

POLICEJNÍ AKADEMIE ČESKÉ REPUBLIKY V PRAZE

Fakulta bezpečnostně právní

Katedra policejních činností

Letecká služba Policie České republiky

Bakalářská práce

Air Service of the Czech Republic Police

Bachelor thesis

VEDOUCÍ PRÁCE

Mgr. Jozef TÓTH

AUTOR PRÁCE

Aneta TAČLÍKOVÁ

PRAHA

2022

Čestné prohlášení

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

V Jilemnici, dne 1. 3. 2022

Aneta TACLÍKOVÁ

ANOTACE

Bakalářská práce s názvem "Letecká služba Policie České republiky" popisuje vznik, historický vývoj ale i současný stav této složky. Nechybí ani popis jednotlivých základen, letecké techniky a jeho vybavení. V neposlední řadě zde čtenář této práce najde výčet mnoha úkolů a činností Letecké služby Policie České republiky, pro útvary policie a složky integrovaného záchranného systému. Cílem praktické části je poznat současný stav Letecké služby a zjistit, jak tuto složku ovlivnila koronavirová pandemie. Cíle jsou naplněny pomocí provedeného rozhovoru s vedoucím operačního dispečinku a pomocí analýzy letů za roky 2017-2021. Závěrem se dá říct, že chod Letecké služby je bezproblémově zajištěn a koronavirovou pandemií nebyl podstatným způsobem zasažen.

KLÍČOVÁ SLOVA

Letecká služba Policie České republiky * Policie České republiky * Integrovaný záchranný systém * vrtulníky * drony * Letecká záchranná služba

ANNOTATION

The bachelor thesis called "Air Service of the Czech Republic Police" describes formation, historical evolution and current situation of this service. There is also a description of the bases, aviation technology and it's equipment. Last but not least the reader of this thesis will found a list of many tasks and activities of the Air Service of the Czech Republic Police, for the Police units and bodies of integrated rescue system. The purpose of the practical part is to get to know the current situation of the Air Service of the Czech Republic Police and find out, how coronavirus pandemic affects work of this service. The objectives are fulfilled through an interview with the head of operational dispatching and through the flight analysis of years 2017-2021. In conclusion, functioning of the Air Service of the Czech Republic Police is smoothly ensured and It wasn't significantly affected by the coronavirus pandemic.

KEYWORDS

Air Service of the Czech Republic Police * Police of the Czech Republic * Integrated Rescue System * helicopters * drones * Air ambulance service

Poděkování:

Ráda bych touto cestou poděkovala mému vedoucímu práce panu Mgr. Jozefovi Tóthovi za jeho cenné rady a pomoc při zpracování práce. Taktéž bych ráda poděkovala a vyjádřila velikou vděčnost panu JUDr. Michalovi Mazánkovi, MBA z Letecké služby PČR, za jeho ochotu a poskytnutí cenných dat do této bakalářské práce. V neposlední řadě mé poděkování patří rodině a mému příteli.

Obsah

Úvod.....	7
1 Letecká služba Policie České republiky.....	9
1.1 Právní úprava.....	10
1.2 Vznik a historie policejního letectví v českých zemích	14
1.3 Letecká služba Policie České republiky od roku 1993	23
2 Základny Letecké služby Policie České republiky	25
3 Úkoly Letecké služby Policie České republiky	27
3.1 Letecká činnost pro útvary Policie České republiky	28
3.2 Letecká činnost pro složky Integrovaného záchranného systému	31
3.2.1 Letecká činnost pro Zdravotnickou záchrannou službu	33
3.2.2 Letecká činnost pro Hasičský záchranný sbor.....	34
3.2.3 Letecká činnost pro SAR	35
3.2.4 Letecká činnost pro Horskou službu	36
3.3 Letecká činnost pro ostatní složky	37
4 Technika Letecké služby	38
4.1 Vrtulníky.....	38
4.1.1 Vrtulník EC 135	38
4.1.2 Vrtulník Bell 412	39
4.1.3 Zvláštní vybavení vrtulníků	43
4.1 Bezpilotní letecké prostředky	46
5 Praktická část	47
5.1 Rozhovor s vedoucím operačního dispečinku.....	47
5.2 Analýza letů a letových hodin za roky 2017–2021	51
5.2.1 Nalétané hodiny pro složky Integrovaného záchranného systému. 52	
5.2.2 Počet hotovostních startů vrtulníku.....	58

Závěr.....	60
Seznam použité literatury:.....	62
Seznam použitých tabulek	65
Seznam použitých grafů.....	66
Seznam příloh.....	67
Přílohy práce	68

Úvod

Tato bakalářská práce se zabývá Leteckou službou Policie České republiky (dále jen Letecká služba PČR). Jako jedna z mála složek ke své práci používá leteckou techniku. To z ní činí velmi speciální službu, kde pracují profesionálové s láskou k letectví a se srdcem na pravém místě. I toto je důvodem, proč jsem si vybrala psát bakalářskou práci zrovna o této službě. Již od dětství mám ráda letadla, vrtulníky a vůbec všechnu leteckou techniku, a je úžasné, když tato technika pomáhá zachraňovat životy a odhalovat trestné činy.

Práce bude rozdělena na část teoretickou a praktickou. V teoretické části budu využívat metodu sběru, třídění a analýzy. Následně informace zpracuji do uceleného textu. Mým zdrojem informací budou zejména knihy, časopisy, zákony, směrnice a interní dokumenty policie.

Cíle této bakalářské práce jsou následující:

- popsat fungování, činnost a vybavení Letecké služby PČR,
- popsat součinnost a spolupráci mezi Leteckou službou PČR a ostatními složkami,
- zjistit, zda má Letecká služba PČR dostatek techniky, personálu a základen,
- zjistit, jak pandemie koronaviru zasáhla Leteckou službu PČR (personální stránka, změna struktury a množství letů).

Práce bude dále rozdělena do 5 hlavních kapitol, z nichž první 4 budou patřit do teoretické části práce. První kapitola se bude zabývat Leteckou službou PČR, její právní úpravou ale i vznikem, historickým vývojem a samozřejmě i současným stavem. Ve druhé kapitole budou zmíněné letecké základny. Třetí kapitola bude popisovat úkoly, které Letecká služba PČR vykonává pro složky Policie České republiky, integrovaného záchranného systému, ale i jiné složky. Protože Letecká služba PČR ke své práci používá vrtulníky a bezpilotní letecké prostředky, bude čtvrtá kapitola věnována právě jim.

Praktická část této práce bude obsažena v 5. kapitole. Bude zde proveden polostrukturovaný rozhovor s vedoucím operačního dispečinku Letecké služby

PČR a dále i analýza nalétaných hodin za roky 2017–2021. Provedení předchozích kroků bude směřovat k naplnění cílů bakalářské práce.

1 Letecká služba Policie České republiky

Letecká služba je útvarem Policie České republiky (dále jen PČR) s působností na celém území České republiky, v jejímž čele stojí v současné době ředitel plk. Ing. Tomáš Hytych. Ten je přímo řízený prvním náměstkem policejního prezidenta. Jedná se o jednu ze složek (jediná v působnosti Ministerstva vnitra), která ke svému výkonu práce používá leteckou techniku, čímž jsou myšleny vrtulníky a bezpilotní letecké prostředky (drony). Další složkou, která v České republice provozuje vrtulníkovou techniku, je Armáda České republiky a dva soukromí provozovatelé DELTA SYSTEM AIR – DSA a. s. a ALFA-HELICOPTER, spol. s. r. o.

Technika Letecké služby PČR je schopna podpořit jak útvary PČR, tak i další složky integrovaného záchranného systému (dále jen IZS) nebo i jiné subjekty, a to na základě zákona nebo dohody. Díky spolupráci a podpoře tolika složek, jsou úkoly Letecké služby PČR velice rozmanité. K úkolům se řadí například:

- pátrání po pohřešovaných osobách a po pachatelích trestných činů,
- přeprava speciálních jednotek policie,
- monitorovací lety,
- výcvikové a instruktážní lety,
- hašení požárů,
- převoz pacientů a mnoho dalších.

Letecká služba PČR pro všechny možné druhy zásahů disponuje vrtulníky s policejním, sanitním, zásahovým a záchranným vybavením. Díky této technice se policisté, ale i záchranáři, dostanou na místo zásahu rychle a doletí i tam, kam by se pozemní technikou nedostali (horský terén, hustý les..).¹

V České republice má Letecká služba PČR 2 základny, odkud je poskytována podpora leteckou technikou. Hlavní základna se nachází v Praze-Ruzyni a druhá je v Brně-Tuřanech. Na základně v Praze je držena nepřetržitá pohotovost vrtulníku pro policejní činnosti a 1 sanitní vrtulník pro Zdravotnickou

¹ Letecká služba Policie České republiky-Policie České republiky. Úvodní strana-Policie České republiky [online]. Copyright © 2021 Policie ČR, všechna práva vyhrazena [cit. 22. 10. 2021]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/policie-ceske-republiky-letecka-sluzba-824129.aspx>

záchrannou službu (dále jen ZZS). Na základně v Brně je pohotovost jen v denních hodinách od 7:00 do 19:00.

Historie Letecké služby PČR sahá až do roku 1935, kdy byly Ministerstvem vnitra zřízeny Četnické letecké hlídky, které ke své práci využívaly policejní letadla. Od vzniku tohoto sboru už uplynulo skoro 87 let a mnohé se změnilo, jak náplní práce, tak i technikou. Dnes už letecká policie nechrání vzdušný prostor nad republikou pomocí svých letadel, jako tomu bylo před 87 lety. Policie se vzdala letadel a v současné době pro svou práci používá vrtulníky a bezpilotní letecké prostředky.

1.1 Právní úprava

Letecká služba PČR má širokou škálu úkolů. Nejenže vykonává činnost pro útvary PČR (Dopravní policie, Pořádková policie, Cizinecká policie, jednotlivá krajská ředitelství policie..), ale i pro jiné složky IZS (pro ZZS, Hasičský záchranný sbor (dále jen HZS), Službu pátrání a záchrany (dále jen SAR, nebo i pro Státní úřad pro jadernou bezpečnost (dále jen SÚJB) a další..). Právě díky rozptýlu úkolů a podpory, kterou Letecká služba PČR poskytuje, je její právní úprava velmi bohatá. Je zakotvena v celé řadě zákonů, vyhlášek, nařízení, interních aktů a dohod.

Zde je výčet právních předpisů a dalších dokumentů, které činnost Letecké služby PČR upravují, anebo se kterými jejich činnost souvisí. Jelikož právních předpisů upravujících Leteckou službu PČR je hodně, rozhodla jsem se vybrat ty stěžejní a blíže je popsat.

- Zákon č. 273/2008 Sb., *o Policii České republiky*, ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 49/1997 Sb., *o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání* (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 374/2011 Sb., *o zdravotnické záchranné službě*, ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 239/2000 Sb., *o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů*, ve znění pozdějších předpisů.

- Zákon č. 240/2000 Sb., *o krizovém řízení a o změně některých zákonů* (krizový zákon), ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 361/2003 Sb., *o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů*, ve znění pozdějších předpisů.
- 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*.
- Nařízení Ministerstva vnitra č. 67/2008, *kterým se zřizují útvary Policie České republiky s celostátní působností*.
- Vyhláška Ministerstva vnitra č. 442/2008 Sb., *o podrobnostech evidence letadel provozovaných Policií České republiky*.
- Závazný pokyn policejního prezidenta č. 137/2009, *o organizaci Policie České republiky*.
- Dohoda o plánované pomoci na vyžádání, uzavřená mezi Hasičským záchranným sborem České republiky a Horskou službou ČR. [ze dne 1.5. 2019]
- Dohoda o spolupráci při hlídkové činnosti a hašení lesních požárů prováděných leteckou technikou, uzavřená mezi Ministerstvem vnitra a Ministerstvem zemědělství. [ze dne 29. 6. 2016]
- Dohoda o spolupráci při zajišťování letecké záchranné služby, uzavřená mezi Ministerstvem vnitra a Ministerstvem zdravotnictví. [ze dne 1. 1. 2016]
- Dohoda o spolupráci při zajišťování letecké služby pátrání a záchrany (SAR), uzavřená mezi Ministerstvem dopravy, Ministerstvem obrany a Ministerstvem zemědělství. [ze dne 31. 8. 2015]
- Směrnice pro výcvik a provádění záchranných prací a činností s letadly Ministerstva vnitra provozovanými Leteckou službou. [ze dne 20. 2. 2019]
- Organizační řád letecké služby. [ze dne 28. 8. 2019]

Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů.

Tento zákon upravuje zejména působnost, pravomoci, úkoly, oprávnění a základní povinnosti policistů a další záležitosti týkající se policie (omezení osobní svobody, cely atd.).

V **§6, odst. 1.** tohoto zákona, jsou vyjmenovány útvary tvořící celek PČR. Spolu s Policejním prezidiem, 14 krajskými ředitelstvími a jejich útvary zřízenými v rámci krajských ředitelství, jsou to i **útvary policie s celostátní působností.** Do **útvary s celostátní působností se řadí právě i Letecká služba PČR,** spolu s dalšími útvary policie (Ochranná služba PČR, Pyrotechnická služba, Služba kriminální policie a vyšetřování a další..). Tyto útvary jsou zřízeny na návrh policejního prezidenta ministrem vnitra. Konkrétně byly zřízeny nařízením Ministerstva vnitra č. 67/2008, *kterým se zřizují útvary PČR s celostátní působností.*

§14, zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů, upravuje spolupráci PČR s ostatními subjekty. *„Policie při plnění svých úkolů spolupracuje s ozbrojenými silami, bezpečnostními sbory a dalšími orgány veřejné správy, jakož i s právníckými a fyzickými osobami.“²*

§20, zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů, se zabývá působením PČR v rámci IZS, a to konkrétně při řešení krizových situací, mimořádných událostí a při přípravě na ně.

„(1) Plněním úkolů k řešení mimořádných událostí a krizových situací se rozumí i příprava policie na ně.

(2) Policie jako základní složka integrovaného záchranného systému vykonává v místě provádění záchranných a likvidačních prací úkoly podle tohoto zákona.

(3) Policista nebo útvar policie se podílejí na provádění záchranných a likvidačních prací včetně letecké podpory integrovaného záchranného systému a letecké podpory v krizových situacích,

a) jsou-li k tomu vycvičení a vybaveni,

b) je-li to nezbytné pro záchranu života, zdraví nebo majetku a

² Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů. §14

c) jsou-li k tomu určeni policejním prezidentem.“³

§116 odst. 1, zákona o *Policii České republiky*, ve znění pozdějších předpisů, specifikuje úkoly Ministerstva vnitra ve vztahu k letecké policejní technice.

„(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.“⁴

Z hlediska spolupráce mezi ZZS a PČR je důležitý **§116, odst. 4**, který zní následovně.

„(4) Hrozí-li nebezpečí z prodlení a nestačí-li síly a prostředky k zajištění letadel pro zdravotnickou záchrannou službu, může se policie podílet na zabezpečování letadel pro zdravotnickou záchrannou službu.“⁵

PČR patří do základních složek IZS. Proto se jej týká i **zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů**, ve

³ Zákon č. 273/2008 Sb., o *Policii České republiky*, ve znění pozdějších předpisů. § 20, odst. 1, 2, 3

⁴ Zákon č. 273/2008 Sb., o *Policii České republiky*, ve znění pozdějších předpisů. §116, odst. 1

⁵ Zákon č. 273/2008 Sb., o *Policii České republiky*, ve znění pozdějších předpisů. §116, odst. 4

znění pozdějších předpisů. Základním složkám z tohoto zákona plyne povinnost zajišťovat nepřetržitou pohotovost pro příjem ohlášení vzniku mimořádné události, aby mohly rychle a efektivně zasáhnout.⁶

Dalším důležitým právním předpisem je **nařízení Ministerstva vnitra č. 49/2009, kterým se upravuje poskytování letecké podpory policejními vrtulníky.** Nařízení upravuje poskytování letecké podpory policejními vrtulníky. Zejména upravuje okruh subjektů, kterým Letecká služba PČR leteckou podporu poskytne, a dále kdo a jakým způsobem o leteckou podporu může požádat. Upravena je zde jak plánovaná činnost, tak i letecká podpora v neodkladných případech. Podle tohoto nařízení Letecká služba PČR zabezpečuje i nepřetržitou pohotovost vrtulníků a jejich posádek. Je to z důvodu řešení různých mimořádných událostí, které nesnesou odkladu a je potřeba je řešit neprodleně (záchrana života, pátrací akce..).⁷

1.2 Vznik a historie policejního letectví v českých zemích

Vznik policejního letectví v českých zemích se oficiálně datuje k 1. 7. roku 1935, kdy tehdejší Ministerstvo vnitra zřídilo Četnické letecké hlídky. Důvodem vzniku tohoto útvaru byla odpověď na neustálé narušování vzdušného prostoru, zejména německými a maďarskými letouny. Jednalo se tak o první policejní složku, využívající letadla ke své práci. Prvenství v Evropě ale drží Francie, která leteckou policii zavedla už o 11 let dříve. Letadla k bezpečnostním účelům se používala ještě před vznikem letecké policie. Dle dochovaných záznamů, se na našem území v roce 1920 uskutečnil první zásah pomocí vojenské letecké podpory. Bylo potřeba zasáhnout proti stávkujícím dělníkům v Rosicích a Oslavanech. Akce byla úspěšná a stávkující se se strachem ještě před přiletem letounů rozešli. Využívat leteckou techniku k policejní práci napadlo na počátku 20. století i německou armádu. Ta k řízení dopravy a dohledu nad městem chtěla využít vzducholodě. Tento nápad se ale nepřeměnil v realitu. Vznik letecké policie jako takové, se začal vyvíjet v roce 1919, kdy byl položen základní kámen

⁶ Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. §2, odst. 4

⁷ Nařízení Ministerstva vnitra č. 49/2009, kterým se upravuje poskytování letecké podpory policejními vrtulníky.

v podobě Mezinárodní úmluvy o úpravě letectví. V roce 1925 byla úmluva implementována do Československého právního řádu zákonem č. 172/1925 Sb., *o letectví*. Podle této úmluvy měl mít každý stát úplnou a výlučnou svrchovanost a kontrolu nad svým vzdušným prostorem.⁸

Přehled historických útvarů policejního letectva:

- Československá letecká policie (1935–1939)
- Bezpečnostní letectvo (1945–1950)
- Bezpečnostní letka (1951-1953)
- Letecký oddíl ministerstva vnitra (1953-1979)
- Letecká správa Federálního ministerstva vnitra (1979-1990)
- Úřad Federálního ministerstva vnitra pro leteckou službu (1990-1991)
- Letecká služba Federálního policejního sboru (1991-1993)
- Letecká služba Policie České republiky (1993 – trvá)

Československá letecká policie (1935-1939)

Československá letecká policie byla první složkou na československém území, která ke své práci začala využívat letadla. Roku 1935 byly tehdejším Ministerstvem vnitra zřízeny Četnické letecké hlídky, které pomocí letadel chránily československý vzdušný prostor. Také pomáhaly například i při živelních pohromách. Ke zřízení těchto hlídek přispěl nárůst fašismu ve třicátých letech. Ten se vyznačoval hlavně narušováním československého vzdušného prostoru německými a maďarskými letadly.

Četnických leteckých hlídek bylo zřízeno 5, rozmístěných po celé republice. Tři v Čechách (Cheb, Růžodol u Liberce, Hradec Králové), jedna na Moravě (Dolní Benešov u Opavy) a jedna na území Slovenska (Bratislava). V plánu jich bylo vybudovat celkem 15. Díky převratným politickým událostem v roce 1938, se jich stihlo vybudovat jen 11 a některé vznikly jen přesunutím starého pracoviště. Stanoviště přibyly například v Praze, Terezíně, v Brně i na Podkarpatské Rusi v Užhorodě. Za dobu existence Četnických leteckých hlídek došlo ještě k několika reorganizacím a „stěhování“ leteckých hlídek napříč republikou. Až v roce 1939

⁸ FOJTÍK, Jakub. *Policejní vrtulníky*. Praha: Naše vojsko, 2007. ISBN 978-80-206-0870-3. s. 9-10.

činnost Četnických leteckých hlídek byla pozastavena kvůli okupaci Československa nacistickými vojsky. Policejní technika i personál byly převedeny pod vojenskou správu a vzdušný prostor Československa zajišťovalo už jen vojenské letectvo.⁹

Úkoly, které Četnické letecké hlídky vykonávaly, lze rozdělit do dvou skupin. Do první skupiny by se dal zařadit dohled nad dodržováním leteckých předpisů, ochrana výlučné pravomoci a svrchovanosti státu v československém vzdušném prostoru, ale také pomoc pozemním bezpečnostním službám pomocí letecké techniky (pátrací, záchranné akce). Dále se letadla používala k pomoci při živelních pohromách nebo při leteckých nehodách. Druhá skupina tvořila úkoly takzvaně letecko-policejní, což byly úkoly v oboru vlastní služby. Šlo o pozorování a evidenci letecké činnosti, zajištění činnosti hlásné služby v pohraničí anebo také o kontrolu dodržování leteckých předpisů.¹⁰ V této době Četnické letecké hlídky ještě nespolupracovaly se složkami, jako jsou hasiči nebo záchranná služba, ale našli se jedinci, kteří viděli potřebu použití letecké techniky k těmto účelům.

Počet letadel Četnických leteckých hlídek, byl z počátku své existence nulový a proto je pro své potřeby měly půjčené od vojenského letectva. Zejména se jednalo o 2 typy letounů, Škoda D-1 a Aero AP-32. Bohužel se jednalo o letadla, která vojákům už nevyhovovala a nebyla moc výkonná. Proto měla být postupem času obměňována a počet letadel se měl navyšovat. Plánem do roku 1940 bylo mít 40 letadel, což se ale nepodařilo. Četnické letecké hlídky dále disponovaly letadly: Letov Š-328 a 528, Beneš Mráz Be-51B, Avia B-534 IV. Spolu se zavedením Četnických leteckých hlídek bylo určeno zbarvení a označování letadel, a to znakem ve tvaru sférického trojúhelníku, který policejní vrtulníky zdobí dodnes. Letouny byly zbarveny do šedo zelené barvy, a na stranách křídel a přídí trupu byly červené. Znak sférického trojúhelníku byl umístěn na ocasních plochách. Každé letadlo mělo svou poznávací značku (například: OK-PA, OK-PC), která byla umístěná na bocích trupu a z obou stran na křídlech. Vzhledem k politické situaci, kvalitě, množství letadel a vybavení

⁹ FOJTÍK, Jakub. *Policejní vrtulníky*. Praha: Naše vojsko, 2007. ISBN 978-80-206-0870-3. s. 14-16.

¹⁰ DLOUHÝ, Michal. *Policejní letectvo: včera a dnes*. Praha: Themis, 2000. ISBN 80-85821-91-5. s. 6

československé letecké policie se dá říct, že nemohla efektivně plnit své úkoly. Letadel bylo málo, nebyla moc výkonná a nedokázala pokrýt československé území.¹¹

Bezpečnostní letectvo (1945-1950)

Už v průběhu druhé světové války se mluvilo o vzkříšení letecké policie. V roce 1943 proběhlo na toto téma jednání, a ustanovila se poradní komise pro leteckou dopravu. O rok později byla v Chicagu přijata Úmluva o civilním letectví, což pro náš stát znamenalo úplnou a výlučnou svrchovanost ve vzdušném prostoru nad naším územím, a také závazek smluvních států vydávat bezpečnostní předpisy pro svá letadla. Chicagská úmluva do československého právního řádu byla přijata zákonem č.147/1947 Sb., *o národní bezpečnosti*. Tento zákon Bezpečnostní letectvo zařadil ke Sboru národní bezpečnosti, což byla v této době bezpečnostní policejní složka. Od vzniku letecké policie to bylo poprvé, co letecká policie byla zahrnuta do veřejného právního dokumentu.

Předtím, než oficiálně vzniklo Bezpečnostní letectvo, existovalo ještě několik útvarů. Byl zde letecký oddíl Pohotovostního pluku, který měl za úkol připravit pozemní i letecký personál, a nakoupit potřebné vybavení. Následovalo hledání personálu, techniky a začalo se s výstavbou jednotlivých stanovišť leteckých hlídek. Druhým útvarem, předcházejícím Bezpečnostní letectvo, bylo Letectvo sboru národní bezpečnosti, které mělo trvání pouhý jeden rok, protože byl tento útvar následně přejmenován na Bezpečnostní letectvo. Velitelství se nacházelo v Bratislavě, Brně a hlavní sídlo bylo v Praze. Bezpečnostní letectvo se skládalo celkem z 10 leteckých hlídek, z toho 7 jich bylo na dnešním území České republiky a 3 na Slovensku. Hlídky se skládaly z velitele, důstojníků, letců, radiomechaniků a dalších odborníků s různým zaměřením. Každá hlídka také disponovala 2 až 4 kurýrními letadly. Oblasti, kde docházelo k častějšímu narušování leteckého prostoru, byly technicky posíleny a letadel měly více. Úkoly Bezpečnostního letectva byly obdobné, jako u Četnických leteckých hlídek. Stěžejním úkolem byla ochrana výlučné pravomoci a svrchovanosti státu nad svým vzdušným prostorem, a dozor nad civilním leteckým provozem.

¹¹ FOJTÍK, Jakub. *Policejní vrtulníky*. Praha: Naše vojsko, 2007. ISBN 978-80-206-0870-3. s. 20-21, 23.

V neposlední řadě také letectvo spolupracovalo se Sborem národní bezpečnosti, a to zejména při pátrání po pachatelích trestné činnosti anebo pomáhalo při živelních pohromách. Postupem času se seznam úkolů Bezpečnostního letectva rozšiřoval a ke klasickým úkolům letecké policie přibylo například vyšetřování leteckých havárií, řízení dopravy anebo bezpečnostní doprovod na palubě letadla vládním činitelům.¹²

K plnění úkolů hlídky využívaly letadla mnoha rozmanitých značek zahraniční i domácí výroby. Jednalo se o letouny stíhací (Avia S-99, Avia-199), kurýrní, cvičné, sanitní, pozorovací (Bücker Bü 131, Piper L-4, Aero Ae-45 a další) nebo letouny dopravní (Aero C3). K řízení dopravy se krátce používal dokonce i první policejní dvoumotorový vrtulník na světě. Jednalo se o vrtulník německé výroby Fa-223. Vzhled těchto letounů se od dob Četnických leteckých hlídek nepatrně změnil. Příklad trupu i strany křídel zůstaly červené, barva ostatních částí letadla však už mohla být libovolná. Podmínkou byla čitelnost imatrikulační značky. Bohužel technika Bezpečnostního letectva byla nedostatečná, zastaralá a proto československá vláda rozhodla o převedení úkolů Bezpečnostního letectva na vojenské letectvo. To spadalo pod Ministerstvo národní obrany. Díky tomu, že Bezpečnostní letectvo přišlo o své stěžejní úkoly, byla jeho činnost v roce 1950 ukončena. Převážná část letecké techniky i příslušníků bylo převedeno k vojenskému letectvu.¹³

Bezpečnostní letka (1951-1953)

Jelikož se ukázalo, že policejní sbor se bez leteckých prostředků už neobejde, a domluva s vojenským letectvem byla komplikovaná, začal vznikat nový policejní letecký útvar s názvem Sokol. Tento prozatímní útvar plnil úkoly bezpečnostního charakteru ze své základny na letišti Ruzyně, a technicky i personálně byl složen z bývalých členů Bezpečnostního letectva. Třetího dubna roku 1951 se výnosem Ministerstva národní obrany z prozatímního útvaru Sokol, stala oficiálně Bezpečnostní letka. Od této chvíle byla zase součástí Státní bezpečnosti a poskytovala podporu tomuto sboru. Podpora spočívala zejména

¹² FOJTÍK, Jakub. *Policejní vrtulníky*. Praha: Naše vojsko, 2007. ISBN 978-80-206-0870-3. s. 24-27.

¹³ DLOUHÝ, Michal. *Ve znamení sférického trojúhelníku*. Praha: oddělení public relations MV ČR ve spolupráci s Muzeem Policie ČR a Leteckou službou Policie ČR, 1995. s. 9-11, 13

v přepravě osob, při pátrání po pachatelích trestné činnosti anebo v provádění různých výcviků. Rokem 1953 končí Ministerstvo národní bezpečnosti a s ním i Bezpečnostní letka, která nově přešla pod Ministerstvo vnitra.¹⁴

Letecký oddíl Ministerstva vnitra (1953-1979)

Bezpečnostní letka se z Ministerstva národní bezpečnosti přesunula pod Ministerstvo vnitra a změnila název na Letku ministerstva vnitra. Následovalo řešení problému, podle jakých právních předpisů se Letka bude řídit. Z jejího právního postavení se nevědělo, zdali to bude podle civilních anebo vojenských předpisů. Dne 23.10. roku 1953, bylo usnesením rozhodnuto, že v oblasti leteckého výcviku a školení se bude postupovat podle vojenských předpisů, a v případě leteckých prací, podle předpisů civilních. S novou právní úpravou přichází i změna jména na Letecký oddíl ministerstva vnitra.

Letka měla své zázemí jen na jednom místě, a to bylo v Praze na Ruzyni. Jelikož se zjistilo, že není efektivní mít všechny věci na jednom místě, bylo založeno několik odloučených skupin po celém Československu. Ty se nacházely v Plzni, Bratislavě a Popradu.

V době přeměny bezpečnostního aparátu na Letecký oddíl ministerstva vnitra začal narůstat počet případů přepravy vládních a jiných významných činitelů. Nejdříve měla přepravu státních činitelů na starost vládní letka působící v rámci Ministerstva dopravy, a po jeho zániku kompetence přešla na dopravní letecký pluk Ministerstva národní obrany. V roce 1956 na návrh ministra vnitra tato kompetence přešla výhradně na Letecký oddíl ministerstva vnitra, s čímž se pojila potřeba rozšířit portfolio dopravních letadel. Ještě v tentýž rok byl přijat zákon č. 47/1956 Sb., *o civilním letectví*. Všechny tyto skutečnosti nasvědčovaly tomu, že je třeba vypracovat nový statut leteckého oddílu, který by specifikoval přesné úkoly této složky.

První takový statut byl vydán v roce 1958, ale o 5 let později byl nahrazen novým. Ten úkoly Leteckého oddílu dělil do 3 hlavních skupin. Zaprvé se jednalo o přepravu vládních činitelů uvnitř republiky, ale i do zahraničí. Lévalo se dokonce až do Ameriky, i do asijských a afrických států. Do další skupiny spadaly činnosti,

¹⁴ DLOUHÝ, Michal. *Ve znamení sférického trojúhelníku*. Praha: oddělení public relations MV ČR ve spolupráci s Muzeem Policie ČR a Leteckou službou Policie ČR, 1995. s. 13

kteře měly operativně pátrací charakter. Šlo o pozorovací, pátrací, záchranné ale i pátrací lety. Poslední skupinu úkolů tvořila vlastní letecká činnost, to znamená výcvikové lety a údržba techniky. Poslední novelizace statutu proběhla v roce 1970, kdy Leteckému oddělu přibyly úkoly navíc. Nově se k činnostem Letky přidala například spolupráce s vojenskými a civilními leteckými složkami, a to na základě dohod. Statut z roku 1970 také začal s rozlišováním státních a civilních letounů. Civilní stroje, sloužící jako dopravní letadla, byly označeny imatrikulační značkou s červenými písmeny „OK-BY“ a zapisovaly se do civilního rejstříku. Vrtulníky byly státní a do civilního rejstříku se nezapisovaly. Označeny byly písmenem „B“ a čtyřmi dalšími číslicemi. Letouny i nadále zdobil znak sférického trojúhelníku.¹⁵

Na plnění úkolů policie se postupně začaly podílet i vrtulníky. Jednak ze vzduchu dozorovaly při konání velkých sportovních anebo kulturních akcí, ale prováděly i jiné činnosti. Za zmínku určitě stojí první nasazení vrtulníků při hledání ostatků pohřešovaných turistů, anebo vrtulníková podpora při záplavách v povodí Dunaje v roce 1965. Při této akci se osvědčily vrtulníky Mi-4, které měly za úkol evakuovat osoby ze zatopených oblastí, nebo shazovat bedny s potravinami. Nejde opomenout ani první zdokumentovanou záchrannou akci ve slovenských Tatrách, kdy se za použití vrtulníku, podařilo přepravit z plesa Zlomísk jugoslávskou turistku do nemocnice. Po nakoupení nové výkonnější techniky Letecký oddíl plnil ještě více úkolů pomocí vrtulníků, zejména prováděl monitoring dopravy v Praze. Také už v této době začaly vrtulníky pátrat po pohřešovaných osobách a pachatelích trestné činnosti.¹⁶

Jak již z výše napsaného vyplývá, Letecký oddíl ministerstva vnitra používal jak letadla, tak i vrtulníky. Z letadel šlo například o tyto typy: Sokol M-1C, Aero Ae-45 nebo Siebel Si-204D. Vrtulníky používané u českého policejního letectva byly sovětské výroby, v lehké a střední váhové kategorii. Jednalo se o vrtulníky Mil Mi-1 a Mil Mi-2 v lehké váhové kategorii, a Mil Mi-4 spolu s Mil Mi-8 ve střední váhové kategorii.

¹⁵ DLOUHÝ, Michal. *Policejní letectvo: včera a dnes*. Praha: Themis, 2000. ISBN 80-85821-91-5. s. 21-23

¹⁶ FOJTÍK, Jakub. *Policejní vrtulníky*. Praha: Naše vojsko, 2007. ISBN 978-80-206-0870-3. s. 41-42.

Letecká správa Federálního ministerstva vnitra a Sboru národní bezpečnosti (1979-1990)

Letecká správa Federálního ministerstva vnitra měla obdobné úkoly, jako Letecký oddíl ministerstva vnitra. Měnila se však frekvence potřeby policejní letecké techniky. Leteckou podporu vyžadovala jak policie, tak i v mnohem vyšší míře ostatní složky záchranného systému. Vrtulníky pomáhaly při povodních, zachraňovaly životy a díky své rychlosti byly schopny přepravit i orgány pro transplantaci.

V této době Letecká správa Federálního ministerstva vnitra navázala novou spolupráci s pohotovostními útvary rychlého nasazení. Také díky technologickému posunu vpřed se pro policejní činnost začala používat termovizní kamera. Ta dokáže policistům ulehčit práci při hledání osob v terénu, ale také umí rozpoznat počátek požáru.¹⁷

Letecká policie stále více začala participovat na záchraně a převozu osob do nemocnice, což nasvědčovalo tomu, že je žádoucí mít Leteckou záchrannou službu (dále jen LZS) odděleně od policie. Zde je záhodné uvést příklad z roku 1980, kdy sanitka převážela malého chlapce ve vážném stavu do nemocnice, ale bohužel se porouchala. Naštěstí policejní vrtulník Mi-2 s posádkou zrovna monitoroval provoz, a malému chlapci zachránil život rychlou přepravou do nemocnice. Z těchto důvodů, už od roku 1977 Letecká správa Federálního ministerstva vnitra sháněla informace ohledně toho, jak funguje LZS jinde v Evropě. Po zjištění všech potřebných informací se začalo s testovacími lety. Od roku 1987 zahájila LZS svou činnost na našem území, a to díky dohodám mezi Federálním ministerstvem vnitra, Ministerstvem zdravotnictví a Ministerstvem dopravy a spojů. K jejímu nepřetržitému provozu došlo v roce 1988.¹⁸ Na jejím provozu se podíleli i příslušníci Letecké správy Federálního ministerstva vnitra. Pro účely LZS byly nasazeny vrtulníky lehké kategorie Mi-2, které byly speciálně upraveny a vybaveny sanitním vybavením pro záchranu životů. V souvislosti s tím se začaly u nemocnic budovat heliporty. Již v této době se využívalo rychlosti

¹⁷ DLOUHÝ, Michal. *Ve znamení sférického trojúhelníku*. Praha: oddělení public relations MV ČR ve spolupráci s Muzeem Policie ČR a Leteckou službou Policie ČR, 1995. s. 22

¹⁸ FOJTÍK, Jakub. *Policejní vrtulníky*. Praha: Naše vojsko, 2007. ISBN 978-80-206-0870-3. s. 49-51.

vrtníků, které se používaly k transportu orgánů v rámci transplantačního programu IKEM.¹⁹

Úřad Federálního ministerstva vnitra pro leteckou službu (1990-1991) a Letecká služba Federálního policejního sboru (1991-1993)

Následovala další změna názvu na Leteckou správu Sboru národní bezpečnosti. Tento útvar neměl dlouhého trvání, protože došlo ke zrušení Sboru národní bezpečnosti. Kvůli prohlubující se odlišnosti činností uvnitř útvaru došlo k jeho rozdělení. Vznikl Státní letecký útvar a Úřad Federálního ministerstva vnitra pro leteckou službu. Státní letecký útvar měl pomocí letadel na starost přepravu ústavních činitelů a z Úřadu Federálního ministerstva vnitra pro leteckou službu se stalo klasické policejní letectvo, které pro svou práci využívalo vrtulníky.²⁰

Úkoly policejního letectva se více méně oproti Letecké správě Sboru národní bezpečnosti nezměnily. Letecká policie zabezpečovala pohotovostní lety pro policejní sbor, pátrala po pachatelích trestných činů a po pohřešovaných osobách, korigovala dopravu, vykonávala dozor nad hraničním pásmem a participovala i na přepravě vládních činitelů. Dále se policie podílela i na činnosti LZS v Praze Ruzyni (Kryštof 01), a od roku 1990 i na novém stanoviště v Hradci Králové (Kryštof 06). Následovala další změna názvu na Leteckou službu Federálního policejního sboru. Změna jména útvaru nepřinesla žádné zásadní změny. Úkoly ani technika se nijak zásadně nezměnily, pouze došlo k doplnění a modernizaci. Pro LZS nově létal německý vrtulník lehké kategorie BO 105 a pro policejní činnost přibyl americký vrtulník střední kategorie, Bell 412 HP.²¹ Vrtulníky už v této době byly v modro-bílé barvě, s bílým nápisem „POLICIE“. Policie dále disponovala těmito vrtulníky: vrtulník těžké kategorie Mil mi - 8, lehký vrtulník Mil Mi – 2 a PLZ Kania.

Ke konci roku 1992 došlo k rozdělení Československa a tím se rozdělila i Letecká služba Federálního policejního sboru i s veškerou technikou. Tímto

¹⁹ DLOUHÝ, Michal. *Ve znamení sférického trojúhelníku*. Praha: oddělení public relations MV ČR ve spolupráci s Muzeem Policie ČR a Leteckou službou Policie ČR, 1995. s. 21-22

²⁰ DLOUHÝ, Michal. *Ve znamení sférického trojúhelníku*. Praha: oddělení public relations MV ČR ve spolupráci s Muzeem Policie ČR a Leteckou službou Policie ČR, 1995. s. 22-24

²¹ FOJTÍK, Jakub. *Policejní vrtulníky*. Praha: Naše vojsko, 2007. ISBN 978-80-206-0870-3. s. 53, 56, 57

okamžikem započala historie Letecké služby Policie České republiky. Na Slovensku vznikl útvar s názvem Letecký útvar Ministerstva vnútra.

1.3 Letecká služba Policie České republiky od roku 1993

Počátek Letecké služby PČR jako takové, se píše od roku 1993 po rozpadu Československa. Technika bývalé Letecké služby Federálního policejního sboru se rozdělila a Česká republika měla do začátku celkem 16 vrtulníků a 5 letounů. U vrtulníků se konkrétně jednalo o lehké vrtulníky Mi-2 (9 kusů), BO 105 (3 kusy), PLZ Kania (1 kus). Dále Letecká služba disponovala jedním kusem vrtulníku střední kategorie Bell 412 HP a dvěma kusy vrtulníků těžké váhové kategorie Mi-8.²² Na začátku své existence tedy letecká policie disponovala vrtulníky všech váhových kategorií. Čas plynul, technika se vyvíjela a Letecká služba PČR začala obměňovat a modernizovat svou dosavadní techniku. Svou službu v roce 1998 dokončil vrtulník polské výroby Mi-2 a v roce 2003 ho následoval i vrtulník Mi-8. Od této doby Letecká služba PČR používá už jen vrtulníky lehké a střední váhové kategorie. Vyřazené kusy byly nahrazeny několika americkými vrtulníky Bell 412 v různých provedeních. Nejdříve bylo dodáno několik kusů Bell 412 HP, dále EP a v roce 2015 přibyl i Bell 412 EPI, což byl první vrtulník svého druhu v Evropě a čtvrtý na světě. V těchto vrtulnících nechybí policejní, záchranářské, ale ani sanitní vybavení, a proto jsou schopné podpořit jak složky policie, tak i jiné složky IZS. Jedná se o výjimku, protože v jiných zemích letecká policie létá výhradně jen pro potřeby policie. Dále přibyl i vrtulníky evropského původu Eurocopter, s policejní a sanitní zástavbou.

Skladba úkolů nadále zůstávala podobná, ale modernizace leteckého parku napomohla kvalitnějšímu, rychlejšímu a efektivnějšímu způsobu plnění úkolů. Modernizace přispěla i k možnosti poskytování podpory jiným složkám, a také k rozšíření pohotovosti na základnách. Kromě policejních úkolů Letecká služba PČR zabezpečovala, a stále i zabezpečuje vrtulníky pro LZS i pro další složky. Dříve tato služba působila pro LZS v Hradci králové (Kryštof 06), v Brně (Kryštof 04) a dodnes působí i na letišti Ruzyně v Praze (Kryštof 01). Do té doby, než zanikl

²² FOJTÍK, Jakub. *Policejní vrtulníky*. Praha: Naše vojsko, 2007. ISBN 978-80-206-0870-3. s. 57.

Státní letecký útvar, zajišťovala i přepravu ústavních činitelů. Od roku 1998 tuto službu zajišťuje armádní letectvo.

Významným milníkem je přijetí zákona č. 49/1997 Sb., *o civilním letectví*, v jehož souladu se provádí veškerá činnost Letecké služby PČR a dále se jím také zřizuje Úřad pro civilní letectví.

2 Základny Letecké služby Policie České republiky

V současné době má Letecká služba PČR 2 základny. Hlavní základna se nachází v Praze (Ruzyně), a druhá je v Brně (Tuřany). V případě potřeby je možné využít takzvaná předurčená pracoviště, která se nachází v Hradci Králové, Plzni, Českých Budějovicích a v Hlučíně. Na těchto místech mají vrtulníky a jejich posádka potřebné dočasné zázemí. Předurčených stanovišť se již v minulosti využilo například při povodních, nebo při nedávné živelné pohromě na Moravě.

Praha

Hlavní základna a páteř Letecké služby PČR se nachází v Praze Ruzyni, nedaleko Letiště Václava Havla. Základna je konkrétně v hangáru D, kde dochází i k opravám a revizím vrtulníků. Zde se nachází veškeré logistické a technické zázemí, které je potřebné k výkonu letecké služby. Nachází se zde i ředitelství Letecké služby PČR, dispečink, sklady, startovní plocha a v neposlední řadě také zázemí pro personál a techniku.²³ Odtud vrtulníky poskytují podporu hlavně na území Čech, sanitní vrtulník na území Prahy a Středočeského kraje.

Hangár D je starý už více než 100 let a původně byl určený pro letouny četnictva. V roce 1916 byl postaven na letišti v Chebu a následně převezen na Ruzyni, kde stojí dodnes. Navzdory tomu, že zde stojí tak dlouho, žádné větší úpravy nebo revize za celou svou existenci neprodělal. I proto je do roku 2023 plánovaná modernizace a výstavba nového hangáru, až ve výši 800 milionů korun. Výstavba by měla trvat zhruba 2 roky.²⁴

Pro zajištění podpory útvarů policie a ostatních složek, je zde na základně držena nepřetržitá pohotovost po celých 24 hodin denně jedním vrtulníkem pro policejní činnosti (EC 135) a jedním sanitním vrtulníkem pro LZS (EC 135 - Kryštof 01). Dále zde od západu do východu slunce vykonává službu vrtulník Bell 412 s leteckými záchranáři HZS. Ten je připraven zejména pro případ hašení požárů, nebo pro záchranu v nepřístupném terénu. Spolu s technikou je samozřejmě

²³ HAVLÍČEK, Radek. Letecké služby v bezpečnostní oblasti v České republice: Aktuální situace a perspektivy vývoje. *Ochrana & Bezpečnost*. [Online]. 2017, roč. 6, č. 1. s. 57 [cit. 20. 1. 2022] ISSN 1805-5656. Dostupné z: http://www.ochab.ezin.cz/O-a-B_2017_A/2017_OaB_A_14_havlicek.pdf

²⁴ Policie chce postavit na pražském letišti nový hangár - Aeroweb.cz. *Aeroweb.cz* [online]. Copyright © 2005 [cit. 27. 10. 2021]. Dostupné z: <https://www.aeroweb.cz/clanky/7528-policie-chce-postavit-na-prazskem-letisti-novy-hangar>

připravena i náležitě vycvičená posádka. Pro případ, že by byla potřeba vrtulník pro převoz orgánů v rámci transplantačního programu, a sanitní vrtulník by nebyl na základně, je zde připravený záložní vrtulník Bell 412 v takzvané policejní pohotovosti, který lze k tomuto účelu použít.²⁵ Na této základně je i oddělení bezpilotních leteckých prostředků. Dále je v Brně, Ostravě a Českých Budějovicích.

Brno

Brněnská základna pomocí vrtulníků a bezpilotních leteckých prostředků obsluhuje primárně území Moravy a Slezska. Stejně jako na základně v Praze je zde hangár technicky zabezpečen pro vrtulníky určené k policejním účelům, pro HZS anebo SAR. Na základně je připravený vrtulník EC 135 pro policejní účely a jeden vrtulník Bell 412 pro podporu ostatních složek, s potřebným vybavením pro záchranu osob, hašení požárů a dalších činností. Vrtulníky mají pohotovost jen v denních hodinách, a to od 7:00 do 19:00. V letech 2017–2020 v Brně Letecká služba PČR působila jako provozovatel vrtulníků pro LZS, nyní je služba zabezpečována soukromou firmou ALFA-HELICOPTER, spol. s.r.o.²⁶

S rozmístěním základen souvisí i doletové časy. Ze základen z Prahy i Brna se lze do většiny koutů České republiky dostat nejdéle za 50 minut. V době je započítaná i 10 minutová časová prodleva, která zahrnuje dobu od vyžádání vrtulníku, po jeho vzletnutí. Reálně je možné vrtulník vypravit i do 3 minut. Dobu doletu ovlivňují i povětrnostní podmínky (silný vítr, mlha..). V případě špatných povětrnostních podmínek se vzlet vrtulníku ani neuskuteční. Za určitých podmínek může být nahrazen dronem.

²⁵ HAVLÍČEK, Radek. Letecké služby v bezpečnostní oblasti v České republice: Aktuální situace a perspektivy vývoje. *Ochrana & Bezpečnost*. [Online]. 2017, roč. 6, č. 1. s. 56-57 [cit. 20. 1. 2022] ISSN 1805-5656. Dostupné z: http://www.ochab.ezin.cz/O-a-B_2017_A/2017_OaB_A_14_havlicek.pdf

²⁶ HAVLÍČEK, Radek. Letecké služby v bezpečnostní oblasti v České republice: Aktuální situace a perspektivy vývoje. *Ochrana & Bezpečnost*. [Online]. 2017, roč. 6, č. 1. s. 57 [cit. 20. 1. 2022] ISSN 1805-5656. Dostupné z: http://www.ochab.ezin.cz/O-a-B_2017_A/2017_OaB_A_14_havlicek.pdf

3 Úkoly Letecké služby Policie České republiky

Letecká služba PČR má široké spektrum úkolů, kterými zajišťuje chod a bezpečnost společnosti. Díky letecké technice a jejímu vybavení je schopna podpořit nejen útvary policie, ale i jiné složky.

Působnost Letecké služby PČR specifikuje její Organizační řád, který stanovuje, že Letecká služba plní úkoly v oblasti vnitřní bezpečnosti státu, veřejného pořádku, IZS, krizového řízení a subjektům v těchto oblastech zajišťuje akceschopnost letecké techniky a personálu. To na základě, buď rozhodnutí (vlády nebo ministra vnitra), nebo různých mezinárodních a meziresortních dohod.²⁷ Organizační řád také stanovuje konkrétní úkoly této složky. Ty budou popsány níže. Úkoly lze rozdělit do 3 základních skupin podle toho, pro jakou složku jsou plněny.

Obecně by se úkoly daly rozdělit na:

- úkoly vykonávané pro útvary PČR,
- úkoly vykonávané k podpoře složek IZS,
- úkoly vykonávané k podpoře ostatních složek.

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

c) složkám integrovaného záchranného systému za podmínek stanovených zákonem,

²⁷ Organizační řád Letecké služby. čl.2 [ze dne 28. 8. 2019]

- 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.*²⁸

3.1 Letecká činnost pro útvary Policie České republiky

Policie České republiky je jednotný ozbrojený bezpečnostní sbor, který má působnost na celém území České republiky. Je zřízena zákonem č. 273/2008 Sb., *o Policii České republiky*, ve znění pozdějších předpisů. Ten upravuje její postavení, činnost, řízení, organizaci a mimo jiné například i použití zbraně nebo omezení osobní svobody. Nadřízeným orgánem PČR je Ministerstvo vnitra, v čele s ministrem vnitra, kterému policejní prezident odpovídá za činnost policie. Základním úkolem PČR je „*chránit bezpečnost osob a majetku a veřejný pořádek, předcházet trestné činnosti, plnit úkoly podle trestního řádu a další úkoly na úseku vnitřního pořádku a bezpečnosti*“.²⁹

PČR, jako jedna ze základních složek IZS, má v tomto systému i své úkoly. Mezi ty stěžejní patří zajištění veřejného pořádku a bezpečnosti dopravy pro podporu ostatních složek při provádění záchranných a likvidačních prací. Například **Letecká služba PČR** nebo i Pyrotechnická služba, se na záchranných a likvidačních pracích podílí přímo.³⁰

Letecká služba PČR leteckou techniku poskytuje na základě konkrétních potřeb krajských ředitelství a útvarů s celostátní působností PČR. Jedná se o lety plánované i hotovostní. Pro lety hotovostní (pátrací lety, záchranné lety) jsou na

²⁸ Nařízení Ministerstva vnitra č. 49/2009, *kterým se upravuje poskytování letecké podpory policejními vrtulníky*. čl.1

²⁹ Zákon č. 273/2008 Sb., *o Policii České republiky*, ve znění pozdějších předpisů. §2

³⁰ *Vnitřní bezpečnost a veřejný pořádek a vybrané kapitoly krizového řízení: modul - E*. Praha: Ministerstvo vnitra, 2019. ISBN 978-80-7616-031-6. s. 21

základnách v Brně a Praze připraveny v nepřetržité pohotovosti vrtulníky. Do letů plánovaných se řadí například výcvikové lety.

Pohotovostní nasazení a zásahy

Pohotovostní nasazení vrtulníků slouží pro přepravu a vysazování zásahových jednotek na místo zásahu. Dále také k plnění úkolů Služby kriminální policie a vyšetřování. Pomocí vrtulníku a jeho vybavení, lze zásahovou jednotku vysadit kdekoliv, ať už na loď, střechu nebo balkon a potenciální zločince tak překvapit. Posádka může buď vyskočit, anebo se slanit pomocí hrazdy. Při pohotovostních nasazeních jde většinou o činnosti spojené s dopadením nebezpečných zločinců a s bojem proti organizovanému zločinu.

Pátrací akce

Pátrací lety zahrnují pátrání po pohřešovaných osobách, které mohou být bezprostředně ohroženy na životě, ale také pátrání po pachatelích trestného činu nebo po věcech souvisejících s trestnou činností. Někdy je vrtulník jediná možnost, jak někoho najít. V okolí bažin nebo v horském členitém terénu bychom se bez něj neobešli. Vrtulník v pátrací akci může být nasazen samostatně, ale ideální je v kombinaci s pozemními jednotkami. V každém případě záleží na rozlehlosti a členitosti terénu. V závislosti na tom lze využít různé metody pátrání vrtulníkem (po přímé dráze letu, po rovnoběžné dráze, po vrstevnicích...).

Výhodou při pátrání vrtulníkem je úspora času, sil a financí. Za 12 minut vrtulník prohledá to, co 450 policistů za jednu hodinu.³¹ Policisté při pátrání používají dálkovou a termovizní kameru, a v noci pátrací světlomet a brýle pro noční vidění.

Vzdušná ochrana a dozor

Vrtulník lze nasadit i na ochranu důležitých osob, prostorů anebo věcí. Typicky se vrtulníková technika nasazuje při návštěvě důležitých nebo vysoce postavených osobností, jako byl třeba Barack Obama nebo Vladimir Putin. Vrtulník ze vzduchu sleduje dění na silnicích při pozemní přepravě a v případě nějaké

³¹ FOJTÍK, Jakub. *Policejní vrtulníky*. Praha: Naše vojsko, 2007. ISBN 978-80-206-0870-3. s. 67-68.

překážky předá informaci pozemním složkám. Výhodou je i případná evakuace chráněné osoby. Dále se vrtulník využívá při dozoru nad jadernými elektrárnami nebo zdrojích pitné vody. Kontroluje se, zda se dodržuje nastavený režim v tomto území. Vzdušný dozor lze vyžádat i při převozu uměleckých děl nebo výbušnin.³²

Výcvikové a instruktážní lety

Výcvikové a instruktážní lety jsou důležité z hlediska udržení a zlepšení kvality odváděné práce, a proto se týkají každého, kdo pro svou činnost využívá Leteckou službu PČR. To včetně pilotů a ostatního leteckého personálu. Jedná se o příslušníky složek policie (Dopravní policie, Útvar rychlého nasazení..), ale také o zaměstnance a příslušníky jiných složek. Například hasiči cvičí obsluhu a plnění bambi vaku, zásahové týmy zase vysazování a slaňování.³³

Dokumentace trestné činnosti a sledování osob

Letecká služba PČR pomocí vrtulníků může efektivně monitorovat velké společenské, sportovní a kulturní akce, kde by potenciálně mohlo dojít k trestné činnosti. Jedná se například o násilí na stadionech, pochody radikálů, demonstrace anebo i technoparty. Vrtulník může nestřeženě monitorovat situaci a přenášet obraz pozemním jednotkám, které mohou okamžitě zasáhnout, anebo jen strategicky změnit pozici. Policie může využít vrtulník i v případě živelních pohrom, pokud by situace ze země byla nepřehledná. Vrtulník se používá i v případě monitoringu drogové kriminality. Policie monitoruje a dokumentuje pěstírny drog a to hlavně v noci. Pěstování drog je velmi energeticky náročné a proto ho zařízení FLIR dokáže v noci úspěšně zachytit.³⁴

Dopravní průzkum a řízení dopravy

Policejní vrtulník je v oblasti dopravy využíván k monitoringu míst s vysokou hustotou dopravy (dálnice, silnice I. třídy) a k zaznamenávání dopravních přestupků nebo trestné činnosti (předjíždění zprava, vybrždování,

³² FOJTÍK, Jakub. *Vrtulníky v integrovaném záchranném systému*. Rescue report. 2011, roč. 13, č. 4, s. 5. ISSN 1212-0456

³³ FOJTÍK, Jakub. *Policejní vrtulníky*. Praha: Naše vojsko, 2007. ISBN 978-80-206-0870-3. s. 72.

³⁴ FOJTÍK, Jakub. *Vrtulníky v integrovaném záchranném systému*. Rescue report. 2011, roč. 13, č. 4, s. 5. ISSN 1212-0456

jízda v protisměru, pronásledování pachatele v kradeném automobilu...). Pokud posádka vrtulníku zaregistruje nějaké protiprávní jednání, oznámí jej pozemním složkám a ty pachatele přestupku nebo trestného činu mohou dopadnout. Jako důkaz mu mohou přehrát záznam přestupku z vrtulníku. Monitorují se i dopravní kolony, rozsáhlé dopravní nehody a další. Vrtulník může situaci na silnici sledovat z povzdálí, aniž by ho někdo zaregistroval. Vrtulník je totiž vybaven dálkovou kamerou, která má kvalitní zoom a i z výšky 200 metrů, lze pomocí ní přečíst registrační značku u auta.

V nedávné době mohla i široká veřejnost zaznamenat, že Letecká služba PČR byla nasazena u hromadné dopravní nehody. Nehoda se stala 20.1.2022 na dálnici D5, ve směru na Prahu. Byla zřejmě zaviněna nepřizpůsobenou jízdou řidičů, vzhledem k povětrnostním podmínkám. Dopravní nehoda čítala celkem 36 aut, včetně 16 nákladních, rozprostřených na 150 metrech dálnice. Letecká služba PČR do akce nasadila vrtulníky a drony, aby monitorovaly situaci.³⁵

Vzdušné řízení a dokumentace policejních akcí

Jak již bylo několikrát zmíněno, vrtulník umožňuje velice efektivně řízení policejních složek ze vzduchu. V případě dopravně bezpečnostních akcí, nebo při zákroku policie proti velké skupině lidí páchající trestnou činností, je možné využít zařízení FLIR nebo ULTRA FORCE II. Tato zařízení umožňují dozor nad kontrolovaným místem a přenos obrazu pozemním složkám. Záznam obrazu poskytuje nejen přehled nad činností pachatelů, ale i nad postupem policistů.

3.2 Letecká činnost pro složky Integrovaného záchranného systému

Jelikož je PČR (i Letecká služba PČR) nezbytnou součástí základních složek IZS a úzce s nimi spolupracuje, je potřeba se zde o IZS zmínit a více ho charakterizovat. IZS upravuje zákon č. 239/2000 Sb., o *Integrovaném záchranném systému*, ve znění pozdějších předpisů.

³⁵ Na dálnici D5 se srazilo 36 aut, provoz byl plně obnoven až po 11 hodinách - Aktuálně.cz. *Zprávy - Aktuálně.cz* [online]. Copyright © [cit. 26. 01. 2022]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/domaci/na-d5-u-zebraku-havarovalo-az-40-aut-zachranari-aktivovali-t/r~50429e1879e011ecb13cac1f6b220ee8/>

Zákon definuje IZS jako „*koordinovaný postup jeho složek při přípravě na mimořádné události a při provádění záchranných a likvidačních prací*“³⁶. Dalo by se říct, že IZS je systém záchranných, havarijních a bezpečnostních složek, který v případě nenadálé mimořádné události koordinovaně pomůže někomu v nesnázích. Složky IZS se dělí na základní a ostatní.

Základní složky IZS³⁷

Tyto složky jsou povinny zabezpečovat nepřetržitou pohotovost na celém území České republiky.

Do základních složek se řadí:

- Hasičský záchranný sbor České republiky a jednotky požární ochrany zařazené do plošného pokrytí kraje jednotkami požární ochrany,
- poskytovatelé Zdravotnické záchranné služby,
- Policie České republiky.

Ostatní složky IZS³⁸

Ostatní složky IZS poskytují při záchranných a likvidačních pracích tzv. plánovanou pomoc na vyžádání.

Ostatními složkami IZS jsou:

- vyčleněné síly a prostředky ozbrojených sil (Armáda České republiky, Hradní stráž, Vojenská kancelář prezidenta republiky),
- ostatní ozbrojené bezpečnostní sbory (Vězeňská služba, Celní správa České republiky, Generální inspekce ozbrojených sborů atd.),
- ostatní záchranné sbory (např. Vodní záchranná služba),
- orgány ochrany veřejného zdraví (Krajské hygienické stanice, Ministerstvo zdravotnictví atd.),
- havarijní, pohotovostní, odborné a jiné služby,
- zařízení civilní ochrany,

³⁶ Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. §2

³⁷ VILÁŠEK, Josef, Miloš FIALA a David VONDRÁŠEK. *Integrovaný záchranný systém ČR na počátku 21. století*. Praha: Karolinum, 2014. ISBN 978-80-246-2477-8. s. 12-13

³⁸ VILÁŠEK, Josef, Miloš FIALA a David VONDRÁŠEK. *Integrovaný záchranný systém ČR na počátku 21. století*. Praha: Karolinum, 2014. ISBN 978-80-246-2477-8. s. 13

- neziskové organizace a sdružení občanů, která lze využít k záchranným a likvidačním pracím,
- poskytovatelé akutní lůžkové péče, kteří mají zřízen urgentní příjem – jen při vyhlášení některého z krizových stavů.

3.2.1 Letecká činnost pro Zdravotnickou záchrannou službu

ZZS je služba, jejíž cílem je poskytnutí odborné neodkladné přednemocniční péče všem, kteří jí potřebují, a to od okamžiku vyrozumění až do okamžiku předání pacienta do zdravotnického zařízení k definitivnímu ošetření. ZZS funguje nepřetržitě a svými územními středisky pokrývá všechny kraje v České republice, včetně Prahy. Praha a krajské úřady jsou také jejími zřizovateli. Poskytnutí neodkladné přednemocniční péče je garantované státem a hrazené ze státního rozpočtu a zdravotního pojištění. Fungování ZZS vychází ze zákona č. 374/2011Sb., o Zdravotnické záchranné službě, ve znění pozdějších předpisů. ZZS je zajišťována 14 územními středisky a dislokovanými výjezdovými skupinami, které jsou rozmístěny tak, aby jejich dojezdová vzdálenost nebyla delší než 20 minut od přijetí oznámení.³⁹ Časové prodloužení mohou mít pouze v případě nepříznivých dopravních nebo povětrnostních podmínek anebo z jiných závažných důvodů. Výjezdové skupiny lze rozdělit dle několika kritérií, ale pro účely této bakalářské práce postačí dělení podle typu dopravního prostředku, který k práci používají. Výjezdové skupiny se potom tedy dělí na pozemní, **letecké (LZS)** a vodní.

LZS (Letecká výjezdová skupina) působí jako vhodný doplněk pro pozemní nebo vodní službu. Díky letecké technice se dostane i do nepřístupných míst a výrazně urychluje dojezdovou dobu a následný transport pacienta do nemocnice. Momentálně je v České republice 10 leteckých výjezdových skupin, zabezpečovaných státními (Armáda ČR, Letecká služba PČR), i nestátními provozovateli (DELTA SYSTEM AIR – DSA a. s. a ALFA-HELICOPTER, spol. s. r. o.).⁴⁰

³⁹ VILÁŠEK, Josef, Miloš FIALA a David VONDRÁŠEK. *Integrovaný záchranný systém ČR na počátku 21. století*. Praha: Karolinum, 2014. ISBN 978-80-246-2477-8. s. 73-74

⁴⁰ Letecká záchranná služba v ČR – ZACHRANNASLUZBA.CZ. *ZACHRANNASLUZBA.CZ – Nezávislý web o zdravotnické záchranné službě* [online]. [cit. 26. 01. 2022]. Dostupné z: <https://zachrannasluzba.cz/letecka-zachranna-sluzba/>

Lety LZS se dělí na lety HEMS (Helicopter Emergency Medical Service) a lety plánované (ambulanční). Většina letů spadá do skupiny letů HEMS, která zahrnuje lety primární a sekundární. Primární lety slouží k bezprostřední záchraně života a zdraví, kdy vrtulník letí například k dopravní nehodě a pacienta transportuje do zdravotnického zařízení. Do letů sekundárních se řadí neodkladné převozy pacientů, ale i lety v rámci transplantačních programů.

Na základě dohody mezi Ministerstvem zdravotnictví a Ministerstvem vnitra, provozuje Letecká služba PČR na základně v Praze vrtulník pro ZZS, pro spádovou oblast Praha a Středočeský kraj. V nočních hodinách, nebo při velkých nenadálých událostech, vrtulník létá i po celém území západních Čech. Pro účely záchrany života a zdraví je na základně nepřetržitě připravený vrtulník lehké váhové kategorie EC 135, s veškerým sanitním vybavením. V případě poruchy vrtulníku je připraven vrtulník záložní. Případně se dá policejní vrtulník přestavit na sanitní⁴¹. Posádku nově tvoří dva piloti (příslušníci Letecké služby PČR), dále lékař a záchranář (příslušníci ZZS). Řízení a koordinace je zajišťována zdravotnickým operačním střediskem.

Letecká služba PČR do roku 2020 provozovala vrtulníky pro ZZS i na základně v Brně (Kryštof 4), ale tam je nyní zabezpečuje soukromá firma DSA a. s. Pro stát byl provoz této služby finančně nákladný.

3.2.2 Letecká činnost pro Hasičský záchranný sbor

HZS se spolu s PČR a ZZS řadí do základních složek IZS. Jedná se o jednotný bezpečnostní sbor podle zákona č. 361/2003 Sb., *o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů*, ve znění pozdějších předpisů, který se podílí na zajišťování bezpečnosti České republiky širokým rozpětím činností. Základním posláním HZS, je chránit obyvatele, zvířata, životní prostředí a majetek před požáry nebo jinými nenadálými mimořádnými a krizovými situacemi. Pro zajištění bezpečnosti v České republice plní úkoly v oblasti požární ochrany, ochrany obyvatelstva, IZS nebo v oblasti krizového řízení.⁴²

⁴¹ Z tisk. konferencí a zpráv-ZZSJmK. *Wayback Machine* [online]. [cit. 26. 01. 2022]. Dostupné z: <https://web.archive.org/web/20170118225818/http://www.zzsjmck.cz/z-tisk-konferenci-a-zprav#c1666>

⁴² Postavení a úkoly-Hasičský záchranný sbor České republiky. *Úvodní strana-Hasičský záchranný sbor České republiky* [online]. Copyright © 2021 Generální ředitelství Hasičského

Organizační struktura HZS se dělí na:

- Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru,
- 14 HZS krajů,
- SOŠ požární ochrany a VOŠ požární ochrany ve Frýdku Místku,
- Záchranný útvar HZS v Hlučíně.⁴³

Letecká služba PČR pro HZS pomocí svých vrtulníků vykonává hašení lesních požárů v působnosti Ministerstva zemědělství, a to na základě dohody o spolupráci mezi Ministerstvem zemědělství a Ministerstvem vnitra. V rámci dohody Letecká služba PČR uskutečňuje i nácvik pilotáže s letadlem naplněným hasební látkou a školí letecký personál Letecké hasičské služby (dále jen LHS). Do roku 2017 LHS zajišťovala i hlídkovou činnost nad lesy, ale nyní probíhá testování nového modelu a nově má zajišťovat výlučně hašení lesních požárů. Systém LHS je upraven příslušnou Směrnicí pro hašení lesních požárů leteckou technikou. Službu zajišťují státní i nestátní subjekty. Celkem je pro hašení lesních požárů na území České republiky vyčleněno 5 vrtulníků, z toho 3 od nestátních subjektů, které jsou v provozu jen od 1. dubna do 31. října. Ostatní 2 vrtulníky zajišťuje Letecká služba PČR celoročně, ze základen v Praze a v Brně.⁴⁴ Každá stanice LHS musí mít jeden vrtulník pro účely hašení a do 15 minut od jeho vyžádání uskutečnit vzlet. Pro účely hašení policie používá vrtulník Bell 412, ke kterému do podvěsného háku lze zaháknout bambi vak s hasební látkou. Pro účely HZS se využívá i termovizní kamera, která dokáže odhalit ohnisko požáru.

3.2.3 Letecká činnost pro SAR

SAR je letecká pátrací a záchranná služba, jejíž náplň činnosti je zachraňovat a pátrat po havarovaných letadlech a poskytovat jim pomoc v nouzi.⁴⁵

záchranného sboru ČR, všechna práva vyhrazena [cit. 26. 01. 2022]. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/clanek/postaveni-a-ukoly-postaveni-a-ukoly.aspx>

⁴³ VILÁŠEK, Josef, Miloš FIALA a David VONDRÁŠEK. *Integrovaný záchranný systém ČR na počátku 21. století*. Praha: Karolinum, 2014. ISBN 978-80-246-2477-8. s. 27

⁴⁴ Letecká hasičská služba-Hasičský záchranný sbor České republiky. *Úvodní strana-Hasičský záchranný sbor České republiky* [online]. Copyright © 2021 Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, všechna práva vyhrazena [cit. 26. 01. 2022]. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/clanek/letecka-hasicaska-sluzba.aspx>

⁴⁵ HAVLÍČEK, Radek. Letecké služby v bezpečnostní oblasti v České republice: Aktuální situace a perspektivy vývoje. *Ochrana & Bezpečnost*. [Online]. 2017, roč. 6, č.1. s. 50 [cit. 20. 1. 2022]

Službu v České republice provozuje Armáda České republiky a Letecká služba PČR, na základě dohody uzavřené mezi Ministerstvem dopravy, Ministerstvem vnitra a Ministerstvem obrany. Chod služby se řídí podle zákona č. 49/1997 Sb., *o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání* (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů, a leteckým předpisem L12-Pátrání a záchrana v civilním letectví. Služba je poskytována nepřetržitě po celých 24 hodin denně, po celém území České republiky.

Armáda České republiky provozuje službu SAR ze základny v Praze-Kbelích, kde je k této činnosti vyčleněn 1 vrtulník v nepřetržité pohotovosti. Vrtulník je ve dne schopen vzlétnout do 10 minut, v noci do 20 minut. Armáda pro tuto službu používá vrtulníky W-3A Sokol, Mi-24V a Mi-171 Š. Letecká služba PČR službu SAR provozuje ze svých základen v Praze a v Brně. K účelům služby SAR používá oba typy svých vrtulníků.⁴⁶

3.2.4 Letecká činnost pro Horskou službu

Posláním horské služby je záchrana a poskytnutí první pomoci osobám v horských oblastech. Horští záchranáři jsou k dispozici nepřetržitě celých 24 hodin denně, po celý rok. Mimo jiné sledují lavinovou situaci a případně vydávají varování o aktuálním povětrnostním stavu. Starají se také o zimní tyčové značení. První stanice horské služby vznikly v roce 1935 v Krkonoších.

Letecká služba PČR spolupracuje a poskytuje leteckou techniku Horské službě na základě dohody o plánované pomoci na vyžádání. V horách je díky členitému a někdy nepřístupnému terénu obtížný pohyb, proto je nasazení vrtulníku ideálním pomocníkem. Vrtulník se nasazuje zejména při pátrání po ztracených osobách, nebo při záchranných akcích, například k vyprošťování z lavin. Vrtulník je efektivní, šetří čas transportu pacienta, i dobu pátrání. Posádka policejního vrtulníku létá se členem horské služby, který se v terénu dobře

ISSN 1805-5656. Dostupné z: http://www.ochab.ezin.cz/O-a-B_2017_A/2017_OaB_A_14_havlicek.pdf

⁴⁶ HAVLÍČEK, Radek. Letecké služby v bezpečnostní oblasti v České republice: Aktuální situace a perspektivy vývoje. *Ochrana & Bezpečnost*. [Online]. 2017, roč. 6, č.1. s. 53 [cit. 20. 1. 2022]
ISSN 1805-5656. Dostupné z: http://www.ochab.ezin.cz/O-a-B_2017_A/2017_OaB_A_14_havlicek.pdf

orientuje a využívá se jeho místních znalostí. Vrtulník se může použít i pro přepravu záchranářů nebo lavinových psů. Dále se pomocí vrtulníku dá provést evakuace lyžařů z lanovky.⁴⁷

3.3 Letecká činnost pro ostatní složky

Do této kategorie letů spadají **lety pro krizové štáby a bezpečnostní rady**. Vrtulník je nasazen v případě potřeby koordinace záchranných a likvidačních prací jednotlivých bezpečnostních a záchranných složek, při různých mimořádných událostech (např. povodně). Dále sem patří **lety ostatních složek IZS, když je vyhlášen mimořádný stav** a je potřeba přepravit z místa na místo různé odborníky a specialisty, spolu se speciální výbavou. Letecká služba PČR se také podílí na **pomoci v zahraničí**. Vyslání letecké techniky do zahraničí se uskutečňuje na základě rozhodnutí vlády, v případě nějaké živelní pohromy (rozsáhlý požár, povodně, zemětřesení).⁴⁸

⁴⁷ FOJTÍK, Jakub. *Policejní vrtulníky*. Praha: Naše vojsko, 2007. ISBN 978-80-206-0870-3. s. 60.

⁴⁸ FOJTÍK, Jakub. *Policejní vrtulníky*. Praha: Naše vojsko, 2007. ISBN 978-80-206-0870-3. s. 80-81.

4 Technika Letecké služby

Letecká služba PČR ke své práci aktuálně využívá 2 typy vrtulníků a letecké bezpilotní prostředky různých kategorií. Nasazení letecké techniky výrazně ulehčuje a zvyšuje efektivitu práce policie i dalších složek IZS.

4.1 Vrtulníky

Aktuálně má Letecká služba PČR celkem 15 vrtulníků v lehké a střední váhové kategorii. Konkrétně se jedná o 9 kusů lehkého vrtulníku typu EC 135 a o 6 kusů středních vrtulníků Bell 412 ve verzi HP, EP a v nejnovější verzi EPI.

Vrtulníky těžké váhové kategorie u policie chybí už od roku 2003, kdy byl ukončen provoz vrtulníku Mi-8. Léta se vedly debaty, zda je takový vrtulník potřeba, ale za ty roky se stalo už spousty událostí, které potřebu těžkého vrtulníku potvrdily. Jednou z takových událostí byla hromadná vražda v Uherském brodě v roce 2015. Na místo činu byla povolána zásahová jednotka, která mohla do pár minut přiletět vrtulníkem, ale jelikož se celá zásahová jednotka spolu s vybavením do žádného vrtulníku Letecké služby PČR nevešla, tak musela jet bezmála hodinu pozemní cestou. Už pár let policie opakovaně žádá o finance na koupi nového vrtulníku těžké váhové kategorie, ale marně. Jeden takový vrtulník vyjde cca. na 700 milionů korun.⁴⁹ Vrtulníky by našly využití i u HZS a také pro týmy SAR.

4.1.1 Vrtulník EC 135

EC 135 je víceúčelový dvoumotorový vrtulník lehké kategorie, od firmy Eurocopter. Tento typ vrtulníku se využívá hlavně pro policejní činnosti, ale také slouží pro účely LZS. Jedná se dokonce o nejrozšířenější záchranný vrtulník v Evropě i u nás v České republice. Letecká služba PČR má 6 vrtulníků v policejní zástavbě a 3 v sanitní. Postupně je jimi vybavována od roku 2004. Vrtulník je díky svým vlastnostem dobře manipulovatelný a nabízí vysokou cestovní rychlost. Bonusem jsou příznivé provozní náklady a jeho jednoduchá údržba. Do vrtulníku se vejde 5 cestujících. Je k dispozici v cestovní, policejní a sanitní verzi. Cestovní verze je pro přepravu osob.

⁴⁹ Poučení z Brodu: Policie chce dva vrtulníky za 1,5 miliardy - Aktuálně.cz. *Zprávy - Aktuálně.cz* [online]. Copyright © [cit. 26. 01. 2022]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/domaci/pouceni-z-brodu-policie-chce-dva-vrtulniky-za-1-5-miliardy/r~5342627cd88611e4994f002590604f2e/>

EC 135 v policejní verzi

Vrtulník EC 135 se v policejní zástavbě používá pro pátrání po pohřešovaných osobách nebo po pachatelích trestných činů, dále k monitoringu (např. dopravy) nebo i k výcviku. Pro tyto účely je vrtulník standartně vybaven **dálkovou a termovizní kamerou, pátracím světlometem, brýlemi pro noční vidění** a na vyžádání i **přijímačem pro přenos obrazu (Downlink)** na pozemní pracoviště. Posádku vrtulníku s policejní zástavbou tvoří vždy 2 piloti a palubní technik.

EC 135 v sanitní verzi

Vrtulník EC 135 v sanitní verzi je vybaven všemi potřebnými zařízeními a věcmi, které dokáží podpořit životní funkce člověka a udržet ho při životě. Vrtulník je tedy vybaven obdobně, jako klasický sanitní vůz. Vrtulník v sanitní zástavbě je vybaven: nosítky, vakuovou matrací, defibrilátorem, kyslíkovými lahvemi, infuzní pumpou, plicním ventilátorem, obvazovým materiálem a dalším zdravotnickým materiálem. Standartně létají 2 piloti spolu s lékařem, záchranářem a jedním ležícím pacientem.⁵⁰ Po setmění nebo v noci je možnost použití **brýlí pro noční vidění**.

4.1.2 Vrtulník Bell 412

Bell 412 je dvoumotorový vrtulník střední kategorie, od americké značky Bell Helicopter Textron. Letecká služba PČR vlastní celkem 6 kusů ve třech verzích (2x HP, 3x EP, 1x EPI). Už od roku 1993, je u této služby používán k záchranným, zásahovým a evakuačním pracím. Dokáže přepravit až 13 cestujících. Každá verze vrtulníku je využívána k odlišným úkolům, protože se v malé míře liší vybavením. Například Bell 412 EP nedisponuje termovizí, používá se tedy pro zásahové účely policie. V minulosti byl Bell 412 využíván také LZS. Oproti vrtulníku EC 135 měl výhodu v tom, že dokázal převést 2 pacienty najednou.

V roce 2021 byl Bell 412 přestaven na ARO lůžko a nasazen na převoz COVID pacientů mezi nemocnicemi. V období od 4.2 do 31.3 jich bylo převezeno

⁵⁰ FOJTÍK, Jakub. Vrtulníky v integrovaném záchranném systému. *Rescue report*. 2011, roč. 13, č. 5, s. 5 ISSN 1212-0456

celkem 48. Požadavků na policejní vrtulník bylo více, ale vzlet byl znemožněn kvůli počasí.⁵¹

Bell 412 EPI

Jedná se o první vrtulník svého druhu na území Evropy, a čtvrtý na celém světě. Současně je to také nejnovější verze vrtulníku u Letecké služby PČR. Tento vrtulník je primárně určen pro podporu složek v rámci IZS, a proto je také náležitě vybaven. Je vhodný pro lety ve složitých meteorologických podmínkách.

*„**Bell 412 (verze EPI)** je určen k provádění záchranných, zásahových a evakuačních prací. Je vybaven **jeřábem**, pro hašení požárů **podvěsným hákem** a pro zásahové jednotky je k dispozici **výsadková hrazda**. Může ale zajistit i rychlou přepravu osob. Pro noční lety je vrtulník vybaven **pátracím světlometem**, posádka má k dispozici avioniku s palubní deskou kompatibilní pro lety s **brýlemi pro noční vidění (NVG)**.“⁵²*

⁵¹ Policie ČR: Šlo o každou minutu - YouTube. YouTube [online]. [cit. 01. 02. 2022]. Dostupné z: <https://www.youtube.com/watch?v=1ex2G5gaomg&t=2s>

⁵² HRINKO, Martin. *Pořádková činnost policie*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2020. ISBN 978-80-7380-793-1. s. 287

Přehled všech vrtulníků Letecké služby PČR se nachází v níže uvedené tabulce.

Registrační značka	Typ	Kategorie	Rok výroby	Rok uvedení do služby
OK-BYN	Bell 412 HP	střední	1993	2006
OK-BYQ	Bell 412 HP	střední	1993	2006
OK-BYR	Bell 412 EP	střední	2001	2005
OK-BYA	Eurocopter EC135 T2+	lehká	2003	2004
OK-BYB	Eurocopter EC135 T2+	lehká	2004	2004
OK-BYC	Eurocopter EC135 T2+	lehká	2004	2004
OK-BYE	Eurocopter EC135 T2+	lehká	2005	2005
OK-BYD	Eurocopter EC135 T2+	lehká	2005	2005
OK-BYP	Bell 412 EP	střední	2006	2006
OK-BYF	Eurocopter EC135 T2+	lehká	2006	2006
OK-BYG	Eurocopter EC135 T2+	lehká	2007	2008
OK-BYH	Eurocopter EC135 T2+	lehká	2008	2008
OK-BYS	Bell 412 EP	střední	2009	2009
OK-BYT	Bell 412 EPI	střední	2015	2015
OK-BYI	Airbus Helicopters H135	lehká	2019	2019 ⁵³

Tabulka 1 Přehled vrtulníků Letecké služby PČR

⁵³ Aktuální databáze policejních vrtulníků: Helidat.cz. *Helidat.cz* - *Vrtulníková databáze: Helidat.cz* [online]. Copyright © Helidat.cz 2012 [cit. 26. 01. 2022]. Dostupné z: <https://helidat.cz/DB.php?stav=1&uziti=2>

Zde je tabulka s technickými parametry pro porovnání obou vrtulníků Letecké služby PČR.

TYP VRTULNÍKU	EC-135 T2	Bell 412 HP/EP/EPI
Počet kusů	8 + 1	2/3/1
Stát výroby	EU/SRN	Kanada
Výrobce	Eurocopter (Airbus)	Bell Helicopter Textron
U PČR od roku	2003 (2019)	1993/2000/2015
Typ motorů	Arrius 2B2	PT6T-3BE/3D (PT6T-9)
Výrobce motorů	Turboméca	Pratt&Whitney
Počet listů nosného rotoru	4	4
Průměr disku nosného rotoru (m)	10,2	14
Otáčky/min.	395	324
Počet listů ocasního rotoru	10	2
Průměr disku ocasního rotoru (m)	1	2,6
Otáčky/min.	3 584	1 660
Délka s rotory (m)	12,16	17,1
Výška s rotory (m)	3,51	4,7
Počet cestujících	5	13
Hmotnost prázdného vrtulníku (kg)	1 500	2 903
Maximální vzletová hmotnost (kg)	2 910	5 398
Maximální cestovní rychlost (km/h)	260	235
Maximální nepřekročitelná rychlost (km/h)	287	259
Dostup za letu (m)	6 100	6 100 ⁵⁴

Tabulka 2 Porovnání vrtulníků Bell 412 a EC 135

⁵⁴ HRINKO, Martin. *Pořádková činnost policie*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2020. ISBN 978-80-7380-793-1. s. 289-290

4.1.3 Zvláštní vybavení vrtulníků

Již několikrát v této práci bylo zmíněno, že Letecká služba PČR vykonává velké množství úkolů pro útvary policie, složky IZS ale i pro jiné složky. Vrtulníky jsou proto ve 3 hlavních konfiguracích, vybaveny speciálním policejním, záchranářským anebo sanitním vybavením. V případě potřeby může být vrtulník přestavěn na jiný typ.

Pro policejní účely slouží termovizní kamera, pátrací světlo a výsadková hrazda nebo podvěs. Záchranářská konfigurace v sobě nese jeřáb, podvěs a pro hašení požárů i bambi vak. Vrtulník se sanitní zástavbou je vybaven obdobně jako sanitní vůz.⁵⁵

Zvláštní vybavení vrtulníků lze rozdělit i do následujících skupin: nosná zařízení, prostředky k pátrání a ke sledování věcí, pilotážně navigační vybavení a vybavení pro letecké hašení.

4.1.3.1 Nosná zařízení

Palubní jeřáb – Vrtulník Bell 412 je vybaven palubním jeřábem Goodrich. Ten je umístěn na pravé straně trupu tohoto vrtulníku. Slouží ke slaňování záchranářů a zásahových jednotek, ale také k vyprošťování osob z nepřístupného terénu. Je obsluhován palubním technikem z nákladové kabiny. V případě nouze lze lano mechanicky nebo elektricky odhodit. Nosnost jeřábu je až 272 kg.⁵⁶

Podvěsný hák – Podvěsný hák se nachází v těžišti ve spodní části trupu vrtulníku a slouží k přepravě nákladu, k zavěšení bambi vaku a také záchranářského koše při evakuaci. U Letecké služby PČR jsou jím vybaveny oba vrtulníky, jen je rozdíl ve hmotnosti nákladu, jakou jsou tyto vrtulníky schopny unést. Vrtulník Bell 412 zvládne zátěž o velikosti až 2040 kg. EC 135 má nosnost o polovinu menší, což samozřejmě souvisí s tím, že se tento vrtulník řadí do jiné váhové kategorie (lehká hmotnostní kategorie).

Slaňovací hrazda – Slaňovací hrazda nebo také výsadková hrazda, je příslušenstvím vrtulníku Bell 412, které nachází využití pro rychlý výsadek

⁵⁵ FOJTÍK, Jakub. *Policejní vrtulníky*. Praha: Naše vojsko, 2007. ISBN 978-80-206-0870-3. s.124

⁵⁶ FOJTÍK, Jakub. *Policejní vrtulníky*. Praha: Naše vojsko, 2007. ISBN 978-80-206-0870-3. s.125

zásahových jednotek, ale také pro záchranářské účely. Slouží k uchycení a navázání lan.

Záchraný koš – Slouží pro evakuaci nebo záchranu osob z nepřístupného terénu a vejdou se do něj až 2 osoby. K vrtulníku je upevněn buď v podvěsu anebo pod palubní jeřáb.⁵⁷

4.1.3.2 Prostředky k pátrání a ke sledování osob a věcí

Pátrací světlomet (SX-16 NIGHTSUN, „noční slunce“) – Jedná se o vysoce výkonnou a dálkově ovládanou lampu, zavěšenou zespodu v přední části vrtulníku Bell 412. Výkon světlometu je 1600 W a světelný paprsek při optimálních povětrnostních podmínkách, dohlédne až do dálky 1,5 km. Pátrací světlomet se používá při propátrávání prostoru nebo terénu a při pátrání po hledaných nebo pohřešovaných osobách. Je obsluhován palubním operátorem nebo pilotem, který s ním může otáčet dle potřeby.

Optoelektronické zařízení

Vrtulník EC 135 i Bell 412, jsou vybaveny **dálkovou a termovizní kamerou**. Některé stroje jsou vybaveny zařízením FLIR 2000 FN a od roku 2002 disponují i modernějším modelem ULTRA FORCE II. Výhodou ULTRA FORCE II. je, že pomocí downlinku umí přenášet obraz i pozemním policejním složkám. Toto optoelektronické zařízení je umístěné pod přídíl vrtulníku a odtud přenáší obraz do monitoru na palubní desce a také do hlavního monitoru operátora. Ten zařízení z nákladového prostoru ovládá.⁵⁸

Termovizní kameru Letecká služba PČR používá při pátrání po ztracených nebo pohřešovaných osobách nebo po nebezpečných pachatelích. Umožňuje tyto osoby najít i v noci nebo ve špatně viditelném terénu. Mimo jiné ji policie používá i k odhalování pěstíren konopí. Dokáže odhalit i ohnisko požáru. Tohle vše je umožněno díky tomu, že termokamera snímá tepelné hodnoty z okolního prostředí, které se následně vyobrazují na monitoru palubního operátora. Čím větší tepelný rozdíl mezi okolním prostředím a zájmovou osobou/budovou, tím

⁵⁷ FOJTÍK, Jakub. *Policejní vrtulníky*. Praha: Naše vojsko, 2007. ISBN 978-80-206-0870-3. s.126

⁵⁸ FOJTÍK, Jakub. *Policejní vrtulníky*. Praha: Naše vojsko, 2007. ISBN 978-80-206-0870-3. s.127

lépe. Při malém teplotním rozdílu by se mohlo stát, že by termovize nikoho nenašla.

Dálková kamera je vhodná například k monitoringu dopravy, protože umožňuje velmi kvalitní zoom. Záznamy z kamer se uchovávají.

Brýle pro noční vidění (NVG) - Brýle pro noční vidění se dají použít pouze ve vrtulnících s kompatibilním vybavením kabiny, což oba typy vrtulníků Letecké služby PČR splňují. Používají se při letech ve tmě a v nočních hodinách. Zařízení je přimontované na přilbě pilota spolu s akumulátory na nabíjení.

Vyhledávací radiokompas – Vyhledávacím radiokompasem jsou vybaveny vrtulníky, které se podílejí na službě SAR. U Letecké služby PČR jsou jimi tedy vybaveny vrtulníky Bell 412. Jedná se o zařízení, které umí zachytit a lokalizovat nouzové a tísňové frekvence u ztracených nebo havarovaných letadel.

Vnější reproduktory se sirénou – Reprodukty slouží k hlasité reprodukci pokynů od policistů a také ke spuštění policejní sirény. Jsou příslušenstvím pouze vrtulníku Bell 412.

4.1.3.3 Pilotážně navigační vybavení

Pohyblivá digitální mapa – Pohyblivá digitální mapa pilotům umožňuje orientovat se v terénu. Zobrazuje jim terén v průběhu letu a přesně dokáže lokalizovat místo zásahu. Ve vrtulníku Bell se používá digitální mapa DKG-3, v EC 135 DKG-4.

4.1.3.4 Vybavení pro letecké hašení

Bambi vak

Bambi vak se zavěšuje do podvěsného háku pod vrtulník a slouží k hašení požárů. Bambi vaky mají různé velikosti. Menší mají objem 454 litrů a větší 911 litrů. Vaky se při hašení plní hasicí látkou buď z přírodního zdroje, anebo pomocí cisterny. Pro efektivní a rychlé hašení jsou vaky vybaveny elektricky ovládaným vypouštěním. V České republice se k hašení využívají stroje Bell 412.

4.1 Bezpilotní letecké prostředky

Bezpilotní letecké prostředky jsou u policie novinkou, začala je používat v roce 2018. V současné době jich má už více než 30 kusů různých druhů a velikostí. Letecké služba PČR disponuje malými drony, velkými drony a drony do vnitřních prostor.

Nejvíce používaný dron v policejní praxi je Mavic Plus Platinum, který se řadí do kategorie malých dronů do 1 kg a jeho velkou výhodou je jeho skladnost a jednoduchá přenositelnost.

V kategorii těžkých dronů policie používá například dron Flydeo X8, který dokáže vzlétnout při hmotnosti až 20 kg, díky čemuž unese těžší vybavení.

Drony do vnitřních prostor jsou umístěné v gyroskopické kouli a jsou tak chráněné před nárazem. Tyto drony se používají například k propátrání staticky narušených objektů.

Drony jsou vybaveny klasickou denní kamerou i termovizní kamerou, která se používá například při pátrání po hledaných a pohřešovaných osobách. Dále se drony používají k monitoringu dopravy, k odhalování přestupků (telefonování za volantem, nebezpečné předjíždění..), i k dalším úkolům, kde je to vhodné z taktických důvodů (pro cizineckou policii, Službu kriminální policie a vyšetřování a pro další specializované útvary policie). Drony jsou využitelné i pro jiné složky, například pro HZS k monitoringu požáru.

Použití bezpilotních leteckých prostředků oproti vrtulníkové technice, je z hlediska provozu i výcviku ekonomičtější, a v případě špatného počasí i efektivnější a bezpečnější. Drony mohou velmi kvalitně vrtulník zastoupit.

5 Praktická část

Praktická část této bakalářské práce, zabývající se Leteckou službou PČR, se skládá z rozhovoru a z analýzy letů za období let 2017–2021. Obě tyto části mi pomohou naplnit cíle bakalářské práce, které jsou stanoveny v úvodu.

Pro praktickou část jsem si stanovila následující cíle:

- zjistit, zda má Letecká služba PČR dostatek techniky, personálu a základen,
- zjistit, jak pandemie koronaviru zasáhla Leteckou službu PČR (personální stránka, změna struktury a množství letů).

5.1 Rozhovor s vedoucím operačního dispečinku

Rozhovor byl uskutečněn dne 16. 11. 2021, v 11:00 na základně Letecké služby PČR v Praze. Mým respondentem byl **JUDr. Michal Mazánek, MBA**, který u Letecké služby PČR zastává pozici vedoucího operačního dispečinku.

Jednalo se o polostrukturovaný rozhovor. Okruh otázek byl předpřipravený, ale byly kladeny i otázky doplňující, které mě napadaly v průběhu rozhovoru. Nejdříve byly kladeny obecné otázky a následně otázky týkající se letecké techniky, základen, personálu a úkolů Letecké služby PČR. Dále jsem se zaměřovala na otázky ohledně toho, jaký vliv měla koronavirová pandemie na činnost Letecké služby PČR. Některé mé otázky nebyly zodpovězeny kvůli stupni utajení určitých informací, například tematika okolo dronů.

Zde je přepsaná verze rozhovoru s **JUDr. Michalem Mazánkem, MBA**.

Jaká je vaše funkce u LS PČR?

Jsem vedoucí odboru operačního dispečinku. Mám na starosti řízení a plánování letů.

Letecká služba má 2 hlavní základny a další předurčená pracoviště. Je pokrytí České republiky Leteckou službou dostatečné?

Máme 2 pevná stanoviště – Praha a Brno. S tím, jak jsme využívání, a jak jsou stanoviště po republice rozdělená, je to naprosto postačující.

Kolika vrtulníky LS PČR disponuje, a v jakém provedení?

Letecká služba má 15 vrtulníků, 9 kusů EC 135 a 6 kusů Bell 412, v různých modifikacích. Většina vrtulníků se v případě potřeby dá přestavit na jiný typ.

Jak dlouho trvá přestavit vrtulník na jiný typ?

Záleží, jaký se přestavuje. Pokud chcete přestavět vrtulník záchranky a dát sanitní zástavbu do jiného vrtulníku, trvá to zpravidla do několika hodin.

Je vrtulníků a jejich vybavení dostatek, s ohledem na to, jak moc široký záběr úkolů LS PČR má?

Ano, je jich dostatek.

A nechybí Letecké službě vrtulník těžké kategorie?

Zpracovávala se vize do budoucna – Rozvoj Letecké služby. Tam je návrh na 2 vrtulníky těžké kategorie. V některých případech těžká kategorie chybí.

Kdyby letecká technika nepostačovala, má si LS PČR kde vrtulníky „vypůjčit“? například u Armády České republiky?

Letecká služba si od žádné jiné složky vrtulníky nepůjčuje, a sama je jiné složce také nepůjčuje.

Kolik má v současné době LS PČR příslušníků/zaměstnanců? A je jich dostatek?

Asi 120–130. V současné době je to postačující.

Jaký vliv měl koronavirus na personální stránku?

Konkrétní dopady na personál nebyly tak závažné, protože takřka všichni byli očkovaní. Ne že by se nám koronavirus vyhnul, ale podstatným způsobem to neovlivnilo činnost.

Měli jste nějaký náhradní plán, jak by se řešil podstav pracovníků v souvislosti s nákazou COVID 19? Přece jenom Letecká služba PČR je dost specifická služba.

V podstatě to, co musíme každý den zajistit je, že musíme zajistit hotovostní lety a LZS. To je asi to hlavní, takže pokud bychom se dostali do nějaké krize, tak se zruší ty věci, které lze odložit. To znamená výcviky a podobně. Takže na tu hotovost jsme vždycky připraveni.

A jak se změnila skladba letů v období koronaviru?

Létalo se pro záchranku, tam naskočilo od začátku roku (rok 2021) zhruba 110-111 hodin na převoz COVID pacientů. Jinak skladba letů byla stejná. To, co prudce kleslo, byly samozřejmě výcviky, protože jsme nechtěli brát do vrtulníků další policisty a lidi z jiných složek, abychom co nejvíce eliminovali možnost nákazy. Tyhle věci byly omezené, ale klasické ostré lety, ty omezené nebyly.

Pro jaké složky PČR Letecká služba nejčastěji létá?

Jsou to vlastně všechny složky podléhající Ministerstvu vnitra. Je uzavřená smlouva s některými dalšími složkami, třeba se Státním úřadem pro jadernou bezpečnost a mnoho dalších. Létáme samozřejmě leteckou záchranku, takže je smlouva tady s Ministerstvem zdravotnictví, létáme hašení lesních požárů, takže tam do toho přistupuje ještě kromě hasičů smlouva s Ministerstvem zemědělství, protože hasíme lesy, které jsou ve správě Ministerstva zemědělství. Ono se to týká samozřejmě i finančních dotací, které potom dostáváme na provoz těch vrtulníků.

Kdybyste měl říct nejčastější úkol Letecké služby PČR, jaký by to byl?

Z těch ostrých hotovostních letů asi jednoznačně je to pátrání po osobách.

Shrnutí rozhovoru

Z provedeného rozhovoru vyplývá, že aktuální situace Letecké služby PČR je ideální ve skoro všech ohledech. S bilancí 2 základen a dalších předurčených pracovišť, 15 vrtulníky a cca. 120 příslušníky, je chod Letecké služby spolehlivě zajištěn.

Letecká služba má aktuálně 15 vrtulníků, 9 kusů EC 135 (vrtulník lehké kategorie) a 6 kusů Bell 412 (vrtulník střední kategorie), v různých modifikacích. Tyto vrtulníky se v případě potřeby dají do několika hodin přestavit na jiný typ. V určitých případech chybí vrtulník těžké hmotnostní kategorie. Návrh na koupi 2 kusů této kategorie je uveden v dokumentu "Rozvoj letecké služby".

Z rozhovoru dále vyplynulo, že koronavirová situace podstatným způsobem neovlivnila činnost Letecké služby PČR. Většina personálu byla naočkovaná proti nákaze COVID 19. V případě, že by koronavirus vyřadil větší množství personálu, zrušilo by se to, co jde odložit (např. výcvikové lety). Skladba letů v období koronaviru se lišila hlavně nárůstem letů pro LZS, protože se převáželi pacienti s nákazou COVID 19 (cca. 110 nalétaných hodin). Naopak méně nalétaných hodin bylo v rámci výcviku, a to z důvodu snahy eliminovat nákazu mezi příslušníky policie a dalších složek. Hotovostní lety nebyly nijak omezené, na ty je Letecká služba PČR připravena vždy.

Nejčastějším úkolem Letecké služby PČR je pátrání po osobách.

5.2 Analýza letů a letových hodin za roky 2017–2021

Analýza letů a letových hodin by mi měla pomoci odhalit, jak moc se v průběhu let měnila činnost Letecké služby PČR. Letové hodiny budou analyzované za rok 2017, 2018, 2019, 2020 a 2021. Na základě analýzy jednotlivých let potom budu moci porovnat rozdíly mezi činností služby před koronavirem, a činností po začátku pandemie koronaviru.

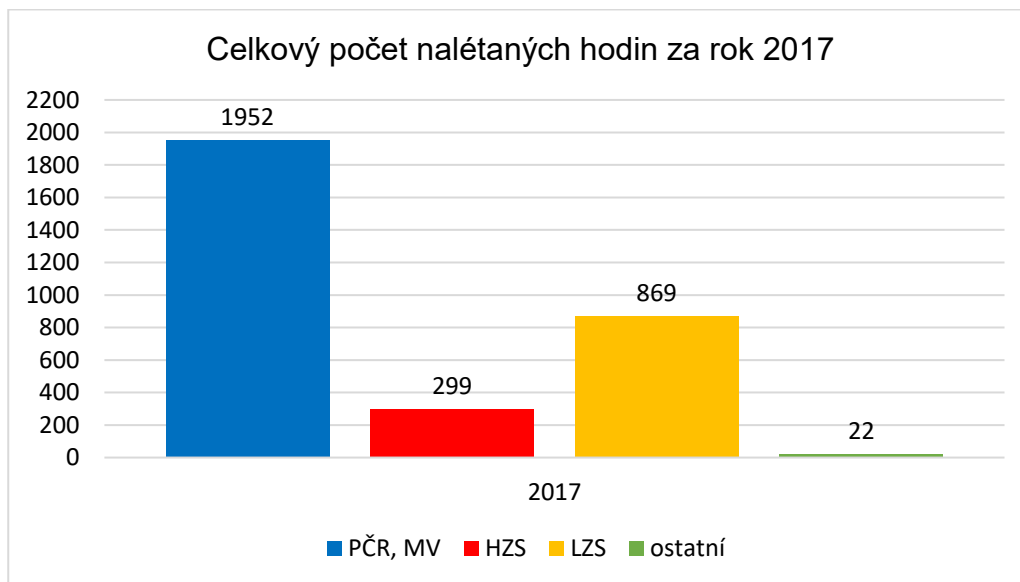
Letové hodiny budou rozděleny podle složek, pro které Letecká služba PČR létala, a následně vyobrazeny pomocí jednotlivých grafů za roky 2017-2021.

Nalétané hodiny budou rozděleny do těchto skupin:

- **PČR, MV** (Ministerstvo vnitra) – Tato skupina zahrnuje útvary s celostátní působností PČR, krajská ředitelství PČR, vedení MV ČR, Policejní akademie České republiky.
- **HZS** – Zde jsou sečteny hodiny nalétané pro LHS a pro Generální ředitelství HZS.
- **LZS** – Do roku 2020 létala Letecká služba PČR ze základen v Praze a v Brně, od roku 2021 létá už jen z Prahy.
- **Ostatní** – Do této skupiny se řadí například SAR, SÚJB a další složky.

5.2.1 Nalétané hodiny pro složky Integrovaného záchranného systému

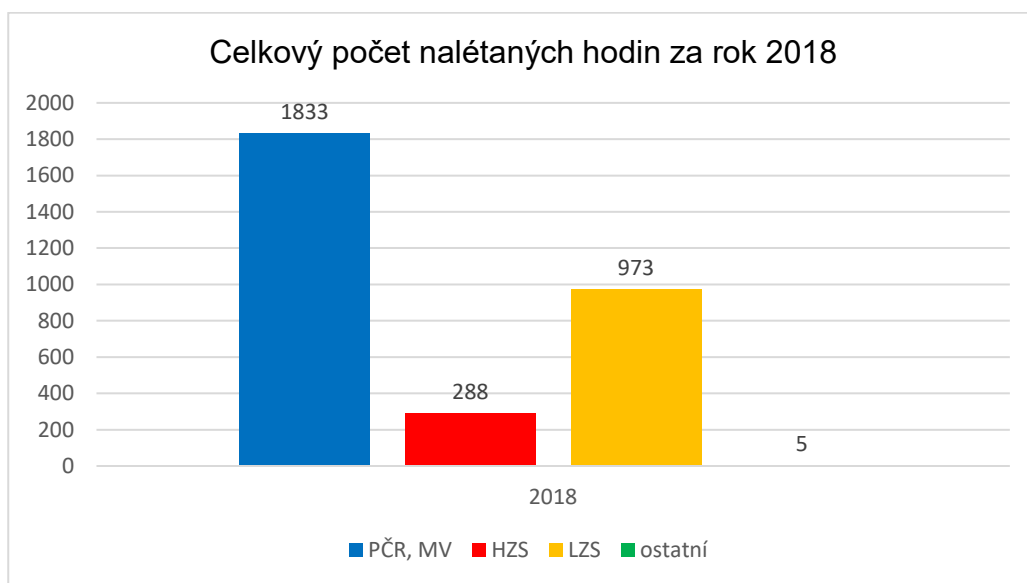
Rok 2017



Graf 1 Celkový počet nalétaných hodin za rok 2017, Zdroj dat: Letecká služba PČR, zpracování vlastní

V roce 2017 Letecká služba PČR nalétala celkem 3142 hodin se svými 14 vrtulníky. Z grafu lze vyčíst, že z celkového počtu letových hodin bylo nejvíce nalétáno pro PČR a Ministerstvo vnitra, v celkovém součtu 1952 hodin. Jen pro zajímavost, pod složky Ministerstva vnitra se řadí i Policejní akademie České republiky, pro kterou byla nalétána 1 hodina. Druhou nejpočetnější složkou byla LZS, pro kterou Letecká služba PČR létala ze základen v Praze a v Brně. Ze souhrnného čísla 869 hodin bylo nalétáno 318 hodin z Prahy, a 551 z Brna. V součtu 299 letových hodin se na 3. místě umístil HZS. Skupina "ostatní" čítala jen 22 hodin, z toho například 4 byly pro SÚJB.

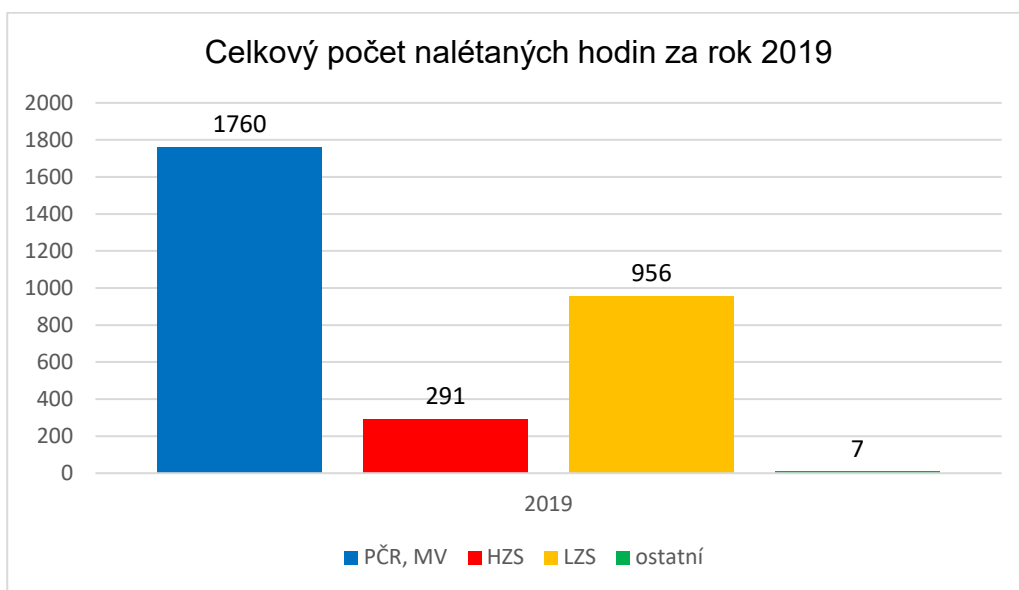
Rok 2018



Graf 2 Celkový počet nalétaných hodin za rok 2018, Zdroj dat: Letecká služba PČR, zpracování vlastní

Součet letových hodin za rok 2018 činil celkem 3099. I tento rok měla Letecká služba PČR 14 vrtulníků. Z grafu vyplývá, že nejvíce nalétaných hodin bylo opět pro útvary PČR a složky Ministerstva vnitra. Oproti roku 2017 ale počet nalétaných hodin klesl o 120 hodin. Naopak pro LZS bylo z Prahy a Brna nalétáno o 104 hodin více než v minulém roce. Nálet pro HZS zůstává konzistentní. Letových hodin pro ostatní složky bylo pouhých 5.

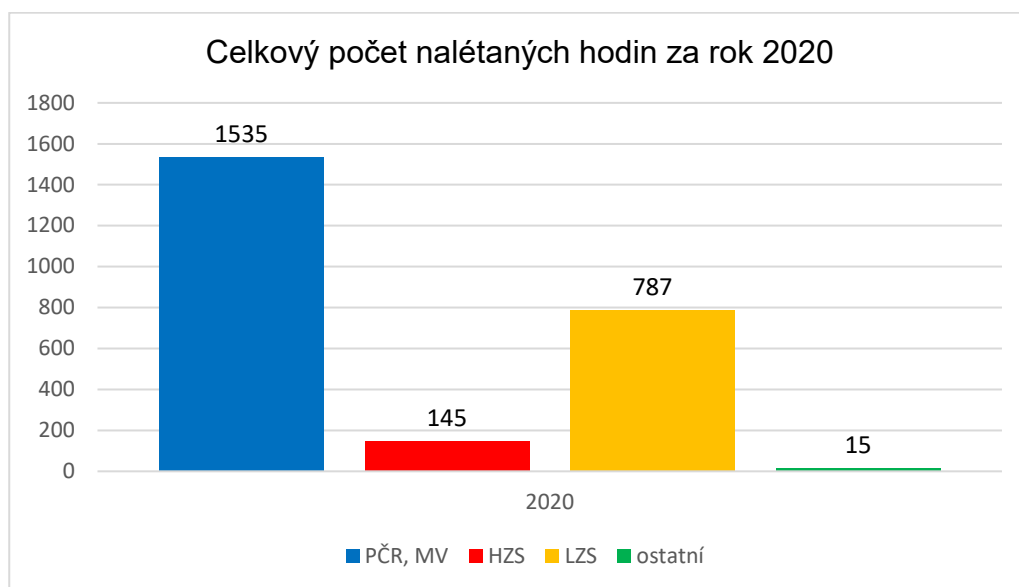
Rok 2019



Graf 3 Celkový počet nalétaných hodin za rok 2019, Zdroj dat: Letecká služba PČR, zpracování vlastní

V roce 2019 měla Letecká služba PČR k dispozici jen 13 vrtulníků, kvůli havárii vrtulníku EC 135 v prosinci roku 2018. Celkový počet letových hodin za rok 2019 činil celkem 3014. Skupina letů pro PČR a složky Ministerstva vnitra, se 1760 nalétanými hodinami, zaznamenala pokles od minulého roku o 73 hodin. Pro Policejní akademii ČR byly nalétány celkem 3 hodiny. Ostatní kategorie se od minulého roku nijak významně neliší.

Rok 2020

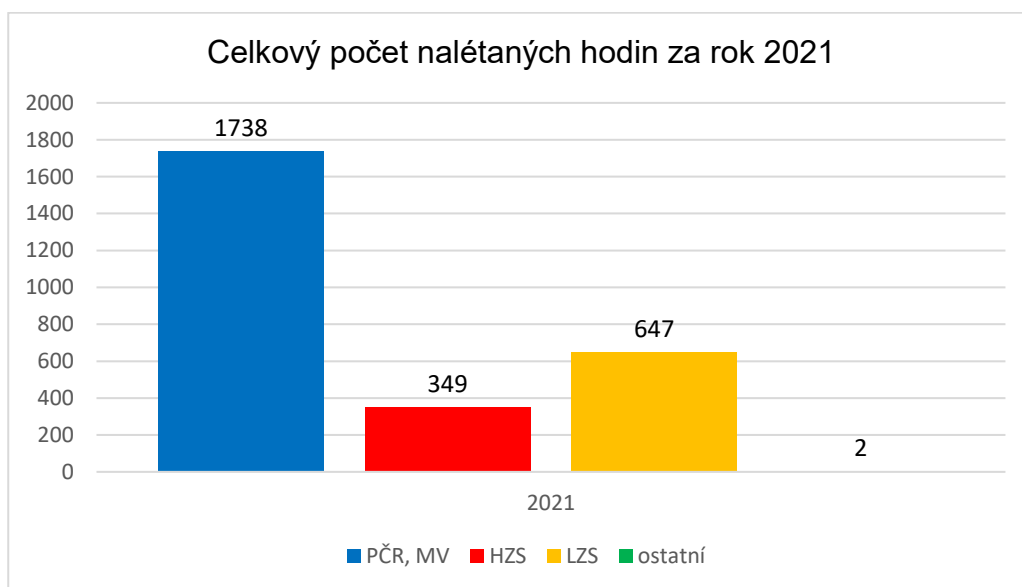


Graf 4 Celkový počet nalétaných hodin za rok 2020, Zdroj dat: Letecká služba PČR, zpracování vlastní

V roce 2020 Letecká služba PČR měla už zase k dispozici 14 vrtulníků. Koncem roku 2019 byl nakoupen vrtulník EC 135 T3H. Jeden vrtulník po havárii se stále nachází v opravě.

V březnu tohoto roku k nám do České republiky přišlo onemocnění COVID 19 a možná i proto dochází ke změně v nalétaných hodinách. Za celý rok Letecká služba PČR nalétala v celkovém součtu všech složek 2482 hodin, což je v porovnání s minulými lety výrazně méně. V porovnání s rokem 2017 je to o 532 hodin méně. K poklesu letových hodin došlo u všech skupin, kromě skupiny "ostatní". Nejpočetnější skupinou je opět "PČR, MV", která zaznamenala zatím největší meziroční pokles letových hodin. Oproti roku 2019 je jich o 226 hodin méně. Taktéž nalétaných hodin pro HZS je o 146 méně než minulý rok. U LZS se počet hodin snížil o 169. Z celkových 15 nalétaných hodin ve skupině "ostatní" jich 8 bylo pro SÚJB.

Rok 2021



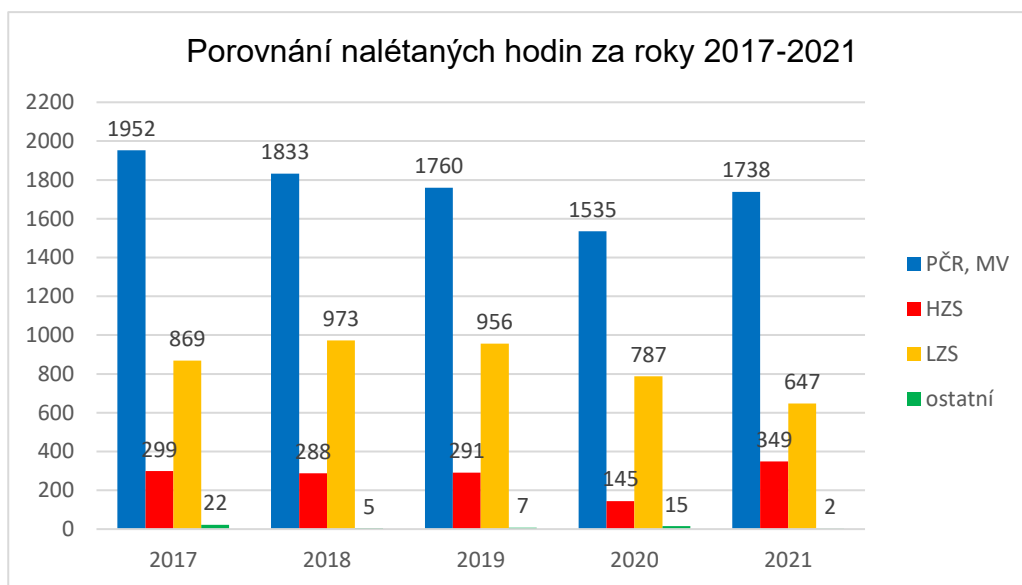
Graf 5 Celkový počet nalétaných hodin za rok 2021, Zdroj dat: Letecká služba PČR, zpracování vlastní

V roce 2021 měla Letecká služba PČR 15 vrtulníků a stejně jako minulý rok, i tento byl poznamenáný koronavirovou pandemií. Celkový součet nalétaných hodin se za rok 2021 rovnal číslu 2736. I tento rok své prvenství obhájila skupina "PČR, MV" s nalétanými 1738 hodinami, což je o 203 hodin více než v minulém roce.

Rok 2021 s sebou přinesl také změnu v podobě zrušení stanoviště LZS v Brně pod správou Letecké služby PČR. Ta už pro LZS létá jen ze základny v Praze. V roce 2021 pro LZS bylo nalétáno celkem 647 hodin, což je o 140 hodin méně než minulý rok. Toto číslo v sobě zahrnuje i 113 hodin transportu koronavirových pacientů, a 19 hodin v rámci transplantačních letů. Čistě lety pro LZS tedy čítají 515 hodin.

Pro HZS bylo nalétáno o 204 hodin více než v předchozím roce.

Shrnutí analýzy letů



Graf 6 Porovnání nalétaných hodin za roky 2017-2021, Zdroj dat: Letecká služba PČR, zpracování vlastní

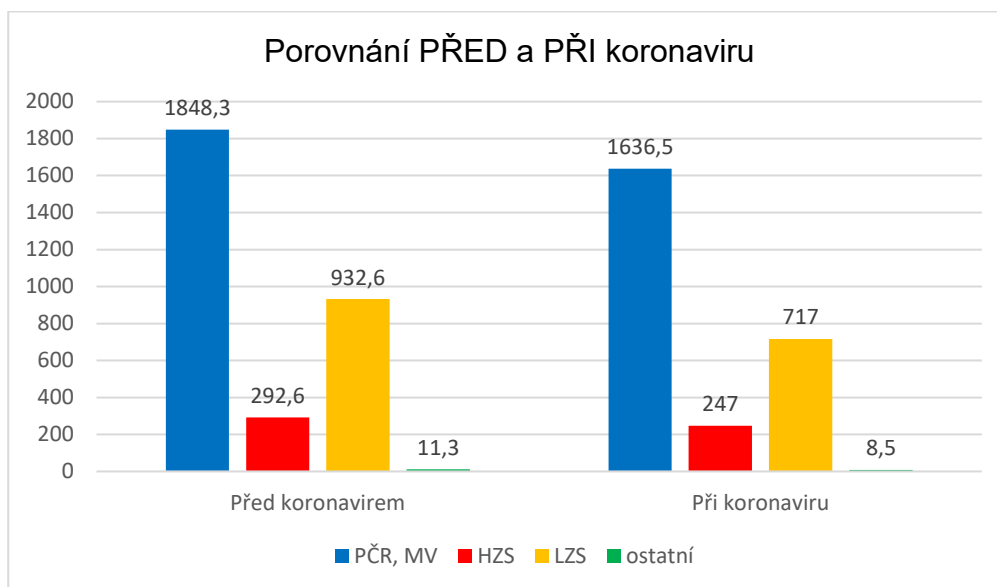
Pro shrnutí a porovnání jednotlivých analyzovaných dat je zde uvedený souhrnný graf. Ten přehledně ukazuje, jak se vyvíjel počet nalétaných hodin pro složky LZS, v průběhu let 2017-2021. Roky 2017-2019 reprezentují dobu před koronavirem, a rok 2020-2021 už jsou koronavirem zasaženy.

Z grafu lze vidět, že nejvíce Letecká služba PČR létá pro PČR a složky Ministerstva vnitra, přičemž nejvíce hodin pro ně bylo nalétáno v roce 2017. Od tohoto roku má počet nalétaných hodin klesající tendenci až do roku 2020, kdy se počet hodin v této kategorii zase mírně zvedá. Největší meziroční pokles nalétaných hodin je registrován mezi lety 2019 a 2020, a to o 225 hodin. Pokles nalétaných hodin odpovídá začátku pandemie koronaviru, kdy byly například rušeny výcvikové lety Letecké služby PČR. V roce 2020 byl také celostátní lockdown, byly zavřené školy, necestovalo se, což také znamená menší migraci lidí a možná i méně kriminality.

Druhé místo co do počtu nalétaných hodin drží LZS. Od roku 2018 má nalétaný počet hodin také klesající tendenci. Největší meziroční pokles byl z roku 2019 do roku 2020, o 225 hodin. Rok 2021 je zkreslen tím, že byla zrušena základna LZS v Brně a do celkového čísla je počítán i převoz COVID pozitivních pacientů. Vzhledem k těmto informacím rok 2021 nezaznamenal v této kategorii žádný velký pokles nalétaných hodin.

Třetí nejpočetnější skupinou je HZS. Letecká služba PČR pro HZS nalétala v posledních letech v průměru okolo 300 hodin ročně, až na rok 2020, který výrazně vybočuje z řady. Nálet v tento rok spadl až na polovinu průměru.

Kategorie "ostatní" je oproti ostatním kategoriím skoro zanedbatelná. Nejvíce nalétaných hodin, v počtu 22 bylo pro tuto kategorii v roce 2017.



Graf 7 Porovnání letových hodin před koronavirem a při koronaviru, Zdroj dat: Letecká služba PČR, zpracování vlastní

Pro lepší orientaci zde mám ještě uvedený graf se zprůměrovanými počty nalétaných hodin před koronavirem (rok 2017-2019), a po jeho příchodu (rok 2020-2021). Z grafu opravdu vychází, že s příchodem koronaviru klesly počty nalétaných hodin u všech složek.

5.2.2 Počet hotovostních startů vrtulníku

Počty hotovostních startů vrtulníku mohou porovnat pouze za roky 2019 a 2020, z důvodu změněného systému počítání letů od roku 2020. Do roku 2020 se lety počítaly následovně: jedna pátrací akce = jeden let. Pátrací akce, nebo i jakákoliv jiná akce, se může skládat klidně i z 5 a více samostatných letů. Proto je od roku 2020 systém počítání změněn tak, aby odrážel skutečné počty letů (např. jedna pátrací akce = 5 letů).

Porovnání počtu hotovostních letů vrtulníků v letech 2019 a 2020

	Rok 2019	Rok 2020	Rozdíl 2019-2020
Počet hotovostních letů vrtulníků	823	673	-150
- pátrací akce	451	386	-65
- záchrana, evakuace osob	41	48	+7
- hašení požárů, monitoring	73	57	-16
- ostatní	258	182	-76

Tabulka 3 Porovnání počtu hotovostních letů vrtulníků za roky 2019 a 2020. Zdroj: Letecká služba PČR

Tabulka je rozdělena podle jednotlivých startů hotovostního vrtulníku ke konkrétním činnostem. Můžeme vidět, že celkový počet startů v roce 2020, kdy začala koronavirová pandemie, klesl o 150. Bylo méně pátracích letů, i letů ostatních. Mírný pokles zaznamenala i kategorie "hašení požárů, monitoring". Naopak záchranných letů bylo v roce 2020 o 7 více.

Závěr

Tato bakalářská práce se zabývala Leteckou službou PČR. Konkrétně jejím historickým vývojem, současným stavem, leteckou technikou a prováděnou činností. Zdrojem informací v teoretické části mi byly ve velké míře knižní publikace, zákony a interní akty řízení a dále také internetové zdroje. Řekla bych, že jsou tyto zdroje celkem omezené, což souvisí s tím, že dost informací je pod určitým stupněm utajení. Data do praktické části jsem čerpala přímo od Letecké služby PČR, konkrétně od pana JUDr. Michala Mazánka, MBA.

Cílů bakalářské práce jsem si stanovila hned několik. V teoretické části práce bylo cílem popsat fungování, činnost a vybavení Letecké služby PČR. A dále také popsat spolupráci mezi Leteckou službou PČR a jinými složkami. Dle mého názoru byly tyto cíle naplněny. V praktické části bylo cílem zjistit, zda má Letecká služba PČR dostatek techniky, základen a personálu. Dalším cílem bylo zjistit, jaký vliv měla koronavirová pandemie na činnost Letecké služby PČR. Zda se nějak změnilo množství a struktura letů, nebo jestli byla nějaká změna v personální stránce. K naplnění těchto cílů jsem realizovala polostrukturovaný rozhovor s vedoucím operačního dispečinku, s panem JUDr. Michalem Mazánkem, MBA. Dále jsem pomocí grafů provedla analýzu letových hodin za roky 2017-2021, které mi pomohly odhalit meziroční rozdíly. Původním plánem bylo analyzovat i hotovostní lety za roky 2017-2021, ale to mi díky změně počítání letů bylo znemožněno. Proto jsem v této oblasti porovnávala jen roky 2019-2020.

Z mého výzkumu vyplývá, že Letecká služba PČR v současné době disponuje vším, co potřebuje. Aktuálně má 2 základny a další předurčená pracoviště, 15 vrtulníků lehké a střední kategorie, a cca. 120 zaměstnanců. Všechny tyto segmenty jsou postačující a dokáží zajistit spolehlivý chod této služby. Jen v některých případech Letecká služba PČR postrádá vrtulník těžké váhové kategorie. Z praktické části dále vyplynulo, že koronavirová pandemie překvapivě podstatným způsobem neovlivnila personální stránku Letecké služby PČR, za což se možná mohlo zasloužit očkování proti onemocnění COVID 19.

Co už ovlivněné bylo, byl počet nalétaných hodin pro jednotlivé složky IZS a počet letů hotovostního vrtulníku. Při zprůměrování všech hodnot z let před koronavirem a při koronaviru vychází, že po začátku koronavirové pandemie došlo k poklesu nalétaných hodin, a to u všech kategorií složek, pro které Letecká služba

PČR létá. Roli v tom mohou hrát zrušené výcvikové lety a také zrušená základna LZS v Brně. K největšímu poklesu letových hodin došlo mezi lety 2019 a 2020. Letecká služba po začátku koronaviru zaznamenala i pokles vzletů hotovostního vrtulníku, a to celkem o 150.

Dle mého názoru byly všechny stanovené cíle práce naplněny a bakalářská práce odráží současný stav Letecké služby PČR. Vypracování této práce pro mě bylo velikým přínosem a dozvěděla jsem se spoustu nových informací. Velkým obohacením pro mě byla i návštěva na základně Letecké služby PČR v Praze.

Seznam použité literatury:

Knihy a časopisy:

- FOJTÍK, Jakub. *Policejní vrtulníky*. Praha: Naše vojsko, 2007. ISBN 978-80-206-0870-3.
- DLOUHÝ, Michal. *Policejní letectvo: včera a dnes*. Praha: Themis, 2000. ISBN 80-85821-91-5.
- DLOUHÝ, Michal. *Ve znamení sférického trojúhelníku*. Praha: oddělení public relations MV ČR ve spolupráci s Muzeem Policie ČR a Leteckou službou Policie ČR, 1995.
- VILÁŠEK, Josef, Miloš FIALA a David VONDRÁŠEK. *Integrovaný záchranný systém ČR na počátku 21. století*. Praha: Karolinum, 2014. ISBN 978-80-246-2477-8.
- HABICH, Lukáš a Martin KLOUBEK. *Činnost policejních služeb: stav k 1.6.2019*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2019. ISBN 978-80-7251-481-6.
- FOJTÍK, Jakub. *Vrtulníky v integrovaném záchranném systému*. Rescue report. 2011, roč.13, č.4, ISSN 1212-0456
- FOJTÍK, Jakub. *Vrtulníky v integrovaném záchranném systému*. Rescue report. 2011, roč.13, č.5, ISSN 1212-0456
- *Vnitřní bezpečnost a veřejný pořádek a vybrané kapitoly krizového řízení: modul - E*. Praha: Ministerstvo vnitra, 2019. ISBN 978-80-7616-031-6.

Právní úprava:

- Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 239/2000 Sb., o Integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 374/2011 Sb., o zdravotnické záchranné službě, ve znění pozdějších předpisů.

- Zákon č. 320/2015 Sb., o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.
- Nařízení Ministerstva vnitra č. 49/2009, kterým se upravuje poskytování letecké podpory policejními vrtulníky.
- Nařízení Ministerstva vnitra č. 67/2008, kterým se zřizují útvary Policie České republiky s celostátní působností.
- Organizační řád Letecké služby. [ze dne 28. 8. 2019]
- Směrnice pro výcvik a provádění záchranných prací a činností s letadly Ministerstva vnitra provozovanými Leteckou službou Policie České republiky. [ze dne. 20. 2. 2019]
- Směrnice pro hašení lesních požárů leteckou technikou. [z roku 2018]

Elektronické zdroje:

- Letecká služba Policie České republiky-Policie České republiky. Úvodní strana-Policie České republiky [online]. Copyright © 2021 Policie ČR, všechna práva vyhrazena [cit. 22. 10. 2021]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/policie-ceske-republiky-letecka-sluzba-824129.aspx>
- Policie chce postavit na pražském letišti nový hangár - Aeroweb.cz. Aeroweb.cz [online]. Copyright © 2005 [cit. 27. 10. 2021]. Dostupné z: <https://www.aeroweb.cz/clanky/7528-policie-chce-postavit-na-prazskem-letisti-novy-hangar>
- HAVLÍČEK, Radek. Letecké služby v bezpečnostní oblasti v České republice: Aktuální situace a perspektivy vývoje. *Ochrana & Bezpečnost*. [Online]. 2017, roč. 6, č.1. [cit. 20. 1. 2022] ISSN 1805-5656. Dostupné z: http://www.ochab.ezin.cz/O-a-B_2017_A/2017_OaB_A_14_havlicek.pdf
- Na dálnici D5 se srazilo 36 aut, provoz byl plně obnoven až po 11 hodinách - Aktuálně.cz. Zprávy - Aktuálně.cz [online]. Copyright © [cit. 26. 01. 2022]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/domaci/na-d5-u-zebraku-havarovalo-az-40-aut-zachranari-aktivovali t/r~50429e1879e011ecb13cac1f6b220ee8/>

- Z tisk. konferencí a zpráv-ZZSJmK. *Wayback Machine* [online]. [cit. 26. 01. 2022]. Dostupné z: <https://web.archive.org/web/20170118225818/http://www.zzsjmck.cz/z-tisk-konferenci-a-zprav#c1666>
- Postavení a úkoly-Hasičský záchranný sbor České republiky. *Úvodní strana-Hasičský záchranný sbor České republiky* [online]. Copyright © 2021 Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, všechna práva vyhrazena [cit. 26. 01. 2022]. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/clanek/postaveni-a-ukoly-postaveni-a-ukoly.aspx>
- Letecká hasičská služba-Hasičský záchranný sbor České republiky. *Úvodní strana-Hasičský záchranný sbor České republiky* [online]. Copyright © 2021 Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, všechna práva vyhrazena [cit. 26. 01. 2022]. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/clanek/letecka-hasiccka-sluzba.aspx>
- Aktuální databáze policejních vrtulníků: Helidat.cz. *Helidat.cz - Vrtulníková databáze: Helidat.cz* [online]. Copyright © Helidat.cz 2012 [cit. 26. 01. 2022]. Dostupné z: <https://helidat.cz/DB.php?stav=1&uziti=2>
Poučení z Brodu: Policie chce dva vrtulníky za 1,5 miliardy - Aktuálně.cz. *Zprávy - Aktuálně.cz* [online]. Copyright © [cit. 26. 01. 2022]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/domaci/pouceni-z-brodu-policie-chce-dva-vrtulniky-za-1-5-miliardy/r~5342627cd88611e4994f002590604f2e/>
- Policie ČR: Šlo o každou minutu-YouTube. YouTube [online]. [cit. 01. 02. 2022]. Dostupné z: <https://www.youtube.com/watch?v=1ex2G5gaomg&t=2s>
- Rozdělení činnosti letecké záchranné služby-Zdravotnická záchranná služba Plzeňského kraje. *Home-Zdravotnická záchranná služba Plzeňského kraje* [online]. Copyright © 2014, ZZSPk [cit. 01. 02. 2022]. Dostupné z: <http://www.zzsppk.cz/rozdeleni-cinnosti-letecke-zachranne-sluzby.html>
- Letecká záchranná služba v ČR – ZACHRANNASLUZBA.CZ. *ZACHRANNASLUZBA.CZ – Nezávislý web o zdravotnické záchranné službě* [online]. [cit. 26. 01. 2022]. Dostupné z: <https://zachrannaslužba.cz/letecka-zachranna-sluzba/>

Seznam použitých tabulek

Tabulka 1 Přehled vrtulníků Letecké služby PČR	41
Tabulka 2 Porovnání vrtulníků Bell 412 a EC 135.....	42
Tabulka 3 Porovnání počtu hotovostních letů vrtulníků za roky 2019 a 2020.	
Zdroj: Letecká služba PČR.....	59

Seznam použitých grafů

Graf 1 Celkový počet nalétaných hodin za rok 2017, Zdroj dat: Letecká služba PČR, zpracování vlastní.....	52
Graf 2 Celkový počet nalétaných hodin za rok 2018, Zdroj dat: Letecká služba PČR, zpracování vlastní.....	53
Graf 3 Celkový počet nalétaných hodin za rok 2019, Zdroj dat: Letecká služba PČR, zpracování vlastní.....	54
Graf 4 Celkový počet nalétaných hodin za rok 2020, Zdroj dat: Letecká služba PČR, zpracování vlastní.....	55
Graf 5 Celkový počet nalétaných hodin za rok 2021, Zdroj dat: Letecká služba PČR, zpracování vlastní.....	56
Graf 6 Porovnání nalétaných hodin za roky 2017-2021, Zdroj dat: Letecká služba PČR, zpracování vlastní.....	57
Graf 7 Porovnání letových hodin před koronavirem a při koronaviru, Zdroj dat: Letecká služba PČR, zpracování vlastní.....	58

Seznam příloh

Obrázek 1 Mapa doletových časů ze základny v Praze a v Brně

Obrázek 2 Organizační struktura PČR

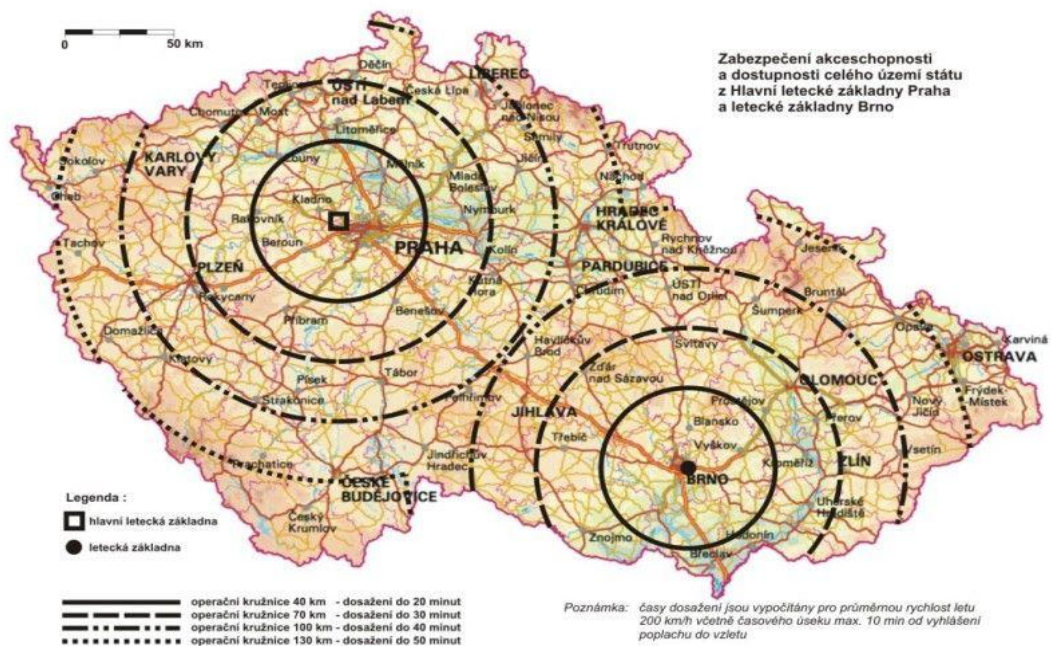
Obrázek 3 Schéma organizace a řízení Letecké služby PČR

Obrázek 4 Vrtulník EC 135 (vlastní zdroj)

Obrázek 5 Vrtulník Bell 412 EPI (vlastní zdroj)

Přílohy práce

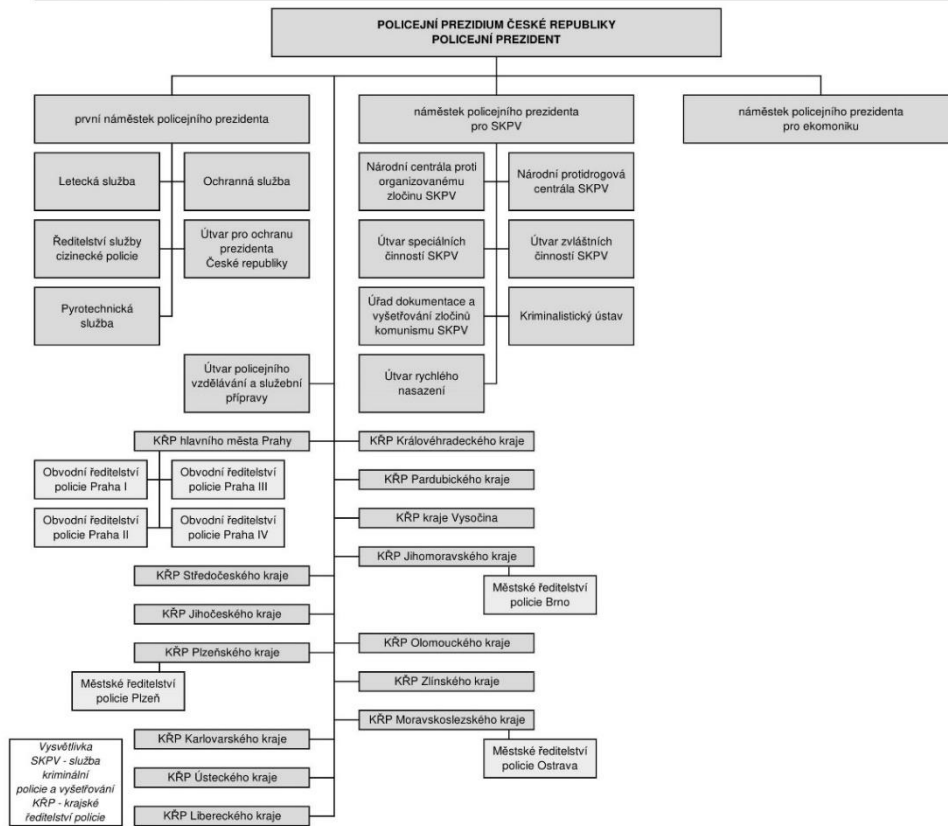
Obrázek 1 Mapa doletových časů ze základny v Praze a v Brně



Dostupné z: HRINKO, Martin. Pořádková činnost policie. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2020. ISBN 978-80-7380-793-1. s.286

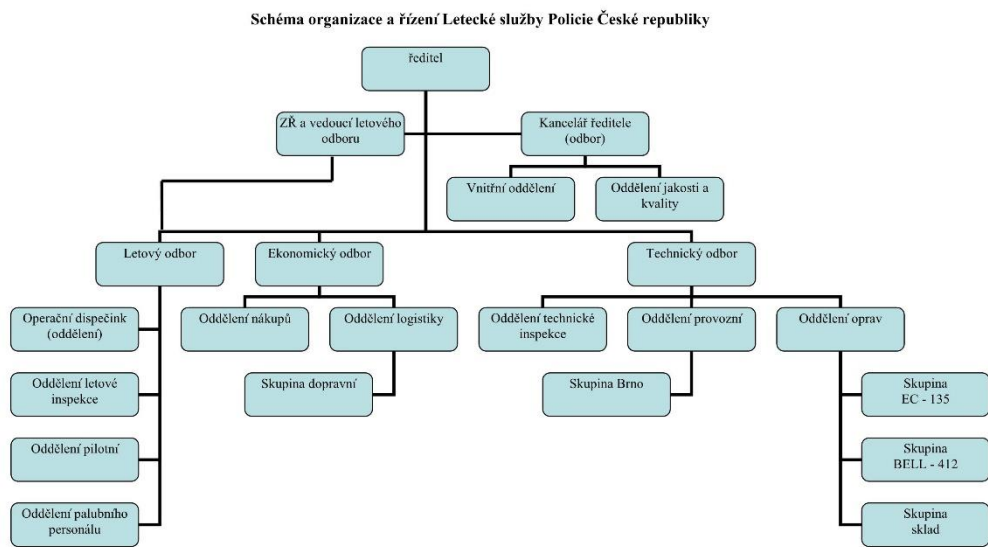
Obrázek 2 Organizační struktura PČR

Příloha k ZPPP č. 137/2009



Obrázek 3 Schéma organizace a řízení Letecké služby PČR

Příloha č. 1



Dostupné z: příloha č. 2 k rozkazu ředitele Letecké služby PČR č. 50, z roku 2008

Obrázek 4 Vrtulník EC 135 (vlastní zdroj)



Obrázek 5 Vrtulník Bell 412 EPI (vlastní zdroj)

