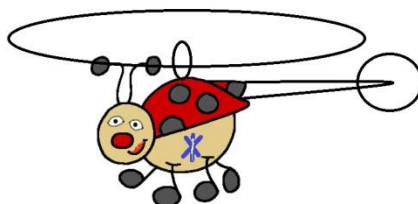


# Letecká záchranka v Česku v roce 2017 – do nebička, nebo do peklíčka?

Dr. Ondřej Franěk, [www.zachrannaslužba.cz](http://www.zachrannaslužba.cz)

24.10.2016



Píše se 24. října 2016 a Česko sice nehledá Superstar, ale zato shání provozovatele vrtulníků pro šest stanovišť LZS. Datum začátku služby je přitom jasné – 1. leden 2017. S jistotou se situace nemění pouze v Praze a Plzni – tam zůstávají stávající provozovatelé (Policie a Armáda ČR). Relativně jasno je také v Hradci Králové a Liberci (tam při jakémkoliv scénáři s nejvyšší pravděpodobností zůstává provozovatel DSA) a v Brně, kde se znovuobjevuje vrtulník Policie ČR. Tím ale (relativně) přijatelné zprávy končí.

U druhé poloviny stanovišť jsou na obzoru závažné problémy, přesněji řečeno poměrně velký průs... (však víte, co). Působení Armády v jižních Čechách je v tomto světle ještě relativně nejméně problematické – armáda na to „jen“ nemá místo a hlavně lidi, a to jak piloty, tak především zdravotníky. Není žádné tajemství, že většina členů stávajícího týmu jihočeských leteckých záchranářů se táhle huráakce zúčastnit nehodlá, takže armáda shání doslova, kde se dá. Pod pokličku jí nicméně nikdo nevidí, takže koho tam přesně sežene a jakou bude mít kvalifikaci a zkušenosti zůstane nejspíš navždycky skryto rouškou tajemství. Ale vezměte jed na to, že vrtulníky létat budou, kdyby čert na koze jezdit měl. Sice z velmi neoptimální Bechyně a s bůhvíkým na palubě, ale budou. Rozkaz zní jasně – tři dávky... (tedy pardon – dvě stanoviště).

Podstatně složitější je situace na zbývajících čtyřech stanicích (Ústí nad Labem, Jihlava, Olomouc, Ostrava). Tam by, podle doporučení výběrové komise, měli od ledna nastoupit úplně noví provozovatelé vrtulníků. Díky zpackanému výběrovému řízení, šitému horkou jehlou na poslední chvíli převážně politicky vyfutrovanými „experty“ (zato bez účasti, byť jen jediného, oficiálního reprezentanta odborné veřejnosti), se samozřejmě otevřel veliký prostor pro různá odvolání a odvolání proti odvoláním, takže o výběru není do této chvíle rozhodnuto a čeká se na ÚOHS, který ale na svoje rozhodnutí nemá žádnou závaznou lhůtu.

Jeden z nově uvažovaných provozovatelů, rakouský **ÖAMTC** (mírně zakuklený pod hlavičku servisní firmy s nápaditým názvem Helikopter Air Transport), je na tom relativně lépe. Používá stejný typ vrtulníků, jaký už v ČR na záchrankách běžně létá (EC-135) a má nasmlouvané české piloty působící na záchrance už dnes, takže je do značné míry možné uplatnit stejné postupy. Pokud by se s přípravou začalo opravdu hned a s plným nasazením, přechod může být sice bolestný, ale pravděpodobně stále ještě možný pro zajištění základního rozsahu provozu.

Horší je to se slovenskou firmou **Air Transport Europe** (ATE), kterou výběrová komise MZ doporučila jako provozovatele na stanice Ústí n/L a Olomouc. Zde se problémy bohužel kumulují – nedostatek pilotů s místní znalostí je vlastně asi ten nejmenší z nich. K tomu se připojuje sice možná formální, ale ne nevýznamný fakt, že nabízený typ vrtulníku (Agusta 109K2) díky svému stáří nesplňuje požadavky výběrového řízení na platné certifikace (pro upřesnění - požadované certifikace nejsou žádným českým „extrabuřtem“, platí v celé EU a na Slovensku s tímto typem létají na výjimku). Tuto podmínku si dalo do výběrového řízení samo Ministerstvo zdravotnictví, ale nyní ji to samé ministerstvo odmítá respektovat. Použití zcela odlišného typu také vyžaduje kompletní přepracování veškeré dokumentace, úplně odlišný výcvik posádek a samozřejmě i vyřešení takových „detailů“, jakými je odpovídající zástavba vysílaček nebo zdravotnických přístrojů (ano, i takový držák na EKG musí mít „leteckou“ certifikaci a není možné použít „nějaký podobný“, ale výhradně přesně ten, který k danému přístroji patří). A na nápad létat s patnáctikilovým defikem „jen tak“ položeným třeba na podlaze rovnou zapomeňte.

Tato příprava, která může začít až po podpisu smlouvy, samozřejmě ještě vůbec neprobíhá, přičemž strážlivý odhad jejího administrativního zpracování a příslušného zaškolení personálu jsou cca tři měsíce. To už není možné stihnout, ani kdyby ministr vyhlásil výsledky výběrového řízení ještě dnes.

A konečně posledním problémem (sice poslední pořadím, ale rozhodně ne významem) je „safety profil“ tohoto uchazeče, který v posledních deseti letech přišel o tři kompletní posádky vrtulníků při nehodách, které, pokud už byly vyšetřeny, šly výhradně na vrub „lidského faktoru“. To je samo o sobě znepokojující, ale ještě více znepokojující je to, že (alespoň navenek) firma nevyvíjí žádnou odpovídající snahu o nápravu. Žádný bezpečnostní audit, žádná zásadní opatření pro zvýšení bezpečnosti, žádný konsolidační program, nic. Naopak, v době, kdy řeší třetí fatální nehodu a všechny nepříjemnosti a komplikace s tím spojené, chce současně expandovat na dvě další, navíc zahraniční stanoviště, což je už sama o sobě akce technicky i organizačně extrémně náročná. Nikdo se pak se nemůže divit, že neochota současného zdravotnického personálu létat těmito vrtulníky je značná.

Aby bylo jasno – nejsem nepřítelem změn, a věřím, že dobře připravená soutěž by dokázala provoz LZS zefektivnit i za dodržení nepodkročitelné podmínky zachování kvality a rozsahu služby.

Jenže bohužel – celé výběrové řízení je naopak knižní ukázkou kombinace nekompetentnosti a neschopnosti politiků a jimi řízených ouřadů.

Ta soutěž není připravená dobře, dokonce ani nedobře. Je připravená katastrofálně. Je plná nedomyšleností – už jen to, že jediný parametr je cena, zatímco o přesné definici kvality a rozsah služby se v ní prakticky vůbec nejedná, o něčem svědčí. A hlavně – všechno se řeší ne za pět minut dvanáct, ale v půl druhé.

Politici se ve své bohorovnosti stále ještě spoléhají, že „se“ to, jako vždycky, „nějak“ udělá – ministr Němeček ještě dnes (24.10.2016) nevidí žádný problém a „nic nestandardního“. Trochu se bojím, že tentokrát tato „logika“ neklapne. Obávám se, že právě v tomto případě na sebe tvrdě narazí svět politiky, řídicí se heslem „mé přání je nad zákon“, a svět profesionálního létání, který nepřipouští žádné improvizace, flikování, huráácke a potěmkiniády. Tady jde totiž opravdu o životy lidí, kteří do těch vrtulníků lezou, a ti by byli blázni, kdyby připustili kompromisy v oblasti bezpečnosti.

Co napsat na neradostný závěr... Velmi slušně funkční systém LZS v ČR je vinou neschopnosti vládnoucí politické garnitury (nejede v tom jen ministr zdravotnictví) na pokraji rozvratu. Na polovině ze současných deseti stanic hrozí zcela reálné nebezpečí, že od 1. 1. 2017 zde žádná záchranka létat nebude. Kdyby se zítra začalo s přípravami, na třech z nich se to asi dá ještě nějak zvládnout, na dvou s vysokou pravděpodobností už ne. A to se vůbec nebavíme o kvalitě, s jakou bude služba zajištěná.

Asi jedinou relativně schůdnou variantou tak zůstává přiznání, že celý výběr (anebo alespoň výběr na problematických stanicích) skončil fiaskem, a řešením formou „varianty Kapsch“, tj. oslovením stávajících provozovatelů a pokusem o „nouzové“ prodloužení stávajících smluv. I tak budou velké problémy s obsazením stanovišť – jeden ze stávajících provozovatelů již jasně deklaroval, že k 31. 12. 2016 končí, a nemyslím si, že se na tomto rozhodnutí může ještě něco reálně změnit. Bylo by snad možné jeho formální převzetí druhým provozovatelem, ale ani to není tak jednoduché, jak by se na první pohled třeba mohlo zdát.

Takže budoucnost LZS v ČR zůstává otevřená – bohužel se ale hraje jen o to, o kolik bude nový systém horší než stávající. Že nebude lepší, a dokonce ani srovnatelný s tím dnešním, to už je dnes naprosto jasné. Rozbít něco, co funguje, je obvykle snadné. Postavit něco nového, OPRAVDU funkčního, to už není jen tak. Bude líp?

Dr. Ondřej Franěk

[www.zachrannasluzba.cz](http://www.zachrannasluzba.cz)