

Policejní letectvo při zrodu letecké záchranné služby

Vrtulníky policejního letectva, jejich posádky a další letecký personál byly před dvaceti pěti lety - 1. dubna 1987 - u zrodu a zahájení provozu sanitního vrtulníku s označením „Kryštof 1“ na středisku Letecké záchranné služby pro území hlavního města Praha a Středočeského kraje.

Za krátké připomenutí stojí historie policejního letectva při záchranné činnosti. Již při zřízení četnických leteckých hlídek v roce 1935 dostaly dle výnosu MV č. 45.886/13-1935 úkol, aby ve svém obvodu mimo jiné **„konaly službu pomocnou a záchrannou, například poskytování pomoci při živelních pohromách a při leteckých nehodách, při šetření o příčinách leteckých katastrof, pokud by nešlo o letadla vojenská“**. V té době se jednalo pouze o sporadické lety s pacienty nebo s lékaři.

Zlom nastává s rozvojem vrtulníkové techniky. Možnost přistání a vzletu v nepřístupném terénu i schopnost viset nad místem zásahu předurčilo tuto techniku pro využití k záchranným činnostem. V šedesátých a sedmdesátých letech minulého století se vrtulníky využívaly pro záchranné akce příležitostně, např. v červnu 1965 byly použity vrtulníky při povodních, v létě 1974 vypomáhal vrtulník MI-2 Horské službě při záchranných akcích. V roce 1976 byla zřízena odloučená skupina Leteckého oddílu Federálního ministerstva vnitra na letišti v Popradu, která ve spolupráci s Horskou službou zajišťovala záchranné práce a pátrání po pohřešovaných turistech. Po katastrofě vrtulníku Mi-8 v roce 1978 byla tato činnost ukončena.



Záchranné akce s vrtulníky Leteckého oddílu v horském terénu

V osmdesátých letech byly u Letecké správy Federálního ministerstva vnitra (předchozí Letecký oddíl) s přispěním pracovníků Federálního ministerstva dopravy a Ústavu národního zdraví shromažďovány informace o leteckých záchranných službách z celé Evropy. Důležitým mezníkem byl 2. mezinárodní kongres záchranných služeb AIRMED 85, kterého se zúčastnila i československá delegace. Jednání skupiny odborníků z Letecké správy, Federálního ministerstva dopravy, Ústavu národního zdraví a České státní pojišťovny ve věci „leteckých služeb“ se postupně v roce 1985 změnila na porady koordinační skupiny pro zajištění zkušebního provozu letecké záchranné služby. Jednání se zúčastnili i zástupci Státní letové inspekce, Ministerstva zdravotnictví a Horské služby.

Během ověřovacích a přípravných letů byla postupně řešena celá řada konkrétních problémů počínaje vyřešením a vyrobením zdravotnické zástavby do vrtulníku MI-2, provedením zástavby zdravotnické radiostanice, výběrem bezpečných míst pro přistání u nemocnic a konče přípravou nezbytného personálního i technického zázemí pro ověřovací lety, zkušební provoz a později i pro každodenní činnost střediska Letecké záchranné služby v Praze. Stojí za připomenutí, že konstrukce nosítek do sanitního vrtulníku byla podle tehdejších předpisů uznána jako průmyslový vzor a tento systém později převzali další provozovatelé letecké záchranné služby.



Vrtulník Mi-2 v sanitní verzi

V březnu 1987 byla uzavřena dohoda mezi tehdejším Federálním ministerstvem vnitra, Federálním ministerstvem dopravy a Ministerstvem zdravotnictví České republiky o zkušebním provozu a **1. dubna 1987 byl pak zahájen vlastní zkušební provoz vrtulníku Mi-2 Letecké správy na středisku Letecké záchranné služby v Praze.** Velkým přínosem byl i přístup České státní pojišťovny, která z fondu prevence škod vyčlenila tři miliony korun na zkušební provoz.



Vrtulníky Mi-2 v provozu na středisku Letecké záchranné služby v Praze

V průběhu zkušebního provozu bylo ve spolupráci s řízením civilního letového provozu dosaženo i značných zjednodušení pro plánování a provádění letů letecké záchranné služby včetně dokončení akce po západu slunce do konce soumraku. Letecká správa získala i výjimku Federálního ministerstva dopravy pro provádění letů VFR (pravidla pro lety podle viditelnosti) v noci. Teprve na základě rozboru nočního provozu vrtulníků, který už provedla dnešní Letecká služba Policie České republiky, bylo dosaženo schválení směrnice Letecké služby pro lety VFR v noci. Tuto směrnici pak Ministerstvo dopravy a spojů vydalo jako letecký oběžník AIC C 23/94 v úpravě platné i pro ostatní provozovatele leteckých záchranných služeb. Zkušební noční provoz na středisku v Praze byl zahájen v roce 1997, od roku 1998 je zabezpečen nepřetržitý provoz. Středisko Letecké záchranné služby v Praze bylo prvním střediskem s nepřetržitým provozem v republice.



Sanitní vrtulník Mi-2 při zásahu v terénu

Letecká služba v současné době zabezpečuje provoz sanitního vrtulníku pouze na středisku Letecké záchranné služby v Praze. V minulosti však zabezpečovala provoz sanitních vrtulníků až na třech střediscích. Od července 1990 byl nasazen vrtulník Letecké služby na středisku v Hradci Králové, od 1. ledna 2005 pak letecká služba provozovala sanitní vrtulník na středisku v Brně. Provoz sanitních vrtulníků na těchto střediscích byl usnesením vlády ukončen v roce 2008. Na žádost Ministerstva zdravotnictví také Letecká služba zabezpečovala od 20. prosince 1997 do 30. dubna 1998 leteckou záchrannou službu pro Územní středisko záchranné služby v Plzni.

Na střediscích letecké záchranné služby provozovaných Leteckou službou se vystřídalo několik typů vrtulníků, počínaje vrtulníkem Mi-2 až po současně provozovaný sanitní vrtulník EC-135 T2. Nasazení modernějších a výkonnějších typů vrtulníků vždy znamenalo kvalitativní rozšíření možností letecké záchranné služby.

V roce 1992 až 1993 byl na středisku v Praze nasazen pronajatý vrtulník PZL Kania, v roce 1994 byl do trvalého provozu zařazen nový vrtulník Bell 412.



Vrtulník PZL Kania na středisku Letecké záchranné služby v Praze



Sanitní vrtulník Bell 412 na středisku Letecké záchranné služby v Praze

Na středisku v Hradci Králové byl od roku 1994 nasazen vrtulník Bo-105.



Vrtulníky Bo-105 na středisku Letecké záchranné služby v Hradci Králové

K další obměně vrtulníkové techniky došlo nasazením vrtulníků EC-135 T2 a to v roce 2004 v Hradci Králové, v roce 2005 byl nasazen na nově provozovaném středisku v Brně a v roce 2006 na středisku v Praze. Vrtulníky typu EC-135 T2 splňují podmínky vyžadované JAR pro provoz na středisku letecké záchranné služby, mají schválené přístrojové vybavení pro denní i noční provoz za podmínek VFR a IFR. Z důvodů bezpečnosti jsou zajišťovány lety dvoučlennou posádkou.



Sanitní verze vrtulníku EC-135

Velkou výhodou střediska v Praze je jeho umístění přímo na Hlavní letecké základně Letecké služby na letišti Praha Ruzyně, kde dochází k souběžnému zabezpečení pohotovosti další vrtulníkové techniky pro zásahy policejních složek a záchranných týmů v rámci Integrovaného záchranného systému. Díky této skutečnosti jsou dlouhé přepravní lety pro leteckou záchrannou službu, např. lety s inkubátory a lety v rámci transplantačního programu zabezpečovány dalším vrtulníkem bez výluky vrtulníku na středisku letecké záchranné služby.

Letový i technický personál Letecké služby je připravován na obsluhu vrtulníku přímo u jeho výrobce a každoročně přezkušován. Posádky jsou vycvičeny pro plnění složitých policejních úkolů ve dne i v noci, pro řešení mimořádných událostí se zúčastňují pravidelných opakovacích školení na letových simulátorech. Kvalitě posádek odpovídá i potřebná výbava používaných vrtulníků.

Letecká služba se vedle plnění policejních úkolů významně podílí i na záchranných akcích se všemi složkami integrovaného záchranného systému. Letové úkoly, ať jde o let k pacientovi, jeho šetrný a rychlý převoz nebo pátrání po ztraceném dítěti či nebezpečném pachateli, mají ve své přípravě i realizaci společné prvky: rychlý vzlet, profesionální provedení, záchrana života, ochrana zdraví i bezpečnosti občanů a jejich majetku.