším rizikem požárů
- C – nejméně zalesněné území s vyšším rizikem požárů

<b>Číslo území:</b>	<b>Území:</b>
A1	Krušné hory, Český les, část kladensko-rakovnické pánve, mimo plzeňskou pahorkatinu
A2	Šumava, Novohradsko, Písecko
A3	severní Čechy, Krkonoše
A4	Českomoravská vrchovina
A5	Jeseníky, Orlické hory

---

<sup>27</sup> FOJTÍK, Jakub. *Československé a české policejní letectvo 1935-2020*. Praha: TAC-TAC agency. 2021. s. 231-237. ISBN 978-80-270-9105-8.

A6	Vsetínsko
B7	Plzeňská pahorkatina
B8	Benešovsko
B9	Blanensko
B10	Opavsko
C11	dolní Polabí
C12	střední Polabí Žďárské vrchy
C13	střední Morava, Svitavsko
C14	jižní Morava

LS PČR působí v oblastech Benešovska (B8), Blanenska (B9), dolního Polabí (C11), středního Polabí a Žďárských vrších (C12).<sup>28</sup>

### 1.3.2.2 Spolupráce s Horskou službou České republiky

Veškerá činnost horské služby je zajišťována dvěma subjekty – Horskou službou ČR o.p.s. (dále jen „HS ČR o.p.s.“) a Horskou službou ČR z.s. (dále jen „HS ČR z.s.“). **HS ČR o.p.s.** byla založena Ministerstvem pro místní rozvoj na základě rozhodnutí vlády v roce 2004. Je to obecně prospěšná společnost.<sup>29</sup> **HS ČR z.s.** je spolek fungující od roku 2014 v rámci oblastí (Šumava, Krušné hory, Jizerské hory, Krkonoše, Orlické hory, Jeseníky a Beskydy). Tyto oblasti jsou složeny z okrsků, kde HS ČR z.s. zabezpečuje výkon činností na základě požadavků HS ČR o.p.s. Obě tyto právnické osoby vystupují jednotně pod názvem Horská služba ČR a náplní její práce je například organizace a provádění záchranných a pátracích akcí v horském terénu, poskytování první pomoci, transport zraněných nebo vytváření bezpečných podmínek pro návštěvníky hor.<sup>30</sup>

<sup>28</sup> FOJTÍK, Jakub. *Policejní vrtulníky*. Praha: Naše vojsko, 2007, s.78-79. ISBN 978-80-206-0870-3.

<sup>29</sup> HORSKÁ SLUŽBA ČR, O.P.S. *Horská služba ČR, o.p.s.* Online. Horská služba ČR, o.p.s. 2024. Dostupné z: <https://www.horskaslužba.cz/cz/horska-sluzba/horska-sluzba-cr-o-p-s>. [cit.2024-11-29].

<sup>30</sup> HORSKÁ SLUŽBA ČR, Z.S. *Horská služba ČR, z.s.* Online. Horská služba. 2024. Dostupné z: <https://www.horskaslužba.cz/cz/horska-sluzba/horska-sluzba-ceske-republiky-z-s>. [cit.2024-11-29].

Horské oblasti jsou rozlehlé a pohyb v nich je nesnadný. Pokud je potřeba poskytnout okamžitou pomoc, je nezbytné nasazení vrtulníku. Členové Horské služby povolávají vrtulníky za účelem pátrání po pohřešovaných nebo zraněných osobách, k evakuaci návštěvníků ze sedačkových lanovek, k přepravě záchranářů a speciálně vycvičených psů pro hledání osob v lavinách. Důležité je, aby s posádkou letěl i člen Horské služby, který má znalost prostředí.<sup>31</sup>

### 1.3.2.3 Spolupráce se Zdravotnickou záchrannou službou

Zdravotnická záchranná služba (dále jen „ZZS“) je definována v zákoně 374/2011 o ZZS takto: *„Zdravotnická záchranná služba je zdravotní službou, v jejímž rámci je na základě tísňové výzvy, není-li dále stanoveno jinak, poskytována zejména přednemocniční neodkladná péče osobám se závažným postižením zdraví nebo v přímém ohrožení života. Součástí zdravotnické záchranné služby jsou další činnosti stanovené tímto zákonem.“*<sup>32</sup> Přednemocniční neodkladná péče (dále jen „PNP“) je poskytnutí péče v případech zhoršení zdravotního stavu, z důvodu náhle vzniklého onemocnění nebo úrazu, které mohou vést k trvalým následkům nebo až k smrti. PNP se dále poskytuje při náhle vzniklé intenzivní bolesti nebo při náhle vzniklých změnách chování a jednání.

Moderní podoba záchranné služby v České republice začala vznikat na počátku 70. let 20. století, kdy byly zavedeny jednotné tísňové linky 155, 150 a 158 a s nimi i stanice Rychlé záchranné služby při tehdejších Ústavech národního zdraví. V 80. a 90. letech byly tyto stanice nejprve součástí nemocnic, později byly organizovány na úrovni okresů. Po zavedení krajského uspořádání od 1. ledna 2000 bylo rozhodnuto, že záchranné služby budou spravovány kraji. Nyní je tedy v České republice 14 krajských záchranných služeb, které jsou zřizované krajskými úřady a po právní stránce se jedná o příspěvkovou organizaci.

---

<sup>31</sup> FOJTÍK, Jakub. *Policejní vrtulníky*. Praha: Naše vojsko, 2007, s.79-80. ISBN 978-80-206-0870-3.

<sup>32</sup> ČESKO. Zákon č. 374/2011 Sb., o zdravotnické záchranné službě. Online. Zákony pro lidi. 2011. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2011-374#p12>. [cit. 2024-11-16].

Výkon ZZS je zabezpečován třemi druhy dopravních prostředků: pozemními, vodními a leteckými.<sup>33</sup>

Počátky Letecké záchranné služby (dále jen "LZS") sahají do padesátých let minulého století, kdy byly k záchranným účelům použity armádní helikoptéry. K samostatnému zahájení provozu LZS došlo až dne 1. dubna roku 1987, kdy bylo zřízeno první stanoviště v Praze. Pro označení vrtulníků se postupně ustálil volací znak Kryštof, doplněný o číslo odpovídající pořadí stanice podle jejího vzniku. V současné době je na území Čech, Moravy a Slezska 10 stanic (Praha – Kryštof 1, Hradec Králové – Kryštof 6, Liberec – Kryštof 18, Ústí nad Labem – Kryštof 15, Plzeň-Líně – Kryštof 7, České Budějovice – Kryštof 13, Jihlava – Kryštof 12, Olomouc – Kryštof 9, Brno – Kryštof 4 a Ostrava – Kryštof 5), z nichž 6 funguje 24 hodin denně, sedm dní v týdnu (Praha, Hradec Králové, Plzeň-Líně, České Budějovice, Brno a Ostrava).<sup>34</sup> Každá stanice je uprostřed kruhové oblasti o poloměru 70 km. Doba od obdržení výzvy k letu po přilet na okraj radia a poskytnutí PNP je cca 28 minut.<sup>35</sup> Kružnice značí pouze vzdálenost vzhledem k časové dostupnosti. V praxi samozřejmě mohou vrtulníky létat i mimo své kruhy, čas přiletu bude však delší a nelze ho považovat za optimální.

Na palubě vrtulníku je kromě jeho obsluhy zdravotní tým, ten zajišťuje příslušná krajská ZZS. Výjimkou je stanice Plzeň, kde tuto službu zastává Armáda ČR. Provozovatel vrtulníků je dán na základě obchodních smluv uzavřených s Ministerstvem zdravotnictví, s platností do roku 2028. Aktuálně na našem území působí 4 provozovatelé, a to:

- Letecká služba Policie České republiky (LS PČR) – Praha
- Armáda České republiky (AČR) – Plzeň
- Delta Systém Air a.s. (DSA) – České Budějovice, Ústí nad Labem, Liberec, Hradec Králové, Jihlava, Brno

---

<sup>33</sup> ZÁCHRANNÁ SLUŽBA.CZ. *Systém zdravotnické záchranné služby v ČR*. Online. Záchraná služba. 2024. Dostupné z: <https://zachrannasluzba.cz/system-zzs-v-cr/>. [cit. 2024-11-17].

<sup>34</sup> ZÁCHRANNÁ SLUŽBA.CZ. *Letecká záchranná služba v ČR*. Online. Záchraná služba. 2024. Dostupné z: <https://zachrannasluzba.cz/letecka-zachranna-sluzba/>. [cit. 2024-11-18].

<sup>35</sup> FOJTÍK, Jakub. *Policejní vrtulníky*. Praha: Naše vojsko, 2007, s.73-74. ISBN 978-80-206-0870-3.

- Air Transport Europe s.r.o. (ATE) – Olomouc, Ostrava

Posádka společností DSA a ATE je zpravidla tříčlenná, tvoří ji pilot + záchranář plnící navíc funkci technického člena posádky + lékař. Na palubě vrtulníků LS PČR a AČR létají 2 piloti, záchranář a lékař. Záchranné týmy v Praze a v Brně jsou schopné, za pomoci vrtulníků LS PČR, i tzv. „speciálních činností LZS“. Tím se rozumí využití lanových technik ke slánění záchranáře ke zraněnému do nepřístupných míst nebo evakuace takového člověka.<sup>36</sup>

LZS provádí dva typy činností – primární a sekundární. Primární činností je „Helicopter Emergency Medical Service“ (HEMS), vrtulníková doprava lékaře na místo události, poskytnutí PNP a rychlý převoz postižené osoby do nemocnice k dalším zákrokům. Méně častá sekundární činnost je pojmenována „Ambulance“. Jedná se o převoz stabilizovaného pacienta na specializované nemocniční stanoviště a pacientů ze zahraničí zpět do ČR. Dále převozy transplantovaných orgánů.<sup>37</sup>

#### **1.3.2.4 Letecká činnost pro službu SAR**

Akronym SAR vycházející z anglického „Search and rescue“ znamená „služba pátrání a záchrany“. Hlavním smyslem této služby je lokalizace havarovaného letadla, navedení záchranného týmu a poskytnutí pomoci na místě nehody. Historie vzniku tohoto pojmu sahá do období druhé světové války, konkrétně do roku 1944, kdy byla v Chicagu podepsána úmluva o mezinárodním civilním letectví, která je dodnes zásadním dokumentem upravujícím letový provoz. Protože časem došlo k nárůstu civilního letového provozu, začaly této problematice věnovat větší pozornost evropské státy společně s USA v období šedesátých let 20. století. Do roku 1973 tehdejší Československo nemělo jednotný systém pro takovou záchranu, zapojovala se do ní kurýrní armádní letadla, vojenské vrtulníky, a i stroje policejního letectva. Až v roce 1973 byl zahájen

---

<sup>36</sup> ZÁCHRANNÁ SLUŽBA.CZ. *Letecká záchranná služba v ČR*. Online. Záchraná služba. 2024. Dostupné z: <https://zachrannasluzba.cz/letecka-zachranna-sluzba/>. [cit. 2024-11-18].

<sup>37</sup> FOJTÍK, Jakub. *Policejní vrtulníky*. Praha: Naše vojsko, 2007, s.73-74. ISBN 978-80-206-0870-3.

pohotovostní dosah zajišťovaný armádou. Později se záchranných letů začali účastnit také příslušníci Požární ochrany a zdravotníci.

V dnešní době se SAR zabývá nejen havarovanými a pohřešovanými stroji, ale také letadly v nouzi. Hlavním vykonavatelem SAR u nás je v Armáda ČR, jejíž stroje jsou nepřetržitě k dispozici. V případě potřeby může dojít k nasazení helikoptér LS PČR z pražské Ruzyně a Brna. Nepatří to však do hlavní náplně jejich činnosti, dochází tím však ke zvýšení efektivity systému SAR. Helikoptéry začleněné do služby SAR jsou za pomoci lokalizátoru schopné vyhledat letoun v nouzi, na základě vyslaného signálu o frekvenci, která je mezinárodně dohodnutá.<sup>38</sup>

### **1.3.2.5 Další letecká činnost**

#### **Lety pro krizové štáby a bezpečnostní rady**

LS PČR zajišťuje přepravu pro krizové štáby, bezpečnostní radu státu, a bezpečnostní rady krajů a obcí. Tyto orgány představují klíčové instituce v oblasti krizového řízení státu. Lety se provádí především k usnadnění koordinace složek IZS při mimořádných událostech, kterými mohou být například povodně, rozsáhlé požáry nebo sesuvy půdy.

#### **Lety v případech vyhlášení mimořádného stavu**

V případě vyhlášení mimořádného stavu, mohou být policejní vrtulníky nasazeny pro plnění nestandardních úkolů. Takové lety nařizuje Policejní prezidium. Jedná se nejčastěji o přepravu evakuovaných osob, příslušníků IZS, specialistů na různá odvětví, nákladu.<sup>39</sup> Jako příklad lze uvést zásah v Děčíně při povodních v roce 2002. Utržená plavidla směřovala po rozvodněné Labi k mostům, které by se po nárazu mohly poškodit nebo dokonce zhroutit. Byl proto povolán policejní vrtulník, ze kterého se na lodě spustili pyrotechnici zásahové jednotky, jejichž úkol byl je potopit.<sup>40</sup>

---

<sup>38</sup> FOJTÍK, Jakub. *Československé a české policejní letectvo 1935-2020*. Praha: TAC-TAC agency, 2021, s. 248-251. ISBN 978-80-270-9105-8.

<sup>39</sup> FOJTÍK, Jakub. *Policejní vrtulníky*. Praha: Naše vojsko, 2007, s.80-81. ISBN 978-80-206-0870-3.

<sup>40</sup> VANŽURA, Alexandr. *Povodeň 2002: Splašené lodě museli potopit, při jejich odstřelu zemřel muž*. Online. Děčínský deník. 2017. Dostupné z: [https://decinsky.denik.cz/zpravy\\_region/povoden-](https://decinsky.denik.cz/zpravy_region/povoden-)

## Letecká činnost v zahraničí

Mise v zahraničí jsou výsledkem mezinárodní spolupráce. K vyslání strojů LS PČR do zahraničí dochází hlavně za účelem poskytnutí pomoci při mimořádných událostech. V minulosti české policejní vrtulníky spolupracovaly s tamními složkami záchranných sborů při hašení lesních požárů v Makedonii nebo na Slovensku.<sup>41</sup>

### 1.4 Letecké základny

Hlavní letecká základna LS PČR se nachází na Ruzyni **v Praze** v hangáru D. Praha je sídlem velitelství a centrálního dispečinku. Je zde zajišťován nepřetržitý 24hodinový provoz pohotovostních vrtulníků pro celé území České republiky. Nachází se zde i speciální sanitní vrtulník pro LZS ZZS hlavního města Prahy a Středočeského kraje.

Od ledna roku 2021 funguje nepřetržitý režim i na základně **v Brně**, Tuřanech.<sup>42</sup> Do té doby zde fungoval 12hodinový provoz od 7 do 19 hodin. Letecká technika a letová posádka jsou nasazováni především na území Moravy a Slezska. Nachází se zde také vrtulník upravený k zdravotnickým účelům. Do roku 2021 byl využíván pro potřeby LZS ZZS Jihomoravského kraje a části Zlínského, než Kryštofa 4 přebrala firma DSA. V Brně i v Praze jsou trvale k dispozici pohotovostní vrtulníky, letové posádky, technické zázemí, které zajišťují akceschopnost pro plnění úkolů PČR, HZS, ZZS, a dalších složek a subjektů.

V květnu roku 2017 byl zahájen zkušební provoz na letecké základně **v Ostravě**, na které byl k dispozici nový hangár pro vrtulník, podzemní nádrž na letecké palivo, zázemí pro posádku a pozemní technické zabezpečení. Z tohoto stanoviště se zajišťovalo plnění úkolů zejména na území Moravskoslezského kraje. Kvůli omezenému počtu vrtulníkových posádek byl provoz na této základně

---

2002-splasnene-lode-museli-potopit-pri-jejich-odstrelu-zemrel-muz-20170815.html. [cit.2024-12-02].

<sup>41</sup> FOJTÍK, Jakub. *Policejní vrtulníky*. Praha: Naše vojsko, 2007, s.81. ISBN 978-80-206-0870-3.

<sup>42</sup> FOJTÍK, Jakub. *Československé a české policejní letectvo 1935-2020*. Praha: TAC-TAC agency. 2021. s. 205. ISBN 978-80-270-9105-8.

vykonáván každý třetí týden posádkou a vrtulníkem Bell 412 z Brna.<sup>43</sup>  
V současnosti se již na tomto stanovišti neprovozuje vrtulníková technika.<sup>44</sup>

K plnění úkolů ve vzdálenějších místech od základen, lze dočasně přemístit leteckou techniku do Ostravy-Zábřeh (na stanici HZS ČR), do Hradce Králové (na základnu LZS ZZS Královéhradeckého kraje), do Plzně-Košutka (na centrální stanici HZS ČR) a do Českých Budějovic (do střediska LZS ZZS, které sídlí na letišti Planá). Na těchto stanovištích jsou stroje většinou jen po dobu trvání lokálních mimořádných událostí a mají zajištěné parkování, zázemí pro provoz lehkých a středně těžkých vrtulníků, tedy i doplňování leteckých pohonných hmot. Pro personál je zajištěno ubytování.<sup>45</sup>

## **1.5 Technika a vybavení**

### **1.5.1 Vrtulníková technika**

V roce 2021 byla LS PČR vybavena 15 vrtulníky a to konkrétně: osmi EC135 T2+, jedním H135, dvěma Bell 412EP, třemi Bell 412HP a jedním Bell 412 EPI. Nejstarším strojem je Bell 412HP s označením OK-BYN, který letá u letecké policejní služby 32 let. Naopak nejmladším je šestiletý H135 OK-BYI. Průměrné stáří leteckého parku je tedy téměř 20 let. Všechny vrtulníky a bezpilotní letecké prostředky jsou evidovány v policejním leteckém rejstříku Ministerstva vnitra. Vrtulníky jsou schváleny pro provoz ve VFR a IFR. VFR neboli Visual Flight Rules – piloti řídí a navigují letadlo podle výhledu z kabiny, podle vizuálních orientačních bodů. Tento režim je možný pouze při dostatečně dobrých meteorologických podmínkách. IFR, Instrument Visual Rules, se naopak používá v mlze, v noci nebo při špatném počasí, kdy není dobrá viditelnost. Pilot se v tomto případě spoléhá na pokyny z řídicí věže a na palubní přístroje. Oprávněním létat v těchto dvou režimech musí disponovat také piloti.<sup>46</sup>

---

<sup>43</sup> HABICH, Lukáš a KLOUBEK, Martin. *Činnost policejních služeb: stav k 1.6.2019*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2019, s. 181-182. ISBN 978-80-7251-481-6.

<sup>44</sup> FOJTÍK, Jakub. *Československé a české policejní letectvo 1935-2020*. Praha: TAC-TAC agency. 2021. s. 205. ISBN 978-80-270-9105-8.

<sup>45</sup> HABICH, Lukáš a KLOUBEK, Martin. *Činnost policejních služeb: stav k 1.6.2019*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2019, s.182. ISBN 978-80-7251-481-6.

<sup>46</sup> FOJTÍK, Jakub. *Československé a české policejní letectvo 1935-2020*. Praha: TAC-TAC agency, 2021. ISBN 978-80-270-9105-8.

Každý vrtulník standartně obsluhuje tříčlenná posádka, složená z velitele vrtulníku, pilota vrtulníku a palubního technika. Na pohotovostní vrtulníky Bell 412 navíc dva letečtí záchranáři HZS. Pilot i palubní technik musí z důvodu kvalifikovanosti, spolehlivosti a bezpečnosti splňovat určité stanovené podmínky. Pro funkci pilota se jedná o vysokoškolské vzdělání, pilotní průkaz, průkaz radiotelegrafisty a zdravotní způsobilost první třídy Ústavu leteckého zdravotnictví. Palubní technik musí mít dokončené středoškolské vzdělání, průkaz radiotelegrafisty a zdravotní způsobilost první třídy Ústavu leteckého zdravotnictví. Letové posádky absolvují každý rok školení na letových simulátorech pro vrtulníky Bell 412 a EC 135. Provádí se také proškolení na použití noktovizorových brýlí, termovizních kamer a světlometu na vrtulnících EC 135. Na vrtulníku Bell 412 musí posádka být proškolená na využití jeřábu, lanových technik a dalších prostředků pro záchranu osob z různých terénů a míst. Po proškolení musí příslušník splnit přezkoušení z těchto činností. Posádky s touto kvalifikací jsou schopny nasazení s oběma typy vrtulníků.<sup>47</sup>

Označení letadel PČR upravuje vyhláška o policejním označení z roku 2015:

*„Služební letadlo se zvláštním barevným provedením a označením má povrchovou úpravu v kombinaci modré a bílé barvy, nebo modré a stříbrné barvy, je označeno na trupu nebo kýlové ploše symbolem státní vlajky České republiky ve tvaru sférického trojúhelníku a na trupu nebo kýlové ploše červenou bíle lemovanou značkou tvořenou písmeny „OK-BY“ a dalším písmenem abecední řady „A“ až „Z“. Na bočních stranách a případně též na dolní části trupu je nápis „POLICIE“ v barvě kontrastní k povrchu letadla. Na služebním letadle může být umístěn kontrastní nápis „POMÁHAT A CHRÁNIT“, symbol policie nebo národní tísňové číslo a případně jeho symbol, případně též zdravotnický symbol.“<sup>48</sup>*

---

<sup>47</sup> HABICH, Lukáš a KLOUBEK, Martin. *Činnost policejních služeb: stav k 1.6.2019*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2019, s. 185-186. ISBN 978-80-7251-481-6.

<sup>48</sup> ČESKO. Vyhláška č. 122/2015 Sb., *Vyhláška o způsobu vnějšího označení, služebních stejnokrojích a zvláštním barevném provedení a označení služebních vozidel, plavidel a letadel Policie České republiky a o prokazování příslušnosti k Policii České republiky (o policejním označení)*. Online. Zákony pro lidi. 2015. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2015-122>. [cit. 2025-01-23]

### 1.5.1.1 Bell 412

Vrtulník Bell 412 je středně těžký víceúčelový vrtulník, vyráběný americkou společností Bell Helicopter. Kapacitu tvoří společně s posádkou patnáct míst. Hlavní rotor je čtyřlístý kompozitový, vyrovnávací je dvoulístý. Helikoptéra je poháněna dvěma proudovými turbohřídelovými motory od firmy Pratt & Whitney Canada a je postavena na ližinovém podvozku. Hmotnost prázdného vrtulníku činí 3079 kg, maximální vzletová hmotnost se však může vyšplhat až na 5397 kg. Nejvyšší dosažitelná rychlost je stanovena na 260 km/h a maximální dolet 745 km. V případě potřeby lze s Bellem 412 vystoupat až do výšky 6096 m. Na délku měří 17,1 m a na výšku 4,54 m.

Bell 412 se vyznačuje několika variantami. Model 412 SP (Special Performance) byl vybaven větší palivovou nádrží, vyšší maximální vzletovou hmotností a možností volby uspořádání sedadel. V roce 1991 následoval typ 412 HP (High Performance) s lepším přenosem transmise. Současnou nabízenou verzí je Bell 412 EP (Enhanced Performance), která zahrnuje tříosý duální digitální automatický řídicí systém a verze Bell 412 EPI, která je vybavena elektronickým řídicím systémem motorů a glass kokpitem.<sup>49</sup>

Bell 412 je vybaven slaňovací rampou, jeřábem a podvěsným hákem, je tedy určen ke specifickým druhům činností. Využívá se k transportu speciálních policejních jednotek, které z něj často následně slaňují. Ve spolupráci s HZS ČR, je nasazován v situacích, kdy je potřeba evakuovat osobu z nepřístupného terénu, a to za pomoci palubního jeřábu. Dále k hašení rozsáhlých požárů s bambivakem, připevněným na podvěsném háku.<sup>50</sup>

### 1.5.1.2 EC 135

EC 135 je lehký víceúčelový vrtulník, postavený na ližinovém podvozku. EC 135 byl dříve vyráběn německou společností Eurocopter group, až do roku 2014, kdy došlo k přidružení k firmě Airbus Helicopters. Tato společnost ho vyrábí

---

<sup>49</sup> AEROWEB.CZ. *Bell 412*. Online. Aeroweb. 2025. ISSN 1801-6847. Dostupné z: <https://www.aeroweb.cz/letadla/vrtulniky/bell-412>. [cit.2025-01-29].

<sup>50</sup> HABICH, Lukáš a KLOUBEK, Martin. *Činnost policejních služeb: stav k 1.6.2019*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2019, s. 185. ISBN 978-80-7251-481-6.

pod označením H135. Je poháněn dvěma proudovými turbohřídelovými motory od firem Turbomeca Arrius nebo Pratt & Whitney Canada. Tento typ vrtulníku je oproti Bellu 412 menší a lehčí, zato ale rychlejší – maximální nepřekročitelná rychlost činí 287 km/h. Na délku dosahuje EC 135 10,2 m, na výšku pak 3,51 m. Samotný nenaložený vrtulník váží 1455 kg, jeho maximální vzletová hmotnost je 2910 kg, tedy ani po plném naložení neváží tolik, co Bell 412. Výrobce udává dolet 633 km a dostup 6096 m. Vrtulník EC135 je známý svým tichým chodem díky speciálnímu systému potlačujícímu vibrace hlavního rotoru. Ve své kategorii je nejtichší možností. Existují dvě varianty kokpitu. V první variantě je kokpit tvořen klasickými analogovými přístroji, v druhé se jedná o glass kokpit, v tomto případě dvěma LCD panely Sextant SMD45 a jedním centrálním panelem. EC 135 byly vybaveny tříosým autopilotem, nynější H135 má možnost instalace čtyřosého autopilota.

Tento stroj je velice oblíben u policejních sborů a u leteckých záchranných služeb, je to mu tak především pro jeho provozní vlastnosti a pro libovolnou modifikaci kabiny pro konkrétní účely. V konfiguraci "standard executive interior" pojme vrtulník pilota a maximálně 5 pasažérů. Při uspořádání "dense corporate interior" je kapacita zvýšena na 7 pasažérů + pilot. Výhodou tohoto vrtulníku jsou velké boční dveře a dveře na zádi, které jsou ideální pro nakládání pacientů na nosítkách. Dále stroj může nést pracovní jeřáb, jehož nosnost dosahuje až 272 kg.<sup>51</sup>

EC 135 jsou primárně vybaveny dálkovou kamerou, termovizní kamerou a pátracím světlometem. Jsou proto nasazováni především na policejní činnost, tedy například: pátrání po osobách, rekonoskace terénu nebo monitorování, dokumentace a přenos obrazu na řídicí stanoviště.

U LS PČR slouží několik vrtulníků EC 135 se sanitním vybavením, které jsou nasazeny prostřednictvím LZS.<sup>52</sup> V Praze je k dispozici jeden vrtulník, pro jistotu je ale na pražském stanovišti připraven ještě jeden záložní. Tyto vrtulníky byly

---

<sup>51</sup> AEROWEB.CZ. *Eurocopter EC135*. Online. Aeroweb. 2025. ISSN 1801-6847. Dostupné z: <https://www.aeroweb.cz/letadla/vrtulniky/eurocopter-ec135>. [cit.2025-01-30].

<sup>52</sup> HABICH, Lukáš a KLOUBEK, Martin. *Činnost policejních služeb: stav k 1.6.2019*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2019, s. 185. ISBN 978-80-7251-481-6.

přímo navrženy pro LZS, k této činnosti je tedy přizpůsobená i výbava – ve vrtulníku najdeme: nosítka, vakuovou matraci, scoop nosítka, sadu krčních límců, dlahy, tlakový monitor, kardiomotor s defibrilátorem, pulzní oxymetr, plicní ventilátor, kyslíkové lahve, průtokoměr a další vybavení. EC 135 T2 umožňuje převoz jednoho pacienta, přičemž lékař se nachází u hlavy pacienta pro možnost intervence.<sup>53</sup>

### 1.5.1.3 Doplnkové vybavení vrtulníků

#### 1.5.1.3.1 Nosná zařízení

**Palubní jeřáb** se používá primárně při záchranné činnosti, kdy je třeba vysadit anebo naopak vyzvednout osobu z nepřístupného místa. Ovládá se pomocí joysticku na palubě vrtulníku, kde se dále nachází displej s údaji o metrech navinutého lana. Na vrtulnicích Bell 412 jsou ukotveny jeřáby značky Goodrich s nosností 272 kg a délkou lana 72 m. Nachází se na pravé straně nad nákladovými dveřmi a operátor, který ho obsluhuje, sedí na posledním sedadle otočeném čelem k jeřábu. V nouzových chvílích má pilot možnost lano elektronicky odhodit. Při selhání odhozu lze lano mechanicky přestřípnout pákovými nůžkami umístěnými na palubě.

**Podvěsný hák** mají oba typy vrtulníků provozované LS PČR. Nosnost háku u vrtulníku střední váhové kategorie Bell 412 je 2040 kg, u lehkého vrtulníku EC 135 může nést břemeno o hmotnosti až 1000 kg. Je umístěn tak, aby uchycený náklad nenarušoval stabilitu vrtulníku – pod těžištěm na spodní straně trupu. V místě uchycení lana se nachází mechanismus, který v případě potřeby uvolní lano. K uvolnění dojde po sešlápnutí pedálu kapitánem vrtulníku.

Zejména pro potřebu speciálních policejních jednotek se za poslední řadou sedadel v nákladové kabině vrtulníku Bell 412 nachází výsuvná **slaňovací hrazda**. Tu lze po odjištění vysunout ven na obě strany. Na jejích koncích se nachází oka pro připevnění lan.

Na podvěsný hák, případně na palubní jeřáb lze umístit **záchranný koš**, kterým je možné evakuovat až 2 osoby najednou. Nástup do záchranného koše

---

<sup>53</sup> FOJTÍK, Jakub. *Československé a české policejní letectvo 1935-2020*. Praha: TAC-TAC agency. 2021, s. 248. ISBN 978-80-270-9105-8.

je jednoduchý, není proto nutná asistence záchranáře.<sup>54</sup> Evakuace osoby je možná i s vrtulníkem EC 135, při které se záchranář nachází na speciálním rámu zavěšeném v podvěsu. V tomto případě není možnost navíjení lana, ale existují situace, kdy je tato varianta příhodnější z důvodu menších rozměrů EC 135.

Dále na podvěsný hák vrtulníku připevňují tzv. **bambi vaky**, které slouží k hašení rozsáhlých požárů. LS PČR disponuje třemi typy o velikostech 1000 l, 795 l a 465 l. Jediným vakem, který lze obsluhovat i s vrtulníkem EC 135, je ten o objemu 465 l. Jeden ze středně velkých vaků obsahuje i dávkovač chemického smáčedla. Vypouštění hasiva provádí operátor z paluby. Plnění vaků probíhá za pomoci cisternových automobilových stříkaček nebo ponořením bambi vaku do dostatečně velké a hluboké vodní plochy. Hloubka musí být větší než 1,5 m, tedy než výška ponořené části vaku. V mělkých místech může dojít k nabrání nečistot nebo zachycení, obě varianty jsou nežádoucí. Samotné nabrání vody je způsobeno závažím, které se nachází na jedné straně bambivaku. Potopením závaží pod hladinu se vak naplní vodou. Pro správné naplnění je potřeba vak vytáhnout rychle.

#### 1.5.1.3.2 Prostředky k pátrání a sledování osob a věcí

**Optoelektronické zařízení** FLIR Systems Ultra Force II/IIEP a FLIR Systems Star Safire 380HDc obsahují denní a termovizní snímací kamery, laserové dálkoměry a značkovače. Přenos signálu na zem zabezpečují downlinky BMS.<sup>55</sup> FLIR neboli „Forward looking infra red“ je sledovací systém pracující v infračerveném spektru. Termovize snímá tepelné hodnoty a znázorňuje je na displeji operátora. Z jejího výstupu lze rozeznat předměty, jejichž teplota se liší od okolí. V praxi se používá při pátrání po uprchlých či pohřešovaných osobách v nepřehledném terénu, pátrání po vozidlech, lokalizace ohniska požáru a jiné. Dálková kamera je vybavena optickou stabilizací a slouží k zaznamenávání určité situace. Optoelektronické zařízení je umístěno v oblasti příďe a směřuje dopředu, snímací

---

<sup>54</sup> FOJTÍK, Jakub. *Policejní vrtulníky*. Praha: Naše vojsko, 2007, s. 124-126. ISBN 978-80-206-0870-3.

<sup>55</sup> FOJTÍK, Jakub. *Československé a české policejní letectvo 1935-2020*. Praha: TAC-TAC agency. 2021, s. 210, 234, 237. ISBN 978-80-270-9105-8.

jednotka je ovšem pohyblivá. U verze Ultra Force II po azimutu 360°, pro elevaci platí +20° až - 120°.

Dalším nezbytným prostředkem je **pátrací světlo** Spectrolab SX-16 Nightsun o maximálním výkonu 1600 W. Tento xenonový světlomet vytváří kužel paprsku v rozmezí 4° až 20° a umožní identifikovat cíl až na vzdálenost 1,5 km. Lampa je pohyblivá a ovládá ji druhý pilot z kabiny nebo operátor z nákladové kabiny.<sup>56</sup>

**Noktovizor** je přístroj, který umožňuje vidění za podmínek nedostatečného osvětlení. Noktovizory fungují na principu zesílení zbytkového osvětlení. Policejní letectvo využívá noktovizory ve formě brýlí, umístěných na přilbách posádky. Brýle poskytují uživateli volné ruce k obsluze vrtulníku.<sup>57</sup> Přilba nese navíc potřebné akumulátory, dochází tím k navýšení zátěže na krční svaly a páteř pilotů. Oba typy vrtulníků využívané LS PČR jsou uzpůsobené pro jejich použití – nedochází k oslňování pilotů z přístrojů na palubní desce. Díky noktovizoru lze uskutečňovat lety v nočních hodinách.

Pro účely služby SAR mohou mít vrtulníky na středu trupu instalován **vyhledávací radiokompas**. Tento přístroj dokáže zachytit a lokalizovat signál na nouzových frekvencích – 121,5 MHz a 243 MHz.

### 1.5.1.3.3 Ostatní vybavení

K přesnému stanovení polohy se využívá **digitální mapa**, která značně ulehčuje obsluhu stroje. Vrtulníky jsou vybaveny i několika prostředky, sloužícími k záchraně posádky. Jedním z nich je **výstražný systém** signalizující požár na palubě. S požárem vrtulníku souvisí také **hasící zařízení**, které je umístěno v motorovém prostoru a dva **ruční hasící přístroje** připravené k bezprostřednímu hašení. Pro případ vletu do lan, drátů vysokého napětí či jiných drátů, je Bell 412 opatřen **střiháčem drátů** umístěným mezi čelními skly a rotorem. Pro opuštění havarovaného či porouchaného stroje jsou všechny Bell 412 a většina EC 135 vybaveny **nouzovým odhozem předních dveří**. K rozbití oken nesou sloupky

---

<sup>56</sup> FOJTÍK, Jakub. *Policejní vrtulníky*. Praha: Naše vojsko, 2007, s. 127-128. ISBN 978-80-206-0870-3.

<sup>57</sup> TUREČEK, Jaroslav et al. *Policejní technika*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2008. s.62-68. ISBN 978-80-7380-119-9.

dveří kladívka. Veškeré stroje, které létají pod LS PČR, musí mít ve výbavě základní **lékárničku**. Vrtulníky sloužící pro LZS mají na palubě rozšířené zdravotnické vybavení.<sup>58</sup> Neúplný výčet těchto předmětů je pro představu vypsán v podkapitole o vrtulníku EC 135.

### 1.5.2 Bezpilotní letecké prostředky

V rámci LS PČR existuje oddělení bezpilotních prostředků. Vzniklo v roce 2017 a jeho vedením je pověřen mjr. Ing. František Hubáček. Oddělení disponuje základnami v Praze, Brně, Ostravě, Českých Budějovicích a v Pardubicích. Do budoucna se počítá se základnami ve všech krajích. Nyní zde působí cca 30 lidí. Služba má k dispozici okolo 80 dronů ve třech různých kategoriích.<sup>59</sup>

Nejmenšími jsou čtyřrotorové DJI Mavic 2 Zoom a drony řady Enterprise o hmotnosti 900 g. DJI uvádí, že drony z řady Enterprise jsou nosiče speciálních snímačů a kamer. Policejní verze mají instalovanou pohyblivou denní a termovizní kameru a jsou schopné pořizovat video záznam. Pro jejich provoz lze využít brýle pro virtuální realitu, které poskytnou operátorovi pohled z přímo z dronu. V uzavřených prostorech, kde hrozí kolize s okolními předměty, se používá typ Flyability Elios. Od ostatních dronů se odlišuje speciálním antikolizním systémem. Je to ochranný rám ve tvaru koule, zamezující případnému poškození.

Bezpilotním prostředkem vyšší kategorie je DJI Matrice 210 V2. Vzhledem k větším rozměrům umožňuje nést břemeno o hmotnosti až 2 kg. Lze jej vybavit napájecím kabelem, ten zajistí dlouhodobý provoz. Nevýhodou instalace napájecího kabelu je ale to, že dojde k jeho upoutání, to vede k částečnému omezení pohybu.

Největším bezpilotním prostředkem využívaným LS PČR je Flydeo X8. K jejich provozu jsou určena speciální výjezdová vozidla, která dokáží zajistit jejich

---

<sup>58</sup> FOJTÍK, Jakub. *Policejní vrtulníky*. Praha: Naše vojsko, 2007, s.128-131, 134. ISBN 978-80-206-0870-3.

<sup>59</sup> ČT24. *Drony u Letecké služby Policie ČR*. Online. Zóna ČT24. 2024. Dostupné z: <https://www.ceskatelevize.cz/porady/15436948558-zona-ct24/224411058150033/cast/1077355/>. [cit.2025-02-13].

dlouhodobý provoz z odlehlých míst.<sup>60</sup> Flydeo X8 měří v rozložení 170 cm na 170 cm. Do vzduchu ho vynáší 8 rotorů se samostatnými motory a jeho maximální vzletová hmotnost činí 20 kg. Vzhledem ke své váze a ceně je vybaven záchranným padákem. Dále nese denní a termovizní kameru s přenosem obrazu na řídicí pult, poziční světla a stroboskopická světla.

Veškeré činnosti za účasti bezpilotních prostředků jsou vykonávány v souladu s leteckými předpisy Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO). Bepilotní prostředky nachází využití při pátrání po hledaných a pohřešovaných osobách, pátrání po hledaných vozidlech a jiných věcech, dále při rekognoskaci terénu, hledání ohnisek požáru nebo monitorování a zaznamenávání policejně relevantních situací ve spolupráci s ostatními službami PČR.<sup>61</sup> Konkrétně u pořádkové služby policie se jedná například o sledování zájmových osob a osob páchajících trestnou činností, dokumentace místa činu nebo monitorování akcí s velkým počtem lidí. Zásahové jednotky, speciální jednotky a Útvar rychlého nasazení využijí bezpilotní prostředky k rekognoskaci terénu v místě nadcházejícího zákroku, včetně vnitřních prostor budov. Dronem lze taktéž odpálit zásahové výbušky a zadokumentovat zásah. Při výkonu dopravní služby se za pomoci dronů sleduje a řídí provoz na pozemní komunikaci. Pomáhají dokumentovat dopravní nehody a provést jejich šetření. Služba cizinecké policie může drony například sledovat aktivity odehrávající se v okolí státní hranice. Příslušníci pyrotechnické služby používají bezpilotní letecké prostředky jako částečnou náhradu v případech, kdy není možné nasazení pozemního robota, například pro špatně přístupný terén. Provádí se nimi kontrola prostoru možného či cíleného výbuchu. Své využití drony naleznou také při činnosti služby kriminální policie a vyšetřování (SKPV) a jejich útvarů zvláštních a speciálních činností. Díky nainstalované kameře a termovizi je možné použít drony ke skrytému

---

<sup>60</sup> FOJTÍK, Jakub. *Československé a české policejní letectvo 1935-2020*. Praha: TAC-TAC agency. 2021, s. 204-205. ISBN 978-80-270-9105-8.

<sup>61</sup> HABICH, Lukáš a KLOUBEK, Martin. *Činnost policejních služeb: stav k 1.6.2019*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2019, s. 187. ISBN 978-80-7251-481-6.

sledování osob a věcí, dohled nad oblastí výskytu chráněné osoby, anebo k odhalování nelegálních pěstíren konopí.<sup>62</sup>

---

<sup>62</sup> NOVOTNÝ, Tomáš. *Nesmrtící zbraně a další technické prostředky*. Praha: Euromedia Group, a.s. v edici Universum, 2021, s. 168-171. ISBN 978-80-242-7418-8.

## 2 Mimořádné události a krizová situace

### 2.1 Mimořádná událost

Zákon o IZS definuje mimořádnou událost (dále jen „MU“) takto: „*škodlivé působení sil a jevů vyvolaných činností člověka, přírodními vlivy, a také havárie, které ohrožují život, zdraví, majetek nebo životní prostředí a vyžadují provedení záchranných a likvidačních prací*“.<sup>63</sup> MU se rozumí náhlé vážné okolnosti, které naruší stabilitu systému a dokáží ohrozit jeho bezpečnost nebo i existenci. Mají tedy většinou záporný dopad, existují ale i MU s pozitivním účinkem – ty většinou souvisí s následným pokrokem či kladnými změnami. Z hlediska příčin k těmto událostem dochází ze dvou důvodů – z nedostatku a z nadbytku toků, hmot, energií či informací. Vypořádat se s MU je úkolem všech státních orgánů státní správy a územní samosprávy. Tyto orgány činí příslušná opatření k úplné eliminaci nebo zmírnění jejich dopadů.

#### 2.1.1 Druhy mimořádných událostí

Základní dělení MU je podle jejich původu na naturogenní, vzniklé činností přírody a antropogenní, způsobené činností člověka.

##### 2.1.1.1 Naturogenní mimořádné události

Naturogenní MU lze dále ještě rozčlenit na 2 podskupiny. Jednou z nich jsou **abiotické MU**, které jsou způsobené neživou přírodou. Jedná se o požáry způsobené přírodními vlivy, větrné jevy (tornáda, vichřice, poryvy), zemětřesení, zemské sesuvy, sopečná činnost, půdní eroze, posun říčního koryta, povodně, dlouhodobá sucha, radioaktivita prostředí, kosmické záření, pád kosmických těles, globální změna klimatu atd.

Druhou podskupinou jsou **biotické MU**, ty jsou naopak způsobeny přírodou živou. Jde například o rozsáhlé nákazy rostlin či zvířat, lidské epidemie a pandemie.

---

<sup>63</sup> ČESKO. Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů. Online. Zákony pro lidi. 2000. Hlava I, §2, b). Dostupné z: [https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-239#\\_](https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-239#_). [cit. 2025-02-20].

Dále přemnožení škůdců, parazitů, nepůvodních rostlinných i živočišných druhů nebo razantní vymírání druhů.

### 2.1.1.2 Antropogenní mimořádné události

Antropogenní MU lze podřadit do 3 kategorií. První kategorií jsou **technogenní MU**, způsobené technickou chybou. Jedná se především o havárie. Mohou to být požáry, důlní neštěstí, exploze, narušení hospodářských děl, statické poruchy staveb, havárie ve všech formách dopravy, ropné havárie, havárie spojené s únikem toxických či jinak nebezpečných látek, znečištění životního prostředí odpady atd.

**Sociogenní MU interní** jsou způsobené vnitrostátními faktory a ústí ve společenské a ekonomické krize. Např. narušení dodávek plynu, ropy, elektrické energie, potravin, pitné vody, léčiv nebo informačních systémů. Takovou událostí je i situace, kdy dojde ke zhroucení ekonomiky státu, rozsáhlé emigraci nebo imigraci, nárůstu majetkové a násilné kriminality, závažnému narušení veřejného pořádku, rozvoji náboženské, rasové či národnostní nesnášenlivosti. Potom také pokud hrozí teroristický útok.

**Sociogenními MU externími** mohou být vojenské krizové situace, sankce, globální ekonomické krize nebo ekologické havárie s mezinárodním dopadem.<sup>64</sup>

### 2.1.2 Mimořádné události podle stupňů poplachu IZS

Stupeň poplachu předurčuje potřebu sil a prostředků pro záchranné a likvidační práce v souvislosti s rozsahem a druhem MU. V rámci IZS existují 4 stupně poplachu. Vyhláší je pro jedno místo zásahu velitel zásahu nebo OPIS při prvotním povolávání složek na místo zásahu. Operační a informační středisko neboli OPIS, může vyhlásit stupeň poplachu pro území postižené MU v případě, že je na něm více jak jedno místo zásahu.

Aby byl vyhlášen **první stupeň** poplachu, musí MU ohrožovat jednotlivé osoby, jednotlivý objekt nebo jeho část (s výjimkou objektu se složitými podmínkami

---

<sup>64</sup> HORÁK, Rudolf; DANIELOVÁ, Lenka; JUŘÍČEK, Ludvík; ŠIMÁK, Ladislav. *Zásady ochrany společnosti*. Ostrava: KEY Publishing, 2015. s.102-104. ISBN 978-80-7418-236-5.

pro zásah), plochy území do 500 metrů čtverečních nebo jednotlivé osobní a nákladní dopravní prostředky.

Pro vyhlášení **druhého stupně** poplachu poplachového plánu dochází MU k ohrožení maximálně 100 lidí, více jak jednoho objektu se složitými podmínkami pro zásah, území do 10 000 m<sup>2</sup>, cenný chov zvířat nebo jednotlivé hromadné dopravní prostředky.

**Třetí stupeň** poplachu IZS je vyhlášen, pokud MU ohrožuje 101 až 1000 osob, část obce nebo areál podniku, soupravy železniční přepravy, více jak jeden chov hospodářských zvířat, území do 1km<sup>2</sup>, povodí řek nebo produktovody. Dále se vyhláší, při hromadné havárii v silniční dopravě nebo při havárii v dopravě letecké. V případě takto rozsáhlé události, OPIS na základě rozhodnutí řídicího důstojníka HZS kraje oznamuje vyhlášení hejtmanovi kraje. Na základě žádosti velitele zásahu se shodně vyrozumívá starosta obce s rozšířenou působností.

Nejvyšším možným poplachem v rámci systému IZS je **zvláštní stupeň** poplachu. Z hlediska MU musí pro jeho vyhlášení dojít k ohrožení více jak 1000 osob, celé obce nebo území o ploše větší jak 1km<sup>2</sup>. Vyhlášení oznamuje OPIS kraje hejtmanovi. Stejným způsobem nebo na základě rozhodnutí velitele zásahu se vyrozumívá starosta dotčené obce s rozšířenou působností. Po vyhlášení OPIS kraje povolává a nasazuje síly společně s prostředky kraje a koordinuje spolupráci s ostatními kraji. Dále o vyhlášení zvláštního stupně informuje generální ředitelství. Podobně koordinuje činnost také OPIS generálního ředitelství.<sup>65</sup>

Vyhlášení jednoho ze čtyř stupňů je závislé i na dalších podmínkách, které upravuje Vyhláška Ministerstva vnitra o některých podrobnostech zabezpečení integrovaného záchranného systému, pro tuto práci jsem však vybral pouze body týkající se MU.

---

<sup>65</sup> ČESKO. Vyhláška č. 328/2001 Sb., *Vyhláška Ministerstva vnitra o některých podrobnostech zabezpečení integrovaného záchranného systému*. Online. Zákony pro lidi. 2001. §20-24. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2001-328>. [cit.2025-02-26].

## 2.2 Krizová situace

Tento pojem je definován v krizovém zákoně takto: „*krizovou situací je mimořádná událost podle zákona o integrovaném záchranném systému, narušení kritické infrastruktury nebo jiné nebezpečí, při nichž je vyhlášen stav nebezpečí, nouzový stav nebo stav ohrožení státu*“.<sup>66</sup> Podle ústavního zákona o bezpečnosti České republiky a krizového zákona krizová situace nastává, je-li bezprostředně ohrožena svrchovanost, územní celistvost nebo demokratické základy. Dále pokud je třeba plnit mezinárodní závazky o společné obraně, je-li ve značném rozsahu ohrožen vnitřní pořádek, bezpečnost, životy, zdraví, majetek nebo životní prostředí. Kromě toho také při narušení kritické infrastruktury, která je klíčová pro chod společnosti. V těchto situacích je nutno vyhlásit krizový stav.<sup>67</sup>

### 2.2.1 Krizové stavy

#### 2.2.1.1 Stav nebezpečí

Důvod pro vyhlášení stavu nebezpečí nastává, jsou-li ohroženy životy, zdraví, majetkové hodnoty nebo životní prostředí. Intenzita ohrožení však nesmí být ve značném rozsahu a je nereálné odvrátit jej běžnou činností správních úřadů, orgánů krajů a obcí, subjektů kritické infrastruktury a činností složek IZS. V rozhodnutí o jeho vyhlášení musí být obsažena krizová opatření. Vyhláší jej hejtman kraje, v Praze tak činí primátor. Místní působnost může být určena pro celý kraj, případně pouze pro jeho část. Stav nebezpečí by měl trvat jen nezbytně nutnou dobu, maximálně však 30 dní, lze ho ale se souhlasem vlády prodloužit.<sup>68</sup>

#### 2.2.1.2 Nouzový stav

Při značném rozsahu ohrožení životů, zdraví, majetku, vnitřního pořádku a bezpečnosti, zapříčiněné MU, může vláda vyhlásit nouzový stav. Naopak

---

<sup>66</sup> ČESKO. Zákon č. 240/2000 Sb., *Zákon o krizovém řízení a o změně některých zákonů (krizový zákon)*. Online. Zákony pro lidi. 2000. §2, písm. b). Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-240>. [cit.2025-02-26].

<sup>67</sup> VILÁŠEK, Josef; FUS, Jan. *Krizové řízení v ČR na počátku 21. století*. Praha: Karolinum, 2012. s.117. ISBN 978-80-246-2170-8.

<sup>68</sup> ČESKO. Zákon č. 240/2000 Sb., *Zákon o krizovém řízení a o změně některých zákonů (krizový zákon)*. Online. Zákony pro lidi. 2000. §3. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-240>. [cit.2025-02-27].

nemůže dojít k jeho vyhlášení z důvodu stávky vedené za účelem ochrany práv, ani oprávněných hospodářských a sociálních zájmů. Pokud hrozí nebezpečí z prodlení, může ho vyhlásit předseda vlády samostatně. Je ale nutné, aby v tomto případě vláda do 24 hodin rozhodnutí buď potvrdila anebo zrušila. Vyhlášený nouzový stav má možnost zrušit také Poslanecká sněmovna. Maximální trvání nouzového stavu je 30 dní, lze ale ho prodloužit po předchozím souhlasu Poslanecké sněmovny. Je nutné uvést důvody vyhlášení a vymezit jaká práva se omezují, jaké povinnosti ukládají a rozsah těchto zásahů do práv a svobod občanů.<sup>69</sup>

### **2.2.1.3 Stav ohrožení státu**

Stav ohrožení státu vyhláší Parlament na návrh vlády. Důvodem je bezprostřední ohrožení svrchovanosti státu, územní celistvost státu nebo demokratické základy ČR. Pro vyhlášení stavu ohrožení státu je nezbytný souhlas parlamentu, konkrétně se jedná o souhlas nadpoloviční většiny všech poslanců, stejně tak senátorů.<sup>70</sup> Územně se tento stav týká celého území státu nebo jen jeho části. Časová účinnost není omezena. Jako jediný z krizových stavů může být vojenského i nevojenského charakteru.

### **2.2.1.4 Válečný stav**

Válečný stav vyhláší Parlament na návrh vlády, je-li ČR napadena nebo pokud je třeba plnit mezinárodní závazky o společné obraně. Týká se celého území ČR a maximální doba trvání není omezena.<sup>71</sup>

---

<sup>69</sup> ČESKO. Ústavní zákon č. 110/1998 Sb., o bezpečnosti České republiky. Online. Zákony pro lidi. 1998. čl. 5-6. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1998-110>. [cit.2025-02-27].

<sup>70</sup> ČESKO. Ústavní zákon č. 110/1998 Sb., o bezpečnosti České republiky. Online. Zákony pro lidi. 1998. čl. 7. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1998-110>. [cit.2025-02-27].

<sup>71</sup> VILÁŠEK, Josef; FUS, Jan. *Krizové řízení v ČR na počátku 21. století*. Praha: Karolinum, 2012. s.117-118. ISBN 978-80-246-2170-8.

### 3 Konkrétní vybrané události

#### 3.1 Požár v Českém Švýcarsku 2022

K požáru v Českém Švýcarsku došlo v létě roku 2022 při vlně veder. Tento národní park (dále jen „NP“) dokáže být náchylný k požárům a v obdobích sucha obzvlášť. Je tomu tak pro charakter pískovcové krajiny, která je chudá na vodní zdroje a občasné deště se okamžitě vsakují. V období mezi lety 2000 až 2023 v NP došlo k 82 požárům. K většině z nich dojde v důsledku nedbalého zacházení s ohněm. Žádný ale nebyl tak rozsáhlý jako ten, který se rozhořel v noci z 23. na 24. července roku 2022 v rokli Malinový důl nedaleko Hřenska. Za 20 dní do jeho uhašení bylo zasaženo okolo 1060 ha plochy národního parku, jedná se tedy o nejrozsáhlejší lesní požár v historii České republiky. Zasáhl především lesní porosty, poškozeno bylo ale i několik domů v obci Mezná, ležící necelé čtyři kilometry od Hřenska.<sup>72</sup> Celková škoda na majetku dosáhla výše okolo 270 milionů korun.

Policie obvinila bývalého dobrovolného strážce rezervace, který již v minulosti založil na Děčínsku několik požárů.<sup>73</sup> Muž se nejprve doznal k založení všech požárů, později však odvolal svoji účast na založení požáru v NP. Soud v lednu roku 2025 nepravomocně rozhodl ve věci tak, že muž nenese vinu za založení požáru. Kdo tedy způsobil Česko švýcarský požár stále není jasný.<sup>74</sup>

Saští strážci přírody si kolem sedmé hodiny ranní všimli sloupu kouře a okamžitě informovali své české kolegy, ti událost ohlásili HZS ČR. Dochází k vyhlášení druhého stupně poplachu a probíhá hašení přibližně tříhektarového území jednotkami požární ochrany a pomocí vrtulníku LS PČR s bambi vakem. Ještě to

---

<sup>72</sup> SPRÁVA NÁRODNÍHO PARKU ČESKÉ ŠVÝCARSKO. *Požár v NP České Švýcarsko*. Online. Národní park České Švýcarsko. 2024. Dostupné z: <https://www.npcs.cz/pozar-v-np-ceske-svycarsko#2>. [cit.2025-02-11].

<sup>73</sup> ČT24. *Tisíce hasičů, stovky evakuovaných. Před dvěma roky vzplálo České Švýcarsko*. Online. Česká televize. 2024. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/clanek/domaci/tisice-hasicu-stovky-evakuovanych-pred-dvema-roky-vzplalo-ceske-svycarsko-351328>. [cit.2025-02-11].

<sup>74</sup> ČT24. *Dobrovolný strážce nenese vinu za požár v Českém Švýcarsku, rozhodl soud*. Online. Česká televize. 2025. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/clanek/domaci/zalobce-navrhl-za-zalozeni-pozaru-v-ceskem-svycarsku-dvanact-let-357401>. [cit.2025-02-11].

samé dopoledne je vyhlášen zvláštní stupeň poplachu a přilétá letadlo letecké hasičské služby. Po poledni je požár z větší části pod kontrolou. Jednotlivá ohniska byla hašena vrtulníky a lezeckou skupinou hasičů nasazenou ve skalnatém terénu. Druhý den se požár rozšířil i za hranice do německého NP. Došlo ke zintenzivnění hasební činnosti a evakuaci 80 lidí z Pravčické brány, 60 lidí z tábora v Dolském Mlýnu, obcí Mezná a Mezní louka. Silný vítr způsobil, že se plameny začaly posouvat do vnitřní části NP. Při činnostech docházelo k úrazům, na místo proto dorazili příslušníci ZZS hl. m. Prahy s vozidlem Golem, kteří hasičům a dalším potřebným poskytovali zdravotnickou péči. Boje s požárem trvaly až do 12. srpna, kdy byla oznámena likvidace požáru.

Na hašení se podílela spousta letecké techniky, a to jak z Česka, tak ze zahraničí. AČR poskytla vrtulníky typu W-3A Sokol a Mi-17. Nasazena byla také dvě letadla Antonov An-2 a dvě italská Canair CL-415. Dále dva letouny Air Tractor AT802F ze Švédska, přičemž každé toto letadlo pojme až 3000 litrů vody. Hasit přiletěly posádky ve vrtulnicích Black Hawk, jedna z Polska a druhá ze Slovenska. Německá armáda poskytla pět vrtulníků s bambi vaky o objemu až 2000 litrů. Nasazeny byly také bezpilotní prostředky, určené k pátrání po ohniscích. Obsluhu takových dronů zajišťovala PČR, AČR a HZS ČR.<sup>75</sup>

Nasazeny byly oba typy vrtulníku provozované LS PČR. Dva stroje Bell 412, které nesly na podvěsu bambi vaky, byly určeny k hašení. EC 135 byl nasazen jeden. Jeho úkolem se stalo řízení letového provozu, komunikace s hasiči a monitoring celého zasaženého prostoru. Online přenosy záběrů z EC 135, přímo velcímu štábu, umožnily hasičům reagovat přímo na aktuální situaci.<sup>76</sup> Za 20 dní působení v České Švýcarsku policejní stroje se svými posádkami strávily ve vzduchu více než 500 letových hodin. K likvidaci požáru přispěly shozením téměř třech tisíc

---

<sup>75</sup> HZS ÚSTECKÉHO KRAJE. *Požár Národního parku České Švýcarsko*. Online. Hasičský záchranný sbor České republiky. 2022. Dostupné z: <https://hzscr.gov.cz/clanek/hzs-usteckeho-kraje-menu-informacni-servis-zpravodajstvi-2022-cervenec-pozar-narodniho-parku-ceske-svycarsko.aspx>. [cit.2025-02-11].

<sup>76</sup> POLICIE ČR. *Policie ČR: Další den nad požárem v Českosaském Švýcarsku*. Online. Policie ČR (Policie České republiky). 2022-07-28. Dostupné z: [https://www.youtube.com/watch?v=rbw4MhoPhIE&ab\\_channel=Policie%C4%8CR%28Policie%C4%8Cesk%C3%A9republiky%29](https://www.youtube.com/watch?v=rbw4MhoPhIE&ab_channel=Policie%C4%8CR%28Policie%C4%8Cesk%C3%A9republiky%29). [cit.2025-02-11].

bambi vaků – to činí v přepočtu cca 3 miliony litrů vody.<sup>77</sup> Podle pilota vrtulníku plk. Michala Šnajdra se ukázalo, že tisíce litrový bambi vak je pro takto rozsáhlé požáry nedostačující. Pro efektivní hašení je třeba na konkrétní místo shodit větší množství vody. Němečtí kolegové létali hned za sebou v tzv. „vláčku“, shozy tedy byly uskutečněny v krátkém časovém intervalu, a to zvyšovalo účinnost hašení. Tento systém byl aplikován i u nás. V praxi se jednalo o vláček pěti vrtulníků letících cca 250 metrů po sobě.<sup>78</sup>

Požár v Hřensku nezakládal povinnosti jen policejní letecké službě, ale i dalším službám Policie ČR. Základním úkolem policistů bylo zamezit vstupu nepovolaných osob do lokalit, kde by mohlo dojít k ohrožení jejich životů a zdraví. Policisté proto střežili perimetr jak na pevných stanovištích, tak v mobilních hlídkách. Dále zasahující policisté spolupracovali s hasiči na různých činnostech např. při evakuaci obcí. Nedílnou součástí mimořádných událostí je rabování a vloupávání se do evakuovaných či poškozených objektů, proto v těchto lokalitách preventivně hlídkovali policisté. Příslušníci PČR na místě poskytovali logistickou podporu složkám IZS. Pomocí aut rozváželi jídlo a pití zasahujícím. Některá místa v NP jsou však hůře přístupná, proto měli k dispozici čtyřkolky. Dalším logistickým počinem byl silniční doprovod speciálního záchranářského kamionu „Golem“ z Prahy. Prostor pro čerpání vody leteckou technikou z Labe zajišťovali policisté z poříčního oddělení. Kvůli bezpečnosti muselo dojít k uzavření lodního provozu na konkrétním úseku řeky. Dalším vodním zdrojem vhodným pro načerpání hasiva se stalo jezero Milada u Ústí nad Labem. Letadla zde byla schopna nabrat vodu z hladiny. Do jezera byl taktéž zamezen přístup veřejnosti. Ve spolupráci s vyšetřovateli HZS ČR proběhlo ohledání místa činu. Své uplatnění na místě našli také kynologové se psy, vycvičenými specificky na

---

<sup>77</sup> POLICIE ČR. *Policie ČR: Poslední den hašení v Českém Švýcarsku*. Online. Policie ČR (Policie České republiky). 2022-08-12. Dostupné z: [https://www.youtube.com/watch?v=lj2dK5eiaL4&ab\\_channel=Policie%28CR%28Policie%28Cesk%C3%A9republiky%29](https://www.youtube.com/watch?v=lj2dK5eiaL4&ab_channel=Policie%28CR%28Policie%28Cesk%C3%A9republiky%29). [cit.2025-02-11].

<sup>78</sup> ŠNAJDR, Michal. *O leteckém hašení nad Hřenskem a práci pilota policejních vrtulníků – Michal Šnajdr*. Online. Aeroweb.cz. 2022-08-28. Dostupné z: [https://www.youtube.com/watch?v=Oo11QQHLJAI&ab\\_channel=Aeroweb.cz](https://www.youtube.com/watch?v=Oo11QQHLJAI&ab_channel=Aeroweb.cz). [cit.2025-02-11].

vyhledávání akceleračních hoření. Úkolem policistů ze služby kriminální policie a vyšetřování je objasnění a provádění úkonů v trestním řízení.<sup>79</sup>

### 3.2 Činnost v období pandemie Covid-19

Covid-19 je poměrně nové onemocnění vyvolané virem SARS-CoV-2, který do roku 2019 nebyl u lidí identifikován. Způsobuje těžký akutní respirační syndrom. Covid-19 se z počátku roku 2020 začal masivně šířit a 11. března tohoto roku Světová zdravotnická organizace (dále jen „SZO“) označila nárůst onemocnění za pandemii. Až po třech letech generální ředitel SZO usoudil, že onemocnění již nepředstavuje ohrožení zdraví v mezinárodním měřítku.

Snášení nemoci bylo velice individuální, ale některé skupiny byly ohroženější. Mezi tyto skupiny patřili osoby starší 60 let, těhotné ženy, lidé s oslabeným imunitním systémem, s dlouhodobým onemocněním dýchacích cest a dalšími zdravotními potížemi. Mezi hlavní příznaky lze zařadit horečku, kašel, ztrátu chuti a čichu, bolest hlavy nebo únavu. Někteří lidé ovšem nemuseli vykazovat příznaky žádné. V závažných případech člověk zažíval potíže s dýcháním nebo bolest na hrudi. Takové osoby potřebovaly specializovanou lékařskou péči. Někteří museli být transportováni do nemocnice, hospitalizováni a byla jim poskytnuta intenzivní péče. Riziko úmrtí na onemocnění covidem-19 nebylo vysoké, nicméně nezdědka k tomu docházelo. Nízký počet pacientů mohl postihnout postcovidový syndrom, to jsou dlouhodobé následky po onemocnění. Pro člověka to znamenalo ztrátu čichu nebo chuti, slabost, únavu nebo dušnost, přetrvávající v řádu týdnů, měsíců nebo dokonce i roků.

SARS-CoV-2 se šíří dvěma způsoby. První způsob je z častější – prostřednictvím drobných částic, které se uvolňují do vzduchu například při mluvení, kašláním nebo pouhým dýcháním. Virus tedy přechází přímo z člověka na člověka.

---

<sup>79</sup> VÍTEK, Daniel. *Shrnutí dosavadní činnosti Policie ČR u požáru v Českém Švýcarsku*. Online. Týdeník policie. 2022. Dostupné z: <https://tydenikpolicie.cz/shrnuti-dosavadni-cinnosti-policie-cr-u-pozaru-v-ceskem-svycarsku/>. [cit.2025-02-11].

Druhou variantou, jak se člověk může nakazit, je, když se dotkne větších částic nacházejících se na površích a následně se dotkne úst, nosu nebo očí.<sup>80</sup>

Dne 12. března 2020 vyhlásila vláda ČR, na základě ústavního zákona č. 110/1998 Sb. nouzový stav na celém území České republiky. Podle krizového zákona č. 240/2000 Sb. mohou být na nezbytně nutnou dobu a v nezbytně nutném rozsahu omezena některá práva a svobody.<sup>81</sup> Pro zamezení šíření nákazy byla přijata určitá opatření. Došlo k omezení volného pohybu osob, povinnosti dodržovat karanténu, mít zakryté dýchací cesty, omezení počtu osob na kulturních akcích, popřípadě zákaz jejich pořádání, zavírání obchodů, služeb a škol a další.

Policie ČR se podílela na repatriaci občanů ze zahraničí zpět do ČR. Jednalo se o více jak 1500 osob, jimž byla zajištěna asistence při převozu domů. Na hranicích policisté kontrolovali osoby při pohybu přes hraniční přechody. Dalším úkolem policistů se stala kontrola dodržování nařízeních vlády a jiných krizových opatřeních. Nejčastějším deliktem bylo nenošení ochrany dýchacích cest, shlukování většího počtu osob a nedodržování zákazu mít otevřenou provozovnu. Policisté také v souvislosti s covidem-19 prověřovali případy trestného činu šíření nakažlivé choroby.<sup>82</sup>

Z počátku roku 2021 začalo docházet k přeplnění lokálních i krajských nemocnic. Pozemní převoz sanitkou se stal nedostatečný a vznikla potřeba pacienty převážet na místa vzdálená až stovky kilometrů. Většinou to byli lidé, jejichž zdravotní stav se rychle zhoršoval nebo proto, že v menších nemocnicích nebylo možné poskytnout jim specializovanou péči (např. mimotělní membránová oxygenace a podpora plic – tzv. ECMO). Transport takových osob spoluzajišťovala LS PČR. K tomuto účelu byl vyhrazen vrtulník Bell 412, jenž musel být před uvedením do provozu přestavěn do vhodné konfigurace, a s pomocí ZZS hl. m. Prahy

---

<sup>80</sup> EVROPSKÉ STŘEDISKO PRO PREVENCI A KONTROLU NEMOCÍ. *Covid-19*. Online. Evropský informační portál o očkování. 2023. Dostupné z: <https://vaccination-info.europa.eu/cs/covid-19-0>. [cit.2025-02-19].

<sup>81</sup> DLUBALOVÁ, Klára. *Nouzový stav*. Online. Ministerstvo vnitra České republiky. 2020. Dostupné z: <https://mv.gov.cz/clanek/zpravodajstvi-nouzovy-stav.aspx>. [cit.2025-02-19].

<sup>82</sup> MORAVČÍK, Ondřej. *Bilance policejních činností v souvislosti s koronavirovou pandemií*. Online. Policie České republiky. 2020. Dostupné z: <https://policie.gov.cz/clanek/bilance-policejnich-cinnosti-v-souvislosti-s-koronavirovou-pandemi.aspx>. [cit.2025-02-19].

vybaven zdravotním příslušenstvím. Posádka vrtulníku se skládala z dvou policejních pilotů, lékaře a záchranáře. Oproti běžným letům byla vybavena obličejovými maskami či respirátory a brýlemi, dále ještě ochranným oděvem a rukavicemi. V období mezi 4. únorem 2021 a 31. březnem 2021, uskutečnila letecká služba 49 letů a transportovala 48 pacientů. Ve vzduchu strávila přesně 6666 minut. Tento časový údaj by byl vyšší, ovšem v zimních měsících se nezdálo, že meteorologické podmínky neumožnily s vrtulníkem vůbec vzlétnout.<sup>83</sup> Vzhledem k nárůstu onemocnění byla nasazena i skupina bezpilotních prostředků. Jednalo se o ostrahu vybraných míst na Litovelsku a Uničovsku během nouzového stavu.<sup>84</sup>

### 3.3 Povodně v Čechách a na Moravě v roce 2024

Ve středu 11. září vydal Český hydrometeorologický ústav výstrahu na extrémní srážky, ta se týkala celého území České republiky, až na kraj Karlovarský a Ústecký. Nejhorší situace měla nastat v Moravskoslezském kraji, konkrétně na Jesenicku.<sup>85</sup> Vláda ČR doporučila v ohrožených lokalitách zabezpečit domovy a připravit se na případnou evakuaci. Obce a města začala provádět protipovodňová opatření. Stavěly se hráze z pytlů naplněných pískem, upouštěly přehrady a vodní nádrže. Ve čtvrtek se uskutečnilo zasedání Ústřední protipovodňové komise. Preventivně došlo ke zrušení hromadných kulturních akcí, zejména na Moravě. Na Šumavě napadl sníh a část Jihočeského kraje se proto stala rizikovou oblastí, stejně tak Vysočina. Řeky v Česku dosáhly odpoledne druhého povodňového stupně. Záplavy zasáhly i Německo, Rakousko a Polsko, které vyhlásilo v pohraničí s Českem stav nebezpečí. Intenzita deště vzrůstala, na Jesenicku napršelo až přes 160 litrů na metr čtvereční, u 30 tisíc domácností došlo k výpadku proudu a některé řeky se dostaly na třetí povodňový

---

<sup>83</sup> POLICIE ČR. *Policie ČR: Šlo o každou minutu*. Online. Policie České republiky. 2021. Dostupné z: [https://www.youtube.com/watch?v=1ex2G5gaomg&ab\\_channel=Policie%C4%8CR%28Policie%C4%8Cesk%C3%A9republiky%29](https://www.youtube.com/watch?v=1ex2G5gaomg&ab_channel=Policie%C4%8CR%28Policie%C4%8Cesk%C3%A9republiky%29). [cit.2025-02-19].

<sup>84</sup> FOJTÍK, Jakub. *Československé a české policejní letectvo 1935-2020*. Praha: TAC-TAC agency. 2021, s. 205. ISBN 978-80-270-9105-8.

<sup>85</sup> HZS MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE. *Povodně 2024*. Online. Hasičský záchranný sbor České republiky. 2024. Dostupné z: <https://hzscr.gov.cz/clanek/zari-2024-povodne-2024.aspx>. [cit.2025-02-12].

stupeň. Největší nápor přišel o víkendu, počet domácností bez proudu vzrostl na 200 tisíc, některé obce na jihu Čech, a na Jesenicku voda zcela odřízla od zbytku republiky. Polská přehradní nádrž se vylila do okolí. Olomoucký a Moravskoslezský kraj vyhlásily stav nebezpečí. Ostrava s Opavou vyhlásily evakuaci, v ostravském Výstavišti bylo zřízeno evakuační centrum. Celkem došlo k evakuaci 12 tisíc osob. Zvýšenou hladinou vodních toků došlo k narušení infrastruktury, desítky tratí a pozemních komunikací bylo neprůjezdných. V průběhu dní začaly vznikat jak finanční, tak materiální sbírky na pomoc postiženým lidem. Na konta humanitárních organizací přišlo k úterý 17. září okolo 95 milionů korun. Od tohoto dne začala ubývat místa s povodňovými stupni.

Během povodní přišlo o život 5 osob a škoda na majetku přesáhla hranici 45 miliard korun. Úhrn srážek převýšil i povodně z roku 1997. Lesy České republiky zaznamenaly škody přesahující 200 milionů. Vliv měla i na podzimní sklizeň a na početní stav ryb v tuzemských vodách. Za účelem pomoci postiženým velkou vodou, byl uveden v platnost program Živel.<sup>86</sup>

Příslušníci Policie ČR na místě pomáhali s evakuací osob ohrožených velkou vodou. Následně opuštěné oblasti hlídali před lidmi, kteří nouze ostatních využijí ke svému obohacení a vykrádají evakuované objekty. LS PČR nasadila vrtulníky ze všech svých stanovišť. Jedním z důvodů pro jejich nasazení byla potřeba dodat pití a potraviny k potřebným, letecká technika hrála významnou roli v zajištění zásobování. Policejní vrtulníky Bell 412 a vrtulníky Armády ČR létaly pro osoby, které se ocitly v nouzi na již nepřístupných místech (například na stromech obklopených vodou, nebo na balkónech a střechách budov).<sup>87</sup> Pro osoby, které voda zastihla nečekaně, pro osoby, které odmítly předčasnou evakuaci, a i pro osoby, které zvýšeného toku řek využily a riskovaly život svůj a záchranářů,

---

<sup>86</sup> SEZNAM ZPRÁVY. *Povodně 2024 v Česku*. Online. Seznam Zprávy. 2024. Dostupné z: <https://www.seznamzpravy.cz/tag/povodne-2024-117834>. [cit.2025-02-13].

<sup>87</sup> VRÁNOVÁ, Magda. TAUBEROVÁ, Daniela. KABOŇ, Lukáš. *Drama v zaplaveném Jeseníku. Oblast je odříznutá, lidi letí zachránit vrtulníky*. Online. Šumperský a Jesenický deník. 2024. Dostupné z: [https://sumpersky.denik.cz/zpravy\\_region/jesenik-zaplava-povoden-evakuace-2024.html](https://sumpersky.denik.cz/zpravy_region/jesenik-zaplava-povoden-evakuace-2024.html). [cit.2025-02-13].

pro dávku adrenalinu. Nasazené drony mapovaly území a zaznamenávaly způsobené škody.<sup>88</sup>

### 3.4 Tornádo na Moravě 2021

Ve čtvrtek 24. června 2021 se na jižní Moravě objevily velmi silné bouře. Některé z nich byly supercely, doprovázené kroupami o velikosti až 5 cm, intenzivními srážkami a silnými nárazy větru. Po devatenácté hodině se při supercele vytvořilo tornádo a 35 minut bouři doprovázelo. V krajině zanechalo 26 km dlouhý a až 700 m široký šrám. Trasa tornáda nevedla pouze zemědělskou a lesní kulturou, ale i městy a vesnicemi. Vír se zformoval za Břeclaví a pokračoval severovýchodně přes obce Hrušky, Moravská Nová Ves, Mikulčice, Lužice a severní část Hodonína. Přibližně v okolí Ratíškovic se tornádo rozplynulo. Na základě vyhodnocení a konzultace odborníků bylo tornádu přiřazena kategorie F4, podle Fujitovy stupnice druhá nejsilnější kategorie tornád, jejichž rychlost přesahuje 300 km/h a působí zničující škody. Během bouře přišlo 6 lidí o život a na 200 jich bylo zraněno.<sup>89</sup> Bouře poškodila na 1200 domů, z nichž minimálně stovka musela být stržena. Způsobená škoda se pohybovala v řádech miliard. Řádění supercely se v žebříčku nejničivějších událostí v ČR dostalo na přední pozici.<sup>90</sup>

V průběhu prvních hodin Krajské operační a informační středisko HZS přijalo přes 600 hovorů oznamující mimořádnou událost. Došlo k vyhlášení zvláštního stupně poplachu a za účelem koordinace záchranných prací byl svolán krizový štáb. K veškerým škodám a zraněním došlo k v krátkém časovém intervalu, proto si událost vyžádala nasazení stovek příslušníků IZS. První fáze činnosti na místě byla zaměřena na poskytování první pomoci, vyhledávání a vyprošťování osob, hašení požárů nebo zastavování úniku plynu. Záchranné práce ztěžovala směs

---

<sup>88</sup> HZS OLOMOUCKÉHO KRAJE. *Povodně 2024 – Drony v akci*. Online. HZS Olomouckého kraje. 2024. Dostupné z: [https://www.facebook.com/watch/?ref=embed\\_video&v=1634182683794240](https://www.facebook.com/watch/?ref=embed_video&v=1634182683794240). [cit.2025-02-13].

<sup>89</sup> ČESKÝ HYDROMETEOROLOGICKÝ ÚSTAV A AMATÉRSKÁ METEOROLOGICKÁ SPOLEČNOST. *2021-06-24 17:50 UTC Silné tornádo na jižní Moravě*. Online. Tornáda-cz. 2024. Dostupné z: <https://www.tornada-cz.cz/pripady/silne-tornado-na-jizni-morave:a208.htm>. [cit.2025-02-14].

<sup>90</sup> JINDROVÁ, Tereza. *Pojišťovny sčítají škody po tornádu. Zařadí se hned za velké povodně*. Online. Seznam Zprávy. 2021. Dostupné z: <https://www.seznamzpravy.cz/clanek/pojistovny-scitaji-skody-po-tornadu-zaradi-se-hned-za-velke-povodne-168533>. [cit.2025-02-14].

předmětů nabraných tornádem, blokující některé přístupové cesty. Hejtman Jihomoravského kraje rozhodl o vyhlášení stavu nebezpečí pro obce Břeclav a Hodonín. Mohly tak na vybraných místech vznikat provizorní skládky materiálu a započaly práce likvidační, probíhající až do 22. července 2021.<sup>91</sup> Policie ČR střežila uzavřené oblasti a skládky navezeného materiálu před rabováním, kontrolovala vozidla vyjíždějících z vytyčených lokalit, řídila provoz, usměrňovala příjezd dobrovolníků na místo, dále policie prošetřovala podvody spojené s přijetím financí na bankovní účty (falešné sbírky na oběti tornáda).<sup>92</sup>

V první záchranné fázi nebyly nasazeny stroje LS PČR. Meteorologické podmínky totiž nedovolovaly bezpečný let, na jihu Moravy stále řádily intenzivní bouřky. Nebylo tedy možné, aby se z brněnské základny policejní letka dostala na místo. Proto ani neodstartovala. Bouře se nedala ani obletět. Rakouským záchranářům však počasí dovolilo vzlétnout a přispěchali na pomoc. Jednalo se o dva vrtulníky ze záchranné služby ÖAMTC, jeden z Vídně a druhý z Kremže. Raněné osoby byly dopraveny k vrtulníkům a transportovány do nemocnice.<sup>93</sup> Na základě vyhodnocené situace LS PČR požádala Úřad pro civilní letectví (dále jen „ÚCL“) o zřízení dočasně omezeného prostoru nad oblastí poničenou tornádem. ÚCL žádost posoudil a předložil návrh na příslušná místa. Omezení se týkalo pilotovaných i bezpilotních letů. Výjimku dostala LS PČR, složky IZS a AČR.<sup>94</sup> Policisté z oddělení bezpilotních prostředků LS PČR po třech týdnech proletěli

---

<sup>91</sup> RUBÁŠKOVÁ, Hana. *Policista obdržel za záchranu několika lidských životů zlatý záchranářský kříž*. Online. Týdeník policie. 2022. Dostupné z: <https://tydenikpolicie.cz/policista-obdrzel-za-zachranu-nekolika-lidskych-zivotu-zlaty-zachranarsky-kriz/>. [cit.2025-02-15].

<sup>92</sup> VALA, Petr. *Nasazení na jižní Moravě*. Online. *Policie České republiky*. 2021. Dostupné z: <https://policie.gov.cz/clanek/nasazeni-na-jizni-morave.aspx>. [cit.2025-02-15].

<sup>93</sup> GIBIŠ, Vojtěch. *Exkluzivně: Pilot vrtulníku popisuje, jak se dostal na místo zkrávy po tornádu*. Online. Seznam Zprávy. 2021. Dostupné z: <https://www.seznamzpravy.cz/clanek/exkluzivne-pilot-vrtulniku-popisuje-jak-se-dostal-na-misto-zkazy-po-tornadu-168847>. [cit.2025-02-15].

<sup>94</sup> ČESKO. *Opatření obecné povahy čj. 7052-21-701*. Online. Úřad pro civilní letectví. 2021. Dostupné z: [https://www.caa.cz/wp-content/uploads/2021/06/7052\\_21\\_701-OOP\\_TORNADO\\_signed.pdf?cb=e753306b602949f1bcabae39a5832a3e](https://www.caa.cz/wp-content/uploads/2021/06/7052_21_701-OOP_TORNADO_signed.pdf?cb=e753306b602949f1bcabae39a5832a3e). [cit. 2025-02-16].

celou trasu tornáda drony vybavenými stabilizační plošinou s denní a termovizní kamerou a zadokumentovali rozsah škod v celém pásu.<sup>95</sup>

---

<sup>95</sup> VALA, Petr. *Tiskový briefing z postižených oblastí – Aktualizace*. Online. Policie ČR. 2021. Dostupné z: <https://policie.gov.cz/clanek/opatreni-v-zasazenych-oblastech-pokracuji-aktualizace.aspx>. [cit.2025-02-16].

## Závěr

Cílem této bakalářské práce bylo v první řadě popsat fungování, organizaci a historii Letecké služby Policie ČR a představení širokého záběru činností vykonávaných za pomoci lehkých a středně těžkých vrtulníků nebo bezpilotními drony. V druhé řadě definovat mimořádnou událost a klasifikovat ji podle zvolených kritérií, nastínit souvislost mezi pojmy mimořádná událost a krizová situace a představit krizové stavy, které mohou být na území České republiky vyhlášeny. Cílem třetí části bylo poskytnutí nejdůležitějších informací o konkrétních událostech, které zahýbaly českým povědomím svým rozsahem, neobvyklostí nebo náhlostí. V jednotlivých případech uvést, jaké činnosti vykonávali příslušníci Letecké služby PČR, a to jak samostatně, tak ve spolupráci se složkami integrovaného záchranného systému, zahraničními záchrannými složkami a dalšími subjekty.

Zjištěno bylo, že Letecká služba Policie ČR a její vrtulníková technika hraje nenahraditelnou roli nejen při policejních činnostech, ale i v situacích, kdy společnost anebo jednotliví lidé potřebují pomoci. V situacích běžných, i v situacích mimořádných. Existují však momenty, jako v případě tornáda na Moravě, kdy leteckou techniku nelze nasadit. I přesto bakalářská práce poukazuje na nepostradatelnost tohoto útvaru. Své místo u něj našly také bezpilotní letecké prostředky, které se na určité úkoly hodí více a jsou ekonomičtější variantou.

Podle mého názoru byly vytyčené cíle splněny, pomocí analýzy zdrojů, jimiž se staly monografie, zákony, vyhlášky a další legislativní dokumenty. Dále jsem čerpal z internetových článků, zpravodajských webů a z vyjádření zasahujících složek. Tato bakalářská práce přispívá k ucelenému obrazu o Letecké službě Policie České republiky a smyslu jejího nasazení při mimořádných událostech v rámci integrovaného záchranného systému.

## Seznam použitých zdrojů:

### Monografie:

DLOUHÝ, Michal. *Policejní letectvo: včera a dnes*. Praha: Themis, 2000. ISBN 80-85821-91-5.

FOJTÍK, Jakub. *Policejní vrtulníky*. Praha: Naše vojsko, 2007. ISBN 978-80-206-0870-3.

FOJTÍK, Jakub. *Československé a české policejní letectvo 1935-2020*. Praha: TAC-TAC agency, 2021. ISBN 978-80-270-9105-8.

HABICH, Lukáš a KLOUBEK, Martin. *Činnost policejních služeb: stav k 1.6.2019*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2019. ISBN 978-80-7251-481-6.

HORÁK, Rudolf; DANIELOVÁ, Lenka; JURÍČEK, Ludvík; ŠIMÁK, Ladislav. *Zásady ochrany společnosti*. Ostrava: KEY Publishing, 2015. ISBN 978-80-7418-236-5.

KOVÁRNÍK, Libor a Josef TÓTH. *Policejní akce*. Praha: PA ČR, 2009. ISBN 978-80-7251-311-6.

NOVOTNÝ, Tomáš. *Nesmrtící zbraně a další technické prostředky*. Praha: Euromedia Group, a.s. v edici Universum, 2021. ISBN 978-80-242-7418-8.

PILÁŘ, Aleš. *Pátrací akce*. Kriminologický sborník SPECIÁL 2007, číslo V. Kriminologický ústav Praha Policie ČR, 2007.

TUREČEK, Jaroslav et al. *Policejní technika*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2008. 316 s. ISBN 978-80-7380-119-9.

VILÁŠEK, Josef; FUS, Jan. *Krizové řízení v ČR na počátku 21. století*. Praha: Karolinum, 2012. ISBN 978-80-246-2170-8.

### Zákonná úprava:

ČESKO. Nařízení Ministerstva vnitra č. 49/2009, kterým se upravuje poskytování letecké podpory policejními vrtulníky.

ČESKO. Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů. Online. Zákony pro lidi. 2000. Dostupné z: [https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-239#\\_](https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-239#_). [cit. 2024-11-13].

ČESKO. Zákon č. 374/2011 Sb., o zdravotnické záchranné službě. Online. Zákony pro lidi. 2011. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2011-374#p12>. [cit. 2024-11-16]

ČESKO. Vyhláška č. 122/2015 Sb., *Vyhláška o způsobu vnějšího označení, služebních stejnokrojích a zvláštním barevném provedení a označení služebních vozidel, plavidel a letadel Policie České republiky a o prokazování příslušnosti k Policii České republiky (o policejním označení)*. Online. Zákony pro lidi. 2015. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2015-122>. [cit. 2025-01-23]

ČESKO. *Opatření obecné povahy čj. 7052-21-701*. Online. Úřad pro civilní letectví. 2021. Dostupné z: [https://www.caa.cz/wp-content/uploads/2021/06/7052\\_21\\_701-OOP\\_TORNADO\\_signed.pdf?cb=e753306b602949f1bcabae39a5832a3e](https://www.caa.cz/wp-content/uploads/2021/06/7052_21_701-OOP_TORNADO_signed.pdf?cb=e753306b602949f1bcabae39a5832a3e). [cit. 2025-02-16].

ČESKO. Vyhláška č. 328/2001 Sb., *Vyhláška Ministerstva vnitra o některých podrobnostech zabezpečení integrovaného záchranného systému*. Online. Zákony pro lidi. 2001. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2001-328>. [cit.2025-02-26].

ČESKO. Zákon č. 240/2000 Sb., *Zákon o krizovém řízení a o změně některých zákonů (krizový zákon)*. Online. Zákony pro lidi. 2000. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-240>. [cit.2025-02-26].

ČESKO. Ústavní zákon č. 110/1998 Sb., *o bezpečnosti České republiky*. Online. Zákony pro lidi. 1998. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1998-110>. [cit.2025-02-27].

#### Internetové zdroje:

ČÍRTKOVÁ, Dana. *Jadernou elektrárnu střeží speciální jednotka*. Online. Policie České republiky. 2016. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/jadernou-elektrarnu-strezi-specialni-jednotka.aspx>. [cit. 2024-10-28].

MAREK, Petr. *Ujíždějící kradený vůz pronásledovalo patnáct policejních hlídek ze tří krajů. Nasazen byl vrtulník*. Online. Týdeník Policie. 2024. Dostupné z: <https://tydenikpolicie.cz/ujizdejici-kradeny-vuz->

[pronasledovalo-patnact-policejnich-hlidek-ze-tri-kraju-nasazen-byl-vrtulnik/](#). [cit. 2024-11-04].

RUBÁŠOVÁ, Hana. *Dopravně bezpečnostní akce*. Online. Policie České republiky. 2023. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/dopravne-bezpecnostni-akce-147702.aspx>. [cit. 2024-11-06].

ŠPAČEK, František. *Integrovaný záchranný systém*. Online. Hasičský záchranný sbor České republiky. 2009. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/clanek/integrovaný-zachranný-system.aspx>. [cit. 2024-11-13].

ZÁCHRANNÁ SLUŽBA.CZ. *Systém zdravotnické záchranné služby v ČR*. Online. Záchranná služba. 2024. Dostupné z: <https://zachrannasluzba.cz/system-zzs-v-cr/>. [cit. 2024-11-17].

ZÁCHRANNÁ SLUŽBA.CZ. *Letecká záchranná služba v ČR*. Online. Záchranná služba. 2024. Dostupné z: <https://zachrannasluzba.cz/letecka-zachranna-sluzba/>. [cit. 2024-11-18].

HORSKÁ SLUŽBA ČR, O.P.S. *Horská služba ČR, o.p.s.* Online. Horská služba ČR, o.p.s. 2024. Dostupné z: <https://www.horskasluzba.cz/cz/horska-sluzba/horska-sluzba-cr-o-p-s>. [cit.2024-11-29].

HORSKÁ SLUŽBA ČR, Z.S. *Horská služba ČR, z.s.* Online. Horská služba. 2024. Dostupné z: <https://www.horskasluzba.cz/cz/horska-sluzba/horska-sluzba-ceske-republiky-z-s>. [cit.2024-11-29].

VANŽURA, Alexandr. *Povodeň 2002: Splašené lodě museli potopit, při jejich odstřelu zemřel muž*. Online. Děčínský deník. 2017. Dostupné z: [https://decinsky.denik.cz/zpravy\\_region/povoden-2002-splasene-lode-museli-potopit-pri-jejich-odstrelu-zemrel-muz-20170815.html](https://decinsky.denik.cz/zpravy_region/povoden-2002-splasene-lode-museli-potopit-pri-jejich-odstrelu-zemrel-muz-20170815.html). [cit.2024-12-02].

AEROWEB.CZ. *Bell 412*. Online. Aeroweb. 2025. ISSN 1801-6847. Dostupné z: <https://www.aeroweb.cz/letadla/vrtulniky/bell-412>. [cit.2025-01-29].

AEROWEB.CZ. *Eurocopter EC135*. Online. Aeroweb. 2025. ISSN 1801-6847. Dostupné z: <https://www.aeroweb.cz/letadla/vrtulniky/eurocopter-ec135>. [cit.2025-01-30].

ČT24. *Drony u Letecké služby Policie ČR*. Online. Zóna ČT24. 2024. Dostupné z: <https://www.ceskatelevize.cz/porady/15436948558-zona-ct24/224411058150033/cast/1077355/>. [cit.2025-02-13].

SPRÁVA NÁRODNÍHO PARKU ČESKÉ ŠVÝCARSKO. *Požár v NP České Švýcarsko*. Online. Národní park České Švýcarsko. 2024. Dostupné z: <https://www.npcs.cz/pozar-v-np-ceske-svycarsko#2>. [cit.2025-02-11].

ČT24. *Tisíce hasičů, stovky evakuovaných. Před dvěma roky vzplálo České Švýcarsko*. Online. Česká televize. 2024. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/clanek/domaci/tisice-hasicu-stovky-evakuovanych-pred-dvema-roky-vzplalo-ceske-svycarsko-351328>. [cit.2025-02-11].

ČT24. *Dobrovolný strážce nenese vinu za požár v Českém Švýcarsku, rozhodl soud*. Online. Česká televize. 2025. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/clanek/domaci/zalobce-navrhl-za-zalozeni-pozaru-v-ceskem-svycarsku-dvanact-let-357401>. [cit.2025-02-11].

HZS ÚSTECKÉHO KRAJE. *Požár Národního parku České Švýcarsko*. Online. Hasičský záchranný sbor České republiky. 2022. Dostupné z: <https://hzscr.gov.cz/clanek/hzs-usteckeho-kraje-menu-informacni-servis-zpravodajstvi-2022-cervenec-pozar-narodniho-parku-ceske-svycarsko.aspx>. [cit.2025-02-11].

POLICIE ČR. *Policie ČR: Další den nad požárem v Českosaském Švýcarsku*. Online. Policie ČR (Policie České republiky). 2022-07-28. Dostupné z: [https://www.youtube.com/watch?v=r bw4MhoPhIE&ab\\_channel=Policie%C4%8CR%28Policie%C4%8Cesk%C3%A9republiky%29](https://www.youtube.com/watch?v=r bw4MhoPhIE&ab_channel=Policie%C4%8CR%28Policie%C4%8Cesk%C3%A9republiky%29). [cit.2025-02-11].

POLICIE ČR. *Policie ČR: Poslední den hašení v Českém Švýcarsku*. Online. Policie ČR (Policie České republiky). 2022-08-12. Dostupné z: [https://www.youtube.com/watch?v=lj2dK5eiaL4&ab\\_channel=Policie%C4%8CR%28Policie%C4%8Cesk%C3%A9republiky%29](https://www.youtube.com/watch?v=lj2dK5eiaL4&ab_channel=Policie%C4%8CR%28Policie%C4%8Cesk%C3%A9republiky%29). [cit.2025-02-11].

ŠNAJDR, Michal. *O leteckém hašení nad Hřenskem a práci pilota policejních vrtulníků – Michal Šnajdr*. Online. Aeroweb.cz. 2022-08-28. Dostupné z:

[https://www.youtube.com/watch?v=Oo11QQHLJAI&ab\\_channel=Aeroweb.cz](https://www.youtube.com/watch?v=Oo11QQHLJAI&ab_channel=Aeroweb.cz). [cit.2025-02-11].

VÍTEK, Daniel. *Shrnutí dosavadní činnosti Policie ČR u požáru v Českém Švýcarsku*. Online. Týdeník policie. 2022. Dostupné z: <https://tydenikpolicie.cz/shrnuti-dosavadni-cinnosti-policie-cr-u-pozaru-v-ceskem-svycarsku/>. [cit.2025-02-11].

HZS MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE. *Povodně 2024*. Online. Hasičský záchranný sbor České republiky. 2024. Dostupné z: <https://hzscr.gov.cz/clanek/zari-2024-povodne-2024.aspx>. [cit.2025-02-12].

SEZNAM ZPRÁVY. *Povodně 2024 v Česku*. Online. Seznam Zprávy. 2024. Dostupné z: <https://www.seznamzpravy.cz/tag/povodne-2024-117834>. [cit.2025-02-13].

VRÁNOVÁ, Magda. TAUBEROVÁ, Daniela. KABOŇ, Lukáš. *Drama v zaplaveném Jeseníku. Oblast je odříznutá, lidi letí zachránit vrtulníky*. Online. Šumperský a Jesenický deník. 2024. Dostupné z: [https://sumpersky.denik.cz/zpravy\\_region/jesenik-zaplava-povoden-evakuace-2024.html](https://sumpersky.denik.cz/zpravy_region/jesenik-zaplava-povoden-evakuace-2024.html). [cit.2025-02-13].

HZS OLOMOUCKÉHO KRAJE. *Povodně 2024 – Drony v akci*. Online. HZS Olomouckého kraje. 2024. Dostupné z: [https://www.facebook.com/watch/?ref=embed\\_video&v=1634182683794240](https://www.facebook.com/watch/?ref=embed_video&v=1634182683794240). [cit.2025-02-13].

ČESKÝ HYDROMETEOROLOGICKÝ ÚSTAV A AMATÉRSKÁ METEOROLOGICKÁ SPOLEČNOST. *2021-06-24 17:50 UTC Silné tornádo na jižní Moravě*. Online. Tornáda-cz. 2024. Dostupné z: <https://www.tornada-cz.cz/pripady/silne-tornado-na-jizni-morave:a208.htm>. [cit.2025-02-14].

JINDROVÁ, Tereza. *Pojišťovny sčítají škody po tornádu. Zařadí se hned za velké povodně*. Online. Seznam Zprávy. 2021. Dostupné z: <https://www.seznamzpravy.cz/clanek/pojistovny-scitaji-skody-po-tornadu-zaradi-se-hned-za-velke-povodne-168533>. [cit.2025-02-14].

RUBÁŠKOVÁ, Hana. *Policista obdržel za záchranu několika lidských životů zlatý záchrannářský kříž*. Online. Týdeník policie. 2022. Dostupné z:

<https://tydenikpolicie.cz/policista-obdrzel-za-zachranu-nekolika-lidskych-zivotu-zlaty-zachranarsky-kriz/>. [cit.2025-02-15].

VALA, Petr. *Nasazení na jižní Moravě*. Online. *Policie České republiky*. 2021. Dostupné z: <https://policie.gov.cz/clanek/nasazeni-na-jizni-morave.aspx>. [cit.2025-02-15].

GIBIŠ, Vojtěch. *Exkluzivně: Pilot vrtulníku popisuje, jak se dostal na místo zkázy po tornádu*. Online. *Seznam Zprávy*. 2021. Dostupné z: <https://www.seznamzpravy.cz/clanek/exkluzivne-pilot-vrtulniku-popisuje-jak-se-dostal-na-misto-zkazy-po-tornadu-168847>. [cit.2025-02-15].

VALA, Petr. *Tiskový briefing z postižených oblastí – Aktualizace*. Online. *Policie ČR*. 2021. Dostupné z: <https://policie.gov.cz/clanek/opatreni-v-zasazenych-oblastech-pokracuji-aktualizace.aspx>. [cit.2025-02-16].

EVROPSKÉ STŘEDISKO PRO PREVENCI A KONTROLU NEMOCÍ. *Covid-19*. Online. *Evropský informační portál o očkování*. 2023. Dostupné z: <https://vaccination-info.europa.eu/cs/covid-19-0>. [cit.2025-02-19].

DLUBALOVÁ, Klára. *Nouzový stav*. Online. *Ministerstvo vnitra České republiky*. 2020. Dostupné z: <https://mv.gov.cz/clanek/zpravodajstvi-nouzovy-stav.aspx>. [cit.2025-02-19].

MORAVČÍK, Ondřej. *Bilance policejních činností v souvislosti s koronavirovou pandemií*. Online. *Policie České republiky*. 2020. Dostupné z: <https://policie.gov.cz/clanek/bilance-policejnich-cinnosti-v-souvislosti-s-koronavirovou-pandemii.aspx>. [cit.2025-02-19].

POLICIE ČR. *Policie ČR: Šlo o každou minutu*. Online. *Policie České republiky*. 2021. Dostupné z: [https://www.youtube.com/watch?v=1ex2G5gaomg&ab\\_channel=Policie%C4%8CR%28Policie%C4%8Cesk%C3%A9republicky%29](https://www.youtube.com/watch?v=1ex2G5gaomg&ab_channel=Policie%C4%8CR%28Policie%C4%8Cesk%C3%A9republicky%29). [cit.2025-02-19].

PILAŘOVÁ, Irena. *Pocit, jako když opravdu letíte*. Online. *Policie České republiky*. 2024. Dostupné z: [https://policie.gov.cz/clanek/pocit-jako-kdyz-opravdu-letite.aspx?fbclid=IwY2xjawl6LfxleHRuA2FibQIxMAABHSCI8ycKXr2mWsZRDUvGNNOnRuirCvirOQeoibfHdRsrpMxSDpv8zNPQcw\\_aem\\_STnzipv-uozmLavqSGvK5JQ](https://policie.gov.cz/clanek/pocit-jako-kdyz-opravdu-letite.aspx?fbclid=IwY2xjawl6LfxleHRuA2FibQIxMAABHSCI8ycKXr2mWsZRDUvGNNOnRuirCvirOQeoibfHdRsrpMxSDpv8zNPQcw_aem_STnzipv-uozmLavqSGvK5JQ). [cit. 2025-03-09].

## **Seznam příloh**

Obrázek 1 EC 135 (vlastní zdroj)

Obrázek 2 Bell 412 (vlastní zdroj)

Obrázek 3 Pátrací světlomet Spectrolab (vlastní zdroj)

Obrázek 4 Optoelektronické zařízení FLIR (vlastní zdroj)

## Přílohy práce



Obrázek 1 EC 135 (vlastní zdroj)



Obrázek 2 Bell 412 (vlastní zdroj)



Obrázek 3 Pátrací světlomet Spectrolab (vlastní zdroj)



Obrázek 4 Optoelektronické zařízení FLIR (vlastní zdroj)