

UNIVERZITA JANA AMOSE KOMENSKÉHO PRAHA

**BAKALÁŘSKÉ
KOMBINOVANÉ STUDIUM**

2015-2016

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Petr Říha

**Vojenské hasičské jednotky na letištích Armády
České republiky**

Praha 2016

Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Jiří Víšek

JAN AMOS KOMENSKÝ UNIVERSITY PRAGUE

**BACHELOR
COMBINED STUDIES**

2015-2016

BACHELOR THESIS

Petr Říha

**Military fire department units at the airport of
the Army of Czech republic**

Prague 2016

The Bachelor Thesis Work Supervisor: Mgr. Jiří Víšek

Prohlášení:

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce je mým původním autorským dílem, které jsem vypracoval samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem při zpracování čerpal, v práci řádně cituji a jsou uvedeny v seznamu použitých zdrojů.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v univerzitní knihovně.

V Praze dne

.....

Petr Říha

Poděkování:

Děkuji vedoucímu bakalářské práce Mgr. Jiřímu Víškovi za odbornou pomoc a rady během zpracování bakalářské práce.

Dále děkuji kolegům, kteří mi poskytli zkušenosti, náměty a rady z této oblasti.

Anotace

V bakalářské práci se zabývám problematikou požární ochrany letišť Armády České republiky. Srovnávám rozdílnost mezi leteckou a vrtulníkovou základnou s civilním sektorem - jednotky Hasičského záchranného sboru České republiky. Zabývám se otázkami personálního obsazení, úkolů jednotek i vybavením technickými prostředky.

Klíčová slova

Letiště Armády České republiky, Letištní hasičská jednotka, Hasičský záchranný sbor, požární ochrana, jednotka požární ochrany, mimořádná událost, požár, živelní pohroma.

Annotation

My thesis will analyze the fire protection procedures of the Czech Army's airports. In my thesis I evaluate the difference between military aircraft and helicopter bases and public sector - the Fire Rescue Service of the Czech Republic. My evaluation will cover staffing, as well as targeted objectives of individual fire-protection units and their equipment.

Keywords

Czech Army's airports, Airport fire rescue unit, Fire Rescue Service of the Czech Republic, fire-protection, fire rescue unit, emergency, fire, natural disaster

OBSAH

ÚVOD.....	9
1 HISTORIE VOJENSKÝCH HASIČSKÝCH JEDNOTEK.....	10
2 ROZDĚLENÍ LETIŠŤ ARMÁDY ČESKÉ REPUBLIKY	12
2.1 Základna taktického letectva	12
2.2 Vrtulníková základna	13
3 ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ.....	15
3.1 Všeobecně	15
3.2 Odpovědnost za požární ochranu	15
3.3 Povinnosti funkcionářů.....	16
4 SPECIFIKUM JEDNOTEK POŽÁRNÍ OCHRANY U LETIŠŤ ARMÁDY ČESKÉ REPUBLIKY.....	18
4.1 Způsobilost příslušníků letištní hasičské jednotky	19
4.1.1 Odborná způsobilost	19
4.1.2 Zdravotní způsobilost.....	20
4.1.3 Zdravotní způsobilost řidičů vozidel ozbrojených sil	21
4.1.4 Fyzická způsobilost.....	22
4.2 Letištní hasičská jednotka stanice Čáslav	23
4.3 Letištní hasičská jednotka stanice Náměšť nad Oslavou	23
5 SPECIFIKUM JEDNOTEK POŽÁRNÍ OCHRANY NA STANICÍCH HASIČSKÉHO ZÁCHRANNÉHO SBORU ČESKÉ REPUBLIKY	25
5.1 Způsobilost příslušníků stanice Hasičského záchranného sboru.....	26
5.1.1 Základní odborná příprava	26
5.1.2 Pravidelná odborná příprava	27
5.1.3 Fyzická způsobilost.....	27
5.2 Hasičský záchranný sbor České republiky stanice Kutná Hora	28
5.3 Hasičský záchranný sbor České republiky stanice Čáslav	29
6 ROZDÍLNOST ZABEZPEČENÍ POŽÁRNÍ OCHRANY U LETIŠŤ ARMÁDY ČESKÉ REPUBLIKY A V CIVILNÍM SEKTORU	31
6.1 Zabezpečení požární ochrany u letišť Armády České republiky	31
6.1.1 Základní pojmy pro Letištní hasičské jednotky	32
6.1.2 Směna Letištní hasičské jednotky	32
6.1.3 Stupně pohotovosti, signály pro vyhlášení poplachu a časové limity pro plnění vydávaných signálů.....	34
6.1.3.1 Stupně pohotovosti.....	34
6.1.3.2 Signály pro vyhlášení poplachu Letištními hasičskými jednotkami	35
6.1.3.3 Časové normy pro plnění signálů.....	39
6.2 Zabezpečení požární ochrany v civilním sektoru.....	40
7 NEJČASTĚJŠÍ TYPY MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ.....	42
7.1 Nejčastější události řešené jednotkami Hasičského záchranného sboru České republiky	46
7.2 Nejčastější události řešené letištními hasičskými jednotkami	48
7.3 Zhodnocení a porovnání nejčastějších událostí řešených Letištními hasičskými jednotkami a jednotkami Hasičského záchranného sboru České republiky	51
7.3.1 Průzkumné předpoklady	51
7.3.2 Analýza zjištěných údajů	52
7.3.3 Shrnutí výsledků průzkumného šetření.....	53
8 NÁVRH NA ZLEPŠENÍ SOUČASNÉHO STAVU	55

ZÁVĚR	56
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	58
SEZNAM ZKRATEK	62
SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK A GRAFŮ.....	64
SEZNAM PŘÍLOH.....	65

ÚVOD

Jako všechny obory lidské činnosti prošly vývojem a specializací i požární ochrana vojenských letišť doznala a stále doznává podstatných změn a odlišností od obecně chápaného formátu požární ochrany. Rostoucí vytížení letového provozu na letištích Armády České republiky s sebou přináší i větší pravděpodobnost mimořádné události. V současné době a v období několik let zpět dochází k poměrně masivním nákupům nové techniky a obměně zastaralé techniky u jednotek Hasičského záchranného sboru České republiky (dále je „HZS ČR“). Vystává také potřeba obměny a modernizace i Letištních hasičských jednotek Armády České republiky (dále jen „LHJ AČR“). Stejně tak je počítáno i s personálním posílením hasičských jednotek Ministerstva vnitra a Ministerstva obrany. Jedním z důvodů je i nárůst mimořádných událostí v civilním i armádním sektoru a potřeba ochrany občana před jejich vlivy. Jak je to s vojenskými hasičskými jednotkami na letištích AČR a jejich úkoly objasňuji ve své bakalářské práci.

Cílem této práce je vyhodnocení zabezpečení požární ochrany leteckých a vrtulníkových základem AČR a dále porovnání letištních hasičských jednotek vybraných letišť AČR a vybraných stanic Hasičského záchranného sboru Středočeského kraje.

Téma bakalářské práce Vojenské hasičské jednotky (dále jen „VHJ“) na letištích AČR jsem si vybral především proto, že pracuji na 21. základně taktického letectva v Čáslavi na systemizovaném místě velitel směny LHJ a tato problematika mě velmi zajímá. Ve své odborné praxi jsem se podílel na zabezpečení požární ochrany jak letecké, tak i vrtulníkové základny, o kterých pojednává, má práce a dále jsem sloužil jako velitel směny hasičské jednotky v mírové misi KFOR v Kosovu. Práce v jednotkách HZS i LHJ se laické veřejnosti zdá podobná. Z odborného pohledu jsou však rozdíly citelné. Předpokládaný přínos pro praxi vidím v potřebnosti větší spolupráce mezi HZS a LHJ.

V práci byly použity tyto metody výzkumu – studium a analýza spisové dokumentace, metoda komparace a zevšeobecnování zkušeností.

1 HISTORIE VOJENSKÝCH HASIČSKÝCH JEDNOTEK

Mezi nejstarší zmínky o zajištění požární ochrany v objektech armády patří zmínky o stříkačkách kasáren 98. pluku, zeměbrany, praporu č. 30 Vysoké Mýto, vojenské telegrafní dílny Kbely, požární pohotovost vojenské akademie Hranice (hasičský sbor Hranice-ústav) a Vojenská hasičská pohotovost kasáren Místek před více než sto lety. V roce 1918 byl založen hasičský sbor Československé vojenské továrny na letadla Praha-Kbely. První profesionální závodní hasičský sbor měla Vojenská muniční továrna Polička od 30. 9. 1926. Své požární družstvo (posádkový požární sbor) musel mít podle zákona 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon o „PO“), každý vojenský útvar (posádka) a odloučený samostatný prapor. Velitele dělal voják z povolání (většinou praporčík z povolání) – náčelník požární ochrany. Velitele družstev apod. dělali vojáci základní služby, většinou řidič-strojník byl přímo přidělený na cisternovou automobilovou stříkačku (dále jen „CAS“) (v té době khaki zelené). Ostatní vojáci-požárníci základní služby – mužstvo měli hasiččinu mimo své vojenské zařazení. Vojenské požární družstvo bylo podřízené dozorcímu útvaru. Služba požární hlídky trvala 24 hodin a skládala se z preventivních obchůzek. Do služby nastupovali každý druhý den, režim 24/24. Všichni vojenští požárníci procházeli 40-ti hodinovým základním výcvikem. Jinak to bylo u letištních hasičů. Tam byli vojáci základní služby přímo zařazení jako hasiči. Byli součástí roty zabezpečení letového provozu, tzv. technické, požární a záchranné hotovosti (dále jen „TPZH“). V podstatě se nejednalo o ryze požární jednotku. Složení družstva TPZH bylo 9 mužů: velitel, velitel požárního družstva, 3 požárníci, 1 zdravotník a 3 řidiči (hasičí vůz, sanitka a vyprošťovací autojeřáb). Řidič autojeřábu byl i strojník tohoto vozu. V nepřetržitých cyklech se střídalo ve službě 1+5 mužů. Kromě toho se držela stálá hotovost pro bezpečnost budov. Vojáci-požárníci se dělili na dvě skupiny. Jedna byla určena pro ochranu leteckého provozu TPZH a další pro požární ochranu budov. Jejich činnost byla vzájemně propojena. Týden pohotovost na letišti a požární výcvik pro hašení a vyprošťování lidí z letadel, týden základní vojenský výcvik v kasárnách.

Působnost požární jednotky nebyla vymezena hranicemi letištního areálu. Druhá požární hotovost pomáhala i při zásazích na civilní objekty v blízkém okolí.¹

¹ Historie. www.pozary.cz [online]. Praha: Požáry.cz, 2012 [cit.2016-01-23]. Dostupné z: <http://www.pozary.cz/clanek/52671-vojenske-hasicke-jednotky-cast-druha>.

2 ROZDĚLENÍ LETIŠŤ ARMÁDY ČESKÉ REPUBLIKY

Vzdušné síly AČR představují vojenské letectvo české armády, působí v rámci Velitelství vzdušných sil v Praze. Letectvo společně s pozemním vojskem zajišťuje bojovou sílu AČR. Jedná se o nástupce československého letectva, které existovalo v letech 1918 až 1992.²

V současnosti patří mezi hlavní útvary Vzdušných sil AČR:

- 21. základna taktického letectva,
- 22. základna vrtulníkového letectva,
- 24. základna dopravního letectva,
- 25. protiletadlový raketový pluk,
- 26. pluk velení, řízení a průzkumu.³

2.1 Základna taktického letectva

Základna začala vznikat v souladu s mohutným rozmachem vojenského letectva na počátku 50. let 20. století v lokalitě Chotusice severně od Čáslavi. V letech 1955-56 na ještě nedokončeném letišti začal působit 2. letecký školní pluk, který zde školil piloty na typu Mig-15. Byly zde organizovány kurzy létání za ztížených povětrnostních podmínek pro stíhací piloty 20., 22. a 26. stíhacího leteckého pluku. Techniku poskytoval 22. stíhací letecký pluk, který měl v Čáslavi část svých Migů – 15 z původní základny z Chrudimi.⁴

Na konci roku 1956 se 22. stíhací letecký pluk přesunul do Hradce Králové a 20. stíhací letecký pluk v letech 1959-60 do Náměšti nad Oslavou. 22. stíhací letecký pluk byl z rozhodnutí velitelstva letectva přejmenován na 28. stíhací-bombardovací pluk (později převzal čestný název Těšínský) podřízený 34. stíhací bombardovací letecké divizi. Zrušen byl až na konci roku 1994. V 90. letech 20. století měla základna

² Ceneric (CC BY 2.5). Vzdušné síly AČR. *Wikipedie*. [online]. 7. 2. 2016 [cit. 2016-02-10]. Dostupné: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Vzdu%C5%A1n%C3%>

³ Ceneric (CC BY 2.5). Vzdušné síly AČR. *Wikipedie*. [online]. 7. 2. 2016 [cit. 2016-02-10]. Dostupné: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Vzdu%C5%A1n%C3%>

⁴ ŠPALEK Radim. Čáslav 1952-2004. *www.valka.cz*. [online]. 2. 4. 2004 [cit. 2016-02-10]. Dostupné z: www.valka.cz/10622-Caslav-1952-2004-1-cast

v podřízenosti 41., 42., a 43. stíhací letku. V roce 2003 proběhla reforma vzdušných sil AČR a vznikla 21. základna taktického letectva.⁵

21. základna taktického letectva Čáslav je jednou z hlavních bojových složek Vzdušných sil AČR. Její stěžejní úkol je ochrana suverenity a zabezpečení obrany vzdušného prostoru České republiky. K tomu směřuje i pokračovací výcvik pilotů taktického letectva a působení ve prospěch integrovaného systému protivzdušné obrany NATO. Mezi další úkoly patří účast na cvičeních na území České republiky a v zahraničí, neustálá integrace sil a prostředků základny taktického letectva do struktur NATO, účast v zahraničních operacích, prezentace AČR na veřejnosti, pomoc vojenským i nevojenským letounům v nouzi. Základna je členěna na velitelství, štáb, letecké křídlo (včetně příslušníků inženýrsko-leteckého personálu), jehož součástí jsou dvě taktické a jedna výcviková letka, letku oprav letecké techniky, letku zabezpečení a letku logistické podpory. Je vyzbrojena nadzvukovými stíhacími letouny JAS-39C/D Gripen (viz. příloha A obr. č. 4), lehkými bitevníky L-159A ALCA (viz. příloha A obr. č. 2), cvičnými letouny L-39ZA Albatros (viz. příloha A obr. č. 3) a L-159T1 ALCA (viz. příloha A obr. č. 1).⁶

2.2 Vrtulníková základna

Letiště Náměšť nad Oslavou je vojenské letiště v blízkosti Sedlce v okrese Třebíč. Bylo otevřeno v roce 1956 a sídlí zde 22. křídlo české armády (221. vrtulníková letka, 222. vrtulníková letka, 223. letka oprav letecké techniky) a obslužné prapory.⁷

22. základna vrtulníkového letectva Sedlec, Vícenice u Náměšti nad Oslavou je stálým prvkem Vzdušných sil AČR taktické úrovně. Zabezpečuje realizaci úkolů plánování a řízení přípravy a výcviku, vyčlenění sil a prostředků do úkolových uskupení a podílí se na plnění úkolů vyplývajících z politicko-vojenských ambicí České republiky. V souladu s právními předpisy České republiky a interními předpisy

⁵ ŠPALEK Radim. Čáslav 1952-2004. *www.valka.cz*. [online]. 2. 4. 2004 [cit. 2016-02-10]. Dostupné z: www.valka.cz/10622-Caslav-1952-2004-1-cast.

⁶ Představujeme 21. Základnu taktického letectva Čáslav. *ATM*. 2013, 45(11/2013), 40. ISSN 1802-4823.

⁷ 3.0 Unported (CCBY-SA). Letiště Náměšť nad Oslavou. *Wikipedie*. [online]. 28. 12. 2015 [cit. 2016-02-10]. Dostupné z: http://CS.wikipedia.org/wiki/Leti%C5%A1t%C4%B9_N%C3%A1m%C4%9B%C5%A1%C5%A5_nad_Oslavou.

a nařízenými se podílí na plnění úkolů vyplývajících z vojenského i nevojenského ohrožení území České republiky i mimo něj. Základna je určena k poskytování přímé letecké podpory a zabezpečení činnosti jednotek pozemních sil, provádění vzdušné přepravy, aeromobilních operací, vizuálního průzkumu, plnění úkolů CASEVAC a taktického MEDEVAC. Může působit v rámci humanitárních a záchranných operací. Realizuje výcvik vrtulníkových osádek, předsunutých leteckých návodčích a ostatních specialistů letectva určených k nasazení na území České republiky i v zahraničí. Dále plní úkoly v rámci národního pohotovostního systému a funkci záložního letiště integrovaného systému protivzdušné obrany NATO. Základna je připravena přijmout a zabezpečit jednu alianční nebo národní letku. Na základně působí dvě vrtulníkové letky vyzbrojené vrtulníky Mi-24/35 (viz. příloha A obr. 5) a vrtulníky Mi-171 (viz. příloha A obr. 6), které současně procházejí modernizací.⁸

⁸ Představujeme 22. Základnu vrtulníkového letectva Sedlec, Vícenice u Náměšti nad Oslavou. ATM. 2013, 45(11/2013), 40. ISSN 1802-4823.

3 ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ⁹

3.1 Všeobecně

Zabezpečení požární ochrany se na letecké základně AČR řídí zákonem č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů, prováděcími vyhláškami č. 246/2001 Sb., o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru, ve znění pozdějších předpisů a č. 247/2001 Sb., o organizaci a činnosti jednotek požární ochrany, ve znění pozdějších předpisů. Dále se řídí manuálem letištních služeb, civilním předpisem L-14, směrnicí pro pátrací a záchranné zabezpečení, základním řádem AČR a předpisy a standardy NATO.

K zabezpečení PO, leteckého provozu a k likvidaci následků napadení letecké základny se zřizuje u každé letecké základny LHJ.¹⁰

3.2 Odpovědnost za požární ochranu

Za plnění úkolů na úseku požární ochrany a činnost požární jednotky odpovídá na základě zákona č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů a základního řádu AČR velitel letecké základny. Velitelsky a organizačně řídí velitele požární jednotky náčelník štábu letecké základny.

Velitel útvaru, velitelé jednotek, jejich zástupci, náčelníci služeb, dílen, parků, klubů, laboratoří a správci objektů odpovídají za plnění povinností požární ochrany v rozsahu své funkce a v objektech, které jsou jim přiděleny.

Za požární ochranu na letecké základně je veliteli letecké základny odpovědný velitel LHJ. Při plnění úkolů na úseku represe je velitel LHJ podřízen náčelníkovi štábu letecké základny.

Veliteli LHJ je podřízen zástupce velitele LHJ, technik požární ochrany (nebo osoba odborně způsobilá), technici služeb (chemická, technická, strojní, informační, spojová) a technik požární ochrany, který je zodpovědný za výkon podmínek požární bezpečnosti (požární prevence).^{11 12}

⁹ Zabezpečení požární ochrany u letecké základny AČR.. Stará Boleslav, 2003, str. 4, 5, 6.

¹⁰ Zabezpečení požární ochrany u letecké základny AČR.. Stará Boleslav, 2003, str. 4.

¹¹ Zabezpečení požární ochrany u letecké základny AČR.. Stará Boleslav, 2003, str. 4.

3.3 Povinnosti funkcionářů

Velitel letecké základny je povinen obstarávat a zabezpečovat požární techniku, věcné prostředky požární ochrany a požárně bezpečnostní zařízení v potřebném množství a druzích se zřetelem na požární nebezpečí provozované činnosti a udržovat je v provozuschopném stavu. Vytvářet podmínky pro hašení požárů a pro záchranné práce, dbát na dodržování technických podmínek a návodů vztahujících se k požární bezpečnosti činností a výrobků. Zodpovídá za označování pracovišť a ostatních míst příslušnými bezpečnostními značkami, příkazy, zákazy a pokyny ve vztahu k požární ochraně. Je povinen zabezpečit pravidelnou kontrolu prostřednictvím odborně způsobilé osoby (velitel LHJ, zástupce velitele LHJ, osoba odborně způsobilá, technik požární ochrany, požární preventista), dále je povinen zabezpečit dodržování předpisů o požární ochraně a neprodleně odstraňovat zjištěné závady. Umožnit orgánu vojenského požárního dozoru a odbornému orgánu nadřízených stupňů provedení kontroly plnění povinností na úseku požární ochrany, poskytovat jim požadované doklady, dokumentaci a informace, které se vztahují k zabezpečování požární ochrany v souladu se zákonem 133/1985 Sb. o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů, prováděcích vyhlášek, norem, předpisů a standardů NATO. Velitel letecké základny ustanovuje do funkce velitele LHJ na doporučení odborného orgánu nadřízeného stupně a ostatní zaměstnance LHJ na doporučení velitele LHJ. Velitel letecké základny je zodpovědný za zdravotní a fyzickou způsobilost zaměstnanců LHJ k výkonu služby.^{13 14}

Náčelník štábu letecké základny je povinen zabezpečit nepřetržitou akceschopnost LHJ a technických prostředků LHJ. Náčelník štábu je zodpovědný za vnitřní organizaci LHJ a za to, že LHJ nebude zneužívána k plnění úkolů, které nejsou v souladu s § 70 zákona č.133/1985 Sb. o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů, předpisem L14, předpisy a standardy NATO. Dále je zodpovědný za způsob prokazování oprávnění hasičů, náležitosti stejnokrojů a funkčního označení

¹² Česká republika. Vyhláška č. 246/2001 Sb., o organizaci a činnosti jednotek požární ochrany, ve znění pozdějších předpisů.

¹³ §11. odst. 1 zákona č.133/1985 Sb. o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů.

¹⁴ *Zabezpečení požární ochrany u letecké základny AČR.*. Stará Boleslav, 2003, str. 4.

zaměstnanců LHJ. Náčelník štábu přímo řídí požární jednotku při plnění úkolů survive to operate (dále jen „STO“).¹⁵

Zjistí-li velitel LHJ nebo některý ze zaměstnanců LHJ nedostatky, které mohou vést bezprostředně ke vzniku požáru, je oprávněn nařídit realizaci nezbytných opatření, která směřují k odstranění takových nedostatků a neprodleně o nich informuje velitele letecké základny, náčelníka štábu nebo nejbližšího nadřízeného. Velitel jednotky zodpovídá za provozuschopnost techniky, technických a věcných prostředků požární ochrany. Je povinen dbát na dodržování bezpečnosti práce všeobecně, jak při výcviku tak zásahu požární jednotky, provádět kontroly používání přidělených ochranných pomůcek a o těchto kontrolách provádět zápis do strážní knihy LHJ. Velitel požární jednotky dále zodpovídá za organizaci a řízení jednotky, akceschopnost jednotky, zásady velení, odbornou způsobilost a odbornou přípravu požární jednotky v rámci chemicko-technické služby, strojní služby, spojové služby a informační služby dle platných norem a předpisů. Velitel požární jednotky je povinen neprodleně hlásit veliteli základny nebo náčelníkovi štábu porušení akceschopnosti požární jednotky a neodkladně tuto situaci řešit.¹⁶

Osoba odborně způsobilá (požární technik) je zodpovědná za výkon podmínek požární bezpečnosti (požární prevence), školení zaměstnanců, vedoucích zaměstnanců, osob pověřených zabezpečováním požární ochrany v době sníženého provozu a mimopracovní době (dozorčí a strážní služba). Zodpovídá za plnění úkolů dle zákona č.133/1985 Sb. o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 246/2001 Sb., o organizaci a činnosti jednotek požární ochrany, ve znění pozdějších předpisů a všech souvisejících norem a předpisů. Zodpovídá za dokumentaci požární ochrany v oblasti prevence. Zástupce velitele požární jednotky zároveň plní povinnosti velitele požární stanice a v nepřítomnosti velitele požární jednotky jej zastupuje.¹⁷

¹⁵ *Zabezpečení požární ochrany u letecké základny AČR.*. Stará Boleslav, 2003, str. 4, 5.

¹⁶ *Zabezpečení požární ochrany u letecké základny AČR.*. Stará Boleslav, 2003, str. 5.

¹⁷ *Zabezpečení požární ochrany u letecké základny AČR.*. Stará Boleslav, 2003, str. 5, 6.

4 SPECIFIKUM JEDNOTEK POŽÁRNÍ OCHRANY U LETIŠŤ ARMÁDY ČESKÉ REPUBLIKY

Jednotky PO u letišť AČR patří do kategorie jednotka požární ochrany IV (dále jen „JPO“). Řídí se jak zákonem o PO a jeho prováděcími předpisy, tak předpisy armádními: L14, předpisem Vševojsk 2-5, Manuálem letištních služeb, souvisejícími zákony, vyhláškami, nařízeními, předpisy, normami a standardy NATO.

Požární jednotka je na letecké základně složena z vojáků z povolání a občanských zaměstnanců na základě § 65 a) zákona o PO.¹⁸ Složení požární jednotky je stanoveno na základě předpisů a vyhlášek týkajících se zabezpečení leteckého provozu - pro zabezpečení letové činnosti a na základě zhodnocení provozovaných činností se zvýšeným a vysokým požárním nebezpečím - pro zabezpečení požární ochrany objektu. Dále na základě předpisu L 14, nařízení předpisů a standardů NATO souvisejících s činností požárních jednotek leteckých a vrtulníkových základen.^{19 20}

V souladu se standardy NATO se úroveň zabezpečení požární záchranné služby rozděluje do kategorií. Minimální počet zasahujících hasičů pro mimořádnou událost při leteckém provozu vychází z minimálního počtu tří hasičů na vozidlo (řidič - strojník a dva hasiči vyškolení jako záchranáři). Při dodržení minimálního počtu hasičů musí být nejméně jeden vyškolen jako velitel zásahu pro případ řešení mimořádné události. Počty hasičů mohou být podle potřeby letecké základny patřičně navýšeny.²¹

Zabezpečení akceschopnosti požární jednotky u leteckých, vrtulníkových základen, opravárenské základny letectva a letištní správě AČR musí být zabezpečena alespoň v minimálních počtech a to na nezbytně nutnou dobu. Jinak je nutno vždy dodržet standardní počet jednotky LHJ nepřetržitě po dobu 24 hodin (tj. 7 dní v týdnu).²²

V tabulce č. 9 (viz. příloha B) jsou uvedeny minimální počty sil a prostředků jednotek požární ochrany k zabezpečení akceschopnosti při letecké činnosti leteckých

¹⁸ § 65 odst. 2 písm. b) zákona č.133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů.

¹⁹ STANAG 7133. *Minimum level of crash, fire-fighting and rescue (CFR) service for deployed fixed wing and rotary aircraft.*

²⁰ STANAG 7132. *Minimum levels of CFR equipment.*

²¹ Směrnice. *Směrnice pro organizaci a činnost letištní hasičské jednotky.* Praha: 2014. str. 7.

²² Směrnice. *Směrnice pro organizaci a činnost letištní hasičské jednotky.* Praha: 2014. str. 7.

základen, leteckých opravárenských závodů a letištních správ (Kategorie 5) AČR dle standardů NATO.^{23 24 25}

V tabulce č. 9 (viz. příloha B) jsou uvedeny stanovené počty pouze pro zabezpečení letového provozu. Pro zabezpečení požární ochrany objektu je nutno vyčlenit další družstvo příslušníků LHJ o počtu odpovídajícím charakteru objektu. Základní počet tohoto družstva je 1+5, minimálně však 1+3.²⁶

V tabulce č. 10 (viz. příloha B) jsou uvedeny doporučené minimální počty sil a prostředků jednotek požární ochrany k zabezpečení akceschopnosti vrtulníkových základen (Kategorie H3) AČR.^{27 28 29}

4.1 Způsobilost příslušníků letištní hasičské jednotky

VHJ jsou složeny z vojáků a občanských zaměstnanců. Ministerstvo obrany ustanovuje podmínky výkonu služby, odborné způsobilosti, nástupního odborného výcviku, odborné přípravy, zdravotní způsobilosti a funkční označení členů VHJ, které nesmí být zaměnitelné s hodnotným označením příslušníků hasičského záchranného sboru.³⁰

V LHJ mohou sloužit pouze hasiči, kteří splňují vzdělání dle tabulkového zařazení, zdravotní, fyzickou a odbornou způsobilost dle platných zákonů, vyhlášek a nařízení.

4.1.1 Odborná způsobilost

Nově přijatým příslušníkům LHJ zajistí Náčelník logistiky na návrh velitele v nejbližším možném termínu kurz k dosažení odborné způsobilosti podle § 70 a § 72

²³ Zabezpečení požární ochrany u letecké základny AČR.. Stará Boleslav, 2003.

²⁴ STANAG 3712. *Airfield rescue and fire-fighting services – identification categories.*

²⁵ STANAG 3863. *Fire protection requirements for fixed wing aircraft duties aircraft turn arounds and hot refuelling.*

²⁶ Zabezpečení požární ochrany u letecké základny AČR.. Stará Boleslav, 2003.

²⁷ Zabezpečení požární ochrany u letecké základny AČR.. Stará Boleslav, 2003.

²⁸ STANAG 3861. *Helicopter rescue and fire-fighting services - identification categories.*

²⁹ STANAG 3863. *Fire protection requirements for fixed wing aircraft duties aircraft turn arounds and hot refuelling.*

³⁰ § 65 odst. 2 písm. b) zákona č.133/1985 Sb. o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů.

zákona 133/1985 Sb.. Do nabytí odborné způsobilosti se účastní pouze odborného výcviku. Odbornou způsobilost je příslušník jednotky povinen prokázat do 6-ti měsíců od ustanovení do funkce. Probíhá v zařízeních AČR případně v mimoresortních zařízeních na základě smluvních ujednání.³¹

Zásady odborné způsobilosti jsou vybudovány na následujících principech:

- odbornou přípravu k dosažení nebo prodloužení platnosti odborné způsobilosti provádějí zaměstnanci LHJ v kurzech podle zastávané funkce nebo činnosti uvedené v jejich pracovní smlouvě;
- ověření odborné způsobilosti na funkci hasič se provádí v rámci pravidelné odborné přípravy u LHJ zkouškou odborné způsobilosti; na základě zkoušky o odborné způsobilosti velitel LHJ prodlužuje platnosti osvědčení o odborné způsobilosti;
- osvědčení o odborné způsobilosti má platnost 5 let (stejně je tomu i u prodloužení osvědčení) s účinností ode dne vydání a opravňuje hasiče k výkonu zastávané funkce;
- odbornou způsobilost je příslušník jednotky povinen prokázat do 6-ti měsíců od ustanovení do funkce;
- odborná způsobilost se ověřuje zkouškou a prokazuje se osvědčením;
- ověřuje se pouze nejvyšší dosažená odborná způsobilost.³²

4.1.2 Zdravotní způsobilost

Zdravotní způsobilost příslušníků LHJ nebo uchazeče o zaměstnání v LHJ se posuzuje podle § 1 nařízení vlády č. 352/2003Sb. při preventivní zdravotní prohlídce. Ta zkoumá zdravotní způsobilost a vychází z aktuálního zdravotního stavu.³³

³¹ *Směrnice pro organizaci a činnost letištní hasičské jednotky*. Čáslav: Vojenský útvar 7214 Čáslav, 2014, str. 7.

³² *Směrnice pro organizaci a činnost letištní hasičské jednotky*. Čáslav: Vojenský útvar 7214 Čáslav, 2014, str. 7.

Preventivní zdravotní prohlídkou se rozumí:

- vstupní zdravotní prohlídka,
- periodická zdravotní prohlídka,
- mimořádná zdravotní prohlídka,
- výstupní zdravotní prohlídka.³⁴

4.1.3 Zdravotní způsobilost řidičů vozidel ozbrojených sil³⁵

Zdravotní způsobilost příslušníků LHJ (kategorie řidič – profesionál) – řidičů vozidel ozbrojených sil se posuzuje souběžně s preventivní zdravotní prohlídkou.

Řidič – profesionál musí být:

- zdravotně způsobilý k řízení motorového vozidla;
- zdravotně způsobilý k řízení vozidla ozbrojených sil.

Rozsah posuzování zdravotní způsobilosti řidičů vozidel ozbrojených sil (dále jen “VOS”):

Vstupní vyšetření absolvuje řidič VOS před zahájením činnosti.

Periodické posouzení zdravotní způsobilosti řidičů – profesionálů k řízení VOS se provádí:

- do dovršení 50 let věku 1x za dva roky,
- po dovršení 50 let věku 1x za rok.

Dokladem o zdravotní způsobilosti řidiče profesionála je potvrzený „Posudek o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel“ a „Posudek o zdravotní

³³ §1 odst. 1, 2, 3 nařízení vlády č. 352/2003 Sb. o posuzování způsobilosti zaměstnanců hasičských záchranných sborů podniků a členů jednotek dobrovolných hasičů obcí nebo podniků, ve znění pozdějších předpisů.

³⁴ §1 odst. 1 nařízení vlády č. 352/2003 Sb. o posuzování způsobilosti zaměstnanců hasičských záchranných sborů podniků a členů jednotek dobrovolných hasičů obcí nebo podniků, ve znění pozdějších předpisů.

³⁵ *Směrnice pro organizaci a činnost letištní hasičské jednotky*. Čáslav: Vojenský útvar 7214 Čáslav, 2014, str. 9.

způsobilosti k řízení VOS“. Kopie těchto posudků se přikládá k „Evidenční kartě řidiče VOS“.

Vojákům z povolání vystavuje oba posudky vojenský lékař příslušné spádové posádkové ošetrovny (dále jen “POŠ”).

Občanským zaměstnancům vystavuje „Posudek o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel“ jejich registrující praktický lékař a „Posudek k řízení VOS“ vystavuje vojenský lékař příslušné spádové POŠ. Oba posudky se vystavují na základě posudku ze spádové Vojenské nemocnice.

Součástí posuzování zdravotní způsobilosti řidičů profesionálů – příslušníků LHJ je **posouzení psychické způsobilosti** k řízení VOS, tzv. QL testy. Provádí se výhradně na lékařsko-psychologických odděleních vojenských nemocnic.

Platnost posudku o psychické způsobilosti k řízení VOS je závislá na věku řidiče:

- do dovršení 50 let věku - 6 let,
- po dovršení 50 let věku - 5 let.³⁶

4.1.4 Fyzická způsobilost

Důležitým předpokladem k výkonu činnosti v LHJ je fyzická způsobilost. Požadavky jsou stanoveny Normativním výnosem Ministerstva obrany 12/2013. Příslušníci LHJ absolvují přezkoušení fyzické způsobilosti 1x za rok v termínech, které určí velitel útvaru. Přezkoušení probíhá ze souborného cvičení silových testů a vytrvalostního testu. Při hodnocení výsledků výročního přezkoušení se přihlíží k věku a pohlaví přezkušovaného. Věkové kategorie a normy pro hodnocení výsledků dosažených v jednotlivých testech stanovuje příloha č. 1 Normativního výnosu Ministerstva obrany 12/2013.³⁷

³⁶ *Směrnice pro organizaci a činnost letištní hasičské jednotky*. Čáslav: Vojenský útvar 7214 Čáslav, 2014, str. 9.

³⁷ Hlava IV. Čl. 121, 123 Normativní výnos Ministerstva obrany 12/2011 Služební tělesná výchova v rezortu Ministerstva obrany, str. 28, 29.

4.2 Letištní hasičská jednotka stanice Čáslav

Na Vojenském letišti v Čáslavi sídlila hasičská jednotka od roku 1955 v garážích věže řízení letového provozu. Byla složena pouze z vojáků základní služby, a pod velením vojáka z povolání. V 90. letech se struktura jednotky změnila. Velitel jednotky byl voják z povolání a obsazení tří směn, které se sloužily ve dvaceti čtyřhodinových cyklech, bylo 6 občanských zaměstnanců a 9 vojáků základní služby. Velitel směny byl vždy občanský zaměstnanec. Vojáci základní služby sloužili na základních funkcích – hasič.

V roce 2004 byla provedena profesionalizace armády a vojáky základní služby nahradili vojáci z povolání, kteří jsou stejně jako občanští zaměstnanci profesionální hasiči. V roce 2006 byla hasičská jednotka 21. Základny taktického letectva v Čáslavi přemístěna z důvodu přestavby věže řízení letového provozu do bývalého leteckého hangáru, kde sídlí doposud. Služba je vykonávána ve dvanáctihodinových cyklech, ve čtyřech směnách, v počtu 13 hasičů ve směně. Minimální počet hasičů na směnu je 9 podle normativního výnosu Ministerstva obrany. Pro zabezpečení letového provozu musí být vždy minimálně 6 hasičů a pro zabezpečení požární ochrany objektů základny 3 hasiči.

Stanice je vybavena touto požární technikou:

- KHA 32 Mercedes Benz Actros 3354 A 45 6x6 (1 kus),
- RZA 24 Mercedes Benz Atego 1328 AF 4x4 (2 kus),
- CAS 32 Tatra 815 6x6 (3 kusy),
- UAZ 469 (1 kus),
- VA Škoda Fabia (1 kus),
- AV 15 Tatra 815 8x8 (1 kus),
- AD 080 PV3S 6x6 (1 kus),
- AP 27 Tatra 815 6x6 (1 kus).

4.3 Letištní hasičská jednotka stanice Náměšť nad Oslavou

Letištní hasičská jednotka, dřívějším názvem Vojenská hasičská jednotka, je předurčena k zabezpečení letového provozu a požární ochrany objektů na 22. Základně vrtulníkového letectva Sedlec, Vícenice u Náměště nad Oslavou. Je zařazena

do integrovaného záchranného systému České republiky a v případě vzniku mimořádné události v civilním sektoru je na základě žádosti o výpomoc povolána Krajským operačním a informačním střediskem (dále jen „KOPIS“) HZS kraje Vysočina k odstranění jejich následků.³⁸

Stanice LHJ byla zkolaudovaná a předána k užívání v roce 2001. Podle tehdejších norem se jedná o stanici typu C1. Službu na stanici LHJ vykonávají příslušníci z řad vojáků z povolání a občanských zaměstnanců ve čtyřech směnách ve dvanáctihodinových cyklech v počtu 13 hasičů ve směně. Minimální počet hasičů na směnu je 9 podle normativního výnosu Ministerstva obrany. Pro zabezpečení letového provozu musí být vždy minimálně 6 hasičů a pro zabezpečení požární ochrany objektů základny 3 hasiči.

Stanice je vybavena touto požární technikou:

- KHA 32 Mercedes Benz Actros 3354 A 45 6x6 (2 kusy),
- RZA 24 Mercedes Benz Atego 1328 AF 4x4 (1 kus),
- CAS 32 Tatra 815 6x6 (2 kusy),
- UAZ 469 (1 kus),
- CAS 25 LIAZ K 101 (1 kus),
- AV 14 Tatra 815 6x6 (1 kus),
- AD 20 Tatra 815 6x6 (1 kus),
- AP 27 Tatra 815 6x6 (1 kus),
- Tatra 810 6x6 (1 kus).

³⁸ MINISTERSTVO OBRANY. Vojenská hasičská jednotka. *Iznamest.army.cz*. [online]. 2004 [cit. 2016-02-12]. Dostupné z: <http://www.lznamest.army.cz/vojenska-hasicska-jednotka>.

5 SPECIFIKUM JEDNOTEK POŽÁRNÍ OCHRANY NA STANICÍCH HASIČSKÉHO ZÁCHRANNÉHO SBORU ČESKÉ REPUBLIKY

Jednotky PO na stanicích HZS ČR se řídí zákonem č.361/2003 Sb., o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů, ve znění pozdějších předpisů s doplňujícími ustanoveními dle zákona č. 238/2000 SB., o HZS ČR, ve znění pozdějších předpisů. Příslušníci mohou mít dobu služby rozvrženou rovnoměrně (denní směna) nebo nerovnoměrně (směna). Ve směně vykonávají službu příslušníci předurčení pro vlastní zásahovou činnost (výjezdoví hasiči), příslušníci předurčení pro obsluhu operačních a informačních středisek a příslušníci zařazení v záloze směny, kteří zabezpečují chod jednotky a činnost podpůrných speciálních služeb. Příslušníci předurčení pro zásahovou činnost a příslušníci zařazení v záloze směny jsou organizováni do směn. Počet příslušníků se odvíjí od typu stanice.³⁹

Typy stanic:

- C1 – stanice umístěná v obci s počtem obyvatel do 40 000;
- C2 – stanice umístěná v obci s počtem obyvatel od 40 000 do 70 000;
- C3 - stanice umístěná v obci s počtem obyvatel nad 75 000;
- P0 - stanice umístěná v obci s počtem obyvatel do 15 000, kde jednotka hasičského záchranného sboru kraje vznikla sdružením prostředků obce a hasičského záchranného sboru kraje podle § 69a zákona;
- P1 - stanice umístěná v obci s počtem obyvatel do 15 000 nebo v části obce, kde jednotka hasičského záchranného sboru kraje zabezpečuje výjezd družstva o zmenšeném početním stavu;
- P2 – stanice, která zabezpečuje výjezd družstva a je vybavena stanovenou požární technikou a automobilním žebříkem;
- P3 - stanice umístěná v obci s počtem obyvatel nad 30 000 nebo v části obce, kde jednotka hasičského záchranného sboru kraje zabezpečuje výjezd družstva

³⁹ Výkon služby. *Hasičský záchranný sbor České republiky*. [online]. 5. 2. 2009 [citováno 2016-02-10]. Dostupné z: <http://www.hzscr.cz/clanek/vykon-sluzby.aspx?q=Y2hudW09Mw%3D%3d>.

a družstva o zmenšeném početním stavu a je vybavena stanovenou požární technikou, automobilním žebříkem a další požární technikou;

- P4 - stanice umístěná v obci s počtem obyvatel nad 15 000 nebo v části obce, kde jednotka hasičského záchranného sboru kraje zabezpečuje výjezdy dvou družstev.⁴⁰

5.1 Způsobilost příslušníků stanice Hasičského záchranného sboru

Stejně jako příslušníci letištních požárních jednotek, tak i příslušníci hasičských záchranných sborů musí být pro výkon povolání zdravotně, odborně i fyzicky připraveni.

5.1.1 Základní odborná příprava

- hasiči mohou samostatně vykonávat službu při zdolávání požárů a jiných mimořádných událostí až po absolvování základní odborné přípravy;
- do základní odborné přípravy se zařadí hasiči nejpozději do 1 roku od ustanovení do funkce v jednotce;
- základní odbornou přípravou hasičů z povolání je nástupní odborný výcvik, který podle osnov stanovených Ministerstvem vnitra Generálním ředitelstvím Hasičského záchranného sboru České republiky (dále jen „MV-GŘ HZS ČR“) organizují v odborných kurzech vzdělávací zařízení MV-GŘ HZS ČR;
- základní odbornou přípravu hasičů z povolání vykonávajících samostatnou službu při zdolávání požárů mimo místo zásahu je nástupní odborný výcvik uskutečněný u jednotky, ve které hasiči vykonávají službu. Nástupní odborný výcvik organizují velitelé jednotek v rozsahu nejméně 40 pracovních hodin podle osnov stanovených MV-GŘ HZS ČR.⁴¹

⁴⁰ŠENOVSKÝ, Michail, Zdeněk HANUŠKA. *Organizace požární ochrany a integrovaný záchranný systém*. Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství se sídlem VŠB – Technická univerzita Ostrava, 2006, str. 27.

⁴¹Čl. 6. *Sbírka interních aktů řízení generálního ředitele HZS ČR*. Praha. Ročník 2009. str. 14.

5.1.2 Pravidelná odborná příprava

Pravidelná odborná příprava je nedílnou součástí výkonu povolání v hasičském záchranném sboru. Hasiči mají povinnost účastnit se pravidelné odborné přípravy, která zahrnuje tělesnou a teoretickou přípravu a odborný výcvik.

V rámci prohlubování odborných znalostí se hasiči a ostatní příslušníci podrobí jedenkrát za 2 roky přezkoušení znalosti bezpečnosti práce, pokud předpisy o bezpečnosti práce nestanoví lhůtu přezkoušení odlišně, a hasiči k:

a) používání dýchacích přístrojů procvičí nejméně jedenkrát za 3 měsíce použití těchto přístrojů;

b) používání protichemických ochranných oděvů a oděvů proti sálavému teplu a ohni procvičí nejméně jedenkrát za půl roku použití těchto oděvů;

c) používání prostředků pro detekci plynů a nebezpečných látek procvičí nejméně jedenkrát za měsíc použití těchto prostředků;

d) řízení vozidel s právem přednosti jízdy, kteří v průběhu 4 týdnů neřídili požární automobil určený pro výjezd k zásahu anebo jiné motorové vozidlo stejné hmotnostní kategorie, absolvují bezodkladně kondiční jízdu v délce nejméně 10 km bez použití výstražného zařízení.⁴²

5.1.3 Fyzická způsobilost

Požadavky na fyzickou zdatnost hasičů stanovuje a její každoroční ověřování provádí velitel příslušné jednotky. Při stanovení nároků na fyzickou zdatnost hasičů velitel jednotky přihlíží k činnostem, ke kterým je jednotka v operačním řízení předurčena. Tělesná příprava zahrnuje všeobecnou tělesnou přípravu zaměřenou na udržení fyzické zdatnosti a rozvoj pohybových vlastností a speciální tělesnou přípravu odpovídající charakteru činnosti při zásahu jednotek. Speciální tělesnou

⁴² Čl. 8 *Sbírka interních aktů řízení generálního ředitele HZS ČR*. Praha. Ročník 2009. str. 14.

přípravou jsou disciplíny požárního sportu a také cvičení s prvky hasičské, lezecké, potápěčské a záchranářské činnosti a práce ve vodě.⁴³

5.2 Hasičský záchranný sbor České republiky stanice Kutná Hora

Stanice Kutná Hora zahájila svou činnost dne 1. 2. 1969 jako smíšený veřejný požární sbor složený z několika hasičů z povolání a dobrovolných členů. Do užívání převzal požární zbrojnici v objektu bývalého okresního soudu v Kutné Hoře. Zpočátku byla smíšená požární jednotka personálně obsazena jen jedním příslušníkem na směnu, který měl povinnost starat se o techniku a výjezdy zajišťoval vyhlášením poplachu pro dobrovolné členy, se kterými pak společně vyjížděli na zásahy.⁴⁴

Koncem 70. let a začátkem 80. let minulého století začala být požární zbrojnice nevyhovující a bylo rozhodnuto o výstavbě nové požární stanice v lokalitě Kutná Hora – Sedlec. V roce 1988 započaly zemní práce. Slavnostní otevření centrální stanice se konalo 1. 12. 1998.⁴⁵

Nová moderní stanice patří do typu stanic C. Tato požární stanice zabezpečuje v rámci hasebního obvodu podle příkazu příslušného operačního informačního střediska hasičského záchranného sboru kraje výjezd jednotky PO. Dále zabezpečuje pro určité územní kraje speciální služby a je vybavena technikou a věcnými prostředky požární ochrany podle právního předpisu podle přílohy č. 3 vyhlášky č.247/2001 Sb.⁴⁶

Službu v jednotce HZS vykonávají příslušníci, kteří jsou určeni pro zásahovou činnost (tzv. výjezdoví hasiči) ve třech směnách v počtu 13 hasičů ve směně. Minimální počet hasičů na směnu určený pro stanici typu C1 je 8 (viz. tabulka č. 3). Jak se měnilo personální obsazení, tak docházelo i ke změně techniky. V současnosti disponuje stanice Kutná Hora touto základní výjezdovou technikou: CAS 15 Mercedes

⁴³ Čl. 7 *Sbírka interních aktů řízení generálního ředitele HZS ČR*. Praha. Ročník 2009. str. 15.

⁴⁴ POKORNÝ, Jiří a kol.. *40 let profesionálních hasičů v Kutné Hoře 1969-2009*. Kutná Hora: Hasičský záchranný sbor Středočeského kraje, územní odbor Kutná Hora, 2009, str. 12.

⁴⁵ POKORNÝ, Jiří a kol.. *40 let profesionálních hasičů v Kutné Hoře 1969-2009*. Kutná Hora: Hasičský záchranný sbor Středočeského kraje, územní odbor Kutná Hora, 2009, str. 12.

⁴⁶ ČSN 73 57 10. *Požární stanice a požární zbrojnice*. Praha: Český normalizační institut, 2006. str. 6.

Benz Atego, CAS 24 Tatra 815 4x4, CAS 32 Tatra 815 6x6, RZA 2 Mercedes Benz Sprinter 316 CDI, AŽ 30 Mercedes Benz Atego, AP 27 Tatra 815, AJAV 14 Tatra 815, CAS 30 Tatra 815 – 7, DA Ford Tranzit, NK Mercedes Benz Actros. Minimální počet CAS pro typ stanice C1 jsou 3 vozidla (viz. tabulky č. 3 a 4).⁴⁷

Hasební obvod stanice Kutná Hora tvoří rozsáhlé území od Záboří nad Labem po Zbraslavicko až Suchdolsko. Terénní podmínky jsou v jednotlivých částech obvodu rozdílné - velmi různé výškové členitosti, intenzity zalesnění a množství vodních toků a rybníků. Na území se nachází vodní dílo Vrchlice u obce Malešov.⁴⁸

5.3 Hasičský záchranný sbor České republiky stanice Čáslav

V roce 1970 bylo v Čáslavi zřízeno detašované pracoviště požárního útvaru Kutná Hora. Službu vykonávali čtyři profesionální hasiči, kteří zajišťovali nepřetržitou akceschopnost jednotky. K zásahům jezdili společně s ostatními dobrovolnými hasiči. Donedávna sídlila stanice v prostorách budovy „staré hasičárny“, která plnila svou službu od 2. světové války. Za velké podpory financování z fondů Evropské unie a města Čáslavi byla postavena a v prosinci 2015 předána do užívání nová stanice.⁴⁹ Budova stanice je řešena jako dvoupodlažní, kde v prvním nadzemním podlaží je stání pro parkování automobilové techniky, umývárna vozidel, jednotlivé sklady a technické místnosti nutné pro zabezpečení stanoveného provozu. Ve druhém nadzemním podlaží jsou prostory potřebné pro činnost mužstva jako jsou šatny, kanceláře, denní místnost a jiné. Součástí areálu požární stanice je cvičná věž.⁵⁰

Nová moderní stanice patří do typu P1. Zabezpečuje v rámci hasebního obvodu podle příkazu příslušného operačního a informačního střediska HZS kraje výjezd jednotky PO vybavenou technikou a věcnými prostředky požární ochrany podle právního předpisu přílohy č. 3 vyhlášky č.247/2001 Sb.⁵¹

⁴⁷ POKORNÝ, Jiří a kol.. *40 let profesionálních hasičů v Kutné Hoře 1969-2009*. Kutná Hora: Hasičský záchranný sbor Středočeského kraje, územní odbor Kutná Hora, 2009, str. 12.

⁴⁸ POKORNÝ, Jiří a kol.. *40 let profesionálních hasičů v Kutné Hoře 1969-2009*. Kutná Hora: Hasičský záchranný sbor Středočeského kraje, územní odbor Kutná Hora, 2009, str. 12.

⁴⁹ POKORNÝ, Jiří a kol.. *40 let profesionálních hasičů v Kutné Hoře 1969-2009*. Kutná Hora: Hasičský záchranný sbor Středočeského kraje, územní odbor Kutná Hora, 2009, str. 18.

⁵⁰ Směrnice S-2/E-2009. *Podmínky pro schvalování výstavby požárních stanic typu P1 u Hasičských záchranných sborů krajů*. Praha: MV GŘ HZS ČR, 2009. str. 2.

⁵¹ ČSN 73 57 10. *Požární stanice a požární zbrojnice*. Praha: Český normalizační institut, 2006. str. 6.

Službu v jednotce HZS vykonávají příslušníci, kteří jsou určeni pro zásahovou činnost (tzv. výjezdoví hasiči) ve třech směnách v počtu 5 hasičů ve směně. Minimální počet hasičů na směnu určený pro stanici typu P1 je 4 (viz. příloha B tabulka č. 3). V současné době disponuje stanice HZS v Čáslavi touto technikou: CAS 20 Tatra 815 Terno 4X4, CAS 32 Tatra 815 6X6, CAS 15 Mercedes Benz Atego, NK Man a DA Peugeot Boxer. Minimální počet CAS pro typ stanice P1 jsou 2 vozidla (viz. příloha B tabulky č. 3 a 4).

6 ROZDÍLNOST ZABEZPEČENÍ POŽÁRNÍ OCHRANY U LETIŠŤ ARMÁDY ČESKÉ REPUBLIKY A V CIVILNÍM SEKTORU⁵²

6.1 Zabezpečení požární ochrany u letišť Armády České republiky

Požární ochrana vojenských objektů letiště se organizuje podle zákona o PO, prováděcích vyhlášek a standardů NATO.

Jednotka požární ochrany plní v rámci letecké základny tyto hlavní úkoly:

- a) provádí hasební zásah dle příslušné dokumentace požární ochrany, kterou zpracoval požární technik s velitelem požární jednotky letecké základny a schválil územně příslušný vojenský požární dozor;
- b) provádí záchranné práce při živelných pohromách, odstraňování následků napadení letecké základny, podílí se na obnovení provozu letecké základny a likvidaci jiných mimořádných událostí;
- c) o výjezdu a zásahu neprodleně informuje územně příslušný vojenský požární dozor.

Na úseku ochrany zaměstnanců letecké základny a v rámci úkolů STO plní požární jednotka tyto úkoly:

- a) zdolává požáry v objektech letecké základny,
- b) provádí záchranné a likvidační práce v rámci letecké základny,
- c) podílí se na evakuaci zaměstnanců letecké základny,
- d) podílí se na označování oblastí s výskytem nebezpečných látek v prostoru letecké základny,
- e) podílí se na varování zaměstnanců letecké základny,
- f) podílí se na dekontaminaci postižených zaměstnanců nebo majetku,

⁵² Směrnice. *Směrnice pro organizaci a činnost letištní hasičské jednotky*. Praha: 2014.

g) úkoly uvedené v předešlých bodech může na vyžádání KOPIS HZS příslušného kraje plnit i v civilním sektoru.

6.1.1 Základní pojmy pro Letištní hasičské jednotky

- **Stanoviště LHJ** – je objekt číslo 006 (malý hangár) určený pro výkon služby jednotky LHJ. Objekt slouží zároveň jako požární stanice. Směna zabezpečuje letový provoz z tohoto stanoviště.
- **Předsunutě stanoviště LHJ** - Předsunutě stanoviště pro LHJ určí řízení letového provozu (dále jen „ŘLP“) na danou letovou akci.
- **Letištní prostor** - je vzdušný prostor nad letištem a okolním územím. Hranice letištního prostoru se vymezují pomocí pozemních orientačních bodů. Je zpravidla stanoven v Letištním řádu.
- **Prostor letiště** - je to prostor vymezený hranicemi pozemku patřícího vojenské správě, na kterém se letiště nachází, a který je rozdělen podle síťové mapy letiště.
- **Prostor zásahu LHJ** - je místo v němž se nachází poškozený nebo havarovaný letoun nebo zabezpečující technika.
- **Trasa přesunu** - nejrychlejší a neoptimálnější trasa ze stanoviště LHJ do prostoru zásahu.

6.1.2 Směna Letištní hasičské jednotky

Směna LHJ je určena k:

- vyproštění osádek a cestujících z letadel, postižených osob z objektů při letecké nehodě v leteckém provozu a poskytnutí první pomoci zraněným osobám;
- likvidaci požáru letadla nebo technických prostředků zabezpečujících letecký provoz;

- odstranění letadel, která havarovala nebo nouzově přistála a tvoří překážku leteckému provozu na letišti;
- zabezpečení letů letadel v hotovostním systému a jiných jednotlivě vzlétajících a přistávajících letadel mimo plánovanou letovou akci;
- zamezení neoprávněného vzletu a přistání letadla.

Plní tyto úkoly:

- Při požární ochraně leteckého provozu

- lokalizovat nebo likvidovat požár letecké techniky vzniklý při provádění předepsaných prací, přípravě k leteckému provozu a při leteckém provozu;
- lokalizovat nebo likvidovat požár vzniklý při nouzovém přistání nebo letecké nehodě;
- vyprostit osádku a cestující z havarovaného nebo hořícího letadla a osoby z objektů poškozených havarovaným letadlem za asistence roje technické pomoci (dále jen „RTP“);
- do uhašení požáru a vyproštění všech osob z letadla řídí zásah velitel zásahu LHJ, který povoluje přiblížení zasahujících jednotek k letounu až po zajištění zbraňových systémů (pokud nevyhodnotí jinak a nevyžádá asistenci na zajištění systémů od RTP), po vyhodnocení situace a uznáním místa události signálem „Prostor bezpečný“.

- Při technickém zabezpečení leteckého provozu

- odstranit neprovozoschopná letadla ze vzletové a přistávací dráhy, z pojížděcí dráhy a spojovacích drah;
- vyprostit letadla, která opustila zpevněné letištní plochy;
- manipulovat s letadly k rychlému vyproštění osob.

- Při zdravotnickém zabezpečení leteckého provozu

- poskytnout první pomoc a zajistit včasnou zdravotnickou pomoc osobám zraněným při požáru nebo havárii letadel a osobám, které utrpěly úraz při zabezpečování leteckého provozu.

- Při zamezení neoprávněného vzletu letadel
- zatarasit vzletovou přistávací dráhu prostředky LHJ;
- zamezit rozjezdu letadla ve stanovené části letištních ploch dle čtvercové mapy (tyto údaje podává ŘLP).

6.1.3 Stupně pohotovosti, signály pro vyhlášení poplachu a časové limity pro plnění vydávaných signálů

6.1.3.1 Stupně pohotovosti

Pro LHJ jsou stanoveny tyto stupně pohotovosti:

Stálá pohotovost

Vyhlašuje se v případě, že neprobíhá letová činnost (letová směna, létání jednotlivými lety nebo přílet a odlet cizích letounů) a na základně jsou v pohotovosti hotovostní letouny ve stavu rychlého startu 15 (dále jen „RS“), obranný protiraketový systém (dále jen „NATO MD“) a národní pohotovostní systém (dále jen „PoSy“). LHJ je připravena plnit úkoly na signál „**POŽÁR**“. V této době může probíhat výcvik příslušníků LHJ, ošetřování techniky vyčleněné do hotovostní směny LHJ, tělovýchova příslušníků směny.

Diverze

Vyhlašuje se v případě, že letiště je vyhlášeno jako náhradní letiště ve prospěch jiného útvaru Vzdušných sil (dále jen „VzS“) nebo provozovatele. Příslušníci a technika LHJ jsou na stanovišti a musí být schopni v časovém limitu přejít do pohotovosti „**LETOVÁ AKCE**“. Při tomto stupni pohotovosti může být prováděno školení příslušníků LHJ a ošetřování techniky tak, aby to nenarušilo splnění časových limitů.

Letová akce

Vyhlašuje se v době zahájení letové činnosti (letová směna, létání jednotlivými lety nebo přílet a odlet cizích letounů). Pohotovost se zahajuje při zahájení přistávacího manévru přilétávajícího letadla nebo při zahájení spouštění motorů a končí při vypnutí motorů na stojance nebo při předání řízení odlétávajícího letadla jinému stanovišti ŘLP.

Technika a její obsazení určená k zabezpečení letového provozu (dále jen „ZLP“)

Mercedes-Benz Atego – velitel směny, 1x hasič - strojník, 2x hasič,

Mercedes-Benz Actros – 1x hasič - strojník, 1x hasič.

Současně velitel směny určuje z řad směny obsluhu jeřábu, který slouží jako druhosledové vozidlo pro výjezd.

6.1.3.2 Signály pro vyhlášení poplachu Letištním hasičským jednotkám

Nehoda

Vyhlašuje se při letecké nehodě nebo požáru letecké a zabezpečovací techniky v letištním prostoru a v prostoru zásahu LHJ. Tento poplach vylašuje ŘLP.

Při vyhlášení poplachu se udává:

- místo nehody (podle síťové čtvercové mapy),
- typ letadla (techniky),
- charakter nehody,
- počet osob na palubě letadla,
- množství paliva výzbroje,
- další nutné údaje.

Tento signál lze vyhlásit při stupni **pohotovosti letová akce**.

Tíseň

Vyhlašuje se při takovém narušení letu nebo technického stavu letadla za letu, kdy lze předpokládat leteckou nehodu. Tento signál vylašuje ŘLP a udává:

- polohu letadla, charakter tísně,
- počet osob na palubě letadla,
- množství paliva, výzbroje,
- směr přistání,
- stanoviště, které má LHJ zaujmout a kde má LHJ vyčkat na povel k zásahu a další nutné údaje.

Po obdržení tohoto signálu se všechny prostředky LHJ uvedou do pohotovostního stavu. Směna LHJ odjede na místo určené ŘLP tak, aby v určeném sektoru byla nejpozději v době průletu letadla nad vzdálenou přistávací radiostanicí, nejpozději však do 3 minut od určení místa předpokládaného zásahu.

Tento signál lze vyhlásit při stupni **pohotovosti letová akce**.

Zátaras

Tento signál vyhláší ŘLP. Slouží k zamezení neoprávněného vzletu letadla (vrtulníku). Zjistí-li ŘLP neoprávněné spuštění motoru letounu (vrtulníku), vydává tento signál, kde udává:

- místo nebo část vzletové a přistávací dráhy (dále jen „VPD“) podle čtvercové mapy, typ letounu (vrtulníku).

Po obdržení signálu od ŘLP k provedení zátarasu v určitém sektoru LHJ provede:

- prostředky LHJ provedou zátaras v daném sektoru dle schématu,
- po zaujetí postavení pro zastavení letounu obsluha prostředků LHJ opustí vozidla kromě Mercedes – Benz Actros (CAS – 32), které se připraví k zásahu.

Použitá technika na signál:

Mercedes – Benz Atego,

Mercedes – Benz Atego,

Tatra 815 CAS 32.

Technika připravena pro případný zásah

Mercedes – Benz Actros 1x hasič-strojník, 1x hasič, velitel směny.

Technické vybavení pro tento signál nařizuje velitel směny.

Intervence

Tento signál vyhláší ŘLP k zamezení neoprávněného vzletu letadla (vrtulníku) – narušitele.

Technika na signál:

UAZ-469 „Follow me“ 1x hasič-řidič, velitel směny nebo jiná technika s označením,
Mercedes – Benz Atego 1 (Tatra – 815 CAS 32) 1x hasič-řidič,
Mercedes – Benz Atego 2 (Tatra – 815 CAS 32) 1x hasič-řidič,
Jeřáb automobilní - 1x hasič-řidič.

Záložní technika

Mercedes – Benz Actros (Tatra – 815 CAS 32) 1x hasič-řidič, 1x hasič.

Signál „ZÁTARAS“, „INTERVENCE“, lze jednotce LHJ vyhlásit jenom po vyhlášení signálu „LETOVÁ AKCE“.

Havárie

Při obdržení signálu „**HAVÁRIE**“ se jednotka řídí „Směnicí pro pátrací a záchranné zabezpečení letiště Čáslav.“

Tento signál vyhláší operační středisko základny (dále jen „OSZ“) a udává:

- místo nehody (podle síťové čtvercové mapy),
- typ letadla (techniky),
- charakter nehody,
- počet osob na palubě letadla,
- množství paliva a výzbroje,
- další nutné údaje k události.

Velitel směny vydá rozkaz operačnímu LHJ k povolání následující směny určené pro zabezpečení letového provozu do zaměstnání. Směna ve složení 1 + 5 (velitel směny, 2x strojník, 3x hasič) se dostaví do zaměstnání v co nejkratším čase, nejdéle však do 360 minut od času vyhlášení signálu.

Směna určená k výjezdu na daný signál opustí stanici až po přistání posledního letounu. Informaci o přistání podá veliteli směny ŘLP.

Činnost LHJ ve zvláštních podmínkách:

Za zvláštní podmínky pro činnost LHJ se považují:

- činnost při vyhlášení vyšších stupňů připravenosti,

- činnost při činnosti na letišti se smíšeným leteckým provozem,
- činnost při umístění dvou a více leteckých útvarů na jednom letišti,
- činnost LHJ v pátracím a záchranném zabezpečení.

Vzhledem ke svému složení a neustálé pohotovosti k zásahu může být LHJ vyslána k rychlému vyhledání místa letecké nehody, poskytnutí pomoci osádce (cestujícím), lokalizaci požáru. Pokud se nepodaří místo nehody nalézt, zahajuje pátrání pozemní pátrací a záchranná skupina.

Rozkaz k výjezdu LHJ k letounu, který havaroval nebo nouzově přistál, dává ŘLP. V rozkaze stanoví veliteli směny LHJ polohu havarovaného letadla podle síťové mapy letištního prostoru, další nutné údaje (typ letadla, počet osob, druh nákladu, apod.) a vydá pokyny pro spojení a předávání zpráv. Pro tento případ se doporučuje vybavit LHJ rádiovým spojením v leteckém pásmu k navázání spojení s pátracím letadlem, ŘLP, operačním LHJ, popřípadě s havarovaným letadlem. Po vydání rozkazu odjíždí LHJ po vyznačených komunikacích na určené místo. Po příjezdu do předpokládaného místa nehody naváže velitel směny LHJ spojení se ŘLP, operačním LHJ nebo pátrajícím letadlem.

Při záchrane lidských životů po havárii letadla je nutné počítat s možnostmi:

- vymrštění osob do větší vzdálenosti od místa dopadu letadla;
- vzdálení se osob nacházejících se v šoku od letadla a jejich následného zranění nebo úmrtí;
- dopadu pilota (osádky), který se katapultoval, ve větší vzdálenosti od místa dopadu letadla.

Osoby, kterým byla poskytnuta první zdravotnická pomoc, se odsunou do nejbližšího zdravotnického zařízení (podle stupně zranění a naléhavosti pomoci), které zajišťuje lékař.

Při pátrání po osádce (cestujících) je nutné vycházet z udaného a ověřeného počtu osob, které byly na palubě letadla v době havárie.

Požár

Tento signál se vyhlašuje při vzniku požáru v objektech (ubytovacích, skladových, a jiných objektech a pracovištích útvarů).

Tento signál vyhlašuje operační LHJ a udává:

- místo požáru (nebo označení objektu podle dokumentace požární ochrany letiště),
- druh objektu (ubytovací, skladový) a jeho zvláštnosti.

U tohoto signálu v případě nutnosti nasazení většího počtu hasičů a techniky ke zdolávání požáru přeruší ŘLP letovou činnost a umožní jednotce odeslat všechny prostředky na pomoc zasahující jednotce.

Technická pomoc

Tento signál se vyhlašuje při vzniku technické havárie, ekologické havárie apod. v objektech, v parku techniky, v prostoru VPD (ubytovacích, skladových prostorech, stání vozidel, stání letecké techniky).

Tento signál vyhlašuje operační LHJ:

- místo havárie (nebo označení objektu podle dokumentace požární ochrany letiště),
- druh objektu (ubytovací, skladový, parkovací plocha apod.) a jeho zvláštnosti.

6.1.3.3 Časové normy pro plnění signálů

- Při vyhlášení signálu „**POŽÁR**“ musí směna LHJ opustit stanoviště do 2 minut ve dne i v noci.
- Při vyhlášení signálu „**TÍSEŇ**“ nesmí doba, která uplyne od vyhlášení signálu do zaujetí pohotovosti k zásahu na místě stanoveném ŘLP, přesáhnout 3 minuty.
- Při vyhlášení signálu „**NEHODA**“ nesmí doba, která uplyne od přijetí ohlášení události na stanovišti ŘLP do zahájení účinného zásahu LHJ, přesáhnout 3 min.

- Při přechodu ze stupně „STÁLÁ POHOTOVOST“ do stupně pohotovosti „DIVERZE“ musí být LHJ připravena k plnění úkolů **vyššího stupně** pohotovosti do **3** minut.
- Při přechodu z pohotovosti „DIVERZE“ do pohotovosti „LETOVÁ AKCE“ musí být LHJ připravena plnit úkoly **vyššího stupně** pohotovosti do **3** minut.
- Při vyhlášení signálu „H A V A R I E“ nesmí doba, která uplyne od vyhlášení signálu do doby výjezdu skupiny přesáhnout 60 minut.

6.2 Zabezpečení požární ochrany v civilním sektoru

Profesionální požární ochrana prošla za dobu své existence složitým vývojem. Od vzniku prvních hasičských jednotek v průběhu 19. století, kdy jednotky vycházely z dobrovolných základů až po současnost, kdy mezi činnosti HZS ČR patří kromě hašení požárů i likvidace následků živelných pohrom, technologických havárií, úniku ropných nebo chemických látek a od roku 2001 i činnosti z oblasti ochrany obyvatelstva a krizového řízení.⁵³

Základní úkoly příslušníků HZS dle zákona 133/1985 Sb. ve znění pozdějších předpisů

Jednotka požární ochrany plní tyto základní úkoly⁵⁴:

a) provádí průzkum

Cílem průzkumu na místě zásahu je zjistit, zda jsou ohrožené osoby, zvířata nebo majetek. Dále zjistit rozsah požáru, způsob a směr jeho šíření a druh hořících materiálů nebo rozsah účinků mimořádné události. Zjišťuje i přítomnost nebezpečných látek a předmětů, které mohou nepříznivě ovlivnit průběh zásahu, dále terénní a jiné podmínky významné pro použití požární techniky a věcných prostředků.

⁵³ Obecné informace o zaměstnání u HZS ČR. *Hasičský záchranný sbor České republiky*. [online]. 5. 2. 2009 [citováno 2016-02-10]. Dostupné z: www.hzscr.cz/clanek/obecne-informace-o-zamestnani-u-hzs-cr.aspx.

⁵⁴ Československá socialistická republika. Zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů.

b) provádí záchranu osob

Záchrana osob má přednost před záchranou zvířat a majetku. Cílem činnosti jednotky při záchraně osob je odstranění bezprostředního ohrožení jejich života. Velitel zásahu rozhoduje o zahájení a ukončení činnosti k záchraně osob a určí, které osoby budou zachráněny přednostně. K záchraně osob se využívají přednostně stavební a konstrukční prvky a zařízení budov určené k evakuaci osob. Velitel zásahu může rozhodnout o nedodržení technických podmínek požární techniky a věcných prostředků, jestliže hrozí nebezpečí z prodlení při záchraně života osob.

c) provádí záchranu zvířat

Při záchraně zvířat rozhoduje velitel zásahu o zahájení a ukončení činnosti a určí, která zvířata budou zachráněna přednostně. Záchranu zvířat lze rozdělit do dvou skupin. První skupina zahrnuje záchranu hospodářských zvířat chovaných ve velkém množství (desítky kusů). Takovými zvířaty jsou zejména hovězí dobytek, koně, skot, prasata, kožešinová zvířata a drůbež. Druhou skupinu zahrnuje záchrana jednotlivých zvířat chovaných v domácnostech.

d) provádí záchranu majetku

Záchranou majetku se rozumí evakuace materiálů (věcí) z dosahu bezprostředního ohrožení požárem, z dosahu účinku živelné pohromy nebo jiné mimořádné události. Zjistí se množství a druh materiálu nutného k záchraně nebo k evakuaci, míra jeho ohrožení, případně rizika vzniklá ponecháním materiálu na místě.

Při jakémkoli zásahu je třeba v přiměřeném rozsahu dodržovat bezpečnost a ochranu zdraví při práci (dále jen „BOZP“), spolupracovat s příslušným KOPIS a dodržovat pravidla radioprovozu.⁵⁵

⁵⁵ Československá socialistická republika. Zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů.

7 NEJČASTĚJŠÍ TYPY MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ⁵⁶

Požár

Za požár se dle definice vyhlášky 246/2001 považuje každé nežádoucí hoření, při kterém došlo k usmrcení nebo zranění osob nebo zvířat, ke škodám na materiálních hodnotách nebo životním prostředí a nežádoucí hoření, při kterém byly osoby, zvířata, materiální hodnoty nebo životní prostředí bezprostředně ohroženy. Přitom není rozhodující, zda a kým byl požár likvidován, došlo-li k samouhašení nebo byl požár HZS kraje nahlášen dodatečně. Za požár se považují také výbuchy hořlavých par, plynů a prachů bez následného plamenného hoření.

Za požár se nepovažují případy:

- výbuchy výbušnin, pokud nedojde k hoření materiálu a konstrukcí po výbuchu,
- hoření vinutí elektrických točivých strojů z titulu zkratu, pokud nedojde k rozšíření hoření mimo prostor vinutí,
- žhnutí elektrické instalace, pokud nedojde k jeho rozšíření mimo instalaci,
- vznícení, ke kterým dochází při výrobě.

Pokud v technologickém postupu nelze vznik těchto případů vyloučit a jejich likvidace je technicky zajištěna za předpokladu, že nedojde k rozšíření hoření mimo předpokládanou část technologie, nebo pokud jsou specifikována výhradně jako provozní nehody, za předpokladu, že nesplňují některý ze znaků definice požáru výše uvedené vyhlášky.

Událost "požár" se dále upřesňuje těmito podtypy:

- nízké budovy,
- výškové budovy,
- průmyslové, zemědělské objekty, sklady,
- chemický průmysl,

⁵⁶ Česká republika. Vyhláška č. 246/2001 Sb., o organizaci a činnosti jednotek požární ochrany, ve znění pozdějších předpisů.

- shromaždiště osob,
- podzemní prostory,
- kabelové kanály, kolektory,
- lesní, polní porost, tráva,
- trafostanice, rozvodny,
- dopravní prostředky,
- popelnice, kontejner, odpad, ostatní,
- elektrické požární signalizace (dále jen „EPS“).

Dopravní nehoda

Zásah u události mající charakter činností spojených s odstraňováním následků kolize dopravních prostředků. Druh dopravní nehody se zatřídí podle převažujícího charakteru nehody. Pokud v činnosti jednotky převládají jiné práce, např. z důvodu úniku nebezpečné látky do životního prostředí, klasifikuje se tento zásah dle převažujícího charakteru. Dopravní nehoda s následným požárem patří vždy do kategorie požár. Za dopravní nehodu se považují i případy, kdy jednotka pouze dopravní prostředek vyprošťuje z prostorů mimo komunikaci (odtažení vraků, vozidlo sjeté mimo komunikaci apod.), odstraňuje pouze drobné následky nehody (očištění komunikace nebo odstranění úniků látek - provozních náplní vozidel apod.).

Událost "dopravní nehoda" se dále upřesňuje těmito podtypy:

- vyproštění osob,
- uvolnění komunikace, odtažení,
- úklid vozovky,
- únik provozních kapalin,
- železniční,
- letecká.

Živelní pohroma

Zásah u události spojený s likvidací následků přírodních jevů, kdy se objevují škody na zdraví, majetku nebo přírodě.

Událost "živelní pohroma" se dále upřesňuje těmito podtypy:

- povodně, záplavy, deště,
- sníh, námraza,
- větrná smršť,
- sesuvy půdy,
- ostatní.

Únik nebezpečných látek

Zásah u události spojený s nežádoucím uvolněním nebezpečných chemických látek včetně ropných produktů během výroby, dopravy nebo manipulace a ostatních látek. Zásah k omezení nebo snížení rizika nekontrolovaného úniku hořlavých, výbušných, žíravých, jedovatých, zdraví škodlivých, radioaktivních a jiných nebezpečných látek, ropných produktů případně ostatních látek do životního prostředí (zemní plyn, kyseliny a jejich soli, louhy, čpavek apod.).

Událost „únik nebezpečných látek" se dále upřesňuje těmito podtypy:

- na pozemní komunikaci,
- do půdy,
- na (do) vodní plochu(y),
- do ovzduší,
- signalizace metanového čidla,
- signalizace plynového čidla.

Technická pomoc

Zásah u události vedoucí k odstranění nebezpečí nebo nebezpečných stavů.

Událost "technická pomoc" se dále upřesňuje těmito podtypy:

- otevření uzavřených prostor,

- neakutní otevření uzavřených prostor,
- odstranění nebezpečných stavů,
- likvidace hmyzu,
- destrukce objektu,
- destrukce objektu - průmyslové, zemědělské objekty, sklady,
- destrukce objektu - výškové budovy,
- náhrada nefunkčního zařízení,
- odstraňování překážek,
- čerpání vody,
- měření koncentrací,
- spolupráce se složkami Integrovaného záchranného systému (dále jen „IZS“),
- monitoring,
- asistence u sportovních a kulturních akcí.

Záchrana osob a zvířat

Událost "záchrana osob a zvířat" se dále upřesňuje těmito podtypy:

- z výšky, z hloubky,
- podzemní prostory,
- uzavřené prostory, výtah,
- zasypané, zavalené,
- z vody.

Ostatní mimořádná událost

Událost "ostatní mimořádná událost" se dále upřesňuje těmito podtypy:

- radiační nehoda, havárie,
- evakuace a ochrana obyvatel,
- jiné.

Planý poplach

Jiné, zatím neurčeno

Událost „jiné, zatím neurčeno“ se dále upřesňuje těmito podtypy:

- zatím neurčeno,
- technologický test,
- zlomyslné volání.

7.1 Nejčastější události řešené jednotkami Hasičského záchranného sboru České republiky

Druh zásahu	Počet zásahů						
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	celkem
Požár	32	45	38	29	41	41	226
Dopravní nehoda	32	27	49	42	56	52	258
Živelní pohroma	0	0	0	0	0	0	0
Únik nebezpečné látky	6	5	5	7	6	14	43
Technická pomoc	106	60	72	91	81	87	497
Radiační havárie a nehoda	6	7	4	6	5	14	42
Ostatní mimořádná událost	182	144	168	175	189	206	1064
Planý poplach	0	0	0	0	0	0	0
Celkem	364	288	336	350	378	414	2130

Tabulka č. 1 - Přehled počtu zásahů stanice HZS Čáslav v období od 1. 1. 2010 do 31. 12. 2015 [vlastní]

Druh zásahu	Počet zásahů						
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	celkem
Požár	63	70	75	61	72	108	449
Dopravní nehoda	68	50	71	50	79	88	406
Živelní pohroma	0	0	0	0	0	0	0
Únik nebezpečné látky	17	14	20	18	20	22	111
Technická pomoc	228	162	84	205	158	154	991
Radiační havárie a nehoda	8	14	9	13	15	26	85
Ostatní mimořádná událost	384	310	359	347	344	398	2142
Planý poplach	0	0	0	0	0	0	0
Celkem	768	620	618	694	688	796	4184

Tabulka č. 2 - Přehled počtu zásahů stanice HZS Kutná Hora v období od 1. 1. 2010 do 31. 12. 2015 [vlastní]

Druh zásahu	Počet zásahů jednotkami HZS Čáslav a Kutná Hora						
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	celkem
Požár	95	115	113	90	113	149	675
Dopravní nehoda	100	77	120	92	135	140	664
Živelní pohroma	0	0	0	0	0	0	0
Únik nebezpečné látky	23	19	25	25	26	36	154
Technická pomoc	334	222	156	296	239	241	1488
Radiační havárie a nehoda	14	21	13	19	20	40	127
Ostatní mimořádná událost	566	454	527	522	533	604	3206
Planý poplach	0	0	0	0	0	0	0
Celkem	1132	908	954	1044	1066	1210	6314

Tabulka č. 3 - Celkový přehled počtu zásahů stanic HZS Kutná Hora a HZS Čáslav v období od 1. 1. 2010 do 31. 12. 2015 [vlastní]

Druh zásahu	Počet zásahů jednotkami HZS Čáslav a Kutná Hora (%)						
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	celkem
Požár	8,39	12,67	11,84	8,62	10,60	12,31	10,69
Dopravní nehoda	8,83	8,48	12,57	8,81	12,66	11,57	10,51
Živelní pohroma	0	0	0	0	0	0	0
Únik nebezpečné látky	2,03	2,09	2,62	2,39	2,43	2,97	2,43
Technická pomoc	29,50	22,45	16,35	28,35	22,42	19,91	23,56
Radiační havárie a nehoda	1,23	2,31	1,36	1,81	1,87	3,30	2,01
Ostatní mimořádná událost	50	50	55,24	50	50	49,91	50,77
Planý poplach	0	0	0	0	0	0	0

Tabulka č. 4 - Celkový procentuální přehled počtu zásahů stanic HZS Kutná Hora a HZS Čáslav v období od 1. 1. 2010 do 31. 12. 2015 [vlastní]

7.2 Nejčastější události řešené letištními hasičskými jednotkami

Druh zásahu	Počet zásahů						
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	celkem
Asistence–zabezpečení letového provozu	640	700	804	549	667	658	4018
Asistence–motorové zkoušky	169	193	139	86	65	31	683
Tíseň	60	61	46	56	62	41	326
Letecká nehoda	1	2	2	1	0	1	7
Únik nebezpečné látky	17	3	4	3	4	2	33
Technická pomoc	88	95	103	67	55	47	455
Požár	0	1	2	0	1	2	6
EPS, planý poplach	10	3	24	4	59	31	131
Živelní pohroma	31	3	0	13	0	0	47
Odchyt zvířat a nebezpečného hmyzu	2	8	2	0	1	0	13
Dopravní nehoda	0	0	0	0	0	0	0
Ostatní mimořádná událost	3	9	0	0	1	2	15
Celkem	1021	1078	1126	779	915	815	5734

Tabulka č. 5 - Přehled počtu zásahů LHJ Čáslav v období od 1. 1. 2010 do 31. 12. 2015 [vlastní]

Druh zásahu	Počet zásahů						
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	celkem
Asistence–zabezpečení letového provozu	109	64	104	146	120	133	676
Asistence–motorové zkoušky	36	46	36	34	41	79	272
Tíseň	16	5	16	16	12	8	73
Letecká nehoda	1	0	0	0	0	2	3
Únik nebezpečné látky	12	3	6	9	8	3	41
Technická pomoc	96	79	96	106	127	79	583
Požár	4	4	4	7	7	2	28
EPS, planý poplach	3	3	1	6	2	4	19
Živelní pohroma	1	0	3	2	0	0	6
Odchyt zvířat a nebezpečného hmyzu	3	0	2	0	0	1	6
Dopravní nehoda	2	1	2	1	0	0	6
Ostatní mimořádná událost	9	14	7	8	5	3	46
Celkem	292	219	277	335	322	314	1759

Tabulka č. 6 - Přehled počtu zásahů LHJ Náměšť nad Oslavou v období od 1. 1. 2010 do 31. 12. 2015 [vlastní]

Druh zásahu	Počet zásahů LHJ Čáslav a Náměšť nad Oslavou						
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	celkem
Asistence–zabezpečení letového provozu	749	764	908	695	787	791	4694
Asistence–motorové zkoušky	205	239	175	120	106	110	955
Tíseň	76	66	62	72	74	49	399
Letecká nehoda	2	2	2	1	0	3	10
Únik nebezpečné látky	29	6	10	12	12	5	74
Technická pomoc	184	174	199	173	182	126	1038
Požár	4	5	6	7	8	4	34
EPS, planý poplach	13	6	25	10	61	35	150
Živelní pohroma	32	3	3	15	0	0	53
Odchyt zvířat a nebezpečného hmyzu	5	8	4	0	1	1	19
Dopravní nehoda	2	1	2	1	0	0	6
Ostatní mimořádná událost	12	23	7	8	6	5	61
Celkem	1313	1297	1403	2114	1237	1129	7493

Tabulka č. 7 - Přehled počtu zásahů LHJ Náměšť nad Oslavou a LHJ Čáslav v období od 1. 1. 2010 do 31. 12. 2015 [vlastní]

Druh zásahu	Počet zásahů LHJ Čáslav a Náměšť nad Oslavou (%)						
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	celkem
Asistence–zabezpečení letového provozu	57,04	58,90	64,71	62,38	63,62	70,06	62,64
Asistence–motorové zkoušky	15,61	18,42	12,47	10,77	8,56	9,74	12,74
Tíseň	5,78	5,08	4,41	6,46	5,98	4,34	5,32
Letecká nehoda	0,15	0,15	0,14	0,08	0	0,26	0,13
Únik nebezpečné látky	2,20	0,46	0,71	1,07	0,97	0,44	0,98
Technická pomoc	14,01	13,41	14,18	15,52	14,71	11,16	13,85
Požár	0,30	0,38	0,42	0,62	0,64	0,35	0,45
EPS, planý poplach	0,99	0,46	1,78	0,89	4,93	3,10	2,00
Živelní pohroma	2,43	0,23	0,21	1,34	0	0	0,70
Odchyt zvířat a nebezpečného hmyzu	0,38	0,61	0,28	0	0,08	0,08	0,25
Dopravní nehoda	0,15	0,07	0,14	0,08	0	0	0,08
Ostatní mimořádná událost	0,91	1,77	0,49	0,71	0,48	0,44	0,81

Tabulka č. 8 - Celkový procentuální přehled počtu zásahů LHJ Náměšť nad Oslavou a LHJ Čáslav v období od 1. 1. 2010 do 31. 12. 2015 [vlastní]

7.3 Zhodnocení a porovnání nejčastějších událostí řešených Letištními hasičskými jednotkami a jednotkami Hasičského záchranného sboru České republiky

7.3.1 Průzkumné předpoklady

Při zhodnocení průzkumného šetření vychází bakalářská práce z předpokladu, že většina typů mimořádných událostí v jednotkách LHJ a jednotkách HZS je shodná.

Další otázka vyvstává v počtu jednotlivých shodných typů zásahů. Zde je nutné vycházet z faktu dodržování zásad bezpečnosti, které se v civilním a vojenském sektoru značně liší. Práce předpokládá, že větší počet shodných zásahů provádí HZS.

Třetím předpokladem průzkumného šetření je celkový počet zásahů. Práce předpokládá, že vyšší celkový počet zásahů provedly jednotky LHJ.

7.3.2 Analýza zjištěných údajů

1) Předpoklad, že většina typů mimořádných událostí v jednotkách LHJ a HSZ je shodná.

Výzkumným šetřením bylo zjištěno, že dle analýzy spisové dokumentace, která představuje ve výzkumu statistické sledování událostí ve stanicích HZS Čáslav a Kutná Hora a rozbor činnosti LHJ a zabezpečení PO pro LHJ Čáslav a přehled zásahů LHJ Náměšť nad Oslavou, se většina mimořádných událostí shoduje (požár, dopravní nehoda, živelní pohroma, technická pomoc, únik nebezpečných látek a ostatní mimořádné události).

2) Práce předpokládá, že větší počet shodných typů zásahů provádí HZS.

Ze statistického přehledu jednotlivých zkoumaných stanic vyplynulo, že během období od 1. 1. 2010 do 31. 12. 2015 bylo řešeno stanicemi HZS celkem 675 požárů, což představuje 10,69% z celkového počtu zásahů HZS a stanicemi LHJ 34 požárů, což představuje 0,45 % z celkového počtu zásahů za zkoumané období.

Dále vyplynulo, že dle statistiky byla řešena dopravní nehoda jednotkami HSZ 664krát (10,51%) a jednotkami LHJ 6krát (0,08%). Živelní pohromu řešily dle statistik jednotky HZS za zkoumané období 0krát (0%) a jednotky LHJ 53krát (0,70%), technická pomoc byla řešena jednotkami HZS 1 488krát (23,56%) a jednotkami LHJ 1 038krát (13,85%). Únik nebezpečných látek byl řešen jednotkami HZS 154krát (2,43%) a jednotkami LHJ 74krát (0,98%) z celkových zásahů.

Poslední z porovnávaných zásahů představují ostatní mimořádné události, které se ve zkoumaném období objevily ve statistikách HZS celkem 3 206krát (50,77%) a ve statistickém přehledu zásahů LHJ 61krát (0,81%).

3) Práce předpokládá, že se vyšší celkový počet zásahů provádí LHJ.

Dle výsledků průzkumného šetření vyplynulo, že jednotky stanic HZS Čáslav a Kutná Hora zasahovaly ve zkoumaném období celkem v 6 314 případech a jednotky stanic LHJ Čáslav a Náměšť nad Oslavou v 7 493 případech.

7.3.3 Shrnutí výsledků průzkumného šetření

1. Průzkumným šetřením bylo potvrzeno, že většina typů mimořádných událostí v jednotkách LHJ a HSZ je shodná.

Z celkového počtu 14 položek vykázaných v přehledu zásahů jednotek stanic HZS Čáslav, HZS Kutná Hora, LHJ Čáslav a LHJ Náměšť nad Oslavou se v porovnání statistického přehledu shodovalo 5 položek (požár, dopravní nehoda, živelní pohroma, technická pomoc, únik nebezpečných látek a ostatní mimořádné události).

Rozdíly jsou především ze strany LHJ. Jedná se o tyto mimořádné události: asistence zabezpečení letového provozu, asistence motorové zkoušky, tíseň, letecká nehoda nebo planý poplach a výjezd na hlášení čidla elektrické požární signalizace.

2. Průzkumným šetřením bylo potvrzeno, že větší počet shodných typů zásahů provádí HZS.

Z celkového počtu shodných položek vykazala statistika větší počet zásahů u HSZ. Důvodem je především fakt, že stanice HZS mají širší spektrum působnosti, zasahující jak ve státním, tak v soukromém sektoru. Nejvyšší procento zásahů vykazaly položky požár, dopravní nehoda, technická pomoc a ostatní mimořádné události.

3. Průzkumným šetřením bylo potvrzeno, že vyšší celkový počet zásahů provádí LHJ.

I když bylo potvrzeno, že větší počet shodných zásahů provádí jednotky stanic HZS, ze statistiky vyplývají vyšší celkové počty zásahů provedených LHJ. Důvodem

tohoto zjištění je fakt, že LHJ jsou na úrovni HZS podniků zařazeny do kategorie JPO IV.

LHJ mají širší spektrum zásahů prováděných ve svém hasební obvodu, do kterých patří asistence zabezpečení letového provozu, požární asistence při motorových zkouškách, tíseň a letecká nehoda. S těmito zásahy se jednotky HZS ČR takřka nesetkají, s výjimkou pádu letadla nebo letecké nehody mimo prostor letiště.

8 NÁVRH NA ZLEPŠENÍ SOUČASNÉHO STAVU

Jak už bylo uvedeno v úvodu, u jednotek HZS ČR je obměňována technika a do dalších let se počítá s navýšením počtu příslušníků určených do výjezdu. Příkladem modernizace a komfortního vybavení u HZS ČR je novostavba stanice HZS v Čáslavi, která byla uvedena do provozu v prosinci loňského roku. Jedná se o moderní stanici typu P1, která se stala vzorovou stanicí pro výstavbu stanic tohoto typu po celé ČR. HZS Středočeského kraje již plánuje výstavbu další takové stanice za podpory financování fondů Evropské unie.

Jednotka LHJ na letišti v Čáslavi svou stanicí nemá. Služba probíhá v prostorách bývalého leteckého hangáru a hygienické podmínky kolidují s ČSN i normami Evropské unie. Například neodpovídající sociální zařízení a chybějící odsávání výfukových plynů od vozidlových stání. Elektroinstalace a střecha celého objektu bývalého hangáru je v havarijním stavu. Jelikož letiště Čáslav je základna NATO, návrh na zlepšení současného stavu je v realizaci. Nyní probíhá zpracování zadání pro vznik studie pro projekt výstavby hasičské stanice typu C1, na které se podílejí vybraní příslušníci LHJ.

Technické vybavení HZS ČR je oproti hasičským jednotkám AČR, kam patří LHJ, modernější a novější. HZS ČR využívá k nákupům nové techniky fondy Evropské unie. Vzniká tak prostor pro pořízení nejen „základní“ ale i speciální techniky k likvidaci následků různých typů události, které jsou jednotkami HZS ČR řešeny. V LHJ dosud nikdo nenavrhnul potřebu vybavení např. kontejnerovým programem „ušíťým“ na konkrétní možné události, které mohou na letišti vzniknout. Jako vhodné spatřuji právě pořízení takového kontejnerového programu, kde by se využily kontejnery na zásobu pěnídla, odklizení trosek, protiplyn (uložení dýchací techniky) a týlový kontejner. Domnívám se, že všechny tyto kontejnery by dokázal obsloužit jeden kontejnerový nosič. I ten by bylo možné dále využívat v rámci výcviku k hospodářským pracím v areálech letišť.

ZÁVĚR

Na požární ochranu z vyšších míst rezortu Ministerstva obrany (dále jen „MO“) bylo v minulých letech pohlíženo poněkud okrajově. V dnešní době je tomu jinak. I armádní hasiči nezasahují pouze u požárů, ale potřeba řešení různých typů událostí a připravenosti na ně s sebou nese nutnost kvalitního technického vybavení i personálního obsazení. Pryč jsou doby, kdy byla funkce hasiče zastávána jinými profesemi nebo vojáky základní služby a to ještě pouze v případech, „kdy se něco stalo.“ A tak i armádní hasiči zasahovali při mimořádných událostech nejen ve svém hasebním obvodu, ale také v obvodech, které jsou v působnosti MV, tudíž v civilním sektoru. Například při povodních, které v letech 1997 až 2013 zužovaly různé větší či menší části České republiky.

V roce 2009 jsem se účastnil mírové mise KFOR, na pozici velitel směny LHJ a zároveň zástupce velitele LHJ 15. Kontingentu sil NATO v kosovském Šajkovaci, kde naše jednotka zabezpečovala jak letový provoz vrtulníků, tak i požární ochranu celé základny Šajkovac. Na denním pořádku byly i výjezdy do civilního sektoru k častým požárům travních a křovinatých porostů.

Letištní hasičské jednotky jsou určeny především k zabezpečení letového provozu a věcí s tímto provozem souvisejícími. Jedná se o problematiku technicky velmi složitou. Riziko vzniku mimořádné události je velmi vysoké při celé škále činností, se kterými se na letišti můžeme setkat. Opravy a údržba letounů a ostatní techniky, provoz budov, muniční sklady až po letecké výcviky či vzlety pohotovostního systému, kde jsou letouny vybaveny ostrou municí. Mimořádné události vzniknuvší při těchto činnostech musí být hasiči schopni vyřešit. K tomu jsou připraveni a cvičeni. Pro to, aby jejich práce byla snazší a bezpečnější, potřebují moderní kvalitní a dnes už i velmi specializovanou techniku a zázemí. Cílem této bakalářské práce bylo porovnat letištní a vrtulníkovou LHJ s civilním sektorem, což je HZS ČR. Musím konstatovat, že u jednotek HZS ČR lze čerpat inspiraci jak k vybavení technikou, tak i zázemím pro hasiče.

V letištní hasičské jednotce působím šestnáctým rokem. Zastával jsem řadu funkcí - od základní, až po velitelské. Za dobu mého působení došlo k obměně prvovýjezdových vozidel UAZ 469 jako RZA a CAS 25 K 101 LIAZ. Tato zastaralá

vozidla byla nahrazena vozidly moderními, jak výše uvádím ve své práci. Vidím zde však prostor pro další zlepšení. Řada ukazatelů je managementem MO vnímána a věřím, že modernizace bude pokračovat.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Seznam použitých českých zdrojů

1. Česká republika. Vyhláška č. 246/2001 Sb., o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru, ve znění pozdějších předpisů. In. Sbírka zákonů, Česká republika. 2001.
2. Česká republika. Vyhláška č.247/2001 Sb., o organizaci a činnosti jednotek požární ochrany, ve znění pozdějších předpisů. In. Sbírka zákonů, Česká republika. 2001.
3. Československá socialistická republika. Zákon č.133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů. In Sbírka zákonů, Česká republika. 1985.
4. ČSN 73 57 10. *Požární stanice a požární zbrojnice*. Praha: Český normalizační institut, 2006.
5. Nařízení vlády č. 352/2003 Sb. o posuzování způsobilosti zaměstnanců hasičských záchranných sborů podniků a členů jednotek dobrovolných hasičů obcí nebo podniků, ve znění pozdějších předpisů. Česká republika. 2003.
6. Normativní výnos Ministerstva obrany 12/2011, Služební tělesná výchova v rezortu Ministerstva obrany.
7. Normativní výnos Ministerstva obrany 102/2013, Vojenské hasičské jednotky.
8. POKORNÝ, Jiří a kol.. *40 let profesionálních hasičů v Kutné Hoře 1969-2009*. Kutná Hora: Hasičský záchranný sbor Středočeského kraje, územní odbor Kutná Hora, 2009.
9. Představujeme 21. Základnu taktického letectva Čáslav. ATM. 2013, 45(11/2013), 40. ISSN 1802-4823.

10. Představujeme 22. Základnu vrtulníkového letectva Sedlec, Vícenice u Náměšti nad Oslavou. ATM. 2013, 45(11/2013), 40. ISSN 1802-4823.
11. Sbírka. *Sbírka interních aktů řízení generálního ředitele HZS ČR*. Praha. Ročník 2009.
12. Směrnice. *Směrnice pro organizaci a činnost letištní hasičské jednotky*. Praha: 2014.
13. Směrnice. *Směrnice pro organizaci a činnost letištní hasičské jednotky*. Čáslav: Vojenský útvar 7214 Čáslav, 2014.
14. Směrnice S-2/E-2009. *Podmínky pro schvalování výstavby požárních stanic typu P1 u Hasičských záchranných sborů krajů*. Praha: MV GŘ HZS ČR, 2009.
15. ŠENOVSKÝ, Michail, Zdeněk HANUŠKA. *Organizace požární ochrany a integrovaný záchranný systém*. Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství se sídlem VŠB – Technická univerzita Ostrava, 2006.
16. VÍŠEK, Jiří. *Organizace záchranných činností v České republice*. 1.vyd. Praha: Univerzita Jana Amose Komenského, 2012. ISBN 978-80-7452-28.
17. *Zabezpečení požární ochrany u letecké základny AČR.*. Stará Boleslav, 2003.

Seznam použitých zahraničních zdrojů

1. STANAG 3712. *Airfield rescue and fire-fighting services – identification categories*.
2. STANAG 3861. *Helicopter rescue and fire-fighting services - identification categories*.

3. STANAG 3863. *Fire protection requirements for fixed wing aircraft dutiny aircraft turn arounds and hot refuelling.*
4. STANAG 7132. *Minimum levels of CFR equipment.*
5. STANAG 7133. *Minimum level of crash, fire-fighting and rescue (CFR) service for deployed fixed wing and rotary aircraft.*

Seznam použitých internetových zdrojů

1. Historie. www.pozary.cz [online]. Praha: Požáry.cz, 2012 [cit.2016-01-23]. Dostupné z: <http://www.pozary.cz/clanek/52671-vojenske-hasicke-jednotky-cast-druha>.
2. Letiště Náměšť nad Oslavou. *Wikipedie*. [online]. 28. 12. 2015 [cit. 2016-02-10]. Dostupné z: http://CS.wikipedia.org/wiki/Leti%C5%A1t%C4%B9_N%C3%A1m%C4%9B%C5%A1%C5%A5_nad_Oslavou.
3. Ministerstvo obrany. Vojenská hasičská jednotka. *Iznamest.army.cz*. [online]. 2004 [cit. 2016-02-12]. Dostupné z: <http://www.lznamest.army.cz/vojenska-hasicska-jednotka>.
4. Obecné informace o zaměstnání u HZS ČR. *Hasičský záchranný sbor České republiky*. [online]. 5. 2. 2009 [citováno 2016-02-10]. Dostupné z: www.hzscr.cz/clanek/obecne-informace-o-zamestnani-u-hzs-cr.aspx.
5. ŠPALEK Radim. Čáslav 1952-2004. *www.valka.cz*. [online]. 2. 4. 2004 [cit. 2016-02-10]. Dostupné z: www.valka.cz/10622-Caslav-1952-2004-1-cast.

6. Výkon služby. *Hasičský záchranný sbor České republiky*. [online]. 5. 2. 2009 [citováno 2016-02-10]. Dostupné z: <http://www.hzscr.cz/clanek/vykon-sluzby.aspx?q=Y2hudW09Mw%3D%3d>.
7. Vzdušné síly AČR. *Wikipedie*. [online]. 7. 2. 2016 [cit. 2016-02-10]. Dostupné: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Vzdu%C5%A1n%C3%>.
8. Vzdušné síly AČR. *Wikipedie*. [online]. 7. 2. 2016 [cit. 2016-02-10]. Dostupné: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Vzdu%C5%A1n%C3%>

SEZNAM ZKRATEK

AČR	-	Armáda České republiky
BOZP	-	Bezpečnost a ochrana zdraví při práci
CAS	-	Cisternová automobilní stříkačka
CASEVAC	-	Evakuace ztrát
EPS	-	Elektrická požární signalizace
HSZ ČR	-	Hasičský záchranný sbor České republiky
IZS	-	Integrovaný záchranný systém
JPO	-	Jednotka požární ochrany
KFOR	-	Kosovo Force
KOPIS	-	Krajské operační a informační středisko
LHJ	-	Letištní hasičská jednotka
MEDEVAC	-	Zdravotnická evakuace
MO	-	Ministerstvo obrany
MV	-	Ministerstvo vnitra
NATO	-	North Atlantic Treaty Organization
NATO MD	-	obranný protiraketový systém
OSZ	-	Operační středisko základny
PO	-	Požární ochrana

PoSý	-	Pohotovostní systém
RS	-	Rychlý start
RTP	-	Roj technické pomoci
RZA	-	Rychlý zásahový automobil
ŘLP	-	Řízení letového provozu
STO	-	Survive to operative
TPZH	-	Technická požární a záchranná pohotovost
VPD	-	Vzletová a přistávací dráha
VzS	-	Vzdušné síly

SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK A GRAFŮ

Seznam obrázků

Obrázek č. 1 -Lehký jednomístný bitevník L159 ALCA [vlastní]	I
Obrázek č. 2 - Lehký dvoumístný bitevník L159T1 ALCA [vlastní]	I
Obrázek č. 3 - Lehký dvoumístný bitevník L39ZA Albatros [vlastní].....	II
Obrázek č. 4 - Nadzvukový stíhací letoun JAS39C Gripen [vlastní]	II
Obrázek č. 5 - Bojový vrtulník Mi-24/35 [vlastní].....	III
Obrázek č. 6 – Bojový vrtulník Mi-171 [vlastní]	III

Seznam tabulek

Tabulka č. 1 - Přehled počtu zásahů stanice HZS Čáslav v období od 1. 1. 2010 do 31. 12. 2015 [vlastní]	46
Tabulka č. 2 - Přehled počtu zásahů stanice HZS Kutná Hora v období od 1. 1. 2010 do 31. 12. 2015 [vlastní]	47
Tabulka č. 3 - Celkový přehled počtu zásahů stanic HZS Kutná Hora a HZS Čáslav v období od 1. 1. 2010 do 31. 12. 2015 [vlastní]	47
Tabulka č. 4 - Celkový procentuální přehled počtu zásahů stanic HZS Kutná Hora a HZS Čáslav v období od 1. 1. 2010 do 31. 12. 2015 [vlastní].....	48
Tabulka č. 5 - Přehled počtu zásahů LHJ Čáslav v období od 1. 1. 2010 do 31. 12. 2015 [vlastní]	48
Tabulka č. 6 - Přehled počtu zásahů LHJ Náměšť nad Oslavou v období od 1. 1. 2010 do 31. 12. 2015 [vlastní]	49
Tabulka č. 7 - Přehled počtu zásahů LHJ Náměšť nad Oslavou a LHJ Čáslav v období od 1. 1. 2010 do 31. 12. 2015 [vlastní]	50
Tabulka č. 8 - Celkový procentuální přehled počtu zásahů LHJ Náměšť nad Oslavou a LHJ Čáslav v období od 1. 1. 2010 do 31. 12. 2015 [vlastní]	51
Tabulka č. 9 – Letecké základny	IV
Tabulka č. 10 – Vrtulníkové základny	IV
Tabulka č. 11 – Základní SaP na stanicích HZS ČR	V
Tabulka č. 12 – Další vozidla na stanici HZS Kutná Hora a Čáslav	V

SEZNAM PŘÍLOH

PŘÍLOHA A	I
PŘÍLOHA B	IV

PŘÍLOHA A



Obrázek č. 1 -Lehký jednomístný bitevník L159 ALCA [vlastní]



Obrázek č. 2 - Lehký dvoumístný bitevník L159T1 ALCA [vlastní]



Obrázek č. 3 - Lehký dvoumístný bitevník L39ZA Albatros [vlastní]



Obrázek č. 4 - Nadzvukový stíhací letoun JAS39C Gripen [vlastní]



Obrázek č. 5 - Bojový vrtulník Mi-24/35 [vlastní]



Obrázek č. 6 – Bojový vrtulník Mi-171 [vlastní]

PŘÍLOHA B

Kategorie letecké základny										Minimální počet hasičů	Minimální počet požárních vozidel
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
Maximální počet letounů na základně											
1-12	1-12	1-12	1-12							4	1
13+	13+	13+	13+	1-12	1-6					6	2
				13+	7+	1-6	1-3			9	3
						7+	4+	1-3	1	12	4
								4+	1+	15	5

Tabulka č. 9 – Letecké základny⁵⁷

Kategorie vrtulníkové základny										Minimální počet hasičů	Minimální počet požárních vozidel
H1	H2	H3									
Maximum vrtulníků na základně											
1-12	1-12									4	1
13+	13+	1-12								6	2
		13+								9	3

Tabulka č. 10 – Vrtulníkové základny⁵⁸

⁵⁷ Zabezpečení požární ochrany u letecké základny AČR.. Stará Boleslav, 2003.

⁵⁸ Zabezpečení požární ochrany u letecké základny AČR.. Stará Boleslav, 2003.

Typ stanice HZS ČR	Minimální počet hasičů dle vyhlášky 247/2001 Sb.	Minimální počet požárních vozidel CAS dle vyhlášky 247/2001 Sb.
C1	8	3
C2	10	3
C3	14	4
P0	2	1
P1	4	2
P2	6	2
P3	8	2
P4	8	3

Tabulka č. 11 – Základní SaP na stanicích HZS ČR⁵⁹

Vozidlo	Kutná Hora	Čáslav
RZA	1	0
Záložní CAS	0	1
Nosič kontejnerů	2	1
Automobilový žebřík	1	0
Automobilová plošina	1	0
Vyprošťovací automobil	1	0
Velitelský automobil	1	0
Dopravní automobil	2	1

Tabulka č. 12 – Další vozidla na stanici HZS Kutná Hora a Čáslav⁶⁰

⁵⁹ § 7, vyhláška č.247/2001Sb., o organizaci a činnosti jednotek požární ochrany, ve znění pozdějších předpisů.

⁶⁰ § 4, odst. 5, vyhláška č.247/2001Sb., o organizaci a činnosti jednotek požární ochrany, ve znění pozdějších předpisů.

BIBLIOGRAFICKÉ ÚDAJE

Jméno autora: Petr Říha

Obor: Bezpečnostní studia (Bc. BS Voš)

Forma studia: kombinované

Název práce: Vojenské hasičské jednotky na letištích Armády České republiky

Rok: 2016

Počet stran textu bez příloh: 48

Celkový počet stran příloh: 5

Počet titulů českých použitých zdrojů: 17

Počet titulů zahraničních použitých zdrojů: 5

Počet internetových zdrojů: 8

Vedoucí práce: Mgr. Jiří Víšek