

---

# **DOPRAVNÍ NEHODY**

## Taktika zásahu při dopravních nehodách

Zpracoval: Zbyšek Zuber  
Miroslav Hrubec  
Ing. Jiří Schrenk  
Zdeněk Zmatlík

Doporučený počet hodin: 2 hodiny

## OBSAH

<b>1 ZÁSADY VELENÍ .....</b>	<b>3</b>
1.1 Převzetí tísňové zprávy .....	3
1.2 Osobnost a chování hasiče .....	3
1.3 Rozhodovací proces velitele zásahu .....	3
1.4 Složky IZS .....	4
1.5 Organizace zásahu a koordinace záchranných prací při hromadné dopravní nehodě .....	4
<b>2 PŘÍSTUP A TAKTICKÝ POSTUP VYPROŠTĚNÍ OSOB .....</b>	<b>5</b>
2.1 Příjezd k místu nehody – řešíme před vznikem nehody .....	5
2.2 Přístup na místě události .....	5
2.3 Průzkum na místě události .....	5
2.4 Taktický postup vyproštění .....	11
2.4.1 Jištění .....	11
2.4.2 Přístup .....	11
2.4.3 Stabilizace zdravotního stavu zraněného .....	11
2.4.4 Vyproštění .....	12
2.4.5 Transport .....	12
2.5 Organizace místa zásahu .....	12
<b>3 BEZPEČNOST PRÁCE NA MÍSTĚ DOPRAVNÍ NEHODY .....</b>	<b>13</b>
3.1 Obsluha vyprošťovacího zařízení a osobní ochranné pracovní pomůcky pro hasiče (OOPP) .	13
3.2 Zvedání břemen (vozidla) .....	13
3.3 Stabilizace vozidla .....	14
3.4 Ochrana před biologickými riziky .....	14
3.5 Práce s nástrojem .....	14
3.6 Obecná pravidla .....	14
3.7 Revize a potřebná osvědčení .....	16
Literatura .....	16

# 1 Zásady velení

## 1.1 Převzetí tísňové zprávy

Ohlášení mimořádné události je zpravidla přijímáno operačním a informačním střediskem HZS kraje. Mimo adresy je žádoucí z volajícího vytěžit i následující informace:

- orientační body, místní zvláštnosti v příjezdu, osoba čekající na příjezd jednotek PO,
- počet uvězněných osob ve vozidlech, celkový počet zraněných,
- počet a druh dopravních prostředků (motocykl, OA, NA, BUS, cisterny, ...),
- poloha vozidel (na boku, na střeše, vzájemné zaklínění, ... a jejich umístění na komunikaci, ve stoce, na mostě, na železniční trati, ve svahu, ...),
- označení vozidel z hlediska nebezpečných látek (ADR a RID),
- druh nákladu (sypký, v kusech, tekutý, zvířata ...).

Veškeré získané informace je nutno neprodleně předávat veliteli vyjíždějící jednotky PO.

## 1.2 Osobnost a chování hasiče

Zasahující se chová sebevědomě, postupuje energicky a s rozvahou. Jistota musí pramenit ze znalosti konstrukce vozidel, doporučených postupů a obsluhy technických prostředků. Nedává na jevo pochyby a nerozhodné chování. Před zachraňovanými (i přihlížejícími) se zdržuje nevhodných komentářů i posunků.

Zachraňované osoby dostatečně informuje o prováděných činnostech, slovně je pozitivně motivuje a komunikuje s nimi tak, aby nedocházelo k dalšímu narušení psychiky. Poskytuje jim předlékařskou pomoc a zachází s nimi šetrně s ohledem na následné poranění (o ostré předměty, hrany, úlomky, prach apod.).

Každý hasič se snaží vytvářet vědomí soudržnosti a spolehnutí se jeden na druhého, vzájemně se informují o prováděných činnostech. Ve stresových situacích je možno se vzájemně povzbuzovat (gestem, slovem), zejména méně zkušené kolegy.

## 1.3 Rozhodovací proces velitele zásahu

Velitel zásahu (VZ) musí vycházet z informací o situaci na místě zásahu, právě prováděné činnosti a nesmí být pohlcen dějem. Z přehledného bodu sleduje jednotlivé činnosti a vydává rozkazy (viz obr. 1). Snaží se, aby jednotlivé skupiny prováděly současně různé činnosti a nedošlo k tomu, že jedna skupina pracuje a ostatní čekají.

Velitel zásahu:

1. Velitelem zásahu je velitel jednotky PO.
2. Rozhoduje o tom, zda se bude zasahovat - musí být splněna podmínka právních předpisů – viz. ML 4 D Bojového řádu.
3. Rozhoduje o konkrétním postupu činnosti, vytváří plán návaznosti jednotlivých úkonů. Rozhoduje o povolání dalších jednotek PO a o povolání dalších sil a prostředků složek IZS.
4. Sleduje a průběžně vyhodnocuje opodstatněnost prováděných postupů a vše si zdůvodňuje (škody na vozidle, možné následné vymáhání škod soudní cestou).
5. Rozhoduje o nasazení dalších ochranných prostředků.
6. Významnou pomocí při řešení nehody může být i konzultace s lékařem.

Základní taktický postup se skládá z pěti fází, tzv. JPSVT.

1. fáze - **J** = Jištění
2. fáze - **P** = Přístup
3. fáze - **S** = Stabilizace zdravotního stavu zraněných
4. fáze - **V** = Vyproštění
5. fáze - **T** = Transport.

Velitel zásahu také rozhoduje o opatřeních ve vztahu k životnímu prostředí a odstraňování následků nehody – viz. ML 4 D Bojového řádu.

## 1.4 Složky IZS

Složky IZS postupují koordinovaně, v souladu s požadavky VZ a plní úkoly vyplývající z jednotlivých právních předpisů.

- JPO**
- odstraňování a omezování rizik,
  - poskytování předlékařské první pomoci,
  - poskytování psychologické a posttraumatické intervenční péče,
  - pomoc ZZS dle jejich požadavků, včetně koordinovaného vyproštění osob,
  - týlové zabezpečení místa zásahu, (*osvětlení, heliport-vymezit přistávací plochu pro vrtulník cca 50x100m, týlový kontejner*)
  - řízení dopravy po dobu nepřítomnosti Policie ČR.

Při veškeré činnosti se snaží zachovat maximum důkazních stop pro šetření Policií ČR.

- ZZS**
- udržovat kontakt vedoucího lékaře s VZ,
  - třídit postižené a poskytnout odbornou přednemocniční neodkladnou péči, monitorovat stav zachraňovaných osob, provést potřebné залечení,
  - koordinovat postup vyproštění dle druhu a charakteru zranění,
  - transportovat zraněného do zdravotnického zařízení.

- Policie**
- vyšetřování nehody a shromažďování důkazních stop (Policie ČR),
  - usměrňování, odklon a řízení dopravy, případně výluka s ohledem na potřeby zásahu,
  - zabezpečení místa nehody před vstupem nepovolaných osob a zcizení majetku,
  - opatření ve věci veřejného pořádku a fyzická ochrana složek IZS,
  - kontaktuje správce komunikace - zajistí dopravní značení

Je-li potřeba, jsou povolány i ostatní složky IZS (plánovaná pomoc na vyžádání).

## 1.5 Organizace zásahu a koordinace záchranných prací při hromadné dopravní nehodě

Při hromadné dopravní nehodě (viz ML 3D Bojového řádu) s ohledem na její rozsah zajistí VZ povolání dostatečného počtu sil a prostředků, včetně těžké a speciální techniky. Zváží zřízení štábu VZ nebo ustanovení pomocníků VZ. Určí a označí stanoviště VZ případně štábu.

Doporučuje se rozdělit místo zásahu na úseky, popřípadě i sektory. Kriteřiem pro stanovení úseků a sektorů může být rozsah mimořádné události, druh charakteristických činností, např. likvidace NL, zajištění vozidel proti vzniku požáru, hašení požárů, vyprošťování osob, prohledávání okolí, řízení dopravy apod. Veliteli jednotlivých úseků nebo sektorů mohou být i příslušníci Policie ČR nebo lékaři ZZS dle druhu převažující činnosti.

V dostatečném časovém předstihu musí VZ řešit i potřebu posttraumatické intervenční péče a prvotní humanitární pomoci pro osoby postižené i čekající v zácpách, ohrožené např. nepřízní počasí.

## 2 Přístup a taktický postup vyproštění osob

### 2.1 Příjezd k místu nehody – řešíme před vznikem nehody

V rámci seznamování se s hasebním obvodem (v rámci pravidelné odborné přípravy nebo při kondičních jízdách) a z toho vyplývající znalosti hasebního obvodu, se jedná o vyhledávání možných náhradních příjezdů a přístupů k místům nehody, zejména na silnicích I. třídy, dálnicích a železničních tratích. Tyto informace je třeba zpracovat do dokumentace jednotky pro výjezd a udržovat je v aktuálním stavu. Dalšími důležitými informacemi pro jednotku jsou meteosituační, zejména s ohledem na specifickou situaci v různých ročních obdobích, umístění a stav vodotečí a stojatých vod, profil a únosnost terénu, zejména s ohledem na možné přistání vrtulníku, umístění zdrojů pitné vody (s ohledem na hašení nebo únik NL), elektrifikace tratí tramvajových, trolejbusových a železničních popř. i jiné dle druhu a rozsahu předpokládaných nehod.

### 2.2 Přístup k místu nehody a ustavení vozidel

Před příjezdem na místo zprovoznit detekční přístroje - dle vybavenosti vozidla (dozimetry, explozimetry a další měřící přístroje).

K místu nehody přijíždět obezřetně s ohledem na povětrnostní podmínky, např. mlha, náledí apod., na nebezpečí úniku PHM, LPG, oleje a nezastavovat v těsné blízkosti havarovaných vozidel. Ihned zprovoznit dostupné světelné výstražné systémy na vozidlech.

Vozidla ustavit do nárazníkového postavení (viz obr. Postavení zásahových vozidel složek IZS při řešení dopravních nehod) a umístit **světelné výstražné kužely** *minimálně* ve vzdálenosti 100 m na dálnici a 50 m na ostatních komunikacích. V obci může dle situace být tato vzdálenost snížena.

Na rychlostních komunikacích může dojít k situaci, kdy musíme uvažovat s alternativou výjezdu a příjezdu jednotek z opačných směrů nebo o příjezdu po souběžné komunikaci. V nouzi, po dohodě a zabezpečení Policií ČR, lze také uvažovat o příjezdu v protisměru (dle domluvy a doporučení dálniční Policie ČR při jízdě v protisměru využívat odstavný pruh, případně levý pruh).

### 2.3 Průzkum na místě události

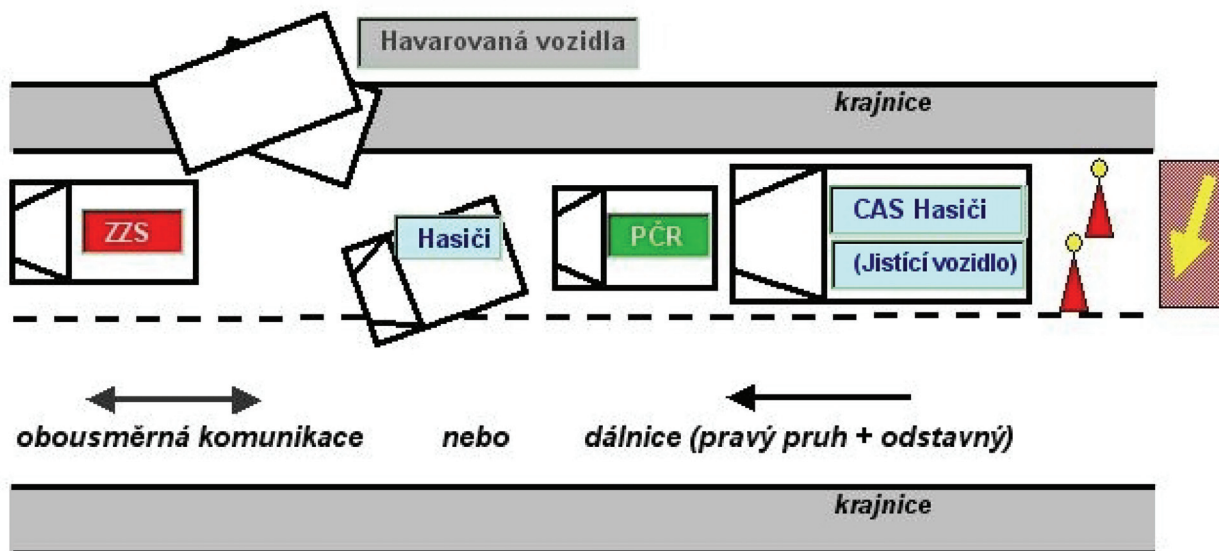
Průzkum provádíme již při příjezdu formou frontálního pohledu. Tím sledujeme zejména situaci na místě nehody, zejména provoz na komunikaci, druh a postavení vozidel, polohu, stav a pohyb osob, terén, charakter poškození vozidel a konstrukcí a průvodní jevy nehody, např. únik látek, kouř apod. Další fází je vnitřní a vnější průzkum. Vnitřním průzkumem zajišťujeme kontakt se zachraňovanými osobami a zjišťujeme jejich zdravotní stav ve vozidle, stav vozidla a možnosti přístupu k zachraňovaným (např. nenásilné otevření dveří), včetně druhu pohonu (LPG, elektropohon, palivové články). Vnější průzkum sledujeme zejména vyhledávání osob mimo vozidlo a terén z hlediska možnosti šíření unikajících látek. Dále sledujeme jiné možné zdroje, které mohou způsobit následné ohrožení (elektrická vedení, plynovody, parovody...).

Obr. 1 Prvotní průzkum místa nehody



## Postavení zásahových vozidel složek IZS při řešení dopravních nehod

Obr. 2 Varianta 1, při využití všech dostupných prostředků (mobilní technika složek IZS, výstražné kužele a směrové desky), kóty zobrazují min. bezpečnostní vzdálenosti



**Obr. 3** Varianta RZA a CAS



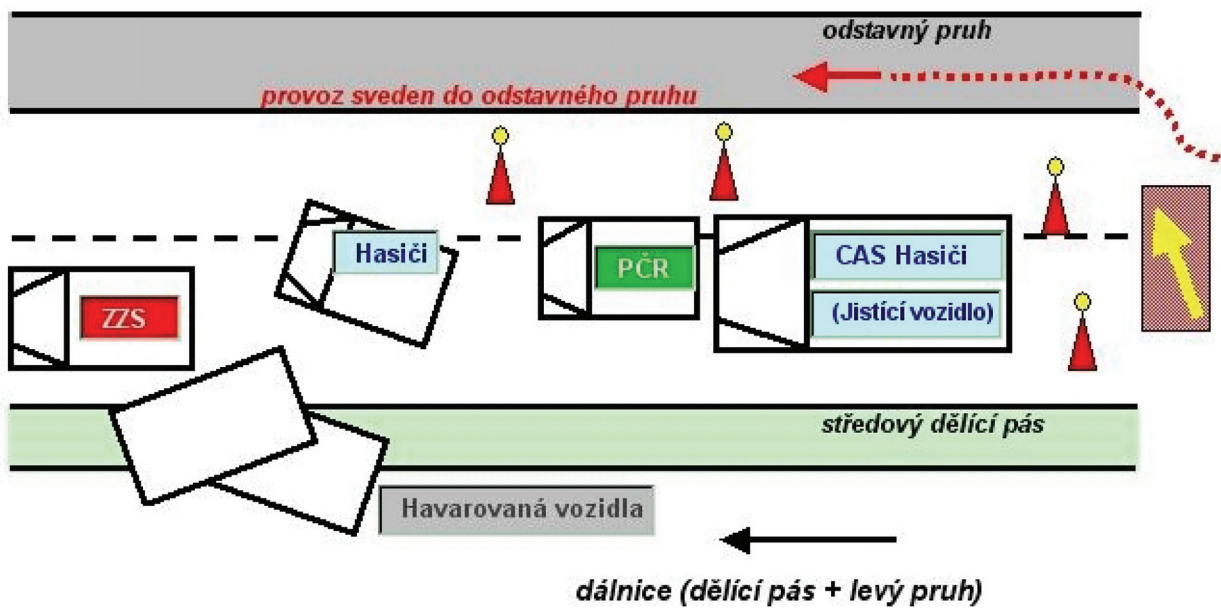
**Obr. 4** Varianta dvě CAS



**Obr. 5** Varianta jedna CAS



Obr. 6 Varianta 2, při využití dostupných prostředků (mobilní technika složek IZS, výstražné kužely a směrové desky)



- \* pro bezpečnost zasahujících se uzavírají oba dva jízdní pruhy
- \* provoz veden odstavným pruhem

Obr. 7 Varianta jedna RZA a CAS

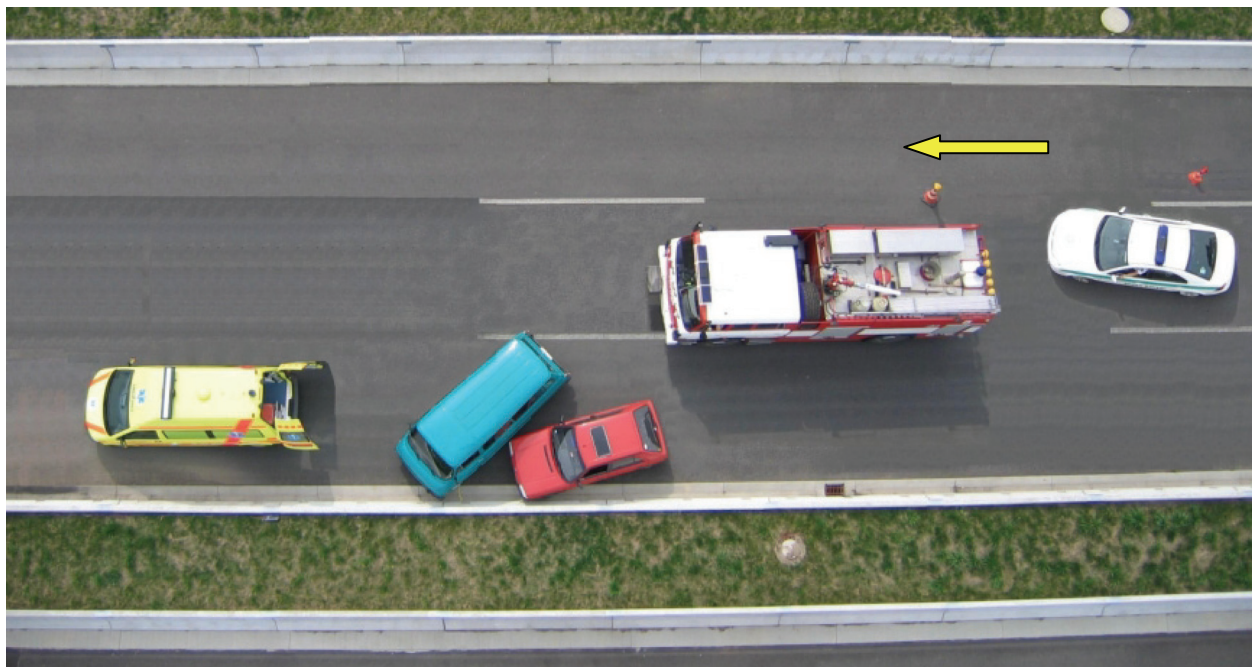




Obr. 8 Varianta dvě CAS

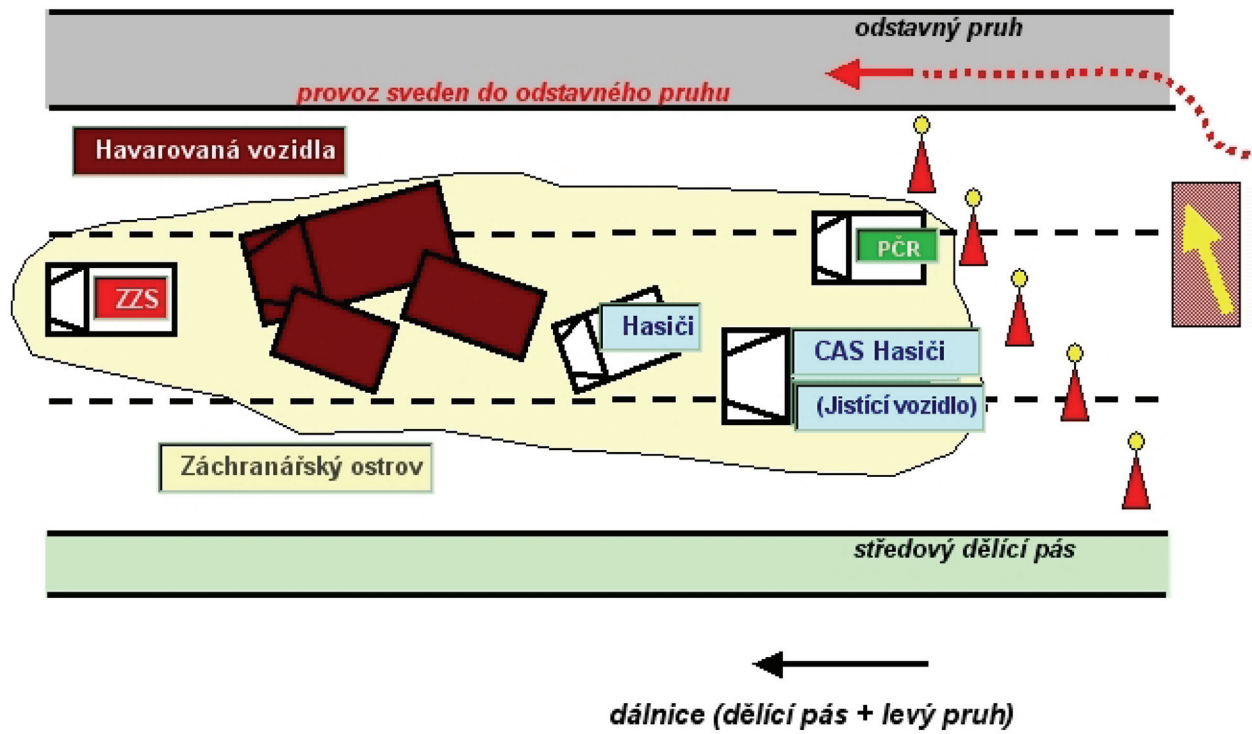


Obr. 9 Varianta jedna CAS



Je-li nehoda ve středových pruzích, je nutné zastavit provoz alespoň z jedné strany, aby nevznikl tzv. „záchranný ostrov“. Umožnit zprovoznění silniční komunikace vždy jen v jednom jízdním pruhu (odstavný nebo levý jízdní pruh), aby nedošlo k uvěznění zasahujících viz. obr. 10.

Obr. 10 varianta 3, při využití všech dostupných prostředků (mobilní technika složek IZS, výstražné kužele a směrové desky)



Obr. 11 Varianta RZA a CAS



Obr. 12 Varianta dvě CAS





## **POZOR – záchranáři zásadně nepřebíhají rychlostní komunikace!**

### **2.4 Taktický postup vyproštění**

Na úkoly uvedené v bodě 2.2 navazují další činnosti související s JPSVT.

#### **2.4.1 Jištění**

- příprava hašení (trojnásobná požární ochrana),
  - odpojení akumulátorů (může jich být i několik) a vyzkratování odpojených kabelů od akumulátoru,
  - zastavení úniku provozních kapalin,
  - stabilizace vozidla (je-li nutno v krajním případě posunout vozidlo, vyznačíme na komunikaci jeho původní postavení),
  - alternativně pro snížení nebezpečí výbuchu a požáru par použijeme přetlakový ventilátor.
- Osádka připraví potřebné věcné prostředky.

#### **2.4.2 Přístup**

Znamená vytvořit otvor, který nám umožní (záchranářem nebo lékařem) poskytnutí první pomoci a upřesnění zdravotního stavu zachraňované osoby. Přístup vytváříme dle pokynů velitele zásahu a to:

- standardními vstupy to je otevření dveří, víka zavazadlového prostoru,
- prosklenými částmi karoserie /stažení, vyndání, destrukce – to je okna, která musíme zabezpečit (přelepení, vhodný způsob vyndání nebo rozbítí)/,
- nestandardními vstupy pomocí vyprošťovacích nástrojů (páčení dveří, vystřihávání otvorů, odstraňování střechy).

Se zachraňovaným, je-li při vědomí, trvale komunikujeme (viz. bod 1.2) a zabezpečujeme jeho krytí v průběhu vyprošťovacích prací. Upřesníme pořadí vyproštění. Eliminujeme prvky pasivní ochrany ve vozidle. Na airbagy nasadíme zachycovače, dále vyhledáme generátory plynů pro airbagy, (pozor – případné stříhy provádíme mimo tyto generátory). Bezpečnostní pásy přeřízneme, s výjimkou situace, kdy je vozidlo na střeše a v pásech visí zraněný. Po zajištění a stabilizaci zraněného v poloze vozidla na střeše, můžeme provést přeříznutí bezpečnostních pásů. Zabezpečíme vzniklé ostré hrany.

#### **2.4.3 Stabilizace zdravotního stavu zraněného**

Jedná se o zajištění základních životních funkcí, zklidnění, je-li lékař i zaléčení a snížení bolesti.

### 2.4.4 Vyproštění

Postup a razanci určí velitel zásahu podle situace a konzultace s lékařem (nutno spěchat, exitus apod.). Ale i zde se veškerá činnost jednotky podřizuje šetrnosti vůči zraněnému. Pokud to situace dovoluje, můžeme pro vyproštění zraněného použít například transportní desku, nosítek-scoop, páteřní dlahu atp.

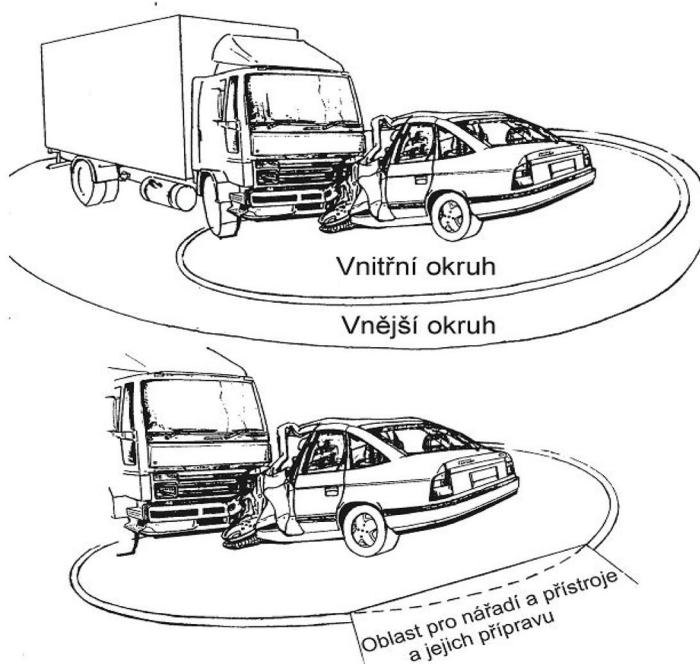
### 2.4.5 Transport

Transport zraněného zabezpečuje zpravidla ZZS pozemní, případně leteckou cestou v doprovodu zdravotnického personálu.

## 2.5 Organizace místa zásahu

Zajišťuje přehled o situaci a bezpečný pohyb zasahujících. Dále má zabránit vstupu nepovolaných osob, zcizení majetku a udržení veřejného pořádku. Je vhodné určit *vnitřní a vnější okruh*. *Vnitřní okruh* je kolem havarovaného vozidla a slouží výhradně pro pohyb záchranářů. Na něj navazuje místo pro odkládání nástrojů a místo pro odkládání odstraněných částí vozidla. *Vnější okruh* obepíná všechna havarovaná vozidla a to ve vzdálenosti cca 3m. Je vhodné jej vyznačit páskou. Dozor nad tímto okruhem zajišťuje policie. (viz. obr. 14).

Obr. 14 Okruhy – (vnější a vnitřní okruh, odkládání nářadí)



Obr. 15 Okruhy – (vnější a vnitřní okruh, odkládání nářadí)



Obr. 16 Okruhy – (vnější a vnitřní okruh, odkládání nářadí)



## 3 Bezpečnost práce na místě dopravní nehody

### 3.1 Obsluha vyprošťovacího zařízení a osobní ochranné pracovní pomůcky pro hasiče (OOPP)

Vyprošťovací hydraulické a pneumatické zařízení smí obsluhovat osoba prokazatelně proškolená a seznámená s obsluhou, údržbou a bezpečností práce. Velmi důležité je znát možnosti a varianty využití používaných technických prostředků.

Rozsah OOPP při zásahu dle vyhodnocení míry rizika stanoví velitel zásahu, doporučuje se minimální rozsah: zásahový oděv, zásahová obuv, zásahové rukavice, hasičská přilba se staženým štítem nebo brýlemi pro ochranu zraku, latexové rukavice a respirátor (při řezání skla, betonu atd.), výstražná vesta.

### 3.2 Zvedání břemen (vozidla)

Při zvedání břemene vyprošťovacím zařízením nevstupujeme pod břemeno (vozidlo), zvláště si dáváme pozor na končetiny. Průběžně zajišťujeme stabilitu břemene tj. současně se zvedáním podkládáme.

Při zvedání jeřábem, kromě respektování obecně platných bezpečnostních požadavků (vazačský průkaz, průkaz jeřábníka), se věnujeme volbě místa k uchycení vázacích prvků a provádíme opatření v závislosti na předpokládaném pohybu břemene po jeho uvolnění. Zejména vyloučíme pohyb osob v místě možného pohybu břemene a lana v souvislosti s případným kyvem, přetržením lana nebo uvolněním nebo vyvléknutím vázacího prvku. Snažíme se také v nejvyšší možné míře omezit následné poškození vozidla.

Při vlečení břemene pomocí navijáku platí podobné bezpečnostní zásady jako při zvedání jeřábem, nikdy se nedotýkáme lana, nebo háku, pokud jsou pod zatížením. Nikdy nenecháváme ovládání navijáku zapojené pokud ručně odvíjíme lano, nebo upevňujeme lano na kotevní bod. Dbáme na dodržení dostatečného odstupu od lana, při zatížení lana existuje riziko vytržení nebo přetržení lana, přičemž dochází ke švihnutí lana směrem vpřed a/nebo vzad, případně k vržení části vytržené konstrukce. Proto v prostoru možné dráhy přetrženého lana nebo letu části konstrukce nesmí stát žádná osoba. Nikdy se nedotýkáme lana, vedení lana nebo navijecího bubnu, pokud ovládání navijáku drží v ruce jiná osoba! U navijáků, které se ovládají elektricky před použitím zkontrolujeme ovládací kabel, není-li poškozena izolace vodičů. Naviják nikdy nezatěžujeme nad jeho max. tažnou sílu a max. dobu nepřetržitého navijání pod zátěží, pomocí kladek můžeme tažnou sílu navijáku zdvojnásobit. Při přípravě a volbě kotevního místa si musíme být stoprocentně jisti, že je schopné vydržet příslušné zatížení. Při navijení pod zatížením udržujeme pokud možno lano kolmo k podélné ose bubnu.

Při použití pneumatických vaků nesmíme pracovat pod zvedaným nákladem, který je třeba neustále podkládat (platí zásada 1cm zdvihu, 1 cm podložení), dále zabezpečujeme proti posunutí. Pneumatické vaky je třeba, pokud možno, zcela zasunout pod zvedaný předmět (min. 75% plochy pneumatického vaku). Nesmíme stát před zasunutými a nafukujícími se pneumatickými vaky, protože v extrémních případech musíme vzít v úvahu vyklouznutí (vystřelení) vaku. Je zakázáno použití tří a více pneumatických vaků na sobě (kromě vaků Zumro, které jsou vzájemně spojeny).

Při použití více pneumatických vaků na sobě, nesmí být spodní pneumatický vak menší než vrchní. Jako podkladový materiál nepoužíváme kov na kov. Při použití vaků na ledě, sněhu, blátě, mokru apod. podkládáme pneumatické vaky větvemi, pískem, podložkami nebo podobným materiálem ke zlepšení přilnavosti.

Pneumatické vaky nepokládáme na horké a sálající předměty, v případě nutnosti použijeme ochranné desky proti žáru, vaky chráníme před ostrými hranami, špičatými předměty, pomocí nekluzných dřevěných nebo gumových desek. Mezi pneumatickým vakem a uzavíracím ventilem musí být umístěn vždy pojistný ventil.

### 3.3 Stabilizace vozidla

Před zahájením práce musí být každé havarované vozidlo stabilizováno. Úkolem stabilizace je zabránit otřesům, posunům, eliminovat funkci odpružení vozidla, zabránit nežádoucím deformacím např. v důsledku provedení pomocného stříhu. Stabilizace musí být ve vztahu k zachraňovaným prováděna šetrně, bez trhavých pohybů s vozidlem. Kromě stabilizace vozidla provedeme i stabilizaci ostatních předmětů (vozidlo, strom, sloup, náklad) ohrožujících hasiče. Stabilizaci kontrolujeme po celou dobu zásahu.

### 3.4 Ochrana před biologickými riziky

Před možnou nákazou infekčními nemocemi se při styku a manipulaci s osobami chráníme latexovými rukavicemi a respirátorem, dle situace i spuštěným ochranným štítem na přilbě. Je-li zjištěno infekční onemocnění nebo materiál (krev, tkáň), provedeme dezinfekci místa zásahu a použitých věcných prostředků. **Tato skutečnost musí být uvedena ve zprávě o zásahu.**

### 3.5 Práce s nástrojem

S ohledem na zachraňované se vyvarujeme úderů nástrojem do vozidla. Všichni, kteří jsou v blízkosti záchranných prací musí být informováni o právě prováděném úkonu s nástrojem. Dbáme, aby spojky vysokotlakých hadic byly řádně spojeny a zajištěny. Sledujeme, zda vysokotlaké propojovací hadice netvoří smyčky nebo nejsou položeny přes ostré hrany - hydraulické hadice jsou citlivé na poškození (řezy, zauzlování, popálení žhavými součástmi, chemické potřísnění, nepoužívat hydraulické hadice pro tažení při přemisťování náradí nebo agregátu). Nestoupáme na vysokotlaké hadice a spojky.

Hasič, pracující s hydraulickým náradím, musí stát na pevné ploše, nástroj drží oběma rukama v místech tomu určených a musí mít nástroj plně pod kontrolou. Svírá-li nástroj s vozidlem ostrý úhel, nestojíme mezi vozidlem a nástrojem, ale z vnější strany nástroje (otevřený úhel viz. obr. 18). Při přecházení s nástrojem a jeho odkládání je nástroj přivřen a směřován špičkou dolů a dopředu. Hasič přidržující oddělované části konstrukce stojí u plochy a ne proti ostré hraně. Přidržením zabráňuje nežádoucímu odpadnutí, vystřelení a sevření oddělovaných konstrukcí.

Pracujeme-li s nástrojem v blízkosti osoby, tuto chráníme deskou, zástěnou apod. Mezi čelisti nástroje nikdy nevkládáme ruce. Stříhání pérových, tvrdých a kalených materiálů je zakázáno. Čelisti nasazujeme kolmo a co nehlouběji k ose čepu nůžek. Jakmile se čelisti nůžek začínají rozvírat do boku nebo se nadměrně krouťí, přerušíme stříhání a zvolíme jiný postup. Nástrojem nesmíme násilně páčit proti směru kroucení.

Při práci s hydraulickým rozpínákem využíváme celou plochu špiček čelistí (mohou být rozpínací, stříhací nebo součástí celých čelistí - kombinovaný nástroj).

Hydraulický rozpěrný válec nasazujeme kolmo na plochu křížových hlavice v podélné ose válce. Hlavice musí být stejnoměrně zatíženy a nesmí se opírat o šikmé plochy. Ani o tělo rozpěrného válce se nesmí nic opírat. Špatné ustavení rozpěrného válce může vést k vystřelení a jeho zničení (ohnutí). Rozpěrný válec nepoužíváme ke zvedání břemen. Při stříhání nebo rozpínání silných nebo houževnatých materiálů dochází k časové prodlevě, způsobené nárůstem tlaku v pracovním nástroji a následnému ustřížení nebo odtažení (prodleva trvá řádově několik vteřin).

### 3.6 Obecná pravidla

Udržování přihlízejících osob v dostatečné vzdálenosti od místa nehody. Ukládání odstraněných částí vozidla a pracovních nástrojů mimo vnitřní okruh. Vozidla vybavená airbagem musíme zajistit proti možnému vystřelení pomocí zachycovače volantového nebo bočního airbagu. Nasazení zachycovače provádíme tak, abychom do prostoru vložili pouze ruce, nikoliv část trupu s hlavou. Dodržíme dostatečnou vzdálenost od neaktivovaných airbagů cca 30 - 90 cm. Deaktivací doba airbagů po odpojení akumulátorů je různá.

**Obr. 17** Nesprávná práce s hydraulickým nástrojem



**Obr. 18** Správná práce s hydraulickým nástrojem



- Evropské automobily cca 1 – 10 minut.
- Automobily z Asie cca 10 minut.
- Automobily z USA cca 15 minut.

Uvedené doby jsou pouze orientační a závisí na kapacitě kondenzátoru, který zajišťuje aktivační energii řídicí jednotce i po odpojení akumulátoru.

Při vyprošťování musíme dát pozor na umístění generátorů, které slouží k aktivaci airbagů. Při střížení do generátoru může dojít k výbuchu a vystřelení části obalu.

U vozidel typu Cabrio si musíme dát pozor na možnou aktivaci výsuvných rámu popř. opěrek umístěných za sedadly nebo přímo ze sedadel.

### **3.7 Revize a potřebná osvědčení**

Interval pravidelné kontroly u pneumatických zařízení, pokud výrobce nestanovil lhůtu kratší, je 1 x za rok<sup>1)</sup>). Interval pravidelné kontroly u hydraulických zařízení, pokud výrobce nestanovil lhůtu kratší, je 1 x za dva roky. Pravidelná kontrola u zvedacích a vázacích prostředků, pokud výrobce nestanovil lhůtu kratší, je 1 x za rok. Platnost jeřábnického a vazačského průkazu je jeden rok.

### **Literatura**

- 1) Moris, B.: Technologie vyprošťování osob z havarovaných vozidel: Holmatro, 2004.
- 2) Knižnice ČAHD svazek č. 8, ročník 1999.
- 3) WEBER – HYDRAULIK: Mit Erfahrungen in die Zukunft: prezentace firmy.
- 4) Vyhláška č. 247/2001 Sb., o organizaci a činnosti jednotek požární ochrany, ve znění vyhl. č. 226/2005 Sb.
- 5) Zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů.

<sup>1)</sup> vyhl. č. 247/2001 Sb., o organizaci a činnosti jednotek požární ochrany, ve znění vyhl. č. 226/2005 Sb.





Název	Dopravní nehody Taktika zásahu při dopravních nehodách
Autoři	Zbyšek Zuber Miroslav Hrubec Ing. Jiří Schrenk Zdeněk Zmatlík
Odpovědný redaktor	Mgr. Karel Švanda
Vydal	MV-generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR Kloknerova 26, 148 01 Praha 4
Tisk	Tiskárna MV, p. o. Bartůňkova 4/1159, 149 01 Praha 4
Vydání	první
Náklad	1800 výtisků

Publikace neprošla jazykovou úpravou.  
Vydáno pro služební potřebu Hasičského záchranného sboru ČR.

ISBN 80-86640-77-9