

Hasičský záchranný sbor DP zařadil do služby novou cisternovou automobilovou stříkačku.

Text a foto: Michal Brunner, HZS DP

Požární stanice v depu metra Zličín je třetí a nejmladší stanicí Hasičského záchranného sboru DP. Zahájení jejího provozu, stejně jako provozu celého depa, se datuje do roku 1994. Od otevření stanice zde podnikoví hasiči sloužili s požárními automobily typu CAS K 25 na podvozku Liaz, původem z druhé poloviny osmdesátých let. Tyto dnes již legendární hasičské „Liazky“ s prostornou kabinou, odvozenou z autobusů Karosa, patřily v době svého nákupu ke špičkové požární technice. Po dvacetiletém nasazení u HZS se u nich však zcela pochopitelně začaly projevovat častější poruchy a nedostatek náhradních dílů. Také jejich koncepční řešení a vybavení věcnými prostředky již neodpovídaly současným potřebám a širokému spektru výjezdů podnikových hasičů a provedené rekonstrukce automobilů řešily tento stav jen dočasně.

Na požárních stanicích Kačerov a Hostivař se obměna požárního automobilu prvního výjezdu podařila v roce 2002, respektive 2005, ale zličínská stanice na požární techniku nové generace dlouho čekala. Teprve na konci roku 2010 byl díky společné vůli vedení úseku bezpečnostního a úseku technického prosazen investiční požadavek na novou cisternovou automobilovou stříkačku i pro zličínskou jednotku. Jedním ze zásadních argumentů byly pokračující práce na prodloužení linky metra A do Motola, protože celý nový úsek metra se nachází v tzv. hasebním obvodu požární stanice Zličín a nebylo myslitelné chránit moderní technologie metra zastaralou hasičskou technikou. Na jaře 2011 ve výběrovém řízení na dodavatele požárního automobilu zvítězila Továrna hasičské techniky se sídlem v Poličce.

V technickém zadání byl kladen důraz na unifikaci nové stříkačky s již používanou technikou HZS DP. Klíčovou byla volba českého podvozku Tatra 815, který při vynikajících terénních vlastnostech zachovává nízkou průjezdnou výšku vozidla. Obojí je v Praze nepostradatelné. Zvláště v zimním období, při náledí nebo sněhových kalamitách, se kopcovité hlavní město stává pro záchranáře obtížným terénem. Jednotky HZS DP navíc v některých případech potřebují vyjet s automobilem mimo zpevněné silniční komunikace, zejména při řešení mimořádných událostí v provozu tramvají.

Nový automobil nese typové označení CAS 20/2200/200 – S2Z, jedná se tedy o cisternovou automobilovou stříkačku těžké hmotností kategorie, pro provoz na zpevněných i nezpevněných komunikacích a se základní sestavou požárního příslušenství. Skelet nástavby je vyroben jako monoblok z polyesteru zesíleného skelnými vlákny. Díky zvolenému materiálu je nástavba lehká, nekorodující a zároveň velmi odolná vůči rázům a torznímu namáhání. Uvnitř nástavby jsou dvě komory sloužící jako nádrže hasebních látek. Větší z nich pojme 2200 litrů vody, menší obsahuje 200 litrů univerzálního pěnidla. Nádrže jsou vestavěným potrubím propojeny s čerpacím zařízením v zadní části automobilu. Požární čerpadlo Godiva WTA 2010 má jmenovitý průtok 2000 litrů vody za minutu při tlaku 10 bar v normálním režimu, resp. 400 litrů vody za minutu při tlaku 40 bar ve vysokotlakém režimu. Vysokotlaké zařízení pro první požární zásah je tvořeno průtokovým navijákem s osmdesáti metry pryžové hadice o světlosti 25 mm a kombinovanou proudnicí.

Automobil ve své nástavbě přepravuje věcné prostředky předepsané legislativně pro CAS v základním provedení, například hadice, armatury, 4-dílný nastavovací žebřík nebo ženíjný nářadí. Dále je vybaven speciálními prostředky pro zásahy v metru, zejména kyslíkovými

dýchacími přístroji s ochrannou dobou až 4 hodiny, měřicími přístroji pro detekci plynů a přenosnými zkratovacími soupravami. Pestrou paletu výbavy doplňují prostředky pro řešení dopravních nehod a poskytování technické pomoci – hydraulická vyprošťovací souprava, pneumatické zvedací vaky, řetězová a kotoučová motorová pila. Na předním nárazníku je namontován vyprošťovací lanový naviják s tažnou silou max. 54 kN a na zadním čele nástavby se nachází teleskopický osvětlovací stožár s možností vysunutí do výšky 5,5 metru nad okolní terén. Při koncipování automobilu bylo neustále pamatováno na specifika zásahů v rámci Dopravního podniku. Proto v nástavbě přepravuje i větší množství sorbentu pro likvidaci úniků ropných látek, přenosná čerpadla pro čerpání vody ze zatopených prostor nebo rozšířenou zdravotnickou výbavu pro případ mimořádné události s větším počtem zraněných.

Převzetí dokončeného automobilu u výrobce se uskutečnilo symbolicky na Mikuláše 2011. Do konce února proběhlo najetí předepsaného počtu kilometrů a byla provedena garanční prohlídka v autorizovaném servisu. Při záběhu se projeví jen minimální závady podvozku i nástavby. Zároveň probíhalo intenzivní školení všech hasičských družstev zličínské stanice na obsluhu automobilu. V březnu již byla Tatra definitivně převezena do místa svého „trvalého bydliště“ na Zličín a pokračovalo seznamování hasičů s důrazem na rutinní zvládnutí obsluhy poloautomatické převodovky a čerpacího zařízení ze strany řidičů-strojníků. Na začátek dubna bylo naplánováno zařazení automobilu do pohotovosti k výjezdu.

Svoji roli v požární ochraně DP budou nadále sehrávat i starší CAS K 25 – Liaz. Na každé požární stanici zůstane jeden ve funkci záložního automobilu, dva byly již v minulém roce převedeny pro potřeby jednotek sboru dobrovolných hasičů podniku v garážích Vršovice a Řepy, kde nahradily hasičské trambusy ze 70. let, a zbývající dva Liazy se na převedení k podnikovým dobrovolným hasičům připravují. Dodání nové hasičské Tatry tak nejen výrazně posílilo akceschopnost HZS DP na levém břehu Vltavy, ale také umožnilo provést systémovou obměnu požární techniky u dobrovolných jednotek v autobusových garážích.



HVS DP



HVS DP



HVS DP



HVS DP