

Historie

Ing. Ladislav M i k a vzpomíná:

„Bylo 25. června 1979, kdy mě volali kamarádi z Vysokých Tater, že došlo při záchranné akci k letecké nehodě vrtulníku MI-8. Při nehodě zahynuli 2 členové posádky a 5 pracovníků Horské služby Vysoké Tatry. Zahynuli zde moji přátelé a ironií osudu byla i smrt špičkového horolezce Milana Krišáka, který se pár dnů před tímto tragickým letem vrátil zdravý z horolezecké expedice v Himalájích, kde na každém kroku číhalo nebezpečí ohrožení života.

Tento moment u mě rozhodl - řekl jsem si, že musím pomoci při přípravě projektu řádného chodu Letecké záchranné služby (dále LZS), podobně jak tomu bylo v té době již v Německu, Rakousku nebo ve Švýcarsku.

Jako student Vysoké školy dopravní - obor provoz letecké dopravy jsem absolvoval pilotní výcvik. Vzhledem k blízkému umístění hor - Vysoké Tatry, Nízké Tatry, Malá Fatra jsem trávil veškerý volný čas na horách, při vysokohorských túrách, horolezeckých pokusech a na dálkových zimních přechodech českých, moravských a slovenských hor. Zde jsem měl možnost vidět časté úrazy a někdy i úmrtí návštěvníků hor. I přes obrovské nasazení horských záchrannářů byl v mnoha případech rozhodující čas, kdy zraněná osoba dostala první ošetření a za jak dlouho se dostala do nemocnice k další lékařské péči. Pokud se jednalo o vzdálenější a těžko dostupná místa, vše záviselo na zdatnosti záchrannářů a časech, kdy takovou osobu přemístili na nosítkách k nejbližšímu možnému místu, odkud přeprava mohla být zajištěna autem. Záchrannáři se často pohybovali na hraně a riskovali své životy při záchrane jiných životů.

První pokusy využít vrtulník ve Vysokých Tatrách byly ad hoc lety s těžkými - pro toto prostředí nevyhovujícími vrtulníky MI-4. V roce 1975 se uskutečnila první technická záchranná akce s vrtulníkem MI-2 (pilot Stano Hradský), který za pomoci známého horolezce Michala Orolína přepravil v podvěsu zraněného horolezce přímo z vrcholu Bielowodske věže.

Po nehodě vrtulníku MI-8 byl z pochopitelných důvodů vydán zákaz používání vrtulníků ve Vysokých Tatrách. V roce 1984 jsem se setkal s Peterem Rajcem z Horské služby Vysoké Tatry a poprvé jsme společně začali projednávat postup, jak se pustit do budování LZS. Nejdříve jsme se zaměřili na hory, ale později byl projekt rozšířen na pokrytí celého území tehdejšího Československa.

Velmi důležitým momentem bylo získání informací o provozu v sousedních zemích a to cestou účasti na celosvětovém kongresu leteckých záchrannářů AIRMED v roce 1985. Této akce se zúčastnila malá skupinka nadšenců a poznatky byly částečně uplatněny při přípravě našeho národního projektu LZS. Stal jsem se iniciátorem tohoto projektu a pro tuto myšlenku jsem získal postupně další nadšence z řad zdravotníků, pilotů, členů Horské služby a dalšího leteckého a zdravotnického personálu. Tato práce byla vykonávána bez nároku na

Historie Letecké záchranné služby České Budějovice v letech 1991-2011

finanční odměnu a jediné co jsem mohl slíbit byla dřina a stovky a tisíce hodin věnovaných této činnosti, většinou ve svém volném čase. Já jsem tomu dal plných čtrnáct let života.

Jen díky obrovskému nasazení, obětavosti a nadšení skupiny lidí se podařilo za podpory České pojišťovny a Slovenské pojišťovny zahájit nejdříve zkušební provoz LZS v Praze dne 1. dubna 1987 a postupně v průběhu dalších pěti let i na dalších střediscích.

V roce 1992 je v provozu již 18 středisek z původně plánovaných dvanácti.

1987	Praha, Banská Bystrica, Poprad/Vysoké Tatry
1988	Brno
1989	Ostrava
1990	Hradec Králové, Planá u Mariánských lázní (v roce 1991 přesunuto do Plzně), Košice, Olomouc, Nové Zámky, Bratislava
1991	Jihlava, České Budějovice, Žilina, Ústí nad Labem
1992	Trenčín, Havlíčkův Brod, Liberec

První duben je dnem různých aprílových žertů, ale jsem rád, že v tomto případě se nejednalo o žádný žert, ale o zahájení takové činnosti, která má obrovský vliv na záchranu životů. Tímto okamžikem se Československo zařadilo do skupiny evropských států provádějících leteckou záchrannou službu. Koordinační činnost budování LZS byla prováděna Federálním ministerstvem dopravy v součinnosti s Ministerstvy zdravotnictví ČR a SR, Horskými službami, provozovateli vrtulníků Slovair, letecké správy FMV (nyní Letecká služba Policie ČR) a armády a dalšími organizacemi. Před vlastním zahájením provozu LZS docházelo někdy ke kuriózním situacím a diskusím, kdy bylo nutné odrazet tzv. argumenty o škodlivosti vibrací vrtulníku na zdravotní stav pacienta. Vždy jsem jako zdravotnický laik musel tvrdit, že je důležitější čas pro poskytnutí prvního lékařského ošetření a mít šanci přežít a nějaké vibrace to je to poslední, co zraněnou osobu zajímá.

Klíčovým faktorem pro záchranu životů je čas, kdy zraněná osoba nebo jiný pacient obdrží první odborné lékařské ošetření s následnou rychlou a šetrnou přepravou do nemocnice. A to je největší přednost a výhoda LZS, protože vrtulníky mohou dosahovat rychlost v průměru okolo 3-4 km za minutu. Ze statistik jednoznačně vyplynulo, že pokud je první zdravotnické ošetření u mnohočetných poranění poskytnuto cca do 15 minut, má velká většina postižených osob šanci na přežití. Pokud však dojde k prodloužení času poskytnutí kvalifikované první pomoci, dochází tak ke snížení poměru zachráněných osob.

Jako letecký odborník jsem kladl od samého začátku velký důraz na zajištění potřebné provozní bezpečnosti (safety) tj. razil jsem zásadu, že nemohu při záchranných akcích jít za hranu a riskovat životy posádky vrtulníků. V samém začátku provozu LZS se muselo vycházet z provozních a technických charakteristik vrtulníků MI-2 a MI-8.

Lety LZS jsme, podobně jako v sousedních zemích, dělili na:

-primární lety- tj. od okamžiku obdržení výzvy na dispečink záchranné služby posádka ve složení pilot, lékař, záchranář - v horách doplněný o pracovníka Horské služby a při dopravních nehodách součinnost s hasiči, byl proveden cca do 3-5 minut vzlet a nejčastější zásahy u těchto druhů letů byly do vzdálenosti 30-50 km od střediska LZS. Byl vytvořen systém kružnic s poloměrem 70 km, který stanovil orientační hranice pro zásah LZS z daného střediska. Československo mělo jako jedna z mála evropských zemí plné geografické pokrytí území touto službou.

-sekundární lety- byly lety s pacienty, u kterých již proběhlo první odborné lékařské ošetření, došlo ke stabilizaci životně důležitých funkcí a bylo nutné zajistit jejich přepravu do zdravotnických zařízení vyššího stupně k další specializované léčbě. V prvních letech činnosti se poměr obou druhů letů pohyboval přibližně okolo 50 procent.

K zajištění požadované bezpečnosti letů LZS bylo nutné se seznamovat s jinou vhodnou vrtulníkovou technikou a proto jsem inicioval ukázky např. německého vrtulníku BK 117, který v dané době patřil k nejvhodnějším k provádění náročných letů LZS. Později se naše odborná letecká a zdravotnická veřejnost měla možnost seznámit i s dalšími typy vrtulníků firmy Bell a Eurocopter. I přes jednoznačné přednosti těchto typů byl možný nákup až v 90. letech. Nosným typem pro první léta LZS se stal vrtulník MI-2 a je nutno uvést, že v průběhu provozu nedošlo k žádné vážné nehodě. Zde je nutno ocenit práci pilotů a techniků

Mezi další důležité okamžiky patřilo pozvání špičkových zahraničních odborníků ze Švýcarska a USA, kteří v květnu 1989 navštívili Československo a měli možnost se seznámit s provozem ve střediscích LZS v Praze, Brně, Banské Bystrici a Popradě-Vysokých Tatrách. Poprvé jsme měli možnost slyšet slova ocenění za práci vykonanou za dobu asi dvou let, ocenění obětavosti všech, kteří byli u zrodu této služby a kteří denně vykonávali tuto náročnou činnost. Jednoznačně však byl důraz položen na nutnost obměny vrtulníkové techniky za nové, moderní typy, které zajistí potřebnou bezpečnost v různých letových a provozních podmínkách. Tato obměna byla zahájena v 90. letech a do provozu byly postupně zařazovány vrtulníky BO-105, Bell 206 Long Ranger, Bell 412, Ecureuil 355 a v posledních letech i špičková technika Eurocopter 135 a Bell 427.

Dne 22. května 1992 byla založena Asociace leteckých záchranných služeb, jejímž prvním presidentem jsem se stal právě já. Rozpadem Československa došlo i k rozdělení Asociace a bylo nutné hledat náhradu za dřívějšího provozovatele tj. státního podniku Slovair. Kromě dvou státních provozovatelů tj. Letecké služby Policie ČR a armády, které zajišťovali provoz ve střediscích Praha a Hradec Králové resp. Plzeň, vznikali nestátní provozovatelé, kteří zajišťovali provoz vrtulníků v dalších střediscích LZS. Financování této služby je zajišťováno z rozpočtu Ministerstva zdravotnictví.

LZS v Československu od samého začátku v roce 1987 "vstoupila do Evropy" tj. připojila se k evropskému značení letecké záchranné služby s volacím znakem KRYŠTOF a střediska postupně, tak jak vznikala, získala označení KRYŠTOF 1až18. V posledních letech však nebyl tento fakt respektován a pod stejným označením se objevují jiné dopravní akce.

Byl navázán kontakt s kolegy - leteckými záchranáři z jiných zemí a dnes o naší službě vědí lidé např. z Německa, Rakouska, Švýcarska, Polska, Itálie, Turecka, Francie, ale mám i řadu přátel z Austrálie, Nového Zélandu a USA. Stali jsme se členy evropské organizace EURAMI, která má za cíl dále rozšiřovat spolupráci v této oblasti.

LZS byla později přejmenována na Leteckou zdravotnickou záchrannou službu (LZZS). Tato služba získala obrovskou reputaci a je velmi oceňována našimi spoluobčany a dalšími kooperujícími složkami. Denně je možno vidět nebo slyšet o zásazích vrtulníků a vždy se jedná o velmi závažné případy a události, kdy pro záchranu lidí je kritickým prvkem čas. Za dobu 22 let došlo k nasazení vrtulníků letecké záchranné služby u asi 100 tisíců osob, z nichž se asi polovina nacházela v kritickém stavu a kdy přežití záviselo na rychlosti poskytnutí první odborné lékařské pomoci a na následném transportu do nemocnice. Jinými slovy je možno říct, že díky této službě a umu a obětavosti leteckého a zdravotnického personálu, jakož i dalším důležitým činnostem ze strany Horské služby a hasičského záchranného sboru bylo co do počtu osob zachráněno město s cca 50 tisíci obyvateli. Je obzvlášť potěšující, že touto službou se zachraňovalo i hodně dětí, které utrpěly vážná zranění nebo se nacházely v kritickém zdravotním stavu.

Mezi významné momenty patří i vysoká úroveň provozní bezpečnosti, kdy došlo k minimálnímu počtu nehod nebo incidentů, při kterých zahynula pouze jedna osoba.

Všem těm, kteří byli u samého zrodu této vysoce humánní služby a jsou zde s námi i těm, kteří se na nás dívají ze záchranářského nebe, ale i těm, kteří navázali na práci svých předchůdců a denně naplňují naše motto tj. "**že záchrana lidského života je jedním z nejvznešenějších úkolů lidstva**" je nutné vyslovit velké poděkování a ocenění. A jako osoba, která iniciovala tuto činnost tak chci učinit touto malou rekapitulací uplynulých 22 let. Děkuji.“

V Praze dne 25. června 2009

20 let letecké záchranné služby v Českých Budějovicích

Armáda ČR

Oficiálním datem začátku LZS v Českých Budějovicích je 1. květen 1991. Avšak již na začátku roku 1990 došlo k prvním kontaktům mezi velením Západního vojenského okruhu Tábor a vedením Záchrané služby v nemocnici České Budějovice. Na straně armády se jednalo zejména o generálmajora Josefa Diblíka, na straně nemocnice pak o tehdejšího primáře MUDr. Jana Tučka (záchranná služba byla jedním z primariátů českobudějovické krajské nemocnice). Přípravy provozu a spuštění velmi intenzivně zajišťovala tehdejší vrchní sestra Jitka Knotková.

Od 1.9.1990 prováděla Československá armáda na jihu Čech sekundární lety vrtulníky Mi 8 (0818 a 1932) z 31. Smíšené letky velení a průzkumu v Bechyni (31. smltvprz, krycí číslo: VÚ 6810). Tento útvar vznikl 31.10.1985. V jeho podřízenosti jsou pak 9. a 15. vrtulníkový odřad. K 31.10.1987 přechází tento útvar z podřízenosti 10. letecké armády (velitelství v Hradci Králové) do podřízenosti velitele Západního vojenského okruhu v Táboře a v létě roku 1989 je začleněna do vojskového letectva. Dnem 1.12.1991 přešla letka do podřízenosti Velitelství letectva a PVO ve Staré Boleslavi. 31. smíšená letka velení a průzkumu v Bechyni byla 1.11.1992 přejmenována na 31. vrtulníkovou letku. K 31.5.1993 zanikla. Prvním velitelem pro vrtulníky LZS Č. Budějovice byl pplk. Ján Hornák. Od letky odešel do Plzně – Borů, kde se od 1.9.1991 ujal velení nad tamní 1. letkou velení a průzkumu. Velení převzal mjr. Karel Jančík (6.9.1991-31.5.1993).

9. vrtulníkový odřad (VÚ 6942) byl založen 31.10.1985. Byl určen pro spolupráci s 9. tankovou divizí sídlící v Táboře. Počátkem roku 1986 se oba odřady osamostatňují. Jsou vyjmuty z podřízenosti 31. smltvprz a dány do přímé podřízenosti 10. Letecké armády v Hradci Králové. 21.10.1987 přešel 9. vrtulníkový odřad na základě rozhodnutí NGŠ č.j. 0011970/80 ze dne 27.4.1987 do přímé podřízenosti velitele Západního vojenského okruhu v Táboře. V roce 1989 je provedena další reorganizace vrtulníkových útvarů. Všechny jsou převedeny do přímé podřízenosti pozemního vojska. Opět vzniká vojskové letectvo. Při ZVO v Táboře vzniká Velitelství vojskového letectva a jeho velitelem se stává dosavadní zástupce velitele 10. LA, genmjr. Josef Diblík. 1.12.1989 jsou opět 9. a 15. vrtulníkový odřad podřízeni veliteli 31. smltvprz. Od 1.12.1991 byly vrtulníkové útvary převedeny pod Velitelství letectva a PVO ve Staré Boleslavi. 9. vrtulníkový odřad byl zrušen k 31.10.1992 a začleněn do stavu 31. vrtulníkové letky. Veliteli odřadu byli mjr. Karel Jančík (27.2.1986-5.9.1991) a kpt. Josef Galčík (6.9.1991-31.10.1992).

15. vrtulníkový odřad (VÚ 7737) byl založen k 31.10.1985. Byl zřízen jako útvar pro 15. motostřeleckou divizi sídlící v Českých Budějovicích. Zaniká také 31.10.1992 a je začleněn do stavu 31. vrtulníkové letky. Velitel odřadu mjr. Ladislav Pejs (31.10.1985-31.10.1992).

Služba pro záchrannou službu tehdy byla k dispozici pouze od pondělí do pátku a prováděla výhradně sekundární převozy pacientů po celé republice. Vrtulníky s personálem poskytovala jednotka Bechyně, zdravotnický personál dodávala Nemocnice České Budějovice.

Od 1.5.1991 začíná oficiální kapitola LZS České Budějovice. Byl zahájen zkušební provoz a vrtulníky z 31. smíšené letky velení a průzkumu v Bechyni sloužily ve středisku LZS v Českých Budějovicích na vojenském letišti Planá u Českých Budějovic. Zde vznikla základna na další čtyři roky. Vrtulníky Mi-2 0715 a 4541 od odřadů v Bechyni byly určeny pro primární zásahy a vrtulníky Mi-8 (0818, 1932) pro sekundární lety nadále startovaly přímo z Bechyňského letiště. Stroje Mi-2 byly v žluto-černém provedení s volacím znakem „Záchrana 215“ nastříkaném na trupu stroje.

Zkušební provoz byl ukončen k 31.7.1991. V průběhu tří měsíců bylo uskutečněno velké množství rekognoskačních letů po celém okruhu budoucího působení. Byla typována místa přistání, jejich velikost, lokalizace a to vše v úzké spolupráci s místními úřady a majiteli.

Přistávací plochy v Českých Budějovicích pro potřeby LZS byly obtížně hledány. Mezi prvními, avšak zavrženými, byla plocha na Senovážném náměstí lidově zvaná „u Lenina“. Další pak nezpevněná plocha v prostoru parku Stromovka. Zřízení heliportu v blízkosti nemocnice za Hygienickou krajskou stanicí na hřišti narazilo na odpor tamních obyvatel. Až jednání mezi nemocnicí a českobudějovickými papírnami umožnila vybudovat heliport na jejich pozemku u čističky.

1.1.1993 se oficiálním volacím znakem všech leteckých záchronek na území České republiky stává „Kryštof“ a pro České Budějovice pak „Kryštof 13“.

V roce 1993 byla zřízena samostatná Stanice záchranné služby KÚNZ – NsP. Tímto je vlastně zahájeno novodobé budování Záchranné služby do dnešní podoby. Dle vyhlášky 434/92 Sb. přechází Územní středisko záchranné služby České Budějovice pod zřizovací pravomoc Ministerstva zdravotnictví ČR a je jím přímo financováno. V roce 1993 má ÚSZS ČB pět výjezdových stanovišť - dvě v Českých Budějovicích, od 1.1.1993 jedno v Týně nad Vltavou, od 1.11.1997 další v Trhových Svinech a speciální stanoviště v JE Temelíně.

K 31.5.1993 přebírá středisko LZS v Českých Budějovicích 11. vrtulníkový pluk Plzeň-Líně od čerstvě zrušené 31. letky velení a průzkumu Bechyně. Pluk poté zajišťuje kromě Českých Budějovic také středisko LZS v Plzni. Pro potřeby LZS nasazuje celkem 6 vrtulníků Mi-2 (trupová čísla 8749, 4541, 0714, 0715, 0717 a 0718) a podle potřeby také dva Mi-17 (trupová čísla 0849 a 0850). Obě střediska pak 11. vrp zajišťoval až do 31.12.1994, kdy byl přesunut do Přerova, kde vznikla k datu 1.12.1994 33. základna vrtulníkového letectva s velitelem plk. Čajkou.

Nedořešená legislativa dovedla činnost vojenské LZS v průběhu roku 1993 do situace, která málem kulminovala jejím zrušením. Na přelomu roku 1993-94 dochází k zásadní změně v pojetí a filozofii LZS. Armádní záchranka má zabezpečovat cvičení vojsk, v mírovém životě by pak měla plnit i funkci humanitární.

Historie Letecké záchranné služby České Budějovice v letech 1991-2011

K 1.1.1995 měla středisko LZS České Budějovice převzít firma HELICOPTER, s.r.o. Po dohodě AČR zajišťovala středisko do 6.1.1995.

Helicopter, s.r.o.

Sídlo: Nám. S. Freuda 4, Příbor 742 58

IČO: 60774347

Letecká společnost byla, po odlétání zkušebních kontrolních letů v roce 1993, založena 1.6.1994 Ing. Stanislavem Ambrožem za účelem provádění leteckých revizí sítě vedení vysokého napětí na celém území ČR. V roce 1994 kontrolovala pro ČEZ linie nadzemního vedení s vrtulníkem Mi-2 OK-KIZ zapůjčené od AIR-TRANSY. Později přišly další vrtulníky Mi-2. Z Ukrajiny OK-KJJ, OK-KJN, OK-PIB, OK-VIK a z Polska OK-AIH.

Společnost získala k 1.1.1995 středisko LZS v Českých Budějovicích. Armáda po dohodě provozovala středisko ještě několik dnů (do 6.1.1995 včetně), a poté bylo přesunuto z letiště Planá na letiště Hosín, do západní části. Během několika let se přesunula na východní část letiště.

Mi-2 OM-OIU pro LZS přiletěla z Popradu 2.1.1995 od firmy ATE. Několik dnů trvalo, než byla provedena alespoň nejnútnejší zdravotnická zástavba.

Společnost používala pro LZS vrtulníky Mi-2 a od června 1995 byl do služby zařazen první vrtulník PZL-Kania OK-WIM (výrobce PZL Swidnik - Polsko). Tento typ se stal u společnosti stěžejním.

4.2. 1996 byl zařazen do služby nový vrtulník Kania OK-VIL, v.č. 900103

V roce 1996 se společnost připravovala na převzetí vojenské stanice LZS v Líních u Plzně. Obstarala si další vrtulník Kania, ale v březnu 1997 výběrové řízení vyhrála firma AEROCENTRUM. Po odvolání, na podzim 1997, sice tento tendr vyhrála, ale provoz přesto přešel zpět na armádu ČR.

Při povodních na Moravě v roce 1997 již v pondělí 7.7. 1997 odletěl 1. vrtulník s posádkou Miloš Markes, technik Jiří Pivec ve funkci naváděče, MUDr. Vlček Aleš a záchranář Vít Koupal s vrtulníkem PZL Kania. Záchranné práce prováděli v obci Zátor, Široká Niva, Brantice a v okolí. Druhý vrtulník Mi-2 OK-PIB s posádkou Ing. Zdeněk Svoboda a technik Josef Žemlička odletěli v úterý 8.7.1997 a prováděli zásobování odříznutých obcí, objektů (hotel Dlouhé stráně) a dětských táborů. Zásobování palivem bylo zajištěno ze zdrojů společnosti Helicopter, s.r.o. vlastní cisternou obsluhovanou p. Janem Hradeckým a nákupem od Policie ČR. Celá tato akce byla provedena na náklady společnosti. Vrtulník Kania byl vůbec první, který v této oblasti začal přes velmi nepříznivé povětrnostní podmínky působit. Po něm přiletly vrtulníky Policie ČR a teprve druhý den Armáda ČR.

Od roku 1997 létal další vrtulník Kania OK-MIK, v.č. 900305, SP-SPA, pronajatý z výrobního závodu ve Swidniku. Imatrikulace OK-MIK od 18.03.1998.

30.9.1997 došlo při komerční činnosti (geofyzikální práce) k letecké nehodě s tragickými následky. Při přeletu ze Špindlerovky vletl pilot do oblačnosti a při nárazu do svahu Kozích hřbetů (Krkonose) v nadmořské výšce 1350 m k zničení stroje OK WIM. Posádku tvořili pilot ing. Josef Galčík (†), technik Josef Žemlička, pracovníci externí firmy RNDr. Viktor Höschl (†) a Radim Roudný (†).

30.4.1998 probíhal na základě zkušeností z povodní v roce 1997 na Moravě a z pokynu MZ ČR výcvik zaměstnanců Záchrané služby České Budějovice a policie ČR - zásahové jednotky v záchranně za použití vrtulníku (slačování, podvěšové létání, fast rope).

V průběhu roku 1998 došlo k přestěhování sídla LZS ze západní na východní část letiště Hosín.

19.-20. května 2000 se společnost účastnila Air Ambulance v Hradci Králové. OK VIL zde pilotoval Miloš Markes.

V roce 2001 firma upravila kabát vrtulníku Kania OK-MIK na tmavě modrý se žlutými pruhy.

Během povodní v srpnu 2002 v jižních Čechách byla na letišti Hosín držena několik dní pohotovost k zajištění záchrany vrtulníkem pomocí lanových technik. Na té se pracovníci Záchrané služby podíleli s příslušníky Policie ČR, zásahové jednotky. Účastnit se záchranných činností nebylo nakonec umožněno, protože tentokrát armáda ČR převzala iniciativu na samém počátku živelných událostí.

Koncem roku 2003 proběhlo nové výběrové řízení pro zajištění středisek LZS na území ČR na období následujících 5-ti let. Společnosti Helicopter, s.r.o. se nepodařilo obhájit svojí pozici a k 31. prosinci 2003 společnost činnost na středisku LZS České Budějovice ukončila. Vzhledem k nadbytečnosti společnost v roce 2004 ustoupila od úmyslu odkoupit OK-MIK a po dohodě jej vrátila výrobci PZL Swidnik (Polsko). V roce 2006 se společnost Helicopter, s.r.o. transformovala na společnost TABS HELICOPTER, s.r.o. a po změně majitele a jména se doposud věnuje pouze leteckým pracem, zejména kontrole liniových staveb. Nová firma převzala i vrtulník Kania OK-VIL.

ALFA-HELICOPTER, spol. s r. o.

ALFA-HELICOPTER, spol. s r. o.

Vachova 5
602 00 Brno

IČO: 19012802
DIČ: CZ19012802

Společnost působí v podmínkách LZS nepřetržitě od roku 1992, kdy se stala prvním nestátním poskytovatelem této služby v ČR. Provozování vrtulníků pro potřeby letecké záchranné služby představuje 98% celkové činnosti firmy. Pro tuto činnost je ALFA-HELICOPTER, spol. s r. o., personálně i technicky vybavena v souladu s příslušnými leteckými předpisy České republiky a Evropské unie.

V současné době provozuje LZS na střediscích v Brně, Českých Budějovicích, Jihlavě a v Olomouci.

Kromě své hlavní činnosti, obchodní letecké dopravy - letecké zdravotnické záchranné služby, provádí společnost další aktivity, zejména obchodní leteckou dopravu osob - aerotaxi a letecké práce jako hlídkové, pozorovací, měřicí a kontrolní lety, letecké snímkování, vyhlídkové lety, letecké práce v lesním hospodářství a ochraně životního prostředí, letecké práce ve stavebnictví a hašení požárů.

Od 1.1.2004 zahájila společnost provoz na stanici LZS České Budějovice s vrtulníkem typu Bell 206 L4T OK-ZIU. Ten vystřídal 30.12.2004 vrtulník Bell 427 OK-AHB.

V případě, kdy se zraněný nachází na obtížně dostupném místě, kam se pozemní technika buď nedostane vůbec, nebo jen za nepřijatelně dlouhou dobu, je společnost schopna provádět výsadky záchranařů sláněním z vrtulníku a přepravu osob v podvěsu pod vrtulníkem. Pokud vrtulník nemůže v blízkosti postiženého přistát, provede záchranař výsadek sláněním v těsné blízkosti zachraňované osoby. Výsadku sláněním se může použít i v případě, kdy je nutné, aby záchranař předem upravil zvolenou plochu pro následné přistání vrtulníku (vyčištění plochy, zajištění bezpečnosti, odstranění drobných překážek apod.) Následný transport postiženého, po poskytnutí nezbytné pomoci, může být proveden s využitím lanového podvěsu pod vrtulníkem. Postižený absolvuje transport v podvěsu pod vrtulníkem v doprovodu k tomu vyškoleného záchranaře na nejbližší místo, kde je možné s vrtulníkem přistát a osoby z podvěsu přemístit do kabiny vrtulníku nebo je předat k dalšímu pozemnímu transportu. Podvěsu pod vrtulníkem se ve specifických případech může využít (vedle dopravy nákladů) i k dopravě specialistů na určené, jinak nepřístupné místo.

Společnost ALFA-HELICOPTER s.r.o. má s podvěsy a slaňováním dlouholeté zkušenosti. První pokusy začaly již v roce 1996. V roce 1997 byla technika slaňování a podvěsů použita během záchranných akcí při povodních na Moravě.

18.10.2007 proběhl první výcvik leteckých záchranařů na vrtulníku Bell 427. Ze strany ZZS JČK se výcviku účastnilo 6 pracovníků, 2 příslušníci policie ČR, zásahové jednotky.

28.3.2009 ZZS JČK po zdravotní stránce zajišťovala setkání ministrů zahraničních věcí EU na zámku Hluboká, Gymnich 2009. Společnost Alfa-Helicopter na potřebné 2 dny

vyčlenila vrtulník OK AHD, který zajistil se zdravotnickou posádkou tuto akci mimo rámec běžného provozu LZS. Kromě vrtulníku na letišti Hosín byly na zámku Hluboká přítomny 2 posádky ZZS JčK.

6.-10.4.2009 probíhal výcvik leteckých záchranářů ZZS JčK, za účasti 7 zaměstnanců a jednoho příslušníka policie ČR. Ze strany Alfa-Helicopter se účastnili všichni piloti jednotlivých typů vrtulníků. Po ukončení výcviku všichni obdrželi certifikát opravňující k provádění záchran v podvěsu pod vrtulníky Bell 206 a Bell 427.

Dne 5.2.2010 v odpoledních hodinách došlo při sekundárním letu na trase Hosín - Jihlava, v prostoru východně obce Horní Olešná, k letecké nehodě vrtulníku Bell 427, poznávací značky OK-AHB, v té době nasazeného ve službě HEMS v Českých Budějovicích. Členové posádky nebyli zraněni. Během letu se pilot po zhoršení povětrnostních podmínek rozhodl pro návrat na základnu. Při snížení rychlosti a výšky došlo ke kontaktu s terémem, následnému odtržení podvozku a po kontaktu rotorových listů se zemí k převrácení vrtulníku na levou stranu. V 16:20 byl v Hradci Králové připraven záložní vrtulník partnerské společnosti, DSA, a. s., typ EC 135. V 17:15 byl v Olomouci u společnosti Alfa-Helicopter, spol. s r. o., připraven další záložní vrtulník, Bell 206 L4T. Ani jeden z vrtulníků nemohl uskutečnit přelet kvůli nepříznivému počasí. Dne 6.2. 2010 v 8:00 byly podmínky pro let Olomouc-Jihlava, ve 13:00 podmínky pro let Jihlava-Hosín. Přílet vrtulníku Bell 206 L4T OM-ZIU na základnu na Hosíně ve 13:40.

Po několika dnech (13.2.2010) byl na stanoviště LZS České Budějovice dislokován vrtulník Bell 427 OK-AHE.

7.-10.6.2010 probíhal opakovací výcvik leteckých záchranářů a výcvik LZ pro kvalifikaci LZ-vysazovač. Výcvik probíhal na vrtulníku OM ZIU za účasti 9 záchranářů. ZZS JčK disponuje po ukončení výcviku 7 pracovníky s kvalifikací LZ a 1 pracovníkem LZ-V.

Ve dnech 29.6.–1.7.2010 probíhalo v Pavlově u Mikulova školení ACRM (Aeromedical Crew Resource Management), které se zaměřuje na zlepšení spolupráce členů posádky LZS s cílem zvýšení bezpečnosti letů LZS a také bezpečnosti pacientů. Výcvik pořádala společnost Alfa Helicopter. Pod dohledem zahraničních školitelů se zde vzdělávali vybraní lékaři, zdravotníci a piloti ze všech čtyř krajů, kde společnost Alfa-Helicopter létá. Za ZZS JčK se účastnili dva NLZP.

Od 1.3.2011 došlo ke změnám ve snížení počtu sloužících NLZP na středisku LZS České Budějovice (Kryštof 13) na cca 10 osob, kdy jednou z podmínek je platné osvědčení leteckého záchranáře (LZ) s oprávněním práce a záchrany v podvěsu pod vrtulníkem Bell 206 a Bell 427.

Autoři děkují všem, kteří se podíleli na sepsání historie LZS České Budějovice.

Texty a data poskytli a vzpomínali: MUDr. Lumír Mraček, Ing. Ladislav Mika, Ing. Zdeněk Svoboda, Ing. Karel Jančík, Hana Vydrová, Lenka Dosková, pracovníci ÚCL, Ing. Zdeněk Jerson ml., Dalibor Hruška a další.

Fotografie a video poskytli: autoři, MUDr. Lumír Mraček, Ing. Zdeněk Svoboda, Radka Krygarová, Jana Pokorná, Hana Vydrová, Lada Šanderová, Mgr. Petra Minaříková, Linda Burdová, Jiří Pivec, MUDr. Jaromír Houser, Ing. Ladislav Ondřich, Dalibor Hruška, Josef Hapatyka, Ing. Felix Lizano, Ing. Peter Kontura, Miloš Markes, Michal Beránek, MUDr. Ivan Fanta a další.

V textu byly použity citace:

Letecká záchranná služba v České republice a ve Slovenské republice, Katalog Letecké záchranné služby, pro Asociaci leteckých záchranných služeb vydala redakce časopisu Letectví + kosmonautika, vydavatelství MAGNET-PRESS s.p., 1992

Letecká záchranná služba České republiky 1987-1997, vydala Asociace zdravotnických záchranných a dopravních služeb ČR, MUDr. Jiří Wachsmuth, Naše vojsko s.p., 1998

O létání v Bechyni, Jiří Havel, nakladatelství Svět křídel, 83. publikace, první vydání v červnu 2002, ISBN-80-85280-82-5

Časopis Zápisník, č. 23/1990