

## Bezpečnostní letectvo

Již v průběhu druhé světové války se jednalo o využívání letecké techniky v bezpečnostní službě. Od května 1945 probíhaly práce na zřízení **bezpečnostního letectva**, jeho personálním a technickým vybavení. Zřizovací vyhláška ministerstva vnitra ze dne 25. března 1946 stanovila bezpečnostnímu letectvu úkoly totožné s úkoly předválečných četnických leteckých hlídek, zejména zajištění protivzdušné obrany státu proti cizím letadlům, dozor nad dodržováním leteckých předpisů, ochrana letišť, mimo to bylo jejich úkolem pomáhat pozemním bezpečnostním složkám při plnění jejich úkolů za využití předností letecké techniky a poskytovat službu pomocnou a záchrannou. Postupně bylo od června 1946 do roku 1948 zřízeno 10 leteckých hlídek.

Bezpečnostní letectvo bylo vybaveno trofejní technikou a letadly, na kterých se vrátili piloti ze zahraničí, později obdrželo letadla z obnovené domácí produkce. K zabezpečení ochrany vzdušného prostoru byly používány stíhací letouny Avia S-99 a Avia S-199, další část letadlového parku tvořily různé typy letadel používané jako kurýrní, pozorovací, cvičné spojovací, sanitní, ale i práškovací.

V letech 1948 - 1949 byl krátce využíván i vrtulník VR-1. Byl mimo jiné nasazen i na řízení dopravy při Všesokolském sletu v Praze. Jednalo se o světové prvenství ve využití vrtulníku při plnění policejních úkolů. Tím byl zahájen přechod od používání víceúčelových klasických letadel k vrtulníkové technice při plnění policejních úkolů.



Vrtulník VR-1 OK-BZX (Focke Achgelis Fa223 "Drache")



Mezipřistání v prostoru Libuše při cvičení Bezpečnostního letectva

Technika Bezpečnostního letectva také pomáhala při provádění postřiků proti lesním škůdcům a mandelince bramborové, vedle kurýrní služby začalo bezpečnostní letectvo plnit i úkoly při přepravě vládních činitelů. Vedle letecké činnosti se pracovníci Bezpečnostního letectva podíleli na přípravě předpisů v oblasti civilního letectví, vyšetřování havárií letadel a nouzového přistání.

Vzhledem k potřebě zvýšené ochrany státních hranic a vzdušného prostoru státu bylo 23. prosince 1950 zrušeno Bezpečnostní letectvo a jeho úkoly předány vojenskému letectvu Ministerstva obrany, které bylo již vybaveno moderní proudovou leteckou technikou.

Úkoly bezpečnostního charakteru s využitím předností letecké techniky plnila od ledna 1951 **bezpečnostní letka** dislokovaná na letišti v Praze - Ruzyni, na kterou bylo převedeno ze zrušeného Bezpečnostního letectva 15 letadel a 30 příslušníků. V roce 1953 byla bezpečnostní letka převedena do kompetence ministerstva vnitra a přejmenována na **Letecký oddíl** Ministerstva vnitra, který zabezpečoval jak plnění úkolů bezpečnostního charakteru, zejména pátrání po pachatelích trestné činnosti, průzkum míst trestné činnosti, kontrola státních hranic nebo důležitých objektů, kurýrní služba a záchranné činnosti při živelních pohromách, tak i přepravu vládních činitelů a jejich delegací na domácích i zahraničních cestách a přepravu humanitární pomoci do zahraničí.

Prudký nárůst počtu přepravovaných osob a nákladů, ale i nalétaných hodin, vedl na přelomu padesátých a šedesátých let minulého století k nutnosti rozšířit strojový park o nové výkonnější stroje. V této době byly v provozu např. kurýrní letadla Aero Ae-45 a L-200 Morava a dopravní letadla Iljušin Il-14 a Iljušin Il-18. Letecký oddíl byl postupně vybavován vrtulníky Mil Mi-1 a Mil Mi-4, které nacházely stále širší uplatnění v jeho činnosti a to jak k plnění bezpečnostních úkolů, tak i k přepravě vládních činitelů na krátké vzdálenosti.



Kurýrní letadlo Aero AE-45 OK-BYE



Kurýrní letadlo L-200 Morava



Dopravní letadlo Il-14 OK-BYU



Dopravní letadlo Il-18

V letech 1960 až 1963 byly nasazeny vrtulníky Mil Mi-1, vrtulníky Mil Mi-4 pak v letech 1961 až 1973 a vrtulník SM-2 v letech 1963 až 1970.



Vrtulník Mil MI-4



Vrtulník SM-2

K rozsáhlé obměně vrtulníkové techniky dochází v 70. letech minulého století, kdy jsou postupně dodávány vrtulník Mil Mi-8 (1970 až 2003) a Mil Mi-2 (1972 až 1996).



Vrtulník Mil Mi-8



Vrtulník Mil Mi-2

Od roku 1973 začal Letecký oddíl spolupracovat s Dopravním inspektorátem v Praze při kontrole a řízení dopravy v hlavním městě. Pracovník dopravní služby na palubě vrtulníku navigoval vrtulník a současně podával zprávy o dopravní situaci na operační středisko, které řídilo dopravní hlídky na jednotlivých křižovatkách. Tyto zprávy též sloužily pro dopravní vysílání Československého rozhlasu „Zelená vlna“.

V roce 1979 došlo k přejmenování na Leteckou správu Federálního ministerstva vnitra. Letadlový park útvaru se skládal z letadel dopravních a salonních a vrtulníků ve verzích osobní, nákladní a sanitní. Skladba leteckých činností pro vrtulníky se postupně měnila, narůstal počet letů pro subjekty záchranného systému.

Pravidelné nasazení vrtulníků v rámci záchranného systému bylo realizováno od 1. dubna 1987, kdy byl zahájen **provoz na středisku Letecké záchranné služby v Praze** s volacím znakem „**Kryštof 1**“. Každodenní pohotovost sanitního vrtulníku pro území hlavního města Praha a Středočeského kraje byla zabezpečena leteckými odborníky Letecké správy, ošetření pacientů týmem odborníků zdravotnických profesí Záchrané služby hlavního města Prahy (více na stránce „**Kryštof 1**“ na **středisku Letecké záchranné služby**). Od roku 1990 byl zabezpečen provoz

vtulníků též na **Středisku letecké záchranné služby v Hradci Králové** s volacím znakem „**Kryštof 6**“.

V květnu 1990 byl z útvaru vyčleněn Státní letecký útvar pro přepravu ústavních činitelů dopravními letadly, ze zbytku útvaru vzniklo klasické policejní vrtulníkové letectvo. Zákonem č. 333/1991 byla jako jedna ze služeb Federálního policejního sboru uvedena i letecká služba.