

**UNIVERZITA JANA ÁMOSE KOMENSKÉHO PRAHA**

**BAKALÁŘSKÉ KOMBINOVANÉ STUDIUM**

2012 – 2013

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

**Radek Goubej**

**Letecká služba Policie ČR a její zařazení do  
Integrovaného záchranného systému**

Praha 2013

Vedoucí bakalářské práce:

**Doc. JUDr. Brázda Jan, Ph.D**

**JAN AMOS KOMENSKY UNIVERSITY PRAGUE**

**BACHELOR COMBINED (PART TIME)  
STUDIES**

**2012 - 2013**

**BACHELOR THESIS**

**Radek Goubej**

**Air Force Police of the Czech Republic and its  
inclusion in the Integrated Emergency System**

Prague 2013

The Bachelor Thesis Work Supervisor:

**Doc. JUDr. Brázda Jan, Ph.D**

## **Prohlášení**

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

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v univerzitní knihovně.

V Praze dne 8. 3. 2013

*Jméno autora: Radek Gubej*

## **Poděkování**

Chtěl bych poděkovat panu Doc. JUDr. Janovi Brázdovi Ph.D. za odborné vedení, cenné rady a připomínky poskytované při zpracovávání bakalářské práce.

## **Anotace**

Práce mapuje vznik a vývoj Letecké služby Policie ČR v České republice a její postavení v rámci Integrovaného záchranného systému. Dále se práce zaměřuje na nasazení vrtulníků určených k záchraně osob a majetku v rámci Integrovaného záchranného systému. Popisuje jejich vybavení. V závěru je posouzena efektivita nasazení vrtulníků při některých konkrétních záchranných akcích.

## **Klíčové pojmy**

Hasičská záchranná služba, integrovaný záchranný systém, Letecká služba Policie České republiky, Letecká záchranná služba, Rychlá zdravotnická záchranná služba, vrtulník.

## **Annotation**

This work describes the origin and development of the Air Force Police of the CR and its position within the Integrated Emergency System. Next it is focused on helicopters used for rescuing people their properties in the IES and it pictures their equipment. At the end of the work, the efficiency of the use of helicopters in some particular emergency situations is evaluated.

## **Key words**

Air Force Police of the Czech Republic, fireman emergency systém, helicopter, Ambulance, Integrated emergency system

## **Seznam zkratek**

BL – Bezpečnostní letectvo

FMV – Federální ministerstvo vnitra

HZS ČR - Hasičský záchranný sbor České republiky

IFR - instrument flight rules – let podle přístrojů

IKEM – Institut klinické a experimentální medicíny

IZS – Integrovaný záchranný systém

L-SNB – Letectvo Sboru národní bezpečnosti

LO MV – Letecký oddíl ministerstva vnitra

LS FMV – Letecká služba Federálního ministerstva vnitra

LS MV – Letecká správa ministerstva vnitra

LS PČR – Letecká služba Policie ČR

MFD – Multifunkční displej

LZS – Letecká záchranná služba

SLU – Státní letecký útvar

SNB – Sbor národní bezpečnosti

VFR – visible flight rules – let za přímé viditelnosti bez přístrojů

ZZS – Zdravotnická záchranná služba

# OBSAH

<b>Úvod</b> .....	<b>10</b>
<b>1. Historie letecké služby</b> .....	<b>12</b>
1.1 Letecká služba Policie ČR .....	12
1.2 Vznik Bezpečnostního letectva .....	13
1.3 Zánik bezpečnostního letectva.....	14
1.4 Bezpečnostní letka a Letecký oddíl Ministerstva vnitra .....	14
1.4.1 Úkoly LOMV .....	15
1.5 Letecká správa Federálního ministerstva vnitra a Sboru národní bezpečnosti ..	16
1.6 Počátky letecké záchranné služby .....	17
1.7 Státní letecký útvar .....	18
<b>2. Právní postavení Letecké služby v ČR</b> .....	<b>20</b>
2.1 Letecká podpora Leteckou službou Policie ČR .....	20
2.2 Souhrn norem upravujících činnost Letecké služby .....	21
2.3 Integrovaný záchranný systém .....	22
2.3.1 Pojmy .....	22
<b>3. Popis složek IZS</b> .....	<b>23</b>
3.1 Hasičský záchranný sbor .....	23
3.1.1 Jednotky požární ochrany zařazené do plošného pokrytí kraje .....	23
3.2 Zdravotní záchranná služba.....	23
3.3 Policie ČR.....	24
3.4 Řízení IZS .....	25
3.5 Úkoly základních složek.....	25
3.6 Stupně poplachu.....	25
3.6.1 Stupně poplachů IZS a jejich definice (vyhláška MV č.328/2001 Sb.).....	26
3.7 Rozsah úkolů Letecké služby Policie České republiky .....	27
<b>4. Složky využívající leteckou podporu vrtulníků Letecké služby Policie ČR</b> ....	<b>28</b>
4.1 Policie České republiky.....	28
4.2 Hasičský záchranný sbor ČR.....	29
4.3 Báňská záchranná služba.....	29
4.4 Letecká záchranná zdravotní služba .....	30
4.5 Horská služba.....	31
4.6 Systém vyhledávání letadel v nouzi „Search And Rescue – SAR“ .....	32



<b>5. Činnost LS PČR v rámci Integrovaného záchranného systému .....</b>	<b>33</b>
5.1 Lety ve prospěch transplantačního programu .....	33
5.2 Dislokace vrtulníků letecké služby .....	33
<b>6. Exkurz: Porovnání s ostatními státy .....</b>	<b>35</b>
6.1 Rakousko .....	35
6.2 Německo .....	35
6.3 Slovensko .....	36
<b>7. Typy vrtulníků.....</b>	<b>37</b>
7.1 EC 135 T2 - vrtulník lehké váhové kategorie.....	37
7.1.1 Parametry vrtulníku EC 135 T2.....	37
7.2 Bell 412 – vrtulník střední váhové kategorie.....	38
7.3 Speciální vybavení.....	40
<b>8. Výhody vrtulníků .....</b>	<b>41</b>
<b>9. Způsoby využití vrtulníků pro potřeby IZS .....</b>	<b>42</b>
9.1 Záchrana a evakuace osob.....	42
9.2 Hašení požáru .....	43
9.3 Transport zraněných.....	43
9.4 Pátrání po pohřešovaných osobách.....	44
<b>10. Znázornění využití a efektivity nasazení vrtulníků Policie České republiky na konkrétních příkladech .....</b>	<b>46</b>
10.1 Konkrétní případy nasazení LS PČR v rámci IZS.....	47
10.1.1 Hasící lety .....	47
10.1.2 Déletrvající záchrannářské práce .....	48
10.2 Efektivita využití vrtulníků.....	51
<b>Závěr .....</b>	<b>53</b>
<b>SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ .....</b>	<b>55</b>
<b>SEZNAM GRAFŮ, OBRÁZKŮ A TABULEK .....</b>	<b>58</b>
<b>SEZNAM PŘÍLOH.....</b>	<b>59</b>

## ÚVOD

Významnou součástí veřejné správy v České republice je Policie České republiky. Pracuji jako policista již 20 let, od září 2013 u Letecké služby Policie České republiky. Ve své bakalářské práci bych rád věnoval pozornost zařazení této složky do Integrovaného záchranného systému.

Dílními cíli mé práce bude zmapování vzniku a vývoje letecké záchranného systému. Poskytnu alespoň stručnou informaci o fungování obdobného systému v sousedních státech. Dále se zaměřím na nasazení vrtulníků určených k záchraně osob a majetku v rámci Integrovaného záchranného systému, popíši jejich vybavení a posoudím efektivitu jejich nasazení při některých konkrétních záchranných akcích. Pro tyto účely využiji empirickou metodu ke sběru dat a údajů, na jejich základě vyhodnotím závěr o efektivnosti zásahů. Statistickou metodu použiji při vyhodnocování pozitivních zásahů.

Budu vycházet z platných právních předpisů pro Leteckou službu Policie ČR a interních aktů řízení Policie ČR a Hasičského záchranného sboru ČR (dále jen HZS ČR). V České republice zajišťuje koordinovaný postup při přípravě na mimořádné události, provádění záchranných a likvidačních prací tzv. Integrovaný záchranný systém (dále jen IZS). Jeho základním právním předpisem je zákon o Integrovaném záchranném systému č. 239/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Ačkoliv základy IZS vznikly již v roce 1993, existuje až od roku 2001. Mezi základní složky IZS patří Hasičský záchranný sbor České republiky (hlavní koordinátor), jednotky požární ochrany zařazené do plošného pokrytí kraje jednotkami požární ochrany, poskytovatelé zdravotnické záchranné služby a Policie České republiky. Tyto složky zajišťují nepřetržitou pohotovost pro příjem ohlášení vzniku mimořádné události, její vyhodnocení a neodkladný zásah v místě mimořádné události. Základní složky IZS jsou doplněny o ostatní složky, které poskytují při záchranných a likvidačních pracích plánovanou pomoc na vyžádání.

Letecká služba Policie ČR patří mezi nejlépe vybavené základní složky Integrovaného záchranného systému České republiky. Disponuje v současné době nejmodernějšími vrtulníky. Jejich vybavení je určeno speciálně pro práci Policie ČR a pro využití při záchraně života a zdraví nebo majetku. Rozmístění základů Letecké služby Policie ČR dovoluje v rámci možností pokrytí území celé země. Vysoká úroveň služeb poskytovaných Leteckou službou Policie ČR je garantována kvalifikovaným

personálem, jakož i soustavným a náročným výcvikem veškerých složek pracujících s touto technikou. Vrtulníky Letecké služby Policie ČR lze využít pro všechny složky Policie ČR, ministerstva vnitra a ostatní smluvní organizace. Činnost Letecké služby Policie ČR je neodmyslitelnou součástí policejní praxe a integrovaného záchranného systému. Vrtulníky Policie ČR umožňují pohyb v celém vzdušném prostoru nad každým místem republiky. Hlavními výhodami vrtulníků oproti jiným dopravním prostředkům, je především jejich způsobilost se pohybovat všemi směry, viset ve vzduchu na jednom místě a jejich schopnost létat velmi malou rychlostí. Tyto vlastnosti je předurčují k záchranným pracím v místech s těžko přístupným terénem a k nasazení v případech, kde hrozí nebezpečí z prodlení.

# 1. HISTORIE LETECKÉ SLUŽBY

Počátky využívání letecké služby pro policejní účely v České republice se datují do prvních let dvacátého století. K prvnímu skutečnému a historicky doloženému nasazení vojenského letounu na území České republiky za účelem plnění policejních úkolů došlo v roce 1920, kdy byl nasazen letoun SPAD VII od 2. Leteckého pluku v Olomouci proti demonstrujícím občanům v blízkosti Brna. K zákroku toho dne nedošlo, demonstranti se před přiletem letounu rozešli. I přes tuto skutečnost bylo použití letounu vyhodnoceno jako účelné a to zejména pro demoralizující účinek na demonstranty.<sup>1</sup>

**Obrázek 1:** Letoun SPAD VII



Zdroj: Tanky, lodě [online]. Dostupné z:  
[http://www.tankyvcrarmy.estranky.cz/clanky/spad-s\\_vii.html](http://www.tankyvcrarmy.estranky.cz/clanky/spad-s_vii.html)

## 1.1 Letecká služba Policie ČR

Za zásadní bod vzniku letectva Policie ČR lze považovat datum 1. července 1935, kdy bylo výnosem Ministerstva vnitra ČR č. 45.866/13-1935 zřízeno prvních pět četnických leteckých hlídek a to v Chebu, v Růžodole u Liberce, v Hradci Králové, v Dolním Benešově u Opavy a ve Vajnorech u Bratislavy. Do roku 1939 bylo plánováno vybudovat celkem 15 stanic těchto hlídek. Hlídky již existující jakož i původně

---

<sup>1</sup> Dlouhý, M., Minařík, J., *Policejní letectvo Včera a dnes*, Praha: Themis 2000. ISBN 80-85821-91-5, s.3-

plánované by byly podřízeny ministerstvu vnitra pod vedením četnického důstojníka – majora Antonína Vlka.

Primární kompetence těchto nově vzniklých četnických hlídek se vztahovala především ke střežení suverenity vzdušného prostoru České republiky, dodržování leteckých předpisů, pomoci zraněným při živelných pohromách a protipožární hlídkové činnosti.

Při mobilizaci v září 1938 byl veškerý letecký personál četnických leteckých hlídek podřízen ministerstvu národní obrany (později bylo zrušeno). V důsledku odsunu z pohraničí téhož roku byla stanoviště četnických leteckých hlídek v příhraničních oblastech přesunuta do vnitrozemí. K původně plánovanému přeorganizování leteckých hlídek již nedošlo a dne 31. března 1939 tato složka na území Čech a Moravy oficiálně zanikla.<sup>2</sup>

## 1.2 Vznik Bezpečnostního letectva

V průběhu druhé světové války příslušníci exilové vlády zvažovali využití letectva pro policejní účely v poválečném uspořádání Československa. Tyto úvahy zůstaly jen ryze teoretickou možností a reálné nasazení se neuskutečnilo.

Významný mezník pro vznik poválečného policejního letectva v České republice představuje založení leteckého oddílu Pohotovostního pluku v květnu 1945, (formálně schválen byl o měsíc později), organizačně spadajícího pod Zemské velitelství Sboru národní bezpečnosti (dále jen SNB). V červenci roku 1945 velitelství SNB rozhodlo, že veškeré záležitosti policejního letectva bude s okamžitou platností spravovat Oddělení leteckých hlídek Hlavního velitelství SNB v Praze. V únoru 1946 byly záležitosti tohoto oddělení vyňaty z působnosti hlavního velitelství SNB a byly přesunuty na nově vzniklé oddělení ministerstva vnitra, tedy na velitelství letectva SNB. Vyhláškou Ministerstva vnitra ČR č. 81/1946-Va/5 vznikl 25. března 1946 nový útvar s názvem Letectvo Sboru národní bezpečnosti (dále L-SNB).

---

<sup>2</sup> Fojtík, J. *Policejní vrtulníky- Historie policejního letectví 1935- 2006*. Praha: Naše vojsko 2007. ISBN 978-80-206-0870-3, s. 63-83.

Zákonem č. 149/1947 Sb. o národní bezpečnosti, přiřazujícím letectvo ke Sboru národní bezpečnosti (dále jen SNB), byl opětovně změněn název útvaru na Bezpečnostní letectvo (dále jen BL).

Přijetím tohoto zákona byla poprvé činnost policejního letectva zakotvena ve veřejném právním dokumentu. Jako sídlo a hlavní stanoviště tohoto útvaru byla dohodnuta Praha.

### **1.3 Zánik bezpečnostního letectva**

Únorové události roku 1948 přinutily řadu pracovníků BL k odchodu ze svých pozic. V této době BL nedisponovalo dostatečným vybavením k ochraně vzdušného prostoru. Problémem byl především nízký počet radiolokátorů a absence pozemní hlášené služby. Z tohoto důvodu byl podán návrh tehdejšími Ministerstvem vnitra a Ministerstvem národní obrany na sjednocení a centralizaci stanovišť BL. Díky technologické a logistické převaze vojenského letectva se zástupci Ministerstva vnitra a Ministerstva národní obrany dohodli na převedení vzdušné ochrany republiky na vojenské letectvo. Tato dohoda byla schválena předsednictvem vlády ČSR 3. listopadu 1950. Také zbývající činnost, dozor nad civilním letectvím a vyšetřování leteckých nehod, byla převedena na nově vzniklý útvar Hlavní správy policejního letectví ministerstva dopravy, Bezpečnostnímu letectvu odejmuta. Díky tomuto rozhodnutí pozbyla většina letounů BL uplatnění. Činnost BL byla následně vyhláškou č. 781/1950-BL k 23. 12. 1950 ukončena.<sup>3</sup>

### **1.4 Bezpečnostní letka a Letecký oddíl Ministerstva vnitra**

Bezpečnostní složky státu se nemohly obejít bez leteckých útvarů, které by mohly plnit úkoly v oblasti přepravy pro potřeby SNB, nebo pro plnění úkolů bezpečnostního charakteru. Kolegium ministra národní bezpečnosti proto v roce 1951 obdrželo návrh na ustanovení leteckého útvaru Sokol, který měl výše uvedené úkoly plnit. Výnosem

---

<sup>3</sup> Fojtík, J. Policejní vrtulníky- Historie policejního letectví 1935- 2006. *Praha: Naše vojsko 2007. ISBN 978-80-206-0870-3, s. 8-54.*

Ministerstva národní bezpečnosti č. sb. 505/10 taj. 51 ze dne 3. dubna 1951 byl vznik bezpečnostní letky podřízené přímo veliteli Státní bezpečnosti právně upraven.

Bezpečnostní letka zajišťovala:

- přepravu osob a nákladu vyplývající z potřeb SNB
- plnění úkolů dle zvláštních požadavků velitelství Státní bezpečnosti a to na rozkaz velitele Státní bezpečnosti – např. vzdušný průzkum, sledování, fotografování, vyhledávání a pronásledování nebezpečných zločinců
- provádění výcviku a instruktáže v aeroklubech SNB.

Bezpečnostní letka po svém vzniku narážela na existenční problémy, které vznikaly z jejího nejasného právního postavení. Nedalo se určit, zda tato letka podléhá civilním leteckým anebo armádním leteckým předpisům. Tento problém se stal v roce 1953 bezpředmětným, kolegium Ministerstva vnitra Bezpečnostní letku formálně zrušilo. Bezpečnostní letky byly nahrazeny Leteckým oddílem Ministerstva vnitra (dále jen LO MV), který podléhal ministrovi vnitra.

#### 1.4.1 Úkoly LOMV

Úkoly útvaru upravoval Statut LO MV vydaný v tajném rozkazu ministerstva vnitra č. 121/1958. Letecký oddíl ministerstva vnitra zajišťoval podle tohoto rozkazu následující služby:

- zajištění letecké přepravy stranických a vládních činitelů na domácích i zahraničních tratích
- kurýrní službu
- průzkum míst trestných činů
- rychlou přepravu operativních pracovníků
- průzkum státních hranic
- stíhání nebezpečných zločinců
- záchranou pomocnou leteckou službu při živelných pohromách
- spolupráci s ostatními bezpečnostními složkami.

Hlavní velitelství LO MV bylo zřízeno v Praze na letišti Stará Ruzyně. Dalšími místy, kde byly dočasně zřízeny základy LO MV, byla Plzeň, Bratislava a Poprad. V padesátých a šedesátých letech dvacátého století byly vrtulníky LO MV využívány k provádění vzdušného dozoru nad velkými sportovními a kulturními akcemi a provádění záchranných akcí. Například vrtulníky Mi-4 se výborně osvědčily při

záplavách v povodí Dunaje v roce 1965. Na Slovensku byl pak dále dne 23. září 1965 zaznamenán první záchranný let v horách, kde vrtulník Mi-4 OK-BYN přepravil jugoslávskou turistku z horského plesa Zlomísk do nemocnice.<sup>4</sup>

**Obrázek 2:** Vrtulník Mi-4 imatrikulace OK-BYN



### **1.5 Letecká správa Federálního ministerstva vnitra a Sboru národní bezpečnosti**

Opětovná reorganizace LO MV následovala v roce 1979, kdy Letecký oddíl Ministerstva vnitra dostal opakovaně nový název: letecká správa Federálního ministerstva vnitra (LS FMV).

Obrovský rozvoj letecké techniky koncem let 70. a začátkem let 80. minulého století, jakož i stále se stupňující množství situací vynucujících si povolávání policejního letectva, mělo za následek potřebu soustavně rozvíjet a zkvalitňovat leteckou techniku a zlepšovat její dostupnost. Do vybavení byly začleňovány nové vrtulníky Mil Mi-2 a Mil Mi-8 a ty postupně nahrazovaly zastaralé vrtulníky Mi-4, které pro policejní a záchranné akce nebyly příliš vhodné. Záchranné lety se postupně staly běžnou každodenní součástí letky.<sup>5</sup>

---

<sup>4</sup> Dlouhý, M., Minařík, J., *Policejní letectvo Včera a dnes*, Praha: Themis 2000. ISBN 80-85821-91-5, s.3-30.

<sup>5</sup> Josef Hrudka, David Zámek, a kol., *Organizace a činnost policejních služeb. Praha: Policejní historie.* ISBN 978-80-8647-756-5, s.181-194.



## 1.6 Počátky letecké záchranné služby

V roce 1977 Federální ministerstvo vnitra (dále FMV) ve spolupráci s Ministerstvem zdravotnictví a Ústavem národního zdraví začalo shromažďovat informace o činnosti letecké záchranné služby (dále jen LZS) v jiných evropských státech. Hlavním úkolem bylo zjistit data o využívání a zaměření letů těchto složek, způsob rozmisťování leteckých základen a způsoby využití prostředků letecké techniky. Po vyhodnocení získaných informací v roce 1984 bylo provedeno několik zkušebních letů s lékařem na palubě. Výsledky těchto letů vedly ke zřízení zkušebního provozu Letecké záchranné služby FMV. Za stanoviště bylo zvoleno letiště Praha Ruzyně. Zkušební provoz zahájil 1. 4. 1987 v 7.15 hodin pilot Josef Knotek, MUDr. Václav Zábrodský a záchranář František Eder s vrtulníkem Mi-2 B-2401.

**Obrázek 3:** Vrtulník Mi-2 B-2401, kterým byl proveden první zkušební let letecké záchranné služby



*Zdroj: Historie a současnost letecké záchranné služby [online]. 2010. Dostupné z: <http://zdravi.e15.cz/clanek/sestra/historie-a-soucasnost-letecke-zachranne-sluzby-453256>*

Pro tento účel byly za finanční podpory České státní pojišťovny a ve spolupráci s pražskou záchrannou službou upraveny a vybaveny vrtulníky útvaru Letecké služby Federálního ministerstva vnitra (dále jen LS FMV). Zároveň byly na teritoriích pražských fakultních nemocnic postupně vybudovávány heliporty.

Lety byly děleny na primární, při kterých vrtulník dopraví lékaře na místo nehody, a sekundární, jejichž úkolem byl transport ohrožené osoby k dalšímu lékařskému zákroku do nemocnice. Zkušební provoz Letecké záchranné služby byl ukončen k 31. prosinci 1989, kdy přešel v běžný provoz.<sup>6</sup>

## 1.7 Státní letecký útvar

Po revoluci v roce 1989 a následných politických změnách zanikl na základě usnesení federální vlády v květnu 1990 Sbor národní bezpečnosti a tím i Letecká služba FMV. Policejní letectvo bylo transformováno do nově vzniklého Úřadu Federálního ministerstva vnitra pro leteckou službu. Úkoly zůstaly stejné jako před revolucí, přičemž byl kladen větší důraz na záchrannou činnost. Vedle těchto letů sehrávaly důležitou roli také lety, které se podílely na transplantačním programu. Periferně se tato služba podílela na přepravě státních činitelů. Po celé ČSFR se budovala síť stanovišť letecké záchranné služby. V roce 1990 federální vláda z útvaru vyčlenila dopravní sekci a vznikl Státní letecký útvar (SLU), který zabezpečoval přepravu ústavních činitelů. Ze zbytku útvaru se následně vytvořilo klasické policejní letectvo. Zákonem č. 333/1991 Sb. o Federálním policejním sboru a Sboru hradní policie, ze dne 10. července 1991, došlo k právnímu vyjádření existence policejního letectva. Letecká služba plnila následně úkoly policejního charakteru a to zejména pátrání po pachatelích trestných činů, pohotovostní službu, pátrání po pohřešovaných osobách, řízení dopravy, dohled na státních hranicích a především záchranné lety. Byly používány pouze policejní vrtulníky typu Mil Mi-2, Mil Mi-8, Bö-105 CBS-4 a PZL Kania ve variantách policejní, osobní a sanitní.<sup>7</sup>

---

<sup>6</sup> Dlouhý, M., Minařík, J., *Policejní letectvo Včera a dnes*, Praha: Themis 2000. ISBN 80-85821-91-5, s.3-30.

<sup>7</sup> Josef Hrudka, David Zámek, a kol., *Organizace a činnost policejních služeb. Praha: Policejní historie.* ISBN 978-80-8647-756-5, s. 181-194.

Další změnu, a to pouze v úpravě zákona č. 333/1991 Sb. O Federálním policejním sboru a Sboru Hradní policie, tvořil nový zákon o Policii ČR č. 283/1991Sb., který byl později nahrazen Zákonem o Policii ČR č. 273/2008 Sb., ve znění pozdějších předpisů. V § 116 Zákona o Policii ČR č. 273/2008 Sb., se vymezuje použití letecké techniky. Zákon formálně nařizuje způsoby evidence letadel provozovaných Policií ČR a způsoby evidence leteckých prostředků.

## 2. PRÁVNÍ POSTAVENÍ LETECKÉ SLUŽBY V ČR

V souladu s § 6 odst.b) a § 7 zákona č. 273/2008 Sb. o Policii ČR je Letecká služba Policie ČR útvarem s celostátní působností. Zákon č. 273/2008 Sb. o Policii ČR dále stanoví, že útvary s celostátní působností se při nakládání s majetkem České republiky považují za součást organizační složky státu a účetní jednotky ministerstva vnitra. Z toho vyplývá, že provozovatelem této letecké techniky v ČR je Ministerstvo vnitra ČR.

Letecká služba je podřízena náměstkovi policejního prezidenta pro vnější službu.

### 2.1 Letecká podpora Leteckou službou Policie ČR

Je poskytována:

- útvarům Policie ČR, Hasičského záchranného sboru ČR, organizačním složkám MV či jeho příspěvkovým organizacím
- složkám integrovaného záchranného systému
- jiným ozbrojeným bezpečnostním sborům a ozbrojeným silám, pokud ve spolupráci s policií vykonávají činnosti k zajištění vnitřního pořádku a bezpečnosti (např. Celní správa)
- ostatním organizačním složkám státu na základě zákona nebo dohody a to pokud policejní prezident rozhodne, že její poskytování je ve veřejném zájmu.
- v rámci pátrání po letadlech v případě zachycení nouzového signálu na našem území – systém SAR (Search and Rescue),

Letecká služba podléhá při krizových situacích orgánům krizového řízení při koordinaci záchranných a likvidačních prací.<sup>8</sup>

---

<sup>8</sup> Fojtík, J. Policejní vrtulníky- Historie policejního letectví 1935- 2006. Praha: Naše vojsko 2007. ISBN 978-80-206-0870-3, s. 8-54.

## 2.2 Souhrn norem upravujících činnost Letecké služby

- Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii ČR
- Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991Sb., o živnostenském podnikání ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 108/1997Sb., kterou se provádí zákon č. 49/1997Sb. o civilním letectví
- Vyhláška Ministerstva dopravy č. 410/2006Sb., o ochraně civilního letectví před protiprávními činy a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 108/1997
- Nařízení Komise Evropských společenství č. 2042/2003, o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů
- Nařízení Ministerstva vnitra č. 49/2009, kterým se upravuje poskytování letecké podpory policejními vrtulníky
- Směrnice pro vyžadování a zapojení vrtulníků Policie ČR letecké služby v rámci integrovaného záchranného systému (čj. PO-3781/IZS-2003, PPR-287/K-2004)
- Dohoda o plánované pomoci na vyžádání ze dne 31. 3. 2005, uzavřená mezi Ministerstvem vnitra a generálním ředitelstvím Hasičského záchranného sboru České republiky, Policií České republiky a Horskou službou České republiky, o. p. s (č. j. PO-1118/IZS-2005; LS-43/01-2005; HS-1/2005)
- Správní dohoda o spolupráci při zajišťování letecké záchranné služby ze dne 12. 8. 1997, uzavřená mezi Ministerstvem vnitra ČR a Ministerstvem zdravotnictví ČR
- Dohoda o spolupráci při hlídkové činnosti a hašení lesních požárů prováděných leteckou technikou uzavřená mezi Ministerstvem vnitra a Ministerstvem zemědělství (č. j. MV-4662-1/PO/2009)
- Dohoda o spolupráci při zajišťování letecké služby pátrání a záchrany ze dne 29. 12. 2004 (č. j. KM-2075/2000) a další.

## 2.3 Integrovaný záchranný systém

Právní úprava IZS:

- zákon č. 237/2000 Sb. (kterým se mění zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně)
- zákon č. 238/2000 Sb. (o HZS ČR)
- zákon č. 239/2000 Sb. (o IZS)
- zákon č. 240/2000 Sb. (o krizovém řízení)

Integrovaný záchranný systém je definován v zákoně č. 239/2000Sb. o integrovaném záchranném systému a změně některých zákonů. Nejedná se o organizační složku, ale o koordinovaný postup složek IZS při přípravě na mimořádné události a při provádění záchranných a likvidačních prací

### 2.3.1 Pojmy

**Mimořádná událost** je definována v zákoně o IZS (§ 2 písm. b zč.239/2000 Sb.), jedná se škodlivé působení sil a jevů vyvolaných činnostmi člověka, přírodními vlivy (zemětřesení, povodně, laviny) a také havárie, které ohrožují život, zdraví, majetek nebo životní prostředí a vyžadující si provedení záchranných a likvidačních prací.

**Záchranné práce** (§ 2 písm. c zákon č. 239/2000 Sb.) jsou činnosti, které vedou k odvrácení nebo omezení bezprostředního působení rizik vzniklých mimořádnou událostí, zejména ve vztahu k ohrožení života, zdraví, majetku nebo životního prostředí, a vedoucí k přerušení jejich příčin.

**Likvidační práce** (§ 2 písm. d zákon č.239/2000 Sb.) jsou činnosti, které vedou k odstranění následků způsobených mimořádnou událostí.

### 2.3.2 Složky IZS (§ 4 zákon č.239/2000 Sb.)

Základními složkami IZS jsou:

- Hasičský záchranný sbor ČR (dále jen HZS)
- Jednotky požární ochrany zařazené do plošného pokrytí kraje
- Zdravotnická záchranná služba (dále jen ZZS)
- Policie ČR

Další složky jsou vyčleněné síly a prostředky ozbrojených sil, jiných bezpečnostních sborů a záchranných sborů.

## **3. POPIS SLOŽEK IZS**

### **3.1 Hasičský záchranný sbor**

Je zřízen zákonem o Hasičském záchranném sboru ČR č. 238/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Je tvořen generálním ředitelstvím, které je součástí Ministerstva vnitra ČR, a jednotlivými krajskými hasičskými záchrannými sbory, které jsou organizačními složkami státu. Jeho základním posláním je chránit životy, zdraví a majetek obyvatel před požáry a poskytovat pomoc při mimořádných událostech. HZS je hlavním koordinátorem IZS, spolupracuje s ostatními složkami IZS, se správními úřady, orgány samosprávy a dalšími subjekty.

#### **3.1.1 Jednotky požární ochrany zařazené do plošného pokrytí kraje**

Jednotky plošného kraje jsou ustanoveny v zákoně o požární ochraně č. 133/1985 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Rozdělují se podle zřizovatele. Jednotky zřízené státem, jsou jednotky zasahující i mimo území svého zřizovatele, patří sem jednotky Hasičského záchranného sboru kraje a jednotky sboru dobrovolných hasičů obce. Zákon pak definuje jednotky s místní působností zasahující na území svého zřizovatele. Do této kategorie patří jednotky hasičského záchranného sboru podniku a jednotky sboru dobrovolných hasičů podniku.

### **3.2 Zdravotní záchranná služba**

Zdravotní záchranná služba (Dále jen ZZS) je tvořena čtrnácti územními středisky ZZS s právní subjektivitou pokrývající území všech krajů a hlavního města Prahy. Zřizovateli územních středisek ZZS jsou kraje a hlavní město Praha. Organizační struktura ZZS není jednotná, její řízení není, na rozdíl od ostatních základních složek IZS, centralizované a neexistuje samostatný zákon o její činnosti. ZZS nepředstavuje autonomní systém. Při naplňování své funkce vychází především ze zákona č. 20/1966 Sb., o péči o zdraví lidu ve smyslu pozdějších předpisů a vyhlášky Ministerstva zdravotnictví č. 434/1992 Sb. o zdravotnické záchranné službě ve znění pozdějších předpisů. Funkce Ministerstva zdravotnictví vůči ZZS je pouze metodická. Posláním ZZS je poskytování odborné, neodkladné přednemocniční péče

od okamžiku vyrozumění, až do předání postiženého do nemocniční péče. Základním principem činnosti je provedení maxima možných situačně dostupných lékařských výkonů na místě nehody a před hospitalizací. Pro tyto účely je vytvořena síť zařízení a pracovišť ZZS, jejichž výkonnými prvky jsou výjezdové skupiny, dislokované obvykle na svých výjezdových stanovištích.

### 3.3 Policie ČR

Policie ČR je výkonným orgánem státní moci v oblasti bezpečnosti občanů, ochrany majetku a veřejného pořádku. Její úkoly, organizace a oprávnění jsou upraveny v zákoně O policii ČR č. 273/2008 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Jedná se o složku v rezortu Ministerstva vnitra ČR, která je řízená organizační strukturou: Policejní prezidium ČR, správy krajů a hlavního města Prahy.

V rámci systému IZS zajišťuje Policie ČR při mimořádných událostech především:

- uzavírání zájmových prostorů a regulaci vstupu a opuštění těchto prostor,
- regulaci dopravy v prostoru mimořádné události,
- šetření okolností vzniku mimořádné situace k objasnění příčin jejího vzniku,
- plnění úkolů, souvisejících s identifikací zemřelých,
- řešení ochrany a zabezpečení movitého a nemovitého majetku a eventuálně eliminaci kriminální činnosti při vzniku mimořádné situace,
- plnění dalších úkolů podle pokynu velitele zásahu nebo řídicí složky IZS.

Nejvíce využívanou složkou IZS u Policie ČR je Letecká služba Policie ČR, která je využívána zejména k záchranným pracím při mimořádných událostech.<sup>9</sup>

---

<sup>9</sup> Usnesení vlády ČR č. 672/1999 Sb., o organizačním a materiálním zajištění leteckých činností IZS



### 3.4 Řízení IZS

Hlavním koordinátorem IZS je HZS ČR. Koordinace záchranných a likvidačních prací při společném zásahu v rámci IZS probíhá na třech úrovních řízení:

- a) *taktické* – prostřednictvím velitele zásahu na místě zásahu složek IZS,
- b) *operační* – operačním a informačním střediskem (dále jen OPIS) IZS kraje a operačními středisky základních složek IZS,
- c) *strategické* – správními úřady, hejtmanem kraje a Ministerstvem vnitra ČR.

Tři úrovně řízení mají na různých územních stupních různý rozsah. Na stupni kraj a obec s rozšířenou působností se vyskytují všechny tři úrovně řízení, na stupni republika zpravidla jen dvě úrovně – operační a strategická.

### 3.5 Úkoly základních složek

Základní složky:

- zajišťují nepřetržitou pohotovost pro příjem ohlášení o vzniku mimořádné události,
- vyhodnocují ohlášení,
- zajišťují neodkladný zásah v místě mimořádné události.
- rozmisťují síly a prostředky na území ČR.

### 3.6 Stupně poplachu

Stupně poplachu určují potřebu sil a prostředků pro záchranné a likvidační práce v závislosti na rozsahu a druhu mimořádné události a také úroveň koordinace složek při společném zásahu. Potřebný stupeň poplachu vyhláší pro jedno místo zásahu velitel zásahu nebo operační středisko IZS (§ 5 odst. 3 zákona č.239/2000 Sb. o integrovaném záchranném systému) při prvotním povolávání složek na místo zásahu. Do kompetence operačního střediska spadá vyhlášení stupně poplachu pro určité území postižené mimořádnou událostí, pokud je na něm více jak jedno místo zásahu.

### 3.6.1 Stupně poplachů IZS a jejich definice (vyhláška MV č.328/2001 Sb.)

**První stupeň poplachu** je vyhlášen v případě, že mimořádná událost ohrožuje:

- jednotlivé osoby, jednotlivý objekt nebo jeho část, s výjimkou objektu, kde jsou složité podmínky pro zásah (§ 18 vyhlášky č. 246/2000 Sb., o požární prevenci),
- jednotlivé dopravní prostředky osobní nebo nákladní dopravy nebo plochy území do 500 m<sup>2</sup>.

Záchranné a likvidační práce provádí základní složky, které není nutno při společném zásahu nepřetržitě koordinovat.

**Druhý stupeň poplachu** je vyhlášen v případě, že mimořádná událost ohrožuje:

- nejvýše 100 osob,
- více jak jeden objekt se složitými podmínkami pro zásah,
- jednotlivé prostředky hromadné dopravy osob,
- cenný chov zvířat nebo plochy území do 10 000 m<sup>2</sup>.

Používají se síly a prostředky vlastního kraje. Záchranné a likvidační práce je nutné nepřetržitě při společném zásahu koordinovat velitelem zásahu.

**Třetí stupeň poplachu** je vyhlášen v případě, že mimořádná událost ohrožuje:

- více jak 100 osob a nejvýše 1000 osob,
- část obce nebo areálu podniku,
- soupravy železniční přepravy,
- několik chovů hospodářských zvířat, plochy území do 1 km<sup>2</sup>,
- povodí řek,
- produktovody.

Na základě rozhodnutí řídicího důstojníka HZS kraje oznamuje OPIS kraje vyhlášení třetího stupně poplachu poplachového plánu kraje hejtmanovi. Stejným způsobem nebo na základě žádosti velitele zásahu se oznamuje vyhlášení třetího stupně poplachu, poplachového plánu kraje starostovi obce s rozšířenou působností.

**Zvláštní stupeň poplachu** (nejvyšší) je vyhlášen v případě, že mimořádná událost ohrožuje:

- více jak 1000 osob,
- celé obce, plochy území nad 1 km<sup>2</sup>;

Záchranné a likvidační práce provádí základní a ostatní složky IZS, včetně využití sil a prostředků (dále jen S a P) z jiných krajů, případně je nutné použít pomoc nebo prostředky zahraniční pomoci. Vyhlášení zvláštního stupně poplachu poplachového plánu kraje oznamuje OPIS kraje hejtmanovi. Stejným způsobem nebo na základě rozhodnutí velitele zásahu se vyhlášení zvláštního stupně poplachu poplachového plánu kraje oznamuje starostovi dotčené obce s rozšířenou působností. Po vyhlášení zvláštního stupně poplachu poplachového plánu OPIS povolává a nasazuje síly a prostředky z místně příslušného kraje, koordinuje pomoc se sousedními kraji a informuje o vyhlášení zvláštního stupně poplachu dle poplachového plánu kraje Generálního ředitelství HZS.

### **3.7 Rozsah úkolů Letecké služby Policie České republiky**

Letecká služba Policie ČR (dále jen LS PČR) zabezpečuje:

- leteckou činnost a nepřetržitou pohotovost vrtulníků pro útvary Policie ČR,
- leteckou činnost a nepřetržitou pohotovost vrtulníků pro útvary, Hasičského záchranného sboru České republiky, leteckou záchrannou službu a ostatní složky IZS,
- leteckou činnost v obecně prospěšném či státním zájmu.

## 4. SLOŽKY VYUŽÍVAJÍCÍ LETECKOU PODPORU VRTULNÍKŮ LETECKÉ SLUŽBY POLICIE ČR

### 4.1 Policie České republiky

Vrtulníky jsou využívány pro vyhledávání, sledování a zásahy proti pachatelům obzvláště závažné trestné činnosti jako je terorismus, únosy, obchod s lidmi nebo pašování drog. Vrtulníků se dále pak využívá k přepravě speciálních týmů a technického zařízení, ochraně ústavních činitelů a při ochraně a kontrole státních hranic. Konkrétní letové úkoly jsou specifikovány různorodou potřebou především výkonných složek, speciálních útvarů a pohotovostních jednotek policie s potřebou zajištění okamžitého (pohotovostního) nasazení vrtulníků. Rovněž plní úkoly preventivního charakteru a zásahové akce pro útvary kriminální služby.

Základní využití vrtulníků v policejní praxi lze spatřovat:

- v rychlé a bezpečné přepravě osob a nákladu do míst nepřístupných běžnými dopravními prostředky nebo při nebezpečí z prodlení,
- v rychlém a spolehlivém získávání velkého množství informací v otevřeném terénu,
- v zajištění spolehlivého spojení a komunikace mezi jednotlivými složkami pozemních sil a koordinaci jejich činnosti.

Vrtulníková technika je nasazována:

- na záchranu života, záchranné a pátrací akce po osobách a nebezpečných pachatelích, odvrácení hrozícího nebezpečí škody velkého rozsahu a závažného narušení veřejného pořádku nebo jiné mimořádné události vyžadující neodkladné řešení,
- na pátrací akce směřující k objasnění trestných činů, nalezení pachatelů a důkazů, rekognoskaci a pořizování dokumentace míst trestných činů,
- na provádění hlídkových a průzkumných letů spojených s ostrahou státní hranice, při pátrání po odcizených motorových vozidlech, sledování plynulosti dopravy, výcvikové a instruktážní akce.<sup>10</sup>

---

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

## **4.2 Hasičský záchranný sbor ČR**

HZS využívá letecké podpory Letecké služby PČR (dále jen LS PČR) zejména při řešení mimořádných událostí velkého rozsahu, při záchranných a likvidačních činnostech, při bezprostředním ohrožení života, zdraví a majetku (velké požáry, havárie, záplavy nebo události ohrožující život a zdraví v nepřístupném terénu). Vrtulníky LS PČR se dále pak využívají taktéž při evakuaci osob, vzdušném průzkumu, k řízení záchranných činností, přepravě jednotek pořádní ochrany a humanitární pomoci obyvatelstvu.

Lety pro Hasičský záchranný sbor ČR se řídí Dohodou o spolupráci při zajišťování letecké hasičské služby uzavřené mezi Ministerstvem vnitra ČR a Ministerstvem zemědělství ČR ze dne 31. 3. 2005.

Lety lze rozdělit do 3. skupin:

- a) přepravu družstev HZS (přeprava hasičů je nutná tehdy, kdy se hasiči k požáru nemohou dostat po zemi, či hrozí-li velká škoda z prodlení. K přepravě hasičů se používají vrtulníky typu Bell 412HP/EP),
- b) vlastní hašení vrtulníkem (používány jsou vrtulníky typu Bell 412 a EC 135T2),
- c) preventivní hlídkovou činnost (používány jsou vrtulníky typu Bell 412 a EC 135 T2).

## **4.3 Báňská záchranná služba**

Báňská záchranná služba je organizace specializující se na zásahy v obtížných podmínkách především pod zemí. Je zřizovaná vyhláškou Českého báňského úřadu č. 447/2001 ze dne 3. prosince 2001. Tato organizace využívá leteckou službu v případech, je-li potřeba rychle přepravit báňské specialisty na místo zásahu. Pro tyto úkoly je možné použít všechny vrtulníky LS PČR.

#### **4.4 Letecká záchranná zdravotní služba**

Na základě Usnesení vlády č.1029/2001 a dohodě mezi Ministerstvem vnitra ČR a Ministerstvem zdravotnictví ČR o spolupráci při zajišťování letecké záchranné služby ze dne 29. 12. 2004 zřídila LSPČR stanoviště Letecké zdravotní záchranné služby (dále jen LZS) v Praze na letišti Václava Havla, dříve Letiště Praha Ruzyně. V rámci této služby je zajišťována přeprava zdravotnického personálu a pacientů. LZS je zapojena do transplantačního programu pro převoz orgánů a lékařských týmů. V současné době je u LSPČR zřízena nepřetržitá LZS pouze na stanovišti v Praze. Provoz zajišťují vrtulníky typu EC-135T2. Dříve užívané Bell 412 byly uvolněny ve prospěch jiných úkolů. LZS je vykonávána také soukromými subjekty. V ČR je 8 stanovišť LZS, které zajišťují soukromé subjekty a to v Brně, Ostravě, Hradci králové, Olomouci, Jihlavě, Českých Budějovicích, Ústí nad Labem a Liberci. Na stanovišti v Praze tuto činnost zajišťuje LS PČR a v Plzni Armáda ČR.

Každé stanoviště LZS má akční rádius (oblast, která je letecky pokrytá daným stanovištěm) 70 km. Doba od obdržení výzvy k letu do poskytnutí lékařské péče je 28 minut do nejvzdálenějšího místa spádového území. K efektivnímu nasazení by byla ideální doba maximálně 15 minut. Spádová území jsou z důvodu dosažení co největší možné efektivity proto plánovaná jako kruhy s poloměrem 50 km. Zbýlých 20 km je oblast, ve které se spádová území jednotlivých stanovišť LZS překrývají. To garantuje dosažení nejvzdálenějšího místa spádového území do 15-18 minut.

**Tabulka 1:** Rozmístění a provozovatelé LZS v České republice

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

Zdroj: Letecká záchranná služba – Wikipedia [online] 2013. Dostupné z: [http://cs.wikipedia.org/wiki/Leteck%C3%A1\\_z%C3%A1chrann%C3%A1\\_slu%C5%B](http://cs.wikipedia.org/wiki/Leteck%C3%A1_z%C3%A1chrann%C3%A1_slu%C5%B)

Eba

#### 4.5 Horská služba

Horská služba využívá LS PČR zejména v rámci záchrany a evakuace osob v těžko přístupném horském terénu, při vyhledávání pohřešovaných osob, transportu zraněných osob nebo k převozu záchranných týmů do vzdálených lokací v horském terénu, při lavinových neštěstích k vyhledávání a transportu raněných osob.<sup>11</sup>

<sup>11</sup> Usnesení vlády č. 1029/2001 a dohodě mezi Ministerstvem vnitra ČR a Ministerstvem zdravotnictví ČR o spolupráci při zajišťování letecké záchranné služby ze dne 29. 12. 2004

#### 4.6 Systém vyhledávání letadel v nouzi „Search And Rescue – SAR“

LS PČR zajišťuje nepřetržitou pohotovost policejních vrtulníků z leteckých základen a regionálních středisek na úseku pátrání a záchrany po letadlech v tísni - SAR<sup>12</sup> v souladu s § 49 odst. 2 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a s třístrannou dohodou mezi Ministerstvem dopravy ČR, Ministerstvem obrany ČR a Ministerstvem vnitra ČR.

Služba SAR je využívána při pátrání po pohřešovaných letadlech v terénu. Pátrání provádí vrtulník typu Bell-412HP/EP. Při pátrání se využívá termovize a mapových indikátorů<sup>13</sup>. Služba SAR je i přes svou finanční náročnost a kritiku veřejných médií velmi efektivní. Například je prokázáno, že plochu, kterou propátrají pozemní síly o počtu 450 osob za jednu hodinu, je vrtulník schopen propátrat za 12 minut. Včasné vyžádání vrtulníku na pátrací akci přináší řadu výhod, minimalizuje riziko z prodlení a prostor pátrání.

---

<sup>12</sup> (Search And Rescue - Najdi a zachraň)

<sup>13</sup> elektronické zařízení se systémem GPS, které na digitální mapě znázorňuje polohu vrtulníku



## 5. ČINNOST LS PČR V RÁMCI INTEGROVANÉHO ZÁCHRANNÉHO SYSTÉMU

Usnesení vlády ze dne 28. června 1999 č. 672 „K organizačnímu a materiálnímu zajištění leteckých činností v integrovaném záchranném systému“ vymezilo kompetence a odpovědnost Ministerstva vnitra ČR při zajištění leteckých činností pro složky IZS. Usnesení vlády ze dne 10. 10. 2001 č. 1029/2001 a jeho přílohy stanoví cílový stav v oblasti zajištění leteckých činností, které bude letecká služba poskytovat pro jednotlivé složky IZS. Rozmístění letecké techniky je stanoveno podle potřeb složek IZS.

### 5.1 Lety ve prospěch transplantačního programu

Lety v rámci transplantačního programu jsou zajišťovány pro Institut klinické a experimentální medicíny (IKEM) a některé velké nemocnice provádějící transplantace (např. Fakultní nemocnice Motol). K nasazení policejních vrtulníků dochází jen tehdy, kdy není možno z důvodu časové tísně transplantáty, či lékařský tým po zemi dopravit do místa určení.<sup>14</sup>

### 5.2 Dislokace vrtulníků letecké služby

Hlavní letecká základna v Praze je umístěna na mezinárodním letišti v Praze - Ruzyni, na letišti Václava Havla - hangár D.

Hlavní letecká základna zabezpečuje:

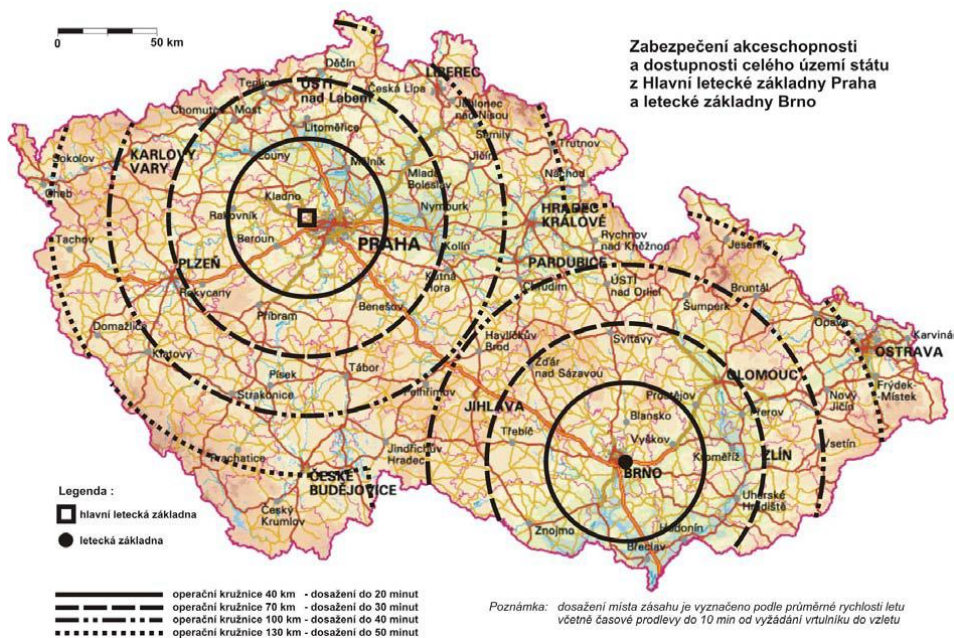
- nepřetržitou pohotovost vrtulníků pro potřeby složek Integrovaného záchranného systému pro celé území České republiky,
- nepřetržitou pohotovost sanitního vrtulníku pro Územní středisko záchranné služby se sídlem v Praze,
- provoz ostatních vrtulníků dle požadavků složek Integrovaného záchranného systému.

---

<sup>14</sup> Usnesení vlády č. 1029/2001 a dohodě mezi Ministerstvem vnitra ČR a Ministerstvem zdravotnictví ČR o spolupráci při zajišťování letecké záchranné služby ze dne 29. 12. 2004

Letecká základna v Brně je dislokována na letišti Brno – Tuřany. Zabezpečuje provoz vrtulníku pro potřeby útvarů Policie České republiky a útvarů Ministerstva vnitra na území Moravy a Slezska. Provozní doba základny je v pracovní dny od 7:00 hod. do 19:00 hod.

**Obrázek 4:** Zabezpečení akceschopnosti a dostupnosti celého území státu z Hlavní letecké základny Praha a letecké základny Brno



Zdroj: Studijní a výukový materiál LS PČR

## 6. EXKURZ: POROVNÁNÍ S OSTATNÍMI STÁTY

### 6.1 Rakousko

*„Letecká záchranná služba v Rakousku byla do roku 1983 zajišťována vrtulníky ministerstva vnitra Rakouska (Bundesministerium für Inneres). Pro lékaře a záchranáře se letělo do blízkosti místa nehody, kde byli po akci opět vysazeni. Od roku 1983 až do roku 2000 byla postupně zřizována plánovaná záchranná služba. V této době zajišťovalo ministerstvo vnitra provoz 7 základen, vojsko provoz 1 základny a autoklub ÖAMTC provoz 5 základen. V roce 2000 státní organizace (policie a vojsko) minimalizovala zajištění záchranné služby a zajištění záchranné služby přešlo na privátní organizace. Letecká záchranná služba v Rakousku je placena zdravotní pojišťovnou a soukromými pojišťovnami. Vedle těchto se na financování podílejí spolkové země. Neplatí-li žádná z pojišťoven, je záchranářská akce účtována zachraňovanému.“<sup>15</sup>*

### 6.2 Německo

*„Vrtulníky německé policie jsou především nasazovány v rámci práce policie. Německá policie má různé policejní vrtulníkové základny. Pět z nich zajišťuje provoz 12 vzdušných záchranných systémů. Kompetenčně spadají pod ministerstvo vnitra a jsou tímto dány k dispozici spolkovým zemím. Od března 2008 používá německá policie v rámci záchranných prací vrtulníky typu EC 135 T2i.“<sup>16</sup>*

---

<sup>15</sup> Wilhelm Stastny, Leiter der Flugeinsatzstelle Wien, Österreich (překlad: Wilhelm Stastny, vedoucí letecké základny Vídeň, Rakousko) překlad: Mag. Martina Lackner, eingetragene polizeiliche Dolmetscherin, zapsaná policejní překladatelka

<sup>16</sup> Karl Schwarz: Fliegende Streifenwagen - Polizeihubschrauberstaffeln in Deutschland (Létající policejní hlídky-policejní vrtulníkové štafety v Německu). překlad: Mag. Martina Lackner, eingetragene polizeiliche Dolmetscherin, zapsaná policejní překladatelka

### **6.3 Slovensko**

Slovenská republika má podobný útvar jako ČR a to Letecký útvar ministerstva vnitra Slovenskej republiky. Ten je přímo zařazen pod ministerstvo vnitra a není tedy součástí Slovenské policie. Stroje jsou umístěny na základně v Bratislavě na letišti M. R. Štefánika. Tento útvar nevykonává činnost LZS. Tato je zajišťována soukromými subjekty. Pro potřeby LZS tento útvar využívá vrtulníky typu Mi-171, se kterými provádí hasící práce, záchranné práce a pátrání po osobách v Tatrách. Záchranu osob v horském prostředí vykonává armáda Slovenské republiky a soukromé subjekty.

## 7. TYPY VRTULNÍKŮ

Letecká služba Policie ČR je vybavena v současné době dvěma typy vrtulníků. Jsou to vrtulníky lehké váhové kategorie a střední váhové kategorie.

### 7.1 EC 135 T2 - vrtulník lehké váhové kategorie

Vrtulníky lehké váhové kategorie jsou vrtulníky typu EC 135 T2. Tyto vrtulníky jsou spojeny převážně s činností policejních složek. Jejich využití lze uplatnit i u ostatních složek IZS. Vybavení vrtulníků je odlišné a to podle potřeb nasazení. V rámci nasazení pro potřeby policie je vrtulník vybaven světlem vysoké svítivosti, kamerou pro noční vidění a záznamem přenosu. V rámci nasazení záchranném je vrtulník vybaven podvěsem určeným k přenosu záchranářských osob nebo věcí. V rámci nasazení pro záchrannou službu, tzv. sanitní verze, je vybaven pro převoz jednoho ležícího pacienta s doprovodem lékaře a para medika. Jako další verzi lze uvést tzv. cestovní verzi, sloužící výhradně k převozu různých složek policie dle požadavku a to v počtu maximálně 5 osob. Tato verze nevyžaduje žádné další specifické vybavení.

#### 7.1.1 Parametry vrtulníku EC 135 T2

Eurocopter EC 135 T2 je dvoumotorový víceúčelový lehký vrtulník s čtyřlístým tuhým hlavním rotorem a opláštěným ocasním rotorem typu Fenestron vyráběný firmou Eurocopter v Německu. Vrtulník má pevný ližinový podvozek. Motory jsou turbohřídelové francouzské výroby Turbomeca typ Arrius 2B2. První prototyp vzlétl v roce 1994. Typ EC 135 je prvním vrtulníkem u Letecké služby Policie ČR, který je vybaven multifunkčními displeji (MFD) v pilotním kokpitu (oproti klasickým přístrojům ostatních vrtulníků). V současné době je v provozu 7 vrtulníků typu EC 135. Všechny vrtulníky EC 135 T2 u letecké služby mají přístrojové vybavení pro jednopilotní lety za podmínek IFR (lety podle přístrojů).

Základní parametry vrtulníku EC 135 T2:

- Posádka: 2-3 osoby (podle charakteru prováděné činnosti)
- Prázdná hmotnost: 1450 kg
- Maximální vzletová hmotnost: 2910 kg

- Letová vytrvalost: 2,45 hodiny
- Dolet: 660 km
- Maximální rychlost: 287 km/h
- Praktický dostup: 6 100 m
- Maximální počet přepravovaných osob v cestovní verzi: 5 osob
- Zatížitelnost vnějšího centrálního závěsu: 600 kg pro přepravu osob nebo 1000 kg nákladu
- Palubní jeřáb není zabudován

**Obrázek 5:** Vrtulník EC 135 T2 OK-BYG



Zdroj <http://www.planes.cz>

## 7.2 Bell 412 – vrtulník střední váhové kategorie

Vrtulník typu Bell 412 je dvoumotorový víceúčelový vrtulník střední váhové kategorie s čtyřlístým nosným a dvoulístým vyrovnávacím rotorem. Přistávací zařízení je ližinový podvozek. Motory jsou turbo hřídelové značky PRATT&WHITNEY. První prototyp vzlétl v roce 1986 pod označením UH-1 a později pod označením Bell 212. V současné době je v provozu u Letecké služby Policie ČR pět vrtulníků Bell 412 dvou různých verzí. Tyto verze se od sebe liší vahou prázdného vrtulníku a výkonem dané verze motorů. Vrtulník vyrábí americká společnost Bell Helicopter Textron a licenčně italská společnost Agusta-Bell. Vrtulník vychází z vývoje modelu Bell 212. Hlavním

rozdílem je čtyřlístý kompozitní nosný rotor. Vrtulník je po celém světě oblíben především u policejních sborů a pobřežních hlídek. Je často nasazován pro potřeby letecké záchranné služby. Některé země, například USA nebo Kanada, disponují i vojenskými verzemi.

Základní parametry vrtulníku BELL 412:

- Posádka: 2-3 osoby (podle charakteru prováděné činnosti)
- Prázdná hmotnost: 3100 kg
- Maximální vzletová hmotnost: 5400 kg
- Letová vytrvalost: 2,15 hodiny
- Dolet: 550 km
- Maximální rychlost: 260 km.h<sup>-1</sup>
- Praktický dostup: 6 100 m
- Maximální počet přepravovaných osob: 13 osob
- Maximální hmotnost břemene na jeřábu: 272 kg
- Maximální hmotnost břemene na podvěsu: do 2000 kg
- Použitelná délka lana jeřábu: 76 m

**Obrázek 6:** Vrtulník Bell 412 HP



### 7.3 Speciální vybavení

Speciální vybavení pro potřeby Letecké služby Policie ČR lze instalovat na jednotlivé vrtulníky podle požadovaného úkolu. Vybavení dále pak lze kombinovat dle konkrétních požadavků jednotlivých složek IZS.

Speciální vybavení se skládá z těchto přístrojů:

- termovizní kamera ULTRA FORCE se záznamem obrazu a přenosem obrazu na pozemní pracoviště pro vrtulníky EC 135,
- noční světlomet SX-16 pro vrtulníky EC 135,
- brýle pro noční vidění tzv. NVG (typu Gramen a ITT) pro posádku vrtulníku.
- pohyblivá mapa DKG4 v zástavbě pro vrtulníky EC 135,
- pohyblivá mapa DKG3 v zástavbě pro vrtulníky Bell 412,
- systém vyhledávání nouzového signálu (Homing) pro vrtulníky Bell 412, systém SAR
- palubní jeřáb pro vrtulníky Bell 412,
- palubní zásahová hrazda pro vrtulníky Bell 412,
- podvěs osobní (600 kg) nebo nákladový (1000 kg) EC 135 a nákladový (2000 kg) Bell 412,
- hasicí vaky 500, 800 a 900 litrů pro vrtulníky Bell 412,
- „medvědí tlapy“- podložky pod ližinové podvozky vrtulníků proti boření vrtulníků po přistání.



## 8. VÝHODY VRTULNÍKŮ

Vrtulník je v současné letecké legislativě veden jako běžný letoun. Oproti klasickému letadlu má nespornou výhodu, a to je jeho schopnost možnosti vzletu a přistání bez nutného dopředného pohybu. Tato vlastnost umožňuje přistání nebo vzlet z míst s omezeným prostorem. Jedná se především o místa, kterých jinými dopravními prostředky nelze, nebo jen velmi těžce dosáhnout (např. horské masívy, neprostupné lesní úseky).

Pro vrtulníky je specifický jejich velice malý nárok na přistání. Rozměry místa přistání odpovídají přibližně dvojnásobku rozměru vrtulníku. Zvláštní ohled je třeba brát na charakter přistávací plochy. Tato musí mít takovou únosnost, která nedovoluje prosednutí vrtulníku po přistání pod úroveň okolní půdy. Přistání vrtulníku je také limitováno sklonem plochy, na kterou dosedá. U stroje Bell 412 je maximální sklon 10 stupňů ve všech směrech, u EC 135 je maximální boční náklon 14 stupňů, při přistání do kopce maximálně 12 stupňů a z kopce 8 stupňů. Speciální doplňky a vybavení posádky umožňují nasazení vrtulníků i v noční době. Zásadním omezením vrtulníků je námraza, která je pro provoz vrtulníků nebezpečná.

Meteorologické podmínky pro let vrtulníků plně odpovídají stanoveným leteckým předpisům a jsou uvedeny v Leteckém předpisu L2 a AIP ČR. Předpisy L2 a AIP uvádějí přesné povětrnostní podmínky pro let vrtulníků. Lety za přímé viditelnosti bez letového plánu (lety bez přístrojů) – tzv. lety VFR, je dovoleno uskutečnit vně oblačnosti za stálé viditelnosti země a přízemní dohlednosti minimálně 800 metrů a v noci 3000 metrů.

## 9. ZPŮSOBY VYUŽITÍ VRTULNÍKŮ PRO POTŘEBY IZS

### 9.1 Záchrana a evakuace osob

K provádění záchrany osob a k evakuaci se využívají oba typy vrtulníků a to jak EC135 T2 tak i Bell 412. K záchraně osob a evakuaci se používá několik technik.

**Techniky přepravy v kabině vrtulníku** se používá v těch případech, kdy vzhledem k povětrnostním podmínkám a prostředí v okolí místa zásahu je možné přistání.

**Technika jeřábování** se používá v situacích, kdy vrtulník na místě zásahu nemůže přistát a je nutné spustit leteckého záchranáře na místo zásahu. Za tímto účelem se využívá jeřáb typu GOODRICH s délkou lana 72 metrů. Lano je dle testu dimenzované na hmotnost 1500 kg, maximální zatížení oka lana 272 kg. Navíjení lana má dvě rychlosti. Při počátku navíjení je rychlost pomalejší a po navinutí části lana se rychlost zdvojnásobí. Na jedno lano lze zavěsit až tři oka k nezávislému zavěšení, čímž lze spolehlivě vytáhnout jeřábem i tři osoby najednou. Vzhledem k centráži (podélné a příčné vyvážení vrtulníku vzhledem k těžišti) vrtulníku při záchraně osob nemůže vždy být maximální nosnost jeřábu využita. Běžným postupem při jeřábování je proto zavěšení leteckého záchranáře a maximálně jedné zachraňované osoby na lano. K záchraně osob pomocí jeřábu se využívá vrtulník typu Bell 412 HP/EP.

Dalším možným způsobem záchrany osob nebo evakuace je **využití** takzvaného **podvěsu**, při kterém je ve spodní části vrtulníku přichycené lano, které je napevno spojené s vrtulníkem. Tento způsob je vhodný především k přepravě objemnějších nákladů. Uplatňuje se také v případech, kdy je záchranář na místě zásahu a je nutná evakuace jeho a zraněných nebo zachráněných osob. Pro techniku podvěsu se využívají oba druhy vrtulníků ve vybavení LS PČR. Vrtulníky v podvěsu mají různou nosnost. Vrtulník EC135 T2 má v podvěsu nosnost 1000 kg, pro transport osob je tato hmotnost snížena maximálně na 600 kg. U vrtulníku Bell 412 je maximální hmotnost 2040 kg.<sup>17</sup>

---

<sup>17</sup> FOJTÍK, Jakub. *Vrtulníky v integrovaném záchranném systému; Používaná technika*. Rescue Report. červen 2011, roč. 14, čís. 3, s. 8-10. ISSN 1212-0456

Pro záchranu a evakuaci jsou vyvinuty doplňkové pomůcky, které jsou určeny pro záchranáře a zachraňované osoby. Jedná se například o záchranné sítě pro 2 nebo 4 osoby, sloužící k evakuaci více osob z místa zásahu, podpažní záchranný pás do vody, který se navléká postiženému na tělo a umožňuje tak jeho vyzvedávání z vody. Jako další doplňkovou pomůcku lze uvést záchranná nosítka pro transport zraněného.

## **9.2 Hašení požáru**

Pro hašení rozsáhlých ploch nebo pro hašení v nepřístupném terénu se nejčastěji využívá vrtulník typu Bell 412HP/EP. Tento typ vrtulníku je vybaven podvěsným hákem pro uchycení vnějšího břemene. Podvěsný hák je umístěn přímo v těžišti vrtulníku a jeho parametry umožňují nést hasicí prostředek až o objemu 1000 litrů. Podvěsný hák je ovládán elektricky a mechanicky. U vrtulníku EC135 T2 lze využít podvěsu k uchycení hasicího vaku s nižším objemem – 465 litrů. Hasicí vak má v České republice zvláštní označení: „Bambi vak“. V mezinárodním měřítku je tento hasicí systém označen názvem BambiBucket®. Hasicí vak se plní několika způsoby. Jeden ze způsobů je plnění z cisterny za pomoci hasičských proudnic. Takovéto využití se uplatňuje v případě, kdy v blízkosti zásahu není žádný vodní zdroj, a přelety k plnění do vzdálenějších nádrží by byly nevýhodné. Vrtulník zůstane po vzletu několik metrů nad zemí a pod vrtulníkem se z cisterny za pomoci proudnic napustí požadované množství vody nebo hasicího prostředku do hasicího vaku „Bambi vak“ lze naplnit velice rychle (cca za 9 sekund). Dalším způsobem plnění je nabíráním vody za letu z různých přírodních zdrojů. Vrtulník se zavěšeným „Bambi vakem“ přiletí nad vodní zdroj a vak ponoří do vody. Po naplnění vrtulník může pokračovat v letu na místo požáru. Tento způsob plnění dovoluje využití možnosti elektrického přidávání smáčedla, prostředku pro vytvoření efektivnějších vlastností hašení vody.

## **9.3 Transport zraněných**

Pro záchranu těžce zraněných osob, u kterých by hrozilo nebezpečí z prodlení, se využívá vrtulník EC 135T2. Tento typ vrtulníku je využíván pro Leteckou záchrannou službu (LZS) se sídlem v Praze. Jedná se o vrtulník, ve kterém je zástavba firmy Air Ambulance. Zástavba je téměř totožná s vybavením vozů Rychlé záchranné zdravotnické služby.

## 9.4 Pátrání po pohřešovaných osobách

Využití vrtulníků je velmi výhodné zejména při pátrání po pohřešovaných osobách a je velmi efektivní v případech, kdy hrozí zranění pohřešovaných osob. Území, které lze prověřit během několika minut s využitím vrtulníků, je násobně větší než prostor, který lze propátrat pozemními složkami. K pátrání po pohřešovaných osobách se mimo vizuálního pátrání posádkou vrtulníku využívá i termovizní kamera a noční osvětlení (reflektor).<sup>18</sup>

**Termovizní kamera** je běžnou standardní výbavou policejních i záchranářských vrtulníků. U LS PČR se využívá termovizní kamera Ultraforce II-EP (dále FLIR - forward looking infrared). Jde o velmi citlivé zařízení snímání tepelných hodnot a jejich znázornění na displeji operátora prostřednictvím počítačového zpracování. Všechny elektronické prostředky tohoto typu jsou závislé na teplotě okolí a na teplotě hledaného objektu. Při využívání termovize v praxi je také potřeba brát ohled na možné stínění nebo překrytí hledaného objektu jinými látkami (sníh, déšť, oblačnost, listí, koruny stromů). Nejvhodnější podmínky pro práci termovizní kamery jsou v době největšího teplotního kontrastu a v suchém ovzduší. Pro vytvoření obrazu termovizní kamerou je rozhodující teplota tělesa. Pokud není dosaženo rozdílného kontrastu, stává se objekt pro termovizní kameru „neviditelný“. Denní teplotní cyklus vytváří teplotní scénu a objekty se od sebe liší rychlostí ohřívání a chladnutí, přičemž velké objemné objekty mění svou teplotu pomaleji než malé méně hmotné objekty.

---

<sup>18</sup> FOJTÍK, Jakub. Vrtulníky v integrovaném záchranném systému; *Policejní nasazení*. Rescue Report. září 2011, roč. 14, čís. 4, s. 4-5. ISSN 1212-0456.

**Obrázek 7:** Termovizní kamera Flir - Ultraforce II-EP



**Pátrací světlomet** je vysoce výkonný světlomet využívaný u všech typů vrtulníků. Typové označení pátracího světlometu je SX-16 NIGHTSUN. Světlomet je ovládán pilotem.

**Obrázek 8:** Vrtulník EC 135 T2 se zabudovaným pátracím světlometem SX-16



Zdroj: <http://www.planea.cz>

Po detailním popisu technických parametrů a možnosti využití vrtulníků bych v následující kapitole rád přistoupil k rozboru využití vrtulníků v konkrétních případech záchranných akcí.

## 10. ZNÁZORNĚNÍ VYUŽITÍ A EFEKTIVITY NASAZENÍ VRTULNÍKŮ ČESKÉ POLICIE NA KONKRÉTNÍCH PŘÍKLADECH

Pro srovnání jsem vybral poslední tři roky. V těchto letech byly vrtulníky nasazeny:

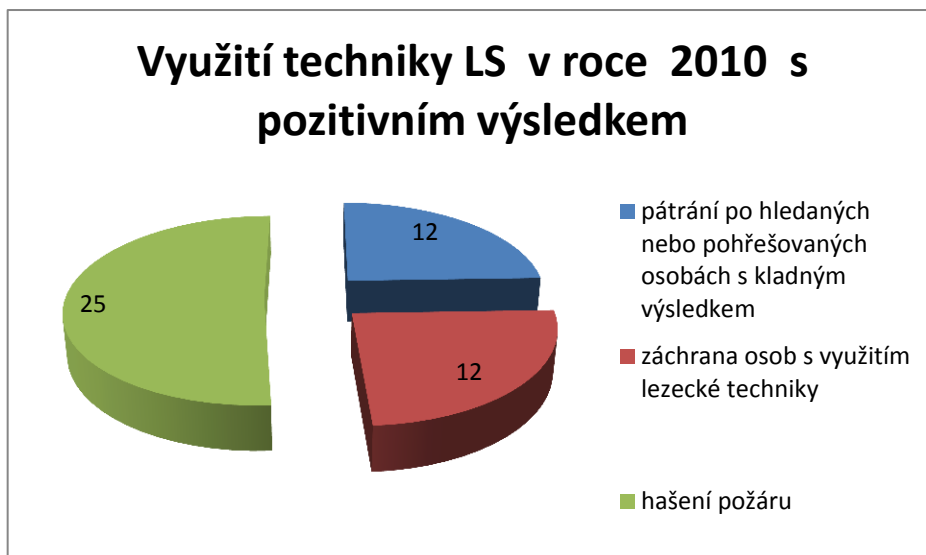
V roce 2010 celkem 214 letů.

V roce 2011 celkem 345 letů.

V roce 2012 celkem 365 letů.

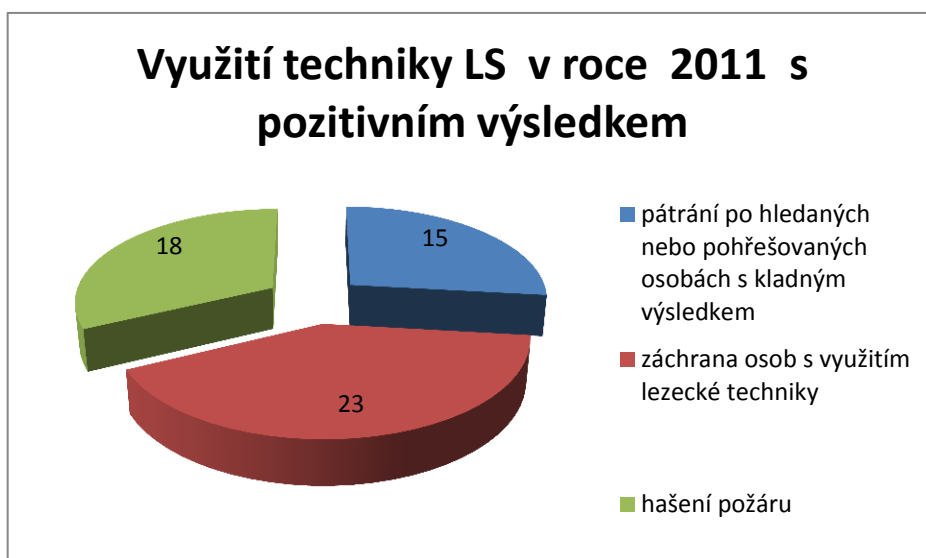
Z těchto startů byly v následujících grafech vyjádřeny lety s pozitivním výsledkem. U ostatních letů byl vrtulník odvolán, nebo účel, pro který byl vrtulník vyžádán, již byl dosažen.<sup>19</sup>

Graf 1: Využití techniky v roce 2010

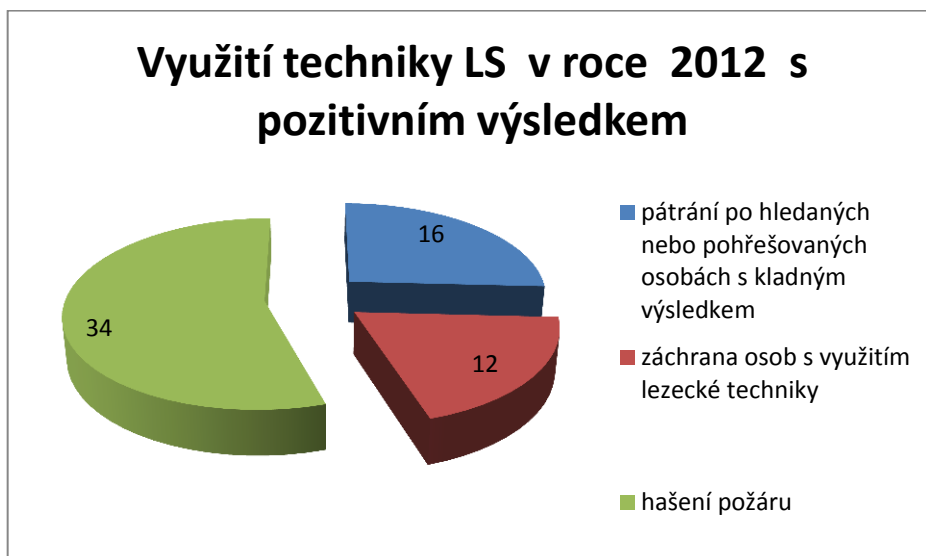


<sup>19</sup> Zdroj: roční uzávěrka LS PČR

Graf 2: Využití techniky LS v roce 2011



Graf 3: Využití techniky LS v roce 2012



## 10.1 Konkrétní případy nasazení LS PČR v rámci IZS

### 10.1.1 Hasící lety

Při provádění letecké hlídky dne 16. 7. 2006 v lesích v okolí Blanska severně od Brna zjistila posádka letecké hlídky v 12:36 hod. požár lesa v blízkosti obce Vísky a Bačov. Posádka provedla typologii terénu a možnosti okolí, průzkum rozsahu a šíření požáru. Jednalo se o svažité terén a rozsah požáru byl určen na přibližně polovinu

hektaru lesa. Požár byl ohlášen na operační středisko HZS a posádka letecké hlídky vyžádala zapojení pozemních sil. Následně byl vyhledán nejbližší možný zdroj vody (cca. 2,5 km od místa požáru). Při tomto požáru bylo provedeno celkem 5 shozů, s obsahem 4 550 litrů vody. Zásah letecké hlídky trval 66 minut.

Na výzvu operačního a informačního střediska GŘ HZS ČR odstartoval v 19:01 hod. dne 16. 7. 2006 vrtulník Bell 412 na místo lesního požáru v Broumovských stěnách nedaleko obce Hlavňov u Teplic nad Metují. Hašení požárů ve skalním masivu bylo prováděno od 19:52 hod. pod dohledem velitele zásahu a v součinnosti s letadlem Dromedár civilního provozovatele. Vak na vodu byl plněn v nedalekém vodním zdroji. Celkem bylo shozeno 27 náplní po 910 litrech, s obsahem 24 570 litrů vody. Hasební zásah byl ukončen v 21:40 hod..

Dne 19. 7. 2006 byl na výzvu operačního a informačního střediska GŘ HZS v 17:06 hod. vyslán vrtulník Bell 412 na hašení požáru v chráněné krajinné oblasti Kokořínsko u obce Romanův u Mšena. Dosažení místa zásahu a zahájení leteckého hašení bylo v 17:22 hod.. V místě byly přistaveny cisterny na plnění vaku a nataženy proudnice. Hašení bylo ukončeno na pokyn velitele pozemního zásahu v 18:06 hod.. Celkem bylo provedeno 8 shozů s vakem o objemu 910 litrů, s obsahem 7 280 litrů vody. Zásah leteckého hašení trval 44 minut.

Při provádění letecké hlídky dne 22. 7. 2006, v oblasti Křivoklátských lesů a v okolí Rakovníka, byl v 16:18 hod. zjištěn vznik lesního požáru u obce Ostrovec a u obce Jesenice u Rakovníka. Jednalo se o začínající požár o rozloze zhruba jednoho hektaru uprostřed rozsáhlého rovinatého lesa. Požár se rychle šířil, plameny dosahovaly výšky 2 až 3 metrů. Posádka provedla jeho ohlášení na operační středisko HZS a vyhledala v blízkosti vhodný vodní zdroj. Po namontování hasícího vaku zahájila v 16:24 hod. letecké hašení. Hašení bylo ukončeno v 17:14 hod.. Celkem bylo provedeno 12 shozů, s obsahem 10 920 litrů vody. Zásah letecké hlídky trval 40 minut.

### **10.1.2 Déletrvající záchranářské práce**

Dne 22. 7. 2006 bylo ze strany GŘ HZS vyžádáno nasazení vrtulníku pro hašení lesního požáru v Národním parku České Švýcarsko v blízkosti obce Jetřichovice. V 17:27 hod. odstartoval vrtulník Bell 412 vybaven podvěsným vakem a proudnicemi pro plnění z cisteren. Vzhledem k se ztěžujícím světelným podmínkám bylo po



provedení 21 shozu vody doplněné pěnidlem pro zvýšení hasícího účinku hašení ukončeno.

Dne 23. 7. 2006 bylo nasazení hasícího vrtulníku organizováno podle požadavku velitele zásahu. Podle těchto požadavků byl vrtulník k dispozici pro hašení v místě zásahu v 07:00 hodin. Z letecké základny Praha byla vyslána do místa zásahu cisterna pro doplňování LPH zasahujícího vrtulníku. Hašení bylo započato v 07:00 hod.. Vzhledem k rozsáhlosti požáru, byl po konzultaci s GR HZS povolán další vrtulník Bell 412 PČR letecké služby. V plném nasazení prováděly letecké hašení dva vrtulníky Bell 412. Do hašení byl dále pak zapojen i hasící letoun Dromedár civilní společnosti. Koordinaci náletů a udržování spojení s velitelem zásahu a veliteli jednotlivých „bojových úseků“ prováděla první posádka vrtulníku. Požár byl rozdělen celkem na 7 bojových úseků. Velitelé takto rozdělených bojových úseků dávali pro posádky upřesňující informace. Stěžejním úkolem bylo zamezení šíření požáru do okolních rozsáhlých a velmi špatně přístupných prostor národního parku. Bylo nutné provádět přesné cílené shozy z velmi pomalého letu. Opakovanými shozy na určená místa z obou nasazených vrtulníků došlo k zamezení šíření požáru a jeho zvládnutí. Frekvence shozů u každého vrtulníku byla do 3 minut. Prvním vrtulníkem bylo v tento den provedeno celkem 211 shozů vody s pěnidlem. Druhý povoláný vrtulník provedl celkem 130 shozů. Hasiči prováděli navádění a pomoc při plnění vaků ze dvou cisteren. Policejní vrtulník byl nasazen do místa požáru k postupnému dohašení nově vznikajících ohnisek i v následujících dnech. Dne 24. 7. 2006 bylo provedeno celkem 149 shozů, dne 25. 7. 2006 90 shozů a dne 26. 7. 2006 dalších 116 shozů. Dne 26. 7. 2006 v podvečerních hodinách bylo nasazení vrtulníku velitelem zásahu ukončeno. Policejními vrtulníky bylo pro zvládnutí tohoto požáru provedeno celkem 717 shozů, což představuje celkem 638 170 litrů hasící látky (vody doplněné pěnidlem). Celkem bylo odlétáno 44:56 letových hodin.

**Obrázek 9:** Vrtulník Bell 412 HP při hašení



Zdroj: <http://www.vrtulnik.cz/povodne2002.htm>

Dne 16. 10. 2008 v odpoledních hodinách byl vyslán vrtulník LS PČR do obce Dolní Žandov, kde policisté a dobrovolníci pátrali po pohřešovaném muži, který odešel z domova spáchat sebevraždu. Celkově chladné počasí a zdravotní stav pohřešovaného hrozil, že by mohlo dojít k ohrožení jeho života nebo zdraví, nebo k tomu, že své výhrůžky splní dříve, než bude nalezen. Vrtulník v průběhu 40 minut propátral okolí místa bydliště pohřešovaného. Operátor vrtulníku pomocí termovize našel muže schovaného pod železničním mostem. V případě pátrání pozemními jednotkami by vzhledem k brzkému stmívání a následné tmě nemohl být uvedený prostor včas propátrán. K nalezení muže by tedy došlo nejdříve po rozednění. Nasazením vrtulníku a využitím termovize byl muž nalezen 40 minut od zahájení pátrání a tímto byl včas převezen na lékařské ošetření. Pouze vizuální pátrání by v tomto případě nemělo naději na úspěch.

## 10.2 Efektivita využití vrtulníků

Z výše uvedených statistik i popisů zásahů s policejními vrtulníky je patrné, jak významnou roli tyto stroje hrají především ve specifických situacích při vyprošťování osob, při hašení požárů a při pátrání po pohřešovaných civilních osobách. Ať už jsou důvodem pro aktivaci LS PČR urgencye zásahu, nepřístupný terén nebo nutnost šetrného transportu, vždy se jedná o neoddiskutovatelné výhody oproti pozemním zásahům.

Samostatnou kapitolou jsou zásahy vrtulníků při povodních. V roce 1997 byly při povodních na Moravě využity k záchraně stovek osob. V roce 2002 bylo při povodních v Čechách během záchranných akcí provedeno 444 letů.

Nezastupitelnou roli hrají vrtulníky při monitorování dopravní situace, při průzkumu terénu při živelných pohromách a pro rychlý přesun zásahových jednotek právě v těchto situacích. Pro každou vysoce rozvinutou společnost je záchrana a ochrana každého lidského života prvořadým úkolem, takže desítky zachráněných osob ročně potvrzují potřebnost vrtulníků.

Pohlédneme-li na celou věc ještě z ryze ekonomického aspektu, pokud bychom chtěli vrtulníky nahradit lidským personálem, tak v případě požáru by nasazení v lesních prostorech jistě prokázalo obrovské náklady na hasicí techniku hasičů a i na velký počet hasičů, kteří by museli být nasazeni. Pro pozemní jednotky hasičů by transport techniky a jednotek znamenal velký výdaj energie, neboť většina ohnisek požáru byla ve strmých stěnách skal a v zadýmeném prostředí. Náklady vynaložené na provoz vrtulníku jsou v tomto porovnání rozhodně významně nižší než by byly náklady na uhašení požáru pozemními jednotkami.

Vrtulníkem je možno zasáhnout v konkrétním místě požáru a eliminovat ho a to i ve velmi nepřístupném terénu. Vrtulník může za použití „Bambi vaku“ čerpat vodu z blízkých zdrojů a časová ztráta při plnění je řádově několik minut. Tímto se odlišuje také od hašení letadly, které z důvodu plnění hasicí směsí nebo vodou musí odlétat na okolní letiště a tím ztrácí tolik potřebný čas k rychlému uhašení. Také pro záchranu životů je rozhodující čas, kdy se zraněné osobě v kritickém stavu dostane prvního odborného lékařského ošetření s následujícím rychlým a bezpečným transportem do nemocnice. Zde spatřuji největší přednost Letecké služby. Je jasné, že především u mnohočetných poranění stoupá u rychlého zásahu vysoce šance na přežití pacienta. Vráťím-li se k bezpečnosti přepravy pacientů, toto je také významný faktor mluvící pro využití vrtulníků při záchranných akcích. Pro vysokou provozní bezpečnost jsou nehody

nebo incidenty v případě zásahů vrtulníky na rozdíl od zásahů sanitkami z pochopitelných důvodů jen ojedinělé.

## ZÁVĚR

Ve své bakalářské práci jsem splnil všechny vytyčené dílčí cíle. Zmapoval jsem vznik a vývoje Letecké služby Policie ČR v České republice a její postavení v rámci Integrovaného záchranného systému. Poskytl jsem stručnou informaci o fungování obdobného systému v sousedních státech. Dále jsem se zaměřil na nasazení vrtulníků určených k záchraně osob a majetku v rámci Integrovaného záchranného systému. Detailně jsem se věnoval popisu jejich vybavení a pokusil jsem se posoudit efektivitu nasazení vrtulníků při některých konkrétních záchranných akcích.

Během práce jsem vycházel především z platných právních předpisů pro Leteckou službu Policie ČR a interních aktů řízení Policie ČR a Hasičského záchranného sboru ČR (dále jen HZS ČR). Inspirací a zdrojem některých postřehů byla také moje několikaletá služba u Policie České republiky.

V médiích je možno zaregistrovat diskuse na téma, proč využívat vrtulníky Policie ČR a ne vrtulníky soukromých provozovatelů. Podle mého názoru pro policejní vrtulníky mluví především jejich kvalitní vyškolený personál, zásahy LS mají zásadní legislativní podporu v zákonech, policie musí konat. Naopak si lze představit situaci, kdy by soukromník zasáhnout odmítl. Podstatná je i průběžná spolupráce se všemi složkami státních institucí. Soukromý provozovatel by musel na každou akci získávat nejrůznější povolení. Kalkulace pro akce vedené LS a soukromým provozovatelem by jistě prokázala také finanční výhody provozu státních vrtulníků.

Letecké hašení a preventivní letecké hlídkové lety jsou jedním ze stěžejních úkolů Policie ČR letecká služba. Přesto, že je letecká služba organizačně zařazena jako útvar s celorepublikovou působností v Policii ČR, plní řadu významných úkolů mimo její přímou působnost. Obecně lze říci, že letecká služba zabezpečuje trvalou akceschopnost letecké techniky k plnění úkolů pro oblast vnitřní bezpečnosti státu, veřejného pořádku, integrovaného záchranného systému, krizového řízení a dalších úkolů státní správy na základě usnesení vlády, rozhodnutí ministra vnitra a sjednaných mezinárodních a mezirezortních dohod.

Ve většině evropských zemi je LZS zajišťována nestátními provozovateli. V České republice na dvou stanicích slouží trvale vrtulníky státních institucí. V roce 2011 kritizovali poslanci zdravotního výboru soukromé provozovatele a to především jejich vysokou finanční náročnost. V témže roce vydala expertní komise ministerstva vnitra a policejního prezidia doporučení zrušit provoz letecké záchranné služby, již zajišťuje Letecká služba Policie ČR.

Podle slov jejího bývalého ředitele Vladimíra Panenky by se však Letecká služba Policie ČR měla na Letecké záchranné službě podílet i nadále. Zatímco civilní společnosti se snaží generovat zisk, přínosem pro policejní jednotku je větší „rozlétanost“ a čerpání zkušeností v náročných a specifických podmínkách, jež posléze dokáže velmi dobře využít i pro policejní úkoly či další lety v rámci integrovaného záchranného systému. LS PČR přináší do systému nadstandardní kvalitu danou jak způsobem výcviku, tak i množstvím a úrovní letecké techniky.

Ve své bakalářské práci jsem se snažil popisem konkrétních zásahů i rozbořem efektivnosti využití prokázat, že Letecká služba Policie ČR má své nezastupitelné místo v bezpečnostním systému naší země.

## SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

### Literatura

- 1) Dlouhý, M., Minařík, J., *Policejní letectvo Včera a dnes*, Praha: Themis 2000. ISBN 80-85821-91-5
- 2) Fojtík, J., *Policejní vrtulníky- Historie policejního letectví 1935- 2006*. Praha: Naše vojsko 2007. 173 s. ISBN 978-80-206-0870-3
- 3) Josef Hrudka, David Zámek, a kol., *Organizace a činnost policejních služeb*. Praha: Policejní historie. 233s. ISBN 978-80-8647-756-5
- 4) DLOUHÝ, M., MACHUTOVÁ, M.: *Policejní letectvo, Letectví a kosmonautika* č. 24, ročník 1995.
- 5) FOJTÍK, Jakub. *Vrtulníky v integrovaném záchranném systému; Policejní nasazení*. Rescue Report. září 2011, roč. 14, čís. 4, s. 4-5. ISSN 1212-0456.
- 6) FOJTÍK, Jakub. *Vrtulníky v integrovaném záchranném systému; Používaná technika*. Rescue Report. červen 2011, roč. 14, čís. 3, s. 8-10. ISSN 1212-0456

### Použité zákony

- 7) Zákon č. 238/2000 Sb., Hasičský záchranný sbor České republiky
- 8) Zákon č. 239/2000 Sb., o IZS,
- 9) zákon č. 237/2000 Sb. (kterým se mění zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně)
- 10) zákon č. 240/2000 Sb. (o krizovém řízení)
- 11) Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii ČR
- 12) Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a s třístrannou dohodou mezi Ministerstvem dopravy ČR, Ministerstvem obrany ČR a Ministerstvem vnitra ČR.
- 13) Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991Sb., o živnostenském podnikání ve znění pozdějších předpisů

## **Dohody, směrnice a ostatní propagační materiál**

14) Dohoda o plánované pomoci na vyžádání ze dne 31. 3. 2005, uzavřená mezi Ministerstvem vnitra a generálním ředitelstvím Hasičského záchranného sboru České republiky, Policií České republiky a Horskou službou České republiky, o. p. s (č. j. PO-1118/IZS-2005; LS-43/01-2005; HS-1/2005)

15) Správní dohoda o spolupráci při zajišťování letecké záchranné služby ze dne 12. 8. 1997, uzavřená mezi Ministerstvem vnitra ČR a Ministerstvem zdravotnictví ČR

16) Dohoda o spolupráci při hlídkové činnosti a hašení lesních požárů prováděných leteckou technikou uzavřená mezi Ministerstvem vnitra a Ministerstvem zemědělství (č. j. MV-4662-1/PO/2009)

17) Dohoda o spolupráci při zajišťování letecké služby pátrání a záchrany ze dne 29. 12. 2004 (č. j. KM-2075/2000) a další.

18) Usnesení vlády č.1029/2001 a dohodě mezi Ministerstvem vnitra ČR a Ministerstvem zdravotnictví ČR o spolupráci při zajišťování letecké záchranné služby ze dne 29. 12. 2004

19) Směrnice pro hlídkovou činnost a hašení lesních požárů prováděné leteckou technikou, 2005

20) Směrnice pro vyžadování a zapojení vrtulníků LS PČR v rámci IZS, 2004

21) Prezentace „Policie ČR letecká služba Brno“, Ing. Zdeněk Balcar, vedoucí operačního dispečinku LS PČR

22) Prezentace „Policie ČR letecká služba“, Ing. Zdeněk Balcar, vedoucí operačního dispečinku LS PČR

23) Propagační materiály LS PČR

## **Usnesení, vyhlášky, nařízení**

24) Usnesení vlády ČR č. 672/1999 Sb., o organizačním a materiálním zajištění leteckých činností IZS

25) Usnesení vlády ze dne 28. června 1999 č. 672 „K organizačnímu a materiálnímu zajištění leteckých činností v integrovaném záchranném systému“

26) Usnesení vlády ze dne 10. 10. 2001 č. 1029/2001 a jeho přílohy, které stanoví cílový stav v oblasti zajištění leteckých činností, které bude letecká služba poskytovat pro jednotlivé složky IZS.



27) Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 108/1997Sb., kterou se provádí zákon č. 49/1997Sb. o civilním letectví

28) Vyhláška Ministerstva dopravy č. 410/2006Sb., o ochraně civilního letectví před protiprávními činy a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 108/1997

29) Vyhláškou Českého báňského úřadu č. 447/2001 ze dne 3. prosince 2001.

30) Nařízení Komise Evropských společenství č. 2042/2003, o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů

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

32) Směrnice pro vyžadování a zapojení vrtulníků Policie ČR letecké služby v rámci integrovaného záchranného systému (čj. PO-3781/IZS-2003, PPR-287/K-2004)

## **Webové portály**

<http://www.vrtulnik.cz/povodne2002.htm> - informační portál Vrtulníky.CZ [online] [cit. 22. 2. 2013]

<http://www.planes.cz> – fotografie vrtulníků – informační portál Planes.cz [online] [cit. 15. 1. 2013]

[http://cs.wikipedia.org/wiki/Leteck%C3%A1\\_z%C3%A1chrann%C3%A1\\_slu%C5%BEba](http://cs.wikipedia.org/wiki/Leteck%C3%A1_z%C3%A1chrann%C3%A1_slu%C5%BEba) – informační portál Wikipedia.cz : letecká služba [online] [cit. 13. 2. 2013 ]

<http://zdravi.e15.cz/clanek/sestra/historie-a-soucasnost-letecke-zachranne-sluzby-453> - zdravotnický informační server [online] [cit. 26. 2. 2013]

<http://www.vrtulnik.cz/lzs/sar.htm> - vrtulníkové stránky informační portál Vrtulník.CZ [online] [cit. 26. 2. 2013]

## SEZNAM GRAFŮ, OBRÁZKŮ A TABULEK

### Seznam obrázků

Obrázek 1: Letoun SPAD VII	12
Obrázek 2: Vrtulník Mi-4 imatrikulace OK-BYN	16
Obrázek 3: Vrtulník Mi-2 B-2401	17
Obrázek 4: Zabezpečení akceschopnosti a dostupnosti celého území státu z Hlavní letecké základny Praha a letecké základny Brno	34
Obrázek 5: Vrtulník EC 135 T2 OK-BYG	38
Obrázek 6: Vrtulník Bell 412 HP	39
Obrázek 7: Termovizní kamera Flir - Ultraforce II-EP	45
Obrázek 8: Vrtulník EC 135 T2 se zabudovaným pátracím světloometem SX-16	45
Obrázek 9: Vrtulník Bell 412 HP při hašení	50

### Seznam grafů

Graf 1: Využití techniky v roce 2010 s pozitivním výsledkem	46
Graf 2: Využití techniky v roce 2010 s pozitivním výsledkem	47
Graf 3: Využití techniky v roce 2010 s pozitivním výsledkem	47

### Seznam tabulek

Tabulka 1: Rozmístění a provozovatelé LZS v České republice	31
-------------------------------------------------------------	----

## SEZNAM PŘÍLOH

**Příloha A:** vybraná ustanovení Zákona o Policii ČR č. 273/2007 Sb.....I

**Příloha B:** vybraná ustanovení Zákona č. 133/1985Sb. O požární ochraně.....III

## **Příloha A**

Zákon o Policii ČR č. 273/2007 Sb.

### **§ 116 Použití policejní letecké techniky**

(1) Ministerstvo

a) vede evidenci letadel provozovaných policií (dále jen „policejní letadla“) v leteckém rejstříku policejních letadel, přiděluje policejnímu letadlu poznávací značku a vydává osvědčení o zápisu policejního letadla do leteckého rejstříku policejních letadel,

b) rozhoduje o letové způsobilosti, vydává osvědčení letové způsobilosti a ověřuje letovou způsobilost policejních letadel,

c) provádí kontroly letové způsobilosti,

d) zadržuje osvědčení letové způsobilosti do doby odstranění závady v letové způsobilosti,

e) rozhoduje o letové nezpůsobilosti policejního letadla a odnímá osvědčení letové způsobilosti a uznává za platné osvědčení letové způsobilosti vydané jiným státem,

f) uděluje souhlas ke zkušebnímu létání.

(2) Letecký rejstřík policejních letadel je veřejně přístupný a zapisují se do něj tyto údaje o policejním letadle

a) poznávací značka,

b) typ a výrobní číslo policejního letadla,

c) ostatní základní technické údaje stanovené prováděcím právním předpisem,

d) datum zápisu a výmazu z leteckého rejstříku policejních letadel.

(3) Zjišťování příčin leteckých nehod policejních letadel provádí odborná komise určená ministrem.

(4) Hrozí-li nebezpečí z prodlení a nestačí-li síly a prostředky letecké záchranné služby, může se policie podílet na zabezpečování provozu letecké záchranné služby.

(5) Ministerstvo stanoví vyhláškou náležitosti žádosti o zápis letadla do leteckého rejstříku policejních letadel, doklady, které je nutno k žádosti přiložit, technické údaje o policejním letadle zapisované do leteckého rejstříku policejních letadel a vzor osvědčení o zápisu policejního letadla do leteckého rejstříku policejních letadel.

Zákon o civilním letectví č. 49/1997 Sb. ve znění pozdějších změn.

### **§ 50 Létání vojenských, policejních a celních letadel**

Létání vojenských, policejních a celních letadel se řídí tímto zákonem, s výjimkou létání pro účely obrany, výcviku a zajištění bezpečnosti státu.

Pro létání ve stejné části vzdušného prostoru jsou jednotná pravidla létání pro vojenská, policejní a celní letadla a civilní létání.

## Příloha B

Zákon č. 133/1985Sb. O požární ochraně

### Jednotky požární ochrany

#### § 65 Druhy jednotek požární ochrany

**(1)** Jednotkami požární ochrany jsou

a) jednotka hasičského záchranného sboru kraje, která je složena z příslušníků hasičského záchranného sboru (dále jen "příslušník") určených k výkonu služby na stanicích hasičského záchranného sboru kraje,

b) jednotka hasičského záchranného sboru podniku, která je složena ze zaměstnanců právnické osoby nebo podnikající fyzické osoby, kteří vykonávají činnost v této jednotce jako své zaměstnání, (dále jen "zaměstnanec podniku"),

c) jednotka sboru dobrovolných hasičů obce, která je složena z fyzických osob, které nevykonávají činnost v této jednotce požární ochrany jako své zaměstnání,

d) jednotka sboru dobrovolných hasičů podniku, která je složena ze zaměstnanců právnické osoby nebo podnikající fyzické osoby, kteří nevykonávají činnost v této jednotce požární ochrany jako své zaměstnání.

**(2)** Činnost v jednotce sboru dobrovolných hasičů obce při hašení požáru, provádění záchranných prací při živelních pohromách a jiných mimořádných událostech se považuje za výkon občanské povinnosti. <sup>3b)</sup> Činnost v jednotce sboru dobrovolných hasičů obce při nařízeném cvičení nebo nařízené odborné přípravě je jiným úkonem v obecném zájmu.

**(3)** Činnost v jednotce sboru dobrovolných hasičů vybrané obce je vykonávána zpravidla v pracovněprávním vztahu k obci nebo v pracovněprávním vztahu k hasičskému záchrannému sboru kraje.

**(4)** Zaměstnanci podniků, členové jednotek sborů dobrovolných hasičů obcí a členové jednotek sborů dobrovolných hasičů podniků musí být starší 18 let a zdravotně způsobilí.

**(5)** Ministerstvo může k plnění mimořádných úkolů na úseku požární ochrany zřídit jednotku generálního ředitelství.

**(6)** Vnitřní organizace a vybavení jednotek požární ochrany včetně dislokace jednotlivých druhů a kategorií jednotek požární ochrany musí být volena tak, aby území obce bylo podle stupně nebezpečí zabezpečeno požadovaným množstvím sil a prostředků při splnění požadované doby jejich dojezdu na místo zásahu podle základní tabulky plošného pokrytí uvedené v příloze zákona.

**(7)** Jednotky požární ochrany používají jednotné barevné označení vozidel, lodí a letadel. Stanovené barevné označení vozidel, lodí a letadel jednotek požární ochrany mohou používat jen jednotky požární ochrany uvedené v odstavci 1.

**(8)** Prováděcí právní předpis stanoví

a) organizaci plošného pokrytí území jednotkami požární ochrany,

b) organizaci, druhy a termíny preventivních zdravotních prohlídek zaměstnanců podniků a členů jednotek sborů dobrovolných hasičů obcí a podniků, obsah lékařského posudku, seznam nemocí, vad a stavů, pro které nelze vydat kladný posudkový závěr,

c) barevné označení vozidel, lodí a letadel jednotek požární ochrany,

d) způsob zřizování, vnitřní organizaci a vybavení jednotek požární ochrany požární technikou a věcnými prostředky požární ochrany, jakož i jejich používání.

## **§ 65a Vojenská hasičská jednotka**

**(1)** Za jednotky požární ochrany uvedené v § 65 odst. 1 písm. b) a d) se ve vojenských objektech, vojenských útvech, vojenských zařízeních, vojenských záchranných útvech a u právnických osob založených nebo zřízených Ministerstvem obrany považují vojenské hasičské jednotky.

**(2)** Vojenská hasičská jednotka je složena z vojáků a občanských zaměstnanců (dále jen "členové vojenské hasičské jednotky"). Zřizování, vnitřní organizace a vybavení vojenských hasičských jednotek požární technikou a věcnými prostředky požární ochrany je v působnosti Ministerstva obrany. Ministerstvo obrany rovněž stanoví podmínky výkonu služby, odborné způsobilosti, nástupního odborného výcviku, odborné přípravy, zdravotní způsobilosti a funkční označení členů vojenských hasičských jednotek, které nesmí být zaměnitelné s hodnotným označením příslušníků hasičského záchranného sboru.

**(3)** Pro vojenskou hasičskou jednotku se při společném zásahu jednotek požární ochrany a vojenských hasičských jednotek uplatňuje právo přednostního velení jako pro jednotku sboru dobrovolných hasičů podniku a členové vojenské hasičské jednotky jsou podřízeni veliteli zásahu.

**(4)** Tam, kde není zřízena vojenská hasičská jednotka, může orgán požární ochrany Ministerstva obrany nařídit zřízení požární hlídky.

## **§ 66 Jednotka hasičského záchranného sboru kraje**

**(1)** Jednotka hasičského záchranného sboru kraje je součástí hasičského záchranného sboru kraje.

**(2)** V případech určených vládou může být zřízena jednotka hasičského záchranného sboru kraje i u právnických osob.

## **§ 67 Jednotka hasičského záchranného sboru podniku**

**(1)** Jednotku hasičského záchranného sboru podniku zřizuje k plnění úkolů podle § 70 odst. 1 právnická osoba nebo podnikající fyzická osoba provozující činnosti uvedené v § 4 odst. 2 a 3, kterou určí hasičský záchranný sbor kraje; u právnické osoby nebo podnikající fyzické osoby s celostátní působností nebo působností zasahující do dvou nebo více krajů, po souhlasu generálního ředitelství. Hasičský záchranný sbor kraje přitom vychází z výsledků posouzení požárního nebezpečí nebo dokumentace zdolávání požárů. Počet zaměstnanců podniku a vybavení této jednotky stanoví na základě výsledků posouzení požárního nebezpečí nebo dokumentace zdolávání požárů hasičský záchranný sbor kraje.

**(2)** Právnická osoba nebo podnikající fyzická osoba jmenuje a odvolává velitele této jednotky po vyjádření hasičského záchranného sboru kraje k jeho způsobilosti vykonávat funkci velitele.

**(3)** Právnická osoba nebo podnikající fyzická osoba mohou zrušit jednotku hasičského záchranného sboru podniku jen se souhlasem záchranného sboru kraje; u právnické osoby nebo podnikající fyzické osoby s celostátní působností nebo působností zasahující do dvou nebo více krajů si hasičský záchranný sbor kraje vyžádá souhlas generálního ředitelství.

## **§ 68 Jednotky sborů dobrovolných hasičů**

**(1)** Obec zřizuje a spravuje jednotku sboru dobrovolných hasičů obce. Velitele této jednotky, po vyjádření hasičského záchranného sboru kraje k jeho způsobilosti vykonávat funkci velitele, jmenuje a odvolává starosta obce. Přihlíží přitom k návrhu občanského sdružení působícího na úseku požární ochrany.

**(2)**

**(2)** Právnické osoby nebo podnikající fyzické osoby provozující činnosti uvedené v § 4 odst. 2 a 3, které určí hasičský záchranný sbor kraje, mohou místo jednotky hasičského záchranného sboru podniku zřídit jednotku sboru dobrovolných hasičů podniku. Hasičský záchranný sbor kraje přitom vychází z výsledků posouzení požárního nebezpečí nebo dokumentace zdolávání požárů. Velitele této jednotky po vyjádření hasičského záchranného sboru kraje k jeho způsobilosti vykonávat funkci velitele jmenují a odvolávají právnické osoby nebo podnikající fyzické osoby. Počet členů a vybavení jednotky sboru dobrovolných hasičů podniku stanoví na základě výsledků posouzení požárního nebezpečí nebo dokumentace zdolávání požárů hasičský záchranný sbor kraje.



**(3)** Ke zvýšení akceschopnosti a zkvalitnění činnosti jednotky sboru dobrovolných hasičů obce nebo jednotky sboru dobrovolných hasičů podniku (dále jen "dobrovolná jednotka požární ochrany") se mohou do těchto jednotek zařadit i osoby vykonávající tuto službu jako svoje zaměstnání. O tomto opatření rozhodne obec, právnická osoba nebo podnikající fyzická osoba po projednání s hasičským záchranným sborem kraje.

**(4)** Obec, právnické osoby a podnikající fyzické osoby mohou zrušit dobrovolnou jednotku požární ochrany jen se souhlasem hasičského záchranného sboru kraje.

## **BIBLIOGRAFICKÉ ÚDAJE**

**Jméno autora: Radek Goubelj**

**Obor: Evropská hospodářskosprávní studia**

**Forma studia: kombinované studium**

**Název práce: Letecká služba Policie ČR a její zařazení do Integrovaného záchranného systému**

**Rok: 2013**

**Počet stran textu: 57**

**Celkový počet stran příloh: 5**

**Počet titulů českých použitých zdrojů: 32**

**Počet titulů zahraničních použitých zdrojů: 2**

**Počet internetových zdrojů: 5**

**Vedoucí práce: Doc. JUDr. Brázda Jan, Ph.D**