

RATOWNICTWO



1.

SPIS TREŚCI

1. Dokumenty uprawniające do prowadzenia jachtów żaglowych
2. Dokumenty jachtów żaglowych
3. Wyposażenie ratunkowe jachtów
4. Służby ratownicze
5. Metody wzywania pomocy
6. Zasady zachowania się po wywrocie jachtu
7. Podstawy pomocy przedmedycznej przy najczęściej występujących obrażeniach na jachcie.

DOKUMENTY UPRAWNIAJĄCE DO PROWADZENIA JACHTÓW ŻAGLOWYCH

ŻEGLARZ JACHTOWY

WYMAGANIA

- ukończone 12 lat,
- odbyty kurs i zdany egzamin.
- na egzaminie trzeba okazać badania lekarskie ważne 6 miesięcy,
- zdjęcie 45*35mm,
- korzystający ze zniżek legitymację szkolną lub studencką,
- niepełnoletni zgodę rodziców.



UPRAWNIENIA

Prowadzenie jachtów żaglowych po wodach śródlądowych bez ograniczeń (w praktyce o długości do 20 m) oraz prowadzenie jachtów żaglowych o długości do 8,5m na morzu 2 mile od brzegu w porze dziennej. Młodzież do 16 lat tylko pod nadzorem osoby pełnoletniej.

STERNIK JACHTOWY

WYMAGANIA

- ukończone 18 lat,
- odbyty kurs i zdany egzamin.
- badania lekarskie,
- zdjęcie 45*35mm
- opinie z rejsów (przed egzaminem jest wymagany staż pełnomorski 200 godzin w minimum 2 rejsach) morskich.
- korzystający ze zniżek legitymację szkolną lub studencką, niepełnoletni zgodę rodziców.



UPRAWNIENIA

Prowadzenie jachtów żaglowych po wodach śródlądowych bez ograniczeń (w praktyce o długości do 20 m) i jachtów o długości do 12m na Bałtyku i innych morzach zamkniętych, a na pozostałych wodach morskich 20 mil od brzegu

JACHTOWY STERNIK MORSKI

WYMAGANIA

staż morski 600 godzin w minimum 3 rejsach, w tym 200h na jachtach o długości 12-18m i 1 rejs pływowy powyżej 100h po wodach o skoku pływu powyżej 1,5m (2 porty)

UPRAWNIENIA

Prowadzenie jachtów żaglowych po wodach śródlądowych bez ograniczeń oraz na morzu jachtów o długości kadłuba do 18 metrów



KAPITAN JACHTOWY

WYMAGANIA

staż morski 1200 godzin w minimum 6 rejsach w tym 400 godzin samodzielnego prowadzenia jachtu o długości 10-18m oraz co najmniej 1 rejs powyżej 100h na statku powyżej 20m.

UPRAWNIENIA

Prowadzenie jachtów żaglowych bez ograniczeń



PODSTAWA PRAWNA

Ustawa z dnia 18 stycznia 1996 r. o kulturze fizycznej. (t.j. Dz. U. z 2001 r. Nr 81, poz. 8889 z późn. zm.) - art. 53a
Rozporządzenie Ministra Sportu z 9 czerwca 2006 r. w sprawie uprawiania żeglarstwa (Dz. U. z 2006 r. Nr 105, poz. 712)

Rozporządzenie Ministra Sportu z 10 sierpnia 2006 r. zmieniające rozp. w spr. uprawiania żeglarstwa (Dz. U. z 2006 r. Nr 151, poz. 1088)

DOKUMENTY JACHTU

JACHTY ŚRÓDLĄDOWE

Jacht śródlądowy przeznaczony do uprawiania turystyki o długości do 12 m i silniku do 75 KW nie ma obowiązku rejestracji oraz posiadania Karty bezpieczeństwa lub/i Świadectwa zdolności żeglugowej.

Podstawa prawna

- Art. 18 ust. 2 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (t.j. Dz. U. z 2006 r. nr 123 poz. 857 z późn. zm.),
- Rozporządzenie Ministra Sportu i Turystyki z dnia 11 kwietnia 2008 r. w sprawie trybu rejestracji statków używanych na wodach śródlądowych do uprawiania sportu lub rekreacji (Dz. U. z 2008 r. nr 72 poz. 426).
- Art. 29 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (t.j. Dz. U. z 2006 r. nr 123 poz. 857 z późn. zm.)

istnieje jednak obowiązek oznakowywania takich łodzi tzn.

"Na małym statku powinien być uwidoczniony numer rejestracyjny. Jeżeli numer rejestracyjny nie jest wymagany przepisami statek powinien być oznakowany: nazwą statku lub innym znakiem rozpoznawczym na zewnątrz statku - napisy powinny być widoczne i trwałe o wysokości co najmniej 10cm., nazwiskiem i portem macierzystym właściciela statku - umieszcza się je na widocznym miejscu wewnątrz lub na zewnątrz statku"

Dz.U. 212/2003

JACHTY MORSKIE

Jachty morskie zarówno żaglowe jak i motorowe podzielono na:

- komercyjne
- niekomercyjne

Komercyjne niezależnie od rozmiaru muszą mieć:

1. Certyfikat Jachtu Morskiego z PŻ
2. Orzeczenie zdolności żeglugowej (PRS do 24 m, PŻ do 12 m) na 5 lat
3. Kartę bezpieczeństwa na 5 lat, przedłużaną co roku od 3 miesięcy przed do 3 miesiące po upływie roku od daty wystawienia.

NIEkomercyjne o długości powyżej 15m muszą mieć:

1. Certyfikat Jachtu Morskiego z PŻ
2. Orzeczenie zdolności żeglugowej (PRS do 24 m, PŻ do 12 m) na 5 lat
3. Kartę bezpieczeństwa na 5 lat, przedłużaną co 2,5 ROKU od 3 miesięcy przed do 3 miesiące po upływie 2,5 roku roku od daty wystawienia.

NIEkomercyjne o długości do 15m muszą mieć:

Certyfikat Jachtu Morskiego z PŻ
pozostałe dokumenty (OZZ, KB są dla nich tylko zalecane).

WYPOSAŻENIE RATUNKOWE JACHTÓW ŻAGLOWYCH

JACHTY ŚRÓDŁĄDOWE

- Na statku powinny znajdować się dokumenty potwierdzające spełnienie przez wyposażenie ruchome wymagań, o których mowa w ust.
- Statek, z wyjątkiem statku na stałe zacumowanego do nabrzeża, powinien być wyposażony w pasy lub kamizelki ratunkowe w liczbie odpowiadającej liczbie osób znajdujących się na statku oraz w koła ratunkowe (jedno na dwie osoby)
- Co najmniej połowa wymaganych kół ratunkowych powinna być wyposażona w nietonającą linkę o średnicy 8—11 mm i długości 30 m.

„Statki nie podlegające obowiązkowi rejestracji i posiadania dokumentu bezpieczeństwa (karty rejestracyjnej i świadectwa zdolności żeglugowej, określających rodzaj i liczbę środków ratunkowych), powinny być wyposażone w pasy lub kamizelki ratunkowe w liczbie odpowiadającej liczebności osób znajdujących się na pokładzie statku, apteczkę, czerpak, latarkę elektryczną, gaśnicę gdy jednostka wyposażona jest w silnik spalinowy, oraz rzutkę ratunkową lub koło ratunkowe z rzutką, gdy pozwala na to konstrukcja statku”.

Jeżeli jacht posiada kartę bezpieczeństwa powinien posiadać wyposażenie ratunkowe i sygnalizacyjne zgodne z kartą.

PODSTAWA PAWNA

ustawa o żegludze śródlądowej (Dz.U. nr 5, poz. 43, z 2001 r. - art. 28 i 29)

ustawa o kulturze fizycznej (Dz.U. nr 25, poz. 113, z 1996 r., ze zm. - art. 65) ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY z dnia 5 listopada 2010 r. w sprawie wymagań technicznych i wyposażenia statków żeglugi śródlądowej

JACHTY MORSKIE

Wyposażenie jachtu morskiego jest zależne od rejonu pływania.

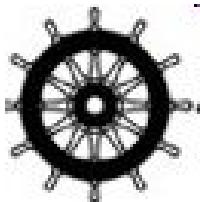
ustawa o bezpieczeństwie morskim
(Dz.U. nr 109, poz. 1156, z 2000 r. - art. 7 i 15)

KONWENCJE I CERTYFIKATY

SOLAS - Międzynarodowa Konwencja o Bezpieczeństwie Życia na Morzu. Została uchwalona w dniu 1 listopada 1974 przez Międzynarodową Konferencję ds. Bezpieczeństwa Życia na Morzu, zwołaną przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO). W życie weszła 25 maja 1980 roku. Od tego czasu dwukrotnie zmieniana w latach 1978 i 1988. Zastąpiła konwencję z 1960 roku. (nie mają zastosowania do jachtów)



Znak CE - informuje czy dany produkt jest zgodny z wymogami Unii Europejskiej pod względem unijnych wymogów bezpieczeństwa i jakości.



Ocena typu WE (WHEELMARK) – potwierdza, czy produkt został wyprodukowany zgodnie z dokumentacją techniczną producenta oraz czy może być on używany całkowicie bezpiecznie, zgodnie z jego przeznaczeniem,

ŚRODKI WYPORNOŚCIOWE

PASY RATUNKOWE.

Według Konwencji SOLAS kamizelka ratunkowa powinna spełniać następujące warunki:

- Nie może ulec spaleniu lub stopieniu po całkowitym zanurzeniu w ogniu na 2 sekundy.
- Powinna być łatwa do zakładania. Każda osoba powinna poprawnie założyć kamizelkę samodzielnie w czasie nie dłuższym niż 1 minuta.
- Nie może utrudniać poruszania się.
- Pozwala osobie ubranej w kamizelkę na skok do wody z wysokości 4,5 metra bez uszkodzenia ciała oraz bez przemieszczenia lub uszkodzenia kamizelki.
- Zapewnia takie ułożenie osoby zmęczonej lub nieprzytomnej w wodzie, że usta znajdują się nie mniej niż 120 mm nad powierzchnią wody oraz ciało unosi się pod kątem nie mniejszym niż 20° od pionu.
- Zapewnia obrócenie nieprzytomnej osoby z dowolnej pozycji w wodzie do pozycji, gdy usta są wynurzone, w czasie nie dłuższym niż 5 sekund.
- Konstrukcja kamizelki ratunkowej dla dorosłych musi umożliwiać przepłynięcie krótkiego dystansu i wejście do środka ratunkowego

„Osoba nieumiejąca pływać przebywająca na pokładzie statku powinna mieć założoną kamizelkę ratunkową”.

„O założeniu środków asekuracyjnych, kamizelek ratunkowych lub szelekok bezpieczeństwa przez członków załogi umiejących pływać decyduje kapitan statku”.

Rozporządzenie Ministra Sportu z 9 czerwca 2006 w sprawie uprawiania żeglarstwa

Klasy wyporności kamizelek



EN 393 - Wyporność 50 N Odpowiednia jako kamizelka asekuracyjna dla osób potrafiących dobrze pływać. Kamizelki tej kategorii nie zapewniają bezpieczeństwa w razie utraty przytomności, nie są to kamizelki ratunkowe.





EN 395 - Wyporność 100 N Odpowiednia jako kamizelka ratunkowa dla dorosłych i dzieci potrafiących pływać. Do użytku jedynie na wodach śródlądowych.





EN 396 - Wyporność 150 N. Zapewnia bezpieczeństwo w razie utraty przytomności, ale nie podczas noszenia ciężkich kurtek przeciwdeszczowych lub w trudnych warunkach pogodowych.



275

EN 399 - Wyporność 275 N Zapewnia bezpieczeństwo w razie utraty przytomności w prawie wszystkich wypadkach, do użytku na wodach otwartych w trudnych warunkach pogodowych. Zapewnia przewrócenie na plecy w ciągu 5 sekund. Wystarczająca wyporność także podczas noszenia ciężkich wodooodpornych ubrań.



Kamizelki pneumatyczne są wyposażone i opisane tak samo jak tradycyjne kamizelki ratunkowe, elementem nośnym są komory napełniane z naboi CO2.

Kamizelka musi być wyposażona w system napełniania, uruchamiany ręcznie lub automatycznie w chwili znalezienia się w wodzie oraz wentyle, które umożliwiają dopełnianie komór nośnych.

Konstrukcja kamizelki ratunkowej umożliwia rozbitkowi utrzymanie w wodzie pozycji bezpiecznej, a osobę nieprzytomną powinna odwrócić twarzą do góry utrzymując głowę nad powierzchnią wody.



INNE ŚRODKI BEZPIECZEŃSTWA NA JACHCIE

SZELKI ASEKURACYJNE



„Podczas żeglowania na morzu, w trudnych warunkach pogodowych osoba przebywająca na pokładzie statku powinna mieć założone szelki bezpieczeństwa i kamizelkę ratunkową”.

„O założeniu środków asekuracyjnych, kamizelek ratunkowych lub szeleek bezpieczeństwa przez członków załogi umiejących pływać decyduje kapitan statku (kierownik statku)”.

Rozporządzenie Ministra Sportu z 9 czerwca 2006 w sprawie uprawiania żeglarstwa nakazuje

KOŁA RATUNKOWE, PODKOWA RATUNKOWA

Wyróżniamy dwa rodzaje kół ratunkowych:

- stosowane na śródlądziu
- stosowane na morzu (muszą posiadać atest)

Atestowane koła ratunkowe poddawane są próbie nasiąkania polegającej na moczeniu obciążonego 15-kilogramowym ciężarem koła w wodzie. Koło uzyskuje atest, jeżeli po upływie 24 godzin nie tonie

Wymiary atestowanych kół ratunkowych

ciężar 2,5 - 4 kg. Średnica; zewnętrzna 65 - 75 cm. wewnętrzna 40 - 45 cm



LINA ASEKURACYJNA



Lina asekuracyjna o długości minimum 30 m i grubości 6 mm. Połączona z kołem ratunkowym i częścią konstrukcyjną jachtu (np. koszem rufowym)

APTECZKA



Apteczka powinna zawierać

- Środki opatrunkowe (bandaże, opaski elastyczne, jałowe opatrunki).
- Środki dezynfekujące (woda utleniona)
- Środki ochrony termicznej (folia NRC, termofor)
- Środki usztywniające (szyna Kramer'a, kołnierz itp.)
- Środki zabezpieczające (rękawiczki, maseczki do sztucznego oddychania)
- Środki parafarmakologiczne (altacet, rivanol)
- Wyposażenie techniczne (kieliszek, nożyczki, termometr, pęsetę)

Apteczka może, a nawet powinna zawierać podstawowe farmaceutyki takie jak: węgiel, ogólnodostępne środki przeciwbólowe, środki rozkurczowe itp. Pamiętać jednak należy, że zgodnie z polskim prawem nikt prócz lekarza nie może podać środków farmakologicznych.

WYPOSAŻENIE DODATKOWE



bosak

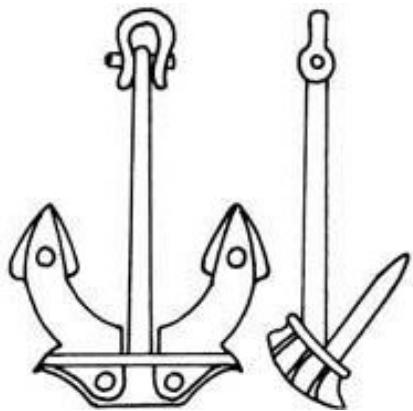


pagaj



Nożyce do cięcia want

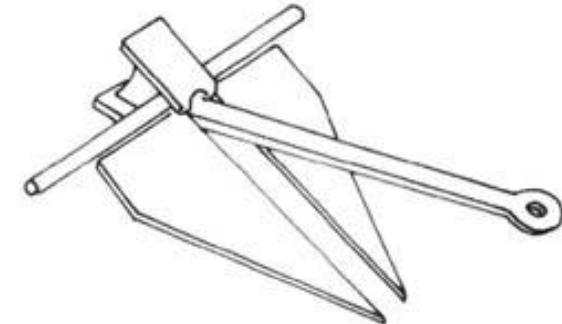
KOTWICE



Hala



Pługowa



Danfortha



Drapak



Kotwica admiralicji

ŚRODKI P- POŻ



- A** - do gaszenia pożarów ciał stałych, które paląc się nie tylko powodują płomień, ale także ulegają rozzarzeniu np. drewna, papieru, gumy,
- B** - do gaszenia pożarów cieczy i ciał stałych, które paląc się ulegają stopieniu np. benzyny, polietylenu, smoły,
- C** - do gaszenia pożarów gazów palnych np. metanu, acetylenu, propanu



ŚRODKI PIROTECHNICZNE

Pława dymna – czas świecenia minimum 3 min. Emitem intensywny pomarańczowy dym i światło koloru pomarańczowego



Raca czerwona



Rakieta
spadochronowa

SŁUŻBY RATOWNICZE



Łączność radiowa

Najczęstszym sposobem komunikacji pomiędzy jachtami i stacjami brzegowymi (np. kapitanaty portów, straż graniczna) jest posługiwanie się radiem VHF (zwany potocznie i błędnie UKF-ką). Jest to łączność na częstotliwościach 156-176 MHz.

Aby ułatwić użytkownikowi korzystanie z radia, podzielono ten zakres na kanały od 1-28 i 60-88. Każdy kanał ma własną, niezmenną częstotliwość.

Łączność simpleksowa i dupleksowa

- Łączność simpleksowa - obydwaj rozmówcy korzystają z tej samej częstotliwości i nie można jednocześnie nadawać i odbierać informacji.
- Łączność dupleksowa - porównać ją można do rozmowy przez telefon. Możemy jednocześnie nadawać i odbierać komunikaty, gdyż nadawanie i odbiór są na różnych częstotliwościach w ramach tego samego kanału.

Łączność radiowa

PRZENOŚNE I STACJONARNE URZĄDZENIA NADAWCZO-ODBIORCZE



Łączność radiowa

Kanały VHF

Kanał 16

Najważniejszy kanał. Pełni dwie funkcje:

- jest kanałem wywoławczym - wywołujemy na nim statek lub stację brzegową i – aby porozmawiać - przechodzimy na inny kanał,
 - służy do prowadzenia łączności w razie niebezpieczeństwa
- Na tym kanale wszystkie statki obowiązuje prowadzenie nasłuchu.

Kanał 70

Służy tylko i wyłącznie do cyfrowego selektywnego wywołania, dla nas istotne jest, że nie możemy prowadzić na nim **żadnych** rozmów (nowsze UKF-ki nie mają możliwości ustawienia tego kanału).

Łączność radiowa

Kanały VHF

Kanał 13

Przeznaczony jest do korespondencji typu "mostek-mostek" związanej z bezpieczeństwem żeglugi (np. mijają się dwa statki i chcą porozumieć się, w jaki sposób bezpiecznie się minąć - korzystają z tego kanału).

Kanał 06

Przeznaczony jest do łączności ze stacjami samolotowymi uczestniczącymi w akcjach SAR, jak również do komunikacji pomiędzy stacjami zaangażowanymi w akcji lądowej.

Łączność radiowa

Kanały VHF

Kanały 15 i 17

Służą do łączności wewnętrzstatkowej. Mają moc zredukowaną do 1 W. Raczej nie będziemy z nich korzystać, służą np. do komunikacji pomiędzy kapitanem a "okiem" (na dużych statkach nie ma szans, żeby kapitan usłyszał meldunki "oka" wydawane głosem).

Kanały 06, 08, 10, 13, 09, 72, 69, 67, 77, 15, 17

Są to kanały służące do komunikacji międzystatkowej. Powinno używać się ich w podanej wyżej kolejności (tzn. wywołujemy statek na 16, przechodzimy na 06 i - jeśli nie jest zajęty - rozmawiamy. Jeśli 06 jest zajęty, idziemy na 08 itd.).

Łączność radiowa

Kanały VHF

Kanały 12, 14, 18, 19, 21

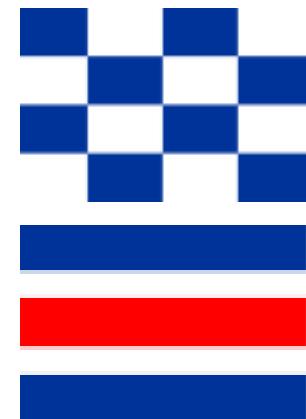
Przeznaczone są dla służb portowych. Na nich odbywa się rozmowa np. ze Strażą Graniczną czy Kapitanatem Portu.

Kanały 23, 24, 25, 26, 27

Na nich odbywa się komunikacja ze stacjami brzegowymi. Na tych kanałach odpowiednie służby podają komunikaty meteorologiczne, ostrzeżenia nawigacyjne itp

SYGNAŁY WZYWANIA POMOCY

- Wystrzał armatni, petarda hukowa
- Długi przeciągły gwizd
- Sygnał SOS (gwizdek, lusterko, światło latarki)
- Flagi NC (MKS)
- Prostokątna flaga na lub pod kula
- Płomień na statku
- Rakieta czerwona
- Flara czerwona
- Pława dymna
- Powolne unoszenie i opuszczanie obu rąk do litery „T”
- Telefon komórkowy
- Radiotelefon (mayday)
- Kręgi zataczane flagą lub światłem



ZACHOWANIE PO WYWROTCE JACHTU

- Sprawdzić stan załogi i ewentualnie podjąć akcję ratunkową
- Jeżeli to możliwe zdjąć żagle
- Podłożyć pod maszt koła ratunkowe, przy jednoczesnym obciążeniu miecza na którym stawiamy optymalnie dwóch załogantów. (Pamiętajmy, by na mieczu stawać przy samym kadłubie, tam gdzie wychodzi on ze skrzyni mieczowej, zapobiegnie to jego zgięciu i późniejszemu blokowaniu się)
- Załoganci stojący na mieczu starają się przeciągnąć jacht na siebie, przenosząc środek ciężkości jak gdyby na koniec miecza.
- Załogant, który jest w pobliżu masztu powinien spróbować oderwać maszt od wody.
- Jeżeli jacht zacznie wstawać, trzeba wyczuć moment, aby przestać go przebalastowywać, gdyż przewróci się w drugą stronę. Zwykle jest to moment "odklejania się" dolnego liku grota lub przechyłu jachtu, wynoszącego ok. 40 - 45 stopni.
- Przy wywrotce do góry dnem nie będziemy w stanie podnieść jachtu własnymi siłami. Trzeba zatem pozbierać załogę w pobliżu jachtu, a najlepiej wejść na kadłub jachtu, skąd można wzywać pomocy. W instruktażu przedrejsowym należy uczulić załogę, żeby w razie wywrotki nie odpływała od jachtu, nawet wtedy, gdy ląd jest w zasięgu wzroku.
- Gdy fala nie pozwala na wejście na wrak, trzeba zająć pozycje po zawietrznej stronie kadłuba i trzymać się blisko siebie, ułatwia to utrzymanie temperatury ciała. Utracie ciepła zapobiega też pozycja embrionalna, zwana inaczej pozycją ratowniczą HELP. Pamiętajmy o jednym, w każdym przypadku starajmy się zapobiegać panice.



**DZIĘKUJĘ
ZA UWAGĘ**