

## HISTORIE LETECKÉ ZÁCHRANNÉ SLUŽBY V PRAZE

Dne 1. dubna 1987 zahájilo provoz středisko Letecké záchranné služby v Praze na níž se podíleli i pracovníci Letecké správy Federálního ministerstva vnitra, kteří z letiště Praha Ruzyně zabezpečovali její provoz zejména na území hlavního města Prahy a Středočeského kraje. V současné době zajišťují nepřetržitý provoz na stanovišti s označením „Kryštof 1“ letečtí odborníci Policie České republiky letecké služby a tým odborníků zdravotnických záchranářů Zdravotnické záchranné služby hlavního města Prahy.

Historie policejního letectva při záchranné činnosti sahá až do doby četnických leteckých hlídek tedy do třicátých let, kde úkolem četnických hlídek bylo ve smyslu výnosu MV č. 45.886/13-1935, aby ve svěřeném obvodu mimo jiné „**konaly službu pomocnou a záchrannou např. poskytování pomoci při živelných pohromách, při leteckých nehodách, při šetření o příčinách leteckých katastrof, pokud by nešlo o letadla vojenská**“. V této době se spíše jednalo o sporadické lety s pacienta nebo lékaři.

### **Zpráva o záchraně života nemocného dítěte uveřejněná v č. 26/1950 v časopise Letectví.**

*Letadlo SNB zachráncem života. Rolníku Pilařovi z obce vzdálené daleko od Prahy těžce onemocnělo dítě. Mohlo zde jen pomoci rychlé klinické ošetření. Pilař požádal telefonicky nejbližší velitelství SNB, aby povolilo převoz dítěte svým letadlem do pražské nemocnice. SNB případ rychle prošetřil, obstaral povolení k přeletu, zajistil dopravu dítěte na letiště a po přeletu do Prahy obstaral i přepravu z letiště do nemocnice svým motorovým vozidlem. Za tři hodiny po telefonické žádosti Pilařově bylo dítě již na klinice a rychlým zákrokem SNB byl jeho život skutečně zachráněn.*

provedl policejní vrtulník typu MI-4, OK-BYN s piloty mjr. Červíčkem a kpt. Fléglem. V roce 1972 začal Letecký oddíl Federálního ministerstva vnitra provozovat vrtulník MI-2. V létě roku 1974 vrtulník MI-2 vypomáhal Horské službě a vícekrát zasahoval při záchranných akcích. V roce 1976 byla zřízena odloučená skupina Leteckého oddílu Federálního ministerstva vnitra na letišti v Popradu, a v součinnosti s Horskou službou zajišťovala pátrání po pohřešovaných turistech a záchranné

Zlom nastal s rozvojem vrtulníkové techniky. Možnost přistání a vzletu v těžce nepřístupném terénu nebo visu nad zvoleným místem zásahu předurčilo tuto techniku k provádění záchranných činností. V šedesátých letech se začaly využívat vrtulníky pro záchranné akce ve Vysokých Tatrách a malá dopravní letadla pro rychlou přepravu pacientů na větší vzdálenosti. V červnu 1965 byly použity záchranné vrtulníky při povodních. Nad zatopenými oblastmi se navigovalo pomocí stopek a kompasu. První akce s přistáním ve Vysokých Tatrách se uskutečnila 23.9.1965, kdy byla Jugoslávská horolezkyňe zachráněna v oblasti Doliny Zlomísk. Akci



Vrtulník MI-4, OK-BYM ve Vysokých Tatrách

práce na jejich záchranu. Po letecké katastrofě vrtulníku typu MI-8, B-8021 v roce 1979 byla tato služba přerušena a byla prováděna jenom příležitostně.

V následujících letech byly u Leteckého oddílu s přispěním pracovníků Federálního ministerstva dopravy shromážděny informace o leteckých záchranných službách v ostatních zemích např. v Anglii byla letecká policie převážně službou záchrannou. Důležitým mezníkem

byl 2. mezinárodní kongres záchranných služeb AIRMED 85, kde byla i československá delegace. V roce 1985 vznikl právě tým specialistů při Federálním ministerstvu dopravy. Na vzniku pražské základny Letecké záchranné služby byli vedle leteckých odborníků z Leteckého oddílu a Federálního ministerstva dopravy i pracovníci Záchrané služby v Praze a České státní pojišťovny. Vznikla tak koordinační skupina, kam byli přizváni i zástupci Státní letové inspekce, Ministerstva zdravotnictví a Horské služby.

Započali se provádět první ověřovací lety, kdy na palubě vrtulníku byl lékař a záchranář s potřebným vybavením. K této činnosti patřil i výměr vhodných míst pro přistání u nemocnic. Teprve později začali vznikat u nemocnic heliporty. V průběhu příprav byla vyvinuta a vyrobena zdravotnická zástavba do vrtulníku MI-2, včetně umístění lékařských přístrojů a léků. Samostatným řešením bylo přizpůsobení a konstrukce nosítek, která byla podle tehdejších předpisů uznána jako průmyslový vzor. Tento systém byl později převzat i ostatními provozovateli letecké záchranné služby a dokonce i výrobce upravil sanitní verzi vybavení vrtulníků.



zdravotnická zástavba vrtulníku MI-2



Zásah LZS s vrtulníkem MI-2 na dálnici

Byly vyřešeny požadavky ve spojení jak po zdravotnické, tak i po bezpečnostní síti včetně zástavby radiostanic. Rovněž bylo připraveno zázemí pro ověřovací lety, zkušební provoz a později pro pohotovostní každodenní činnost na základně Letecké záchranné služby v Praze Ruzyni.

V souvislosti s nárůstem dopravních nehod a s tím souvisejících úrazů a díky kvalitě celkové detailní přípravy na provoz Letecké záchranné služby došlo k vyhodnocení situace na úrovni vlády a v březnu 1987 byla uzavřena dohoda mezi tehdejšími Federálními ministerstvy



vnitř, dopravy a zdravotnictví o zřízení zkušebního provozu na středisku Letecké záchranné služby v Praze s pomocí vrtulníků typu MI-2 Leteckého oddílu Federálního ministerstva vnitra. V dubnu 1987 byl pak zahájen vlastní zkušební provoz. Velkým přínosem byl i přístup České státní pojišťovny, která z fondu prevence škod vyčlenila na zkušební provoz tři miliony korun.

V průběhu zkušebního provozu byl z důvodů krácení doby k provedení vzletů záchranných vrtulníků projednán



odlišný způsob plánování a provádění letů, což byl v dané době velmi těžko řešitelný problém. Díky pochopení pracovníků řízení letového provozu, bylo již tehdy dosaženo značných zjednodušení pro lety Letecké záchranné služby, včetně letů do pohraničního pásma.

Poněkud složitější bylo řešení nočních letů, neboť civilní předpisy tehdy takové lety neumožňovali. V noci létali pouze policejní a vojenské vrtulníky. Letecký oddíl prováděl takové lety na základě jednorázových výjimek udělovaných Federálním ministerstvem dopravy pro jednotlivé konkrétní akce a nebo s využitím vojenského plánování a řízení letů. Na základě svých zkušeností se Letecký oddíl Federálního ministerstva vnitra zasadil o kvalitativní a vývojový skok.



pohled do pilotní kabiny vrtulníku MI-2

Díky spolupráci s pracovníky řízení letového provozu bylo dosaženo toho, že bylo možno bez jakéhokoliv dispečerského problému, dokončit akci po západu slunce do konce soumraku.

Letecký oddíl Federálního ministerstva vnitra poté získal výjimku Federálního ministerstva dopravy s roční platností pro provádění letů VFR (pravidla pro let podle viditelnosti) v noci, kterou opakovaně získal i v dalších dvou letech. Teprve na základě rozboru, který provedla Policie České republiky letecká služba jako nástupkyně Leteckého oddílu bylo dosaženo schválení směrnice pro lety VFR v noci. Tuto směrnici pak vydalo Ministerstvo dopravy a spojů jako letecký oběžník AIC C 23/94 v úpravě platné i pro ostatní provozovatele leteckých záchranných služeb.



Vrtulníky I ZS MI-2 na základně MV v Praze

Středisko Letecké záchranné služby v Praze se nachází na mezinárodním letišti Praha-Ruzyně u základny Policie České republiky letecké služby což je vhodné vzhledem k zajištění maximálního technického zabezpečení včetně kvalifikovaného leteckého personálu. Velmi významnou roli zde hraje i dobrá spolupráce s dispečery řízení letového provozu, kteří se svou prací podílejí na úspěšnosti provozu Letecké záchranné služby v Praze.



Letecká základna LZS v Praze-Ruzyni

Prvního dubna 1987 bylo dosaženo velkého úspěchu, neboť se konečně podařilo proměnit plány na vybudování Letecké záchranné služby ve skutečnost a současně byl učiněn první krok při budování celoplošné, státem garantované sítě leteckých záchranných služeb v tehdejší Československu.

Střediska leteckých záchranných služeb se postupně rozšiřovala. Již 9.prosince 1987 byl zahájen zkušební provoz v Popradě a 15.listopadu 1988

zkušební provoz v Banské Bystrici. Zkušenosti získané z provozu prvních středisek Letecké záchranné služby pomáhaly při vzniku dalších a vznikem posledního v Liberci před patnácti lety došlo k dokončení stávajícího systému pokrytí republiky.

V současné době je systém Letecké záchranné služby tvořen deseti středisky a svým celoplošným pokrytím, kvalitou a výsledky se řadí mezi první místa v Evropě.

Letecká část zabezpečení Letecké záchranné služby je obdobná jako v jiných evropských zemích zabezpečována systémem státních i nestátních leteckých provozovatelů. Zásadním rozdílem je způsob jejich financování. Veškeré letové výkony jsou hrazeny ze státního rozpočtu především Ministerstva zdravotnictví.

Ministerstvo vnitra – Policie České republiky letecká služba v současné době zabezpečuje tři střediska Letecké záchranné služby a to v Praze, Hradci Králové a v Brně.



Vrtulník BELL-412 na stanovišti v Praze



Sanitní vybavení vrtulníku BELL 412 HP

Na žádost Ministerstva zdravotnictví zabezpečovala Policie České republiky letecká služba dočasně v roce 1997 a 1998 letecký provoz na středisku Letecké záchranné služby v Plzni. Za období dvaceti let nalétaly vrtulníky na stanovišti „Kryštof 1 10.070 hodin.

Velkým a revolučním skokem bylo zavedení na všechna stanoviště Letecké záchranné služby, které provozuje Policie ČR letecká služba nový moderní vrtulník Eurocopter EC-135T2, který nahradil vrtulník BELL 412 v Praze a na stanovišti v Hradci Králové vrtulník BO-105.



Letové výkony a vlastnosti tohoto vrtulníku umožnily zkrátit dobu od přijetí výzvy k akci až do poskytnutí pomoci postiženým. Taktéž umožnil rozšíření operačních možností zejména přistání a vzletů z dříve nepřístupných míst, o lety za noci a při ztížených meteorologických podmínkách. Jeho konstrukce a vnitřní uspořádání umožnilo vybavit jej



nejmodernějším zdravotnickým zařízením a technickými prostředky určenými jak pro pilotáž vrtulníku, tak pro poskytování pomoci pacientům uvnitř vrtulníku či mimo něj při vlastní zásahu. Prostorná konstrukce draku vrtulníku umožnila přesunout část vybavení mimo vlastní prostor kabiny a tím zvětšit užitečnou plochu pro větší komfort posádky, zejména lékaře a záchranáře. Kabina je velmi dobře přístupná vzhledem k posuvným dveřím na obou stranách trupu. Základní konfigurace vrtulníku pojme jednoho ležícího pacienta, lékaře, záchranáře a dva piloty.

Vrtulníky typu EC-123 splňují podmínky vyžadované JAR-OPS-3 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.

Na stanovišti „Kryštof 1“ je zajišťován 24 hodinový provoz z možností zásahu po celém území České republiky. Noční provoz byl zahájen jako zkušební v roce 1997 ve dvou etapách a po jeho vyhodnocení bylo středisko Letecké záchranné služby v Praze přeorganizováno na nepřetržitý provoz.

Policejní letové posádky jsou speciálně cvičeny pro provádění nočních letových úkolů. Při těchto využívají speciální doplňkové vybavení, např. brýle pro noční vidění. Posádky mají letecké kvalifikace pro provádění letů za podmínek IFR (lety podle přístrojů). Kvalitě posádek odpovídá i potřebná výbava používaných vrtulníků.



Možnost provádění noční přepravy pacienta je podmíněno přístupem letové posádky ke zdroji aktuálních a přesných meteorologických informací o vývoji počasí. K tomuto účelu Policie ČR letecká služba využívá aktuální počítačovou simulaci mraků a systém počasí meteostanic na území České republiky, které je aktualizováno po 30-60 minutách včetně meteorologických výstrah. Dalším omezujícím faktorem je rozmístění a počet míst umožňující noční vzlety a přistání.



Vrtulník EC 135T2

Velkou výhodou je umístění střediska Letecké záchranné služby v Praze přímo na Hlavní letecké základně Ministerstva vnitra na letišti Praha – Ruzyně, kde dochází k souběžnému zabezpečení pohotovosti dalších vrtulníků pro zásahy policejních složek a záchranných týmů v rámci Integrovaného záchranného systému ČR. Na základě této skutečnosti jsou dlouhé přepravní lety (s inkubátory, transplantační program) zabezpečovány dalším vrtulníkem bez výluky vrtulníku Letecké záchranné služby.

Moderní a výkonná technika, kvalitní, odborně plně připravený personál je garantem maximálních výkonů a výsledků Letecké záchranné služby. Odborně, jazykově a psychicky zdatný personál Policie ČR letecké služby je připravován na obsluhu vrtulníků přímo u jeho výrobce a každoročně přezkušován. Všechny letový personál splňuje s hlediska kvalifikací požadavky jednotných evropských letových předpisů JAR-OPS-3 a vlastní civilní, mezinárodně platné letecké licence pro vnitrostátní i mezinárodní lety. Posádky jsou vycvičeny pro plnění velmi složitých policejních úkolů a pro řešení mimořádných situací. Odborná příprava personálu Policie ČR letecké služby je zárukou vysoké odbornosti, spolehlivosti a bezpečnosti v provozu vrtulníků.



Vrtulník BO 105 CBS LZS Hradec Králové

Policie ČR letecká služba je pohotovostním útvarem policie a leteckým provozovatelem Ministerstva vnitra. Má odborníky leteckých i technických profesí. K dispozici má špičkovou vrtulníkovou techniku, zejména nové vrtulníky typu EC 135T2, které patří k nejlepším v Evropě. Vedle plnění policejních úkolů se podílí na záchranných akcích se všemi složkami Integrovaného záchranného systému v ČR. Provádí i mezinárodní humanitární pomoc zejména při hašení velkých požárů (Slovensko, Makedonie).

Letové úkoly Policie ČR letecké služby, ať jde o let k pacientovi, jeho šetrný a rychlý převoz nebo o pátrání po ztraceném dítěti či pronásledování nebezpečného pachatele mají ve své přípravě a realizaci společné prvky : pohotovostní rychlý vzlet, profesionální provedení, záchrana života, ochrana zdraví a bezpečnosti občanů nebo ochrana životního prostředí.

*Je třeba ocenit práci a poděkovat všem, kteří se aktivně podíleli na činnosti střediska Letecké záchranné služby v Praze a přispěli k vybudování stávajícího funkčního systému a zasloužili se o propagaci dosažených výsledků na mezinárodním poli. Díky pražskému stanovišti Letecké záchranné služby a postupnému zřízení dalších se podařilo vrátit zdraví desítkám tisíc zraněných a nemocných.*



Vrtulník BELL 412 HP LZS Praha

*Zrod Letecké záchranné služby, u něž byli vedle dalších i pracovníci pražské zdravotnické záchranné služby, piloti a technici vrtulníků se sférickým červeno-modro-bílým trojúhelníkem ve znaku je šťastným datem pro mnoho našich spoluobčanů a jejich blízkých.*



Sanitní vybavení vrtulníku BELL 412 HP

Jan Vykoukal