Pandemie nového typu koronaviru, která se nevyhnula ani České republice přinesla mnohá opatření a bezpečnostní rizika na která jsme u nás nebyli zvyklí. Rovněž Hasičský záchranný sbor tak musel být schopen fungovat ve změněném režimu a hlavně řešit nové úkoly a používat upravené postupy s ohledem na rizika možné nákazy.

Záchranný útvar HZS ČR se při realizaci opatření v souvislosti s omezením šíření onemocnění způsobeného koronavirem COVID-19 podílel na několika typech činností:

* Vybudování zázemí pro složky IZS na hraničních přechodech a realizace měření teplot osob, vstupujících na území České republiky
* Přeprava a instalace betonových zábran na vybraných hraničních přechodech
* Přeprava občanů České republiky ze zahraničí zpět do vlasti
* Přeprava kontejnerů, sloužících jako dočasná odběrová místa
* Přeprava a distribuce zdravotnického materiálu a ochranných pomůcek, přepravených do České republiky v rámci leteckého mostu

První činností Záchranného útvaru ve spojitosti s pandemií byla již v polovině února přeprava materiální pomoci ze Základny humanitární pomoci ve Zbirohu na letiště ve Vídni, kde byly více než čtyři tuny zdravotnického materiálu naloženy do letadla směřujícího přímo do Wu-chanu. Let kofinancovaný Evropskou komisí přepravoval také materiál poskytnutý Rakouskem, Maďarskem a Slovinskem. Transport zajišťovali dva příslušníci Záchranné roty Hlučín se soupravou tahače a skříňového návěsu.

Zhruba o tři týdny později dorazila nákaza také do Evropy a Česká republika začala zavádět některá preventivní a restriktivní opatření, která měla omezit, či zcela zabránit jejímu šíření. Do realizace těchto opatření byly zapojeny především složky IZS a tedy i Záchranný útvar HZS ČR. Na základě rozhodnutí operačního střediska GŘ HZS ČR byly na hraniční přechody Rozvadov a Hora Svatého Šebestiána jednotkami z Jihlavy a Hlučína dopraveny a zprovozněny kontejnery nouzového přežití. Tyto kontejnery, doplněny také o cisterny s pitnou vodou, sloužily jako zázemí pro zasahující složky Integrovaného záchranného systému. Příslušníci ze všech tří dislokací Záchranného útvaru se na uvedených hraničních přechodech ve spolupráci s Policií ČR podíleli rovněž na nepřetržitém provádění bezkontaktního měření teploty osádek vozidel vjíždějících na území České republiky. V dvanáctihodinových směnách se během sedmi (Rozvadov), respektive tří (Hora Svatého Šebestiána) dní vystřídalo na třicet příslušníků. Zmíněná činnost jednotek ZÚ HZS ČR byla na obou hraničních přechodech ukončena 16. března, kdy nabylo účinnosti usnesení vlády, jež omezilo volný pohyb přes hranice.

Z důvodu zmíněného omezení volného pohybu osob přes hranice bylo v Moravskoslezském kraji rozhodnuto také o instalaci betonových zábran na vybrané hraniční přechody s Polskem. Doprava těchto zábran na hranice byla realizována příslušníky Záchranné roty Hlučín, kteří je pak společně s kolegy z Hasičského záchranného sboru Moravskoslezského kraje a na základě pokynů policie umisťovali na komunikace vedoucí přes hranice. Během dvou dní tak byly za pomocí dvou souprav tahačů s podvalníky a jednoho nákladního automobilu přepraveny a jeřáby následně umístěny betonové zábrany na hraniční přechody v okresech Bruntál, Opava, Karviná a Frýdek-Místek.

V návaznosti na utlumení, či přerušení leteckého provozu a běžných autobusových, či vlakových linek směřujících do republiky byly Ministerstvem zahraničních věcí ve spolupráci s Ministerstvem vnitra organizovány svozy českých občanů ze zahraničních letišť. První svoz byl realizován 14. března, kdy autobus se dvěma příslušníky Záchranné roty Hlučín přepravil z mezinárodního letiště ve Vídni na vlakové nádraží v Brně 32 osob. Autobus pak zůstal i s osádkou v areálu Školního výcvikového zařízení HZS ČR v Brně, odkud vyrážel na cesty i v dalších dnech. V Brně se k němu 15. března připojila ještě druhá osádka z Hlučína i s autobusem, tak aby bylo možno realizovat větší počet svozů denně. Od stejného dne začali s přepravami také příslušníci Záchranné roty Zbiroh s autobusem zapůjčeným Hasičským záchranným sborem Středočeského kraje. Při přepravách občanů zpět do České republiky byli příslušníci vybaveni ochrannými obleky a používali gumové rukavice, ochranné brýle a respirátory, což jim ztěžovalo řízení. Vysoké nároky byly samozřejmě kladeny také na dezinfekci autobusů po každé provedené jízdě. Požadavky na realizaci dalších svozů narůstaly, a proto došlo k zapojení přepravních kapacit Hasičských záchranných sborů celkem osmi krajů (Středočeského, Jihočeského, Plzeňského, Ústeckého, Libereckého, Jihomoravského, Moravskoslezského a Zlínského). V období od poloviny března do 3. dubna bylo realizováno celkem 54 cest do zahraničí, během nichž bylo do republiky přepraveno 1 323 občanů. Příslušníci Záchranného útvaru přitom zabezpečili polovinu všech přeprav a někteří řidiči tak byli dva týdny nepřetržitě na cestách. V souladu s požadavky Ministerstva zahraničních věcí byly svozy realizovány z následujících destinací:

* letiště Vídeň (Rakousko),
* letiště Franze Josefa Strauße Mnichov (Německo),
* letiště Frankfurt nad Mohanem (Německo),
* letiště Berlín-Tegel (Německo),
* letiště Katowice (Polsko),
* letiště M. R. Štefánika Bratislava (Slovensko),
* letiště Ference Liszta Budapešť (Maďarsko),
* obec Sankt Anton am Arlberg (Rakousko),
* obec Sölden (Rakousko).

--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Zdravotnická zařízení, která zhruba od poloviny března započala s odběry vzorků a testováním potencionálně nakažených občanů, začala postupně zřizovat odběrná místa mimo budovy, tak aby se při případném výskytu viru tento nešířil uvnitř zařízení. K zbudování odběrných míst se začaly ve značné míře využívat pronajaté obytné kontejnery, které si jednotlivé nemocnice vybavily dle svých potřeb. První kontejnery byly příslušníky Speciální záchranné roty a Záchranné roty Hlučín přepraveny na základě požadavku HZS Moravskoslezského kraje ze Zádveřic na Zlínsku do nemocnic v Havířově a Opavě. Při nakládce kontejnerů v Zádveřicích byl využíván jeřáb Hasičského záchranného sboru Zlínského kraje, při manipulaci s kontejnery v cílové destinaci pak zpravidla jeřáby příslušných Hasičských záchranných sborů krajů, případně jeřáby Záchranného útvaru. Během jednoho měsíce realizovali příslušníci všech čtyř útvarových rot transport celkem 51 kontejnerů do 27 nemocnic v sedmi krajích České republiky. Přeprava kontejnerů probíhala nejen pomocí nosičů kontejnerů s přívěsy, ale rovněž za pomoci souprav tahačů s teleskopickými podvalníky, na které bylo možno po jejich roztažení naložit dva kontejnery. Ve spolupráci s HZS Moravskoslezského kraje byly na některých odběrných místech v kraji našimi příslušníky postaveny také stany, které sloužili jako zastřešení prostoru před kontejnery. Celkem v rámci přepravy kontejnerů bylo najeto cca 35 tis.km a to převážně nákladními vozidly a tahači.

Vůbec největší a logisticky nejsložitější akcí Hasičského záchranného sboru České republiky v rámci přijatých opatření proti šíření koronaviru byl transport a následná distribuce zdravotnického materiálu a ochranných pomůcek, dopravených do České republiky v rámci sjednaného leteckého mostu.

Generálním ředitelem HZS ČR bylo rozhodnuto o nasazení sil a prostředků Hasičského záchranného sboru, které ve spolupráci s hlavní řídící osobou, plk. Ing. Martinem Kučerou, měly zajistit kompletní převoz a manipulaci s materiálem, přepravovaným leteckou cestou. Základním článkem této operce byly určeny jednotky ZÚ HZS ČR, které disponují dostatečným množstvím přepravní a logistické techniky a vyškolených příslušníků.

Na základě prvotních informací bylo zřejmé, že letadla se zdravotnickým materiálem budou přistávat na letištích v Praze a Pardubicích, odkud jej bude nutné přepravit do policejního skladu v Opočínku na Pardubicku a dále pak distribuovat do všech krajů České republiky. Vzhledem k plánovanému zapojení více než čtyřiceti vozidel a osmdesáti příslušníků a zaměstnanců bylo potřeba najít a zajistit vhodné prostory co nejblíže skladu, kde by bylo možné jednotky ubytovat, ale kde se nachází také dostatečně velká plocha pro parkování veškeré techniky. Díky jednání s policejním prezidiem se během krátké doby podařilo zajistit možnost ubytování a parkování techniky na Útvaru policejního vzdělávání a přípravy v Čeperce. Vzdělávací zařízení se nachází cca 20 km od skladu v Opočínku, přímo u dálničního nájezdu na D11 směřující do Prahy a díky přerušení výuky v době platných omezení v souvislosti s pandemií koronaviru bylo schopno poskytnout dostatečně velké ubytovací kapacity. Právě policejní škola v Čeperce se tak stala dočasným domovem příslušníků podílejících se na těchto přepravách. Vzhledem k náročnosti celé logistiky byly do akce prakticky od samého počátku začleněny dva automobily s posádkou ze Školního a výcvikového zařízení HZS ČR a po jednom vozidle s osádkou z HZS Pardubického a Středočeského kraje.

Dne 20. března v brzkých ranních hodinách vyrazila první kolona sedmnácti vozidel z Čeperky na Letiště Václava Havla v Praze. Příletu a vykládky prvního letadla, které přepravovalo cca 130 m3 materiálu, se účastnili někteří členové vlády v čele s premiérem, generální ředitel HZS ČR a také velké množství novinářů. Vykládka materiálu se řídila přísnými bezpečnostními pravidly letiště, které se týkaly především pohybu techniky a osob po letištní ploše a v okolí letadla.

Na letišti v Ruzyni přistávaly v průběhu měsíce a půl dva typy letadel se zdravotnický materiálem. Prvním typem byla letadla Airbus 330-200 určená pro osobní dopravu, která měla materiál uložen jak na paletách v nákladním prostoru, tak volně v části určené pro přepravu osob a kabinová zavazadla a rovněž v ocasní části letadla. Při vykládce těchto letadel byly palety převezeny pracovníky letiště k nákladním autům přistaveným na určených místech, volně ložený materiál však bylo potřeba z útrob letadla vynosit ručně. Z pracovníků letiště, příslušníků Hasičského záchranného sboru České republiky, Policie České republiky a zaměstnanců Hasičského záchranného sboru Letiště Praha byl proto vytvářen lidský řetěz, který si krabice z letadla přes přistavené schody předával na letištní plochu, kde byly nakládány na korby nákladních automobilů. V těchto letadlech bylo přepravováno vždy cca 200 m3 (22 tun) nákladu a jejich vykládka, která zabrala přibližně hodinu, probíhala u určené brány na Terminálu 1. Druhým typem letadel byly nákladní letouny Boeing 777 Freighter, které měly veškerý materiál uložen na paletách a jejichž vykládka probíhala na cargo terminálu. V nákladním prostoru bylo převáženo zhruba 500 m3 zdravotnického materiálu, který byl přímo z palet překládán na ložné plochy nákladních automobilů. Překládku, která zabrala okolo 90 minut i v těchto případech zajišťovalo zhruba osmdesát hasičů, policistů a pracovníků letiště.

Přílet jednotlivých letadel se zdravotnickým materiálem se z počátku neřídil pevným letovým řádem a časy příletů se nejednou posunovaly i o několik hodin, což značně komplikovalo plánování veškeré logistiky. Obdobně tomu bylo také v případech, kdy přistávala dvě letadla s odstupem pouhých pár hodin. Od konce března se situace změnila, když začaly lety dopravců China Eastern (Airbus) a China Cagro (Boeing) létat pravidelně. Menší typ letadla měl plánované přistání denně v 7:40 a nákladní letouny pak dvakrát týdně vždy v pondělí a pátek v 15:45. Změny oproti tomuto plánu se vyskytovaly, ale díky délce letu, který trval z Šanghaje do Prahy přibližně 11 hodin bylo možné reagovat na případná zdržení při odletu s dostatečným předstihem. Nejnáročnějšími dny na přepravu veškerého materiálu z letiště do skladu se tak staly pondělky a pátky, kdy přistávaly dvě letadla s přibližně 700 m3 materiálu. I proto byly do akce zapojeni příslušníci HZS Středočeského kraje, kteří v tyto dny posilovali skupinu provádějící vykládku krabic z letadla a také vysílali dvojici automobilů, které zabezpečovaly přepravu nákladu z cargo letu.

Veškerý naložený materiál směřoval z letiště Praha přímo do policejního skladu v Opočínku. Cesta do skladu vedla prakticky po stejné trase, tedy po D11, poté po silnici pro motorová vozidla do Pardubic a odtud po silnici první třídy až k policejnímu skladu. Pro průjezdy přes Prahu, které kolony vozidel absolvovaly za použití výstražných zařízení, byla téměř po celou dobu využívána trasa přes Barrandovský most, Jižní a Štěrboholskou spojku. Vozidla zajišťující transport materiálu z letiště tak na této trase ujela vždy přes 300 km. Kolona zajišťující přepravu materiálu z menšího typu letadla čítala zpravidla devět nákladních vozidel, ta která transportovala náklad cargo letu pak zhruba dvaadvacet. Cesta mezi letištěm a skladem trvala kolonám přibližně dvě a půl hodiny, ranní cesta z policejní školy na letiště byla zhruba o půl hodiny kratší.

V Opočínku se do procesu manipulace se zdravotnickým materiálem krom pracovníků skladu zapojili nejen příslušníci Záchranného útvaru, ale rovněž naši kolegové z HZS Pardubického kraje, Institutu ochrany obyvatelstva v Lázních Bohdaneč a Hasičského útvaru ochrany Pražského hradu a také příslušníci policie ČR. Celou činnost skladu řídili zástupci Generálního ředitelství Hasičského záchranného sboru České republiky a přítomni byli také pracovníci Ministerstva vnitra. Po příjezdu kolony vždy došlo k postupné vykládce přepraveného materiálu, jeho roztřídění, napaletování, spočtení a uložení. Počty jednotlivých komodit pak byly zaslány cestou generálního ředitelství na Ministerstvo vnitra, které rozhodlo o jejich přerozdělení na všechny kraje, do Hlavního města Prahy a na některé státní instituce. Dle určených počtů pak byly přichystány zavážky do jednotlivých krajů a materiál se naložil na vozidla zajišťujících jeho následnou distribuci. Krom veškerého materiálu přepraveného do České republiky smluveným leteckým mostem prošel skladem také náklad z trojice obřích Antonovů, které přistály v druhé polovině března na letišti v Pardubicích. Vykládku těchto letadel a přepravu z letiště do 7 kilometrů vzdáleného skladu v Opočínku zajišťovala Armáda České republiky.

Distribuce do krajů byla od samých počátků operace „Letadlo“ zajišťována v co nejkratším termínu, a proto ještě 20. března vyrazily hasičské automobily do všech koutů České republiky, aby krajům dopravily respirátory z prvního letadla. Tato část celé logistické akce byla rovněž velmi náročná, neboť nakládka vozidel probíhala z důvodu výše zmíněných činností ve skladu zpravidla až v odpoledních hodinách a na osádky realizující transport do nejvzdálenějších krajů čekaly cesty dlouhé přes 500 km. Tyto osádky tak často strávily na cestě celou noc a na Čeperku se vracely až v brzkých ranních hodinách. Do procesu distribuce se zapojily rovněž vozidla a příslušníci a zaměstnanci Skladovacího a opravárenského zařízení HZS ČR a Střední odborné školy požární ochrany a Vyšší odborné školy požární ochrany ve Frýdku-Místku.

Logistická akce byla ukončena v úterý 5. května, kdy se kolona všech vozidel Záchranného útvaru vrátila cestou přes Prahu a dále po D1 zpět do svých dislokací. Během čtyřiceti osmi dní tak v Praze přistálo celkem 52 letadel, jejichž náklad o objemu přes 13 500 m3 byl přeložen na 620 nákladních automobilů pomocí kterých byl přepraven do skladu v Opočínku.

Celkem se do akce „Letadlo“ zapojilo **163 příslušníků ZÚ**, přičemž denně jich bylo na místě průměrně 73.

Akce trvala celkem **48 dní**, přičemž každý příslušník strávil na akci v průměru 21 dní a celkově bylo odpracováno cca 43 tis. Hodin.

Na letišti Praha bylo vyloženo 52 letadel (z toho 11x cargo). Náklad o objemu 13 630 m3, vážil 1 700 tun a z letiště do skladu v Opočínku jej přepravilo celkem 620 nákladních automobilů. Skladem pak prošlo ještě dalších bezmála 300 tun materiálu ze tří Ruslanů, které přistály na letišti v Pardubicích.

Celkem technika ZÚ HZS ČR při daných činnostech najezdila cca 400 tis. km, přičemž většina byla realizována nákladními vozidly.

Veškeré činnosti, které jednotky ZÚ HZS ČR v souvislosti s omezením šíření onemocnění způsobeného koronavirem COVID-19 během tří měsíců prováděly byly velmi náročné jak na připravenost příslušníků, tak techniky. Organizačně a logisticky nejnáročnější byla operace „Letadlo“, kdy množství a způsob přeprav umožňoval pouze krátké doby odpočinku a to kolikrát i ve vozidlech. I přes toto nedošlo ke zraněním příslušníků a podařilo se opatřeními zamezit nákaze kohokoliv ze zasahujících. Velkým zátěžovým testem prošly také používaná vozidla, kdy je nutno podotknout, že během celé akce nedošlo k závažné dopravní nehodě a škody na vozidlech byly pouze minimální. Veškerá technika prokázala svoji vysokou funkčnost a dílčí opravy byl v rozsahu, kdy je bylo možno řešit na místě. Velmi kladně lze hodnotit logistické zabezpečení zasahujících jednotek, při veškerých činnostech byly tyto dostatečně zabezpečeny vším potřebným, počínaje nápoji, konče pohonnými hmotami.