

Media Monitoring

TÉMA	VYHOTOVENO
1. Helicopter emergency medical service, Letecká záchranná služba	19.12.2008
2. Raftáci	

MONITOROVANÉ ZDROJE	OBDOBÍ
Tištěná média	Denní monitor
Televize a rozhlas	18.12.2008 - 19.12.2008
Agenturní zpravodajství	

Obsahuje přehled a plná znění zpráv k zadanému tématu

HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

Boleslavský deník

Letečtí záchranáři chystají velké změny.....3
19.12.2008 Boleslavský deník str. 5 Boleslavsko - černá kronika HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

Letectví+kosmonautika

60 let policejních vrtulníků.....3
10.12.2008 Letectví+kosmonautika str. 28 Historie HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE
Mgr. JAKUB FOJTÍK

Právo

Nehodu u Kokšína nepřežila mladá žena.....8
19.12.2008 Právo str. 12 ZÁPADNÍ ČECHY HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE
(paš)

HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

Boleslavský deník

Letečtí záchranáři chystají velké změny

19.12.2008 Boleslavský deník str. 5 Boleslavsko - černá kronika
HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

Vznik bezpečnostního letectva se traduje od roku 1935. O poselství tradic dobré pověsti bude vypovídat i čerstvě převzatá standarta na čestném místě hlavní základny letecké služby Policie ČR v Ruzyni. Že je pojátkem vysoké morálky těch, kteří píší novodobou historii služby veřejnosti, je nábledni. Stejně zajímavý jako tradice je ale i výhled do budoucna. „V souladu s návrhem Koncepce Letecké služby Policie ČR do roku 2010 a dále 2015, která upřesňuje vymezení hlavních úkolů leteckých činností, nás čekají modernizační kroky. Nejzásadnější změnu činnosti představuje ukončení provozního zajištění stanovišť **Letecké záchrané služby** do konce letošního roku v Hradci Králové a v Brně. Uvolněné kapacity budou převedeny pro zkvalitnění podpory práce policejních a hasičských útvarů a jejich speciálních jednotek,“ nastiňuje další vývoj plk. JUDr. Vladimír Panenka.

„Na leteckých základnách v Praze a nově též v Brně budou k dispozici střední vrtulníky Bell 412 EP v zásahové a záchrané verzi s dalším záchraným vybavením pro potřeby záchranu osob z výšek, vodních a nepřístupných ploch, pro přepravu speciálních hasičských týmů, vybavení i pro letecké hašení. Kromě dvou stálých leteckých základen v Praze a Brně s pohotovostním provozem dojde ke zřízení čtyř předurčených leteckých pracovišť, která poskytnou zázemí pro časově omezený provoz vrtulníku s osádkou především v době mimořádných situací lokálního rozsahu. Cílem optimalizace pokrytí území ČR jsou potřeby integrovaného záchraného systému v nastavených ekonomických podmínkách, aby pomoc vrtulníku byla dostupná v co nejkratší době,“ uzavírá plk. Panenka.

Region| Střední Čechy

Publikováno| Boleslavský deník; Boleslavsko - černá kronika; 05

Publikováno| Kladenský deník; Kladensko - černá kronika; 05

Publikováno| Berounský deník; Berounsko - černá kronika; 05

Publikováno| Kolínský deník; Kolínsko - černá kronika; 05

Publikováno| Kutnohorský deník; Kutnohorský - černá kronika; 05

Publikováno| Mělnický deník; Mělnicko - černá kronika; 05

Publikováno| Nymburský deník; Nymbursko - černá kronika; 05

Publikováno| Rakovnický deník; Rakovnicko - černá kronika; 05 - 10

ID| 72e17b68-90b7-420b-bc84-b551ac361bbb

Letectví+kosmonautika

60 let policejních vrtulníků

10.12.2008 Letectví+kosmonautika str. 28 Historie
Mgr. JAKUB FOJTÍK HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

Mezi provozovateli vrtulníků na našem území hraje významnou roli policejní letka. Právě poválečné Bezpečnostní letectvo zařadilo před šedesáti léty jako první do svých řad vrtulník, čímž o mnoho let předstihlo soukromý sektor a o pár týdnů i armádu. Do dnešních dnů získalo výsostné označení ve tvaru sférického trojúhelníku ještě 70 vrtulníků. Stroje nalétaly tisíce hodin (odhad se pohybuje nad číslem 100 000), zachránily tisíce osob a našly stovky hledaných a pohřešovaných lidí.

První vrtulník

Vedení poválečného policejního letectva obstarávalo techniku z různých zdrojů. Část letounů poskytly domácí továrny produkující válečné typy, některé stroje pocházely od znárodněných firem, zbytek tvořil materiál poražené Luftwaffe, nebo jej darovaly či prodaly vítězné mocnosti. Mezi dobové typy patřil i vrtulník Focke Achgelis Fa 223 vyráběný za války továrnou Weserflug Flugzenbau GmbH v Rabštejně. Po zestátnění firma „

Weser spol. s r.o. pro stavbu letadel" dokončila dva vrtulníky, jimž bylo přiděleno výrobní číslo VR-3.1. a VR-3.2. První z nich, posléze značený VR-1 s poznávací značkou OK-BZX, získalo Ministerstvo národní bezpečnosti, pod které spadalo Bezpečnostní letectvo.

Všude, kam VR-1 přiletěl, budil ohromnou pozornost. I proto jej velení SNB využívalo často k propagaci. Občané po celé zemi měli možnost OK-BZX zhlédnout při četných předváděcích akcích. Mimo ně plnil vrtulník i policejní úkoly. Již známa je jeho účast v roce 1948 při řízení dopravy při červencovém X. všesokolském sletu v Praze nebo při spojovacím cvičení v červenci téhož roku. Ta se vepsala do světových dějin jako první použití vrtulníku k plnění policejních úkolů. V únoru 1949 vrtulník havaroval. VR-1 řízený pilotem kpt. Němečkem (jako palubní mechanik byl přítomen Zdeněk Vágner, který mi osobně vylíčil průběh nehody) a s generálem Lomským na palubě odstartoval v ranních hodinách 18. února z Prahy směr České Budějovice. Odpoledne se posádka připravila na cestu zpět. Po doplnění 300 litrů paliva se vrtulník vznesl. Blízko Týna nad Vltavou chtěl kpt. Němeček nabrat výšku, protože stroj letěl přibližně 500 metrů nad zemí. Z motorového prostoru se ale ozvala rána a pohonná jednotka začala ztrácet výkon. Utrhl se totiž hlavní válec a hlavním ojnicí, následkem čehož došlo i k poškození vedlejších ojnic a potrhání sacího a výfukového potrubí. Pilot vrtulník „potlačil“ a vyhlížel vhodnou plochu pro přistání. V poslední chvíli ale vrtulník zvedl, protože se před ním objevily dráty vysokého napětí. Následovala opět ztráta výšky a tvrdé přistání do zoraného pole. Při dopadu se zlomila přední noha a poškodily rotorové listy, do kabiny se dostala hlína. Posádka ale vyvázla bez zranění. Druhý den se pro vrtulník vypravil nákladní automobil, který jej odtáhl do Prahy. Oprava se zdála být finančně příliš nákladnou, a tak BL stroj vyřadilo. První stroj tedy skončil svou službu neslavně.

Šedesátá léta

V roce 1960 MV zakoupilo jeden stroj Mi-1 z Polska. Výrobce jej dodal v univerzálním provedení pro jednoho pilota a dva až tři pasažéry. O rok později přišel i jeden vrtulník těžké hmotnostní kategorie MÍ-4A následovaný ještě dvěma dalšími v roce 1962. Vrtulníky patřily u Leteckého oddělení MV k nejvytíženějším strojům. Kromě kontroly hranic, sledování a řízení dopravy, měření radioaktivity území a kurýrních letů našly uplatnění i při přepravě zaměstnanců státních orgánů a vrcholných státních činitelů (zejména MÍ-4P). Mezi časté úkoly policejní letky patřilo pátrání po pohřešovaných a hledaných osobách. Zkušení piloti dokázali úspěšně zakončit většinu akcí. Bohužel, často nacházeli osoby již bez známek života. Pomoc strojů využívali i brněnští příslušníci dopravní služby VB, kteří za pomoci vrtulníků sledovali dopravu a usměrňovali provoz při veletrzích a motoristických velkých cenách.

Kurýrní a spojovací Mi-1 byl v roce 1962 doplněn novým typem SM-2. Přeškolení v polském Swidniku se zúčastnil i František Červíček, který si pamatuje, že vše probíhalo na jednomístném stroji bez zdlouhavé přípravy. Podle jeho slov se přihlížející technici firmy WSK před jeho prvním sólem šli podívat, jak celý let dopadne. Naštěstí vše proběhlo v pořádku a 24. prosince 1962 se posádka ve složení pilot F. Červíček a palubní technik J. Šíma vydala s novým strojem OK-BYK do Prahy. SM-2 plnil stejné úkoly jako jeho předchůdce. Několikrát jej piloti předváděli zástupcům ČSLA, protože ta v první polovině šedesátých let o nákupu vážně uvažovala.

V šedesátých letech začal LO MV výrazně rozvíjet spolupráci s Horskou službou, zejména na Slovenském území. Na úrovni federálních ministerstev vnitra a zdravotnictví se začalo hovořit o letecké podpoře Horské služby. Ještě než jednání dospěla k nějakému závěru, došlo k prvním záchranným akcím v horách. Posádky vrtulníků Mi-4 hledaly ztracené turisty i domácí obyvatele. Nutno říci, že proti předcházející praxi byla nová metoda pátrání za pomoci vrtulníku velmi účinná. V září 1965 piloti František Červíček a Emil Flégr zachránili těžce zraněnou jugoslávskou turistku v horském plese Zlomísk. Neopatrností jednoho z horolezců se uvolnil kámen, který mladé ženě rozdrtil pánev. Naneštěstí bylo místo úrazu ve velké nadmořské výšce 1850 metrů v nepřístupném terénu. Automobil by se ke zraněné nedostal a než by ji členové HS snesli k cestě, zcela jistě by zemřela. Jedinou možnost představoval vrtulník LO MV. Piloti okamžitě po oznámení nehody nastartovali stroj a letěli k místu nehody. I když prostor pro přistání opravdu nebyl bezpečný, kapitán Červíček po důkladné obhlídce vrtulník posadil pod skalní stěnu. Sedm minut po naložení zraněné piloti „sedali“ u nemocnice. Tato akce si vydobyla velký prostor v médiích a zastínila další desítky podobných záchranných letů.

M i - 2 a M i - 8 Do konce šedesátých let LO MV vyřadil většinu vrtulníků s pístovými motory. Pouze MÍ-4A OK-BYN a MÍ-4P OK-BYM zůstaly v aktivní službě až do roku 1973. Všechny stroje značky Mil získala armáda, SM-2 putoval ke Slov Airu. Tento způsob převádění techniky se používal i u dalších typů. Náhrada Mi-1 a Mi-4 přišla opět z Polska a SSSR. Závod WSK Swidnik dodal celkem 32 lehkých vrtulníků Mi-2, z kazanského výrobního závodu pocházelo 13 strojů Mi-8.

Těžký typ Mi-8 nahradil ve velkém počtu dosluhující salonní MÍ-4P. S rozdělením kompetencí mezi nově vzniklá republiková ministerstva a ústřední správní úřady totiž došlo i k výraznému navýšení přepravních letů pro státní činitele, včetně prezidenta republiky. Čelní představitelé země používali nejčastěji salonní stroje MÍ-8PS s devítimístným (B-8021, B-8428, B-8829 a B-8939) či jedenáctimístným interiérem (B-8130 a B-8532). Jeden až dva stroje Mi-8 byly nastálo umístěny v Bratislavě, zbytek v Praze nebo po odloučených skupinách. Velký výkon

Mi-8 se osvědčil při záchranných akcích, např. při povodních v osmdesátých letech, kdy posádky s „Osmičkami“ zachránily desítky lidí. Výhody prostorného trupu a výkonných motorů ocenili i příslušníci zásahových jednotek. Ti s vrtulníky prováděli zatýkáání nebezpečných pachatelů a další činnosti. Jeden až dva vrtulníky pomáhaly i Horské službě v Tatrách. Ze služby strojů Mi-8 je nutné zmínit i stinné stránky, zejména nejvážnější nehodu MÍ-8PS B-8021 se sedmi oběťmi nebo katastrofu MÍ-8PS B-8428 z roku 1977, při níž zahynula i žena tehdejšího prezidenta ČSSR Viera Husáková.

Lehký typ Mi-2 se dokonale hodil pro všechny plněné činnosti. Velká část strojů nesla palubní jeřáb, a proto se „Dvojky“ zapojily do záchranné činnosti v horských oblastech. V roce 1976 se posádky LO MV a příslušníci HS domohli zřízení Odloučené skupiny v Popradu, jejíž náplní byla zejména záchrana zraněných turistů. Nebylo výjimkou, že v létě vrtulníky Mi-2 uskutečnily i přes 20 akcí měsíčně. Shodně jako vrtulníky Mi-8, i Mi-2 se osvědčily při záplavách v osmdesátých letech. Motoristé ocenili kvalitní dopravní zpravodajství v rámci rozhlasové relace Zelená vlna Hvězdy, na jehož realizaci se podílely právě Mi-2 od Letecké správy FMV. Mezi velmi časté mise patřily pátrací lety po ztracených osobách. Nejdůležitější úkol pro Mi-2 přišel v roce 1987. V tomto roce odstartovala svou pravidelnou činnost **Letecká záchranná služba** (LZS). O zprovoznění prvního stanoviště v Praze se nejvíce zasloužily tři subjekty. Pražský Ústav národního zdraví vyčlenil lékařský personál, Československá státní pojišťovna se spolupodílela na finančním krytí celého projektu a Letecká správa FMV poskytla volné vrtulníky a zajistila jejich přestavbu pro zdravotnické účely. Provoz byl oficiálně zahájen 1. dubna 1987, ale k prvnímu ostrému vzletu došlo až následujícího dne. V prvních měsících byl zkušební provoz několikrát přerušen. Skutečně nepřetržitým se stal až 1. dubna 1988. V druhé polovině testovacího období byl využíván také vrtulník Mi-2 od Slov Airu. Od 3. srpna 1990 působily policejní Mi-2 i na stanovišti v Hradci Králové.

Zánik federace

Počátkem roku 1990 disponovala policejní letka 15 kusy Mi-2 a šesti Mi-8. Nové ekonomické prostředí prodražovalo provoz a zejména revize Mi-2. Jako finančně výhodnější se jevil nákup nové techniky. ČSFR mohla nyní získat výkonnější západní stroje s lepšími provozními charakteristikami. Vedení FMV vypsal konkurs na nový lehký vrtulník, jehož vítězem se stal německý typ MBB Bo 105ČBS-4. První dva kusy přišly v roce 1991, další dva o rok později. Okamžitě se zapojily do zabezpečování LZS na stanovišti v Praze a Hradci Králové. K zjištění dostatečného počtu hotovostních strojů si MV pronajalo na přelomu let 1992 a 1993 polský vrtulník PZL Kania. Většinu času sloužil na stanovišti v Praze. V létě 1993 jej MV vrátilo výrobnímu závodu.

Otevřené hranice umožnily nákupy nové doplňkové techniky i pro potřeby pozemních sledů hasičského sboru a policie. Letecká služba Federálního policejního sboru zkoušela na vrtulnicích západní typy termovize, nové způsoby slaňování a další činnosti. Z nákupu termovizní kamery ale sešlo, protože se počítalo s vyřazením do té doby nosného typu Mi-2. Instalace drahého FLIRu na tento vrtulník by byla nehospodárna. Místo toho chtělo vedení LS FPS získat termovizi současně s novými vrtulníky.

Parlamentní „pomlčková válka“ předznamenávala blížící se rozpad federace. Od poloviny roku 1992 se LS FPS i Státní letecký útvar připravovaly na delimitaci části techniky na Slovensko. Nově vzniklý Letecký útvar MV SR získal šest strojů Mi-2 a čtyři Mi-8. V ČR zůstalo devět Mi-2, dvě Mi-8 a tři Bo 105 (jeden byl ztracen při nehodě, jejich převedení k PČR LS bylo kompenzováno větším počtem Mi-8 pro LÚMVSR).

Období modernizace

Policie ČR Letecká služba se po vzniku samostatného státu nadále věnovala modernizaci techniky. Jako nejvhodnější typ pro maximální rozšíření operačních schopností letky se ukázal střední americký vrtulník Bell 412 ve verzi HP. Díky variabilnímu interiéru mohl vrtulník plnit široké spektrum úkolů jak záchranných, tak i policejních. V roce 1993 letka získala první dva kusy. B-4362 (dnes OK-BYN) přilétl v policejní úpravě. Nesl termovizní kameru FUR 2000 FN a pátrací světlo SX-16. Tyto přístroje znamenaly ohromný kvalitativní skok, protože šlo o špičková zařízení používaná i těmi nejlépe vybavenými záchrannými letkami na světě. PČR LS se podařilo v krátké době zahrnout používání termovize do běžné činnosti. Pomocí kamery se podařilo nalézt a zachránit desítky pohřešovaných a hledaných osob. Druhý vrtulník B-4363 obsahoval zástavbu pro LZS. V průběhu devadesátých let jsme jej mohli vidět na pražském stanovišti. Prostorný interiér umožňoval převážet až dva pacienty, což skýtalo ohromnou výhodu. Další dva stroje letka získala v roce 1993. Opět jeden obsahoval policejní (B-4369) a druhý LZS (B-4370) zástavbu. Všechny Belly nesly palubní jeřáb Lucas (dnes konsorcium Goodrich) o nosnosti 272 kg. Proti typům LPG na Mi-2 a Mi-8 umožnil zvedání dvojnásobně těžkých břemen, v praxi tedy záchranáře i se zachraňovaným. Hasiči dodnes používají Belly k leteckému hašení pomocí podvěsných Bambi vaků. Ohromný přínos znamenal i nákup brýlí nočního vidění NVG. Kromě LZS a Policie slouží Belly i v rámci služby SAR. V roce 2001 doplnil čtyři Belly 412HP jeden kus výkonnější verze EP. Místo FLIRu a pátracího světlometu nesl uvnitř trupu slaňovací hrazdu. Toto vybavení jej předurčovalo k plnění policejních a záchranných misí. V roce 2006 k němu přibyl ještě jeden Bell 412 EP získaný za prodaný stroj B-

4369 Stroje Mi-2 létaly stále méně. Výše finančních prostředků nutných na jejich revizi v Polsku se téměř rovnala ceně „olétaného“ vrtulníku. Proto padlo rozhodnutí používat Mi-2 do konce jejich technického života a po jejich vyřazení je nahradit novým typem. O nákupu náhrady se na MV hovořilo již od poloviny devadesátých let. Připravovaný tendr na nové vrtulníky zarazily ničivé povodně v roce 1997. Následující škrty ve státním rozpočtu zasáhly i PČR LS. Pořízení nástupce Mi-2 se odsunulo na neurčito. Druhý pokus z roku 2002 opět pozdržely povodně. Teprve až v roce 2003 na ploše ruzyňské základny přistál první z osmi objednaných nových vrtulníků EC135. Tři vrtulníky výrobce dodal ve zdravotnické konfiguraci, čtyři v policejní a jeden v univerzálním provedení. Všechny intenzivně slouží v LZS, nebo pro policii při pátrání po osobách a věcech sledování, leteckém hlídkování a dalších činnostech. Využívají je i záchranáři při vyprošťování osob nebo v rámci letecké hasičské služby.

Závěrem

Nákup EC135 završil modernizaci technického vybavení letky. Zakoupené vrtulníky plně odpovídají potřebám naší země. V oblasti vnitřní bezpečnosti se ČR stala plně samostatnou, což prokázaly např. povodně v roce 2002. Neoddělitelnou součástí rozvoje je i zlepšování materiálního vybavení. Po dokončení hangáru v Brně přišla řada na pražské sídlo PČR LS.

Ze všech států bývalého východního bloku se pouze v České republice podařilo vybudovat efektivní systém pokrytí území záchrannou technikou. Všechny ostatní země Visegrádské čtyřky stojí teprve před modernizací, země na východ od nás ani nelze porovnávat. Dokonce dnes disponujeme lepším vybavením, než mnohé ryze západní země (např. Rakousko). Nemalé finanční prostředky, které stát do rozvoje policejní letky vložil, se zúročují ve stále se zvyšujících počtech zachráněných osob a uchráněném majetku. Vždyť PČR LS zabezpečuje letecké činnosti pro všechny složky Integrovaného záchranného systému naší země. Bez její podpory se neobejde Policie ČR, Hasičský záchranný sbor, Horská služba, Zdravotnická záchranná služba ani Krizové štáby a Bezpečnostní rady, tedy organizace, pro které je pomoc zraněným a ohroženým osobám na denním pořádku. Policejní piloti s vrtulníky zachraňují lidi z výšek, hloubek, pevné země i vodní hladiny. Závěrem nezbývá než si přát, aby i v dalších letech zachránili pokud možno co nejvíce osob. *

Autor děkuje Ladislavu Buškovi, Františku Červíčkoví a Zdeňku Vágnerovi za cenné vzpomínky.

Tabulka:

Typ	Pozn. zn.	Výrobní číslo	Provoz	Dalsi osud
VR-1	OK-BZX	VR-1.1	1948-49	Nehoda Hosty
Mi-1	OK-BYK	?	1960-66	Předán MNO
SM-2	OK-BYK	5 203 009	1962-69	Předán Slov Airu OK-RUV
MÍ-4A	OK-BYL	8 104	1961-65	Předán MNO jako 8104
MÍ-4P	OK-BYM	8 122	1962-73	Předán MNO jako 8122
MÍ-4A	OK-BYN	15 128	1962-73	Předán MNO jako 5128
Mi-25z	B-2208	54 25 08 072	1972-81	Předán MNO jako 2508
MÍ-2P	B-2209	53 25 09 072	1972-81	Předán MNO jako 2509
Mi-2Sz	B-2301	54 33 01 123	1973-86	Předán MNO jako 3301
Mi-2Sz	B-2302	54 33 02 123	1973-86	Předán MNO jako 3302
Mi-2Sz	B-2401	54 35 01 054	1974-89	Předán Slov Airu jako OK-EIT
Mi-2Sz	B-2402	54 35 02 054	1974-80	Nehoda Počernice
MÍ-2P	B-2523	53 45 23 115	1975-85	Předán MNO jako 4523
Mi-2Sz	B-2524	5445 24 115	1975-88	Předán MNO jako 4524
MÍ-2P	B-2525	53 45 25 115	1975-81	Předán MNO jako 4525
Mi-2Sz	B-2526	53 45 26 115	1975-85	Předán MNO jako 4526
MÍ-2P	B-2541	53 45 41 125	1975-81	Předán MNO jako 4541
MÍ-2P	B-2542	53 45 42 125	1975-89	Předán Slov Airu jako OK-FIU
MÍ-2P	B-2832	53 54 32 117	1977-90	Předán MNO jako 5432
MÍ-2P	B-2833	53 54 33 127	1977-85	Nehoda Kroclov
MÍ-2P	B-2834	53 54 34 127	1977-90	Předán MNO jako 5434
MÍ-2P	B-2909	53 60 09 019	1979-0?	Po rozdělení federace k LÚ MV SR, vyřazen
MÍ-2P	B-2910	53 60 10 019	1979-93	Předán k Air Park Zruč
MÍ-2P	B-2911	53 60 11 029	1979-95	Předán k Muzeu Policie ČR v Praze
MÍ-2P	(B-2912)	53 60 12 029	1979-80	Nesloužil, předán Slov Airu jako OK-JIX

MÍ-2P	(B-2913)	53 60 13 029	1979-80	Nesloužil, předán Slov Airu jako OK-JIY
Mi-2Sz	B-2950	53 59 50 019	1979-0?	Po rozdělení federace k LÚ MV SR, vyřazen
MÍ-2FM	B-2530	53 94 30 105	1985-94	Po vyřazení předán k VHÚ Kbely
MÍ-2FM	B-2531	53 94 31 105	1985-93	Po vyřazení předán k SOU Odolena Voda
MÍ-2FM	B-2405	53 90 05 124	1984-0?	Po rozdělení federace k LÚ MV SR, vyřazen
MÍ-2FM	B-2406	53 90 06 124	1984-0?	Po rozdělení federace k LÚ MV SR, vyřazen
Mi-2Sz	B-2743	53 103 43 097	1987-93	Nehoda Slaný
Mi-2Sz	B-2744	53 103 44 097	Od 1987	Po rozdělení federace k LÚ MV SR, slouží
Mi:2R	B-2745	53 103 45 097	1987-95	Po vyřazení předán k LHS Vyškov
Mi-2Sz	B-2928	53 109 28 069	1989-96	Po vyřazení prodán do USA jako N107BC
MÍ-2P	B-2929	53 109 29 069	1989-95	Nehoda Brno, předán k Triton sport
MÍ-2P	B-2047	53 111 47 060	1990-96	Po vyřazení předán k VHÚ Kbely
MÍ-2P	B-2048	53 111 48 060	1990-0?	Po rozdělení federace k LÚ MV SR, nehoda R. Sobota
MÍ-8PS	OK-BYK	10821	1970-79	Později B-8021, nehoda Mlýnická Dolina
MÍ-8P	OK-BYL	10822	1970-85	Později B-8022, předán Slov Airu jako OK-ZXP
MÍ-8P	B-8223	10823	1972-75	Nehoda Vysoké Tatry, SR
MÍ-8P	B-8426	10826	1974-88	Předán Slov Airu jako OK-EXR
MÍ-8P	B-8427	10827	1974-0?	Předán LÚ MV SR, vyřazen
MÍ-8PS	B-8428	10828	1974-77	Nehoda Bratislava
MÍ-8PS	B-8829	10829	1978-89	Předán MNO jako 0829
MÍ-8PS	B-8130	10830	1981-89	Předán MNO jako 0830
MÍ-8P	B-8231	10831	1982-0?	Předán LÚ MV SR, vyřazen
MÍ-8PS	B-8532	10832	1985-06	Předán LÚ MV SR, vyřazen
MÍ-8P	B-8733	10833	1987-03	Vyřazen, prodán do Jižní Ameriky
Mi-SPS	B-8938	10838	1989-03	Vyřazen, prodán do Litvy k Baltica Air
MÍ-8P	B-8939	10839	1989-93	Předán LÚ MV SR, nehoda Pustý Hrad
PZL Kania	B-3211	900202 *	1992-93	Vrácen výrobnímu záводу
Bó 105CBS-4	B-5763	5-763	1991-92	Nehoda Hrabůvka
Bo 105CBS-4	B-5292	S-592	1991-99	Nehoda Orlická přehrada
Bó 105CB5-4	B-5265	S-865	Od 1992	Slouží, nyní OK-BYX
Bo 105CBS-4	B-5278	S-878	Od 1992	Slouží, nyní OK-8YY
Bell 412HP	B-4362	36062	Od 1993	Slouží, nyní OK-BYN
Betl 412HP	B-4363	36063	Od 1993	Slouží, nyní OK-BYO
Bell 412HP	B-4369	36069	1993-06	Vyřazen, prodán do Dánska jako OY-HSJ
Bell 412HP	B-4370	36070	Od 1993	* Slouží, nyní OK-BYQ
Bell 412EP	8-4071	36271	Od 2001	Slouží, nyní OK-BYR
Bell 412EP	OK-BYP	36409	Od 2006	Slouží
EC 135T2	OK-BYA	310	Od 2003	Slouží
EC 135T2	OK-BYB	340	Od 2004	Slouží
EC 135T2	OK-BYC	348	Od 2004	Slouží
EC 135T2	OK-BYD	424	Od 2005	Slouží
EC 135T2	OK-BYE	426	Od 2005	Slouží
EC 135T2	OK-BYF	499	Od 2006	Slouží
EC 135T2	OK-BYG	602	Od 2007	Slouží
EC 135T2+	OK-BYH	719	Od 2008	Slouží

Foto autor| Václav Jukl, Karel Masojídek, Petr Soukop, Jiří Svatoš, sbírka Miroslava Balouse

Foto popis| Zkušební přistání na Strahově před sokolským sletem v roce 1948

Foto popis| Součinnost vrtulníku Mi-1 A s pozemní hlídkou VB vybavenou vozidlem Skoda 1201

Foto popis| Přistání MÍ-4P ve Vysokých Tatrách, dole první dodaný stroj Bó 105CBS-4

Foto popis| EC 135T2 se osvědčují v provozu u LZS

Foto popis| Slaňování z vrtulníku Mi-4

Foto popis| Druhý dodaný vrtulník MÍ-8P byl v přepravní verzi a zpočátku létal s poznávací značkou OK-BYL

Foto popis| V období 1992 až 1993 byl ve zkušebním provozu i vrtulník PZL Kania

Foto popis| Dvourotorový vrtulník VR-1 budil ve čtyřicátých letech značnou pozornost

Foto popis| V devadesátých letech dostaly vrtulníky na svůj trup výrazný nápis POLICIE, na snímku MÍ-8P

Foto popis| Salonní MÍ-4P létala v efektním bílém zbarvení doplněném modrým proužkem

Foto popis| Vrtulníky Mi-2 se staly hlavními „tahouny“ * v **Letecké záchranné službě** od roku 1987 až do první poloviny devadesátých let

Foto popis| V současné době tvoří páteř policejního letectva vrtulníky EC 135T2
Foto popis| Od roku 1993 přicházely do služby Belly 412HP

O autorovi| Mgr. JAKUB FOJTIK, TEXT

Právo

Nehodu u Kokšína nepřežila mladá žena

19.12.2008 Právo str.12 ZÁPADNÍ ČECHY

(paš) HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

KLATOVSKO – Smrtí skončila dopravní nehoda v Kokšíně na Klatovsku. Srážku osobního vozu s nákladním nepřežila mladá žena. Další dva cestující byli zraněni těžce.

Smrtelná nehoda zablokovala ve čtvrtek po poledni silnici z Plzně na Klatovy. Zatímco nákladní automobil zůstal stát na silnici, osobní po nárazu skončil v poli. V osobním voze cestovaly tři osoby. Asi 30letá žena při karambolu vylétla z auta ven a na místě zemřela. Uvnitř zůstali další dva těžce zranění. Jednoho z mužů transportoval **vrtulník záchranné služby** do plzeňské nemocnice. Druhý, 21letý, byl pozemní cestou přepraven do nemocnice v Klatovech a odtud následně vrtulníkem do Plzně.

„U prvního muže bylo podezření na vnitřní zranění a zlomeninu dolní končetiny, druhý utrpěl poranění hrudníku a břicha,“ uvedla mluvčí západočeské záchranné služby Lenka Ptáčková.

Regionální mutace| Právo - Plzeňský kraj
