

SZKOLENIE KIEROWCÓW- KONSERWATORÓW SPRZĘTU RATOWNICZEGO OSP

TEMAT 1: Prawa i obowiązki kierowcy samochodu pożarniczego

Autor: Piotr P. Bielicki

Prezentacja: Piotr Hegyi

Pojazd uprzywilejowany

Pojazd uprzywilejowany to pojazd wysyłający:

- **sygnały świetlne** w postaci niebieskich światel błyskowych,
- **sygnały dźwiękowe** o zmiennym tonie,
- jadący z **włączonymi światłami mijania lub drogowymi**.

Powyższe warunki muszą być spełnione jednocześnie.

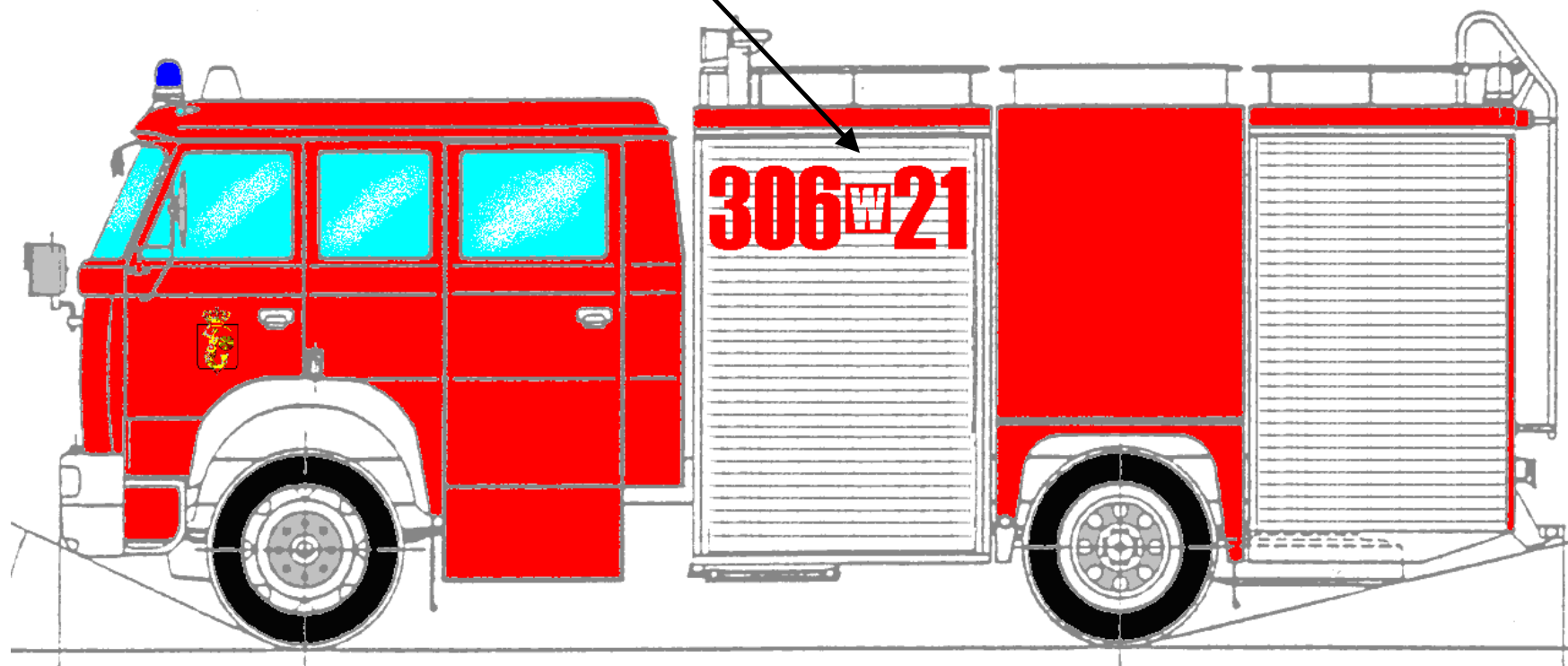
Definicja ta obejmuje również pojazdy jadące w kolumnie.

Oznakowanie pojazdów samochodowych i sprzętu pływającego

Numery umieszczone na nadwoziu pojazdu samochodowego oraz na sprzęcie pływającym zwane „numerami operacyjnymi”, mają za zadanie usprawnienie kierowania i prowadzenia działań ratowniczych, poprzez przekazanie uczestnikom tych działań istotnych informacji o przynależności pojazdu lub sprzętu pływającego do jednostki ochrony przeciwpożarowej, jego rodzaju oraz o kryptonimie radiowym.

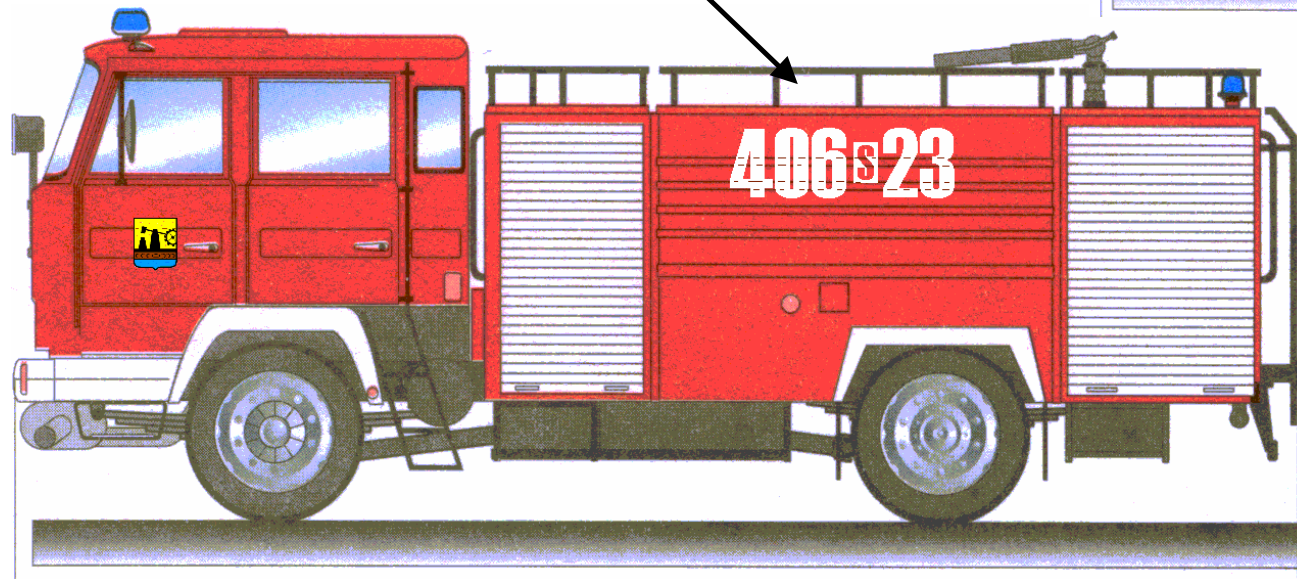
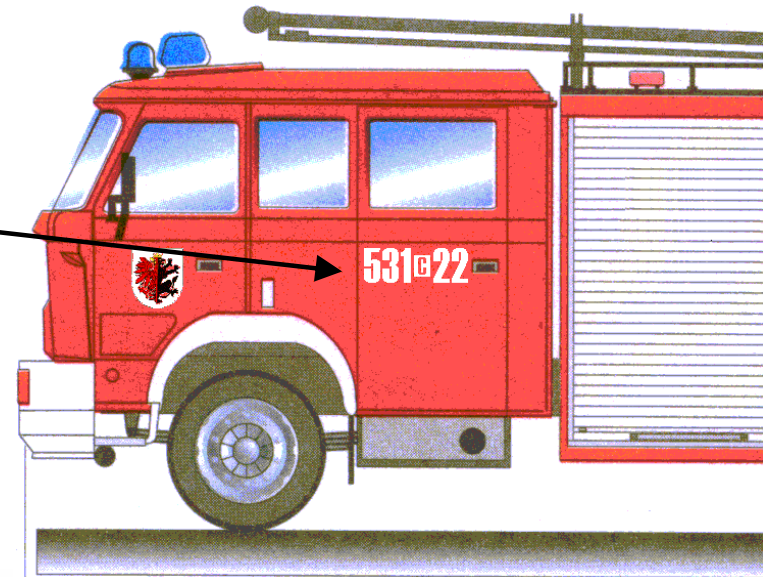
Samochód pożarniczy prawidłowo oznakowany numerami operacyjnymi

numer operacyjny na płaszczyźnie bocznej nadwozia



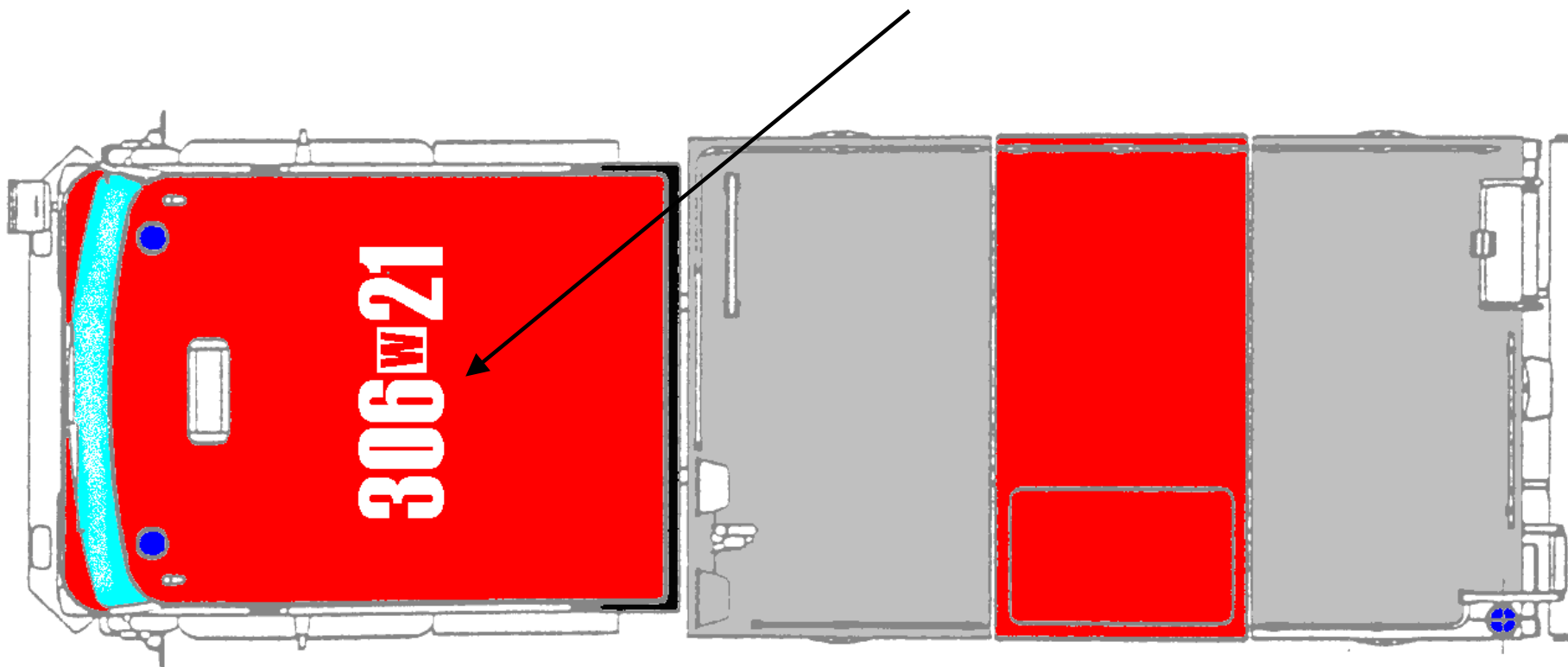
Samochód pożarniczy prawidłowo oznakowany numerami operacyjnymi

numer operacyjny na
płaszczyźnie bocznej
nadwozia



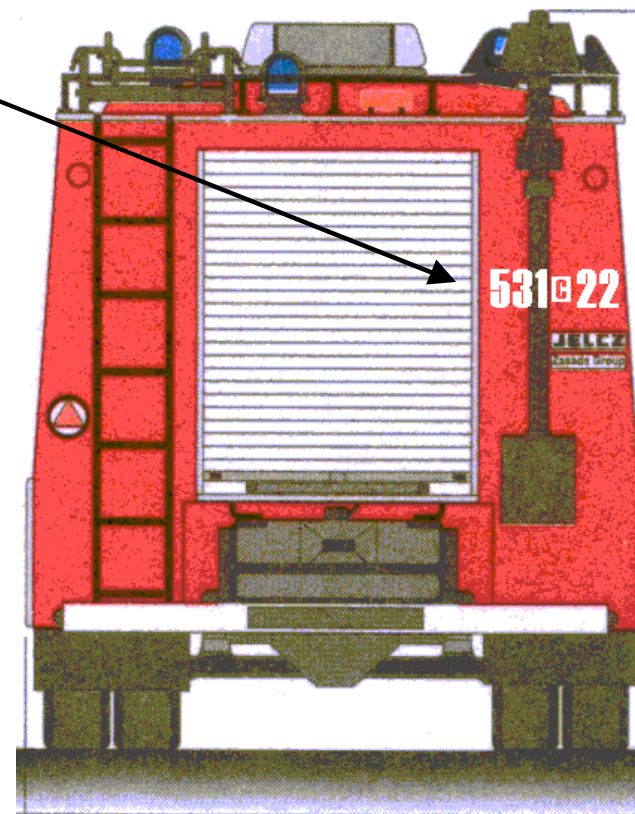
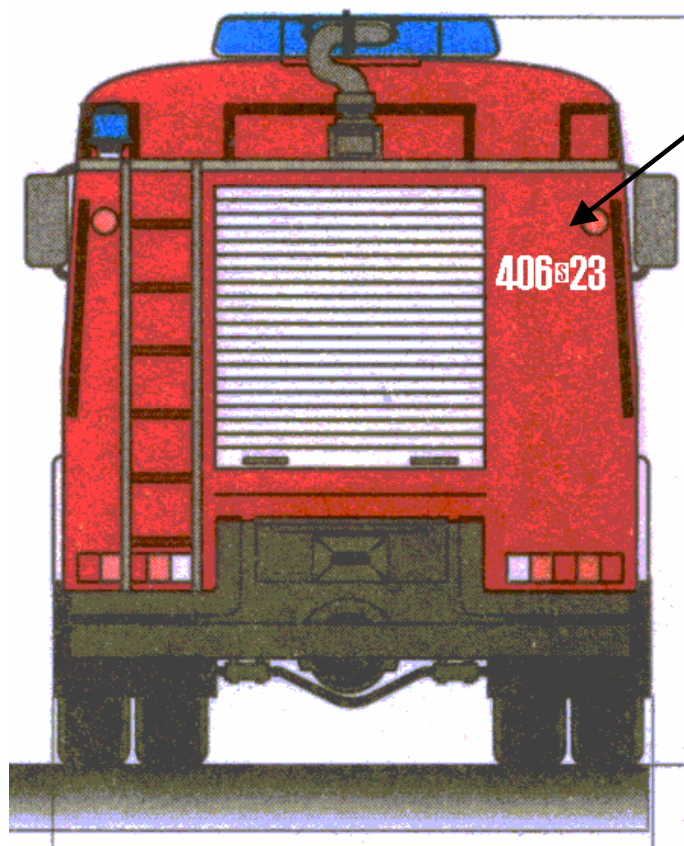
Samochód pożarniczy prawidłowo oznakowany numerami operacyjnymi

numer operacyjny
umieszczony na dachu



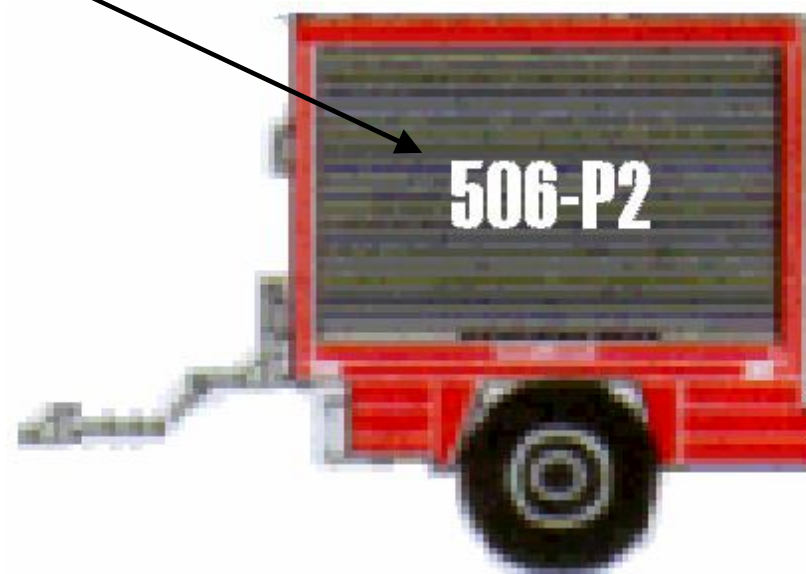
Samochód pożarniczy prawidłowo oznakowany numerami operacyjnymi

numer operacyjny
umieszczony na
tylnej płaszczyźnie
nadwozia



Pryczepa gaśnicza prawidłowo oznakowana numerem operacyjnym

numer operacyjny na
płaszczyźnie bocznej
przyczepy



Samochód operacyjny prawidłowo oznakowany numerami operacyjnymi



Kto może być kierowcą w OSP ?

Uprawnienie do kierowania pojazdem uprzywilejowanym może otrzymać osoba która:

- ukończyła 21 lat i nie przekroczyła 60 roku życia,
- uzyskała wykształcenie co najmniej podstawowe (dotychczasowy system ośmioklasowy) lub gimnazjalne,
- posiada prawo jazdy wymaganej kategorii C, C + E,
- posiada zaświadczenie potwierdzające zatrudnienie bądź przydział do kierowania pojazdem OSP,

Kto może być kierowcą w OSP ? c.d.

- spełnia odpowiednie warunki zdrowotne pozwalające na podjęcie społecznej służby ratowniczej,
- przejście badania psychologiczne z wynikiem pomyślnym,
- uzyska wymagane przeszkolenie pożarnicze.

Do podstawowych obowiązków kierowcy zaliczamy:

- dbanie o powierzony jednostce sprzęt i wyposażenie techniczne,
- sprawdzenie stanu technicznego powierzonego sprzętu, prowadzenie obsługi codziennej i okresowej sprzętu silnikowego, utrzymywanie go w stanie gotowości bojowej, a po użyciu (akcja, ćwiczenia) doprowadzenie do ponownej gotowości bojowej,
- niezwłoczne przybycie na sygnał alarmu do wyznaczonego miejsca,

Podstawowe obowiązki kierowcy c.d.:

- prowadzenie niezbędnej dokumentacji eksploatacji urządzeń,
- prowadzenie pojazdu i obsługa urządzeń technicznych podczas akcji ratowniczych i ćwiczeń,
- przestrzeganie zasad i przepisów bhp,
- poddanie się okresowym badaniom lekarskim (do 55 lat – co 5 lat, powyżej 55 lat – co 2 lata),
- poddanie się okresowym badaniami psychologicznym (co 5 lat lub doraźnie jeżeli występują ku temu przesłanki),
- wykonywanie rozkazów i poleceń dowódców oraz przestrzeganie wymaganej dyscypliny.

Uprawnienia kierowcy OSP to:

- zapewnienie badań lekarskich i psychologicznych dopuszczających do pełnienia społecznej służby strażackiej i prowadzenia pojazdów uprzywilejowanych,
- zapewnienie niezbędnych środków ochrony osobistej,
- wypłacanie ustalonego ekwiwalentu pieniężnego za udział w akcjach i ćwiczeniach,
- ochrona prawna w czasie wykonywania zadań i obowiązków ratownika OSP,
- świadczenia odszkodowawcze z tytułu wypadku w czasie pełnienia obowiązków służbowych,
- ubezpieczenie od wypadków zaistniałych w czasie wykonywania zadań statutowych.

Ratownik, będący kierowcą samochodu pożarniczego lub uprawniony do prowadzenia innego środka transportu jest ponadto odpowiedzialny za:

- sprawność powierzonego mu środka transportu,
- zachowanie niezbędnej ostrożności w czasie jazdy do akcji oraz podczas innych wyjazdów,
- obsługę w czasie akcji środka transportu i zainstalowanych w nim urządzeń w sposób zapewniający sprawne wykonanie zadania oraz bezpieczeństwo ratowników,
- doprowadzenie środka transportu i jego urządzeń po powrocie do akcji do ponownej sprawności,

**Ratownik, będący kierowcą samochodu
pożarniczego lub uprawniony do prowadzenia
innego środka transportu jest ponadto
odpowiedzialny za c.d.:**

- utrzymanie powierzonego środka transportu w należytej sprawności i konserwacji,
- zgłaszanie naczelnikowi OSP upływu terminu ważności dokumentów dopuszczających sprzęt do użytkowania.

Obowiązki kierowcy po ogłoszeniu alarmu:

- przerwać wszelkie wykonywane czynności,
- wyłączyć pracujące urządzenia i maszyny, jeżeli miałyby pozostać bez nadzoru,
- najkrótszą drogą niezwłocznie udać się do strażnicy bądź wyznaczonego miejsca zbiórki.

Odjazd następuje tylko na wyraźne polecenie dowódcy zastępu po podaniu miejsca docelowego, ewentualnie trasy przejazdu i hasła - **Odjazd!**

Czas alarmowego wyjazdu został określony wskaźnikami operacyjnymi i nie powinien on przekraczać:

- dla jednostek gaśniczych kat. I – III do 5 minut,
- dla jednostek operacyjno-technicznych kat. IV do 10 minut,
- dla jednostek specjalnych złożonych z wolontariuszy czas określony w odrębnych regulaminach, co warunkowane jest często koniecznością zabrania dodatkowego niezbędnego dla danego rodzaju akcji oprzyrządowania.

Zasady poruszania się pojazdem uprzywilejowanym:

- warunkiem uprzywilejowania jest posiadanie sprawnych dwóch sygnałów (akustycznego i świetlnego), które muszą być uruchomione,
- podczas jazdy muszą być włączone także światła mijania lub drogowe,
- poruszać musimy się z **prędkością bezpieczną**, a więc taką, która zapewnia panowanie nad pojazdem, w takich warunkach, w jakich ruch się odbywa,
- dowódca zastępu nie może wymuszać jazdy szybszej, może natomiast nakazać jazdę wolniejszą i ostrożniejszą.

Jazda w kolumnie:

- liczba pojazdów w kolumnie nie może przekraczać 20, a jeżeli kolumna składa się wyłącznie z samochodów osobowych – 30 pojazdów,
- w kolumnie tworzonej doraźnie z jednostek zdążających na miejsc zdarzenia szybkość jazdy reguluje pierwszy pojazd i nie wolno wyprzedzać się wzajemnie,
- w każdym pojeździe wyznacza się dowódcę pojazdu, którym może też być jego kierowca,

Jazda w kolumnie:

- kierownik jednostki zarządzającej przejazd wyznacza dowódcę kolumny, a jeżeli kolumna składa się co najmniej z 10 pojazdów dodatkowo:
 - **kierunkowego** – poruszającego się w pierwszym pojeździe kolumny, odpowiedzialnego za utrzymanie wyznaczonej trasy oraz prędkości pojazdu,
 - **zamykającego** – poruszającego się w ostatnim pojeździe kolumny, odpowiedzialnego za utrzymanie dyscypliny w kolumnie, organizację środków bezpieczeństwa wymaganych w czasie postoju, informującego także o ewentualnych uszkodzeniach pojazdów i ich miejsc postoju,

Jazda w kolumnie:

- przyjmuje się zasadę, że odległość między pojazdami powinna wynosić w metrach proporcjonalnie tyle, jaka jest szybkość jazdy,

prędkość 40 km/h ~ odległość 40m

- ponieważ auta jadące na końcu kolumny muszą osiągać większe szybkości niż jadące na czele, wskazane jest takie sformowanie kolumny, by wolniejsze pojazdy znalazły się na jej początku,
- jeżeli kolumna pojazdów pokonać musi dłuższą trasę konieczne jest zarządzanie 10 minutowych postojów co godzinę jazdy.

Specyficzne warunki jazdy podczas akcji ratowniczych:

● jazda z przyczepą ze sprzętem specjalnym:

- masa całkowita przyczepy ciągniętej przez samochód osobowy, ciężarowy o masie całkowitej nie przekraczającej 3,5t lub autobus – nie może przekraczać masy całkowitej pojazdu ciągnącego,
- rzeczywista masa całkowita przyczepy ciągniętej przez samochód ciężarowy o masie całkowitej powyżej 3,5 tony – nie może przekraczać masy całkowitej tego pojazdu powiększonej o 40%,
- przyczepa musi być prowadzona przez pojazd ciągnący na połączeniu sztywnym, w sposób wykluczający odłączenie się w czasie jazdy,

- przyczepa musi być odpowiednio oświetlona,
- szybkość pojazdu powinna zostać ograniczona do 60 km/h poza obszarem zabudowanym i 30km/h na obszarze zabudowanym,

● **zagrożenia podczas akcji przeciwpowodziowych:**

- wybieramy przeprawy przez tereny zagrożone, które nie stwarzałyby dodatkowego zagrożenia dla pojazdu ratowniczego i jego załogi,
- przed wjazdem musi być sprawdzony stan techniczny (wytrzymałość i możliwość przejazdu) uszkodzonych mostów, wiaduktów, wałów, grobli itp.,
- drogi dojazdowe muszą być tak wybrane, by nie nastąpiło nagłe odcięcie dróg odwrotu przez wzbierające wody lub ewentualne zniszczenia budowli,

- w miejscach przeprawy o szczególnym zagrożeniu przejazd następnego pojazdu może nastąpić, gdy poprzednik osiągnął miejsce bezpieczne,
- zamki drzwi nie mogą być zabezpieczone, szyby muszą być opuszczone, jeśli występują możliwości załoga powinna mieć założone kamizelki ratunkowe,

● **technika jazdy na miękkich drogach gruntowych:**

- przed wjechaniem warto sprawdzić czy nie grozi nam ugrzęźnięcie i ewentualnie poszukać innej drogi,
- pojazd powinien być prowadzony płynnie, bez gwałtownych ruchów kierownicą, przyspieszania i hamowania,
- w przypadku ugrzęźnięcia, lub gdy koła obracają się w miejscu należy przerwać wszelkie manewry; załoga musi być przygotowana na konieczność udzielania pomocy przez podkładanie pod koła twardych materiałów,

- jeśli zachodzi potrzeba skorzystać z pomocy innego pojazdu lub z wyciągarki nie wolno przebywać w polu określonym promieniem odpowiadającym długości liny,
- wyciągarki samochodowe powinny być uruchamiane płynnie, bez gwałtownej zmiany szybkości obrotów bębna,

● **technika jazdy w górach:**

- jazda powinna być płynna, bez gwałtownych manewrów,
- zjeżdżając utrzymujemy tą samą prędkość z jaką wzniesienie pokonywaliśmy,
- podczas jazdy z góry nie wolno wyłączać sprzęgła,
- zjeżdżając z ze stromej i długiej góry hamujemy silnikiem, traktując hamulce tylko jako element pomocniczy,
- zimą trzeba być przygotowanym na konieczność założenia na koła łańcuchów,

● **technika jazdy w zabudowie miejskiej:**

- w miastach dojazd do wielu obiektów może być utrudniony przez stojące wokół samochody czy też szykany blokujące wjazd w wydzieloną strefę (zwrócić musimy uwagę czy nie da się ich usunąć, niekiedy położyć),
- być może skorzystać trzeba będzie z dróg alternatywnych takich jak chodniki, ścieżki rowerowe i promenady dla pieszych, czy też trawników,
- zawsze rozpoznać musimy czy teren nie jest zbyt grząski (np. trawniki), czy nie ulegnie niepotrzebnemu zniszczeniu (być może jest inny w miarę dogodny dojazd),
- korzystając ze wspomnianych dróg zawsze zwrócić musimy uwagę czy nie stwarzamy zagrożenia dla ich użytkowników; teren powinien zostać wówczas wyłączony z ruchu i oznakowany,

❖ **technika jazdy w zabudowie miejskiej cd.:**

- niebezpieczne może być manewrowanie pojazdem (np. zmiana miejsca pracy stanowisk bojowych), szczególnie w ciasnej przestrzeni i występującym zadymieniu; tył samochodu musi być kontrolowany, z chwilą włączenia biegu wstecznego powinno zapalić się światło i odezwać się sygnał dźwiękowy (wymagania dla samochodów o masie całkowitej powyżej 3,5 t); jako sygnał świetlny dopuszcza się światło cofania,
- podczas manewrowania pojazdem kategorycznie nie wolno pozwolić ludziom na jazdę na stopniach lub dachu pojazdu,
- specyficzną sytuacją jest podawanie środków gaśniczych z samochodu będącego w ruchu, gdy strażak musi zająć miejsce przy działku; jazda nie może być szybka, chociażby ze względów na konieczność operowania prądem gaśniczym i bezpieczeństwo strażaka.

Wykorzystano:

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1977r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 1997r. Nr 98, poz.602 z późn. zm.).
- Kodeks drogowy 2006 z komentarzem Adama Jasińskiego, stan prawny na 1 stycznia 2006r., Gazeta Prawna, Warszawa 2006.
- Polska Norma – PN-EN 1846-1:2000. Samochody pożarnicze. Podział i oznaczenie.
- Zarządzenie Komendanta Głównego Państwowej Straży Pożarnej z dnia 20 stycznia 2006r.w sprawie gospodarki transportowej w jednostkach organizacyjnych PSP. Dziennik Urzędowy Komendanta Głównego PSP 2006nr 1, poz.1.

- Uchwała nr 95/18/2004 prezydium Zarządu Głównego Związku Ochotniczych Straży Pożarnych Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 16 grudnia 2004r. w sprawie kategoryzacji jednostek operacyjno-technicznych ochotniczych straży pożarnych i wzorcowego regulaminu organizacyjnego tych jednostek.

DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ