

# SBÍRKA

## INTERNÍCH AKTŮ ŘÍZENÍ GENERÁLNÍHO ŘEDITELE HASIČSKÉHO ZÁCHRANNÉHO SBORU ČESKÉ REPUBLIKY A NÁMĚSTKA MINISTRA VNITRA

Ročník: 2006

V Praze dne 13. března 2006

Částka: 9

---

### O B S A H :

#### Část I.

9. Pokyn generálního ředitele Hasičského záchranného sboru ČR a náměstka ministra vnitra ze dne 13.3.2006, kterým se vydává Řád strojní služby Hasičského záchranného sboru České republiky

## 9

**POKYN****generálního ředitele Hasičského záchranného sboru České republiky  
a náměstka ministra vnitra**

ze dne 13. března 2006,

**kterým se vydává Řád strojní služby Hasičského záchranného sboru České republiky**

V souladu s § 24 odst. 1 zákona č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů, a vyhláškou č. 247/2001 Sb., o organizaci a činnosti jednotek požární ochrany, ve znění vyhlášky č. 226/2005 Sb.,

**I. s t a n o v í m****Čl. 1****Obecná ustanovení**

(1) Řád strojní služby (dále jen „řád“) Hasičského záchranného sboru České republiky (dále jen „HZS ČR“) stanoví základní úkoly hasičského záchranného sboru kraje (dále jen „HZS kraje“) při zabezpečení provozuschopnosti, provozování, údržbě a skladování (dále jen „akceschopnost“) prostředků strojní služby, zejména požární techniky (dále jen „PT“) a vybraných věcných prostředků požární ochrany (dále jen „VPPO“).

(2) K plnění úkolů strojní služby podle tohoto řádu určí příslušný ředitel HZS kraje příslušníky nebo občanské zaměstnance HZS kraje (dále jen „příslušník“) v souladu s organizačním řádem HZS kraje.

**Čl. 2****Vymezení pojmů**

(1) PROSTŘEDKY STROJNÍ SLUŽBY se rozumí zejména PT a VPPO, a další technické prostředky, opravárensko diagnostická zařízení a zařízení nezbytná pro provoz PT a VPPO podle přílohy č. 1 tohoto řádu.

(2) OPRAVOU se rozumí regenerace nebo obnovení původních funkcí prostředků strojní služby. Prostředky strojní služby nevykazují po opravě změnu typu nebo změnu či úpravu podstatných částí mechanismů či konstrukce nebo změnu technických či taktických parametrů.

(3) PŘESTAVBOU se rozumí změna nebo úprava podstatných částí mechanismů nebo konstrukce PT a VPPO, při níž došlo ke změně

- a) podvozkové části, hmotnosti, kategorie vozidla, rozměrů, obsaditelnosti, druhu řízení nebo brzd,
- b) typu motoru nebo druhu pohonu,
- c) druhu karosérie nebo nástavby.

Zadavatel přestavby vyžádá na zhotoviteli zaručenou životnost PT a VPPO po dobu nejméně 60 měsíců po přestavbě.

(4) REKONSTRUKCÍ se rozumí obnovení původních funkcí PT a VPPO se zlepšením vybraných parametrů na soudobou technickou úroveň. Zadavatel rekonstrukce vyžádá na zhotoviteli zaručenou životnost PT a VPPO po dobu nejméně 60 měsíců po rekonstrukci.

(5) ŘIDIČEM pro účely tohoto předpisu se rozumí příslušník, který vlastní řidičské oprávnění příslušné skupiny a je určen používat a řídit při výkonu služby motorové vozidlo.

(6) **STROJNÍKEM** se rozumí příslušník určený k výkonu činností zajišťujících plnění zadaných úkolů strojní služby, při použití (řízení, obsluze, údržbě a opravě) prostředků strojní služby.

(7) **TECHNIKEM STROJNÍ SLUŽBY** se rozumí příslušník odpovědný za plnění vybraných úkolů strojní služby v rámci HZS kraje.

(8) **VŮDCEM MALÉHO PLAVIDLA** se rozumí příslušník, který je určen k obsluze malých plavidel<sup>1</sup>.

(9) **VÝŠKOVOU TECHNIKOU** (dále jen „VT“) se rozumí požární automobil s účelovou nástavbou určenou zejména pro činnost jednotek PO ve výšce, tvoří ji zejména automobilový žebřík a automobilová plošina.

### Čl. 3

#### Úkoly HZS kraje

(1) Pro zabezpečení úkolů strojní služby jsou u HZS kraje zpravidla určeni:

- a) vedoucí strojní služby,
- b) technik strojní služby,
- c) strojník,
- d) řidič,
- e) uživatel (např. VT),
- f) obsluhovatel (např. VT),
- g) obsluhovatel z koše (např. VT),
- h) provozní technik (např. VT).

Každému zařazení odpovídá stanovení konkrétních úkolů.

(2) Ředitel HZS kraje vydá pro provoz PT v organizačním řízení vlastní dopravně provozní řád podle přílohy č. 2 tohoto řádu.

(3) HZS kraje vede u všech svých organizačních součástí na území kraje přehled o druzích, počtech a stáří PT a VPPO v minimálním rozsahu stanoveném MV-generálním ředitelstvím HZS ČR (dále jen „generální ředitelství“) pro účely sběru dat a průběžně je aktualizuje. Dále sleduje stav PT a VPPO z hlediska potřeb požární ochrany u ostatních jednotek PO v rámci své územní působnosti.

### Čl. 4

#### Úkoly strojní služby

(1) Strojní služba zabezpečuje:

- a) provozuschopný stav prostředků strojní služby zařazených do provozu nebo zálohy a při jejím skladování v souladu s platnými předpisy,
- b) časový plán údržby a zkoušek, včetně opatření v souvislosti se změnou klimatických či jiných podmínek provozu,
- c) dílenskou činnost,
- d) návrhy na vybavení prostředky strojní služby,
- e) metodické materiály pro činnost na úseku strojní služby,
- f) návrhy na zpracování technické specifikace pro nákup nebo rekonstrukci, případně přestavbu zásahové PT podle přílohy č. 3 tohoto řádu a navrhuje koncepci a typové vybavení prostředky strojní služby v rámci HZS kraje nebo HZS ČR,

<sup>1</sup> Vyhláška č. 224/1995 Sb., o způsobilosti osob k vedení a obsluze plavidel, ve znění vyhlášky č. 295/2005 Sb.

- g) podklady pro sběr dat o PT a VPPO,
- h) pravidelnou odbornou přípravu techniků strojní služby, strojníků a řidičů.

(2) Vedoucí strojní služby:

- a) organizuje
  - aa) ověřovací jízdy,
  - ab) kondiční jízdy,
  - ac) kontroly a zkoušky PT a VPPO,
- b) navrhuje
  - ba) určení nebo odvolání osob uvedených v čl. 3 odst. 1 písm. b) až h),
  - bb) vyslání osob uvedených v čl. 3 odst. 1 písm. b) až h) na odborné kurzy nebo psychodiagnostická vyšetření<sup>2,3</sup>,
  - bc) technickou specifikaci pro nákup či rekonstrukci PT,
- c) zabezpečuje vedení záznamů o
  - ca) provozu PT a VPPO,
  - cb) kontrolách a zkouškách PT a VPPO,
  - cc) provádění kondičních jízd včetně jejich vyhodnocení.

(3) Technik strojní služby ve směně:

- a) organizuje činnosti související s provozem, údržbou, zkoušením a opravami PT a VPPO,
- b) organizuje a provádí školení a výcvik uživatelů PT a VPPO,
- c) poskytuje odborné informace o taktickém nasazení PT a VPPO.

(4) Příslušníci smějí obsluhovat, zkoušet, udržovat nebo opravovat prostředky strojní služby, pokud mají k této činnosti příslušnou způsobilost. To neplatí, pokud se na uvedené činnosti odborně připravují pod odborným vedením.

(5) Technik strojní služby smí být určen k výkonu funkce po získání odborné způsobilosti a po ověření jeho předpokladů pro řízení, obsluhu a údržbu prostředků strojní služby. Ověření provádí vedoucí strojní služby.

(6) Zařadit příslušníka k výkonu činnosti strojníka je možné pouze pokud je starší 21 let, vlastní řidičské oprávnění minimálně skupiny C a skupiny E s prokazatelnou praxí v řízení motorových vozidel.

(7) Řidič nebo strojník je povinen nahlásit bez prodlení ztrátu nebo odebrání řidičského průkazu nebo ztrátu zdravotní způsobilosti svému přímému nadřízenému.

(8) Strojník smí být určen k obsluze PT a VPPO až po získání odborné způsobilosti a po ověření jeho předpokladů pro řízení, obsluhu a údržbu prostředků strojní služby. Ověření provádí vedoucí strojní služby nebo jím určený technik strojní služby.

(9) Odborná příprava příslušníků odpovědných za plnění úkolů strojní služby musí být součástí do pravidelné odborné přípravy jednotek HZS krajů.

## Čl. 5

### Požární technika

#### Vybavení požární techniky

(1) Zásahové požární automobily musí být po dobu svého zařazení do pohotovosti nebo do zálohy vybaveny požárním příslušenstvím minimálně v rozsahu s jakým byly posouzeny autorizovanou osobou podle tehdy platného právního předpisu. Zásahové požární automobily

<sup>2</sup> § 87a zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.

<sup>3</sup> Vyhláška č. 247/2001 Sb., o organizaci a činnosti jednotek požární ochrany, ve znění vyhlášky č. 226/2005 Sb.

zařazené do vybavení jednotek PO před 1. červencem 2000 musí být vybaveny požárním příslušenstvím minimálně v rozsahu stanoveném schválenými technicko přejímacími podmínkami.

### **Označení**

(2) Označení zásahových požárních automobilů a přívěsů se provádí podle právního předpisu<sup>4</sup>. Podrobně je označování PT a VPPO uvedeno v příloze č. 4 tohoto řádu.

### **Zařazení požární techniky**

(3) Zásahová PT se zařazuje:

- a) do pohotovosti - PT schopná okamžitého použití při zásahu, k níž je určena obsluha,
- b) do zálohy - PT schopná okamžitého použití při zásahu, k níž není určena obsluha,
- c) mimo provoz - PT, která není způsobilá okamžitého použití při zásahu.

(4) Zásahová PT smí být do pohotovosti nebo zálohy zařazena až po provedení předepsaného záběhu, pokud tak stanovil výrobce (dovozce) nebo opravna.

(5) U zásahové PT zařazené do pohotovosti se provádí kontrola provozuschopnosti podle přílohy č. 5 tohoto řádu a u zásahové PT zařazené do zálohy se provádí kontrola provozuschopnosti v rozsahu, který stanoví HZS kraje. Denní kontrola se provádí při střídání směn a po použití před opětovným zařazením do pohotovosti nebo zálohy.

(6) Zásahovou PT zařazenou mimo provoz na dobu delší než jeden měsíc, lze zařadit do pohotovosti nebo zálohy až po provedení údržby a ověřovací jízdy v rozsahu nejméně 10 km.

(7) Zásahová PT zařazená mimo provoz musí být viditelně označena tabulkou s nápisem „MIMO PROVOZ“ a tato skutečnost ohlášena na příslušné operační a informační středisko.

### **Přestavba zásahového požárního automobilu**

(8) Technická specifikace zpracovaná pro přestavbu zásahového požárního automobilu vychází z požadavků právního předpisu<sup>4, 5</sup>.

(9) Každá přestavba zásahového požárního automobilu se provádí v souladu s právním předpisem<sup>2, 5</sup>.

(10) Osádka zásahových požárních automobilů hmotnostní třídy M a S tvoří při jízdě k zásahu zpravidla nejméně dvě osoby. Operační a informační středisko nebo velitel jednotky mohou v odůvodněných případech rozhodnout jinak.

### **Barevné označení**

(11) Barevné provedení a označení zásahových požárních automobilů musí odpovídat požadavkům právního předpisu<sup>4, 3</sup>.

(12) Pomocné požární automobily mohou užívat bílé zvýrazňující prvky předepsané pro zásahové požární automobily, znak HZS ČR a označení místa dislokace podle přílohy č. 6 tohoto řádu, pokud jsou provedeny v jasně červené barvě podle právního předpisu<sup>4</sup>.

(13) Pomocné požární automobily, které nejsou provedeny v jasně červené barvě, mohou užívat značení podle přílohy č. 6 tohoto řádu.

<sup>4</sup> Vyhláška č. 49/2003 Sb., o technických podmínkách požární techniky.

<sup>5</sup> Vyhláška č. 255/1999 Sb., o technických podmínkách věcných prostředků požární ochrany, ve znění nařízení vlády č. 320/2000 Sb.

**Doplňování pohonných hmot**

(14) Zásahová PT zařazená do pohotovosti nebo zálohy, musí mít stále plné nádrže pohonných hmot. Pokud tvoří příslušenství PT záložní nádoby (kanystry), musí být také plné. Za plnou se považuje nádrž s obsahem minimálně 90 % pohonných hmot.

(15) Pro každou zásahovou PT vybavenou spalovacím motorem zařazenou do pohotovosti nebo zálohy musí být připravena zásoba pohonných hmot v množství, které umožňuje ujetí 100 km nebo dvě hodiny provozu. Toto množství je minimální a zaokrouhluje se nahoru na 10 litrů. Způsob uložení a formu výdeje řeší HZS kraje vlastním předpisem.

**Zkoušení požárních čerpadel**

(16) Zkoušky požárních čerpadel PT a VPPO podle právního předpisu <sup>4, 5</sup> se provádějí podle přílohy č. 7 tohoto řádu, pokud výrobce nestanoví jinak. HZS kraje na základě této přílohy zpracuje vlastní pokyn.

(17) O každé zkoušce požárního čerpadla se vede písemný záznam ve výkazu jízd a práce PT. Do odstranění zjištěné závady na požárním čerpadle musí být PT nebo VPPO zařazena mimo provoz a takto označena.

**Výšková technika**

(18) Provoz výškové techniky se řídí podle přílohy č. 8 tohoto řádu.

**Opravy, údržba a zkoušky PT a VPPO**

(19) Údržba a zkoušky PT a VPPO se provádí podle časového plánu údržby a zkoušek. Časový plán údržby a zkoušek respektuje podmínky stanovené výrobcem (dovozcem) nebo opravnou. Obsah kontroly provozuschopnosti je uveden v příloze č. 5.

(20) Opravy PT a VPPO mohou provádět jen příslušně kvalifikované osoby, popř. servisní organizace, pokud výrobce neurčil jinak.

(21) Závady zjištěné na PT a VPPO při plánované údržbě a zkouškách a závady vzniklé během provozu musí být odstraněny před opětovným zařazením zásahové PT a VPPO do pohotovosti nebo zálohy;

**II. u k l á d á m****1. ředitelů HZS krajů**

- a) seznámit s tímto pokynem všechny podřízené příslušníky a občanské zaměstnance HZS ČR,
- b) informovat o tomto pokynu ostatní jednotky požární ochrany v okruhu své územní působnosti,

**2. ředitelům vzdělávacích HZS ČR a řediteli SOŠ PO a VOŠ PO MV ve Frýdku-Místku**

- a) seznámit s tímto pokynem všechny pořízené příslušníky a občanské zaměstnance HZS ČR,
- c) zpracovat tento pokyn v přiměřené míře do učebních osnov;

### **III. z r u š u j í**

Sbírku pokynů vrchního požárního rady ČR č. 3/1996 a část I./C. Sbírky pokynů vrchního požárního rady ČR č. 11/1996.

Tento pokyn nabývá účinnosti dnem vydání.

Čj. PO-4038/IZS-2005

Generální ředitel HZS ČR  
a náměstek ministra vnitra  
genmjr. Ing. Miroslav Štěpán v. r.

*Obdrží:*

HZS krajů

SOŠ PO a VOŠ PO MV ve Frýdku-Místku

MV-generální ředitelství HZS ČR

**Prostředky strojní služby****1. Požární techniku tvoří zejména:**

- a) vozidlo
  - aa) silniční vozidlo
    1. speciální vozidlo - zásahový požární automobil podle právního předpisu <sup>4</sup>, a to v pevné nebo kontejnerové verzi,
    2. pomocný automobil,
    3. osobní automobily M1 a N1,
    4. nákladní automobily N2 a N3, v pevné nebo kontejnerové verzi,
    5. speciální účelový automobil, v pevné nebo kontejnerové verzi,
    6. autobusy M2 a M3,
    7. přípojná vozidla O1, O2, O3 a O4, v pevné nebo kontejnerové verzi,
    8. motocykl
      - dvoukolový,
      - tříkolový,
      - čtyřkolový,
    9. ostatní silniční vozidlo, v pevné nebo kontejnerové verzi,
  - ab) zvláštní vozidlo
    1. zemědělský nebo lesnický traktor a jeho přípojně vozidlo,
    2. pracovní stroj samojízdný kolový, kolopásový nebo pásový,
    3. pracovní stroj přípojný,
    4. nemotorový pracovní stroj nebo nemotorové vozidlo tažené nebo tlačené pěšky jdoucí osobou,
- b) plavidlo
  - ba) loď s pevně zabudovaným motorovým pohonem,
  - bb) vznášedlo,
- c) letadlo
  - ca) letoun,
  - cb) vrtulník,
- d) železniční kolejové vozidlo
  - da) s pohonem,
  - db) bez pohonu.

**2. Věcné prostředky požární ochrany tvoří zejména:**

- a) VPPO (podle právního předpisu <sup>5</sup> nebo předpisu generálního ředitelství)
  - aa) přenosná motorová stříkačka,
  - ac) plovoucí motorové čerpadlo,
  - ad) vysokotlaké hasící zařízení,
  - ae) přenosný pěnomet,
  - af) čerpadlo na nebezpečné látky,
  - ag) odlučovač ropných látek,
  - ah) hydraulické vyprošťovací zařízení,
  - ai) přetlakový ventilátor,
  - aj) odsavač kouře,
- b) ostatní VPPO (podle technické normy nebo mezinárodního technického pravidla)
  - ba) kalové čerpadlo,
  - bb) motorová pila,
  - bc) lodní motorový pohon,
  - bd) generátory elektrického proudu (mimo elektrotechnickou část).



3. Tvoří-li součást PT nebo VPPO požární příslušenství, které není uvedeno v odstavci 2 a 3 nebo vyhrazená zařízení, péče o ně se řeší vlastním předpisem HSZ kraje.
4. Opravářensko diagnostickým zařízením se rozumí přístroje, nástroje a zařízení určená k diagnostice, údržbě, opravám a zkouškám, zejména PT nebo VPPO. Jde zejména o autoopravářenská zařízení.
5. Zařízením nezbytným pro provoz PT nebo VPPO se rozumí stálé rozvody energií pro PT nebo VPPO včetně jejich zdrojů. Jsou to zejména pevné rozvody tlakového vzduchu k vzduchotlakové soustavě a elektrického proudu k akumulátorovým bateriím a pevné odvody výfukových plynů. Dále to jsou zařízení k výdeji pohonných hmot a maziv a k jejich zpětnému odebrání.
6. Zařízení nezbytná pro provoz prostředků strojní služby tvoří zejména stálé rozvody energií pro prostředky strojní služby včetně jejich zdrojů. Jsou to zejména pevné rozvody tlakového vzduchu k vzduchotlakové soustavě a elektrického proudu k akumulátorovým bateriím a pevné odvody výfukových plynů. Dále to jsou zařízení k výdeji pohonných hmot a maziv a k jejich zpětnému odebrání.

### **Dopravně provozní řád – hlavní zásady**

1. Dopravně provozní řád stanoví zejména:
  - a) postup při povolování jízd,
  - b) podmínky pro vjezd vozidel do objektů a areálů HZS ČR a jejich pohyb v areálu,
  - c) podmínky pro parkování v objektech HZS kraje a na parkovištích pro zaměstnance.
2. Dopravně provozní řád vymezuje zejména:
  - a) osoby oprávněné k povolování jízd, jejich pravomoci a způsob povolování jízd,
  - b) rozsah činnosti v souvislosti s prováděním údržby, kontroly a oprav PT, dny v týdnu určené k pravidelným činnostem,
  - c) přidělení PT jednotlivým příslušníkům pro provádění údržby.
3. Pro provoz výškové a zdvihací PT se v dopravně provozním řádu určuje zejména:
  - a) způsob zajištění odborných technických zkoušek,
  - b) provozní technik PT.
4. Pro provoz PT mohou být stanoveny další podmínky, které nejsou uvedeny v tomto řádu a které vyplývají z konkrétních potřeb HZS kraje.
5. Úpravy pravidel provozu PT mohou být přeneseny interním aktem řízení na ředitele územního odboru HZS kraje (dále jen „ÚO“). Tyto výjimky z dopravně provozního řádu jednotlivých ÚO se řeší formou přílohy k dopravně provozního řádu HZS kraje.
6. V podmínkách provozu PT se používá terminologie podle právního předpisu<sup>4</sup>.
7. Dopravní prostředky musí být po ukončení jízdy zaparkovány v objektech HZS ČR nebo na jiných stanovištích vymezených v dopravně provozním řádu.
8. Není-li možné zaparkovat dopravní prostředek podle podmínek uvedených v odstavci 7 nebo vyžaduje-li to zájem služby, rozhodne o místě parkování příslušný služební funkcionář. O této skutečnosti se provede záznam ve výkazu jízd a práce PT nebo Knize provozu dopravního prostředku.
9. V průběhu služební cesty rozhoduje o místě parkování řidič dopravního prostředku, přičemž postupuje v souladu s podmínkami podle odstavce 1 písm. c) tak, aby dopravní prostředek byl zabezpečen proti odcizení nebo poškození.

## Příloha č. 3

**Orientační doba životnosti vybrané požární techniky**

1. Zásahové požární automobily vykazují plnou akceschopnost po celou dobu své životnosti.
2. Pokud výrobce nestanoví jinak, zásahové požární automobily se dělí do následujících skupin podle orientační doby životnosti:
  - a) 1. skupina – orientační doba životnosti 6 let
    - cisternová automobilová stříkačka po technickém zhodnocení,
  - b) 2. skupina – orientační doba životnosti 8 let
    - cisternová automobilová stříkačka vyrobená před rokem 2000,
    - rychlý zásahový automobil,
    - technický automobil L,
    - osobní automobil,
  - c) 3. skupina – orientační doba životnosti 10 let
    - cisternová automobilová stříkačka vyrobená po roce 2000,
    - vyšetřovací automobil,
  - d) 4. skupina – orientační doba životnosti 12 let
    - velitelský automobil L,
  - e) 5. skupina – orientační doba životnosti 16 let
    - dopravní automobil,
    - automobilová stříkačka,
    - pěnový hasicí automobil,
    - plynový hasicí automobil,
    - práškový hasicí automobil,
    - kombinovaný hasicí automobil,
    - automobilový žebřík,
    - automobilová plošina,
    - hadicový automobil,
    - technický automobil M,
    - technický automobil S,
    - protiplynový automobil,
    - vyprošťovací automobil,
    - automobilový jeřáb,
    - nákladní automobil,
    - nosič kontejnerů,
    - autobus.

### Označení požární techniky a věcných prostředků požární ochrany

1. Pro potřeby operačního řízení jednotek požární ochrany se zavádí označení zásahové PT, které jednoznačně vyjadřuje její užitné hodnoty.

2. Velikost požárního čerpadla vyrobeného podle ČSN EN 1028-1 se označuje jmenovitým tlakem 10 bar a jmenovitým průtokem požárního čerpadla v  $\text{l.min}^{-1}$  při jmenovitých otáčkách a při geodetické sací výšce 3 m. Požární čerpadla se podle velikosti dělí na:

a)	PČ 10/750	s jmenovitým průtokem	$750 \text{ l.min}^{-1}$ ,
b)	PČ 10/1000	s jmenovitým průtokem	$1000 \text{ l.min}^{-1}$ ,
c)	PČ 10/1500	s jmenovitým průtokem	$1500 \text{ l.min}^{-1}$ ,
d)	PČ 10/2000	s jmenovitým průtokem	$2000 \text{ l.min}^{-1}$ ,
e)	PČ 10/3000	s jmenovitým průtokem	$3000 \text{ l.min}^{-1}$ ,
f)	PČ 10/4000	s jmenovitým průtokem	$4000 \text{ l.min}^{-1}$ .
g)	PČ 10/6000	s jmenovitým průtokem	$6000 \text{ l.min}^{-1}$ .

3. Velikost požárního čerpadla vyrobeného před platností ČSN EN 1028-1 se označuje dosavadním způsobem, a to jmenovitým průtokem požárního čerpadla v  $\text{l.min}^{-1}$  při jmenovitém tlaku 0,8 MPa, při jmenovitých otáčkách a při geodetické sací výšce 3 m nebo 1,5 m.

### Zásahový požární automobil

4. Označení zásahového požárního automobilu tvoří údaj o

- a) druhu zásahového požárního automobilu,
- b) hodnotě hlavního výkonového, popřípadě rozměrového parametru účelové nástavby nebo údaj o množství zásoby hasiva,
- c) hmotnostní třídě požárního automobilu; ty se člení následovně
  - lehké (L) převyšující 2000 kg, avšak nepřevyšující 7500 kg,
  - střední (M) převyšující 7500 kg, avšak nepřevyšující 14000 kg,
  - těžké (S) převyšující 14000 kg,
- d) kategorii zásahového požárního automobilu; ty se člení následovně
  - kategorie 1 – silniční, automobily určené k provozu především po zpevněných komunikacích,
  - kategorie 2 – smíšené, automobily určené k provozu částečně i mimo zpevněné komunikace,
  - kategorie 3 – terénní, automobily určené k provozu zejména mimo zpevněné komunikace,
- e) provedení požárního automobilu podle rozsahu požárního příslušenství
  - základní (Z),
  - speciální
    - ea) redukované (R)
    - eb) rozšířené (V)
    - ec) technické (T)
    - ed) k hašení lesních požárů (LP)
    - ef) k hašení (H)
    - eg) chemické (CH)
    - eh) ropné (N).

5. Hlavní parametr účelové nastavby zásahového požárního automobilu tvoří:

- u dopravního automobilu velikost požárního čerpadla, je-li jeho součástí zavodňovací nádrž, její velikost se neuvádí,
- u automobilové stříkačky, cisternové automobilové stříkačky a pěnového hasicího automobilu velikost požárního čerpadla; ta se uvádí za lomítkem doplněna velikostí nádrží na hasivo v pořadí voda-pěnidlo, u automobilové stříkačky je hodnota velikosti nádrže na vodu značena „0“, a to i v případě, že její součástí je zavodňovací nádrž,
- u plynového hasicího automobilu a u práškového hasicího automobilu, kde je užito jako hlavní hasicí médium hasicího plynu nebo hasicího prášku, údaj o velikosti nádrže na hasivo vyjádřený v kilogramech hmotnosti příslušného hasiva,
- u kombinovaného hasicího automobilu, kde je užito více hasicích médií, velikost požárního čerpadla; ta je za lomítkem doplněna v souladu s předešlými body v pořadí voda-pěnidlo-plyn-prášek,
- u automobilového žebříku a automobilové plošiny velikost dostupné (záchranné) výšky.

6. Velikost požárního čerpadla se vyjadřuje hodnotou tvořící setinu jeho jmenovitého průtoku v  $\text{l} \cdot \text{min}^{-1}$ .

7. Příklad označení vybraných požárních automobilů zavedených k jednotkám požární ochrany před platností ČSN EN 1028-1:

Původní označení požárního automobilu	Nové označení požárního automobilu									
	Účelová nastavba							Podvozek a požární příslušenství		
	Název podle účelové nastavby	Hlavní parametr						Hmotnostní třída	Konstrukce podvozku	Rozsah příslušenství
		Rozměrový parametr	Voda	Pěnidlo	Plyn	Prášek	Pomlčka			
DA 12 – A 31	DA	12					-	L	1	Z
AS 16 – IFA 50	AS	16	0	500			-	M	2	Z
CAS 8 – A 31	CAS	8	2000				-	L	1	R
CAS 8 – DA 80	CAS	8	1750	0			-	L	2	R
CAS 16 – P V3S	CAS	16	3500	200			-	M	3	R
CAS 16 – Š 706 RTH	CAS	16	3500	200			-	M	1	R
CAS 25 – Š 706 RTHP	CAS	25	3500	200			-	M	2	R
CAS 16 – IFA 50	CAS	16	2000	500			-	M	2	Z
CAS 16 – ZIL 130	CAS	16	2000	170			-	M	1	Z
CAS 16 – ZIL 131	CAS	16	2400	150			-	M	3	Z
CAS K25 – L 101	CAS	25	2500	400			-	S	2	Z
CAS 24 – L 18.29	CAS	24	2500	400			-	S	2	Z
CAS 24 – T 815	CAS	24	2500	400			-	S	3	Z
CAS 24 – DR (DENNIS)	CAS	24	1750	170			-	M	1	Z
CAS 24 – CR (CAMIVA)	CAS	24	3500	360			-	M	3	R
CAS 32 – T 148	CAS	32	6000	600			-	S	3	R

CAS 32 – T 815	CAS	32	8200	800			-	S	3	R
PHA 32 – T 815	PHA	32	4500	4500			-	S	3	R
PLHA 540 – A 31	PLHA				540		-	L	1	
PRHA 6000 – T 815	PRHA					6000	-	S	3	
KHA 1000/6300 – T 815	KHA	32	5500	800	0	1000	-	S	3	
RZA 2 – NP	RZA						-	L	2	R
AZ 30 – IFA 50	AZ	30					-	M	1	Z
AZ 30 – R (CAMIVA)	AZ	30					-	M	1	Z
AZ 30 – MB (METZ)	AZ	30					-	M	1	Z
AZ 30 – I (MAGIRUS)	AZ	30					-	M	1	Z
AZ 37 – MB (METZ)	AZ	37					-	M	1	Z
AZ 37 – I (MAGIRUS)	AZ	37					-	M	1	Z
AZ 52 – MB (METZ)	AZ	52					-	M	1	V
AZ 52 – I (MAGIRUS)	AZ	52					-	M	1	V
AP 27 – T 815	AP	27					-	S	2	R
AP 32 – S (BRONTO)	AP	32					-	S	1	Z
AP 42 – S (BRONTO)	AP	42					-	S	1	V
HA 4 – T 138	HA						-	S	3	
TA 2 – A 21 (FURGON)	TA						-	L	1	
TA 4 – L 101	TA						-	S	2	
TA 4 – T 815	TA						-	S	3	
PPLA 2 – A 31	PPLA						-	L	1	
VEA 1 – A 21 (FURGON)	VEA						-	L	1	
VYA 4 – T 815	VYA						-	S	3	
AJ 4 – T 815	AJ						-	S	3	

*Poznámka: Zásahové požární automobily postavené na podvozcích TATRA 815 byly zavedeny k jednotkám požární ochrany jako automobily terénní. Provedení automobilové plošiny však potlačilo terénní vlastnosti podvozku, AP je proto hodnocena jako požární automobil v provedení pro smíšený provoz.*

8. Označení dalších požárních automobilů, které nejsou uvedeny jako příklad, vypracují jednotlivé HZS krajů podle svého konkrétního vybavení PT.

9. Označení kontejnerového požárního automobilu je odvozeno od názvu požárního automobilu s tím, že slovo „automobil“ je v názvu nahrazeno slovy „kontejnerový automobil“.

TA 4 – L 101	TKA						-	S	2	
TA 4 – T 815	TKA						-	S	3	
PPLA 2 – A 31	PPLKA						-	L	1	

10. Pokud označení kontejnerového automobilu nelze možné odvodit z označení požárního automobilu, odvodí se od názvu požárního kontejneru s tím, že slovo „kontejner“ je v názvu nahrazeno slovy „kontejnerový automobil“.

KPO a L 101	KAPO						-	S	2	
KCE a T 815	KACE						-	S	3	
K OB a A 31	KAOB						-	L	1	

## Požární kontejner

### 11. Označení požárních kontejnerů - příklady:

a) kontejnerová stříkačka	KST,
b) kontejnerová cisternová stříkačka	KCS,
c) kontejner pěnový hasicí	KPH,
d) kontejner plynový hasicí	KPLH,
e) kontejner práškový hasicí	KPRH,
f) kontejner kombinovaný hasicí	KKH,
g) kontejner hadicový	KHD,
h) kontejner čerpací	KCE,
i) kontejner technický	KTE,
j) kontejner chemický	KCH,
k) kontejner ropný	KRO,
l) kontejner povodňový	KPO,
m) kontejner odsávač kouře	KOK,
n) kontejner protiplynový	KPPL,
o) kontejner měřicí	KME,
p) kontejner dekontaminační	KDE,
q) kontejner týlový	KTY,
r) kontejner pro první pomoc	KPP,
s) kontejner nouzového přežití	KNP,
t) kontejner ubytovací	KUB,
u) kontejner velitelský	KVE,
v) kontejner operační	KOP,
w) kontejner komunikační uzel	KKU,
x) kontejner základnová stanice	KZS,
y) kontejner expertizní vyšetřovací	KEV.

### 12. Označení pomocných požárních kontejnerů - příklady:

a) kontejner cisternový	KCI,
b) kontejner časoměrný	KCM,
c) kontejner lodní	KLO,
d) kontejner nákladní	KNA,
e) kontejner odtahový	KOD,
f) kontejner skříňový	KSK,
g) kontejner tankovací	KTA.

## Požární přívěs

### 13. Označení požárních přívěsů - příklady:

a) přívěsná motorová stříkačka	PMS,
b) přívěsný pěnomet	PPM,
c) přívěsný přiměšovač	PPR,
d) přívěsná lafetová proudnice (monitor)	PLP,
e) přívěsná osvětlovací stanice	POS,
f) přívěsný odsávač kouře	POK,
g) přívěs hadicový	PH,
h) přívěs technický	PT,
i) přívěsný žebřík	PZ,
j) přívěsná plošina	PP,
k) přívěs ostatní	P.

### Kontroly požární techniky a věcných prostředků požární ochrany

1. Kontrola provozuschopnosti <sup>7</sup> před použitím obsahuje kontrolu zejména:
    - a) stavu a čistoty SPZ, odrazových skel, světlometů,
    - b) pravidelnosti chodu motoru a vykazovaných provozních hodnot,
    - c) množství provozních hmot (pokud k PT přísluší)
      - ca) pohonných hmot,
      - cb) chladicí kapaliny v chladicí soustavě,
      - cc) množství oleje v motoru,
      - cd) množství brzdové kapaliny,
    - d) funkčnosti světel, signálních a výstražných zařízení,
    - e) stavu a nahuštění, ojetí a neporušenosti pneumatik,
    - f) upevnění disků kol,
    - g) množství hasiva, vody a pěnidla v nádržích CAS,
    - h) stavu účelových nebo speciálních nástaveb (plošina, žebřík apod.),
    - i) bezpečného uložení předepsaného požárního příslušenství a jeho kompletnosti,
    - j) úplnosti předepsaného vybavení vozidla (podvozku),
    - k) funkčnosti měřících a kontrolních přístrojů,
    - l) zda neunikají provozní náplně.
  2. Kontrola provozuschopnosti zásahové PT před použitím se provádí denně při střídání směn.
  3. Kontrola zásahové PT po použití se provádí v rozsahu nezbytném pro ověření provozuschopnosti.
  4. Závady zjištěné při údržbě nebo kontrole PT a VPPO se ihned hlásí odpovědnému zaměstnanci, který rozhodne o způsobu odstranění.
  5. Týdenní kontrola VPPO, pokud jejich provoz nevyžádá kontrolu v provozu, obsahuje:
    - a) vizuální kontrolu neporušenosti zařízení,
    - b) kontrolu stanovených provozních náplní včetně záložních,
    - c) funkční zkoušku včetně veškerého příslušenství,
    - d) u spalovacích motorů ponechat tyto v chodu minimálně 3 minuty, aby nedocházelo ke kondenzaci vodních par,
    - e) u elektrocentrál i kontrolu neporušenosti svítidel, kabelů, navijáků a pod., včetně kontroly měřiče izolačního stavu,
    - f) u přetlakových ventilátorů a odsavačů je třeba klást zvýšený důraz na neporušenost uložení vrtule.
- Za VPPO se považuje i ruční pohonná jednotka a elektrický lanový naviják na automobilu. Kontrolu motorových řetězových nebo kotoučových pil smí provádět pouze osoba s příslušnou kvalifikací.
6. O týdenní kontrole VPPO se vede záznam v Knize jízd a práce PT.

<sup>7</sup> § 8 odst. 3 vyhl. č. 247/2001 Sb., ve znění vyhlášky č. 226/2005 Sb.



**Označení na pomocných, osobních a nákladních automobilech,  
autobusech a ostatních silničních vozidlech**

1. Na pomocném, osobním a nákladním automobilu a na autobusu a ostatních silničních vozidlech (dále jen „pomocný požární automobil“) bez ohledu na jeho barevné provedení, se označuje místo dislokace shodně se zásahovým požárním automobilem podle právního předpisu <sup>4</sup>.
2. Označení místa dislokace se umísťuje na ploše předních dveří kabiny řidiče, souměrně podél svislé osy dveří. Jiné označení místa dislokace není přípustné.
3. Označení místa dislokace se provádí v černé barvě na světlém podkladu nebo v barvě bílé na tmavém podkladu, a to ve 2 nebo 3 řádcích. Výška písmen je 28 mm, mezera mezi řádky je 32 mm, ostatní rozměry vychází z právního předpisu <sup>2</sup>.
4. Na pomocných požárních automobilech v barevném provedení jasně červeném smí být dále užito znaku HZS ČR shodně se zásahovými požárními automobily podle právního předpisu <sup>4</sup>.
5. Znak HZS ČR se umísťuje na přední části karosérie pomocného požárního automobilu. Jiné znaky nebo nápisy, s výjimkou označení výrobce automobilu, nejsou přípustné.

Vzor označení místa dislokace:

**HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR  
JIHOMORAVSKÉHO KRAJE**

**HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR ČR  
ZÁKLADNA LOGISTIKY  
OLOMOUČ**

### Uživatelská kontrola požárního čerpadla

1. Uživatelská zkouška (dále jen „zkouška“) požárního čerpadla se provádí v rámci kontroly akceschopnosti PT. Provádí se v rozsahu a v termínech stanovených výrobcem. Přitom hodnota jmenovitého výkonu požárního čerpadla vychází z ČSN EN 1028-1 a je charakterizována jmenovitým tlakem (bar) a jmenovitým průtokem ( $\text{l} \cdot \text{min}^{-1}$ ).
2. Zkouška požárního čerpadla se dále provádí vždy, když vznikne podezření na pokles jeho výkonových parametrů.
3. Pokud výrobce požárního čerpadla, které bylo vyrobeno před platností ČSN EN 1028-1, nestanoví postup této zkoušky, zkouška se provádí následujícím způsobem:
  - a) první částí zkoušky požárního čerpadla je zkouška sání a těsnosti čerpadla, která se provádí nejméně jedenkrát za 3 měsíce a po každé opravě požárního čerpadla. Zkouška sání a těsnosti se provádí následujícím postupem
    - aa) zkouška se provede bez připojených sacích hadic, při odvodněném čerpadle (na sucho), při uzavřených sacích a výtlačných hrdlech. Pro přesnější měření může být sací hrdlo opatřeno vakuometrem. Výtlačná hrdla nesmí být opatřena víčky,
    - ab) podtlak 0,08 MPa musí být dosažen nejdéle do 30 s. Po ukončení sání smí dosažený podtlak klesnout během 60 s nejvýše o 0,01 MPa. Pokud je pokles větší, požární čerpadlo je hodnoceno jako netěsné,
    - ac) ke zjištění netěsnosti se provede zkouška přetlakem  $0,01 \div 0,8$  MPa z vedlejšího tlakového zdroje. Požární čerpadlo a související armatury musí být odvzdušněny a výtlačná hrdla nesmí být opatřena víčky. Zkušební přetlak musí být navozován plynule, za stálé kontroly těsnosti. Některé netěsnosti se objeví právě již při malém přetlaku;
  - b) druhou částí základní zkoušky požárního čerpadla je zkouška nejvyššího tlaku, která se provádí jedenkrát za rok. Zkouška nejvyššího tlaku se provádí následujícím postupem
    - ba) zkouška se provádí při uzavřených výtlačných hrdlech, která nesmí být opatřena víčky. Čerpadlo a související armatury se musí před zkouškou odvzdušnit,
    - bb) při zapnutém čerpadle a maximálních otáčkách motoru, nesmí být dosažen tlak na čerpadle vyšší než 1,6 MPa a nesmí být nižší než 1,2 MPa,
    - bc) u kombinovaných čerpadel nesmí tlak na vysokotlaké části čerpadla přesáhnout hodnotu, kterou stanovil výrobce a nesmí být nižší než je 75 % nejvyššího tlaku;
  - c) alternativní zkouškou ke zkoušce nejvyššího tlaku je zkouška jmenovitého průtoku při jmenovitém tlaku, která se provádí nejméně jedenkrát za rok nebo při důvodném podezření z nedostatečného výkonu čerpadla. Zkouška jmenovitého průtoku při jmenovitém tlaku se provádí následujícím postupem
    - ca) zkouška se provádí po úspěšné zkoušce sání a těsnosti požárního čerpadla. Dále se provede zkouška těsnosti sacích hadic. Sací hadice se připojí k požárnímu čerpadlu, na opačném konci se opatří víčkem sací spojky a provede se nová zkouška sání a těsnosti,
    - cb) zkouška se provádí z geodetické sací výšky 3 m (resp. 1,5 m) při jmenovitých otáčkách. U požárních čerpadel, kde není možné stanovit jmenovité otáčky, se zkouška provádí při otáčkách rovných cca dvěma třetinám otáček maximálních. Pro každých 100 m nadmořské výšky se sací výška snižuje o 0,1 m,
    - cc) na plně otevřená výtlačná hrdla se připojí zkušební proudnice podle tabulky,
    - cd) při zkoušce musí být dosažen tlak na čerpadle 0,8 MPa, minimálně však 0,7 MPa.

4. O každé provedené zkoušce požárního čerpadla se vede písemný záznam. Při zjištění závady na požárním čerpadle nebo jeho příslušenství se PT a VPPO zařazuje mimo provoz a provede se příslušná oprava.

Tabulka - Zkušební pomůcka pro zkoušku jmenovitého průtoku při jmenovitém tlaku

Označení čerpadla	Zkušební proudnice		Průtok ( $\text{l} \cdot \text{min}^{-1}$ )	
	Typ	Průměr hubice (mm)	Při 0,8 MPa	Při 0,7 MPa
PČ 32	75	25,0	1150	1080
	75	25,0	1150	1080
	75	20,5	800	730
Celkem			3100	2890
PČ 24	75	18,0	580	550
	75		800	730
	75	25,0	1150	1080
Celkem			2530	2360
PČ 16	75	25,0	1150	1080
	52	16,0	450	420
Celkem			1600	1500
PČ 8	75	20,5	800	730

### Výšková technika

1. KOŠEM VT se rozumí část určená jako dočasné pracoviště pro jednu nebo více osob, vybavená ovládáním všech pohybů účelové nástavby.
2. OBSLUHOVATELEM VT se rozumí strojník nebo řidič oprávněný obsluhovat VT v plném rozsahu a je odpovědný za její bezpečný provoz. Obsluhovatel VT při provozu účelové nástavby nesmí opustit prostor základního ovládacího panelu (hlavní pracoviště nástavby). Výjimku tvoří případ, kdy je pracoviště vybaveno plnohodnotným dálkovým ovládáním.
3. OBSLUHOVATELEM Z KOŠE VT se rozumí příslušník oprávněný obsluhovat VT pouze z koše.
4. ODBORNÝM TECHNIKEM VT se rozumí osoba podle právního předpisu <sup>8</sup> odpovědná za kontrolu technického stavu apod.
5. Odborný technik VT je osoba odborně způsobilá (revizní technik) pověřená prováděním odborných technických zkoušek a zkoušek AP, která má na tuto činnost platné oprávnění vydané orgánem státního odborného dozoru.
6. POUŽIVATELEM VT se rozumí osoba bez oprávnění jakékoliv obsluhy VT nacházející se v koši vždy v přítomnosti obsluhovatele VT nebo obsluhovatele z koše VT.
7. PROVOZNÍM TECHNIKEM VT se rozumí příslušník odpovědný za kontrolu technického stavu AZ, pověřený provozovatelem.
8. Provozním technikem VT může být určen jen příslušník s úplným středním odborným vzděláním technického směru a znalostí daného typu AZ. U HZS kraje je možno určit více provozních techniků VT.
9. PROVOZOVATELEM VT se rozumí HZS kraje.
10. Údržba a obsluha VT se řídí pokyny výrobce (dovozce) zapracovanými ve vlastním dopravně provozním řádu.
11. UŽIVATELEM VT se rozumí příslušník odpovědný za technický stav a provoz VT, určený provozovatelem VT.
12. VÝTAHEM VT se rozumí zařízení určené zejména pro přepravu osob pohybující se po žebříkové sadě, ovládané ze stanoviště na točnici.
13. Uživatel VT je povinen zajistit:
  - a) odborné převzetí VT do užívání v rozsahu platných technických předpisů,
  - b) odpovídající garážování VT,
  - c) odbornou obsluhu VT v souladu s technickými předpisy a návodem k používání od výrobce,
  - d) provozní podmínky pro VT stanovené výrobcem včetně zkoušek,
  - e) navržení a proškolení osob pro výkon funkce obsluhovatel VT a obsluhovatel z koše VT,
  - f) důsledné vedení stanovené dokumentace.

<sup>8</sup> Vyhláška č. 19/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená zdvihací zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti, ve znění pozdějších předpisů.

14. Pro provoz VT vymezují podmínky provozu PT zejména:

- a) činnosti zakázané pro VT,
- b) termíny kontrolních prohlídek,
- c) rozsah funkčních zkoušek,
- d) termíny údržby včetně čištění a mazání,
- e) náplň a rozsah odborné přípravy obsluhovatелů VT,
- f) náplň a rozsah odborné přípravy obsluhovatелů z koše VT,
- g) náplň a rozsah odborné přípravy osob nařizujících nasazení VT,
- h) náplň a rozsah zaškolení provozního technika VT.

15. Obsluhovatel VT musí:

- a) být prokazatelně seznámen s příslušnými předpisy a návodem k používání pro konkrétní typ VT a musí být prakticky zaučen pro konkrétní typ,
- b) být starší 21 let, mít platný průkaz obsluhovatele VT.

16. Obsluhovatel z koše VT musí:

- a) absolvovat nástupní odborný výcvik,
- b) být prokazatelně seznámen s příslušnými předpisy a příslušným návodem k používání pro konkrétní typ VT a musí být prakticky zaučen pro konkrétní typ VT,
- c) mít platný průkaz obsluhovatele z koše VT.

17. Podmínkou pro použití VT je absolvování odborné přípravy obsluhovatелů VT a obsluhovatелů z koše VT a tvoří ji:

- a) základní odborná příprava,
- b) pravidelná odborná příprava,
- c) praktický výcvik.

18. Náplň a rozsah odborné přípravy obsluhovatелů VT a obsluhovatелů z koše VT musí odpovídat složitosti daného typu VT a musí být zpracován ve vnitřním organizačním předpisu pro VT.

19. Provedení základní odborné přípravy vyžaduje absolvování praktického výcviku obsluhy VT pod dozorem zkušeného obsluhovatele VT v rozsahu minimálně 6 hodin.

20. Teoretická část základní odborné přípravy v rozsahu nejméně 8 hodin obsahuje výklad:

- a) právních a bezpečnostních předpisů,
- b) návodu k používání VT,
- c) konstrukce účelové nástavby,
- d) pracovního diagramu VT,
- e) funkce zabezpečovacích zařízení,
- f) postupu při nouzovém ovládání,
- g) postupu při provádění povolených oprav,
- h) postupu při údržbě.

21. Praktická část základní odborné přípravy je v dále trvání nejméně 8 hodin a obsahuje praktický zácvik v obsluze, z toho nejméně 3 hodiny s konkrétním typem VT.

22. Odborné znalosti se ověřují:

- a) písemnou formou testem z teoretické části,
- b) praktickým používáním v době trvání dvou hodin pro celý kurz, tj. 10 osob.

23. Pravidelná odborná příprava se provádí nejméně jednou za dva roky v rozsahu minimálně 5 hodin. Je doplněna o změny, které vyplynuly z provozu VT a rozbor případných nehod při použití VT. Odborné znalosti se ověřují shodně se základní odbornou přípravou.

24. O odborných technických zkouškách a zkouškách po opravě se vede revizní kniha, která obsahuje protokolární záznamy a je uložena u uživatele VT.

25. Průkaz obsluhovatele VT podle ČSN 27 5004 nebo průkaz obsluhovatele z koše VT vydává odborný technik VT nebo provozní technik VT provádějící odbornou přípravu obsluhovatелů VT a obsluhovatелů z koše VT, a to na základě úspěšně vykonané teoretické a praktické zkoušky.

26. Každý obsluhovatel VT a obsluhovatel z koše VT musí absolvovat praktický výcvik v rozsahu nejméně 0,5 hodiny za tři měsíce, pokud v uvedeném období neobsluhoval VT v rámci zásahové, případně vedlejší hospodářské činnosti. O tomto výcviku musí být proveden záznam v provozním deníku včetně podpisu obsluhovatele VT (obsluhovatele z koše VT).

27. Na VT se provádí:

- a) kontrolní prohlídka, a to pravidelně každé tři měsíce; provádí ji provozní technik VT na AZ a určený obsluhovatel VT na AP,
- b) funkční zkouška, a to pravidelně minimálně 1x týdně a při střídání směn.

28. Součástí dokumentace VT je provozní deník, který je uložen u každého kusu VT. Ten musí obsahovat zejména:

- a) evidenční číslo VT,
- b) záznamy o činnosti,
- c) záznamy o zjištěných závadách a jejich odstranění,
- d) záznamy o údržbě včetně čištění a mazání,
- e) záznamy o funkčních zkouškách,
- f) záznamy o kontrolních prohlídkách.

U každého záznamu musí být uveden datum a podpis osoby, která záznam provedla.

### **Dokumentace a záznamy o provozu požární techniky**

1. Zápis ve výkazu jízd a práce PT se provádí před jízdou a následně po ukončení jízdy. Při jízdách k zásahu se zápis provádí ihned po skončení jízdy nebo práce PT. Výkaz jízd a práce PT obsahuje následující údaje:

- a) datum a čas odjezdu,
- b) cíl jízdy (trasa),
- c) číslo dokladu povolujícího jízdu nebo podpis osoby, která jízdu schválila,
- d) datum a čas příjezdu,
- e) počet ujetých km a konečný stav měřidla km,
- f) počet hodin práce (motohodiny),
- g) množství doplněných pohonných hmot a olejů,
- h) jméno řidiče a podpis
- i) poznámky.

Výkaz jízd a práce PT může být nahrazen Knihou provozu dopravního prostředku.

2. Po ukončení kalendářního měsíce se ve výkazu jízd a práce PT provede uzávěrka s vyhodnocením počtu ujetých km, počtu motohodin a spotřeby pohonných hmot a oleje. Odpovědný pracovník kontroluje výkaz při měsíční uzávěře.

3. Záznamy obsahující údaje o závadách, opravách, výměnách a dalších technických skutečnostech nastalých v průběhu celé životnosti vozidla se vedou ve vozovém sešitě (např. SEVT D6T 31), a to pro každé vozidlo samostatně. Vozový sešit může být nahrazen jiným dokladem se srovnatelným rozsahem sledovaných položek nebo přiměřeným počítačovým programem.

### Dopravní nehody

Hlášení o dopravní nehodě se vypisuje do počítačového programu "Dopravní nehody" případně do tiskopisu podle uvedeného vzoru při dodržení následující terminologie:

1. Číslem jednotky PO se rozumí evidenční číslo jednotky.
2. Označením se rozumí označení požárního automobilu podle přílohy č. 4 tohoto řádu.
3. Stářím se rozumí doba od data výroby požárního automobilu do data vzniku dopravní nehody v celých letech.
4. Skupinou ŘP se rozumí skupina řidičského průkazu opravňující k řízení v době nehody.
5. Délkou praxe v řízení se rozumí doba, po kterou strojník nebo řidič tuto profesi vykonává u jednotky PO (s požárním automobilem).
6. Bližším určením místa DN se rozumí uvedení názvu ulice a obce nebo uvedení názvů obcí, mezi kterými k dopravní nehodě došlo, označení čísla silnice apod.
7. Účelem jízdy se rozumí
  - a) jízda k zásahu (jízda k zásahu a veškeré jízdy v jeho průběhu, včetně cvičení),
  - b) jízda od zásahu,
  - c) kondiční jízda,
  - d) služební jízda,
  - e) jízda pro hospodářské účely (včetně jízd do opraven a zkušebních jízd po opravě),
  - f) jízda bez vydaného povolení,
  - g) ostatní jízdy.
8. Nepříznivými povětrnostními podmínkami se rozumí
  - a) silný vítr,
  - b) hustá mlha,
  - c) prudký déšť včetně krup,
  - d) husté sněžení,
  - e) náledí včetně zledovatělého sněhu,
  - f) jiné.
9. Příčinami DN se rozumí
  - a) požití alkoholu,
  - b) požití léků nebo jiné řidičům nedovolené látky,
  - c) únava (únava, náhlá nevolnost nebo náhlá změna zdravotního stavu),
  - d) nesprávné odbočování (nedání znamení o změně směru jízdy),
  - e) nedodržení bezpečné vzdálenosti (nedodržení bezpečné vzdálenosti za jedoucím nebo vedle jedoucího vozidla či překážky),
  - f) nepřiměřená rychlost (nepřizpůsobení rychlosti jízdy stavu či povaze vozovky, nebo osobním schopnostem)
  - g) nebezpečné couvání a otáčení,
  - h) nesprávné předjíždění,
  - i) nesprávné vyhýbání (vyhýbání, jízda nebo stání na krajnici, jízda v úzkém prostoru či objíždění překážky),
  - j) špatný technický stav PT (špatný technický stav PT nebo nesprávné uložení nákladu),
  - k) jízda po nesprávné straně (jízda jinde než při pravém okraji),
  - l) nedání přednosti v jízdě (nedání přednosti v jízdě, a to i s použitím zvláštního výstražného zařízení, přehlédnutí jiného automobilu),



- m) nehoda zaviněná jiným účastníkem (nehoda zaviněná jiným účastníkem nebo vyšší mocí),
- n) jiná příčina (pouze v případě, kdy není možné nehodu zařadit podle výše uvedených příčin, nevěnování pozornosti řízení),
- o) příčina v šetření (po došetření se zasílá nové hlášení na generální ředitelství).

10. Stručným popisem DN se rozumí zejména uvedení údajů souvisejících s nehodovým mechanismem, které nejsou uvedeny v jednotlivých rubrikách hlášení.

11. Přijatými opatřeními (po dopravní nehodě) se rozumí

- a) bloková pokuta (uložená orgány policie),
- b) odejmutí řidičského průkazu,
- c) odejmutí profesního osvědčení řidiče,
- d) podrobný rozbor nehody (s ostatními řidiči a strojníky),
- e) přeřazení z funkce strojníka nebo řidiče (provedené zaměstnavatelem),
- f) zákaz řízení (vydaný zaměstnavatelem),
- g) finanční postih (provedený zaměstnavatelem),
- h) jiný postih.

**Vzor****Hlášení o dopravní nehodě  
požární techniky**

Číslo jednotky PO	Požární automobil		
	Registrační značka (SPZ)	Označení	Stáří

**I. Řidič požárního automobilu (účastník dopravní nehody)**

Jméno a příjmení	Datum narození	Hodnost	Skupina ŘP	Délka praxe v řízení	
				u HZS ČR	celkově

**II. Dopravní nehoda (DN)**

Bližší určení místa DN	Den DN v týdnu	Datum DN	Hodina DN
Účel jízdy			

**III. Příčina dopravní nehody**

Příčina DN			
Povětrnostní podmínky			
Míra zavinění DN (pokud je známa) *	Zaviněná	Spoluvina	Nezaviněná

- Nehodící se škrtněte.

**IV. Následky dopravní nehody**

Následky DN	Usmrceno			Těžce zraněno			Lehce zraněno		
	mužů	žen	dětí	mužů	žen	dětí	mužů	žen	dětí
Hasičů			--			--			--
Ostatních účastníků									
Škoda způsobená na požární technice	,- Kč			Ostatní škoda			,- Kč		

**V. Stručný popis DN**

.....

.....

.....

.....

**VI. Přijatá opatření**

.....

.....

.....

Podklad získán z územního odboru: ..... od: .....

V ..... dne ..... zpracoval ..... Podpis .....

### **Prevence dopravní nehodovosti**

1. Řidič a strojník je povinen každou indispozici, která snižuje jeho schopnost k řízení nebo obsluze PT, neprodleně nahlásit přímému nadřízenému.
2. Za bezpečnost jízdy odpovídá řidič nebo strojník. Velitel ani jiný člen posádky nesmí omezovat pravomoc a povinnost řidiče nebo strojníka. Velitel posádky vozidla však může nařídit zastavení nebo zpomalení jízdy, výměnu řidiče nebo případně může změnit trasu nebo cíl jízdy.
3. Na nápravách PT s celkovou hmotností nad 3,5 t s jednoduchým oráfováním se nesmí používat protektorované pneumatiky.
4. V kabině řidiče a mužstva PT smí být přepravováno požární příslušenství, které není znečištěné nebo kontaminované a je řádně uloženo v úchytech spolehlivě zajišťujících toto příslušenství proti vypadnutí při jízdě nebo při náhlé změně polohy, například při převrácení.
5. Se zásahovým požárním automobilem, který je opatřen nádrží na vodu k hašení, se smí jet pouze s plnou nebo prázdnou nádrží. S nedoplněnou nádrží smí jet pouze ve výjimečných případech a se zvýšenou opatrností.
6. Při jízdě k zásahu se zapnutým zvláštním výstražným zařízením<sup>9</sup> řidič nebo strojník dbá zvýšené opatrnosti. Při průjezdu křižovatkou, na kterou přijíždí po vedlejší silnici nebo v jiném než volném směru, je povinen dát přednost v jízdě všem účastníkům silničního provozu, kteří nejsou připraveni umožnit požárnímu automobilu volný a bezpečný průjezd.

---

<sup>9</sup> § 12 odst. 1 vyhlášky č. 247/2001 Sb., ve znění vyhlášky č. 226/2005 Sb.

### Kondiční jízdy

Účelem kondičních jízd je pravidelné udržování řidičské kondice a postupné prohlubování návyků ke kvalitnímu řízení vybraných motorových vozidel. Kondiční jízdy se řídí následujícími zásadami:

1. Strojník, který v průběhu čtyř týdnů neřídil požární automobil nebo některý z automobilů, pro které je určen při výjezdu k zásahu, absolvuje kondiční jízdu v délce nejméně 10 km, a to bez přerušení.
2. Strojník, který z důvodu např. dovolené nebo dlouhodobé nemoci neřídil déle než šest týdnů požární automobil nebo některý z automobilů, pro které je určen při výjezdu k zásahu, absolvuje kondiční jízdu v délce nejméně 20 km.
3. Nejméně dvakrát ročně musí být kondiční jízda rozšířena o tažení požárního přívěsu.
4. Strojník provádí kondiční jízdu zejména s CAS v základním provedení, CAS v redukovaném provedení pokud je na třínápravovém podvozku, AZ, AP a RZA.
5. Řidič automobilu se zvláštním výstražným zařízením, který v průběhu čtyř týdnů neřídil požární automobil, na který je v rámci výkonu služby určen, absolvuje s ním kondiční jízdu v délce nejméně 10 km bez přerušení.
6. Kondiční jízda se provádí bezprostředně po uplynutí doby podle odstavce 1 a 2, a to po předem stanovené trase. Její náročnost se volí s ohledem na místní podmínky.
7. Při kondiční jízdě si řidič nebo strojník prohlubuje zejména návyky v technice řízení automobilu, zdokonaluje se v řízení automobilu ve ztížených podmínkách provozu a nacvičuje součinnost s ostatními členy osádky, například při couvání nebo průjezdu zúženým profilem.
8. Při kondiční jízdě se nepoužívá zvláštní výstražné zařízení, jinak se používají veškeré předepsané prvky pasivní bezpečnosti. Během kondiční a ověřovací jízdy může vedoucí oddělení strojní služby nebo jím určený instruktor v případě uvedení do operačního řízení stanovit použití zvláštního výstražného zařízení.
9. Ztíženými podmínkami se rozumí např. průjezd zúženými profily, otáčení, přejezd prvků pro zpomalení jízdy. V zimním období je to jízda sněhem, na zledovatělém povrchu apod.
10. Kondiční jízdy organizuje vedoucí oddělení strojní služby nebo technik strojní služby. Ten také určuje pro kondiční jízdu konkrétního instruktora, pokud to povaha jízdy vyžaduje.
11. Specializované instrukčně metodické zaměstnání může být zaměřeno, např. na řízení automobilu s přívěsem včetně couvání, jízdu ve složitých terénních podmínkách, řízení automobilu na kluzkém povrchu, jízdu v omezeném prostoru, součinnost řidiče s osádkou automobilu nebo na rozbor závažné dopravní nehody.

### **Užití zvláštního výstražného zařízení**

1. Zvláštní výstražné zařízení se používá zejména při dopravě požárním automobilem na místo zásahu, pokud velitel jednotky nerozhodně jinak.
2. Zvláštním výstražným zařízením se rozumí zvláštní výstražné světlo modré barvy (zvláštní výstražné světelné zařízení) a zvláštní zvukové výstražné zařízení.
3. Za zvláštní výstražné světelné zařízení se nepovažují oranžová blikající světla, určená k označení požárního automobilu jako překážky silničního provozu a při dopravě na místo zásahu se oranžová blikající světla nepoužívají.
4. Zvláštním výstražným znamením se rozumí znamení dávané v souladu s právním předpisem<sup>2</sup>.
5. Zvláštní výstražné světelné zařízení se může používat v kombinaci se zvláštním zvukovým výstražným zařízením nebo v kombinaci s rozhlasovým zařízením.
6. Zvláštní výstražné světelné zařízení je snímatelné nebo pevně spojené s požárním automobilem, zvláštní zvukové výstražné zařízení a rozhlasové zařízení se umísťuje na požárním automobilu nebo skrytě v požárním automobilu.