

przegląd pożarniczy

Nakład: 4000 egz.



Odznaczony
Medalem Honorowym
im. Józefa Tuliszkowskiego



Znowu gaz



Nasza okładka:

Wybuch gazu
w Warszawie

fot. Rafał Podlasiński

4 Wirus ebola – nasza sprawa?



W ogniu pytań

Gotowi z konieczności str. 4

Ratownictwo i ochrona ludności

Wybuch w Warszawie str. 7

Działania SGPR „Warszawa 9” str. 10

System sprawdzony w ogniu str. 12

Ochotnicze ćwiczenia bojowe str. 14

Większy kaliber,
większe wyzwania (cz. 1) str. 17

Bezpieczeństwo cywilne
w krajach Europy str. 22

RSO już działa str. 27

Rozpoznawanie zagrożeń

Poważna awaria przemysłowa
w Tuluzie str. 28

Coraz trudniej, coraz lepiej str. 32

Technika

Na cienkim lodzie str. 35

Podwodne roboty str. 36

Na niebieskich str. 38

Współpraca międzynarodowa

Podróż do strefy wojny str. 40

Sport i Rekreacja

Na strażackich arenach str. 42

Historia i tradycje

KSRG – koncepcje, wizje, ewolucja str. 46

Pożarnicze Skody w Polsce str. 50

Stale pozycje

Przegląd wydarzeń str. 6

Z prasy zagranicznej str. 49

www.poz@rnictwo str. 52

To warto przeczytać str. 52

Strażacka etykieta str. 53

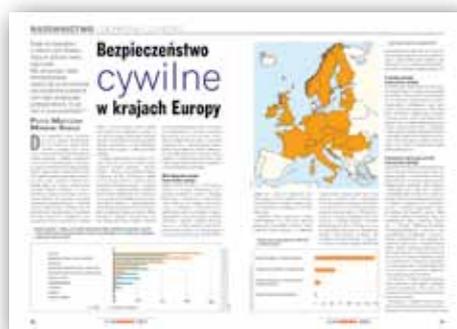
Szmerek medialny str. 54

Postscriptum str. 55

Straż na znaczkach str. 55



17 Duże gabaryty od podstaw



22 Jak się chroni Europa



28 Fatalna pomyłka



36 Do zadań specjalnych



„Przegląd Pożarniczy”
w sieci

WYDAWCA: Komendant Główny PSP
REDAKCJA: 00-463 Warszawa,
ul. Podchorążych 38,
tel. 22 523 33 06, faks 22 523 33 05
e-mail: pp@kgpsp.gov.pl, www.ppoz.pl
ZESPÓŁ REDAKCYJNY
Redaktor naczelny: bryg. Bogdan ROMANOWSKI
tel. 22 523 33 07 lub tel. MSW 533-07,
bromanowski@kgpsp.gov.pl
Zastępca redaktora naczelnego: st. kpt. Anna ŁAŃDUCH
tel. 22 523 33 99 lub tel. MSW 533-99,
alanduch@kgpsp.gov.pl
Sekretarz redakcji: Elżbieta PRZYŁUSKA tel. 22 523 33 08
lub tel. MSW 533-08, eprzulaska@kgpsp.gov.pl
Redaktor: Monika KRAJEWSKA tel. 22 523 34 27
lub tel. MSW 534-27,
mkrajewska@kgpsp.gov.pl
Grafika i fotoedycja: Jerzy LINDER tel. 22 523 33 98
lub tel. MSW 533-06, jlinder@kgpsp.gov.pl
Administracja i reklama: Małgorzata JANUSZCZYK
tel. 22 523 33 06, lub tel. MSW 533-06,
pp@kgpsp.gov.pl
Korekta: Dorota KRAWCZAK
RADA REDAKCYJNA
Przewodniczący: nadbryg. Janusz SKULICH
Członkowie: st. bryg. Andrzej SZCZEŚNIAK,
st. bryg. Piotr GUZEWSKI, st. bryg. dr inż. Jerzy RANECKI,
st. bryg. Janusz SZYLAR,
mł. bryg. dr inż. Dariusz WRÓBLEWSKI

PRENUMERATA

Zamówienia na prenumeratę
„Przeglądu Pożarniczego” na 2015 r. przyjmuje
Zakład Poligraficzny „Tonobis” Sp. z o.o.

Laski, ul. Brzozowa 75
05-080 Izabelin

Zamówienia (proszę podać w nich nazwę,
adres i NIP zamawiającego) można składać:

- telefonicznie: 22 752 33 40
- e-mailem: slawomir.rola@laski.edu.pl

Cena egzemplarza: 3,50 zł, w tym 5% VAT

REKLAMA

Szczegółowych informacji o cenach
i o rozmiarach modułów reklamowych
w „Przeglądzie Pożarniczym” udzielamy
telefonicznie pod numerem 22 523 33 06
oraz na stronach serwisu internetowego:
www.ppoz.pl

Redakcja zastrzega sobie prawo skracania i redakcji tekstów
oraz zmiany ich tytułów. Prosimy o nadsyłanie materiałów
w wersji elektronicznej. Redakcja nie odpowiada za treść
ogłoszeń oraz reklam i nie zwraca materiałów niezamówionych.

Druk i dystrybucja płatna:
Zakład Poligraficzny „Tonobis” Sp. z o.o.
Laski, ul. Brzozowa 75
05-080 Izabelin
Nakład: 4000 egz.



**Funkcjonariusze i Pracownicy Państwowej Straży Pożarnej
Członkowie Ochotniczych Straży Pożarnych
Działacze Związku Ochotniczych Straży Pożarnych RP
Członkowie Orkiestr Ochotniczych Straży Pożarnych
Weterani Służby Pożarniczej
Słuchacze Szkół Pożarniczych
Żołnierze i Pracownicy Wojskowej Ochrony
Przeciwpożarowej
Strażacy Zakładowych Straży Pożarnych
Członkowie Młodzieżowych Drużyn Pożarniczych
Pracownicy Cywilni Ochrony Przeciwpożarowej**

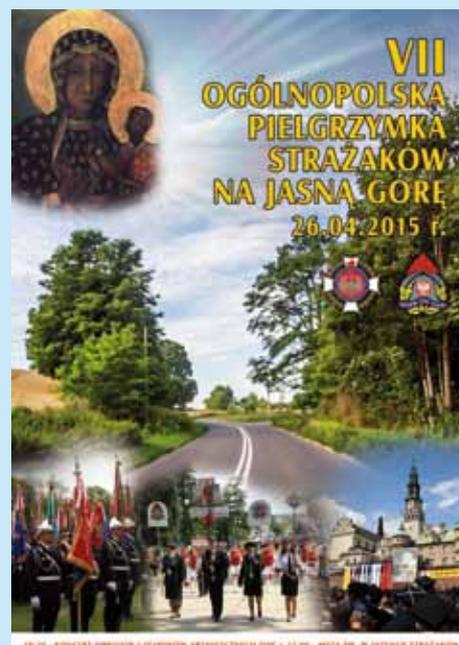
**Uprzejmie zapraszamy do udziału w Ogólnopolskiej Pielgrzymce
Strażaków na Jasną Górę, która odbędzie się 26 kwietnia (niedziela) 2015 r.
Tradycją jest, że osoby związane z ochroną przeciwpożarową spoty-
kają się co 5 lat na Jasnej Górze. Tegoroczna Pielgrzymka, to już VII nasze
spotkanie, które jest jednym z największych wydarzeń w służbie pożarni-
czej. Zachęcamy, aby w tym roku miało ono równie podniosły charakter
i zgromadziło, tak jak w poprzednich latach, porównywalną liczbę uczest-
ników.**

**Komendant Główny
Państwowej Straży Pożarnej**

gen. brygadier Wiesław LEŚNIAKIEWICZ

**Prezes Zarządu Głównego
Związku Ochotniczych Straży Pożarnych
Rzeczypospolitej Polskiej**

Waldemar PAWLAK



Warszawa, luty 2015 r.

Kiedy wirus ebola dotarł do Europy, pytanie o gotowość na takie zagrożenie zadano także Państwowej Straży Pożarnej. Z bryg. Rafałem Jankowskim rozmawiamy o tym, czy podaliśmy wyzwaniu.

Czy ratownicy Państwowej Straży Pożarnej będą jeździli do zdarzeń związanych z wirusem ebola?

Na początek trzeba sobie zadać pytanie: czy ratownicy Państwowej Straży Pożarnej mogą odmówić pomocy w sytuacji zagrożenia?

W sierpniu ubiegłego roku doszło do masowych zakażeń na terenie Afryki, z czasem wirus dotarł też do Europy. Pojawiły się wtedy pierwsze informacje z Państwowej Inspekcji Sanitarnej MSW zawierające wytyczne, co mamy robić, a czego robić nie powinniśmy. Delikatnie mówiąc, panował chaos wynikający z braku doświadczeń w postępowaniu w takiej sytuacji. Kluczowym momentem było posiedzenie Rządowego Zespołu Zarządzania Kryzysowego poświęconego eboli. Wojewodowie deklarowali, że są gotowi na zagrożenie, a jeden z elementów przygotowania – dekontaminacja przeprowadzana będzie przez PSP. W rzeczywistości jednak nasza służba nie ma odpowiedniego przygotowania. Widząc rozbieżności pomiędzy nie do końca sprecyzowanymi zadaniami a możliwościami PSP, komendant główny PSP postanowił opracować *Zasady postępowania jednostek PSP w przypadku wystąpienia podejrzenia zagrożenia chorobami szczególnie niebezpiecznymi i wysoce zakaźnymi*, tzw. zasady biohazard. Powstały one w uzgodnieniu z przedstawicielami Państwowej Inspekcji Sanitarnej, Inspekcji Sanitarnej MSW oraz PSP, a zatwierdzone zostały przez komendanta głównego PSP i głównego inspektora sanitarnego MSW.

Strażacy podchodzą jednak nieufnie do nowych zadań. Nie brakuje głosów, że to nie nasza dziedzina i nie powinniśmy się w żaden sposób w nią angażować.

Nie chcemy uczestniczyć w działaniach, których nie mamy przypisanych w ustawie. Ale prawda jest taka, że ludzie przy zagrożeniu w pierwszym odruchu dzwonią po straż pożarną. Jesteśmy ratownikami i nie odwrócimy się od udzielania pomocy nawet w przypadku zagrożeń biologicznych, bo przeciwdziałanie im wiąże się z ochroną ludzkiego życia. To, że społeczeństwo obdarza nas tak wielkim zaufaniem, wynika też z faktu, że zawsze może na nas liczyć. Jednak nasz udział w tak specyficznych działaniach powinien opierać się na jasnych regułach, w których trzeba ustalić, kto za co odpowiada. Zasady mają być takim drogowskazem. Nie chcemy, żeby powtórzyła się sytuacja z Łodzi, kiedy przedstawiciel szpitala wezwał strażaków, aby przeprowadzili dekontaminację, bo podejrzewał, że jeden z pacjentów jest zakażony ebolą. Straż pożarna została wezwana do przeprowadzenia dekontaminacji noszy, potem karetki, a z informacji prasowych dowiedzieliśmy się, że prowadziła dezaktywację terenu wokół szpitala.

W *Zasadach* mowa o tym, że „dysponowanie jednostek PSP ma charakter wspomagający działania innych służb i instytucji odpowiedzialnych za realizację zadań z zakresu ochrony zdrowia publicznego przed zakażeniami i chorobami zakaźnymi”. Zatem



foto: Jerzy Lindner

mamy wspierać przede wszystkim służbę zdrowia i inspekcję sanitarną. Co to w praktyce oznacza?

W dokumencie sprecyzowaliśmy, w jakich przypadkach PSP może być wykorzystana do wspomaganie tych służb. Są to tzw. zdarzenia grupy 3 lub 4 zagrożenia czynnikiem biologicznym, a więc wywołującym u ludzi ciężkie choroby, w tym nieuleczalne czy łatwo rozprzestrzeniające się w populacji. A ponieważ prawo jasno nie określa, kto odpowiada za dekontaminację biologiczną, po rozmowach na szczeblu rządowym zapadła decyzja, by w tym gorącym okresie do tego zadania została przygotowana straż pożarna. Jeśli służba medyczna i inspekcja sanitarna wywiążą się ze swoich obowiązków, prawdopodobieństwo rozprzestrzenienia się zagrożenia będzie bardzo małe, co oznacza też niskie prawdopodobieństwo udziału PSP w takich zdarzeniach.

Spróbujmy przełożyć zapisy *Zasad* na konkretną sytuację. Założmy, że na poczcie pojawia się człowiek, ma wysoką gorączkę, wymiotuje, krwawi. Jak będzie wyglądało dysponowanie strażaków do takiego zagrożenia?

Pierwsze czynności należą do służby zdrowia, przyjedzie pogotowie i prawdopodobnie zabierze tego człowieka do szpitala. Zadaniem lekarza będzie przeprowadzenie wywiadu środowiskowego i właściwa ocena sytuacji (m.in. zrobienie badań laboratoryjnych). Jeśli wtedy okaże się, że chory wrócił z kraju dotkniętego ebolą, ustalenie dalszego postępowania będzie należało już do inspektora sanitarnego. Jeśli stwierdzi, że istnieje realne zagrożenie czynnikiem biologicznym 3 lub 4 grupy i będzie potrzebne wsparcie ze strony PSP, inspektor zadzwoni do wojewódzkiego centrum zarządzania kryzysowego i poprosi o wsparcie. W CZK powiadomi stanowisko kierownika komendanta wojewódzkiego PSP, które przez stanowisko kierownika komendy powiatowej lub miejskiej PSP zadysponuje wyznaczoną specjalistyczną grupę ratownictwa chemiczno-ekologicznego. Co ważne, nad bezpieczeństwem strażaków

Gotowi z konieczności

podczas przygotowań do dekontaminacji, w jej trakcie i po niej ma czuć inspektor sanitarny MSW. Nie podejmiemy żadnych działań, jeśli nie będzie go na miejscu akcji. Za całość akcji odpowiada zaś państwowy inspektor sanitarny.

To oznacza, że będzie on dowodził akcją?

Nie wyobrażam sobie, żeby wydawał polecenia, a strażacy bezrefleksyjnie je wykonywali. Pełnimy rolę wspomagającą. Powinniśmy wspólnie wypracować rozwiązanie jakiegoś problemu. Jeśli inspektor sanitarny uzna, że potrzebna jest dekontaminacja, powinniśmy ustalić, jakie rozwiązania możemy zastosować i czy będą one odpowiednie. Oczekujemy partnerskiego podejścia. Nie wyobrażam sobie polecenia: *proszę przeprowadzić dekontaminację szpitala*, po którym udział inspektora w akcji i jego odpowiedzialność za jej efekty ma się skończyć.

Zasady zakładają, że PSP nie będzie prowadziła działań w szpitalach i na lotniskach. To znaczy, że odmówimy, kiedy poproszą nas o pomoc?

Ten zapis osadzony jest w pewnym kontekście. Kiedy zagrożenie wirusem ebola stało się realne, Urząd Lotnictwa Cywilnego w porozumieniu z Państwową Inspekcją Sanitarną bezpodstawnie przyjął, że za dekontaminację na lotniskach odpowiada nasza służba. Zaprotestowaliśmy. Dlatego w Zasadach jasno podkreśliliśmy, że nie planujemy działań z zakresu zagrożeń biologicznych w takich obiektach. Nie ma do tego podstaw. Lotniska są podmiotami gospodarczymi, zarabiającymi pieniądze i mającymi obowiązek zapewnienia bezpieczeństwa pasażerom. Jesteśmy jednak świadomi, że jeśli dojdzie do sytuacji kryzysowej, ekstremalnej, nie możemy odmówić pomocy przy dekontaminacji na lotniskach. Nie będzie to jednak, jak się obawiają niektórzy strażacy, dekontaminacja samolotu, bo na jej przeprowadzenie trzeba mieć zgodę m.in. producenta maszyny.

Podobnie jest ze szpitalami. Odpowiadają za swoich pacjentów i personel, mają obowiązek i własne procedury zabezpieczenia się przed chorobami zakaźnymi. I nie powinny w przygotowaniu się do tego zadania uwzględniać PSP.

Do działań przy najbardziej niebezpiecznych zagrożeniach biologicznych zostało wytypowanych 16 specjalistycznych grup ratownictwa chemiczno-ekologicznego PSP. Jak będzie wyglądało przygotowanie ich do takich zadań?

Grupy te muszą zostać odpowiednio przeszkolone i wyposażone. Środki ochrony osobistej zaproponowane w Zasadach są uniwersalne – wykorzystujemy je także przy zagrożeniach chemicznych. Potrzeba ich po prostu więcej. Dodatkowo dochodzi sprzęt do fumigacji, czyli zamglawiania – metody stosowanej do dekontaminacji biologicznej pomieszczeń oraz nowe elementy taktyki prowadzenia działań. Były propozycje, aby to inspekcja sanitarna zakupiła potrzebne wyposażenie, a w razie potrzeby nam go użyczała. Jednak bezpieczeństwo naszych ratowników to zbyt poważna sprawa, by polegać na innych służbach. Dlatego zapadła decyzja, że sprzęt znajdzie się w wyposażeniu PSP. Trzeba nauczyć się go obsługiwać, dbać o niego na bieżąco, mieć pewność, że jest sprawny i w razie potrzeby gotowy do użycia.

Ille będzie kosztowało nowe wyposażenie i kiedy grupy je otrzymają?

Całe wyposażenie, czyli środki bakteriobójcze, sprzęt ochrony osobi-

stej, sprzęt do fumigacji, będzie kosztowało około 2 mln zł. Nie wiemy jeszcze, kiedy trafi do jednostek.

A szkolenia?

Rozpoczęliśmy je pod koniec lutego. Prowadzi je Państwowa Inspekcja Sanitarna MSW i Państwowa Inspekcja Sanitarna. W pierwszej kolejności chcemy przeszkolić kadrę dowódczą wytypowanych specjalistycznych grup ratownictwa chemiczno-ekologicznego, czyli dowódców, ich zastępców, dowódców zmian i dowódców sekcji. A żeby szkolenie było efektywne, musi odbywać się w małych grupach, liczących dwadzieścia kilka osób. Niewykluczone, że w dalszej kolejności zostaną przeszkoleni pozostali ratownicy z tych grup. Zakładamy, że pełna gotowość PSP do tego typu działań osiągnięta będzie po zakończeniu procesu szkolenia oraz uzupełnieniu niezbędnego wyposażenia.

Czego będą się uczyli strażacy?

Podstaw wiedzy o zagrożeniu: czym jest wirus, jak można się nim zakazić i jak uniknąć zakażenia. Będzie też o zasadach bezpieczeństwa ratowników, prawidłowym zakładaniu kombinezonu i zdejmowaniu go, o właściwym myciu rąk. Trzeba to wszystko strażakom uświadomić, pokazać, że tu nie ma drogi na skróty. Dlatego też ważnym aspektem szkolenia będzie analiza najczęstszych błędów popełnianych przez służbę medyczną. Ratownicy zakazili się ebolą, dlatego że w pewnym, prze-ważnie końcowym etapie działań, zlekceważyli zasady bezpieczeństwa, nie przestrzegali rygoru w procedurze zabezpieczeń. Przewidujemy też zajęcia praktyczne z organizacji i budowy ciągów dekontaminacyjnych.

Ważnym aspektem bezpieczeństwa ratowników jest też nadzór epidemiologiczny.

Będzie nim objęty przez 21 dni każdy strażak uczestniczący w zdarzeniu o charakterze biologicznym. Jeśli w tym czasie źle się poczuje, ma obowiązek zgłosić to do inspektora sanitarnego i uzyskać pomoc. Zdajemy sobie sprawę, że złe samopoczucie może być wynikiem zwykłego przeziębienia, ale z uwagi na charakter zagrożenia nie można wykluczyć najgorszego – dlatego jest taka procedura. Nadzór epidemiologiczny obejmuje także najbliższą rodzinę strażaka. Ebola to bardzo poważne zagrożenie, skoro mamy uczestniczyć w akcjach z nim związanych, strażacy muszą mieć odpowiednią opiekę i pewność, że ktoś zadba o ich zdrowie, gdy będą tego potrzebowali.

Wtedy łatwiej zaakceptują nowe zadania?

Zasady jasno precyzują sytuacje, w których możemy być poproszeni o pomoc jako służba wspomagająca. Wiemy coraz więcej o zagrożeniu, są skuteczne metody ochrony przed nim. Jeśli damy strażakom wiedzę, środki ochrony osobistej, sprzęt do realizacji zadań, a oni podejść do zagadnienia sumiennie, nie lekceważąc obowiązków, nie powinno być problemów z akceptacją nowych zadań. Znam środowisko chemików PSP i wiem, że wywiążą się z zadań bezproblemowo, jeśli państwo zapewni im odpowiednie środki do ich realizacji. Wierzę w ich umiejętności.

rozmawiała Anna Łańduch

Bryg. Rafał Jankowski jest głównym specjalistą w Krajowym Centrum Koordynacji Ratownictwa i Ochrony Ludności, gdzie koordynuje zagadnienia z zakresu CBRNE. Absolwent Szkoły Głównej Służby Pożarniczej, ukończył także studia podyplomowe na Wydziale Nowych Technologii i Chemii Wojskowej Akademii Technicznej. Przez dziesięć lat był dowódcą JRG 6 Warszawa, specjalizującej się w ratownictwie chemicznym.

Na fałszywą nutę

11 lutego przypada Europejski Dzień Numeru Alarmowego 112. Został on wprowadzony w 1991 r., by ujednoczyć procedurę zgłaszania zdarzeń we wszystkich krajach członkowskich Unii Europejskiej, w tym oczywiście i w Polsce.

Mimo że w ostatnich latach wiedza Europejczyków o numerze 112 wyraźnie wzrosła, wciąż blisko połowa wie na jego temat niewiele bądź nie wie nic. Najgorzej wygląda to w Grecji (10 proc.) i Wielkiej Brytanii (18 proc.). Najbardziej świadomymi obywatelami UE są zaś Luksemburczycy (80 proc.), Rumuni (71 proc.) oraz Bułgarzy i... Polacy (70 proc.).

W Polsce w systemie powiadamiania ratunkowego działa 17 centrów obsługujących zgłoszenia alarmowe kierowane na numer 112. Niestety, choć świadomość społeczna istnienia tego numeru jest duża, wciąż traktowany jest jak informacja telefoniczna, a nie jako miejsce, w którym otrzymamy pomoc w sytuacjach zagrażających

zdrowiu, życiu lub mieniu. Aby nie być gołosłownym, wystarczy sięgnąć po dane: wynika z nich niezbitnie, że w minionym roku operatorzy tego numeru odebrali łącznie 21 mln 326 tys. 746 zgłoszeń, a niemal ponad połowę z nich stanowiły zgłoszenia fałszywe! Gdy dodać do tego tzw. pomyłki, okaże się, że niemal 80 proc. wszystkich zgłoszeń przyjmowanych przez operatorów numeru alarmowego 112 były to zgłoszenia nieuzasadnione, dotyczące m.in. informacji o aptekach całodobowych, dyżurach szpitali, adresach placówek usługowych itp.

Wynika z tego, że nawet w tak wysoce uświadomionej Polsce jest jeszcze wiele do zrobienia. Ostatnio, co napawa optymizmem, sprawy wzięło w swoje ręce Ministerstwo Administracji i Cyfryzacji, ruszając z ogólnopolską kampanią społeczną popularyzującą numer alarmowy 112. Czas pokaże, czy była to trafiona akcja... **brom.**



Strażacy na małym ekranie

W Jednostce Ratowniczo-Gaśniczej PSP nr 17 na warszawskim Ursynowie odbył się pokaz prasowy nowego serialu TVP 1 „Strażacy” w reżyserii Macieja Dejczerza. To pierwszy polski serial, którego akcja rozgrywa się w środowisku pożarniczym, przeplatający codzienną służbę i życie strażaków zawodowych i ochotników. Są w nim wątki obyczajowe, sensacyjne, ale i duża dawka zabawnych sytuacji. Słowem – dla każdego coś miłego. Przedstawione w nim historie inspirowane są prawdziwymi wydarzeniami. W rolach głównych wystąpili m.in.: Maciej Zakościelny, Jakub Wesołowski, Weronika Rosati, Marta Ścisłowicz i Olaf Lubaszenko. W pokazie wzięli udział twórcy serialu i aktorzy, uczestniczył w nim także zastępca komendanta głównego PSP nadbryg. Gustaw Mikołajczyk.

Podczas konferencji prasowej aktorzy zgodnie podkreślali, że specyfika pracy nad tym serialem wymagała od nich wyjątkowego poświęcenia i wytrwałości, a strażakom należy się ogromny szacunek i podziw za ich codzienny trud. – *Przeszliśmy przeszkolenie, ale cały czas pytaliśmy o różne rzeczy profesjonalistów – strażaków, fantastycznych ludzi* – mówił o pracy na planie Maciej Zakościelny. Główni bohaterowie filmu musieli przejść przeszkolenie, aby nie tylko radzić sobie ze sprzętem, ale i nabyć profesjonalnych zachowań, które w jak najwyższym stopniu by ich uwiarygodniły. Reżyser serialu, jak sam wspomina, nie miał łatwego zadania. Niejednokrotnie ekipa filmowa musiała pracować w naprawdę trudnych warunkach, w wysokiej temperaturze i zadymieniu.

Z dwóch zaprezentowanych na pokazie odcinków serialu „Strażacy” trudno wywnioskować, czy odda on rzeczywisty obraz na-

szej profesji. I czy takie było zamierzenie reżysera? Zobaczmy. Niemniej jednak polecamy jego oglądanie, nawet jeśli od czasu do czasu będzie trzeba przymrużyć oko na to, co zobaczymy na małym ekranie. Ważne, że po wielu serialach o policjantach w końcu i my doczekaliśmy się obrazu o nas, zwykłych ludziach z pasją.

rom.

Ochotnicy w pogotowiu

W pełni umundurowany strażak wysiadający z ambulansu? Dlaczego nie! W ramach współpracy między OSP Żyrardów i firmą Falck Medycyna w karetkach pogotowia ramię w ramię z ratownikami medycznymi jeżdżą strażacy. – *Nie ukrywam, że widok strażaka wysiadającego z karetki wzbudza zdziwienie, ale zdecydowanie pozytywne* – mówi pani Elżbieta, mieszkanka Żyrardowa. Pomysł o współpracy zrodził się w OSP Żyrardów pod koniec 2014 r. Po stosownych ustaleniach Daniel Sawicki, prezes OSP, w listopadzie ub.r. podpisał porozumienie z Martyną Barycką i Remigiuszem Morytą, dyrektorami regionu centralnego Falck Medycyna. Falck to od kilku lat największy w Polsce niepubliczny operator ratownictwa medycznego, zatrudniający w skali kraju blisko 3000 ratowników medycznych. – *Jestem wdzięczny przedstawicielom firmy Falck za podpisanie porozumienia i umożliwienie druhom z mojej jednostki zdobycia cennego doświadczenia w ramach wspólnych wyjazdów z pogotowiem. Warto zaznaczyć, że jesteśmy pionierem w tego typu działaniach w naszym regionie* – mówi Daniel Sawicki. Jak wyjaśnia, jeszcze przed rozpoczęciem wspólnych dyżurów strażacy zostali odpowiednio przeszkoleni przez wykwalifikowaną kadrę leka-

rzy oraz ratowników medycznych. Specjalistyczne szkolenie w formie kursu kwalifikowanej pierwszej pomocy odbyło się w październiku, wzięło w nim udział pięciu druhów. Tuż po zakończonym szkoleniu na żyrardowskich ochotników czekało kolejne wyzwanie, jakim było poznanie od podszewki sprzętu, którym posługują się medycy, a także specyficznych zasad obowiązujących w ratownictwie medycznym. – *Po kursie KPP mieliśmy spotkania doszkalające bezpośrednio w ambulansie. Uczyliśmy się obsługi podstawowych urządzeń oraz rozmieszczenia wyposażenia w plecakach i torbach medycznych* – mówi dh Marcin Matusiak z OSP Żyrardów. W ramach opisywanego projektu wyjazdy strażaków OSP Żyrardów z załogami pogotowia Falck Medycyna są całkowicie nieodpłatne. Druhowie pełnią dyżury w swoim wolnym czasie, nie pobierając żadnych ekwiwalentów. – *Starannie rozpisujemy grafiki, w których zaznaczamy, kiedy kto może przyjść na dyżur. Budujący jest fakt, że choć mamy ukończony tylko kurs KPP, jesteśmy przez kolegów z Falck Medycyna traktowani w profesjonalny, partnerski sposób. To dodatkowo motywuje nas do działania, a ich utwierdza w przekonaniu, że mogą na nas liczyć* – podkreśla Daniel Sawicki.

W żyrardowskiej bazie ratownictwa medycznego Falck Medycyna stacjonują dwie karetki: „S” – specjalistyczna, wyjeżdżająca głównie do poważniejszych zgłoszeń oraz „P” – podstawowa, przeznaczona do lżejszych przypadków. Od początku wspólnych działań (2 listopada) strażacy OSP Żyrardów wyjeżdżali wspólnie z pogotowiem ponad 100 razy. W przyszłości odbędzie się przeszkolenie kolejnych druhów, dołączą oni do załóg zespołów ratownictwa medycznego.

Łukasz Nowakowski



TOMASZ STANKOWSKI

Wybuch w Warszawie

Zgłoszenia napływające na numer alarmowy 998 po wybuchu w budynku przy skrzyżowaniu ulic Koszykowej i Noakowskiego rozgrzały do czerwoności linię telefoniczną Stanowiska Kierowania Komendanta Miejskiego PSP m.st. Warszawy. Informacje o tym zdarzeniu były również przekazywane przez CPR w Bydgoszczy, Wrocławiu, Krakowie i Warszawie.

Wszystko zaczęło się 26 stycznia, kilka sekund przed 12.34. W zgłoszeniach padały różne ulice: Wilcza, Piękna, Koszykowa, Noakowskiego, opisy były jednak spójne – mówiły o „jakimś wybuchu” i dźwięku pękających szyb. Najprecyzyjniej miejsce zdarzenia określiła mieszkanka bloku przy ul. Noakowskiego, podając, że wybuch miał miejsce na pierwszym piętrze tego budynku. Telefon alarmowy dzwonił bez przerwy jeszcze przez kilka godzin. Warszawscy strażacy mieli ręce pełne roboty.

Wybuch miał miejsce w średniowysokim budynku mieszkalnym – sześciokondygnacyjnym, podpiwniczonym, zakwalifikowanym do kategorii zagrożenia ludzi ZL IV. Kamienica ta składa się z dwóch niezależnych klatek schodowych, z wejściem od strony dziedzińca. Na wszystkich kondygnacjach mieści się łącznie 46 lokali mieszkalnych.

Alarmowanie

Dyżurny operacyjny zadysponował w pierwszym rzucie dwa zastępy gaśnicze JRG 3 (z obszaru chronionego) ze skokochronem, następnie podnośnik hydrauliczny z tej jednostki oraz dwa zastępy gaśnicze z sąsiedniego obszaru chronionego – JRG 4. Po chwili na miejsce zdarzenia skierowano dwa zastępy gaśnicze z JRG SGSP, potem grupę operacyjną miasta. O 12.39, kiedy pierwsze zastępy dotarły na miejsce wybuchu, dwóch policjantów rozpoczynało już ewakuację pierwszej klatki budynku. Pracowała już także załoga pogotowia ratunkowego.

Strażacy zastali krajobraz pełen zniszczeń: brak okien lub popękane szyby, ulicę pokrytą pyłem, gruzem i szkłem, uszkodzone fragmenty elewacji budynku, w którym doszło do wybuchu, fragmenty szkła powbijane w elewację domu naprzeciwko, uszkodzone samochody osobowe

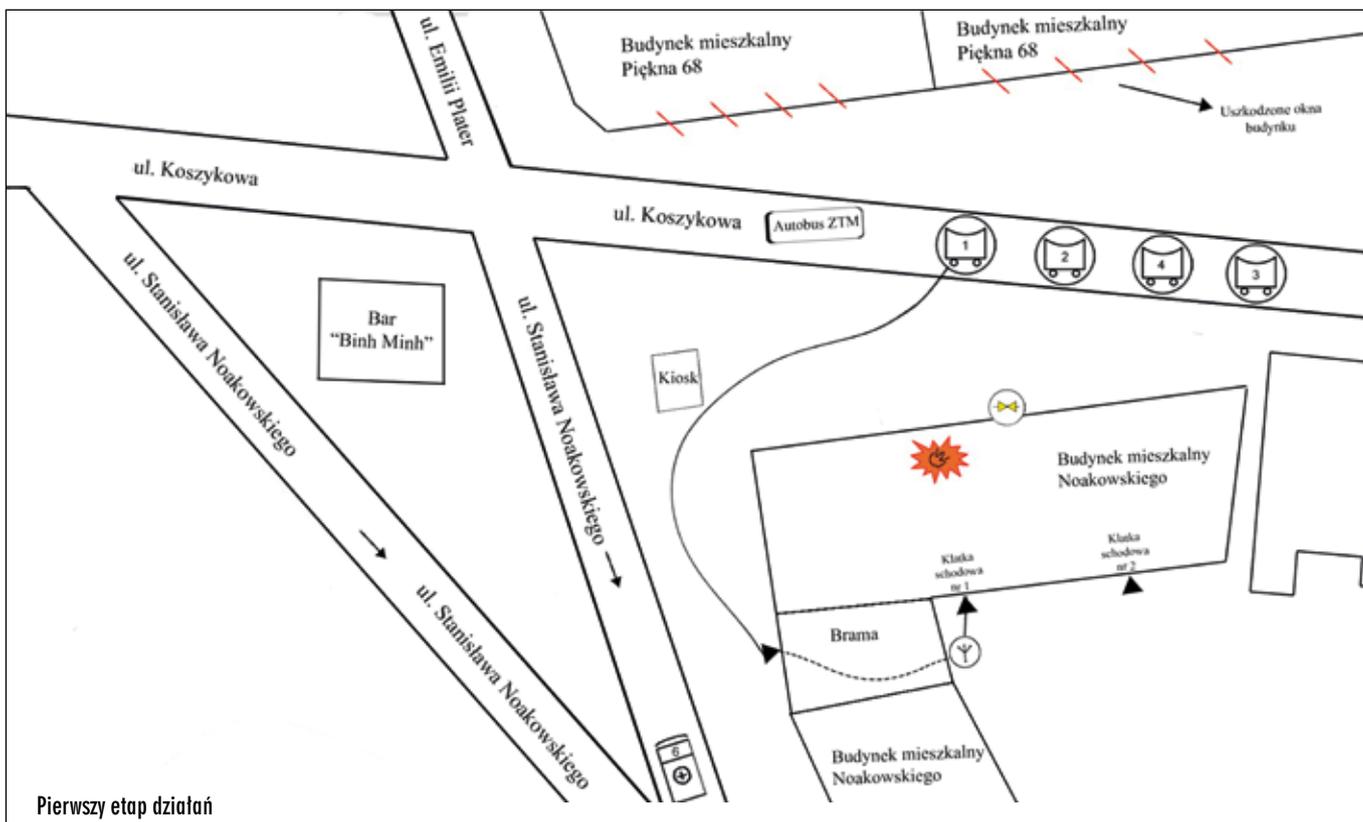
stojące w pobliżu oraz zniszczony autobus ZTM, z którego pasażerowie zdążyli już wysiąść. Nie było natomiast widać zewnętrznych oznak pożaru. Po wstępnym rozpoznaniu okazało się, że w oknie na pierwszym piętrze kamienicy znajduje się człowiek z widocznymi obrażeniami ciała.

Dyżurny operacyjny polecił Specjalistycznej Grupie Poszukiwawczo-Ratowniczej z JRG 15 przygotować się do wyjazdu oraz sprowadzić z dyżurów domowych przewodników z psami ratowniczymi. Potwierdził także kierującemu działaniem ratowniczym, że na miejsce zdarzenia zadysponowano pogotowie ratunkowe, policję oraz pogotowie gazowe i energetyczne. Dalsze dysponowanie sił i środków na miejsce zdarzenia odbywało się na polecenie KDR.

Informacja o zdarzeniu została przekazana do Stanowiska Kierowania Komendanta Wojewódzkiego PSP w Warszawie, poinformowano także kierownictwo Komendy Miejskiej PSP m.st. Warszawy.

Etap I. Pomoc poszkodowanym

Pierwszy KDR (zastępca dowódcy JRG 3) polecił ratownikom pomóc poszkodowanemu znajdującemu się w oknie. Ratownicy w aparatach ochrony dróg oddechowych, z linią gaśniczą, detektorem wielogazowym (do monitorowania potencjalnej strefy zagrożenia wybuchem) oraz sprzętem burzącym udali się więc do pierwszej klatki schodowej, aby ewakuować poszkodowanego mężczyznę i przeprowadzić szczegółowe ►



rys. Adrian Domański (2)

► rozpoznanie wewnątrz budynku. KDR wydał także polecenie zamknięcia dopływu gazu do kamienicy. W tym samym czasie na zewnątrz budynku sprawiano drabinę przystawną – na wypadek, gdyby ewakuacja klatką schodową okazała się niemożliwa.

Poszkodowany znajdował się w mieszkaniu na pierwszym piętrze, w którym doszło do wybuchu. Zostało ono doszczętnie zniszczone: zawaliły się ściany działowe oraz ściana sąsiedniego lokalu, Strop i podłoga były uszkodzone i odkształcone. Mieszkanie usytuowane poniżej także zostało zniszczone i odgruzowane. Na drugim piętrze w tym samym pionie budynku podłoga podniosła się o kilkadziesiąt centymetrów. Zniszczenia były widoczne na całej klatce schodowej – została uszkodzona większość drzwi do mieszkań. Po wejściu do mieszkania ratownicy natychmiast ewakuowali poszkodowanego po klatce schodowej i przekazali go zespołowi pogotowia ratunkowemu.

Na miejsce zdarzenia dotarła grupa operacyjna KW PSP oraz zastępca komendanta miejskiego PSP, który przejął kierowanie działaniami. Zadysonował wówczas SGPR „Warszawa 9” i zdecydował o wprowadzeniu podziału na dwa odcinki bojowe. Odzwierciedlały one działania prowadzone wewnątrz i na zewnątrz obiektu. W budynku wyczuwalny był zapach nawianicza do gazu, urządzenia pomiarowe nie wskazały jednak stężenia wybuchowego. Podczas działań w zagruzowanym lokalu ratownicy znaleźli dwie jedenastokilogramowe butle na gaz propan-butan, częściowo przysypane gruzem. Po zakręceniu zaworów i wydobyciu ich z gruzowiska wynieśli

je na dziedziniec budynku, umieścili w pustym kontenerze i rozpoczęli ich schładzanie. Potem butle zostały zabezpieczone przez funkcjonariuszy Policji.

Na miejsce zdarzenia przyjechali kolejno komendant miejski PSP m.st. Warszawy, mazowiecki komendant wojewódzki PSP wraz ze swoim zastępcą, a także komendant główny PSP.

Zadysonowano także kolejne siły: SDI z JRG 3 oraz autobus z odwozem operacyjnym z podchorążymi SGSP.

Ratownicy sprawdzali kolejno pozostałe lokale mieszkalne. Część była zamknięta, co utrudniało określenie liczby poszkodowanych. Z pierwszej klatki strażacy ewakuowali siedem osób, z drugiej – pięć. Żadna z ewakuowanych osób nie wymagała udzielenia kwalifikowanej pierwszej pomocy.

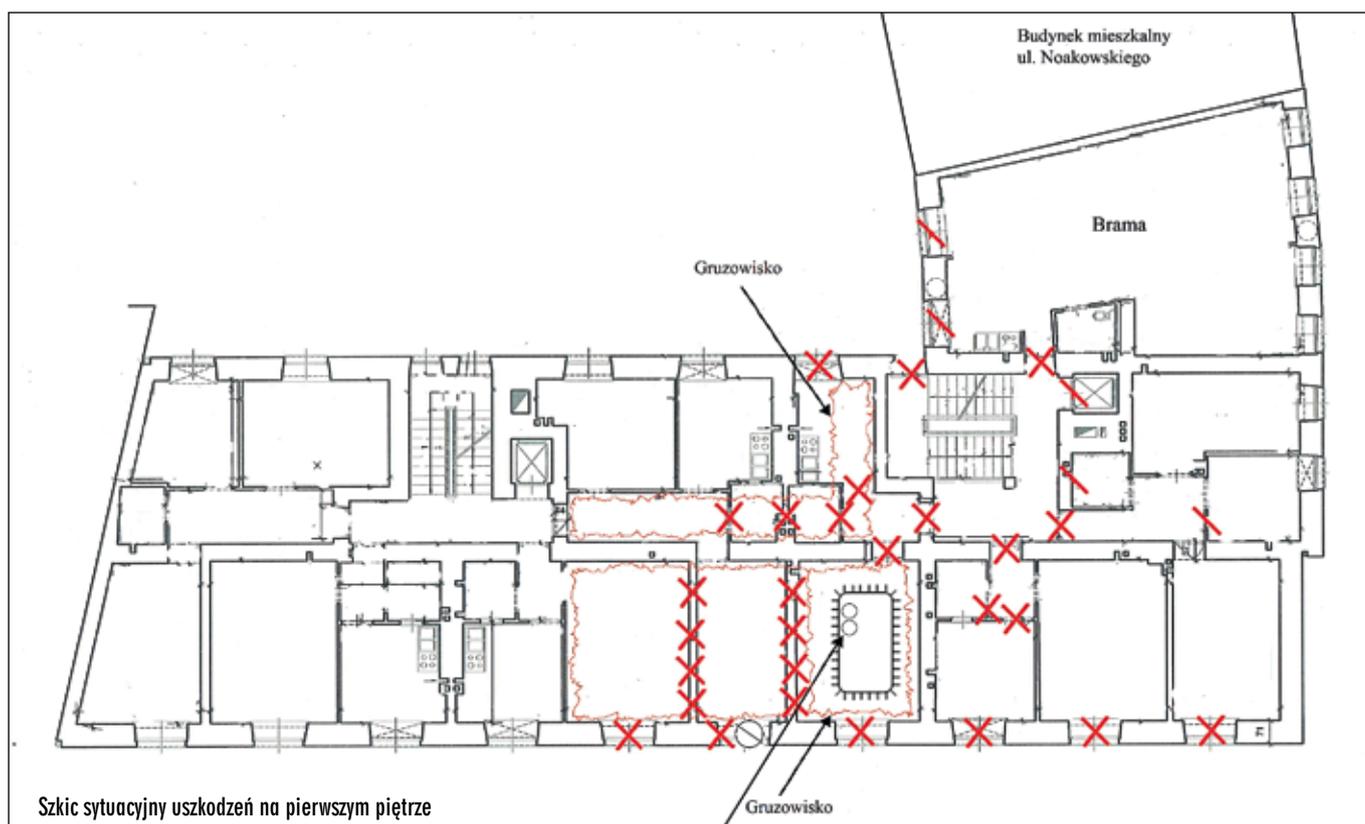
Etap II. Działania poszukiwawcze

Ważnym zadaniem było przeszukanie w jak najkrótszym czasie gruzowiska i sprawdzenie, czy w budynku (w szczególności na zagruzowanym parterze) nie znajdują się jeszcze ludzie. Nie było słychać wezwań pomocy, spod gruzu wydobywał się jedynie dźwięk telefonu komórkowego. Okazało się, że osoba z tego mieszkania została już wcześniej zabrana do szpitala. Po dokładnym przeszukaniu gruzowiska ratownicy z psami nie znaleźli już nikogo. Pozostali ratownicy z SGPR „Warszawa 9” zajęli się stemplowaniem uszkodzonej konstrukcji budowlanej na parterze budynku, aby ograniczyć zagrożenia oraz umożliwić odgruzowanie i sprawdzenie, czy nie ma dodatkowych osób poszkodowanych.

Aby zachować ciągłość i dynamikę działań, teren akcji zarówno wewnątrz pomieszczeń, jak i na



for. Mariusz Ostas (2)



zewnątrz budynku oświetlono za pomocą najaśniejszych i walizkowych zestawów oświetleniowych.

Etap III. Odgruzowywanie

W kolejnym etapie działań ratownicy PSP ubrani w maski przeciwpyłowe sukcesywnie odgruzowywali zawałone pomieszczenia. Niezniszczone mienie ewakuowane było w workach jutowych. Pracujący ratownicy mieli zapewnione posiłki regeneracyjne i ciepłe napoje. Były również regularnie wprowadzane podmiany.

W budynku zabezpieczone zostały niemal wszystkie uszkodzone okna. Tam, gdzie nie było swobodnego dostępu do otworów okiennych i stropu, zastosowano techniki alpinistyczne. Po zabezpieczeniu obiektu i uzyskaniu zgody przedstawiciela Powiatowego Inspektoratu Nadzoru Budowlanego lokatorzy pod nadzorem policjanta i strażaka mogli wejść do swoich mieszkań, aby zabrać najpotrzebniejsze rzeczy.

Media

Oficer prasowy wchodzący w skład grupy operacyjnej warszawskiej KM PSP po rozpoznaniu sytuacji i konsultacji z KDR sporządzał dokumentację filmową akcji ratowniczej. Poinformował także o sytuacji oficera prasowego mazowieckiego komendanta wojewódzkiego PSP. W pierwszym etapie działań głównym kanałem kontaktu z mediami były rozmowy telefoniczne. Ich przedstawiciele przybyli na miejsce akcji dopiero później i zostali skierowani przez oficera prasowego w miejsce, gdzie mogli bezpiecznie czekać na dalsze informacje. Było ono wydzielone

przez policjantów taśmą ostrzegawczą i strzeżone, by nikt nie wchodził na teren działań.

Kiedy na miejsce akcji przyjechał oficer prasowy mazowieckiego komendanta wojewódzkiego PSP, utworzono dwa główne punkty informacyjne: stacjonarny, wygrodzony w pobliżu prowadzonej akcji, oraz telefoniczny, obsługiwany przez zespół prasowy KM PSP. Oficer prasowy mazowieckiego komendanta wojewódzkiego został komunikatorem wiodącym, kierował pracami zespołu prasowego oraz przekazywał informacje mediom, występując przed kamerami na miejscu zdarzenia. Oficer prasowy komendanta miejskiego miał za zadanie utrzymywać stały kontakt z KDR, zbierać informacje na miejscu zdarzenia i przekazywać je oficerowi KW PSP, współpracować z rzecznikami innych służb pracujących na miejscu oraz udzielać informacji telefonicznie. Oficerów prasowych odciążał rzecznik komendanta głównego PSP, który również udzielał na miejscu informacji dziennikarzom.

PSP, Policja, pogotowie ratunkowe, Biuro Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego m.st. Warszawy oraz przedstawiciele administracji miasta wspólnie wypracowywali politykę informacyjną.

O 17.00 na polecenie komendanta miejskiego PSP zespół prasowy zorganizował briefing z udziałem komendanta miejskiego PSP oraz przedstawicielami władz miasta.

Podsumowanie

W trakcie działań zostały ewakuowane 43 osoby, 12 z nich – przez ratowników PSP.

Dzięki współpracy Komendy Miejskiej PSP m.st. Warszawy z Biurem Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego m.st. Warszawy na miejsce zdarzenia został zadysponowany autobus MZA. Poszkodowani mogli znaleźć w nim tymczasowe schronienie. Spora część mieszkańców schroniła się w pobliskim barze, w którym wsparcia udzielali im przedstawiciele służb ratowniczych i miejskich. Przedstawiciele władz miasta zapewnili poszkodowanym zakwaterowanie w pobliskim budynku Ośrodka Sportu i Rekreacji. Skorzystało z niego sześć osób. Pozostali mieszkańcy udali się do swoich rodzin.

Akcja ratownicza trwała 14 godz. i 8 min. W działaniach brały udział 24 zastępy, 84 strażaków PSP. Wykorzystanie specjalistycznych grup (poszukiwawczo-ratowniczej oraz wysokościowej) niewątpliwie zwiększyło skuteczność działań.

Warto pamiętać, że w budynku, w którym doszło do wybuchu, a nie ma oznak pożaru, panuje duże zapylenie. Ze względu na bezpieczeństwo i ochronę zdrowia konieczne jest używanie masek przeciwpyłowych. Nie wolno zapomnieć o częstych podmianach pracujących ratowników. ■

Kpt. Tomasz Stankowski jest specjalistą w Wydziale Operacyjno-Szkoleniowym Komendy Miejskiej PSP m.st. Warszawy, uczestniczył w akcji ratowniczej po wybuchu w budynku przy ul. Noakowskiego

RAFAŁ PODLASIŃSKI

Działania SGPR PSP „Warszawa 9”

Ratownicy ze specjalistycznej grupy „Warszawa 9” zostali zadysponowani do zdarzenia przy ulicy Noakowskiego tuż po południu.



Zwielu zgłoszeń od świadków zdarzenia wynikało, że doszło do katastrofy budowlanej po wybuchu gazu. Na miejsce niezwłocznie udało się dziesięciu ratowników, wraz z zastępcą dowódcy SGPR. Do dyspozycji mieli trzy samochody specjalne: ciężki samochód ratownictwa technicznego, lekki samochód rozpoznania ratowniczego oraz ciężki samochód kwatermistrzowski. Jednocześnie zaalarmowanych zostało dwóch przewodników psów ratowniczych o specjalności gruzowiskowej, którzy przebywali na dyżurach domowych.

Do wyposażenia SCRt oprócz konwencjonalnego sprzętu ratownictwa technicznego należy także wyspecjalizowany sprzęt do działań przy katastrofach budowlanych. To np. hydrauliczny system stabilizacji aktywnej, młoty pneumatyczne, młotowiertarki i inne narzędzia wyburzeniowe,

1. Rozległe zniszczenia na pierwszym piętrze

2 i 3. Zniszczenia stropów w pomieszczeniu, w którym prawdopodobnie miał miejsce wybuch. Z prawej zaznaczono linie wskazujące, gdzie znajdował się strop przed wybuchem

4. W tym miejscu znajdowała się ściana działowa

we, specjalistyczne elektronarzędzia, diamentowe piły do betonu i stali, gwoździarki, piły ukońnicze i inny sprzęt służący do budowy podpór drewnianych, sprzęt ratownictwa wysokościowego oraz sprzęt elektroniczny – geofony, kamery wzernikowe. W samochodzie SCKw przewieziono drewno (deski kantówki, deski płaskie, plakiety ze sklejki), które służy ratownikom SGPR do wykonywania drewnianych konstrukcji podporowych, kliny oraz zapas gwoździ.



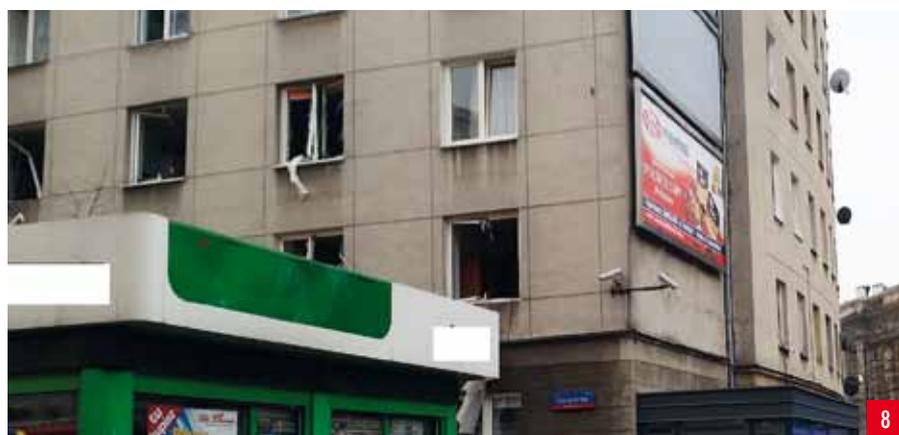
5



7



6



8

Na miejsce działań SGPR dotarła o 13.17 i w tej samej minucie rozpoczęła działania ratownicze. Pierwszym zadaniem była ocena stanu budynku i rozległości zniszczeń. Ściany działowe oraz stropy na parterze, pierwszym i drugim piętrze uległy znacznemu lub całkowitemu uszkodzeniu. Większość okien została zniszczona całkowicie, a ich elementy oraz szkło zagrażały bezpieczeństwu działań z zewnątrz.

W zagruzowanym pomieszczeniu na parterze, pod domniemanym miejscem wybuchu, prawdopodobnie znajdowała się poszkodowana kobieta. Wskazywały na to informacje uzyskane od mieszkańców budynku. Tuż przed wybuchem była widziana w swoim mieszkaniu, lecz brakowało jej wśród osób ewakuowanych przez strażaków. Pod grubą warstwą gruzu w miejscu, gdzie znaj-

owało się łóżko, słychać było sygnał telefonu komórkowego. Wejście do wnętrza budynku wiązało się jednak z zagrożeniem dla ratowników. Bezpośredni wpływ miał na to zniszczony strop, który w każdej chwili groził zawaleniem. Zdecydowano więc, by niezwłocznie wprowadzić do pomieszczenia dwie kamery wziernikowe na lanchach teleskopowych – jedną od strony wnętrza mieszkania, a drugą od strony okna, do którego sprawiono przeszło drabiny nasadkowej. W tym czasie na miejsce działań dojechało dwóch przewodników z psami. Wraz z nimi ratownicy przeszukali zagruzowane mieszkanie, a następnie cały budynek. Strop i zagrażające upadkiem elementy zostały wstępnie ustabilizowane za pomocą hydraulicznego systemu stabilizacji aktywnej, potem przeszukano ręcznie zagruzowane pomieszczenie.

5. Ręczne przeszukiwanie zagruzowanego pomieszczenia przez ratowników SGPR po wstępnej stabilizacji stropu hydraulicznym systemem stabilizacji aktywnej

6. Znaczne ugięcia dwuteowników zniszczonego stropu

7. Stabilizacja wstępna (strzałki żółte) oraz stabilizacja właściwa (strzałka czerwona)

8. Skala zniszczeń na zewnątrz budynku

Osoby poszkodowane na tym etapie działań nie zostały odnalezione. Później okazało się, że kobiety ewakuowali świadkowie zdarzenia jeszcze przed przybyciem zastępów straży pożarnej.

Wstępna stabilizacja stropu zapewniła ratownikom SGPR bezpieczeństwo, dzięki czemu mogli wykonać stabilizację właściwą za pomocą podpór drewnianych. Skonstruowali skośną podporę najwyższej (trzeciej) klasy bezpieczeństwa. Umożliwiło to bezpieczną pracę na kondygnacji znajdującej się pod najbardziej uszkodzoną częścią stropu.

Aby odciążać zniszczony strop między parterem a pierwszym piętrzem, zdjęto z niego zalegający gruz. Praca ta była na tyle niebezpieczna, że wymagała użycia specjalnych technik, sprzętu i asekuracji metodami alpinistycznymi. Ratownicy SGPR pracowali w uprzęchach wysokościowych i byli zabezpieczeni niezależną asekuracją ze stanowiska ratowniczego.

Na koniec za pomocą elementów drewnianych zabezpieczono dojścia do zniszczonego szybu windowego i pomieszczeń, w których przebywanie groziło upadkiem z wysokości. Ratownicy wykonali też prace związane z odgruzowywaniem i odzyskiwaniem rzeczy osobistych poszkodowanych mieszkańców. Pododdział SGPR „Warszawa 9” zakończył działania o 22.05. ■

Kpt. Rafał Podlasiński jest dowódcą sekcji w JRG 15 Warszawa, członkiem Specjalistycznej Grupy Poszukiwawczo-Ratowniczej. Uczestniczył w opisywanej akcji

Pożar w Zamku Książ był szczególnym sprawdzianem słuszności różnorodnych przedsięwzięć, które podejmowaliśmy, by przygotować się na takie właśnie zagrożenie.

Kilka tygodni po groźnym grudniowym pożarze Zamku Książ w jego reprezentacyjnej Sali Maksymiliana odbyła się uroczystość uhonorowania strażaków, którzy walczyli z żywiołem i uratowali ten cenny zabytek przed zniszczeniem. Oprócz ratowników byli na nim obecni także wałbrzyscy policjanci i funkcjonariusze straży miejskiej. Z Wrocławia przyjechała delegacja kierownictwa KW PSP, z komendantem dolnośląskiej PSP st. bryg. Andrzejem Szcześniakiem, zastępcą komendanta wojewódzkiego st. bryg. Andrzejem Abulewiczem i naczelnikiem Wydziału Kontrolno-Rozpoznawczego bryg. Dariuszem Bułą.

Gości powitali Krzysztof Urbański – prezes spółki Zamku Książ oraz prezydent Wałbrzycha Roman Szelemiej. Zarówno gospodarz zamku, jak i prezydent miasta nie szczędzili słów uznania i podziękowania za niezwykle sprawną i skuteczną akcję ugaszenia tego groźnego pożaru. W uznaniu dla profesjonalizmu i zaangażowania strażaków prezydent Wałbrzycha wręczył im dyplomy z podziękowaniami, prezes Krzysztof Urbański zaprosił zaś na najbliższe dwie duże imprezy kulturalne organizowane w zamku – Festiwal Kwiatów i Sztuki oraz Festiwal Tajemnic.

Warto dodać, że na ręce komendanta wojewódzkiego PSP we Wrocławiu wpłynął list gratulacyjny od komendanta głównego PSP, zawierający podziękowania za wzorowe wypełnienie strażackiej powinności obrony cennego zabytku przed zniszczeniem przez żywioł. A trzeba zaznaczyć, że ta akcja miała szczególnie charakter. Chodziło bowiem nie tylko o błyskawiczne pokonanie pożaru, lecz także o to, by uchronić odrestaurowane barokowe pomieszczenia znajdujące się pod płonącym dachem przed wpływem podawanej wody. Udało się – wedle zgodnych ocen straty są relatywnie niewielkie. Spłonęło około 500 m² dachu, co wobec ogromnego potencjalnego zagrożenia, jakie powstało na skutek pożaru, należy uznać za stratę wręcz marginalną. Zdecydowało o tym wiele czynników.

LECH LEWANDOWSKI

System sprawdzon



Przedsięwzięcia prewencyjne

Podjęmowano je na długo przed powstaniem pożaru, bo w latach 90. Z początkiem czerwca 1991 r. Zamek Książ po wielu perturbacjach przeszedł na własność gminy Wałbrzych. Nowy właściciel, podejmując prace rewitalizacyjne w mocno podupadłym zamku, od początku dbał o kwestię bezpieczeństwa pożarowego.

Nawiązana została współpraca ze strażakami. Jak przypomina bryg. Dariusz Buła, opracowana wówczas ekspertyza techniczna z zakresu ochrony przeciwpożarowej zawierała zalecenia, w jaki sposób dostosować ten historyczny obiekt do obowiązujących wymagań. Pamiętać też trzeba, że w okresie III Rzeszy Niemcy przebudowali zamek, próbując stworzyć w nim m.in. siedzibę Hitlera. Te prace nigdy nie zostały jednak ukończone,



y w ogniu



foto: Małgorzata Dowinar, Lech Lewandowski

a przy wycofywaniu się Niemcy dokonali wielu wyburzeń. Projektując system ochrony przeciwpożarowej zamku, trzeba było uwzględnić wszystkie uwarunkowania, ważne choćby z punktu widzenia dróg ewakuacji czy zaopatrzenia w środki gaśnicze. Dlatego komendant wojewódzki dolnośląskiej PSP wyraził zgodę na zastosowanie rozwiązań zamiennych – uwzględniających specyfikę tego obiektu, ale także funkcje, jakie zamek będzie pełnił w przyszłości. Na przykład we wszystkich pomieszczeniach na czwartym i piątym piętrze zamontowano czujki dymu. Dlaczego? Bo przewidywano przeznaczenie tych pięter na hotel, a więc to zabezpieczenie było niezbędne.

W całym obiekcie została zamontowana instalacja hydrantów wewnętrznych o zwiększonych parametrach. Warto zaznaczyć, że instalacja hydrantowa jest także na strychu, czego zazwyczaj się nie stosuje. Ponadto na poddaszu zostały zainstalowane czujki dymu, a wszystkie elementy drewniane zaimpregnowano środkiem ognioodpornym.

W wielu miejscach klatki schodowe przewidziane jako drogi ewakuacyjne (czasem szerokie, a czasem bardzo wąskie i kręte) otrzymały dodatkowe oświetlenie. Cały system sygnalizacji pożarowej zamku został połączony poprzez monitoring z Komendą Miejską PSP w Wałbrzychu. Alarmowanie automatyczne skraca czas dotarcia strażaków do miejsca zdarzenia i decyduje o skuteczności działań ratowniczych.

Ćwiczenia

Drugim filarem systemu bezpieczeństwa jest bliska współpraca strażaków z zarządzającymi zamkiem. Przede wszystkim na jego terenie sukcesywnie przeprowadzane są duże ćwiczenia. Weryfikują one konkretne scenariusze zagrożeń pożarowych. Odbyły się i takie ćwiczenia, w których założono, że pożar powstanie na poddaszu, a następnie rozprzestrzeni się na cały dach. Przetestowane zostały wówczas wszystkie elementy potencjalnej akcji, zwłaszcza drogi ewakuacji, wytypowano miejsca dogodne do budowy stanowisk gaśniczych, zaopatrzenia w wodę itd.

Dzięki systematycznym ćwiczeniom wałbrzyscy strażacy znają zamek i jego zakamarki na pamięć. Kiedy 10 grudnia 2014 r. na skutek nieostrożności podczas prac remontowo-budowlanych prowadzonych na poddaszu powstał pożar, automatyczny system alarmowania zadziałał bez zarzutu. Strażacy byli na miejscu już po ośmiu minutach.

W pierwszej fazie działaniami ratowniczymi kierował dowódca zmiany st. asp. Łukasz Zajączkowski, którego zmienił jego brat, zastępca dowódcy wałbrzyskiej JRG

asp. sztab. Paweł Zajączkowski. Następny KDR to naczelnik wydziału operacyjno-szkoleniowego KP PSP w Wałbrzychu mł. bryg. Paweł Kaliński, który z racji udziału w wielu ćwiczeniach na terenie zamku doskonale poznał ten obiekt. W warunkach rzeczywistej, prowadzonej z rozmachem akcji ratowniczo-gaśniczej zdobyte wcześniej doświadczenia i zainstalowane zabezpieczenia przeciwpożarowe zapoczątkowały, zapewniając skuteczny przebieg akcji.

Krótko po przybyciu pierwszych pojazdów ratowniczych na dziedzińcu zamku pojawiły się następne. W sumie do akcji zadysponowano blisko 40 samochodów pożarniczych i stu strażaków. Nie tylko z Wałbrzycha, lecz także z komend PSP Wrocławia, Jeleniej Góry, Ząbkowic Śląskich, Dzierżoniowa i Świdnicy. Działania strażaków obserwował m.in. prezydent Wałbrzycha. Z Wrocławia przybyła grupa operacyjna, a kolejnym dowodzącym akcją został zastępca komendanta wojewódzkiego PSP st. bryg. Andrzej Abulewicz.

Dowódcy akcji musieli pogodzić dwa zasadnicze cele: zlokalizowanie pożaru i jego ostateczne ugaszenie oraz oszczędzenie zabytkowych pomieszczeń przed działaniem środków gaśniczych. Ten cel, jak podkreśla komendant wałbrzyskiej PSP st. bryg. Grzegorz Kulak, w pełni udało się zrealizować dzięki umiejętnemu operowaniu nimi. Nie było to łatwe zadanie, jak pokazała chociażby obrona przed pożarem zabytkowej zamkowej wieży, znajdującej się w środkowej części płonącego dachu.

Do gaszenia pożaru wykorzystano ponadto m.in. instalację hydrantów wewnętrznych zainstalowanych na poddaszu. To znacznie przyspieszyło podanie wody na palące się poddasze i zapobiegło stracie cennych minut. Krótko potem strażacy podciągnęli na piąte piętro węże gaśnicze, dzięki czemu cała akcja zyskała na skuteczności. O pokonaniu żywiołu błyskawicznie i bez poważnych strat zdecydował więc zarówno system automatycznego alarmowania, zastosowane instalacje, jak i sprawna akcja strażaków.

Jak zapewnia komendant wojewódzki dolnośląskich strażaków st. bryg. Andrzej Szcześniak, nie tylko Zamek Książ, ale też inne cenne zabytki Dolnego Śląska są pod szczególną pieczę strażacy. Podobne zabezpieczenia zostały zainstalowane w 59 zabytkowych obiektach na terenie województwa. Sukcesywnie organizowane są też strażackie ćwiczenia. W nieodległej przyszłości odbędą się one na terenie innego ważnego obiektu – cysterskiego zespołu klasztorowego w Lubiążu. ■

Planowanie ćwiczeń bojowych należy rozpocząć od jasnego określenia głównego celu, który chcemy dzięki nim uzyskać. Niezależnie od tego, czy będzie nim poprawienie skuteczności działań z zakresu gaszenia pożarów, ratownictwa technicznego czy medycznego, wybór ten rzutuje na wszystkie dalsze etapy ich organizacji.

Najkorzystniejsze jest określenie kilku (maksymalnie dwóch, trzech) wzajemnie ze sobą połączonych celów – przełoży się to na wartość merytoryczną szkolenia i pozwoli nie tylko na naukę, lecz także na np. integrację strażaków z różnych jednostek. Jeżeli zachodzi potrzeba określenia większej liczby celów, należy wybrać te najważniejsze, a na pozostałych skupić się już na kolejnych ćwiczeniach. Nie da się przecież przerobić całego materiału podczas jednego spotkania.

Ułatwieniem byłoby ustalenie przez komendanta gminnego lub Zarząd Gminny OSP planu ćwiczeń na cały rok, z ogólnym określeniem, co i kiedy ma być ćwiczone. Dzięki temu wszystkie ćwiczenia (pod warunkiem dobrej organizacji) będą się wzajemnie uzupełniały, a w dłuższej perspektywie przyniosą rzeczywistą poprawę jakości działań i rozwój jednostek. Rozwój związany nie tylko z umiejętnościami druhów, lecz także z zakupami naprawę potrzebnego sprzętu, rozpoznaniem rejonu operacyjnego czy oceną własnych możliwości.

Forma ćwiczeń

Strażacy mają do wyboru de facto dwa sposoby realizacji celu głównego – ćwiczenia tradycyjne (przykład: pożar w szkole, ćwiczenia połączone z ewakuacją) bądź ćwiczenia w formie warsztatów. O ile te pierwsze są ogólnie znane i często wykorzystywane, o tyle warsztaty ratownicze z prawdziwego zdarzenia nadal pozostają w Polsce rzadkością. Na warsztatach przygotowywanych jest zazwyczaj kilka stanowisk, na których ćwiczy się poszczególne elementy. Częstokroć poprzedza je panel teoretyczny. Jeśli ćwiczenia warsztatowe będą poświęcone ratownictwu technicznemu, mogą zostać wykorzystane na przykład stanowiska:

- 1) budowy pojazdów i systemów bezpieczeństwa,
- 2) samochodu po uderzeniu bocznym,
- 3) crossrammingu (przywracania pierwotnego kształtu pojazdu).

Doskonałym przykładem warsztatów ratowniczych są coroczne edycje Rescue Days (warsztaty z zakresu ratownictwa technicznego organizowane np. w Niemczech) bądź wielkopolska Mieszkańcówka [1]. Oczywiście warsztaty nie muszą być cykliczne – przykładem Studnia 2013 czy Heavy Rescue Poznań. Takie wydarzenia zawsze są szeroko opisywane w mediach – warto je śledzić i czerpać inspiracje. Porównanie obu rodzajów ćwiczeń zawiera tabela.

MARCIN CHUCHRO

Ochotnicze ćwiczenia bojowe

Jak zorganizować ćwiczenia strażackie dla OSP? Jaką powinny mieć formę? Tradycyjną z krótką pogadanką, czy może warsztatową? Postaram się przybliżyć temat organizowania ćwiczeń strażackich, które nie tylko będą bezpieczne, lecz także przyniosą poprawę jakości działań ratowniczych.

	Ćwiczenia warsztatowe	Ćwiczenia tradycyjne
PLUSY	<ul style="list-style-type: none"> – duża wartość merytoryczna – wszyscy ćwiczą wszystko – duża efektywność (wiele praktyki bądź teorii w krótkim czasie) – możliwość korygowania błędów i złych nawyków na bieżąco – możliwość wprowadzenia innowacji, nowych rozwiązań itp. – wysoki realizm 	<ul style="list-style-type: none"> – przy odpowiedniej liczbie rozjemców (ekspertów z różnych dziedzin) są dobrą formą sprawdzenia umiejętności strażaków i wydolności systemu ratowniczego na terenie gminy – krótki czas potrzebny na przeprowadzenie ćwiczeń – efektywne – mniej pracochłonne w fazie przygotowań
MINUSY	<ul style="list-style-type: none"> – czasochłonne zarówno na etapie realizacji, jak i przygotowania – potrzeba dużej liczby instruktorów, ekspertów z różnych dziedzin 	<ul style="list-style-type: none"> – niewielka wartość merytoryczna – wysoce prawdopodobne utrwalanie błędów i złych nawyków – brak możliwości powtórzeń – mała efektywność – niewielki realizm – konieczna szczegółowa analiza

Wady i zalety różnych rodzajów ćwiczeń

Analizując tabelę, nietrudno zauważyć, że korzyści z zaplanowania i przeprowadzenia warsztatów są znacznie większe niż w przypadku ćwiczeń tradycyjnych. Z nawiązką wynagradzają nawet trudy przygotowań.

Zawiadomienia

Niezależnie od wybranej formy, ćwiczenia dla strażaków ochotników muszą odbywać się w dniu wolnym od pracy. Zazwyczaj do dyspozycji organizatorów pozostają więc weekendy bądź godziny popołudniowe w tygodniu. Do przeprowadzenia ćwiczeń tradycyjnych (jedno zdarzenie) zazwyczaj wystarczą dwie, trzy godziny. Warsztaty to już minimum pięć godzin, a najlepiej cały dzień bądź dwa. Na to, kiedy trzeba rozpocząć planowanie i powiadomić podmioty biorące udział w ćwiczeniach, ma wpływ przede wszystkim przewidywany czas trwania ćwiczeń i liczba ich uczestników. Dla warsztatów absolutne minimum to cztery do sześciu tygodni. W przypadku

ćwiczeń tradycyjnych ten czas może być krótszy, np. dwa tygodnie, ale zawsze warto powiadamiać potencjalnych uczestników tak wcześnie, jak to tylko możliwe, żeby mogli zapewnić sobie czas wolny.

Wybierając termin ćwiczeń, uwzględniamy również pory roku – pozoranci nie będą leżeli na śniegu przez dwie godziny, a w okresie wypalania traw jednostki nierzadko są dysponowane średnio pięć razy dziennie, więc trudno oczekiwać, by przyjechały na ćwiczenia.

Sposób powiadamiania może być różny. U nas sprawdza się kontakt e-mailowy – jest wygodny, łatwy i szybki, a dodatkowo pozostaje ślad tych powiadomień. W wiadomościach należy przekazywać tylko najważniejsze informacje. Nie można zapomnieć o przesłaniu dokumentacji ćwiczeń czy warsztatów do wszystkich zainteresowanych. Na kilka tygodni przed ćwiczeniami warto zorganizować jedno czy dwa spotkania organizacyjne dla reprezentantów każdego podmiotu biorącego



foto: Marcin Chuchro

w nich udział, aby ustalić wszystkie szczegóły (np. podział obowiązków), zwłaszcza gdy mają to być pierwsze większe ćwiczenia od dłuższego czasu.

Zakres ćwiczeń

Mając wyznaczony cel główny ćwiczeń (najlepiej w połączeniu z planem rocznym), ich formę oraz ramy czasowe, można przystąpić do wyboru konkretnych zagadnień.

W przypadku ćwiczeń tradycyjnych organizacja nie nastęrcza większych problemów. W zdecydowanej większości przypadków wygląda to tak, że strażacy przyjeżdżają, rozwijają linie (zazwyczaj na sucho), ewakuują jedną czy dwie osoby, którym następnie udzielają kwalifikowanej pierwszej pomocy. I tak w kółko, zazwyczaj niczego nowego się przy tym nie ucząc, a często popełniając te same błędy, bo nikt ich nie nadzoruje. Realizm jest niewielki – udajemy, że gasimy, udajemy, że zakładamy rurkę ustno-gardłową, udajemy, że odłączyliśmy akumulator itd. Trochę bez sensu, prawda?

Znacznie ciekawiej jest na warsztatach. Można się wtedy skupić na jednym wybranym zagadnieniu, np. pożarach wewnętrznych i doprecyzować ewentualnie jego zakres. W miarę możliwości każdy temat powinien zostać omówiony na panelu teoretycznym lub przećwiczony na poświęconym mu stanowisku. Wszystko musi być tak zaplanowane, by tworzyło jedną wspólną całość i zmieściło się w czasie – konieczny jest zatem szczegółowy plan.

Warsztaty pozwalają na innowacyjność – można np. pożyczyć od innych jednostek sprzęt, którego nasza jednostka nie ma, albo zaprosić przedsta-

wiciela handlowego, by nie tylko zaprezentował swój produkt, lecz także pozwolił naszym druhom wykorzystać go na ćwiczeniach. Dzięki temu będą mogli zdecydować, czy kupić taki sprzęt, czy też wybrać coś innego.

Dzięki zaproszeniu instruktorów bądź współpracy z innymi podmiotami można poznać nowoczesne metody szkoleniowe (np. wykorzystanie domku dla lalek do prezentacji zjawisk pożarowych) czy najnowsze zagadnienia z taktyki działań gaśniczych. Zaproszony ratownik wysokościowy przedstawi, jak za pomocą podstawowego sprzętu zwiększyć własne bezpieczeństwo podczas pracy na stromym dachu.

Każde ćwiczenia – niezależnie od ich formy – trzeba zakończyć podsumowaniem na gorąco, po analizie ćwiczeń muszą zostać wyciągnięte wnioski, udostępnione potem wszystkim ćwiczącym. Oni także powinni mieć możliwość dzielenia się swoimi spostrzeżeniami.

Miejsce ćwiczeń

Pozostaje już tylko wybór lokalizacji, co wiąże się z uzyskaniem niezbędnych zgód właścicieli terenu lub obiektu – jeśli tylko są konieczne. Do wstępnego wyboru miejsca można wykorzystać zdjęcia satelitarne (np. Google Maps) oraz zdjęcia z Google StreetView, jeśli są dostępne. Dobra znajomość własnego rejonu chronionego nie rzadko pozwoli na wytypowanie obiektu „z pamięci”. Na tym etapie warto wybrać kilka miejsc (im więcej, tym lepiej, ale nie należy też przesadzać), oczywiście z uwzględnieniem potrzeb ćwiczeń (np. ćwicząc zaopatrzenie wodne, potrzebujemy rzeki bądź jeziora, a nie szrotu pełnego samochodów) oraz bezpieczeństwa.

Listę wytypowanych miejsc bądź obiektów najlepiej zweryfikować wizją lokalną. Może się okazać, że rzeka, która na zdjęciu satelitarnym wygląda na szeroką, w okresie późnojesiennym albo wczesnowiosennym ma wyschnięte koryto. Oglądanie obiektu (np. pustostanu) trzeba poprzedzić kontaktem z właścicielem bądź zarządcą, musi on też być obecny podczas naszej wizji lokalnej. Należy z nim uzgodnić, co można, a przede wszystkim czego kategorycznie nie można w jego obiekcie robić.

Szukając obiektu, musimy wziąć pod uwagę uciążliwość ćwiczeń dla osób postronnych. O ile godzina pracy pilarką spalinową rozłożona na pięć godzin warsztatów jest jeszcze do zaakceptowania, o tyle organizowanie pożarów w obiekcie znajdującym się w bezpośrednim sąsiedztwie domów lub blokowanie głównych dróg już absolutnie nie. Nietrudno sobie wyobrazić, jak zostalibyśmy odebrani przez społeczność lokalną i kierowców.

Znalezienie idealnego miejsca jest często niemożliwe. Jeżeli obiekt nie spełnia wszystkich wymogów stawianych przez bezpieczeństwo i cele operacyjne, pozostaje jego modyfikacja, można też zadbać o odpowiedni komentarz instruktora prowadzącego zajęcia na danym stanowisku. Chcąc zwiększyć bezpieczeństwo, można np. zamknąć dostęp do niektórych pomieszczeń lub zastosować inną metodę obniżenia ryzyka.

Celem nadrzędnym absolutnie wszystkich ćwiczeń musi być poprawa jakości usługi, którą codziennie, nierzadko z narażeniem życia, wykonują strażacy. Często pojawi się problem przeprowadzenia ćwiczeń tak, by zarówno realizm, jak i ryzyko pozostały na akceptowalnym poziomie. Świetny artykuł pt. „Jakie szkolenie jest skuteczne”, poruszający właśnie to zagadnienie, napisał Ed Hartin [2].

Bezpieczeństwo

Chcąc się szkolić, nie można zapominać o bezpieczeństwie. Dział czwarty rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków bezpieczeństwa i higieny służby strażaków Państwowej Straży Pożarnej [3] jasno określa wymagania dotyczące bezpieczeństwa. Co prawda dotyczy ono jedynie funkcjonariuszy PSP, a nie ochotników, jednak powinien je znać każdy strażak i kierownik ćwiczeń. To na nim spoczywa obowiązek określenia zasad BHP obowiązujących podczas ćwiczeń oraz, już na etapie planowania, identyfikacji mogących wystąpić w ich trakcie zagrożeń. Z pewnością pomocna w tym będzie wiedza i doświadczenie zaangażowanych w ćwiczenia instruktorów.

Dzieląc uczestników warsztatów na grupy ćwiczeniowe (pododdziały), wyznaczmy dowódcę grupy, który będzie odpowiadał nie tylko za przestrzeganie określonych zasad przez jej członków, lecz także za dyscyplinę (np. powrót na czas ▶



System sygnalizacji pożarowej



CSP

niezawodny system wykrywania i sygnalizacji pożaru

Znajomość potrzeb i oczekiwań rynku, jak również ponad 20 letnie doświadczenie, pozwoliło stworzyć CSP - nowoczesny i zaawansowany w swojej klasie system sygnalizacji pożarowej. Dużym atutem systemu CSP jest system zapewnienia jakości, obejmujący 100% testowanie produkowanych urządzeń dzięki czemu charakteryzują się one wysoką niezawodnością. Atrakcyjne wzornictwo urządzeń powoduje, że doskonale komponują się one zarówno z nowoczesnym, jak i tradycyjnym wystrojem wnętrza.

Zalety systemu CSP:



programowanie za pomocą komputera, ułatwia skonfigurowanie i uruchomienie systemu



wirtualny panel centrali dostępny przez Internet, umożliwia szybkie diagnozowanie systemu na odległość



liczne ułatwienia dla instalatora i personelu konserwującego system, takie jak jednoosobowy test czujek, czy pojedynczy akumulator 12 V zapewniający zasilanie awaryjne

REKLAMA

z przerwy, przejście między stanowiskami), co zapewni warsztatom przebieg zgodny z planem.

Podczas ćwiczeń bardziej niebezpiecznych (np. z ogniem) można spotkać się z tzw. lojalką, w której strażacy pisemnie zobowiązują się do przestrzegania zasad BHP. Na bezpieczeństwo, ale i efektywność szkolenia wpływa również liczebność grupy. Jeden instruktor (niezależnie od ćwiczenia) nie powinien mieć przydzielonej grupy składającej się z więcej niż 12-15 osób. Ostateczną liczbę ćwiczących przypadających na jednego instruktora ustali kierownik ćwiczeń (uwzględniając ewentualne uwagi instruktorów), po analizie stopnia skomplikowania, trudności i ryzyka ćwiczenia.

Koszty i dodatki

Planując warsztaty bądź ćwiczenia, należy zrobić kosztorys, uwzględniający m.in. wydatki na paliwo do samochodów i sprzętu spalinyowego oraz inne związane z ćwiczeniami, np. koszt płyty wiórowej do wykonania makiety czy materiału palnego, jeśli konieczne jest palenie w obiekcie. W przypadku długotrwałych ćwiczeń konieczne należy zapewnić jedzenie, a za każdym razem zadbać, by uczestnicy mieli dostęp do wody mineralnej.

Istnieje możliwość pozyskania funduszy bądź gotowych materiałów od sponsorów (np. samochodu do pocięcia ze szrotu czy słomy do zadymienia budynku) – co uda się pozyskać, zależy już tylko od kreatywności organizatorów.

Dokumentacja ćwiczeń

Wszystkie ustalenia muszą się znaleźć w dokumentacji ćwiczeń. Małopolski komendant wojewódzki PSP w swoich wytycznych [4] określił zakres informacji zawartych w dokumentacji ćwiczeń bojowych. Podobnie jak przepisy BHP, wytyczne te nie dotyczą strażaków ochotników, ale nie stoi na przeszkodzie, by skorzystać z nich przy opracowywaniu niezbędnych dokumentów.

Dokumentacja musi zawierać wszystkie zgody właścicieli lub zarządców obiektów bądź terenów, na których strażacy mają ćwiczyć, oraz listę sił i środków biorących udział w ćwiczeniach. Jeśli są to ćwiczenia np. dla wszystkich jednostek z gminy, aby zabezpieczyć rejon chroniony, warto pozostawić w koszarach jeden lub dwa zastępy (w zależności od wielkości gminy), gotowe do podjęcia działań ratowniczo-gaśniczych.

Wszystkie siły i środki biorące udział w ćwiczeniach również powinny być gotowe do zadysponowania w razie potrzeby (trzeba się jednak liczyć z tym, że wyjazd będzie opóźniony ze względu na użycie sprzętu do ćwiczeń). Na miejscu obecna musi być również grupa strażaków, która – jeśli zajdzie taka potrzeba – będzie udzielała kwalifikowanej pierwszej pomocy.

Dokumentację ćwiczeń, w jej ostatecznej wersji, należy przesłać wszystkim uczestnikom, a kopię pozostawić we właściwym urzędzie gminy. Z odpowiednim wyprzedzeniem trzeba także powiadomić stanowisko kierowania komendanta miejskiego (powiatowego) o ćwiczeniach, w których uczestniczyć ma znaczna część sił i środków (np. wszystkie OSP z gminy). Warto też, chociaż gdy ćwiczą tylko jednostki OSP – nie ma takiego obowiązku, powiadomić komendę miejską (powiatową) PSP. Niech zawodowi strażacy wiedzą, że ochotnicy się szkolą! ■

Literatura

- [1] Bartosz Klich, *Warsztaty gaśnicze w Wielkopolsce*, „Przegląd Pożarniczy” nr 1/2014.
- [2] Ed Hartin, *Jakie szkolenie jest skuteczne?*, „Przegląd Pożarniczy” nr 7/2014.
- [3] Rozporządzenie ministra spraw wewnętrznych i administracji z 16 września 2008 r. w sprawie szczegółowych warunków bezpieczeństwa i higieny służby strażaków Państwowej Straży Pożarnej.
- [4] Załącznik nr 1d do Wytycznych małopolskiego komendanta wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej z 22 grudnia 2008 r. do prowadzenia doskonalenia zawodowego strażaków Państwowej Straży Pożarnej z terenu województwa małopolskiego.

25¹⁹⁹⁰ 2015 | **Satel**

ul. Budowlanych 66, 80-298 Gdańsk
tel.: 58 320-94-00, fax: 58 320-94-01
e-mail: satel@satel.pl, www.satel.pl

Marcin Chuchro jest strażakiem OSP Zielonki

RAFAŁ PODLASIŃSKI

Większy kaliber większe wyzwania (cz.1)

WARSZTAT
RATOWNIKA

MASZ ciekawe doświadczenia zawodowe?
CHCESZ się nimi podzielić z czytelnikami PP?
ZAPRASZAMY do współpracy!
pp@kgpsp.gov.pl

Strażacy powinni znać budowę samochodów ciężarowych tak samo dobrze, jak konstrukcje aut osobowych. Warto też używać jednolitej terminologii. Ułatwi to prowadzenie działań ratowniczych, a tym samym zwiększy bezpieczeństwo zarówno poszkodowanych, jak i ratowników.

Samochody ciężarowe są specyficznymi pojazdami. Jeśli biorą udział w wypadku, mogą sprawić strażakom-ratownikom wiele trudności. Trzeba wziąć pod uwagę ich charakterystyczną budowę, znaczne gabaryty, dużą masę, a także rodzaj ładunku i sposób jego przewożenia. Coraz częściej wykorzystuje się w nich te same rozwiązania techniczne, co w samochodach osobowych. Poduszki powietrzne, napinacze pasów, lekkie i stabilne kabiny kierowcy, elektronicznie sterowane urządzenia itp. zwiększają na pewno bezpieczeństwo jazdy, ale dla ratowników bywają dodatkowym wyzwaniem. Wszystko to wpływa bowiem na dobór odpowiedniej taktyki i technik ratowniczych, często odbiegających od tych, które wykorzystuje się podczas wypadków z udziałem samochodów osobowych.

Układ konstrukcyjny większości samochodów ciężarowych jest podobny, a ich budowa zależy przede wszystkim od rozmieszczenia głównych podzespołów. W skład każdego samochodu ciężarowego wchodzi m.in.: podwozie ramowe, nadwozie (o wyglądzie zależnym od przeznaczenia samochodu), silnik, montowane do ramy zawieszenie z osiami kół jezdnych, zbiorniki paliwa, zbiorniki na sprężone powietrze, akumulatory, koła zapasowe, systemy sprężowe i kabina.

Kabina kierowcy

Budowa kabiny zależy głównie od przeznaczenia samochodu, choć decyduje o niej także umiejscowienie silnika. Możemy więc wyróżnić:

- kabinę klasyczną (konwencjonalną) – silnik jest w niej wysunięty przed przednią oś, kierowca siedzi za osią,

- kabinę wagonową, w której silnik jest umieszczony pod podłogą lub częściowo wchodzi w kabinę i znajduje się wtedy między fotelem kierowcy i fotelem pasażera w specjalnym tunelu,

- kabinę wielomiejscową (brygadową) – do przewozu większej liczby osób. Ma ona drugi rząd foteli dla pasażerów i jest wyposażona w dodatkowe drzwi. Stosuje się ją w samochodach komunalnych i specjalistycznych.

W zależności od przewidywanych funkcji producenci stosują do jednego typu podwozia różne typy kabin: krótką albo wydłużoną, wysoką albo niską. Kabiny wydłużone wykorzystywane są często w samochodach przeznaczonych do transportu towarów na duże odległości – montowane są w nich leżanki. Jeśli kabina jest podwyższona, gwarantuje komfort nawet stojącemu kierowcy. Nadbudówki wykorzystywane są na różnego rodzaju schowki. Kabiny krótkie stosuje się w samochodach, których użytkowanie nie będzie wymagało odpoczynku podczas jazdy (np. samochodach budowlanych). Zastosowanie takiej

kabiny powiększa przestrzeń ładunkową. Trzeba jednak pamiętać o wadach tego rozwiązania – mniejszy komfort pracy kierowcy i mniejsze bezpieczeństwo podczas ewentualnej kolizji. Z tego właśnie powodu odległość od przedniej krawędzi zderzaka kabiny do ściany skrzyni ładunkowej nie może być mniejsza niż 2,35 m [1].

Także ze względu na bezpieczeństwo kabina kierowcy musi charakteryzować się odpowiednią wytrzymałością i sztywnością. Zapewnia to konstrukcja nośna w kształcie ramy (szkielet), do której montowane są wszystkie elementy: drzwi na zawiasach (osadzonych na słupkach bocznych), szyba przednia (i tylna, jeśli jest), ściany, podłoga oraz dach. Niejednokrotnie ta klatka bezpieczeństwa jest podzielona na dwie części – górną i dolną. Poszczególne elementy, łączone z konstrukcją szkieletu za pomocą nitowania, skręcania i zgrzewania, są wykonywane z wytrzymałej stali jako wielowymiarowe wytłoczenia zwane poszyciem (np. ażurowe drzwi, błotniki, dach). W miejscach najbardziej narażonych na korozję stosuje się np. obustronnie cynkowaną blachę czy tworzywa sztuczne.

Niektóre elementy ramy ze względów bezpieczeństwa budowane są z materiałów o większej wytrzymałości. Ma to duże znaczenie dla ratowników. Muszą oni znać lokalizację stref o wzmocnionej i dużej wytrzymałości, chociażby po to, by nie uszkodzić narzędzi, z których korzystają.

Szkló

Ratownicy powinni być przygotowani także na specyficzne zagrożenia związane z różnorodnością szkła stosowanego obecnie w samochodach ciężarowych. Mowa tutaj nie tylko o jego rodzaju, lecz także o sposobie montowania szyb. Mogą być wklejane za pomocą uszczelek z gumy lub bezpośrednio klejone ze szkieletem kabiny. Szyby boczne są przeważnie ruchome – opuszczane mechanicznie lub elektrycznie. Warto przyjrzeć się ich różnym rodzajom.

Szyby jednowarstwowe bezodpryskowe – hartowane poddawane są dodatkowej obróbce termicznej i mechanicznej, przez co zyskują znaczną odporność na obciążenia. Po wystygnię- ▶

► ciu powstają w nich jednak naprężenia, dlatego dalsza obróbka jest niemożliwa. Przy dużych uderzeniach (np. przy dużej sile uderzenia) szyby takie ulegają rozprężeniu i rozpadają się na drobne elementy, o grubości ok. 5 mm. Mogą one ulec rozpadowi nawet wówczas, gdy w ich pobliżu pracują np. narzędzia hydrauliczne. Ten rodzaj oszkleń stosowany jest w szybach bocznych i tylnych. Niektórzy producenci oferują również podwójne oszklelenie – szyby jednowarstwowe dzieli szczelina wypełniona powietrzem, a ich brzozy są zespolone. Ułatwia to utrzymywanie stałej temperatury w kabinie.

Szyby klejone wielowarstwowe wykonane są najczęściej z dwóch warstw szkła, których grubość waha się między 1,8 a 2,5 mm. Obie części połączone są ze sobą za pomocą elastycznej folii o grubości ok. 0,8 mm. Całkowita grubość szyby wielowarstwowej będzie wynosiła więc ok. 5 mm. Można spotkać także grubsze, z większą liczbą warstw [2]. Pojedyncza tafła szkła ma małą odporność mechaniczną i już niewielkie przedmioty, np. kamienie, mogą ją uszkodzić. Bezpieczeństwo zapewnia tu dodatkowo ciągła folia, znajdująca się między pojedynczymi warstwami, która nie pozwala na oderwanie się ostrych elementów. Szyby klejone wielowarstwowe stosuje się przeważnie jako szyby przednie, choć spotyka się je również jako szyby tylne.

Przednie szyby samochodów ciężarowych są znacznie większe i o wiele cięższe niż w samochodach osobowych. Trzeba o tym pamiętać, jeśli staniemy przed koniecznością ich usunięcia. Dodatkowym zagrożeniem jest szklany pył, który wydziela się podczas ich cięcia.

Szko pancerne zbudowane jest z kilku warstw i dzięki temu zyskuje znaczną twardość po odpowiedniej obróbce. Takie szkło trudno zniszczyć, nawet przy zastosowaniu dużej siły (np. piły do szkła), dlatego przecięcie szyby umożliwiające tylko hydrauliczne narzędzia tnące. Całkowita grubość szyb pancernych to ok. 10 mm, a często nawet więcej. Spotykane są w ciężarówkach specjalistycznych.

Szko poliwęglanowe jest niezwykle wytrzymałe. Do tej pory nie jest masowo wykorzystywane w samochodach ciężarowych. Stosuje się je powszechnie w samochodach osobowych, np. w szklanych dachach panoramicznych. Niemniej jednak, sądząc po rozwoju motoryzacji, można się spodziewać, że wkróci ono także do innych pojazdów.

Fotel kierowcy

Charakterystycznym elementem kabiny ciężarówek jest fotel kierowcy, różniący się znacznie od foteli wykorzystywanych w samochodach osobowych. Jego mocowanie znajduje się na metalowej ramie przytwierdzonej do podłogi kabiny. Można go przesuwac na prowadnicy, często wykonywanej z metali o wysokiej wy-

trzymałości. Zawieszeniem fotela są tłumiące drgania sprężyny. Rolę tę pełnić może również zawieszenie pneumatyczne (miech) i amortyzator hydrauliczny. Te rozwiązania pozwalają z jednej strony na regulację wysokości poduszki fotela, z drugiej na ustawienie jego sztywności. Oparcie fotela regulowane jest przez poduszki powietrzne, które mogą wypychać przestrzeń oparcia fotela np. w części lędźwiowej, dla lepszego dopasowania i wygody kierowcy.

Bezpieczeństwo

Urządzenia bezpieczeństwa biernego montuje się w kabinach samochodów ciężarowych tak samo powszechnie, jak w samochodach osobowych. Należą do nich m.in. poduszki gazowe, które mają zabezpieczyć kierowcę i pasażera przed uderzeniem w elementy pulpitu czy tablicę rozdzielczą (właśnie w nich są najczęściej montowane). Podczas wypadków przestrzeń poduszki w ciągu kilku milisekund wypełnia się gazem (najczęściej azotem) [1]. System otwierania poduszek wyposażony jest w sensory, które odbierają informacje o drganiach, wibracjach, zgniataniu itp. i przekazują odpowiedni impuls elektryczny do urządzenia sterującego. To właśnie ono rozpoznaje, czy nastąpiło ostre hamowanie, wibracje z układu jezdnego, gwałtowny manewr czy zderzenie. W tym ostatnim przypadku – gdy system uzna zderzenie za groźne dla pasażerów – poduszki są otwierane przez generatory, które wypełniają je gazem, wytworzonym podczas pirotechnicznego uruchomienia naboju lub w rezultacie gwałtownego spalania substancji stałych. Poduszki są wykonane z poliamidu lub innego podobnego materiału, np. przędzy nylonowej. Do konserwacji stosuje się talk, który po otwarciu poduszki może tworzyć w powietrzu zawiesinę. W samochodach ciężarowych montowane są także poduszki boczne (w drzwiach lub siedzeniach), poduszki chroniące kończyny dolne oraz poduszki umiejscowione w podsufitce, do ochrony głowy.

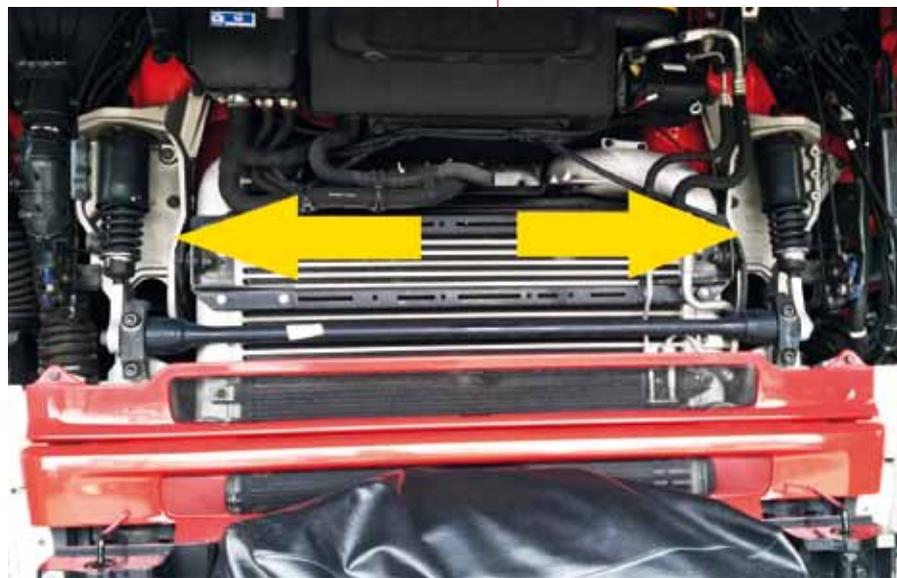
Poduszki gazowe mogą być niebezpieczne dla ratowników, jeśli nie otworzą się w wyniku zderzenia. Istnieje ryzyko, że nastąpi to później, gdy strażacy będą znajdowali się w ich zasięgu. Dodatkowym niebezpieczeństwem jest także hałas wytwarzany podczas ich rozwijania (rzędu 170-180 dB) [2], który może doprowadzić do poważnego uszkodzenia słuchu. Trzeba uważać także na generatory gazu – przecięte sprzętem hydraulicznym, rozrywają się gwałtownie na małe kawałki, a to podrywa inne drobne elementy, np. szkła, które mogą zranić osoby poszkodowane i ratowników.

Urządzeniem bezpieczeństwa biernego stosowanym w ciężarówkach są także napinacze pasów. Podczas wypadku zmniejszają przestrzeń między ciałem kierowcy i pasażera a pasem. Zapobiega to uderzeniu w pas pod wpływem siły bezwładności, które mogłyby doprowadzić do groźnych urazów wewnętrznych w obrębie klatki piersiowej. Napinacze pasów są połączone z urządzeniami sterującymi, od których zależy działanie systemu. Siła potrzebna do napięcia pasa jest uzyskiwana z ładunków pirotechnicznych.

Łączenie kabiny z ramą pojazdu

Kabina kierowcy jest połączona z ramą pojazdu za pomocą specjalnego zawieszenia, składającego się głównie z elementów sprężysto-tłumiących. Łączenie to jest czteropunktowe. Przednie punkty zawieszenia są często wyposażone w zawiasy, służące do przechylania kabiny (do przodu, aby wykonać prace remontowo-konserwatorskie silnika). Na tylnej parze punktów mocowania montuje się zatrzaski kabin przechyłnych (w przypadku kabiny nieprzechyłnej są cztery stałe punkty łączenia z amortyzacją mechaniczną bądź pneumatyczną). Aby eliminować drgania oddziałujące na kabinę

Amortyzacja kabiny za pomocą sprężyn śrubowych z teleskopowymi amortyzatorami hydraulicznymi (przód)



kierowcy, każdy punkt jest amortyzowany sprężynami śrubowymi z teleskopowymi amortyzatorami hydraulicznymi lub pneumatycznymi resorami (miechami). Zdarzają się tylne punkty bez zamontowanego zamka (zatrzaszki), mają postać specjalnego zespołu (poprzecznej belki) połączonego z ramą ciężarówki.

Rama

Jest podstawowym elementem konstrukcyjnym samochodów ciężarowych. Z jednej strony zapewnia sztywność pojazdu, z drugiej musi gwarantować elastyczność, bowiem przenosi wszystkie obciążenia – zarówno statyczne, jak i dynamiczne, związane z masą przewożonego ładunku, podzespołów montowanych do ramy, a także siłami skrętnymi. Rozróżnia się ramy: płytowe, podłużnicowe, kratownicowe oraz centralne. Najczęściej stosuje się ramę podłużnicową. Jej wykonanie jest dość proste, a cena produkcji niewielka w porównaniu do pozostałych ram. Wadą jest jednak duża masa.

Rama składa się z podłużnic (przeważnie o przekroju ceowym), połączonych poprzecznymi belkami (tzw. poprzeczkami), o przekroju zarówno otwartym, jak i zamkniętym. Ich kształt ułatwia montaż podzespołów. Podłużnice w bardziej obciążanych miejscach mogą być dodatkowo wzmacniane specjalnymi wkładkami. Elementy tej ramy są ze sobą spawane, nitowane lub skręcane.

Instalacja elektryczna

W samochodach ciężarowych stosuje się przeważnie instalacje elektryczne 24 V dwuprzewodowe (jeden przewód łączy odbiornik ze źródłem prądu, drugi stanowią metalowe struktury pojazdu, tzw. masa, do której jest podłączony ujemny biegun akumulatora).

Ważnym elementem układu są akumulatory, magazynujące energię elektryczną w postaci energii chemicznej, w ogniach wykonanych z płyt o potencjale dodatnim i ujemnym. Stosowane w pojazdach ciężarowych napięcie 24 V uzyskuje się przez szeregowo połączenie dwóch akumulatorów 12 V.

Dla ratowników ważne jest rozłożenie akumulatorów w pojeździe. Najczęściej mocuje się je do ramy w pobliżu rozrusznika (zaraz za kabiną). Umieszczane są wtedy w specjalnych osłonach, które mają chronić przed uszkodzeniem i zanieczyszczeniem. Akumulatory można zamontować również w głębi ramy, w tylnej części pojazdu. Takiego rozwiązania używa Mercedes-Benz w modelach Actros. W niektórych typach samochodów ciężarowych (np. w starych modelach, w których silnik jest umieszczony przed kabiną kierowcy) akumulatory instaluje się pod siedzeniem kierowcy. W samochodach specjalistycznych akumulatory umieszcza się nietypowo, w specjalnych schowkach lub komorach.



Główny wyłącznik prądu umieszczony na desce rozdzielczej

Główny wyłącznik prądu w okolicy akumulatorów



W pojazdach ciężarowych spotkamy wyłączniki akumulatorów, które odłączają wszystkie odbiorniki elektryczne. Mogą być zlokalizowane niedaleko samych akumulatorów bądź w kabinie kierowcy, na tablicy rozdzielczej.

Układ napędowy

W pojazdach ciężarowych na układ napędowy składają się: silnik, sprzęgło, skrzynia biegów, wał napędowy [1].

Najbardziej rozpowszechnione rodzaje układów napędowych to: 4x2, 4x4, 6x4, 6x6. Jest to tzw. schemat NxZ, gdzie N określa liczbę kół (koła bliźniacze traktujemy jako jedno), a Z to liczba kół napędowych. Spotyka się czasem układ NxZ/L, gdzie L oznacza koła, którymi da się kierować.

W pojazdach ciężarowych najczęściej występują silniki Diesla, choć spotyka się też stare modele napędzane silnikami benzynowymi (np. samochody wojskowe). Trwają również prace nad wprowadzeniem samochodów napędzanych elektrycznie lub gazem.

Układ jezdny i zawieszenie

Układ jezdny jest strukturą nośną każdego samochodu. Budowa zawieszenia powinna zapewniać skuteczne tłumienie drgań kół i osi oraz prawidłowe prowadzenie pojazdu. Do połączenia kół służą osie samochodu. Ich główne elementy to: belka nośna, półka do instalacji elementów sprężystych, główka do mocowania zwrotnicy lub końcówki do łożyskowania piast kół.



Amortyzacja pneumatyczna

► Drgania tłumią resory, składające się z płaskich elementów stalowych (piór) o odpowiedniej krzywiznie. Pióra o różnej długości i krzywiznie składane są w pakiety, które ściska się śrubą oraz zakłada na nie specjalne opaski. Wszystko to utrzymuje resor w całości. Piórom zapewnia się też odpowiednie smarowanie. Liczba piór waha się od 10 do 18, a przy resorze parabolicznym od 2 do 4. Ich grubość zawiera się w przedziale 8-14 mm [1].

Samochody ciężarowe są czasem wyposażone w podwójny resor – pracuje on tylko wówczas, gdy samochód jest obciążony.

Do amortyzacji coraz częściej wykorzystuje się zawieszenie pneumatyczne, zbudowane z gumowych miechów (element sprężysty, którego właściwości zależą od jego objętości i od ciśnienia sprężonego powietrza).

Hamulce

W samochodach ciężarowych można spotkać:

- hamulce bezwładnościowe – odpowiedzialne za zatrzymanie lub zmniejszenie prędkości,
- hamulce postojowe – zabezpieczające przed toceniem podczas postoju,
- zwalniacze – zapobiegające niepożądanym przyspieszeniom samochodu.

Wszystkie rodzaje hamulców muszą działać niezależnie od siebie. Mogą być uruchamiane na cztery sposoby: hydrauliczny, hydropneumatyczny, pneumatyczny albo elektropneumatyczny. W samochodach ciężarowych najpopularniejsze są układy pneumatyczne. Główne elementy instalacji pneumatycznej stanowią: urządzenia przygotowujące sprężone powietrze, urządzenia do magazynowania sprężonego powietrza, zawory, siłowniki, przewody ze złączami.

Hamowanie polega na przepływie sprężonego czynnika w układzie hamulcowym do siłowników hamulców, które pod wpływem sprężonego medium dociskają wkładki cieme do tarczy hamulcowej, powodując tym samym hamowanie pojazdu. Wartość siły tarcia rośnie wraz ze wzrostem ciśnienia w siłowniku hamulca [1].

Za pomocą hamulca postojowego można skutecznie zabezpieczyć pojazd przed toceniem. Z reguły jest to mała dźwignia uruchamiana ręcznie i położona po prawej stronie kierowcy, przy siedzeniu lub przełącznik w pulpicie kierowcy, w starszych modelach duża dźwignia drążkowa.

Zabudowa samochodów ciężarowych

Pojazdy ciężarowe różnią się typem zabudowy w zależności od ich przeznaczenia i rodzaju ładunku.

Zabudowy platformowe – mają postać pojedynczej powierzchni (lub powierzchni stopniowych), bez ścianek zabezpieczających. Służą do przewozu dużych ładunków lub pojazdów. Ładunek zabezpiecza się poprzez mocowanie pasami, linkami lub łańcuchami do stałych punktów na platformie.

Zabudowy skrzyniowe mają postać ograniczających powierzchnię ścianek (demontowych bądź uchylanych), wsporników i słupków. Ładunek bywa na nich zabezpieczany plandekami. Podczas działań ratowniczych trzeba zwrócić uwagę, czy są one sznurowane, czy napinane specjalnymi sprężynami. Istnieje duże prawdopodobieństwo ich zerwania lub nieprawidłowego zdjęcia – co może doprowadzić do zranienia ratownika bądź osoby poszkodowanej.

Zabudowy furgonowe to zamknięte przestrzenie skrzyniowe (rama, ściany, podłoga, dach). Skrzynia ma formę kratownicy nadającej nadwoziu sztywność i nośność. Dostęp do przestrzeni ładunkowej zapewniają drzwi w tylnej części. Zabudowę furgonową można zabezpieczyć materiałami izolującymi i zastosować odpowiednie agregaty (chłodzące lub grzewcze), dzięki czemu powstają nadwozia izotermiczne, lodownie, chłodnie lub nadwozia grzewcze.

Cysterny i silosy. Zabudowy w postaci cysterny są najpopularniejszym środkiem transportu gazów oraz płynów (oleju napędowego, benzyny,

od lewej: Drążkowa dźwignia hamulca postojowego

Dźwignia hamulca postojowego przy drążku zmiany biegów





Dźwignia hamulca postojowego na desce rozdzielczej

mleka). Autocysterny mają zwykle pompę do rozładunku płynu. Grubość płaszcza cysterny waha się od 6 do 8 mm, jest on wykonany ze spawanych i nierdzewnych blach stalowych lub blach z odpowiednio zabezpieczonych lekkich stopów. Wewnątrz zbiornik podzielony jest na kilka komór, co umożliwia jednoczesny transport kilku płynów. W górnej części znajdują się zawory wlewowe i odpowietrzające, zaś w dolnej zawory spustowe. Stosuje się również wzmocnienia lub wskaźniki ilości cieczy w zbiorniku.

Do przewozów materiałów sypkich i suchych (mąka, sól, nawozy sztuczne) stosuje się silosy. Taki zbiornik ma zwykle kołowy przekrój. W tylnej części montuje się zawór zsypany, a w przedniej system grawitacyjno-nadciśnieniowy. Rozładunek silosu następuje po jego uniesieniu za pomocą podnośnika hydraulicznego, będącego elementem samochodu. Dodatkowo stosuje się nadciśnienie (do 0,2 MPa) wytwarzane przez sprężarki [1].

Nadwozia samowyladowcze są szeroko stosowane w budownictwie i rolnictwie. Podnośniki hydrauliczne pozwalają przejechać powierzchnię ładunkową – przechyl może być jedno-, dwu- lub trójstronny.

Kontener to przystosowana skrzynia transportowa, która umożliwia przewóz ładunków kilkoma środkami transportu bez potrzeby ich przeładunku. Ma strukturę prostopadłościenną o dużej sztywności, stalową ramę, co najmniej jeden otwór drzwiowy oraz dach i ściany z blach stalowych lub aluminiowych. W narożach kontenera znajdują się znormalizowane otwory mocujące.

Zabudowy specjalne to nietypowe i skomplikowane typy zabudów nadwozia. Można je znaleźć na samochodach: do przewozu betonu, wywozu śmieci, asenizacyjnych, z urządzeniami do oczyszczania nawierzchni, pożarniczych (w tym drabinach i podnośnikach), a także żurawiach samojezdnymi, przewoźnych warsztatach samochodowych, barach na kołach itp.

Przyczepy i naczepy

Aby umożliwić przewożenie większego ładunku tym samym samochodem, wykorzystuje się przyczepy i naczepy.

Główne elementy konstrukcyjne przyczepy to: rama nośna, hol z zaczepem do łączenia z pojazdem ciągnącym, wózek skrętny (jeśli osi jest więcej niż jedna), osie kół jezdnych wraz z ich zawieszeniem oraz instalacja oświetleniowa i hamulcowa wraz z przylączkami.

Przyczepy jednoosiowe (na sztywnym dyszlu i usadowione na osi centralnej) mają ramę drabinkową, która jest na stałe połączona z zaczepem do ciągnięcia. Podparcie uzyskuje się za pomocą dźwignika z regulacją wysokości. Zabudowa tej przyczepy może być różna (wywrotka, nadwozie furgonowe, itp.). Jako jednoosiowe traktujemy także przyczepy o podwójnej osi oraz tandemowej (dwie osie leżące obok siebie).

Przyczepy dwu- i trzyosiowe także mają drabinkową budowę. Przednią oś montuje się na wózku skrętnym wraz z dyszlem. Niektóre przyczepy trój-

osiowe mają możliwość unoszenia jednej z dwóch tylnych osi, co zapobiega niepotrzebnemu zużyciu opony podczas jazdy bez ładunku.

Przyczepy dłuźycowe składają się z dwóch niezależnych wózków, będących samodzielnymi zespołami jezdnymi. Pierwszy wózek mocowany jest za pomocą sztywnego dyszla połączony z samochodem, oba mocowane są do sztywnego ładunku, a ich odległość zależy od długości samego ładunku. Ładunek opiera się na obrotowych podporach wózków. W ten sposób przewozi się np. drewno w długich balach lub elementy budowlane. Do kierowania skrętem tylnego wózka służy układ mechaniczny (zespół drążków) lub hydrauliczny (siłowników).

Przyczepy najazdowe stosowane są do przewozu maszyn lub samochodów.

Przyczepy niskopodlogowe wykorzystuje się do przewożenia dużych ładunków, wymuszających opuszczenie podwozia.

Naczepy są rodzajem przyczep. Ich przednia część – ze względu na konstrukcję – opiera się na pojeździe ciągnącym, z którym łączy ją tzw. sprzęg siodłowy. Składa się on z przymocowanego do ramy samochodu siodła, które łączy się ze sworzniem naczepy. Zastosowanie naczep zwiększa przestrzeń ładunkową przy tej samej długości zespołu. Budowa i rodzaj zabudowy może być różny, tak jak w przypadku przyczep. ■

Literatura

- [1] Prochowski L., Żuchowski A., *Pojazdy samochodowe. Samochody ciężarowe i autobusy*, wydanie II uaktualnione, Warszawa 2006.
- [2] Cimolino U., Heck J., Linde Ch., Springer H., *Ratownictwo techniczne podczas wypadków z udziałem samochodów ciężarowych*, Warszawa 2008.

Kpt. Rafał Podlasiński jest dowódcą sekcji w JRG 15 w Warszawie, członkiem specjalistycznej grupy poszukiwawczo-ratowniczej

REKLAMA

UBRANIA OCHRONNE, SPECJALNE
KOMINIARKI STRAŻACKIE
RĘKAWICE STRAŻACKIE
UBRANIA KOSZAROWE
UMUNDUROWANIE
ZESTAWY ODZIEŻOWE





ZOSP RP
 Wytwórnia Umundurowania Strażackiego
 95-060 Brzeziny, ul. Żeromskiego 3
 Tel.: 46 874 34 36, Fax: 46 874 35 21
 email: wus@wusbrzeziny.pl
 www.wusbrzeziny.pl

Kraje europejskie, a wśród nich Polska, stoją w obliczu wielu zagrożeń.

Na powódzie, ataki terrorystyczne, katastrofy przemysłowe czy epidemie powinny być więc doskonale przygotowane. A jak jest w rzeczywistości?

PIOTR MATCZAK
MARCIN SADŁO

Dziś największą wagę przywiązuje się do zagrożeń niemilitarnych. W tym kontekście system bezpieczeństwa cywilnego (*civil security system*) można zdefiniować jako mechanizmy, politykę publiczną i struktury wykonawcze tworzone przez kraj lub region w celu ochrony danego terytorium przed nagłymi niemilitarnymi zagrożeniami bezpieczeństwa ludzi i/lub funkcjonowania infrastruktury krytycznej. Taki system powstał w każdym europejskim kraju, ma chronić bezpieczeństwo obywateli. Można powiedzieć, że jest to podstawowe zadanie spoczywające na suwerennym państwie. W zależności od tradycji, uwarunkowań administracyjnych i prawnych systemy bezpieczeństwa cywilnego mają odmienny kształt i odmiennie nazwy: zarządzanie kryzysowe (*emergency management, crisis management, disaster management*), ochrona

Bezpieczeństwo cywilne w krajach Europy

ludności (*civil protection*), obrona cywilna (*civil defence*) itd. Obywatele oczekują, że ich rządy przygotują odpowiednie procedury i zasoby, by zapewnić im ochronę przed potencjalnymi zagrożeniami, a w razie wystąpienia zdarzenia kryzysowego – szybko przywrócić stabilność.

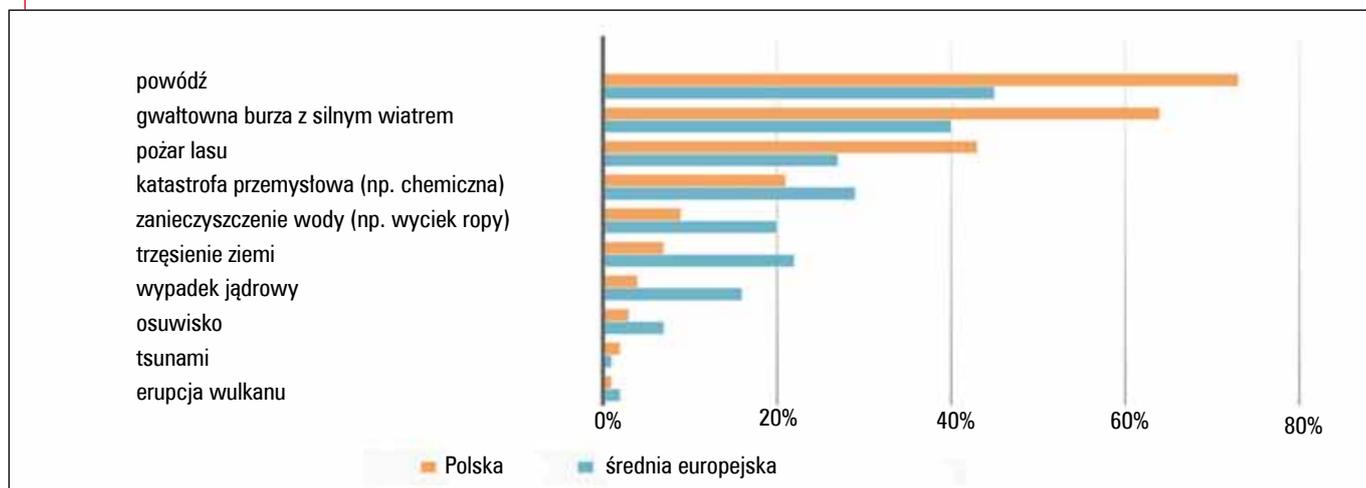
Systemy bezpieczeństwa cywilnego w Europie różnią się na poziomie struktur organizacyjnych, przepisów prawnych i sposobów działania. Tradycje poszczególnych krajów wyznaczają sposoby prowadzenia działań na rzecz bezpieczeństwa i ochrony obywateli przed zagrożeniami. Każdy z systemów ewoluował w niepowtarzalnym kontekście historycznym i kulturowym, jest zakorzeniony w specyficznych ramach prawnych i konstytucyjnych, składa się z innych podmiotów i jest odmiennie regulowany. Różne są jego relacje z podmiotami sektora prywatnego. Zakres obowiązków względem obywateli także jest inny. Biorąc pod uwagę różnorodność zagrożeń

w poszczególnych krajach, znaczna różnorodność organizacyjna w obszarze zarządzania kryzysowego nie jest niczym złym. Europa musi się jednak zmierzyć także z kryzysami transgranicznymi – przekraczającymi granice polityczne, geograficzne i działów administracji. Specyfika krajowych systemów bezpieczeństwa cywilnego musi więc zostać lepiej rozpoznana pod kątem możliwości współpracy w przeciwdziałaniu zagrożeniom.

ANVIL: Mapowanie systemów bezpieczeństwa cywilnego

Projekt ANVIL (*Analysis of Civil Security Systems in Europe*), finansowany przez Komisję Europejską w ramach 7. Programu Ramowego i realizowany w latach 2012-2014, miał na celu zbadanie kluczowych różnic i podobieństw w krajowych systemach bezpieczeństwa cywilnego w Europie. Zgromadzono dane porównujące strukturę systemów i praktyki. Badania dotyczyły tego, czy i w jakim zakresie różnorodność tych struktur wpływa na bezpieczeństwo i ochronę obywateli Europy. Projekt ANVIL

Percepcja zagrożeń – Polska na tle średniej dla krajów UE. Wykres przedstawia odpowiedzi na pytanie: „Która z wymienionych klęsk żywiołowych lub katastrof spowodowanych przez człowieka jest największym zagrożeniem w Państwa kraju?”



Źródło danych: Eurobarometr nr 328 (Eurobarometr 2009, badanie przeprowadzone w 21 krajach), http://ec.europa.eu/public_opinion/archives/ebs/ebs_328_en.pdf, opr. własne

Kraje objęte badaniem w projekcie ANVIL

porównanie ich, by sprawdzić, czy w poszczególnych krajach dają się zauważyć ogólnejsze trendy i zmiany. Jednocześnie chodziło o zbadanie, jaką rolę w koordynacji systemów bezpieczeństwa cywilnego mogłaby odegrać UE.

Przebudowa systemów bezpieczeństwa cywilnego

Od zakończenia zimnej wojny wszystkie systemy bezpieczeństwa cywilnego przeszły daleko idące reformy. Zarysowała się wyraźna tendencja do tworzenia zintegrowanych systemów bezpieczeństwa, obejmujących wiele typów ryzyka (*multi-hazard approach*). Widać także efekt wzajemnego podpatrywania rozwiązań w obszarze oceny ryzyka czy podejścia niemilitarnego. We wszystkich badanych krajach siły zbrojne regularnie biorą udział w działaniach z zakresu bezpieczeństwa cywilnego, zwłaszcza w przypadku wyjątkowych i długotrwałych kryzysów. Rola sił zbrojnych i sposób ich wykorzystania w tym zakresie w każdym kraju wygląda jednak zupełnie inaczej.

Zróźnicowanie organizacyjne systemów bezpieczeństwa cywilnego

Stopień decentralizacji systemów bezpieczeństwa cywilnego różni się znacznie w poszczególnych krajach, co odzwierciedla różne tradycje kulturowe i rozwiązania instytucjonalne. Zaangażowanie operacyjne władz lokalnych i regionalnych jest zwykle duże, zwłaszcza w przypadku służb ratowniczych i straży pożarnych. Poziom decentralizacji jest mniejszy w służbach zajmujących się wyspecjalizowanymi i złożonymi zagrożeniami, takimi jak epidemie lub katastrofy jądrowe. Kraje w Europie Północno-Zachodniej mają zdecentralizowane formy organizacji, podczas gdy w Europie Południowo-Wschodniej i Wschodniej/Środkowej – zwłaszcza w krajach bałtyckich i na Bałkanach – systemy są bardziej scentralizowane. Pod względem zarządzania kryzysowego w większości krajów władze lokalne zachowują uprawnienia do dużej samodzielności, z możliwością zwracania się o pomoc do władz ponadlokalnych. Nacisk na przeciwdziałanie zagrożeniom naturalnym i wywoływanym przez człowieka przyczynił się do odejścia od zarządzania wojskowego i sterowania na poziomie centralnym.

W większości z 22 krajów objętych badaniem zasady ogłaszania stanu klęski żywiołowej są prawnie uregulowane. Tylko cztery z nich (Austria, Chorwacja, Szwecja i Szwajcaria) nie mają takich przepisów.

Występujące w systemach różnice dotyczą liczby podmiotów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo obywateli oraz ich struktur wy-



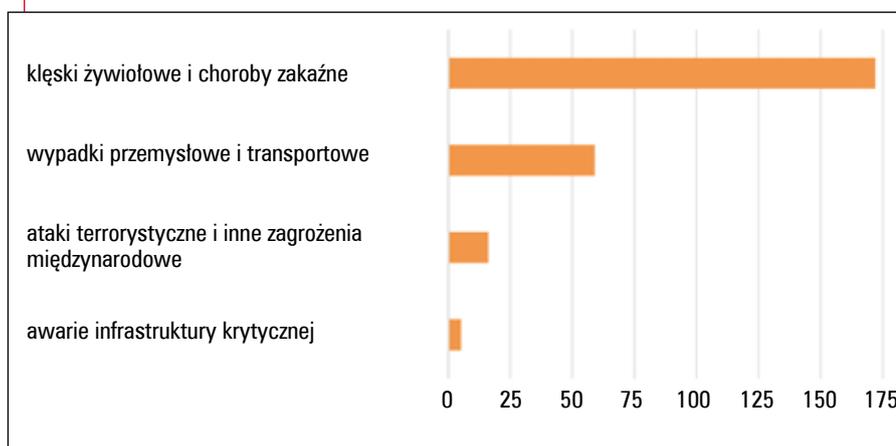
opr. własne

składał się z analiz 22 krajowych systemów bezpieczeństwa cywilnego w Europie. Przeprowadzono też badanie ośmiu organizacji regionalnych zajmujących się bezpieczeństwem.

Zasadnicze pytanie postawione w trakcie badań brzmiało: czy i jak można zmierzyć efektywność europejskich systemów bezpieczeństwa? Należy pamiętać, że odmiennie

zorganizowane systemy mogą być również skuteczne w radzeniu sobie z zagrożeniami. W ostatnich latach mogliśmy przecież obserwować pożary lasów w południowej Europie, ogromne trzęsienie ziemi we Włoszech, powodzie w Europie Wschodniej, ataki terrorystyczne w Wielkiej Brytanii i Hiszpanii, katastrofy przemysłowe we Francji czy awarie infrastruktury krytycznej w Skandynawii. Systemy bezpieczeństwa cywilnego, choć zasadniczo są trwałe, ewoluują – w odpowiedzi na kryzysy. Intencją projektu ANVIL było

Rodzaje zdarzeń kryzysowych z lat 2000-2014 w badanych krajach



Źródło danych: raporty krajowe projektu ANVIL, opr. własne

konawczych. Zazwyczaj zarządzanie kryzysowe w sensie operacyjnym stanowi wspólną odpowiedzialność kilku lokalnych służb, szczególnie straży pożarnej, ratownictwa medycznego, policji i wolontariuszy organizacji ratowniczych. Istnieje wiele różnych stałych lub doraźnych centrów zarządzania kryzysowego. Nawet państwa federalne, takie jak Niemcy i Szwajcaria, podjęły pewne kroki, by zaprojektować dla całego kraju ośrodki koordynacji działań w sytuacjach kryzysowych.

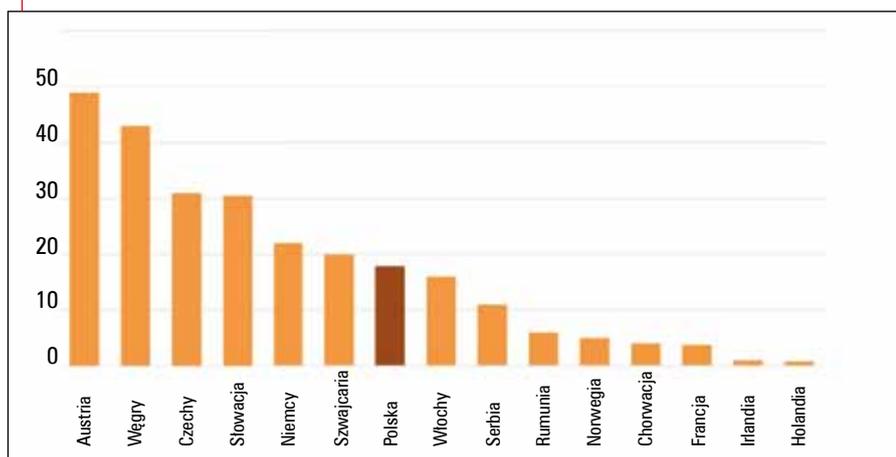
Udział wolontariuszy i obywateli

Obowiązki obywateli dotyczące sytuacji zagrożenia wiążą się z gwałtownymi kryzysami, gdy to oni muszą podejmować pewne działania na wniosek organów operacyjnych (zwłaszcza w trakcie stanu wyjątkowego lub klęski żywiołowej). Wymogi związane z przygotowaniem do sytuacji kryzysowych są rzadko spotykane. W niektórych krajach istnieją przepisy obligujące do określonych działań na rzecz ochrony ludności lub obowiązkowych ubezpieczeń. Są też kraje, gdzie nie ma żadnych formalnych zobowiązań nakładanych na obywateli w tym obszarze (Malta, Holandia i Serbia).

W większości krajów wolontariusze włączają się w budowanie bezpieczeństwa cywilnego. Państwa środkowej Europy (np. Austria) traktują organizacje wolontariackie (zwykle są to ochotnicze straże pożarne) jako jeden z podstawowych elementów swoich systemów bezpieczeństwa. W innych krajach (np. Wielkiej Brytanii) istnieją nieformalne formy dobrowolnego udziału obywateli w systemie.

Badania opinii pokazują, że obywatele krajów europejskich oczekują od swoich rządów zapewnienia im podstawowej ochrony przed zagrożeniami. Katastrofy nie budzą jednak większej troski Europejczyków. Ważniejsze od zagrożenia bezpieczeństwa

Liczba zarejestrowanych wolontariuszy na 1000 mieszkańców w krajach europejskich



Źródło danych: raporty krajowe ANVIL, opr. własne

Vera Karin Brazova (Uniwersytet Karola w Pradze, Czechy):

Wyniki projektu ANVIL pokazują, że trudno wskazać jednolity model zarządzania bezpieczeństwem cywilnym w Europie. Warto przyjrzeć się jednak krajom Europy Środkowej, gdzie ochrona ludności ma wiele cech wspólnych. Najważniejszą z nich jest duża rola straży pożarnej, która stanowi podstawową służbę operacyjną w systemie bezpieczeństwa cywilnego. Wysoki jest też poziom zaufania społecznego do strażaków. Mechanizmy bezpieczeństwa cywilnego spełniają oczekiwania obywateli. We wszystkich krajach Europy Środkowej przeprowadzono istotne reformy systemów bezpieczeństwa cywilnego. Republika Czeska przeszła do tej pory najbardziej kompleksowe zmiany prawne i administracyjne w tej sferze. Obowiązujące regulacje prawne, w większości uchwalone w 2000 r., są wystarczające. W naszym kraju nie rozważa się obecnie żadnych zasadniczych zmian w prawie. System bezpieczeństwa cywilnego jest uważany za w pełni ukonstytuowany i został z powodzeniem przetestowany podczas kilku dużych powodzi. System bezpieczeństwa cywilnego w Czechach opiera się głównie na dwóch ustawach z 2000 r.: ustawie o stanie kryzysu i ustawie o zintegrowanym systemie ratownictwa. Ważną jest również ustawa o regulacjach interwencyjnych działań ekonomicznych w sytuacjach kryzysowych, regulująca przygotowanie i wykorzystywanie środków finansowych po ogłoszeniu stanu kryzysowego. Akty te są zakotwiczone w ustawie podstawowej z 1998 r. dotyczącej bezpieczeństwa, która uchwalana jest przez parlament kwalifikowaną większością głosów. Na podstawie powyższych aktów prawnych wypracowano zintegrowane podejście do ryzyka – bez różnicowania klęsk żywiołowych od ich przyczyn. Główna odpowiedzialność za realizację działań w zakresie przeciwdziałania zagrożeniom, a zwłaszcza za radzenie sobie z kryzysami, spoczywa na 14 czeskich regionach. W praktyce zadania związane z bezpieczeństwem cywilnym są realizowane przez tzw. zintegrowany system ratownictwa (*Integrovaný záchranný systém*), który jest platformą operacyjną na wypadek kryzysu. W ramach systemu działa straż pożarna, medyczne służby ratunkowe i policja. Istnieje wiele innych służb, lecz pełnią one rolę pomocniczą. Najważniejsze z nich to ochotnicze straże pożarne i wojsko. Przez wprowadzenie zintegrowanego systemu ratownictwa zminimalizowano trudności z szybkim reagowaniem i koordynacją służb. System czeski posłużył jako inspiracja do stworzenia podobnej platformy na Słowacji. W Czechach stany nadzwyczajne ogłasza się często. Wykorzystuje się je w „stanie zagrożenia” (*stav nebezpečí*) – na poziomie regionalnym i „stanie wyjątkowym” (*nouzový stav*) – ogłaszanym przez rząd centralny. Korzystanie z możliwości ogłaszania tych stanów wynika z tego, że są one rozumiane jako skuteczne narzędzia w czasie kryzysu. Umożliwiają stosowanie procedur pozwalających na wykorzystywanie tecznych rezerw państwowych, a tym samym udzielanie pomocy dotkniętym kryzysem jednostkom terytorialnym. Stan wyjątkowy jest ogłaszany niemal automatycznie, gdy duże obszary (kilka regionów) doświadczają kryzysu. Zakłada się, że należy dostosować poziom zarządzania kryzysowego do skali kryzysu, zgodnie z logiką pomocniczości. Stan wyjątkowy jak dotąd został ogłoszony czterokrotnie – w czasie powodzi w latach 2002, 2006, 2013 i wichury w 2007 r. Ogłoszenie stanu wyjątkowego nie oznacza awarii systemu bezpieczeństwa, wręcz przeciwnie – jest integralną częścią jego funkcjonowania.

są inne sprawy – wzrost gospodarczy, bezrobocie lub ochrona środowiska.

Poziom względny poczucia bezpieczeństwa różni się w poszczególnych krajach. Na południu Europy i w nowych krajach członkowskich UE mieszkańcy mają większe obawy niż w krajach starej Unii i na północy.

Rola sektora prywatnego

W większości badanych krajów podmioty prywatne są wyraźnie mniej zaangażowane w ochronę ludności i zarządzanie kryzysowe niż organizacje non-profit. Zlecenie podstawowych zadań w zakresie zarządzania kryzysowego podmiotom prywatnym jest rzadkością.

Prywatne firmy zwykle odgrywają ograniczoną rolę i są zaangażowane jedynie do realizowania prawnych wymogów bezpieczeństwa i zadań specjalnych w sytuacjach kryzysowych związanych z zakładami produkcyjnymi i infrastrukturą.

Mniejsze z nowych państw członkowskich UE (np. kraje bałtyckie) wydają się bardziej zainteresowane współpracą między agencjami rządowymi i podmiotami prywatnymi, niż ma to miejsce w krajach północno-zachodniej Europy.

Od pozostałych krajów odbiega zdecydowanie Wielka Brytania, gdyż rola sektora prywatnego jest tam znacząca.

Mozna dostrzec tendencję do kontraktowania zadań związanych z bezpieczeństwem cywilnym z podmiotami nastawionymi na zys w przypadku „nowych” obszarów bezpieczeństwa, takich jak ochrona infrastruktury krytycznej i cyberprzestrzeni.

Wymagają one specjalistycznej wiedzy oraz współpracy z operatorami infrastruktury i technologii. W różnych krajach przekłada się to na wiele publiczno-prywatnych platform koordynacji i wymiany informacji (np. w Austrii, Finlandii, Niemczech, Włoszech, Szwajcarii i Wielkiej Brytanii). Są one wspierane przez inicjatywy polityczne i badawcze UE.

Skuteczność

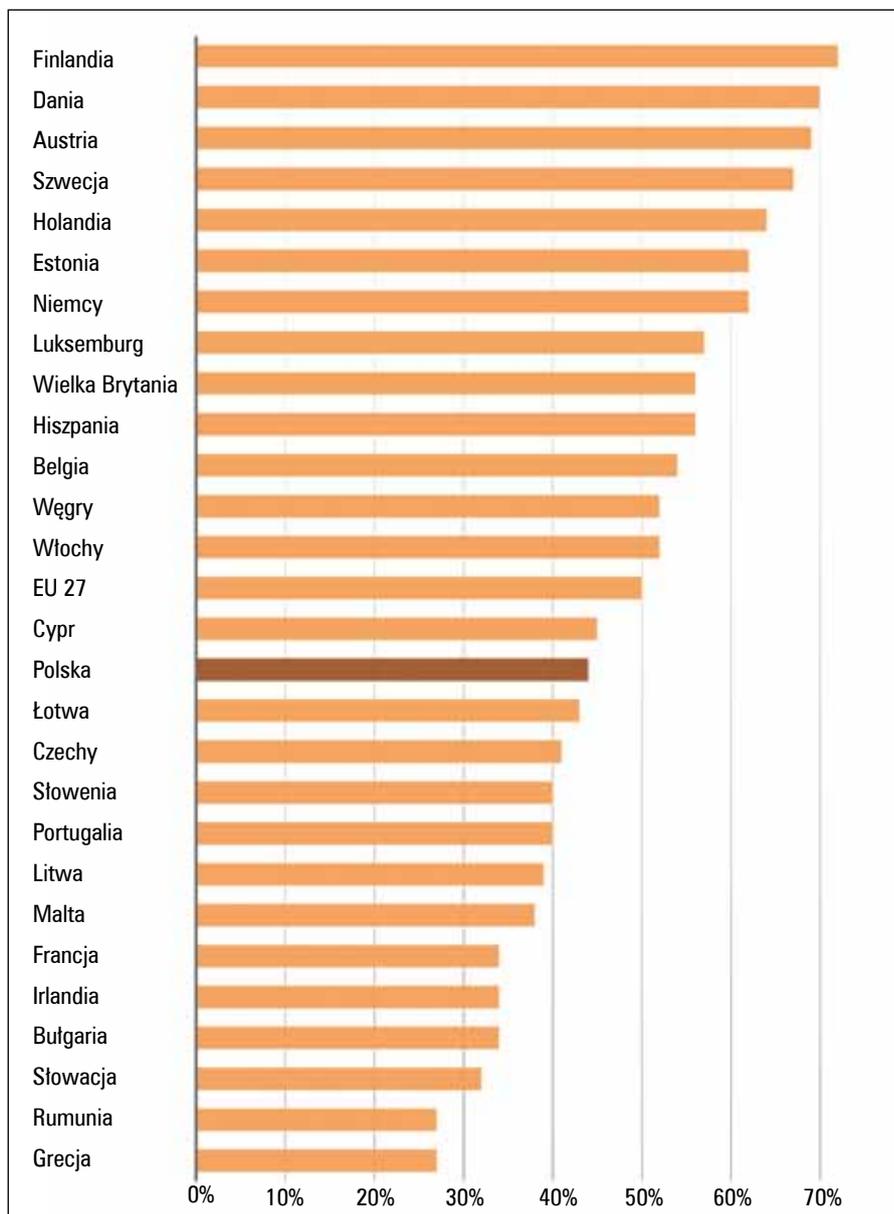
W krajach europejskich nie bada się systematycznie skuteczności działania struktur zarządzania kryzysowego i ochrony ludności. Ich analizy i oceny dokonywane są najczęściej przy okazji dochodzeń w związku z zaistniałymi kryzysami czy katastrofami. Oceny te mają charakter kontroli lub dochodzenia. Ich liczba jest zróżnicowana, w zależności od kultury politycznej i liczby katastrof. W większości krajów nie da się podać dokładnych statystyk.

W Holandii i Szwecji kontrole są planowe i częste. W większości krajów jednak oceny działania służb są raczej rzadkie. Kontrole różnią się też stylem i metodologią ocen: od sformalizowanych i obowiązkowych ocen dokonywanych przez zewnętrznych ekspertów po oceny polityczne ad hoc. Większość ocen wskazuje na dość dobre przygotowanie systemów do większości zagrożeń, choć widać też kwestie wymagające poprawy, zwłaszcza na tle konkretnych wydarzeń kryzysowych.

Oceny są zróżnicowane i dokonywane raczej niesymetrycznie, co sprawia, że trudno jednoznacznie ocenić ogólną skuteczność systemów bezpieczeństwa cywilnego w poszczególnych krajach. To pokazuje wyzwania, ale również możliwości bardziej intensywnego zaangażowania UE w oceny porównawcze i wzajemne uczenie się od siebie krajów europejskich.

Koszty i efektywność

Ocena efektywności wydatków jest jednym z najmniej rozwiniętych aspektów krajowych systemów bezpieczeństwa cywilnego. Tylko kilka krajów rozpoczęło systematyczniejsze gromadzenie danych i wykorzystanie oceny inwestycji dokonywanych w tym obszarze. Ogólnie rzecz biorąc, większość rządów nie ma jasnego obrazu, ile system bezpieczeństwa cywilnego i zarządzania kryzysowego tak naprawdę kosztuje. Po części wyjaśnieniem tego braku danych mogą być trudności związane z pomiarami. Bezpieczeństwo wewnętrzne w wielu przypadkach nie jest spójne z innymi strukturami administracji, lecz stanowi zadanie przekrojowe, które – w zależności od definicji – pokrywa się z innymi działaniami administracji: ochroną zdrowia publicznego, transportem, zaopatrzeniem energetycznym itd. Ponadto decentralizacja zarządzania kryzysowego często prowadzi do finansowania wielopoziomowego, w którym ważną rolę odgrywają władze lokalne. W konsekwencji nie istnieją jednoznaczne kryteria oceny kosztów, które pozwoliłyby wydajniej balansować między potrzebą zapewnienia społeczeństwu bez-



pieczeństwa a ograniczeniami fiskalnymi. Poziom wydatków generalnie uznawany jest jednak za adekwatny do potencjalnych zagrożeń. Efektywność tych wydatków nie jest traktowana jako kwestia o podstawowym znaczeniu. W wielu krajach wskazuje się, że większym problemem jest niedofinansowanie obszaru bezpieczeństwa cywilnego niż nadmierne wydatki.

Zaufanie

Bezpieczeństwo wewnętrzne w badanych krajach Europy charakteryzuje się niskim stopniem upolitycznienia i zasadniczo nie budzi kontrowersji. W ciągu ostatniej dekady zmiany rządów nie wpływały istotnie na systemy zarządzania kryzysowego. Liderzy polityczni w kilku przypadkach wykorzystali działania kryzysowe do celów politycznych – osiągnięcia konsensusu lub przeciwstawiania się rządowi. Kwestie sporne w dziedzinie zarządzania kryzyso-

Mój kraj robi wystarczająco dużo, by radzić sobie z klęskami żywiołowymi i katastrofami spowodowanymi przez człowieka. Odpowiedzi: „Zgadzam się” w postaci procentowej

wego rzadko rozwiązywane są w sądzie, a wiążą się głównie z odszkodowaniami po katastrofach. W żadnym kraju nie można też wskazać przypadku głębokiego spadku zaufania społeczeństwa do rządu po katastrofie, mimo pewnych zauważalnych kryzysów, jak np. podczas trzęsienia ziemi w L'Aquila we Włoszech.

Większość obywateli krajów europejskich wydaje się mieć pozytywny stosunek do systemów bezpieczeństwa cywilnego i czuje się na ogół bezpiecznie, choć istnieją różnice w poczuciu bezpieczeństwa. Obywatele nowych krajów członkowskich w mniejszym stopniu uznają, że w ich państwach robi się wystarczająco dużo, by zapobiec klęskom żywiołowym lub katastrofom spowodowanym przez człowieka. ▶

Sanneke Kuipers (Crisisplan BV, Leiden, Holandia):

Kraje europejskie stoją przed trudnymi wyzwaniami w dziedzinie bezpieczeństwa, które można nazwać kryzysami transgranicznymi. Wykraczają one poza granice terytorialne, oddziałują na różne sektory administracji i infrastruktury krytycznej, mają gwałtowny przebieg i zmienny charakter. Wymagają szybkiego reagowania w momentach napięcia i niepewności. Ważna jest zatem współpraca państw europejskich z krajami sąsiadującymi, organizacjami regionalnymi, międzynarodowymi i sektorem prywatnym, by skoordynować działania antykryzysowe. W ramach integracji europejskiej w wielu sektorach widoczna jest standaryzacja. Krajowe systemy ochrony ludności i zarządzania kryzysowego pozostają jednak od siebie znacząco różne. Unia Europejska udostępnia mechanizmy podejmowania decyzji i współpracy. Rozwój ponadnarodowej zdolności reagowania na sytuacje kryzysowe jest niewielki. UE ma słaby wpływ na ujednoczenie krajowych systemów reagowania kryzysowego, ale za to odgrywa coraz większą rolę podczas kryzysów transgranicznych i klęsk żywiołowych. Państwa członkowskie utrzymały jednak pełną kontrolę nad ochroną ludności, zarządzaniem kryzysowym, działaniami na wypadek katastrof naturalnych i nad wybo-rem zadań, które chciałyby przekazać do UE. Dopiero w ostatnich dziesięcioleciach UE zwiększyła swój wpływ na zapewnienie bezpieczeństwa cywilnego i reagowanie kryzysowe. W takich obszarach, jak cło, handel i polityka monetarna, które są regulowane na poziomie ponadnarodowego prawodawstwa UE, państwa członkowskie nie zdecydowały się na przekazanie UE większych uprawnień do zapobiegania i reagowania na kryzysy transgraniczne. Niezależnie od wzrostu potencjału instytucjonalnego UE należy przypuszczać, że rozwój polityki UE i jej możliwe zdolności interwencyjne będą łączyć się z obecnie wypracowanymi strukturami i działaniami na poziomie krajowym. Aby UE mogła w znaczący sposób zwiększyć zakres międzynarodowej współpracy i rozwinąć ponadnarodową zdolność zarządzania kryzysowego, należy przeanalizować różnice w obecnie działających krajowych systemach zarządzania kryzysowego. Badania porównawcze zrealizowane w ramach projektu ANVIL w 22 państwach członkowskich UE pokazują, że zadania i obowiązki administracji, ramy prawne i praktyki operacyjne różnią się znacznie, ponieważ krajowe systemy są zakorzenione w kontekstach krajowych i unikatowych doświadczeniach historycznych. Wyniki badania ukazują następujące problemy: brak jednolitości i standaryzacji pojęć, wyraźnie odmienne rozwiązania prawne i proceduralne, różne struktury służb i agencji bezpieczeństwa cywilnego, uderzającą różnorodność form współpracy cywilno-wojskowej, różnice w centralizacji systemów bezpieczeństwa cywilnego. Wskazane różnice sugerują, że odmienności systemów bezpieczeństwa cywilnego i praktyk państw członkowskich mają w perspektywie najbliższych dziesięcioleci trwały charakter. Oznacza to, że najlepsze praktyki w poszczególnych krajach są trudne do przeniesienia na grunt innych państw europejskich. W ramach projektu ANVIL nie znaleziono „najlepszego rozwiązania”, a jedynie lokalnie systemy i sposoby pracy, dobrze działające i mające lokalne wsparcie. Ambicje UE, aby zapewnić scentralizowane zarządzanie sytuacjami kryzysowymi lub by wspierać reformy systemów bezpieczeństwa cywilnego ogólnie, będą bezproduktywne tak długo, jak długo instytucje bezpieczeństwa cywilnego w poszczególnych krajach pozostaną od siebie dalece odmienne. Tymczasem wzrasta prawdopodobieństwo powstania kryzysów transgranicznych w wyniku katastrof żywiołowych i wywołanych przez człowieka, a także w konsekwencji wzrastającej integracji: rynków finansowych, rolnictwa, energii, technologii informacyjno-komunikacyjnych itd. Wraz z uznaniem istniejących różnic zostały już jednak poczynione pierwsze kroki w kierunku pogłębienia kooperacji.

► Pomoc międzynarodowa

Wszystkie badane kraje mają podpisane wielostronne umowy dotyczące koordynacji bezpieczeństwa cywilnego. Ramy prawne dla pomocy zewnętrznej i transgranicznej są dobrze rozwinięte, mimo kilku wyjątków, gdzie istnieją napięcia polityczne między sąsiadami.

Większość badanych krajów podpisała formalne umowy dwustronne w sprawie pomocy w nagłych wypadkach z prawie wszystkimi sąsiadami. Lokalna współpraca transgraniczna podczas sytuacji kryzysowych często opiera się na wypracowanych operacyjnych kontaktach służb i agencji z sąsiadującymi krajami. W latach 2000-2012 tylko cztery kraje otrzymały pomoc podczas poważnych sytuacji kryzysowych więcej niż dwukrotnie (Francja, Węgry, Włochy, Słowacja), a sześć krajów jeden raz lub dwa razy (Czechy, Irlandia, Polska, Rumunia, Szwecja, Wielka Brytania). Dwanaście krajów nie korzystało z pomocy (Austria, Chorwacja, Estonia, Finlandia, Niemcy, Łotwa, Litwa, Malta, Holandia, Norwegia, Serbia, Szwajcaria). Uzyskiwanie

pomocy nie wiąże się z wielkością kraju, stopniem decentralizacji regionalnej czy lokalizacją lub sytuacją ekonomiczną. Niektóre

państwa wydają się być skłonne do udzielania pomocy podczas misji międzynarodowych, lecz niechętnie proszą o pomoc w sytuacji, gdy same zostaną dotknięte katastrofą. Niemcy zdecydowanie prezentują postawę, że większe kraje powinny móc samodzielnie radzić sobie nawet z dużymi kryzysami.

Rola Unii Europejskiej

W ciągu ostatnich lat UE konsekwentnie buduje rozwiązania administracyjne służące krajom członkowskim pomocą w koordynacji działań na wypadek katastrof na obszarze Europy lub na zewnątrz. Mechanizm Ochrony Ludności UE powstały w 2001 r. jest obecnie w fazie reformy. Nowe inicjatywy, takie jak Centrum Reagowania Kryzysowego Komisji Europejskiej (ang. *Emergency Response Coordination Centre*), wzmacniają rolę UE. Europejczycy uważają, że wspólne działanie jest właściwszym sposobem reakcji w sytuacjach kryzysowych niż działania indywidualne poszczególnych państw. Pozytywna opinia dotycząca roli UE w kwestii bezpieczeństwa cywilnego przeważa w nowych krajach UE. W niektórych z największych państw członkowskich zauważalna jest niechęć do dalszego pogłębienia i centralizacji współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa cywilnego.

Państwa członkowskie w różnym stopniu korzystają z wniosków o pomoc w ramach Mechanizmu Ochrony Ludności. Francja aktywowała mechanizm pięć razy, Włochy – cztery, a Węgry – dwa. Większość państw jednak go nie aktywowała. Większa jest skłonność do przekazywania pomocy za pośrednictwem Mechanizmu niż do jej przy-

James Rydock – koordynator projektu ANVIL (Research Management, Trondheim, Norwegia):

Każdy projekt badawczy wyłoniony w konkursie na finansowanie w ramach 7. Programu Ramowego i Horyzont 2020 opiera się na zaproszeniu Komisji Europejskiej do składania wniosków. Tekst zaproszenia dostarcza projektodawcom wskazówek, jak przygotować projekt, zaś oceniającym pozwala stwierdzić, czy warto go finansować, czy spełnia on założenia i czy pozwoli uzyskać oczekiwane rezultaty. W dyskusji nad modelem europejskiego bezpieczeństwa, aby zwycięski projekt badawczy stanowił wkład powiedni dla wszystkich państw w Europie? Wytoczne Komisji są precyzyjne i często bardzo szczegółowe, mimo to przy tworzeniu założeń wniosku projektu badawczego wiele kwestii wymaga własnej interpretacji. Ten brak jednoznaczności wynika z tego, że założenia projektów badawczych nie są tworzone przez jedno autorytatywne ciało, lecz powstają w procesie konsultacji i kompromisu wielu zaangażowanych jednostek i instytucji, które mają swój własny punkt widzenia i oczekują, że wynik projektu pomoże im w realizowaniu ich zadań. Projektodawca musi wskazać, jakie będą oczekiwane wyniki projektu. Musi odczytać, co Komisja Europejska „miała na myśli” w zaproszeniu do składania ofert. Interpretacje jednak mogą być różne, co zawsze stwarza trudności przy przygotowywaniu oferty, prowadzi do dyskusji i nieporozumień. W przypadku projektu ANVIL partnerzy projektu nie mieli do końca jasności, czym jest „unijna wartość dodana” projektu w odniesieniu do systemów bezpieczeństwa cywilnego w Europie. Było oczywiste, że wyniki – tak jak w przypadku innych unijnych projektów badawczych – powinny mieć znaczenie ponadnarodowe. W naszym przypadku istniały dwa punkty widzenia w ramach konsorcjum. Pierwsze zakładało, że wyniki powinny być przydatne dla wszystkich krajów europejskich, a nie tylko dla 22 krajów poddanych analizie. Hiszpania na przykład nie była częścią konsorcjum badawczego, ale jest częścią UE, a zatem wyniki projektu powinny być użyteczne i istotne dla hiszpańskich organów bezpieczeństwa cywilnego. Innymi słowy, „unijna wartość dodana” oznacza, że państwa europejskie powinny być w stanie uczyć się od siebie nawzajem, a projekt ANVIL powinien im w tym pomóc. Druga interpretacja zakładała, że wyniki powinny dostarczyć argumentów i przyczynić się do wzrostu znaczenia UE jako mediatora i promotora współpracy transgranicznej. Tak, by na poziomie UE powstała platforma koordynująca bezpieczeństwo cywilne.

mowania. Jeśli chodzi o pomoc finansową udzieloną przez UE w ramach Funduszu Solidarności, największe wsparcie finansowe otrzymały stosunkowo bogate państwa członkowskie. Francja i Włochy uzyskały je sześć razy, podczas gdy Rumunia cztery. Największymi beneficjentami w latach 2002-2012 były Włochy, Niemcy, Francja, Wielka Brytania, Austria i Czechy.

Na poziomie politycznym rządy niektórych większych państw są sceptycznie nastawione do dalszej współpracy z UE w dziedzinie bezpieczeństwa cywilnego i zarządzania kryzysowego. Eurosceptycyzm elit politycznych w Wielkiej Brytanii kształtuje też postrzeganie roli UE w zakresie bezpieczeństwa cywilnego. Ochrona ludności jest uważana za kwestię bezpośrednio związaną z narodową suwerennością. Niemieccy urzędnicy na ogół skłonni są wspierać bardziej nieformalne formy współpracy i wymiany, ale sprzeciwiają się wprowadzeniu możliwości operacyjnego koordynowania działań z poziomu UE. Niemcy obawiają się ponadto, że współpraca z UE może spowodować, iż staną wobec konieczności ponoszenia obciążeń finansowych na rzecz państw członkowskich ze wschodniej i południowej Europy.

Co dalej?

Zgodnie z wynikami projektu ANVIL Unia Europejska powinna skupić się na roli promotora (wskazywanie prawdopodobnych przeszkód współpracy) oraz moderatora (wspieranie rozwoju systemów bezpieczeństwa cywilnego przez zapewnienie zasobów wiedzy i jej wymiany), zamiast dążyć do centralizacji modelu zarządzania (zatwierdzanie wiążących przepisów i wybór zalecanych działań). Z punktu widzenia Polski warto zauważyć, że kształt systemów bezpieczeństwa cywilnego w poszczególnych krajach jest wynikiem lokalnych tradycji i ich stopniowej ewolucji. Trudno więc wskazać rozwiązania, które mogłyby być jednoznacznym wzorem dla innych. Więcej o projekcie na <http://anvil-project.net/>. ■

Dr hab. Piotr Matczak jest pracownikiem Instytutu Socjologii na Uniwersytecie im. Adama Mickiewicza w Poznaniu. Marcin Sadło jest magistrantem w Instytucie Socjologii na Uniwersytecie im. Adama Mickiewicza w Poznaniu

RSO już działa



O nadchodzących burzach, powodzi, śnieżycach czy innych zdarzeniach, które mogą zagrażać naszemu życiu, od stycznia jesteśmy ostrzegani za pośrednictwem telefonu komórkowego lub telewizora.

Regionalny System Ostrzegania, czyli usługa powiadamiania obywateli o lokalnych zagrożeniach, została już uruchomiona. Komunikaty dotyczące zdarzeń lub zagrożeń o przewidywanych znacznych skutkach dla ludności, środowiska lub infrastruktury będą się pojawiały na stronach internetowych wszystkich urzędów wojewódzkich, w telewizji regionalnej TVP oraz w aplikacjach mobilnych. System obejmuje swoim zasięgiem całą Polskę. Ostrzeżenia mają dotyczyć jedynie najistotniejszych, najgroźniejszych zjawisk czy zdarzeń, dlatego na przykład przed niewielkimi utrudnieniami na drogach czy przymrozkami nie zostaniemy powiadomieni. Ministerstwo Administracji i Cyfryzacji informuje ponadto, że trwają prace nad uruchomieniem alarmowego systemu ostrzegania SMS. Usługa ta będzie dostępna najprawdopodobniej w II połowie roku i wyłącznie dla osób, które zgłoszą swój numer telefonu do baz wojewódzkich centrów zarządzania kryzysowego.

Na ekranie

W jaki sposób zostaniemy ostrzeżeni? Na ekranie telewizora w razie wystąpienia zagrożenia pojawi się krótki komunikat. Warunkiem jego odbioru jest włączenie w telewizorach lub dekodernach funkcji wyświetlania napisów DVB-T lub posiadanie odbiornika z funkcją HbbTV (telewizja hybrydowa). Pełna treść komunikatu będzie dostępna w telegazecie (od strony 430). Użytkownik na ekranie telewizora zobaczy komunikat obowiązujący wyłącznie na terenie województwa, w którym się znajduje. Posiadacze telewizorów z dostępem do sieci będą mieli dodatkowo możliwość obejrzenia m.in. filmów instruktażowych, map i dróg ewakuacji.

W komórce

Z aplikacji mobilnej RSO mogą od września ubiegłego roku korzystać użytkownicy systemu Android, a także iOS i Windows. Po jej zainstalowaniu uzyskują dostęp do wszystkich komunikatów, a także do poradników działania w sytuacjach kryzysowych oraz do informacji drogowych. Aby zapoznać się z konkretnym komunikatem bądź informacją, np. o aktualnym stanie wód, wystarczy pobrać aplikację

RSO, a następnie wybrać dowolne województwo. Poradniki opracowane przez MAC i RCB pogrupowane zostały w następujące kategorie: Poradnik obywatela, Alarmowanie i ostrzeżenie, Ewakuacja, Pożary, Powodzie i podtopienia, Skazania, epidemie, zatrucia, Pogodowe zjawiska ekstremalne, Terror, Bezpieczny wypoczynek, Zagrożenia naturalne i techniczne.

W aplikacjach telefonicznych wprowadzana jest ponadto funkcja *push*, która docelowo powinna umożliwić powiadomienie użytkownika (w zależności od zastosowanych ustawień w telefonie) dźwiękiem o nadejściu komunikatu RSO. Jak dotąd obejmuje wyłącznie komunikaty z wybranego w aplikacji województwa. To chwilowa niedogodność, która przy kolejnej aktualizacji zostanie usunięta, gdyż niebawem możliwe będzie wybranie w menu wszystkich bądź kilku województw.

Najnowsze statystyki

W styczniu w Regionalnym Systemie Ostrzegania w skali kraju wygenerowane zostały 384 powiadomienia (komunikaty o niższym statusie ważności) i 167 ostrzeżeń (komunikatów o wyższym statusie ważności). Suma instalacji aplikacji mobilnej RSO na wszystkie systemy, według stanu na 31 stycznia 2015 r., wyniosła 76 354, przy czym aktywnych użytkowników było 63 144. Biorąc pod uwagę liczbę aplikacji ściągniętych na urządzenia mobilne, a także nadchodzącą do Ministerstwa Administracji i Cyfryzacji korespondencję oraz spostrzeżenia dotyczące wprowadzonych w RSO funkcjonalności, można stwierdzić, że projekt cieszy się dużym zainteresowaniem.

Regionalny System Ostrzegania został przetestowany we wszystkich województwach w ramach pilotażu, zakończonego 31 sierpnia. Realizacja projektu była możliwa dzięki wdrożeniu Nziemnej Telewizji Cyfrowej, a także współpracy pomiędzy Telewizją Polską SA, Ministerstwem Administracji i Cyfryzacji oraz Instytutem Meteorologii i Gospodarki Wodnej.

EP

Opracowano na podstawie materiału informacyjnego Ministerstwa Administracji i Cyfryzacji.

Właściwa ocena zagrożeń powodowanych przez substancje znajdujące się na terenie zakładu bezsprzecznie redukuje prawdopodobieństwo wystąpienia awarii. Obszar ten regulują zarówno krajowe, jak i ogólnoeuropejskie przepisy. Mimo to działania mające za zadanie nie dopuścić do wystąpienia awarii lub minimalizować jej skutki, są często właściwie rozumiane zbyt późno – po awarii.



Poważna awaria przemysłowa

ARIADNA KONIUCH

Po fakcie zazwyczaj łatwo stwierdzić, co można było zrobić, by zredukować skutki zdarzenia. Gdy jednak w grę wchodzi nie tylko mienie przedsiębiorstwa, lecz także zdrowie i życie ludzi oraz stan środowiska naturalnego, trzeba wcześniej przyjrzeć się bliżej zakładowi stwarzającemu zagrożenie i zawczasu szukać właściwych rozwiązań – chociażby w doświadczeniu starszego pokolenia i radach specjalistów. Jak pokazuje historia, po pewnym czasie ludzie zapominają o tym, co się kiedyś wydarzyło i popełniają te same błędy. Z pewnością jest to jedna z przyczyn, dla których dyrektywa Seveso III kładzie duży nacisk na tzw. *lessons learnt*. Mamy uczyć się na błędach swoich i innych. Analizować zdarzenia bliskie awarii oraz awarie przemysłowe, do których doszło w przeszłości w konkretnym zakładzie i innych, prowadzących podobny proces technologiczny lub na których terenie znajdują się podobne substancje.

Jednym ze zdarzeń, o których każdy zajmujący się przeciwdziałaniem poważnym

awariom przemysłowym powinien wiedzieć, jest awaria w Tuluzie w zakładach AZF firmy Grande Paroisse z 21 września 2001 r.

Miejsce tragedii

Fabryka Grande Paroisse była usytuowana na lewym brzegu Garonny, 3 km na południe

od centrum Tuluzi. Zajmowała obszar 70 ha, zatrudniała 470 osób. Produkowała nawozy sztuczne oraz różnego rodzaju wyroby chemiczne. Z gazu ziemnego wytwarzano w niej amoniak (1150 t dziennie), kwas azotowy (V) (820 t), mocznik (1200 t) i azotan (V) amonu. Dzienna produkcja azotanu (V) amonu sięgała

Azotan (V) amonu

Azotan (V) amonu (NH_4NO_3) może ulegać mniej lub bardziej gwałtownemu spalaniu. Wynika to głównie z jego budowy, która pozwala na spalanie bez obecności tlenu. Podczas procesu spalania saletry amonowej wydzielają się toksyczne tlenki azotu (NO_x). Może ona również wybuchnąć, w zależności od tego, czy jest zbrulniona, zmieszana z niewielką ilością substancji intertygującej lub też wręcz przeciwnie – z substancjami palnymi czy też katalizatorem powodującym jej rozkład. Wiele szeroko zróżnicowanych czynników wpływa na zdolność azotanu (V) amonu do wybuchu. Ich różnorodność i szeroki wachlarz sprawia, że producenci saletry amonowej często zapominają o uwzględnieniu ich wszystkich, co prowadzi do bagatelizowania ryzyka związanego z wybuchem na rzecz ryzyka bardziej oczywistych zagrożeń, tj. palności. W przypadku oceny zagrożeń azotanu (V) amonu zawsze należy traktować go jako substancję wybuchową, mimo że do wybuchu może dojść tylko w konkretnych warunkach, np. gdy jest on zmieszany z substancją palną lub katalizatorem, a do detonacji potrzeba jeszcze silnego źródła energetycznego. Jeśli nie jesteśmy w stanie w stu procentach wykluczyć pojawienia się któregośkolwiek z wielu czynników niezbędnych wystąpienia wybuchu, to nie można ignorować i pomijać takiego niebezpieczeństwa. Dowodem jest chociażby awaria w Tuluzie. Azotan (V) amonu definiowany jest jako związek chemiczny o słabo zaznaczonych właściwościach wybuchowych. W wielu klasyfikacjach w ogóle nie jest traktowany jako materiał wybuchowy, jednak wypadki, do których doszło w XX w., pokazały, że przy niewłaściwym obchodzeniu się z saletrą amonową można doprowadzić do poważnej awarii przemysłowej.



foto: PAP

w Tuluzie

850 t granulatu do nawozów, 400 t granulatu na potrzeby przemysłowe – głównie do wytwarzania oleju azotowego o właściwościach wybuchowych, stosowanego w inżynierii kwarcowej i cywilnej – oraz 1000 t surówki azotowej.

Fabryka produkowała również inne substancje chemiczne: melaminę (70 t dziennie,

na potrzeby wytwarzania żywic), formalinę, substancje chlorowcopochodne, kleje i żywice oraz utwardzacz.

Zgodnie z krajowymi przepisami zakład mógł posiadać na swoim terenie:

- 5000 t amoniaku w zbiorniku magazynowym, 1000 t w kriogenicznym zbiorniku sferycznym oraz 315 t składowanych pod ciśnieniem,
- chlor w dwóch zbiornikach po 56 t każdy,
- 15 000 t azotanu (V) amonu w pryzmie, 15 000 t w workach i 1200 t w gorącej surówce.

W dniu tragedii w południowej części zakładu znajdowały się ponadto cztery zbiorniki chloru i 20 zbiorników amoniaku.

W sąsiedztwie fabryki Grande Paroisse były również inne zakłady. Obszar 38 ha naprzeciwko zajmował zakład SNPE (Krajowe Stowarzyszenie Prochu i Materiałów Wybuchowych). Oba zakłady dzieliła jedynie południowa odnoga Garonny, czyli w praktyce instalacje obu przedsiębiorstw były oddalone od siebie zaledwie o 500 m. Fabryka SNPE zatrudniała 469 pracowników i zajmowała się wytwarzaniem wyposażenia lotniczego, specjalistycznej chemii – w tym wysoce łatwopalnego paliwa lotniczego do rakiet Ariane.

Od strony południowej z Grande Paroisse graniczył zakład Tolochimie. Zajmował on obszar 10 ha, zatrudniał 110 osób. Produkcja środków chemicznych, głównie na potrzeby rolnictwa, była uzależniona od dostaw z zakładu SNPE. Oba zakłady były powiązane technologicznie poprzez rurociąg dostarczający fosgen.

W 1998 r. na terenie SNPE powstał zakład ISOICHEM, zatrudniający 38 osób, specjalizujący się w wytwarzaniu półproduktów dla przemysłu farmaceutycznego.

Grande Paroisse

21 września 2001 r. o 10.17 w zakładzie AZF należącym do firmy Grande Paroisse doszło

do potężnego wybuchu. Zginęło 31 osób (22 na terenie zakładu, a dziewięć poza jego obrębem), prawie 2500 zostało rannych i zgłoszono się po pomoc lekarską (300 z nich było hospitalizowanych).

Wybuch nastąpił w hangarze 221 222, przeznaczonym do tymczasowego składowania azotanu (V) amonu. Mógł on pomieścić maksymalnie 500 t, w dniu zdarzenia było w nim niespełna 400 t saletry amonowej. Produkty znajdujące się w tym magazynie pochodziły głównie z pakowni azotanu (V) amonu przeznaczonego do dalszej produkcji, m.in. wytwarzania nawozów sztucznych w innych fabrykach.

Hangar przylegał do budynku 123 124 125, w którym pakowano produkty w worki oraz składowano materiały palne. Żaden nie był zabezpieczony systemem wykrywania pożaru, a budynku 221 222 nie wyposażono ani w czujniki wykrywające tlenki azotu, ani w instalację odprowadzania wody po ewentualnej akcji gaśniczej. Obecność detektorów NO_x mogłaby skrócić czas do ogłoszenia alarmu, a w konsekwencji także czas potrzebny na wykrycie i tym samym na ugaszenie pożaru. Możliwe byłoby wówczas również zmniejszenie ilości wody wykorzystywanej do gaszenia. Brak takiego wyposażenia zastanawia, szczególnie że prowadzący zakład nie ignorował ryzyka powstania pożaru w innych obiektach przeznaczonych na składowanie azotanu (V) amonu w ilościach klasyfikujących zakład do kategorii zakładów o dużym ryzyku. Prace w budynku 221 222 wykonywali pracownicy firm podwykonawczych, a nadzorowało je centrum dyspozytorskie Grande Paroisse. W hangarze tym dzień przed awarią złożono około 20 t saletry amonowej zawierającej nowy dodatek, którego wytwarzanie znajdowało się w fazie testów, a wszystkie jego właściwości nie były jeszcze przebadane. ▶

Jedną z technik stosowanych na początku XX w. do rozkruszania pryzm saletry amonowej polegała na wywiercaniu w haldzie otworów strzałowych, w których detonowano ładunki wybuchowe. W Krywałdzie 21 lipca 1921 r. w wytwórni materiałów wybuchowych zastosowano tę metodę przy rozładunku wagonu z saletrą amonową. Efektem była detonacja wagonu rozładowywanego i przyległego, która spowodowała śmierć 19 osób i zniszczenie części zabudowań zakładu.

Podobne zdarzenie miało miejsce 21 września 1921 r. w fabryce BASF w Oppau, gdzie do rozkruszenia 4500 t mieszaniny azotanu (V) amonu i siarczanu (VI) amonu użyto dynamitu. Prace strzałowe doprowadziły do wybuchu, którego moc oszacowano na równoważną mocy wybuchu 1-2 tys. t trotylu, i powstania krateru o wymiarach 60 x 125 m i głębokości 19 m. Według oficjalnych danych na skutek tego zdarzenia śmierć poniosło 561 osób, a prawie 2 tys. zostało rannych. Dźwięk detonacji był słyszalny aż w oddalonym o 300 km Monachium. W promieniu 25 km od miejsca wybuchu fala uderzeniowa wybiła wszystkie szyby, a w miejscowości, w której znajdował się zakład, zniszczeniu uległo 80 proc. zabudowań. Późniejsze badania tej mieszaniny wykazały, że ma ona większą zdolność do detonacji niż czysty azotan (V) amonu.

W Texas City 10 kwietnia 1947 r. podczas załadunku na statek SS Grandcamp papierowych worków z saletrą amonową zawierającą 1 proc. oleju, pełniącego rolę antyzbrylacza, doszło do zaprószenia ognia przez pracowników palących papierosy. Początkowo paliły się tylko papierowe worki, ale pożar przeniósł się na zawarty w nich nawóz. Aby ugasić pożar, odcięto dopływ powietrza. Zamknięto

drzwi, luki oraz otwory wentylacyjne ładowni. Spowodowało to wzrost ciśnienia i temperatury oraz przyspieszyło palenie azotanu (V) amonu, prowadząc ostatecznie do wybuchu cieplnego. Na skutek wybuchu powstał pożar w znajdującej się w pobliżu portu rafinerii oraz tsunami o wysokości 4,5 m. Doszło również do pożaru statku SS High Flyer, na którego pokładzie znajdowało się prawie 1000 t azotanu (V) amonu oraz 1800 t siarki. Po 15 godz. doprowadził on do kolejnej, znacznie silniejszej eksplozji. W wyniku tych zdarzeń śmierć poniosło prawie 600 osób, a około 5000 zostało rannych, zniszczeniu uległo ponad 1000 budynków i wiele statków.

Historia pokazała, że azotan (V) amonu w określonych warunkach ma zdolność do detonacji. Literatura przedmiotu przedstawia reakcję rozkładu saletry amonowej, których przebieg uzależniony jest od warunków inicjacji.

$\text{NH}_4\text{NO}_3 \rightarrow \text{NH}_3 + \text{HNO}_3 - 137 \text{ kJ}$ – reakcja ta ma miejsce podczas powolnego podgrzewania azotanu (V) amonu do temperatury 170°C, czyli nieznacznie wyższej od temperatury topnienia azotanu (V) amonu.

$\text{NH}_4\text{NO}_3 \rightarrow \text{N}_2\text{O} + 2\text{H}_2\text{O} + 42,7 \text{ kJ}$ – reakcja zachodzi w przedziale temperatur 260-285°C.

$\text{HN}_3\text{NO}_3 \rightarrow 0,75 \text{ N}_2 + 0,5 \text{ NO}_2 + 2\text{H}_2\text{O} + 123,6 \text{ kJ}$ – reakcja zachodzi w przedziale temperatur 400-500°C, podczas szybkiego nagrzewania próbki.

$\text{NH}_4\text{NO}_3 \rightarrow \text{N}_2 + 0,5\text{O}_2 + 2\text{H}_2\text{O} + 128,6 \text{ kJ}$ – przebieg reakcji detonacji azotanu (V) amonu.

► Rankiem w dniu wybuchu prace toczyły się zwykłym trybem i do magazynu trafiała zarówno saletra amonowa zapakowana, jak i ta prosto z produkcji. Ostatnia dostawa, pochodząca z innego magazynu na terenie zakładu, skończyła się niecałe pół godziny przed wybuchem. Pracownik Grande Paroisse opuścił budynek pakowalni przyległy do feralnego budynku na 5 min przed eksplozją, nic nadzwyczajnego nie zwróciło jego uwagi.

Wybuch spowodował ogromne straty materialne. Na podstawie zniszczeń jego siłę oszacowano na równoważną mocy wybuchu 20-40 t trotylu, co oznacza, że doszło do detonacji 40-80 t azotanu (V) amonu. Eksplozja wywołała wstrząs tektoniczny oceniany na 3,4 stopnia w skali Richtera, odczuwalny w promieniu kilku kilometrów. Pracownicy zostali odcięci od wszelkich dróg ucieczki i uwięzieni na terenie zakładu. Dwa ogromne kominy zawaliły się, a po hali 221 222 pozostał tylko krater o wymiarach 45 x 64 m, głęboki na 7 m. Fala uderzeniowa była tak silna, że spowodowała zawalenie się pobliskiego centrum handlowego i ciężkie uszkodzenie wszystkich otaczających miejsce wybuchu budynków. W promieniu 5 km z niemalże wszystkich okien wypadły szyby.

Północna część zakładu Grande Paroisse została zniszczona, a wraz z nią wiele zbiorników zawierających azotan (V) amonu i kwas azotowy (V). Substancje te zanieczyściły rzekę. Na szczęście nie powstał efekt domina – wybuch nie rozprzestrzenił się na inne miejsca składowania saletry amonowej.

Skutki awarii dotknęły także dwa inne pobliskie zakłady. W fabryce SNPE wybuch spowodował uszkodzenie głównej instalacji technologicznej, jeden z pracowników zmarł, a wielu było rannych, jednakże nie doszło do zniszczenia żadnej instalacji ani do wycieku. W zakładzie Tolochimie zostało zniszczonych jedynie kilka szyb.

W wyniku detonacji atmosferę zanieczyściły substancje powstałe z rozkładu azotanu (V) amonu, m.in. kwas azotowy (V) (HNO_3), amoniak (NH_3) i tlenki azotu (NO_x), a ogromna chmura pyłu i czerwonego dymu przesuwała się na północny-zachód, wywołując podrażnienie oczu i przełyku wszystkich mających z nią kontakt. Gdy dotarła do centrum miasta, odległego o 3 km od epicentrum wydarzeń, wybuchła panika. Pasażerowie metra w Tuluzie zostali ewakuowani z uwagi na rozprzestrzeniające się gazy.

Lokalne władze zaleciły ludności Tuluzy pozostanie wewnątrz budynków i szczelne zamknięcie okien. To zalecenie było niemożliwe do zrealizowania – większość z nich wybuch pozbawił przecież szyb. W centrum miasta rozdawano maski gazowe.

Lotnisko w Tuluzie-Blagnac i główny dworzec kolejowy zostały zamknięte. Stacje radiowe podawały komunikaty, by nie pić wody z kranu i używać jej najoszczędniej, jak to tylko możliwe. Wielu mieszkańców postanowiło opuścić dotknięty skutkami awarii obszar swoimi samochodami. Blokady policyjne zamknęły jednak główne drogi prowadzące na południe oraz obwodnicę miasta, która wyglądała jak pole bitwy. Spadł na nią deszcz pyłu i cegieł, uszkadzając niezliczoną liczbę samochodów, powodując obrażenia kierowców i pasażerów. Wiele domów i mieszkań z powodu uszkodzeń konstrukcji nie nadawało się już do zamieszkania. Wybuch spowodował również przerwę w dostawie prądu do ponad 11 tys. domów, miejscowego uniwersytetu, szkół i innych budynków użyteczności publicznej oraz załamanie w dostawie usług telekomunikacyjnych.

Koszty związane z usunięciem skutków awarii, które musiał ponieść francuski rząd, sięgnęły 228 mln euro. Straty właściciela zakładu AZF przekroczyły 2 bln euro.

Przyczyna awarii

Hipotez było wiele. We wczesnej fazie dochodzenia brano również pod uwagę nieintencjonalną przyczynę zewnętrzną, np. sugerowany przez właściciela AZF łuk elektryczny pomiędzy dwoma transformatorami znajdującymi się poza terenem zakładu. Media i politycy starali się przekonać opinię publiczną, że był to atak terrorystyczny – teza ta trafiała na podatny grunt, bo awaria nastąpiła zaledwie 10 dni po ataku na World Trade Center.

Zrzeszenie francuskich pracowników chemicznych (FCE-CFDT) domagało się z kolei sprawdzenia, czy zdarzenie to nie było rezultatem szerokiej polityki cięcia kosztów w przemyśle chemicznym, polegającej między innymi na zwolnieniach pracowników i przekazaniu ich obowiązków firmom podwykonawczym.

O przyczynie awarii orzekł ostatecznie sąd, uznając, że była ona spowodowana ludzkim błędem w postępowaniu z substancjami chemicznymi. Pracownik podwykonawcy przez pomyłkę wysypał worek z 500 kg pochodnej kwasu dichloroizocyjanurowego na granulat azotanu (V) amonu, w wyniku czego miał powstać niestabilny gaz – trichlorek azotu, który wybuchł w temperaturze normalnej.

Wnioski z awarii

Analiza tego zdarzenia pozwoliła na sprecyzowanie kilku ciekawych wniosków. Raport o bezpieczeństwie zakładu AZF nie obejmował magazynowania azotanu (V) amonu w ilościach podprogowych, gdyż uważano, że stwarzają one mniejsze zagrożenie i można je

pominąć. Ponadto nie wzięto w nim pod uwagę scenariuszy uwzględniających właściwości wybuchowe saletry amonowej.

Na terenie fabryki działało 25 firm podwykonawczych – na każdej zmianie pracowało 100 pracowników podwykonawców i 250 pracowników zakładu. W magazynie, w którym doszło do wybuchu, pracowały aż trzy firmy podwykonawcze (w procesie tymczasowego składowania azotanu (V) amonu w ilościach podprogowych wszelkie czynności – poczynając od odbioru przez rozładunek, a kończąc na jego wydawaniu z magazynu – wykonywali pracownicy podwykonawców). Nadzór nad warunkami technicznymi magazynu sprawował czwarty podwykonawca.

Proces składowania azotanu (V) amonu nie był bezpośrednio nadzorowany przez zakład, a przez podwykonawców, których wiedza na temat produktów i samej fabryki mogła być niewystarczająca. Powierzając prowadzenie procesu technologicznego stronie trzeciej (podwykonawcom), prowadzący zakład powinien zadbać o to, by wszelkie ryzyko związane z działaniami podwykonawcy zostało zidentyfikowane i podlegało kontroli. Jeżeli pracownicy podwykonawcy, prowadząc prace na terenie zakładu, mają mieć styczność z substancjami niebezpiecznymi, wszyscy powinni zostać odpowiednio przeszkoleni i zapoznani z właściwościami danej substancji, sposobem postępowania z nią oraz zagrożeniami przez nią stwarzanymi.

Ocena ryzyka powinna obejmować wszystkie możliwe scenariusze poważnej awarii przemysłowej, uwzględniając efekt domina w powiązaniu z niebezpiecznymi substancjami znajdującymi się (magazynowanymi lub wytwarzanymi) w zakładzie.

Prowadzący zakład powinien mieć pełną wiedzę na temat zagrożeń stwarzanych przez substancje niebezpieczne oraz regularnie przeglądać procedury związane z właściwym obchodzeniem się z tymi substancjami, tak by zapewnić poprawność i przestrzeganie tych procedur przez personel.

Lokalne władze muszą zwracać baczność uwagę na rozwój urbanizacji w pobliżu zakładów, w których znajdują się substancje niebezpieczne. W chwili uruchomienia zakładu AZF w Tuluzie w latach 20. XX w. znajdował się on w bezpiecznej odległości od zabudowań. W 2001 r., kiedy doszło do awarii, otaczały go już parki biznesowe, szpitale i zabudowania mieszkalne. ■

St. kpt. Ariadna Koniuch pełni służbę w Biurze Rozpoznawania Zagrożeń KG PSP w Wydziale Analizy Zagrożeń

**Nowe ubranie
specjalne
TIGER Plus
JAKOŚĆ I KOMFORT**



your smart solution

oryginalny

DuPont™

Nomex®

GORE-TEX®
Outerwear



SPRAWDZONE BUTY



DEVA Poland Sp. z o.o. - wyłączny przedstawiciel dla butów strażackich HAIX w Polsce



NOMEX jest zastrzeżonym
znakiem towarowym firmy
DuPont



DEVA Poland sp. z o.o.

ul. 3 Maja 19, 43-400 Cieszyń, tel./fax: 0-33 85 19 257
tel: 0501 080 353, e-mail: deva@deva.pl, www.deva.pl



PAWEŁ ROCHAŁA

Coraz trudniej, coraz lepiej

Organy Państwowej Straży Pożarnej, czyli komendanci powiatowi, miejscy, wojewódzcy oraz komendant główny, wydają decyzje administracyjne, w których nakazują wykonanie określonych obowiązków właścicielom budynków, innych obiektów budowlanych i terenów. Celem tych działań jest zapewnienie zadowalającego poziomu ochrony przeciwpożarowej kraju. Decyzje są wydawane zgodnie z powszechnie obowiązującym systemem prawnym. Można składać od nich odwołania, co oznacza rozpatrzenie sprawy od początku przez organ wyższej instancji. Można też nie zgodzić się z rozstrzygnięciem drugoinstancyjnym i złożyć skargę do wojewódzkiego sądu administracyjnego (WSA). A jeśli wyrok tego sądu nie zadowala osoby zobowiązanej do wykonania obowiązków z zakresu ochrony przeciwpożarowej, pozostaje zaskarżenie go do Naczelnego Sądu Administracyjnego (NSA).

Wydawać by się mogło, że z kim jak z kim, ale z instytucją o największym zaufaniu społecznym ludzie nie powinni się sądzić. Tak jednak nie jest. W dodatku w ostatnich latach oddanie sprawy do wojewódzkiego sądu administracyjnego zaczyna być działaniem rutynowym, a wnoszący odwołanie ma spore szanse na wygraną. Okazało się przy tym, że w 2013 r. w tylko jednym województwie sąd administracyjny rozpatrzył więcej spraw niż w 2009 r. w całym kraju. Dzięki bardzo sprawnemu działaniu załogi komendant wojewódzki PSP wygrał wszystkie sprawy. Trzeba jednak mieć na względzie, że za każdą z nich stoi kilkutygodniowa, wytężona praca intelektualna kilku osób. To duże obciążenie dla komend, o którym jeszcze pięć lat temu nikomu się nie śniło.

W 2014 r. pion kontrolno-rozpoznawczy poznał wnikliwą analizę wyroków WSA i NSA wydanych w 2013 r. Jednak z wnioskami z niej płynącymi – chociaż tymi najważniejszymi – warto podzielić się z całym strażackim środowiskiem.

Wyroki WSA

WSA rozpatrywały 78 spraw. W 56 przypadkach oddaliły skargi na decyzje organów PSP (w tym 17 spraw dotyczyło pasów przeciwpożarowych), a w 22 przypadkach uchyliły ich decyzje (9 dotyczyło pasów przeciwpożarowych). Znaczna liczba wyroków w sprawie pasów przeciwpożarowych wiąże się z negatywnym nastawieniem centralnego zarządcy infrastruktury

W zapobieganiu pożarom nie wystarczy już tylko mieć rację. Trzeba ją umiejętnie wykazać i uzasadnić. Niestety, to niemożliwe bez odpowiedniego przygotowania prawniczego osób zatrudnionych w pionie kontrolno-rozpoznawczym.

kolejowej do konieczności ich wykonywania. Odwoływanie się terenowych zarządców infrastruktury PKP od wszystkich decyzji organów PSP (mimo wykonywania ich w terminie!) oraz zaskarżanie do sądów administracyjnych decyzji utrzymanych w mocy w trybie odwoławczym – wynika wyłącznie z wydanych ogólnie poleceń. Postępowania te były na tyle powtarzalne, że nie bierze się ich pod uwagę, analizując tendencje w orzecznictwie dotyczącym nadzoru PSP nad przestrzeganiem przepisów przeciwpożarowych.

W 2013 r. WSA wydały o 100 proc. więcej wyroków (nie wliczając spraw pasów przeciwpożarowych) niż w latach 2009-2011. Prawdopodobnie wyraźna tendencja wzrostowa liczby spraw, w których strony wybierają drogę sądową, ustabilizuje się na poziomie około 60 spraw rocznie przed WSA. Na korzyść PSP zmienia się natomiast relacja między sprawami wygranymi i przegranymi. O wyraźnych trendach prawdopodobnie zbyt wcześnie jeszcze mówić, choć niewątpliwie ma to związek z poprawą jakości decyzji drugoinstancyjnych, wydawanych przez komendantów wojewódzkich PSP.

Trudno o wykazanie związku między liczbą decyzji utrzymanych w mocy w trybie odwoławczym i liczbą skarg skierowanych do WSA. Trzeba mieć na uwadze, że decyzje te mogą wpływać na liczbę wyroków dopiero w następnym roku kalendarzowym, gdyż od złożenia skargi do sądu administracyjnego do wydania wyroku upływa nie mniej niż pół roku (zasada ta tym bardziej dotyczy orzeczeń NSA). Dane pokazuje tabela.

Rzuca się w oczy systematyczny spadek liczby decyzji administracyjnych wydawanych przez organy PSP w pierwszej instancji (kol. 2 i 5). W ślad za tym wyraźnie zmalała liczba odwołań od tych decyzji. Jednocześnie nastąpił znaczny spadek liczby decyzji utrzymanych w mocy przez organy II instancji (kol. 8). Można w tym upatrywać bardzo ostrożnego działania organów drugiej instancji w trybie odwoławczym, utrzymujących w mocy tylko te decyzje organów pierwszej instancji, co do których nie ma istotnych wątpliwości, że zostały prawidłowo zastosowane nie tyle nawet przepisy merytoryczne, co przede wszystkim – procedury administracyjne.

Liczba decyzji administracyjnych wydawanych przez organy PSP oraz liczba wyroków WSA i NSA w latach 2009-2013, bez spraw PKP

Rok	Decyzje administracyjne w sprawie:						Liczba decyzji utrzymanych w mocy ogółem	Liczba wyroków WSA		
	usunięcia uchybień			wstrzymania robót i zakazu eksploatacji				sprawy wygrane	sprawy przegrane	razem
	decyzje wydane	odwołania	decyzje utrzymane w mocy	decyzje wydane	odwołania	decyzje utrzymane w mocy				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
2013	11882	351	193	136	25	9	218	39	13	52
2012	13336	479	319	134	17	4	323	35	25	60
2011	14070	796	250	175	18	7	257	28	12	40
2010	14921	447	231	205	16	9	240	12	11	23
2009	16212	484	267	262	71	31	298	14	9	23

Choć zmniejszyła się ogólna liczba wydanych decyzji, a liczba decyzji utrzymanych w mocy jest najmniejsza od lat, nie należy spodziewać się spadku liczby skarg do sądów administracyjnych. W ostatnich latach organy PSP coraz częściej prowadzą postępowanie w sprawach będących polem największego konfliktu między interesem społecznym – reprezentowanym przez PSP a interesem indywidualnym kontrolowanych podmiotów. Chodzi o realizację pracochłonnych i czasochłonnych obowiązków, które wiążą się z wysokimi kosztami. Są to na przykład sprawy wysokich budynków mieszkalnych wielorodzinnych związane z zagrożeniem życia ludzi, brakiem dróg pożarowych i zaopatrzenia w wodę do gaszenia pożaru.

Jednocześnie podmioty zobowiązane decyzjami organów PSP do wykonywania obowiązków z zakresu ochrony przeciwpożarowej mają coraz większą świadomość prawną. Sprzyja temu powszechny dostęp do bazy orzeczeń NSA i WSA, w której łatwo znaleźć wzorce działań pomagające skutecznie podważać decyzje organów PSP, szczególnie że w latach 2007-2011 doszło do utrwalenia niekorzystnej linii wyroków NSA w tych sprawach.

W ostatnim czasie można jednak zaobserwować coraz więcej korzystnych dla PSP orzeczeń – w porównaniu do lat ubiegłych zapadło więcej wyroków WSA w sprawach o dużym ciężarze gatunkowym w pełni uznających racje organów PSP.

W zakresie prostych spraw porządkowych wydano w 2013 r. mniej wyroków (7) niż w roku 2012 (21). Pozornie. Należy mieć bowiem na względzie, że w większości decyzji administracyjnych o znacznym ciężarze gatunkowym zawierano również różne obowiązki porządkowe, których wykazywanie na potrzeby niniejszej analizy jest

mniej istotne niż obowiązków związanych z wykonywaniem prac projektowo-budowlanych. Pole konfliktu przesunęło się na sprawy znacznie trudniejsze niż porządkowe.

Rozkład rozstrzygnięć WSA wskazuje, że za ogólnym wzrostem liczby spraw dotyczących prac budowlanych i adaptacyjnych nie podążył wzrost liczby spraw przegranych, odpowiadający proporcjom lat ubiegłych. Można już zauważyć, że niekorzystna dla organów PSP tendencja uchylania przez sądy decyzji w sprawach ochrony przeciwpożarowej o najwyższym ciężarze gatunkowym uległa odwróceniu w 2013 r. Proste porównanie liczby spraw wygranych i przegranych w kluczowych rodzajach obowiązków (nawodnione piony, wymiary dróg ewakuacyjnych, drogi pożarowe do budynku) pokazuje, jak największe dysproporcje na niekorzyść działań PSP z 2012 r. między liczbą spraw wygranych a przegranych uległy całkowitemu odwróceniu w roku 2013.

Może to oznaczać znaczną poprawę jakości działań organów PSP w zakresie prowadzenia postępowań administracyjnych oraz – być może – zmianę w nastawieniu wojewódzkich sądów administracyjnych do działań organów PSP. Prawdopodobne jest, że jeśli komendanci PSP wydawali decyzje uwzględniające możliwość zastosowania rozwiązań zamiennych lub zastępczych bądź też w toku prowadzenia sprawy zwracali uwagę stron na taką możliwość, udało się uniknąć co najmniej kilkunastu postępowań odwoławczych, które po osiągnięciu etapu rozstrzygnięć sądowych mogłyby utrwalać niekorzystny dla PSP obraz orzecznictwa.

Warto też odnotować, że zapadły cztery wyroki oddalające skargi stron na decyzje organów PSP

zakazujące eksploatacji obiektów lub ich części, przy czym sądy nie uchylły żadnej takiej decyzji. Można to łatwo wyjaśnić. Dla sądu decyzje „zakazowe” są bardzo czytelne pod względem prawnym, a przy tym bardzo proste do oceny, gdyż zawierają niewiele zmiennych, które powinien rozważyć komendant PSP, a więc także sąd przed wydaniem wyroku. Nie ma w nich mowy o uzasadnianiu wielu obowiązków, uzasadnianiu przyjęcia terminów realizacji poszczególnych obowiązków, wielokrotnym odnoszeniu się w uzasadnieniu decyzji do stanu faktycznego i kwestii proceduralnych. Decyzja zakazowa nakłada tylko jeden obowiązek do wykonania, z jednym uzasadnieniem, skupiającym wszystkie wątki sprawy, a nie rozpraszającym je, jak w wielopunktowej decyzji nakazowej, przy czym elementem kluczowym jest wykazanie zagrożenia życia ludzi (od ponad dekady zdefiniowanego w przepisach przeciwpożarowych) lub bezpośredniego niebezpieczeństwa powstania pożaru. Poza tym samo zdefiniowane pojęcie „zagrożenia życia ludzi” intuicyjnie nakreśla sposób działania jako likwidujący ten stan natychmiast, a nie w terminach określonych w miesiącach czy nawet latach, co może zakrawać – w oczach laików – na tolerancję zagrożenia. Jeśli komendant powiatowy (miejski) PSP nie popełnił rażących błędów w gromadzeniu i przedstawieniu materiału dowodowego, sąd nie znajduje powodów do uchylania takiej decyzji. Można więc pokusić się o wniosek, by śmieiej, niż to się dotychczas przyjęło, stosować w decyzjach administracyjnych tryb zakazowy.

O poprawie jakości działań organów PSP i zmianie nastawienia sądów administracyjnych nie świadczą tylko wyroki wojewódzkich sądów administracyjnych. Korzystny obraz kształtują także wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego.

Uproszczony rozkład tematyczny wyroków WSA w latach 2012 i 2013 (łącznie ze sprawami PKP)

Rodzaj sprawy	2012		2013	
	oddalenie skargi	uchylenie decyzji PSP	oddalenie skargi	uchylenie decyzji PSP
Sprawy porządkowe	19	2	6	1
Nawodnione piony i hydranty wewnętrzne	1	5	7	1
Wymiary, oświetlenie, obudowa i oddymianie dróg ewakuacyjnych	5	7	6	2
Drogi pożarowe	3	2	6	2
Woda do zewnętrznego gaszenia pożaru	—	—	1	—
Dźwiękowy system ostrzegawczy, system sygnalizacji pożaru, stałe urządzenia gaśnicze	1	—	—	—
Zakaz eksploatacji obiektu, jego części lub maszyny (urządzenia)	—	—	4	—
Ekspertyzy techniczne (warunki zastępcze i zamienne)	—	—	1	1
Unieważnienie uzgodnienia rzeczoznawcy	—	—	1	—
Bazy i stacje paliw płynnych	—	—	1	—
Pasy przeciwpożarowe w lasach	48	16	17	9
Strona postępowania	2	6	2	—
Postępowanie egzekucyjne	1	2	2	2
Bezczynność organu	1	—	—	—
Informacja publiczna	1	—	1	1
Nadzór nad rzeczoznawcami	1	1	—	1
Razem	83	41	55	20

Wyroki NSA

W 2013 r. NSA wydał aż 53 wyroki, wszystkie korzystne dla PSP (w 2009 r. dwa wyroki – jeden na korzyść PSP, drugi nie; w 2010 r. siedem spraw – sześć wygranych i jedna przegrana; w 2011 r. dziewięć spraw – cztery wygrane i pięć przegranych; w 2012 r. – trzy wygrane i jedna przegrana). Trzeba jednak zaznaczyć, że 46 z nich to wyroki wydane w sprawach wykonywania przez PKP pasów przeciwpożarowych, różniące się od siebie tylko w szczegółach.

Jeśli chodzi o wykonywanie pasów przeciwpożarowych wzdłuż linii kolejowych w lasach, przed czym Polskie Linie Kolejowe SA bronią się od trzech lat, sytuacja całkowicie wyklarowała się pod względem prawnym dzięki kilkudziesięciu jednoznacznym wyrokom NSA z 2013 r. Liczba wyroków i rozstrzygnięć w nich zawarte świadczą o racji Państwowej Straży Pożarnej.

Wyroki NSA z 2013 r. dotyczące ochrony przeciwpożarowej obiektów budowlanych i spraw

Uproszczone zestawienie wyroków NSA w latach 2012 i 2013 (łącznie ze sprawami PKP)

Rodzaj sprawy	2012		2013	
	oddalenie skargi kasacyjnej	uchylenie decyzji PSP	oddalenie skargi kasacyjnej	uchylenie decyzji PSP
Droga pożarowa	1	—	—	—
Hydranty wewnętrzne, nawodnione piony	—	—	2	—
Dźwiękowy system ostrzegawczy	1	—	—	—
Strona postępowania	1	—	1	—
Nadzór nad rzeczoznawcami	—	1	—	—
Drożność, wymiary, oświetlenie, obudowa i oddymianie dróg ewakuacyjnych	—	—	2	—
Postępowanie egzekucyjne	—	—	1	—
Pasy przeciwpożarowe w lasach	—	—	46	—
Razem	3	1	52	—

► proceduralnych z tym związanych są tak jednoznacznie korzystne dla działań organów PSP po raz pierwszy od dekady. Jest to widoczne tym bardziej, że zostały wydane w sprawach, w których PSP ponosiła bolesne w skutkach porażki, tj. zaopatrzenia w wodę do wewnętrznego gaszenia pożaru (zmiana suchych pionów na nawodnione) oraz dostosowania dróg ewakuacyjnych w istniejących budynkach do współcześnie obowiązujących przepisów. Można już więc mówić o odwróceniu niekorzystnej tendencji, zapoczątkowanej przez wyroki NSA w 2007 r., a potem utrwalonej w linii orzeczniczej WSA i NSA w kilkunastu wyrokach. Organy PSP zyskały zatem pozytywne przykłady do naśladowania, dające możliwość skutecznego działania w sprawach najbardziej skomplikowanych, angażujących znacznie uwagę osób je prowadzących i organów PSP. Wymaga to jednak dokładnego przestudiowania i omówienia spraw wzorcowych w odrębnych opracowaniach.

Liczba rozpraw a jednostki

Liczba rozpraw WSA i NSA przypadających w 2013 r. na poszczególne jednostki organizacyjne PSP nie rozkłada się równomiernie. Przedstawia to tabela u dołu.

Jak można się spodziewać, liczba spraw w województwie zależy głównie od jego wielkości i liczby ludności. Najwięcej rozpraw zakończonych wyrokami przypadało na województwa: śląskie – 26, mazowieckie i wielkopolskie – po 17, kujawsko-pomorskie – 14. Nie było województwa, w którym w 2013 r. nie zapadłby choć jeden wyrok WSA lub NSA w sprawach ochrony przeciwpożarowej.

Jeśli chodzi o rodzaj rozstrzygnięć, zdecydowanie najlepsza jest sytuacja w woj. śląskim, i to po wzięciu pod uwagę wszelkich czynników: liczbowego, jakościowego i obszaru poruszanego w sprawach. W tym województwie zapadło najwięcej wyroków w skali kraju – 26, przy czym

wszystkie sprawy były wygrane, a dotyczyły one pełnego spektrum obowiązków organów PSP w zakresie zapobiegania pożarom. To wyśmienity wynik – i nieprzypadkowy. Świadczy nie tylko o należytej wykonanej pracy merytorycznej, lecz także o ponadprzeciętnym przygotowaniu pod względem formalnoprawnym decyzji administracyjnych organów PSP województwa śląskiego.

Można pokusić się o wskazanie pewnych przyczyn przegrania niektórych spraw. Po pierwsze, może to się wiązać z próbą obrony spraw prawidłowo rozstrzygniętych pod względem merytorycznym, ale z błędami, lub raczej z działaniami, które dają się pod względem prawnym zakwalifikować jako błąd, w zakresie formalnoprawnym. Po drugie, choć w województwach gęsto zaludnionych i silnych gospodarczo spraw jest więcej, wydziały kontrolno-rozpoznawcze są w nich silniej obsadzone, a więc łatwiej o specjalizację zawodową, o konsultacje wewnętrzne, wypracowanie odpowiednich nawyków czy nabranie odpowiedniej praktyki, choćby na podstawie większej liczby wcześniej przegranych spraw. Są bowiem traktowane często jako wyraz ambicji zawodowej osób je prowadzących, co z czynnika urzędowego przechodzi na wymiar osobisty – przegrana sprawa jest jak nieugaszony pożar, więc drugi raz nie popełnia się tych samych błędów. W województwach, w których spraw jest mniej, doświadczenie przychodzi po dłuższym czasie. Większe jest też obciążenie obowiązkami wynikającymi z różnych zakresów działania. Bywa też, że po pierwszych porażkach nie podejmuje się spraw o najwyższym ciężarze gatunkowym, bo i tak jest co robić. Jest i trzeci czynnik, najważniejszy: jesteśmy przede wszystkim strażakami inżynierami, a nie prawnikami. Studia podyplomowe niewiele tu mogą zmienić. Tymczasem w sprawach ważkich nikt już nie pisze odwołań czy zażaleń samodzielnie, lecz korzysta z pomocy nie tyle nawet pojedynczych prawników, co całych kancelarii prawnych. W tej sytuacji korzystanie przez prewentyistów z pomocy radcy prawnego KW PSP, może nie przynosić należytych efektów. Ale jest na to rada wzięta wprost z życia.

W kilku wydziałach kontrolno-rozpoznawczych zatrudniono osoby, które ukończyły dzienne studia o specjalizacji prawo administracyjne. Ich praca przynosi pozytywne efekty nie tylko w trybie odwoławczym, lecz także znacznie poprawia jakość pierwszoinstancyjnych decyzji administracyjnych, bo strażacy z komend powiatowych i miejskich mają z kim się skonsultować w sprawach wątpliwych, a dzięki temu śmieiej podejmują sprawy trudne i bardzo trudne oraz nie popełniają rażących błędów proceduralnych. Dlatego zatrudnianie prawników specjalizujących się w prawie administracyjnym w wydziałach kontrolno-rozpoznawczych KW PSP powinno być standardem, a nie sytuacją wyjątkową. ■

Liczba rozpraw WSA i NSA przypadających na poszczególne jednostki organizacyjne PSP (łącznie ze sprawami PKP)

Lp.	Jednostka organizacyjna PSP	Liczba osób w wydziale kontrolno-rozpoznawczym	Sprawy rozpatrywane przez WSA				NSA – sprawy wygrane	Razem spraw	
			wygrane		prze-grane			z PKP	inne
			z PKP	inne	z PKP	inne	z PKP		
1	KW PSP Wrocław	7	—	2	—	—	5	—	7
2	KW PSP Toruń	5	—	—	7	3	4	—	14
3	KW PSP Lublin	6	3	2	—	—	1	—	6
4	KW PSP Gorzów Wlkp.	3	1	2	—	—	1	—	4
5	KW PSP Łódź	6	1	—	—	—	1	—	2
6	KW PSP Kraków	11	—	1	1	—	—	—	2
7	KW PSP Warszawa	13	—	11	—	3	1	2	17
8	KW PSP Opole	5	1	1	1	1	—	—	4
9	KW PSP Rzeszów	5	2	—	—	—	2	—	4
10	KW PSP Białystok	4	1	—	—	—	—	—	1
11	KW PSP Gdańsk	5	—	4	—	—	1	—	5
12	KW PSP Katowice	10	5	6	—	—	12	3	26
13	KW PSP Kielce	5	—	4	—	—	—	—	4
14	KW PSP Olsztyn	3	3	—	—	—	5	—	8
15	KW PSP Poznań	7	—	2	—	1	14	—	17
16	KW PSP Szczecin	5	—	—	—	1	—	—	1
17	KG PSP	15	—	3	—	2	—	1	6
Razem		115	17	38	9	11	46	6	127

Jako OSP, która stanęła przed nowym wyzwaniem – wyznaczona w 2014 r. do realizacji zadań z zakresu ratownictwa wodnego i lodowego – musieliśmy znaleźć alternatywę. Poszukując innych rozwiązań, skierowaliśmy się w stronę Skandynawii, gdzie zimą jest naprawdę sporo śniegu i lodu, a jezior nie brakuje. Uznaliśmy, że tamtejszy sprzęt, wykorzystywany nierzadko w ekstremalnych warunkach, na pewno będzie sprawdzał się także w Polsce. I tak trafiliśmy na tratwę ratowniczą firmy Rescari. Już pobieżna analiza jej możliwości operacyjnych wzbudziła nasze ogromne zainteresowanie, postanowiliśmy więc poznać ten produkt bliżej.

Dlaczego akurat tratwa?

Braliśmy pod uwagę, że liczy się szybkość, ale przede wszystkim dobro poszkodowanego.

Tratwa ujęła nas uniwersalnością. Potrzebowaliśmy sprzętu, który będziemy w stanie wykorzystać zarówno na lodzie, jak i na wodzie (np. latem), ale także na śniegu, kiedy będzie trzeba dotrzeć do trudno dostępnych miejsc. Co ciekawe, możemy dodatkowo posłużyć się nią jako przyczepą do transportu większej ilości sprzętu, gdyż zintegrowane dyszle umożliwiają podciepienie jej za pojazdem.

Tratwa pozwala podejmować z wody zarówno przytomnych, jak i nieprzytomnych poszkodowanych, a przecież zimą – ze względu na możliwość hipotermii – ten drugi przypadek jest wysoce prawdopodobny. Pokład tratwy przechyla się i zrównuje z taflą wody, co jest niezwykle przydatne, gdy podejrzewamy u poszkodowanego uraz kręgosłupa. Tratwa wyposażona jest także w dwa pasy mocujące, które można wykorzystać do zabezpieczenia na niej poszkodowanego i sprzętu.

Dane techniczne	
Długość	300 cm
Szerokość	102 cm
Wysokość w pozycji transportowej (ze złożonymi poręczami)	30 cm
Waga (z wiosłem)	45 kg
Materiały	
pontony	HDPE
pokład	sklejka wodoodporna
dyszle	stal nierdzewna A4
poręcze	aluminium
wiosło	duraluminium, pióra HDPE
liny	polipropylen
Zakres temperatury pracy	-45 do +75°C
Maksymalna prędkość ciągnięcia	10 km/h
Wszystkie materiały są odporne na oleje i wodę morską	

TOMASZ BĘBENEK

Na cienkim lodzie

Na rynku dostępnych jest kilka systemów do ratownictwa na lodzie. To między innymi sanie lodowe, system woda – lód, minideski ratownicze i materace pneumatyczne. Analizowaliśmy je, zasięgaliśmy opinii doświadczonych strażaków – niestety, żadne ze znanych rozwiązań nie spełniało naszych oczekiwań.



fort. Macej Kalisz, Tomasz Bębenek

Sanie lodowe są bardzo chwiejne, tratwa natomiast, dzięki konstrukcji katamaranu, nie tylko niezwykle stabilna, lecz także niezatapialna. Do wejścia z wody na tratwę ratownik może wykorzystać otwory w pokładzie oraz linki. Powrót na pokład ułatwiają również rozkładane poręcze (składane do pozycji transportowej, aby zmniejszyć miejsce zajmowane przez tratwę).

Tratwa pozwala na łatwe i szybkie przemieszczanie się. Duża powierzchnia kontaktu z podłożem zmniejsza nacisk na taflę lodu, a dzięki temu możliwe jest poruszanie się po lodzie o grubości zaledwie 10 mm.

Dzięki dwóm uchwytom do linki asekuracyjnej tratwa może zostać wyciągnięta przez ratowników znajdujących się na brzegu. To proste rozwiązanie pozwoli ratownikowi, który dotarł do poszkodowanego, skupić całą uwagę na udzieleniu mu pomocy.

Producent zadbał nawet o wielofunkcyjność wiosła. Rozwiązanie to zostało to opatentowane. Wiosło ma na piórach uchwyty dla poszkodowanego oraz metalowy hak, który można wykorzystać do przyciągnięcia przedmiotów. Zamocowane jest „na smyczy”, na wypadek, gdyby spadło z pokładu.

Z miejsca na miejsce

Konstrukcja umożliwia łatwe przemieszczanie się w wodzie oraz w wodzie z krą. Dzięki stabilności tratwy nogi ratownika nie wystają poza pokład i podczas wiosłowania nie stawiają niepotrzebnego oporu w wodzie, pozwalając tym samym na szybsze dotarcie do poszkodowanego. Dzięki temu nawet przepłynięcie większej odległości nie jest nadmiernie męczące. Oczywiście sprzęt może zostać wyposażony w silnik, ale trzeba pamiętać, że zwiększy to jego masę. Niewielka masa oraz wielkość pozwalają na łatwy montaż na samochodzie pożarniczym – zarówno na dachu samochodu osobowego (np. SLOp), jak i nad drabiną na samochodzie gaśniczym. Dzięki ergonomicznie rozmieszczonym uchwytom tratwę mogą przenosić sami strażacy – to ważne, gdy samochodem ratowniczym nie da się dojechać bezpośrednio do miejsca wodowania.

Rozwiązanie to ma też pewien minus – cenę. Często się to zdarza w przypadku sprzętu specjalistycznego. Niewątpliwie zależy ona od jakości, więc mając na uwadze możliwości tratwy, da się uzasadnić taki wydatek. ■

Tomasz Bębenek jest członkiem OSP Wołowice

MAREK NAREL

Podwodne roboty

Pojazdy typu ROV (*Remotely Operated Vehicles*) to zdalnie sterowane bezałogowe pojazdy głębinowe zdolne do zanurzania się i przebywania pod powierzchnią wody. Jakie są ich możliwości i ograniczenia?

ROV należą do bardzo szerokiej gamy bezałogowych konstrukcji oceanotechnicznych (*Unmanned Underwater Vehicle*), które zrewolucjonizowały prace podwodne na morzach i oceanach. Zdalnie sterowane pojazdy znacznie poprawiły standardy bezpieczeństwa prac podwodnych. Stosuje się je w przemyśle morskim, do inspekcji infrastruktury dna morskiego, monitoringu różnego rodzaju instalacji podwodnych i rurociągów, są też stałym wyposażeniem konstrukcji platform wiertniczych. Monitorują i zabezpieczają prace nurków, a samodzielnie wykonują te, których – na przykład ze względu na głębokość czy inne zagrożenia – nie jest w stanie wykonać człowiek.

Urządzenia te znalazły zastosowanie także w archeologii podwodnej, przyczyniając się do spektakularnych odkryć wraków – Titanica, Grafia Zeppelina czy Bismarcka. Wykorzystywane są w celach naukowo-badawczych, przy badaniach flory i fauny mórz i oceanów. Pracują w zbiornikach z chłodziwem w reaktorach atomowych. Znalazły też bardzo szerokie zastosowanie w wojsku – jako urządzenia służące do poszukiwań obiektów militarnych, wspierają i monitorują akcje ratownicze po zatonięciu jednostek pływających, są wykorzystywane do prowadzenia przeglądów kadłubów statków.

Historia ROV

Zanurzalny zdalnie sterowany statek morski jako pierwszy opatentował Nikola Tesla w 1896 r. Prototyp był tylko ciekawostką, a jego autor nie miał żadnego pomysłu na wykorzystanie go w praktyce. Świat dowiedział się o istnieniu pojazdów podwodnych w 1966 r., gdy Amerykanie utracili w okolicach Palomares w Hiszpanii swoje cztery bomby wodorowe. Ale dopiero w latach 80. i 90. XX wieku nastąpiła ekspansja tych urządzeń do przemysłu morskiego. W 1999 r. powstały firmy: Sea Botix Inc. w San Diego (USA) oraz VideoRay LLC w Phoenixville (USA), które zdominowały rynek pojazdami klasy LCROV o nieznannej wcześniej masie low-cost. I tak zrodziły się klasy: Micro ROV (do 10 kg), Mini ROV (od 10 do 50 kg) i Compact ROV (od 50 do 150 kg).

Pierwszy ROV, który trafił do służby w PSP (w 2007 r.), to Video Ray Pro 3 XEGTO, zakupiony przez KP PSP w Augustowie. KW PSP w Szczecinie pozyskała w 2010 r. AC-ROV na potrzeby Ośrodka Szkolenia w Bomem-Sulinowie. Kolejnym pojazdem w szeregach PSP był Sea Botix LBV-200, zakupiony przez KM PSP we Wrocławiu w 2011 r. Rok później KW PSP w Toruniu zakupiła taki sam pojazd. Pojazd AC ROV 100 w 2014 r. znalazł się w wyposażeniu KP PSP Sejny.

Praktyczne zastosowanie w PSP

Pojazdy ROV zwiększają bezpieczeństwo i efektywność działań ratowniczo-poszukiwawczych. W dużej mierze zastępują pracę nurka-ratownika w warunkach dla niego niebezpiecznych bądź uciążliwych, sprawiając również, że proces prac podwodnych prowadzonych przez jednostki PSP jest bardziej ekonomiczny.



foto: Paweł Dłaba (2), Marcin Stadnicki (1), Jerzy Linder (1)

Stanowią one niezbędny element poszukiwań przyrządowych opartych na działaniach sonarów (holowanego i opuszczanego). Wykorzystywane są do potwierdzenia identyfikacji namierzonego celu. Bardzo dobrze sprawdzają się w działaniach prowadzonych przy budowach hydrotechnicznych, w których oprócz słabej przejrzystości wody występuje duże prawdopodobieństwo wystąpienia sytuacji niebezpiecznej dla zdrowia i życia nurka. Podwodne roboty są używane do pracy w wodach zanieczyszczonych lub skażonych. Używa się ich do identyfikacji obiektów, a często także samych substancji. W znacznym stopniu ograniczają lub eliminują one kontakt nurków-ratowników ze zwłokami w czasie prowadzenia prac poszukiwawczych. Co istotne, ROV umożliwiają monitorowanie na bieżąco zachowania nurków pod wodą, efektów ich pracy, a także takich parametrów, jak głębokość, czas pracy i przejrzystość wody. Podgląd pozwala korygować w razie potrzeby działania nurków i uruchomić natychmiastową interwencję w sytuacjach awaryjnych.

Zalety ROV

Pojazdy te są drogie, zwiększają jednak w znacznym stopniu bezpieczeństwo prac podwodnych prowadzonych przez jednostki PSP. Wykorzystuje się je w każdych warunkach hydrometeorologicznych, na małych,

na dużym zdjęciu: Pojazd Video Ray Pro 3 podczas identyfikacji wraku samochodu osobowego

poniżej od lewej: Pojazd Sea Botix LBV-200

Na ekranie manipulatora widać wrak zatopionego busa

średnich i dużych głębokościach, a także w wodach skażonych i zanieczyszczonych. A co robią? Umożliwiają bieżące monitorowanie sytuacji pod powierzchnią wody, zapisują wykonywane czynności (dokumentowanie wizyjne działań), na bieżąco monitorują prace nurków, mogą także samodzielnie wykonywać przewidziane dla nich zadania.

Małe gabaryty pojazdów umożliwiają penetrację niewielkich zamkniętych pomieszczeń (przewróconych lub zatopionych jednostek pływających).

Można je też wykorzystywać jako platformy dla sonarów, magnetometrów lub innych urządzeń. Penetrują dno w promieniu od 50 do 150 m (w zależności od modelu).

Pojazd może obsługiwać jedna osoba, a koszty jego eksploatacji są niskie. Waga wszystkich urządzeń systemu (pojazd, kablolina, manipulator, agregat prądotwórczy) nie przekracza 50 kg. Cały system mieści się w osobowym samochodzie operacyjnym.

Akcja z Video Ray Pro 3 XEGTO

Pojazd ten jest wykorzystywany w działaniach Specjalistycznej Grupy Ratownictwa Wodno-Nurkowego w KP PSP Augustów. Zintegrowano go z sonarem P900E (miniaturowy wielostrumieniowy sonar obrazowania), wyposażony jest także w system pozycjonowania USBL.

Wraz z dwuosobową obsługą został 25 maja 2009 r. zadysonowany do określenia przyczyny katastrofy morskiej kutra rybackiego WŁA-127, który zginął 30 kwietnia 2009 r. na Morzu Bałtyckim w okolicach duńskiej wyspy Bornholm. Pojazd miał wspomóc działania okrętu ratowniczego ORP „Lech”, należącego do Dywizjonu Okrętów Wsparcia MW. Strażakom przydzielo-

ROV mają też wady:

- ✓ wysoki koszt jednorazowego zakupu,
- ✓ wysokie koszty napraw (brak autoryzowanych serwisów w naszym kraju),
- ✓ konieczność zakupu systemu pozycjonowania pojazdu pod wodą (dodatkowe koszty),
- ✓ okresowa potrzeba udziału w działaniach kabinowej lub zadaszanej łodzi motorowej,
- ✓ konieczność systematycznego treningu i szkolenia operatorów pojazdów.

no następujące zadania: penetrację pomieszczenia ładowni umiejscowionej w części dziobowej kutra, penetrację pomieszczenia socjalnego załogi w najniższej położonej części rufowej oraz postawienie wraku w celu przeprowadzenia inspekcji prawej burty.

Penetracja wraku zakończyła się 28 maja około godz. 22.00. Zebrane materiały – nagrania z kamer pojazdu podwodnego zostały przekazane dowódczemu okrętu, które zabezpieczyło je do dalszego postępowania wyjaśniającego okoliczności zatonięcia kutra. ROV mógł wykonać dokumentację dzięki swoim małym wymiarom (długość – 30,48 cm, szerokość – 22,5 cm, wysokość – 22,9 cm, głębokość pracy – 140 m) i bardzo dobrej mobilności. Marynarka Wojenna nie miała wówczas pojazdów tej klasy przeznaczonych do realizowania takich zadań.

Współ w zespół

Na świecie eksploatowanych jest obecnie około 6 tys. pojazdów ROV. Stały się one nieodzowną pomocą w pracach podwodnych. Na stałe wpisały się też w działania ratowniczo-poszukiwawcze prowadzone przez strażaków. Działają na najbardziej niebezpiecznych i szkodliwych odcinkach bojowych, wyręczając w ten sposób nurka-ratownika.

Należy jednak pamiętać, że to tylko urządzenia elektroniczne, przy których czuwa ratownik. Właśnie jego praca, umiejętność obsługi, umiejętność identyfikacji obiektów podwodnych decydują o sukcesie prowadzonych działań. Roboty, mimo zaawansowanej automatyki, mogą ulec awarii, zaplątać się w sieci rybackie, liny lub inne podwodne przeszkody. Niezbędny w ekipie sonarowej jest nurek, który w razie potrzeby pomoże wydobyć urządzenie na powierzchnię.

Pojazdy ROV mają i zalety, i wady, niemniej jednak w znaczny sposób ekonomizują one pracę grup wodno-nurkowych PSP. Pozwalają na bezpieczne wykonanie zadania w małym zespole roboczym. ■



Mł. kpt. Marek Narek jest dowódcą JRG w KP PSP w Augustowie

Jak w praktyce wygląda prowadzenie pojazdów uprzywilejowanych i jak to jest siedzieć za ich kółkiem?

Rozmowa z sekc. Markiem Harczukiem – kierowcą-ratownikiem i przewodnikiem psa w JRG 15 w Warszawie.

Na niebieskich

Jak to jest być kierowcą?

Tylko kierowcą? To już nie w PSP. Dziś nie można już być po prostu kierowcą. Oczywiście są wyznaczone osoby pełniące tę funkcję, to jest zapisane w odpowiednim rozkazie, ale ich zadania są wymienne. Dzisiaj jestem kierowcą, ale na następnej służbie będę ratownikiem w obsadzie. Mowa raczej o kierowcy-ratowniku. A jak to jest być kierowcą? Dzisiaj jest nim prawie każdy, wystarczy spojrzeć na drogi. Wielu ludzi ma prawo jazdy.

Jednak same uprawnienia to chyba nie wszystko, bo przecież nie zawsze idą za tym umiejętności. Jaki więc jest przepis na dobrego kierowcę?

Jest tylko jedna recepta – trzeba dużo jeździć. Podstawa to praktyka i nie można jej niczym zastąpić. Nie ma też automatycznego przełożenia, że każdy dobry kierowca cywilny – nawet jeśli jeździł wcześniej samochodami ciężarowymi – będzie się znakomicie sprawdzał za kierownicą pojazdu uprzywilejowanego. Oczywiście o wiele łatwiej jest, jeżeli już wcześniej miał do czynienia z ciężarówką. Jednak specyfika jazdy „na niebieskich” jest po prostu inna, co czuje każdy, szczególnie w pierwszych latach służby. Kiedy na wyświetlaczu zapala się moja cyfra, a z głośnika słychać informację, że zdarzeniem jest poważny wypadek i są poszkodowani, np. zakleszczeni ludzie – pojawia się ogromny stres. Oczywiście z czasem jesteśmy w stanie coraz bardziej nad nim panować, ale nie sposób pozbyć się emocji. Trzeba nauczyć się z nimi prowadzić samochód.

Na początku jeździ się bardziej dynamicznie, mniej ostrożnie, bardziej agresywnie?

To nie tak. Zanim ruszę, sprawdzam, czy wszyscy są już w samochodzie – zresztą to praktyka większości kierowców. Nie ma też czasu na to, żeby denerwować się na innych na drodze. Wiem, dokąd jadę, chcę to zrobić jak najszybciej, ale nie rezygnuję z bezpieczeństwa i nie marnuję energii na niepotrzebną irytację. Nie mogę sobie na przykład pozwolić na wjechanie na czerwonym świetle z dużą prędkością. Drogę zasłaniają inne samochody, reklamy, budynki przy skrzyżowaniu – zarówno ja mogę kogoś nie zauważyć, jak i ktoś może nie widzieć mnie. A jeżeli zobaczy, musi jeszcze zareagować, to też trwa. Dołożymy do tego prędkość i może się okazać, że spotkamy się na sobie. W takim przypadku to będzie moja wina – to ja muszę przecież przewidzieć ludzkie reakcje i sytuację na drodze.

Co jest największym błędem kierowcy pojazdu uprzywilejowanego?

Najgorsze to zaufać innym uczestnikom ruchu – założenia, że na pewno skręca albo nas przepuszcza, często są mylne, więc najbezpieczniej stosować zasadę ograniczonego zaufania.



foto: Monika Krajewska

Inni kierowcy chyba też potrafią podnieść poziom adrenaliny...

Oczywiście zdarza się, że zachowanie jakiegoś kierowcy bywa irytujące. Na szczęście większość, widząc nadjeżdżający samochód straży, stara się pomóc, ustąpić miejsca. Znajdą się też tacy, którzy wyznają zasadę „jestem na swoim pasie, jadę zgodnie z przepisami, nie mam zamiaru się ruszyć”. Taki kierowca widzi nasz samochód na sygnalach, słyszy go, ale nic z tym nie robi. Agresją niczego bym nie ugrał – podjeżdżam więc bliżej, staram się go pospieszyć dodatkowym sygnałem dźwiękowym, w jakiś sposób na niego wpłynąć. Zdarzają się też kierowcy, którzy dzięki samochodowi uprzywilejowanemu chcą ominąć korki i jadą tuż za nim. Przyznam szczerze, że oni nie za bardzo mnie interesują – skupiam się na tym, co jest przede mną, co dzieje się po bokach. Jeśli będę musiał gwałtownie hamować, to zahamuję – a on musi uważać podwójnie. Ja nie mam na to po prostu czasu. Bywa też tak, że na wąskiej uliczce kierowca tak bardzo chce nam ustąpić drogi, że zatrzymuje się tuż obok jadącego z naprzeciwka... W takiej sytuacji jesteśmy uwięzieni i my, i oni. Jeszcze inni, widząc niebieskie światła, nagle hamują. Intencje niby dobre, ale ja nie jestem w stanie zatrzymać się w miejscu tak ciężkim samochodem, moja droga hamowania jest zupełnie inna i sytuacja może stać się niebezpieczna.

Co jeszcze przeszkadza w jeździe, prócz takich zawałdróg?

Chyba najgorsze są wąskie drogi osiedlowe. Z jednej strony – sam mieszkam na osiedlu bloków i rozumiem ludzi, którzy po prostu nie mają gdzie zaparkować. Z drugiej – w uliczce, w której często trudno przejechać samochodem osobowym, trzeba się dobrze nagimnastykować, żeby zmieścić samochód ratowniczo-gaśniczy, szczególnie że nam się spieszy. Dostajemy np. wezwanie, bo jest zadymienie na dziesiątym piętrze. Czasami to nic groźnego, komuś się przypala gamek. Ale może to być poważny pożar, ktoś czeka w oknie na naszą pomoc. Kiedy nie sposób przejechać, wyobraźnia często podpowiada te najgorsze scenariusze i naprawdę chcemy być na miejscu jak najszybciej. A na dokładkę gdzie się nie spojrzy, tam słupki chroniące zieleń albo płotki czy barierki. Niby nie jest to wielka przeszkoda, ale na pewno zabiera trochę czasu, a ten jest niezwykle cenny.

Od czego się zaczyna przygoda z kierownicą?

Od służby w podziale bojowym. Później decydują już potrzeby konkretnej jednostki. Ja za kierownicą znalazłem się bardzo szybko. Na początku służyłem w Zamościu, w województwie lubelskim. W mojej jednostce obowią-

zywała zasada, że doświadczony kierowca zabierał najpierw kandydatów na kierowców do garażu, sadzał za kierownicą i obserwował – na przykład czy nacisną sprzęgło przed odpaleniem samochodu. Miało to formę wstępnej weryfikacji. Na podstawie prostych zachowań, wręcz odruchów, dało się poznać, czy konkretna osoba tylko zrobiła prawo jazdy przed rozpoczęciem służby w straży, czy wcześniej faktycznie miała jakieś doświadczenia za kierownicą.

A cechy charakteru? Są takie, które koniecznie musi mieć osoba siadająca za kierownicą pojazdu uprzywilejowanego?

Weźmy pod uwagę, że mówimy o straży pożarnej, o ratownikach. Już samo to determinuje podejście do tego, co robi się na służbie, a więc i do jazdy samochodem. Nie można z góry założyć, że osoba spokojna nie nadaje się do bycia kierowcą, podobnie jak nie można uznać, że doskonale się w tej roli odnajdzie. Tutaj przecież mamy jeszcze do czynienia z adrenaliną, z emocjami. Mam wrażenie, że każdy po pierwszych miesiącach służby, kiedy się już oswoi z wezwaniami do konkretnych zdarzeń, nauczy się funkcjonować w tej atmosferze, sprawdzi się też w roli kierowcy. Badania psychologiczne oczywiście są, nawet na swój sposób wymagające, ale każdy zdrowy człowiek jest w stanie przejść. Przecież cywilni kierowcy zawodowi też przechodzą testy, bardzo podobne. Jeśli ktoś ma dobry wzrok i dobry słuch, to nie powinien mieć z nimi problemu. Najlepszym badaniem jest już sama służba. Niektórzy chcą jeździć, jak się da najczęściej, inni lepiej się czują już bezpośrednio przy akcji. To wcale nie znaczy, że jako kierowcy by sobie nie poradzi – po prostu lubią robić coś innego.

Jak nauczyć się jeździć na sygnale? Są jakieś szkolenia skierowane tylko do kierowców?

Niewątpliwie szkolenia dla samych kierowców by się przydały. Niestety w PSP ich nie mamy. Ja uczyłem się od starszych kolegów. Na zlecenie dowódcy zapoznawali nas z samochodami i uczyli obsługi sprzętu znajdującego się w samochodzie. Później mieliśmy wspólne wyjazdy – nazywaliśmy je topografią terenu. Wsiadaliśmy do samochodu całą obsadą, stary kierowca z tyłu, młody – za kierownicą. Poznawaliśmy gabaryty samochodu, jego ciężar, zachowanie na zakrętach i w ciasnych uliczkach. Uczyliśmy się hamowania, poruszania między drzewami – przecież samochód ratowniczo-gaśniczy jest nie tylko ciężki, ale i wysoki. Kilka takich jazd po mieście bardzo pomagało.

Szkolenia z obsługi nowego sprzętu organizuje często producent. Miałem okazję brać udział tylko w jednym – było raczej teoretyczne, ale faktycznie nieco pomogło w codziennej pracy. Nie wszyscy są przecież na bieżąco w nowych rozwiązaniach technicznych stosowanych w ciężarówce. Szkolenia z techniki jazdy – to już sfera marzeń, nawet o tym nie myślę...

Gdyby mógł pan wybrać jakiś element szkolenia przeznaczonego tylko dla kierowców, to co by to było?

Powiem na swoim przykładzie, pomijając te oczywiste elementy, o których pewnie większość by pomyślała. Miałem doświadczenie w jeździe samochodem ciężarowym, a dodatkowo zanim zacząłem służbę w PSP, byłem także kierowcą OSP – to oczywiście nie to samo, jednak daje już jakieś przygotowanie. Wcześniej nie spotkałem się z taką specyfiką. Jadąc z jakimś transportem, dajmy na to – margaryny, mamy oczywiście jakieś ograniczenia czasowe, ale sami o wszystkim decydujemy i najczęściej jesteśmy w stanie zaplanować całą podróż. W PSP wszystko wygląda inaczej – bywa, że mamy wyznaczoną trasę, dowódca podejmuje na bieżąco jakieś decyzje, MSK przekazuje dodatkowe informacje, chłopaki przygotowują się do akcji ratowniczo-gaśniczej, któryś szykuje akurat aparat powietrzny i coś nam nagle zaczyna syczeć. Albo na przykład zostajemy wysłani na jakąś małą, nieznaną uliczkę, więc w kabinie szeleści rozkładana mapa i ktoś w pośpiechu daje wskazówki dojazdu. Wszyscy są zestresowani, dużo się dzieje. To bardzo rozprasza. Nie byłem przygotowany na ten natłok informacji. Można byłoby to w jakiś sposób przećwiczyć i przygotować młodego kierowcę.

Nie ma szkoleń z jazdy przeznaczonych tylko dla kierowców, starsi uczą młodszych, dodatkowe informacje dostarcza producent na szkoleniach produktowych. Czy w takiej sytuacji jesteście w stanie wykorzystać w pełni możliwości konkretnego samochodu?

Musimy to zrobić. Nie mamy w sumie wyboru. Nowe rozwiązania się pojawiają, ale nigdy nie ma na szczęście aż tylu odrębności, żeby sobie z nimi nie poradzić. Kierowca miałby jednak o wiele większy komfort, gdyby mógł to wcześniej przećwiczyć. Mam świadomość, że stworzenie programu szkoleniowego tylko dla kierowców zmusiłoby do zmiany podejścia – kierowca musiałby być tylko kierowcą [a nie kierowcą-ratownikiem – przyp. red.], chociażby ze względu na koszt takiego zawodowego przygotowania. Jednak pamiętajmy, że nie jesteśmy w stanie być specjalistami w każdej dziedzinie. Jeśli jestem od lat kierowcą i obsługuję samochód razem ze sprzętem, ciągle mam taki sam zakres obowiązków, to będę miał to wyćwiczone nieporównywalnie lepiej, niż jeśli robiłbym to raz na jakiś czas.

Jak pan sądzi, czy w przygotowaniu kierowcy pomógłby symulator jazdy samochodem uprzywilejowanym?

Nigdy nie miałem okazji jeździć na takim symulatorze, więc trudno mi odpowiedzieć. Kiedy zaczynałem jeździć ciężarówką, dostępne były tylko stare Jelcze, w których trzeba było się czasem naprawdę zmęczyć, żeby dobrze prowadzić. Teraz to wszystko wygląda inaczej – wszędzie zamiast starych drążków są guziki i kontrolki. Technika ma nam ułatwić zadanie, ale nie jest niezawodna. Jeśli coś się popsuje, to na dobrą sprawę nie wiadomo, co z tym zrobić. Stare rozwiązania były intuicyjne, wystarczyło czasem coś dokręcić, przesunąć i zaczynało działać. Tak samo jest z symulatorem. Czy by pomógł? Każda forma szkolenia wniesie coś nowego, ale nic nie zastąpi praktyki w prawdziwym samochodzie, na prawdziwej ulicy.

Skoro nie jest się tylko kierowcą, to nie ma też jednego samochodu, za który się odpowiada. Nie ma problemu, żeby się przestawić z jednego na drugi?

Wszystko znowu zależy od doświadczenia i od samych samochodów. One się po prostu różnią – chociażby ze względu na producenta konkretnej zabudowy. Każdy ma swoje autorskie rozwiązania. Jeśli w jednostce znajdują się samochody różnych producentów, to przestawienie się z jednego na drugi zawsze zabiera kilka sekund. Byłoby łatwiej, gdyby wszystkie pochodziły od jednego producenta, albo chociaż były wykonane w taki sam sposób, wtedy moglibyśmy działać wręcz automatycznie.

Mówił pan o korzystaniu z map. Samochody ratowniczo-gaśnicze są wyposażone w nawigację – jest nieskuteczna? Nie zawsze się sprawdza?

Nawigacja jest niewątpliwie pomocna, kiedy jedziemy w odległe zakątki miasta czy do innej miejscowości. Jednak w samochodach zawsze są mapy – bo jak wiadomo, nawigacja bywa zawodna. To tylko urządzenie, nie zwalnia z myślenia. Jeśli wezwanie dotyczy małej uliczki, to koledzy z tyłu, kiedy już są gotowi, otwierają mapy i podpowiadają kierowcy. Poza tym uważam, że własny rejon zdecydowanie trzeba znać. Skoro mam po nim jeździć i docierać do wszystkich miejsc jak najszybciej, to muszę po prostu wiedzieć, gdzie jadę.

Zdarza się panu stosować zasady jazdy na niebieskich w prywatnym samochodzie?

Oj nie! Nie mogę sobie na to pozwolić, bo pewnie już bym stracił prawo jazdy. Każde kłopoty z prawem jazdy prowadzą do kłopotów w pracy. Takie ryzyko się nie opłaca. Jazda alarmowa jest po prostu zupełnie inna niż cywilna, nie można ich porównywać, a już na pewno nie można ich łączyć.

Podróż do strefy wojny



BOGDAN ROMANOWSKI

Pomoc ma różne twarze. Płyne ona na Ukrainę z wielu stron świata, również z Polski. W grudniu wyruszył z naszego kraju konwój z pomocą humanitarną (pisaliśmy o tym w PP 12/2014). Powracamy do tamtych dni, ponieważ akcja ta przyniosła wiele interesujących wniosków.

Z poszczególnych jednostek organizacyjnych PSP wytypowano 30 samochodów ciężarowych z plandekami. Z uwagi na zakres przedsięwzięcia i odległość do pokonania (około 1300 km w jedną stronę) miały to być wyłącznie samochody nowe – najstarszy wyprodukowano w 2011 r. Zapadła również decyzja o wynajęciu i włączeniu w kolumnę transportową trzech samochodów ciężarowych TIR z firmy zewnętrznej. Jednostki, z których pochodziły samochody, otrzymały polecenie wyznaczenia dwóch kierowców do każdego samochodu, by zapewnić ciągłość jazdy. Polecenie o gotowości do wyjazdu miało nadejść z KCKRiOL KG PSP.

Stało się to 16 grudnia. Z SGSP zadysponowany został kontener kwatremistrzowski i socjalny oraz dziesięciu podchorążych. Wyznaczeni ratownicy ze sprzętem dotarli do miejsca koncentracji w CNBOP-PIB w Józefowie. Wyjątek stanowili strażacy i sprzęt z woj. mazowieckiego, którzy stawili się następnego dnia w miejscu załadunku na terenie KG PSP. Dowódcą grupy został mł. bryg. Jacek Uliszewski. Wraz ze swoimi zastępcami – st. kpt. Marcinem Paterem i mł. bryg. Adamem Wiśniewskim dokonał odprawy służbowej, podczas której omówiono zakres przedsięwzięcia, zasady bezpieczeństwa i trasę przejazdu.

Przyznano kryptonimy poszczególnym samochodom, ustalono kanał roboczy, dokonano podziału na trzy kolumny transportowe. Sprawdzony został też zasięg poszczególnych samochodów, zaplanowano wstępne postoje na ich tankowanie oraz ustawiono cztery namioty i kontener socjalny.

Przygotowania strażaków do wyjazdu obserwowali politycy i dziennikarze, którzy tłumnie odwiedzili miasteczko namiotowe. Wieczorem grupa w eskorcie policji wyruszyła w kierunku wschodniej granicy.

Droga w nieznanie

Około 3.00 nad ranem grupa dotarła na granicę polsko-ukraińską w Dorohusku, gdzie rozpoczęto odprawę celną. Po kilku godzinach wyteżonej pracy ukraińskich celników przekroczyła granicę. Podczas spotkania z przedstawicielami MSZ oraz Ministerstwa ds. Sytuacji Nadzwyczajnych Ukrainy ustalono dalszą trasę jej przejazdu oraz podział na dwie kolumny transportowe. Nie zabrakło również ukraińskich mediów, dziennikarze otrzymali informacje o zakresie pomocy. Nie bez obaw kolumna pojazdów PSP w eskorcie policji ruszyła w dalszą drogę, kierując się na Kijów.

Następnego dnia rano szczęśliwie dotarła do Charkowa. To był cel tej wyprawy. Na spotkanie

z polskimi strażakami przybyli przedstawiciele ukraińskich organizacji pozarządowych, konsul generalny RP w Charkowie Stanisław Łukasik oraz wicegubernator Charkowa Vadim Glusko. Następnie samochody podzielone na kolumny wyruszyły do wskazanych miejsc rozładunku. Trwał on do późnego popołudnia. Po powrocie do miejsca koncentracji omówiono zadania związane z powrotem do kraju.

Rano polski konwój humanitarny pożegnał zastępca dyrektora Departamentu Współpracy Rozwojowej MSZ Jan Hofmokl, a także przedstawiciele polskich organizacji pozarządowych i Ministerstwa ds. Sytuacji Nadzwyczajnych Ukrainy. Konwój ruszył w drogę powrotną w eskorcie policji. Nad ranem dotarł na przejście graniczne, a następnie do rejonu koncentracji w Ośrodku Szkolenia Komendy Wojewódzkiej PSP w Lublinie. Po apelu z udziałem zastępcy lubelskiego komendanta wojewódzkiego st. bryg. Gustawa Włodarczyka, podczas którego nastąpiło podsumowanie działań i przekazanie słów podziękowania od komendanta głównego PSP, grupę rozformowano.

Czas podsumowań

Organizacja tego typu przedsięwzięć ma z reguły zarówno mocne, jak i słabe strony. Tych drugich było w tym przypadku nieco mniej. Zaczynijmy więc od pozytywów. Przede wszystkim zabezpieczenie logistyczne na terenie KG PSP w postaci miasteczka namiotowego oraz kontenera socjalnego pozwoliło na ciągłą obecność przedstawicieli organizacji pozarządowych i PSP oraz nadzór nad trwającym na placu załadunkiem. Zlokalizowanie punktu koncentracji na terenie CNBOP-PIB dało możliwość zebrania grupy w jednym miejscu, zaparkowania wszystkich samochodów na tere-

Jesteśmy gotowi do wyjazdu

Mł. bryg. mgr inż. Jacek Uliszewski, naczelnik Wydziału Gospodarczego w Biurze Logistyki KG PSP, pełniący w czasie wyjazdu funkcję dowódcy:

Wyjazd na Ukrainę był dla nas swego rodzaju przygodą, choć od początku budził pewne obawy, niepokój, przede wszystkim u naszych rodzin. Nigdy nie wiadomo, co może się wydarzyć w niewielkiej odległości od linii działań wojennych. Byliśmy jednak dobrze przygotowani do tej akcji, organizacyjnie i mentalnie. Choć jesteśmy formacją mundurową, każdy z uczestników tego przedsięwzięcia zgłosił się na ochotnika, mając pełną świadomość zagrożeń, które niosła z sobą ta misja. To, co uderzyło nas po wjeździe na terytorium Ukrainy, to ogromna sympatia, z jaką nas witano.



Wyrażana była w różny sposób. Kierowcy samochodów jadących z naprzeciwka migali do nas światłami, a ci, którzy nas wyprzedzali, dawali znaki światłami awaryjnymi. Ludzie stojący przy drogach pozdrawiali nas przyjaznymi gestami. Nasza akcja została na Ukrainie szeroko nagłośniona. Będąc już na miejscu, w Charkowie, nie odnieśliśmy wrażenia bliskości wojny. Życie w mieście toczyło się normalnym rytmem. Rozładunek przebiegł bardzo sprawnie. Choć nie było zbyt dużo czasu, staraliśmy się tak nim gospodarować, aby każdy przedstawiciel mediów, władz miejskich czy organizacji społecznych mógł z nami porozmawiać czy po prostu uściśnić dłoń. Mielliśmy jednak za sobą dopiero połowę drogi. Dłatego adrenalina, choć może już nieco w zmniejszonej dawce, nie opuszczała nas aż do powrotu do kraju. Wtedy dopiero zeszło z nas powietrze. Zanim rozjechaliśmy się do macierzystych jednostek, wszyscy uczestnicy pomocy humanitarnej dla Ukrainy zgłosili swoją gotowość do kolejnego wyjazdu. Taka to już strażacka konstrukcja...

nie zamkniętym, dokonania odprawy wstępnej i zapewnienia strażakom odpoczynku. Nie bez znaczenia był wybór najnowszych samochodów kwaternistrzowskich z plandekami, co pozwoliło na bezawaryjny przejazd kolumny. Grupa mogła się poruszać ze średnią prędkością 60-70 km/h. Członkowie ekipy, którzy dobrowolnie zgłosili chęć udziału w akcji transportu pomocy humanitarnej, wykazali się dużym zaangażowaniem i profesjonalizmem, co miało przełożenie na bardzo dobre przyjęcie polskiej pomocy przez lokalną społeczność.

Istotną kwestią było wyznaczenie po dwóch kierowców do każdego samochodu oraz czterech kierowców rezerwowych. Pozwoliło to na zapewnienie stałej obsady oraz przejazd bez postojów na odpoczynek. Dzięki wcześniejszym ustaleniom i wymianie danych kontaktowych do osób odpowiedzialnych za przygotowanie konwoju z ramienia PSP, Policji, Straży Granicznej oraz Izby Celnej współpraca i łączność przebiegały bez większych problemów. Wcześniejsze wyznaczenie trasy przejazdu, wytypowanie i sprawdzenie potencjalnych miejsc tankowania pojazdów oraz wyznaczenie punktów koncentracji przez jednostki organizacyjne PSP zapewniło płynny przejazd kolumny. W składzie grupy znaleźli się lekarz oraz ratownik medyczny, co gwarantowało odpowiednie zabezpieczenie medyczne jej działań. W każdym module PSP przygotowanym do interwencji poza granicami kraju powinno być, co najmniej dwóch ratowników medycznych mających praktyczny kontakt z zawodem. Posiadanie przez zastępcę dowódcy grupy służbowej karty płatniczej znacznie ułatwiało dokonywanie płatności poza granicami kraju. To szczególnie ważne przy przejeździe grupy ratowniczej przez terytorium państw posługujących się inną walutą niż ta, w której dokonuje się rozliczenia. No i na koniec numerowanie pojazdów w kolumnie. Znacznie ułatwia to jej prowadzenie w czasie dojazdu, jak

i utrzymywanie łączności przez cały czas trwania działań.

Akcja miała jednak i słabe strony. Czas załadunku samochodów wydłużył się, co spowodowane było opóźnieniami firm dostarczających asortyment. Warto w przyszłości pomyśleć o wyznaczeniu kilku miejsc załadunku na terenie miasta – może to znacznie skrócić czas przygotowania transportu i dojazdu samochodów do punktu koncentracji. Przy dysponowaniu sił i środków należy zwrócić uwagę na jednolite umundurowanie strażaków. Poza tym jeden z samochodów kwaternistrzowskich nie miał olinowania celnego. Kupując samochody z plandeką, należy zwracać na to uwagę. Wskazane jest także rozważenie możliwości uzupełnienia olinowania w samochodach, które go nie mają. Kilka pojazdów miało mniejsze zbiorniki paliwa (około 100-150 l – zasięg do 300 km), co wymagało organizacji znacznie częstszych postojów na tankowanie. Przestrzeń ładunkowa samochodów kwaternistrzowskich była ograniczona. Ponieważ

jednostki PSP dysponują ciągnikami siodłowymi do system, należałoby również pomyśleć o zakupie kilku naczepek z plandekami. Zwiększyłyby to znacznie możliwości ładunkowe i zmniejszyły zapotrzebowanie na sprzęt transportowy.

Ponadto należy rozpoznać możliwość zapewnienia grupom konwojowym kart płatniczych na okaziciela. Rozwiązaniem mogłoby być także zwiększenie liczby osób w grupie posiadających karty płatnicze (2-3 osoby), z jednoczesnym zwiększeniem limitu na tych kartach. Na Ukrainie wymiana waluty w kantorach oznaczała konieczność pobrania banknotów w niskich nominałach (jedorazowa wymiana to pełen plecak waluty). Płatność na stacjach paliw możliwa była wyłącznie w walucie ukraińskiej. Warto także rozważyć zapewnienie osobom wyznaczonym do pełnienia funkcji dowódczych w module dostępu do przewoźnej kasy lub kasetki zamykanej na klucz (szyfr), którą można zamocować do elementów konstrukcyjnych na przykład w samochodzie operacyjnym. Zabezpieczy to właściwe przechowywanie środków finansowych w czasie trwania misji. Ostatnią sugestią jest to, aby samochody wchodzące w skład modułu były wyposażone w urządzenie do nawigacji z aktualną mapą Europy lub atlas samochodowy oraz nasobne środki łączności wraz z ładowarką i zapasowymi bateriami.

Polska akcja pomocy humanitarnej rozeszła się szerokim echem nie tylko w Polsce i na Ukrainie. Mówiono o niej w wielu europejskich krajach z niepokojem przyglądających się wydarzeniom na wschodzie. I choć była to tylko kropelka w morzu potrzeb ukraińskich obywateli, to jednak przypomnieliśmy światu, że nie wolno przyglądać się obojętnie dramatowi tak wielu ludzi. Uczestniczący w misji strażacy-ratownicy udowodnili, że Polacy mają wielkie serca. ■

Artykuł opracowany został na podstawie raportu „Pomoc humanitarna 2014”.



foto: Jacek Uliszewski (2)

Przełom każdego roku to czas na przemyślenia i wytchnienie. Czas, kiedy na chwilę się zatrzymujemy, zwalniamy, dokonując analizy tego, co było, szukając przy tym pozytywów i wyciągając wnioski z porażek. Bywa, że na realizację planów zabrakło czasu, środków finansowych, brakowało możliwości...

Na strażackich arenach

Przychylny takiego obrotu spraw są różne. Często inne ważne zadania przesunęły realizację naszych zamierzeń na dalszy plan. A czas, jak usłyszałem ostatnio od weterana powstania warszawskiego, to dowódca bezwzględny. On nie czeka na nikogo, mija i jeżeli nie zrobimy czegoś teraz, to później nie znajdziemy na to już miejsca.

Jaki był rok 2014 w Państwowej Straży Pożarnej?

Rozmyślania te będą dotyczyły sportu i kultury fizycznej w jednostkach organizacyjnych PSP. Jak co roku mapą drogową przedsięwzięć z tego zakresu jest centralny kalendarz imprez sportowych Państwowej Straży Pożarnej. Kalendarz na rok 2014 był bardzo bogaty. Uważam, że każdy ze strażaków PSP mógł znaleźć w nim sposób na zdrowsze życie. Współzawodnictwo w wielu dyscyplinach toczy się na kilku poziomach, więc twierdzenie, że udział w nich mogą brać tylko zawodowcy, nie do końca jest prawdą.

Służba w PSP stała się dziś atrakcyjna. Są w niej strażacy, którzy w prywatnym życiu osiągnęli lub osiągają wybitne wyniki sportowe. To dzięki nim wiele mówi się o mobilności naszej formacji, o sprawności ratowników.

PIOTR KALINOWSKI

Chyba nie ma w Polsce nikogo, kto nie słyszał o naszym złotym strażaku. Podczas igrzysk olimpijskich 15 lutego 2014 r. polscy kibice czekali na sukces Polaka. Tego dnia słowo strażak odmieniane było przez wszystkie przypadki. Lepszą reklamę naszej formacji trudno sobie wyobrazić. Sukces sekc. Zbigniewa Bródki (KP PSP w Łowiczu) to osobiste zwycięstwo sportowca, ale jak to w zawodowym sporcie bywa, na ostateczny sukces zwycięzcy pracują też inni. Słowa podziękowania należą się bez wątpienia jego kolegom ze zmiany, bezpośrednim przełożonym, ale również kierownictwu PSP. Każdy z nich miał swój wkład w ten medal. Zbyszek w rozmowie jest bardzo bezpośrednim człowiekiem – skromnym, bezinteresownym, koleżeńskim. To dzięki jego osobistemu sukcesowi po zawodach płynęło pod adresem PSP ze wszystkich stron tak wiele ciepłych słów. Jako uczestnik zawodów Pucharu Świata wielokrotnie promował naszą służbę, startując w stroju z logo PSP.

Rok 2014 był pełen sukcesów polskich sportowców na arenie międzynarodowej – medale podczas Igrzysk Olimpijskich w Soczi, zwycięstwo siatkarki w Mistrzostwach Świata, sukcesy dyscyplin zespołowych (piłka nożna, ręczna i koszykówka), kolarstwo, a także lekkoatletyka. Tym bardziej cieszy fakt, że w tak znamienitym gronie znalazł się strażak.

Ubiegłoroczny sezon startowy dla najlepszych polskich strażaków-biegaczy obfitował w wyjątkowe sukcesy sportowe. Przygotowaniem i wolą walki zachwycali wszystkich europejskich strażaków. Na sukcesy reprezentacji Polski i Państwowej Straży Pożarnej w biegach składały się wyniki indywidualne. Bezapelacyjnie najlepszym biegaczem wśród strażaków w roku 2014 był sekc. Damian Pieterczyk (KM PSP w Olsztynie). Jego największy sukces stanowiło zwycięstwo z dużą przewagą w paryskim biegu strażaków na dystansie 18 km. Już 34. edycja tego przełajowego biegu organizowanego przez brygadę paryską zgromadziła na starcie około 1100 strażaków, reprezentujących służby ośmiu krajów. Zwycięstwo naszej reprezentacji w klasyfikacji drużynowej tych zawodów było



potwierdzeniem tytułu drużynowych wicemistrzów Europy strażaków w biegu ulicznym, zdobytego w Feltre (Włochy).

Ogromny sukces w Mistrzostwach Europy Firefighter Combat Challenge (FCC) osiągnął ogn. Krzysztof Krawczyk. Organizowane były w Polsce po raz pierwszy, ich gospodarzami byli toruńscy strażacy. Funkcjonariusz pełniący służbę w KM PSP w Szczecinie zostawił w pobitym polu najlepszych europejskich specjalistów tej strażackiej dyscypliny, uzyskując oficjalne prawo reprezentowania Europy w finałowych zawodach Mistrzostw Świata w FCC, rozgrywanych w Phoenix (USA).

Spore sukcesy na arenie międzynarodowej były również udziałem zawodników sportu pożarniczego. Podczas rozgrywanych w Kazachstanie jubileuszowych X Mistrzostw Świata nasza drużyna zajęła bardzo wysokie – szóste miejsce. Wielu czytelników pomyśli, że *tylko* szóste, ale nic bardziej mylnego. Jesteśmy mistrzami świata wśród amatorów. Nasi najlepsi zawodnicy przycięli z tą dyscypliną rozpoczęli po wstąpieniu w szeregi PSP. Najlepsi na świecie: Rosjanie, Białorusini, Ukraińcy i Czesi intensywne treningi rozpoczynają w wieku 10-12 lat. Dość powiedzieć, że w Czechach sport pożarniczy obecnie traktowany jest na równi z innymi dyscyplinami sportu – królującym u naszych południowych sąsiadów hokejem, tenisem czy piłką nożną. Bardzo blisko pobicia rekordu Polski na pożarniczym torze przeszkód 100 m (15,80 s – Mirosław Cyron, 2012) był sekc. Marcin Jurkiewicz (KM PSP w Krakowie). Osiągając wspaniały jak na polskie warunki wynik 15,90 s, był gorszy od 18 zawodników. W przekroju całej reprezentacji najwartościowsze rezultaty osiągnął mł. kpt. Bartłomiej Siewietowski (KM PSP w Krakowie), zajmując

w dwuboju pożarniczym 23. miejsce, z łącznym czasem 30,96 s.

Wart odnotowania jest również pierwszy start drużyn z Polski w mistrzostwach świata juniorów i junierek w Svitavach (Czechy). Jadąc po naukę i doświadczenie, zaskoczyły wszystkich znawców tego sportu. Ogromne sukcesy osiągnęły zawodniczki z OSP Papowo Toruńskie, które zajmowały w swoich kategoriach wiekowych czołowe lokaty. Niekwestionowaną gwiazdą mistrzostw w opinii wszystkich trenerów była Natalia Gutmańska (kategoria wiekowa do lat 14), która wywalczyła trzykrotnie tytuł mistrzyni świata (pożarniczy tor przeszkód 100 m, drabina hakowa, sztafeta pożarnicza 4 x 100 m). Dumą polskich strażaków napawał także finałowy bieg w kategorii wiekowej 15-16 lat w konkurencji pożarniczy tor przeszkód 100 m – wystartowały w nim trzy polskie zawodniczki. Po emocjonującym biegu, którego skład uzupełniła zawodniczka z Czech, tytuł mistrzyni świata zdobyła Linda Weiszewski, a tuż za jej plecami (0,02 s) linię mety minęła Zuzanna Hulisz.

W lipcu w Belgii odbyły się Europejskie Igrzyska Policjantów i Strażaków. W zmaganiach wzięło udział kilka tysięcy sportowców: strażaków, policjantów, strażników granicznych i przedstawicieli innych służb mundurowych, wśród nich kilkunastu funkcjonariuszy Państwowej Straży Pożarnej. Nasi strażacy rywalizowali m.in. w: lekkoatletyce, pływaniu, kolarstwie, tenisie stołowym, siatkówce plażowej, zdobywając łącznie kilkanaście medali. Po raz kolejny potwierdzili swoje wybitne umiejętności.

Na krajowym podwórku już po raz 31. wyłonieni zostali zwycięzcy Mistrzostw Polski

Strażaków w Piłce Siatkowej. Turniej finałowy, poprzedzony rundą eliminacji strefowych, po wspaniałym meczu wygrała reprezentacja woj. śląskiego, pokonując drużynę CS PSP w Częstochowie. Brązowy medal zdobyli reprezentanci woj. dolnośląskiego – gospodarze finału.

Drużynowe mistrzostwo Polski strażaków w tenisie stołowym już po raz siódmy wywalczyła reprezentacja woj. podkarpackiego – gospodarze mistrzostw. Kolejne miejsca na podium zajęły drużyny z województw: pomorskiego i łódzkiego. Wśród zwycięzców prym wiódł mł. asp. Krzysztof Marciniowski, który po raz siódmy wywalczył tytuł indywidualnego mistrza Polski strażaków.

Rok 2014 to także kolejna edycja Pucharu Polski w Drabinie Hakowej o Puchar Komendanta Głównego PSP. W 12 turniejach wchodzących w skład tych rozgrywek udział wzięło kilkuset zawodników. W klasyfikacji końcowej zwyciężył mł. kpt. Bartłomiej Siewietowski (KM PSP w Krakowie).

W Pucharze Polski Strażaków PSP w Biegach, w skład którego wchodziło sześć imprez, po raz kolejny zwyciężył sekc. Damian Pieterczyk (KM PSP w Olsztynie). W jubileuszowych XX Mistrzostwach Polski Strażaków PSP w Biegu na 10 km, które odbyły się w Ra-

od lewej: Mistrzostwa Świata Juniorów i Junierek, Svitavy (Czechy)

II Górskie Mistrzostwa Polski Strażaków w Kolarstwie Szosowym, Bukowina Tatrzańska Międzynarodowy Przelajowy Bieg Strażaków, Paryż



**Klasyfikacja generalna Pucharów Polski
o Puchar Komendanta Głównego PSP**
Drabina hakowa

1.	Bartłomiej Siewietowski, KM PSP Kraków	– 235 pkt
2.	Tobiasz Kłama, KP PSP Olesno	– 210 pkt
3.	Miroslaw Cyrson, KW PSP Gdańsk	– 177 pkt

Biegi

1.	Damian Pieterczyk, KM PSP Olsztyn	– 135 pkt
2.	Dariusz Szrama, KP PSP Oborniki	– 108,5 pkt
3.	Marek Książek, KP PSP Otwock	– 102,5 pkt

Kolarstwo szosowe

1.	Paweł Mrózek, KM PSP Bytom	– 56 pkt
2.	Adrian Bralewski, SGSP Warszawa	– 54 pkt
3.	Bartosz Świdzki, KM PSP Kraków	– 42 pkt

Kolarstwo MTB

1.	Maciej Iwko, KW PSP Gorzów Wlkp.	– 60 pkt
2.	Robert Suszczyński, KW PSP Gorzów Wlkp.	– 52 pkt
3.	Józef Hiller, SGSP Warszawa	– 46 pkt

ciężył sekc. Michał Górka (KM PSP w Bydgoszczy). W klasyfikacji drużynowej najlepsza okazała się reprezentacja woj. kujawsko-pomorskiego (KM PSP w Bydgoszczy).

Bez wątpienia najwazniejszą imprezą konczącą miniony rok byly jubileuszowe XX Mistrzostwa Polski Strażaków w Halowej Piłce Nożnej, rozegrane po raz pierwszy w Gorzowie Wielkopolskim. Swój prymat w strażackiej halówce potwierdzili strażacy z woj. kujawsko-pomorskiego, pokonując w emocjonującym finale drużynę z woj. łódzkiego, bro-

których gospodarzem będzie woj. śląskie. Turniej finałowy Mistrzostw Polski w Piłce Siatkowej, poprzedzony eliminacjami strefowymi, odbędzie się w kwietniu w Belchatowie. Niewątpliwie najbardziej lubiane i najpopularniejsze wśród strażaków, choć nie tylko, są rozgrywki piłkarskie. Zwieńczeniem prowadzonego na każdym szczeblu współzawodnictwa będzie turniej finałowy, tradycyjnie rozgrywany pod koniec roku. W rolę gospodarza dwudziestej pierwszej edycji mistrzostw wcieli się strażacy woj. kujawsko-pomorskiego. Bardzo wysoki poziom prezentowany przez strażaków w dyscyplinach powszechnych gwarantuje wielkie emocje i walkę do ostatniej piłki.

Pasjonaci kolarstwa, których po sukcesach polskich sportowców nieustannie przybywa, kolejny raz znajdą w kalendarzu kilka wyścigów. Strażacy będą rywalizowali w ramach Pucharu Polski w Kolarstwie Szosowym i Kolarstwie MTB.

▶ koniewiczach (woj. wielkopolskie), uczestniczyła rekordowa liczba – 262 strażaków. Ta wysoka frekwencja cieszy tym bardziej, że podczas Mistrzostw Polski Strażaków, które zostały rozegrane w 1997 r. w Częstochowie, wystartowało jedynie 48 biegaczy. Ktoś powie, że dziś jest po prostu moda na bieganie. To prawda, ale ta moda to sposób na zdrowy i higieniczny tryb życia, niezbędny w naszej profesji. Najtańszą formą kompensowania pracy w ciągłym stresie jest sport, a nawet każda forma rekreacji ruchowej.

Wychodząc naprzeciw postulatom zgłaszanym przez strażaków, po raz pierwszy zorganizowany został cykl zawodów w ramach Pucharów Polski Strażaków w Kolarstwie Szosowym i MTB. Co ciekawe, w tych zawodach uczestniczyli strażacy każdego szczebla. W peletonie ramię w ramię rywalizowali komendanci i szeregowi strażacy, funkcjonariusze w służbie stałej i słuchacze szkół pożarniczych, a także emeryci PSP. W klasyfikacji generalnej Pucharu Polski w Kolarstwie Szosowym, składającego się z pięciu imprez, zwyciężył st. sekc. Paweł Mrózek (KM PSP w Bytomiu), natomiast w klasyfikacji końcowej Pucharu Polski w Kolarstwie MTB, w ramach którego odbyło się sześć wyścigów, najlepszy okazał się kpt. Maciej Iwko (KW PSP w Gorzowie Wielkopolskim).

W kalendarzu imprez sportowych ważne miejsce zajmują również zawody stanowiące sprawdzian przygotowania do działań sekcji specjalistycznych. W Mistrzostwach Polski Strażaków-Płetwonurków, odbywających się w Bornem-Sulinowie, w konkurencji indywidualnej zwyciężył sekc. Karol Subdarzewski (KM PSP w Pile), reprezentujący woj. wielkopolskie. W klasyfikacji drużynowej dominowała reprezentacja woj. łódzkiego.

W zawodach grup ratownictwa wysokościowego, które odbyły się w łódzkiej Atlas Arenie, w klasyfikacji indywidualnej zwy-

niąc zdobytego w 2013 r. tytułu mistrzowskiego.

Co w roku 2015?

Współzawodnictwo strażaków będzie przebiegało zgodnie z centralnym kalendarzem imprez sportowych PSP. Bez wątpienia najważniejszą imprezą to organizowane w Polsce Międzynarodowe Zawody Sportowo-Pożarnicze Młodzieżowych Drużyn Pożarniczych pod auspicjami CTIF, które odbędą się w Opolu. W lipcu do Polski przyjadą najlepsze drużyny chłopców i dziewcząt, reprezentujące około 25 państw. Planowany jest pierwszy udział drużyny z dalekiej Japonii.

Zgodnie z planem reprezentanci PSP będą uczestniczyli w XI Mistrzostwach Świata w Sporcie Pożarniczym, które we wrześniu odbędą się w Sankt Petersburgu (Rosja). W sierpniu reprezentacja Polski do lat 23 weźmie udział w VI Młodzieżowych Mistrzostwach Świata w Sporcie Pożarniczym, które przeprowadzone zostaną tuż za naszą granicą, w Grodnie (Białoruś).

Najlepsi biegacze po raz kolejny staną do rywalizacji w najważniejszych strażackich imprezach biegowych – odbędą się one we Włoszech (mistrzostwa Europy) i we Francji (bieg przełajowy).

Z pewnością przedstawiciele naszej formacji i innych polskich służb mundurowych będą reprezentowali Polskę podczas Światowych Igrzysk Policjantów i Strażaków na przełomie czerwca i lipca w Fairfax pod Waszyngtonem (USA).

A w kraju już po raz 32. rozegrane zostaną Mistrzostwa Polski w Tenisie Stołowym,



Mamy nadzieję, że na imprezach wchodzących w skład Pucharu Polski w Biegach pobite zostaną kolejne rekordy frekwencji. Zwieńczeniem współzawodnictwa będą mistrzostwa Polski, rozegrane w Rakoniewiczach.

Sport specjalistyczny w PSP to głównie sport pożarniczy. W tym roku odbędzie się aż 14 imprez Pucharu Polski w Drabinie Hakowej. Jedną z nich po raz pierwszy zorganizują strażacy z woj. wielkopolskiego,

przesuwając granicę zainteresowania tą dyscypliną bardziej na zachód. Imprezami rangi mistrzowskiej będą: XV Halowe Mistrzostwa Polski w Dwuboju Pożarniczym, rozgrywane w Toruniu i Grudziądzu w cyklu dwuletnim oraz XXXII Mistrzostwa Polski w Sporcie Pożarniczym, rozgrywane corocznie w Częstochowie.

We wrześniu w Łodzi odbędą się zawody grup ratownictwa wysokościowego, stanowiące jeden z elementów obchodów 35-lecia tej specjalizacji. Z pewnością podczas tego spotkania nie zabraknie czasu na wymianę doświadczeń i opinii kilku pokoleń ratowników.

Bardzo dużą popularnością w naszych szeregach cieszą się imprezy sportu specjalistycznego strażaków, tj. FCC (Firefighter Combat Challenge) oraz TFA (Toughest Firefighter Alive). Zgodnie z propozycją organizatorów

ratowników i ich umiejętności techniczne. Niezaprzeczalny jest również fakt, że o skuteczności każdego działania ratowniczego decyduje wysoka sprawność fizyczna. To ona pozwala na szybkie i sprawne udzielanie pomocy poszkodowanym, a niejednokrotnie decyduje o bezpieczeństwie samych strażaków.

Zgodnie z rozporządzeniem ministra spraw wewnętrznych i administracji z dnia 27 października 2005 r. w sprawie zakresu, trybu i częstotliwości przeprowadzania okresowych profilaktycznych badań lekarskich oraz okresowej oceny sprawności fizycznej strażaka Państwowej Straży Pożarnej testom sprawności fizycznej podlegają strażacy do 50. roku życia lub starsi, jeżeli biorą bezpośredni udział w działaniach ratowniczych. Obserwując przez wiele lat współzawodnictwo strażaków, łatwo dostrzec, że w składzie poszczególnych reprezentacji dominują młodzi zawodnicy. W niektórych dyscyplinach ogromne znaczenie ma technika, ale w większości potrzebna jest również, a może przede wszystkim, duża sprawność fizyczna. Trudno wymagać od starszego piłkarza lub siatkarza równorzędnej walki ze świeżo upieczonym absolwentem szkoły pożarniczej.

W świetle ustawowych zmian dotyczących wydłużenia lat służby podejmowane są próby aktywizacji sportowej starszych wiekowo strażaków, poprzez ich udział w rozgrywkach. W 2014 r. reprezentacja naszej służby po raz pierwszy wzięła udział w Mistrzostwach Polski Oldboyów w Piłce Siatkowej.

Uczestniczyło w nich kilkadziesiąt drużyn różnych kategorii wiekowych. Zespół złożony ze strażaków powyżej 40 lat wywalczył srebrny medal. W walce o złoto przegraliśmy z drużyną ze Szczecina, stworzoną z byłych reprezentantów kraju. Umiejętności strażaków oklaskiwali tak wspaniali i znani siatkarze, jak Sebastian Świdorski, Andrzej Szewiński, Paweł Papke czy Michał Chadła.

Kolejną imprezą kierowaną do tej grupy wiekowej był II Halowy Turniej Piłki Nożnej Oldboyów PSP. W rozgrywkach przeprowadzonych w Szkole Aspirantów PSP w Krakowie, w których uczestniczyło siedem

drużyn, zwyciężyła reprezentacja woj. warmińsko-mazurskiego. Aktywizacja starszych strażaków spotkała się w kręgach uczestników powyższych zawodów z bardzo dużym poparciem. Wyrażali oni nadzieję na rozszerzenie współzawodnictwa seniorów o kolejne dyscypliny sportu.

W publikacji „Szkolenie pożarnicze w 20-lecie PSP”, która ukazała się w ubiegłym roku, były dyrektor Biura Kadr i Szkolenia KG PSP st. bryg. w st. spocz. Jan Kielin w artykule „Z perspektywy lat” odniósł się m.in. do sprawności fizycznej funkcjonariuszy PSP: *Zawody sportowo-pożarnicze (...) problem dbałości o sprawność fizyczną ratowników tylko łagodzą, ale go nie rozwiązują. Gdy zajrzy się do Biuletynu Informacyjnego KG PSP, widać, że różnych zawodów o charakterze sportowym nie brakuje. Mają one znaczenie dla popularyzacji służby, ale ja chciałbym zapytać, jakie to wszystko ma przełożenie na sprawność fizyczną przeciętnego ratownika? Czy podejmuje się jakieś działania, by ocenić poziom sprawności ratowników w KSRG? Dla jasności: nie sugeruję, by przeprowadzać dodatkowe sprawdziany (najpierw sprawmy, żeby te już obowiązujące były przeprowadzane rzetelnie). Myślę, że jest tu ciągle wiele do zrobienia. Trudno się z powyższą tezą nie zgodzić, tylko czy każdego strażaka trzeba sprawdzać, a nie mu zaufać? Nawet małe dziecko przecież wie, że w zdrowym ciele zdrowy duch.*

Wydawać by się mogło, że każdy strażak świadomy swoich zadań i obowiązków powinien dbać o swoją sprawność. Afrykańskie przysłowie mówi: „Jeśli chcesz iść szybko – idź sam, jeśli chcesz dojść daleko – idźcie razem”. Musimy zrozumieć, że jesteśmy reprezentantami pewnej drużyny (każdy strażak, niezależnie od zajmowanego stanowiska), która walczy o najwyższe laury – niejednokrotnie nawet ludzkie życie. Wyrażam nadzieję, że mniej zaangażowani w rozwój swojej sprawności fizycznej i życie jednostek organizacyjnych PSP zrozumieją potrzebę współpracy w ramach swojej drużyny i będą budowali jej potencjał.

Na koniec chciałbym w imieniu funkcjonariuszy z Sekcji Kultury Fizycznej w Biurze Szkolenia KG PSP podziękować wszystkim zaangażowanym w realizację zadań w dziedzinie kultury fizycznej i sportu w Państwowej Straży Pożarnej. Niech ten rok przyniesie jeszcze więcej radości i satysfakcji z pełnionej służby i jeszcze więcej zwycięstw Państwowej Straży Pożarnej oraz reprezentantów naszego kraju. ■

Bryg. Piotr Kalinowski jest głównym specjalistą w Sekcji Kultury Fizycznej w Biurze Szkolenia KG PSP



Mistrzostwa Polski Oldboyów w Piłce Siatkowej, Drżonków

poszczególnych turniejów, planowane jest przeprowadzenie po raz pierwszy pucharu Polski.

Jak to jest ze sprawnością strażaków?

Nie od dziś wiadomo, że do prawidłowego wykonywania zadań ratowniczych realizowanych przez Państwową Straż Pożarną na każdym poziomie niezbędna jest wiedza

TOMASZ GARTOWSKI

KSRG – koncepcje, wizje,

31 grudnia 1994 r. ówczesny komendant główny PSP nadbryg. Feliks Dela zgłosił prezydentowi RP, premierowi rządu, szefowi Biura Bezpieczeństwa Narodowego i ministrowi spraw wewnętrznych: „Melduję, że zgodnie z art. 127 ustawy o Państwowej Straży Pożarnej z dniem 1 stycznia 1995 r. uruchomiłem krajowy system ratowniczo-gaśniczy, stanowiący integralną część organizacji bezpieczeństwa wewnętrznego Państwa” [1].

Od tamtej chwili minęło 20 lat. Okrągłe rocznice skłaniają do refleksji i podsumowań. Nie ma potrzeby po raz kolejny opisywać na łamach PP struktury i zadań KSRG, warto jednak skonfrontować wizje i pomysły jego głównych kreatorów z osiągniętym po wielu latach efektem.

Założenia do systemu

W kwietniu 1993 r. [2] zastępca komendanta głównego PSP st. bryg. Maciej Schroeder mówił o „działaniach, jakie zostały podjęte w celu stworzenia podbudowy pod system ratownictwa”. Nowy stan prawny zmienił, wyklarował i znacznie usprawnił egzekwowanie przepisów przeciwpożarowych. Pojawiły się całkowicie nowe uregulowania prawne dotyczące ratownictwa technicznego, chemicznego i ekologicznego [3]. Wtedy też narodziła się idea sporządzania planów działań ratowniczych.

W lipcu 1993 r., w pierwszą rocznicę powołania Państwowej Straży Pożarnej, komendant główny [4] oraz zastępca dyrektora Krajowego Centrum Koordynacji Ratownictwa [5] przedstawili koncepcję organizacji krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego. Zakładała ona wykorzystanie przyznaných uprawnień do integrowania potencjału różnych służb i instytucji w celu wspomagania PSP. Jako głównego sojusznika tych zamierzeń widziano ochotnicze straże pożarne. Rozważano między innymi gęstość sieci jednostek – jedna na 30-40 km², czy może na 80 km²? Prowadzone były dyskusje o konieczności powołania Krajowej Rady ds. Ratownictwa i jej usytuowaniu w strukturach państwa. Powstała też koncepcja zintegrowanego systemu ratownictwa. Jak dalekowzrocznie przewidywano 22 lata temu przyszłościowe rozwiąza-

nia, świadczy fakt, że wiele z nich znalazło się choćby w ustawie o zarządzaniu kryzysowym [6]. Bardzo poważną przeszkodą we wdrażaniu nowoczesnego, odpowiadającego wyzwaniom systemu były finanse – a raczej ich brak

Kolejne, bardziej szczegółowe informacje o tworzonej systemie przekazał dyrektor KCKR KG PSP [7]. Wstępne kalkulacje zakładały włączenie do systemu od 2 do 2,5 tys. OSP oraz zakładowych straży pożarnych i służb ratowniczych. Już wtedy zasygnalizowano problem, z którym po części borykamy się do dzisiaj – braku zrozumienia przez niektóre środowiska konieczności integracji i współpracy różnych podmiotów. Preferowano wtedy zachowanie układu państwowej administracji specjalnej przy pełnej współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego. Pozyskiwanie sojuszników dla utworzenia KSRG w formule zaproponowanej przez kierownictwo PSP realizowano poprzez organizację narad i konferencji z udziałem przedstawicieli szerokiego spektrum organów i instytucji związanych bezpośrednio lub pośrednio z ratownictwem [8].

Konsekwentnie prezentowano pogląd, że KSRG obejmie 95% zdarzeń wymagających szybkiej organizacji działań ratowniczych. Wskazywano także, jak daleka jest droga do

osiągnięcia zakładanej wydajności systemu. Konieczne było doszkolenie dużej liczby strażaków w nowych dla nich dziedzinach, takich jak ratownictwo techniczne i chemiczne. Braki w wyposażeniu sięgały od 60% w sprzęcie ratownictwa technicznego do 80% w ratownictwie chemicznym. W związku z tym planowano utworzenie 14 dużych specjalistycznych bazowych jednostek podporządkowania centralnego wyposażonych w cały sprzęt potrzebny w razie długotrwałych akcji i zdarzeń o znacznych rozmiarach. Realizacja tych zamierzeń wymagała też przygotowania stosownych aktów prawnych.

Funkcjonalnie istotę i korzyści z utworzenia KSRG zawarto w kilku punktach:

- ujednoczenie dowodzenia wszelkimi działaniami ratowniczymi,



ewolucja

- ujednoczenie sprzętu, systemu szkolenia i łączności,
- zwiększenie skuteczności działań ratowniczych,
- zmniejszenie strat bezpośrednich i pośrednich powodowanych destrukcyjnymi zdarzeniami,
- optymalne wykorzystanie istniejącego sprzętu,
- współpraca z międzynarodowymi organizacjami ratowniczymi w działaniach prowadzonych na całym świecie,
- ujednoczenie struktury organizacyjno-prawnej ratownictwa [9].

Próba generalna

Założenia organizacji KSRG były testowane. W marcu 1994 r. uruchomiono pilotażowo

wojewódzki system ratowniczo-gaśniczy na Opolszczyźnie [10]. Najpierw zinventaryzowane zostały zagrożenia, następnie skatalogowano możliwości sprzętowe województwa i jego zdolność do przeciwdziałania miejscowym zagrożeniom. Opracowano plany ratownicze, eliminując z wykazu sił i środków te, które były mało mobilne i słabo wyposażone. Wyselekcjonowano pierwszą grupę specjalistów z różnych dziedzin, których wiedza ekspercka i doświadczenie mogły być przydatne przy organizacji działań ratowniczych. Ustalono specjalizacje jednostek ratowniczo-gaśniczych, wskazując wiodące w ratownictwie chemicznym, technicznym czy wodnym. Podpisanych zostało wiele porozumień z zakładami przemysłowymi i innymi instytucjami, dotyczących współdziałania przy likwidacji skutków awarii i wypadków. Po analizie potencjału sporządzono wykazy jednostek OSP przewidzianych do włączenia do KSRG w pierwszej kolejności.

Pół roku przed formalnym uruchomieniem KSRG komendant główny PSP oceniał, że zostało zrobione wszystko, co osiągalne w ramach bardzo skromnego budżetu, aby stworzyć strażakom minimum warunków do realizacji zadań nałożonych na PSP i jednostki OSP. Zwrócił jednak także uwagę, że brak środków na wyposażenie

podmiotów ratowniczych sprawi, że system nie będzie w pełni wydolny [11].

Próbą generalną dla KSRG i okazją do oceny prawidłowości przyjętych przez pomysłodawców systemu założeń były pierwsze wieloskalowe ćwiczenia zintegrowanych służb ratowniczych w Bydgoszczy [12]. Rozmach, mnogość zaskakujących epizodów oraz udział kilkuset ratowników i pozorantów robiły duże wrażenie. Wtedy była to zupełna nowość. Teraz, po latach, gdy za nami wiele takich ćwiczeń, gdy PSP organizuje ich około 100 rocznie,

również na skalę międzynarodową, wydaje się to już zadaniem rutynowym. Rok 1995 przyniósł pierwsze refleksje nad będącym w fazie rozruchu KSRG [13]. Wiadomo było, że na ratowniczej mapie Polski nadal są białe plamy – miejsca, do których profesjonalna, adekwatna do zagrożenia pomoc przybędzie z opóźnieniem. Cały czas trwały starania o pozyskanie środków finansowych na specjalistyczny sprzęt. Nie zapomniano wszakże o szkoleniu ratowników, w tym strażaków OSP. Planowano dynamiczny rozwój systemu, przewidując, że do roku 2000 zostanie do niego włączonych ponad 9,5 tys. OSP, co zmniejszy powierzchnię chronioną do 32 km² na jednostkę [14].

Wsparcie systemu

Integracja różnych podmiotów w ramach KSRG zmierzała również do włączenia w jego ramy ratownictwa medycznego. Taki pogląd i potrzebę prezentowali przedstawiciele służby zdrowia [15], którzy uważali, że ratownictwo medyczne jest nieodłącznym elementem każdego rodzaju ratownictwa polegającego na ratowaniu życia, zdrowia, mienia i środowiska naturalnego. Planowano zbudowanie jednego systemu ratownictwa, podlegającego ministrowi spraw wewnętrznych, co umożliwiłoby skoordynowane prowadzenie akcji ratowniczych i eliminowało spory kompetencyjne. Wzorem był model funkcjonujący w takich krajach, jak Norwegia, Szwecja, Niemcy, Dania i Wielka Brytania. Proponowano także utworzenie w ramach KSRG krajowego centrum koordynacji ratownictwa medycznego. Efektem tych zamierzeń jest uzupełnienie w 1997 r. zapisów ustawy o PSP o ratownictwo medyczne. Po roku 2000, w ramach wspólnego programu z Ministerstwem Zdrowia, tworzono też sieć CPR. W wielu obiektach PSP stacjonowały zespoły ratownictwa medycznego.

Twórcy systemu nie mogli uwzględnić w swoich zamierzeniach wielu niezależnych czynników mających wpływ na jego rozwój, ale też braku możliwości realizacji planów. Do pierwszej grupy – czynników sprzyjających – należy niewątpliwie zaliczyć dywersyfikację źródeł finansowania. Są to nie tylko fundusze pochodzące z budżetu państwa oraz wpływy uzyskiwane przez komendanta głównego PSP z firm ubezpieczeniowych, ale też środki Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, samorządów lokalnych i pozyskiwane przez ZG ZOSP RP. Znaczącą rolę odgrywają też środki z programów Unii Europejskiej. Jako beneficjent funduszy strukturalnych i sektorowych programów operacyjnych Państwowa Straż Pożarna pozyskała z budżetu UE kilkaset milionów euro.

Na początku budowy KSRG zakładano jego dynamiczny rozwój poprzez stały wzrost liczb



„Przegląd Pożarniczy” nr 1/1994 r.

► by jednostek wchodzących w skład systemu. Pierwotnie planowano zwiększenie jej z 494 w 1994 r. do 9805 w roku 2001. Co oczywiste, proces budowy systemu trwa nadal, a okres 20 lat jego istnienia to niewiele w porównaniu do innych państw europejskich, również państw UE, którym tworzenie zasadniczych ram systemu i integracja podmiotów ratowniczych zajęły około 20-30 lat – to co najmniej jedno pokolenie ratownicze.

W 1996 r. Sejm RP podjął uchwałę o realizacji inwestycji wieloletniej pod nazwą „Krajowy system ratowniczo-gaśniczy na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej”. Na tej podstawie stworzono 16 krajowych baz sprzętu specjalistycznego, wyposażonych w samochody ratowniczo-gaśnicze, pojazdy specjalistyczne oraz sprzęt ratowniczy i pożarniczy. Od 2007 r. był także realizowany program modernizacji służb.

Ochotnicze straże pożarne są coraz lepiej wyposażone i wyszkolone. Występują natomiast problemy z gotowością wyjazdową tych jednostek – problem licznej emigracji, zwłaszcza młodych ludzi, nie pozostał bez wpływu na ich obsady osobowe.

W 1999 r. KSRG zaczął się przekształcać w system otwarty na różne podmioty ratownicze. Zmiana definicji systemu w ustawie o ochronie przeciwpożarowej oraz udzielenie ministrowi spraw wewnętrznych i administracji delegacji do

określenia szczegółowych zasad jego organizacji stworzyły podstawy prawne do bardziej efektywnego wykorzystania potencjału podmiotów ratowniczych spoza obszaru ochrony przeciwpożarowej, wszystkich gotowych do współpracy na podstawie rozwiązań systemowych o zasięgu powszechnym.

Doskonalenie struktur

Dotychczasowe doświadczenia potwierdzają słuszność starań PSP o przeobrażenie systemu ratowniczego w Polsce. Powinien mieć on charakter otwarty i powszechny, z zachowaniem jednakowych reguł dla podmiotów państwowych (publicznych), ochotniczych i funkcjonujących według zasad komercyjnych. Skuteczne zarządzanie ratownictwem winno odbywać się na szczeblu terytorialnym, przy udziale organów kierowniczych poszczególnych podmiotów ratowniczych, z możliwością włączenia społeczeństwa do prowadzenia lub wspomagania działań ratowniczych. Praktyka potwierdza potrzebę rozszerzenia potencjału ratowniczego, tak aby w systemie znalazło się miejsce zarówno dla profesjonalnych służb, jak i dla organizacji pozarządowych i wolontariuszy. Stopień gotowości ratowniczey, wyszkolenia i wyposażenia ratowniczych organizacji pozarządowych jest w naszym kraju bardzo zróżnicowany, co wynika między innymi z tego, że każda formacja wypełnia zada-

nia według własnej strategii i pragmatyki. Należy dążyć do stworzenia takich rozwiązań, by wszystkie ratownicze organizacje pozarządowe stały się świadomymi uczestnikami powszechnego systemu ratowniczego, korzystającymi z jednolitych programów szkolenia, standardów sprzętowych oraz procedur wynikających z planów ratowniczych. Prace takie są prowadzone zarówno na poziomie centralnym, jak i w województwach i powiatach.

Reasumując – nie ma takiego systemu, którego nie da się udoskonalić. ■

Przypisy

- [1] „Przegląd Pożarniczy” 1995, nr 2, str. 1.
- [2] „Przegląd Pożarniczy” 1993, nr 4, str. 1.
- [3] Rozporządzenie ministra spraw wewnętrznych z dnia 22 stycznia 1993 r. w sprawie szczegółowych zasad przeciwpożarowego zaopatrzenia wodnego, ratownictwa technicznego, chemicznego i ekologicznego oraz warunków, którym powinny odpowiadać drogi pożarowe (DzU nr 8, poz. 42).
- [4] „Przegląd Pożarniczy” 1993, nr 7, str. 1.
- [5] „Przegląd Pożarniczy” 1993, nr 7, str. 3.
- [6] Ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym (DzU nr 89, poz. 590).
- [7] „Przegląd Pożarniczy” 1993, nr 8, str. 1.
- [8] „Przegląd Pożarniczy” 1993, nr 8, str. 4.
- [9] „Przegląd Pożarniczy” 1993, nr 8, str. 7.
- [10] „Przegląd Pożarniczy” 1994, nr 5, str. 3.
- [11] „Przegląd Pożarniczy” 1994, nr 6, str. 6.
- [12] „Przegląd Pożarniczy” 1994, nr 9, str. 3 i 7.
- [13] „Przegląd Pożarniczy” 1995, nr 1, str. 1.
- [14] „Przegląd Pożarniczy” 1995, nr 2, str. 3.
- [15] „Przegląd Pożarniczy” 1995, nr 9, str. 1.

St. bryg. Tomasz Gartowski jest dyrektorem biura w KG PSP

REKLAMA



FPUH „DZIANKO” Andrzej Kowalczyk

92-311 Łódź, ul. Emaliowa 28, tel./fax 042 672 39 21
e-mail: a.kowalczyk@dzianko.pl, andrzejkowalczyk@neostrada.pl, www.dzianko.pl

Oferta firmy obejmuje:

- kurtki, ubrania treningowe;
- dresy;
- bluzy sportowe;
- koszulki i spodenki gimnastyczne;
- koszulki koszarowe letnie i zimowe, koszulki polo.








FPUH „DZIANKO” to firma istniejąca na rynku od 1990 roku, produkująca ubrania sportowe dla jednostek podległych MSWiA (PSP, OSP oraz Policji).

Domowe przekonania i praktyki dotyczące bezpieczeństwa pożarowego w domach starszych mieszkańców miast (*Home fire safety beliefs and practices in homes of urban older adults*), M.B. Coty, C. McCammon, C. Lehna, S. Twyman, E. Fahey, „Geriatric Nursing” (2015), s. 1-5.

Działania z zakresu ochrony przeciwpożarowej nie skupiają się wyłącznie na obiektach użyteczności publicznej, wysokich i wysokościowych, wielofunkcyjnych lub zabytkowych. Statystyki służb pożarniczych wielu krajów wskazują, że znaczna część pożarów ma miejsce w domach (mieszkanich i domkach jednorodzinnych). Tą problematyką zajęli się szczegółowo m.in. naukowcy z USA.

W artykule przedstawili oni wyniki analizy czynników wpływających na warunki życia osób starszych (w wieku 55-64 lata). Z grupą wybranych osób – mieszkańców Louisville (Kentucky) przeprowadzili wywiady, a w ankiecie zebrali informacje na temat ich wieku, płci, rasy, przychodów finansowych i trybu życia. Następnie wyliczyli współczynniki, dzięki którym zbadali, w jaki sposób te informacje przekładają się na bezpieczeństwo pożarowe w domu.

Pierwsza grupa czynników obejmowała elementy środowiska życia, takie jak struktura domu (np. układ przestrzenny), odległość od sąsiednich zabudowań, wiek budynków mieszkalnych i ich powierzchnia. Okazało się, że znaczna część osób starszych zamieszkuje budynki wybudowane w latach 1900-1949 (średnio w 1926 r.). Zostały one wzniesione na konstrukcjach drewnianych i usytuowane bardzo blisko siebie. Wymagania ochrony przeciwpożarowej w tamtych czasach znacząco odbiegały od współczesnych wymagań. Co więcej, nie wszystkie obiekty zostały przystosowane do aktualnych przepisów przeciwpożarowych. W domach osób starszych zidentyfikowano ponadto znaczne ilości materiałów palnych (czasopism, książek, listów). Nierzadko są one składowane na drogach ewakuacyjnych, co dodatkowo utrudnia opuszczanie pomieszczeń w warunkach pożarowych.

Druga grupa czynników była bezpośrednio związana z brakiem środków finansowych na zmianę warunków bytowych. Ludzi starszych nierzadko po prostu nie stać na poprawę warunków życia, w tym ochrony przeciwpożarowej w domach. O ile lokalne straże pożarne wyposażają ich mieszkania i domy w czujniki pożarowe (przeważnie czujniki dymu) i czujniki tlenu węgla, o tyle oni sami nie mają już funduszy na utrzymanie tych urządzeń w prawidłowym stanie.

Osobnym zagadnieniem, którym zajęli się autorzy, było przygotowanie osób starszych do ewentualnej ewakuacji z domu. Większość z nich potrzebuje pomocy bliskich, sąsiadów lub opiekunów. Starsi ludzie mają ograniczoną zdolność poruszania się, co jest dodatkowym utrudnieniem

Z PRASY ZAGRANICZNEJ

w przemieszczaniu się ze strefy zagrożenia do bezpiecznego miejsca. W artykule można znaleźć szczegółowe informacje dotyczące przeprowadzonych badań oraz wysnute z nich wnioski.

Studium rozkładu prawdopodobieństwa czasu gaszenia mgłą wodną pożaru powierzchniowego (*A study of the probability distribution of pool fire extinguishing times using water mist*), T. Liang, M. Liua, Z. Liua, W. Zhong, X. Xiao, S. Loc, „Process Safety and Environmental Protection” 93 (2015), s. 240-248.

Od kiedy udowodniono szkodliwy wpływ halonów na środowisko naturalne i zakazano ich powszechnego stosowania jako środka gaśniczego, wysiłki inżynierów bezpieczeństwa pożarowego skierowane zostały na poszukiwanie zastępczych sposobów gaszenia pożarów. Przez ostatnie dekady trwała dyskusja nad zasadnością stosowania mgły wodnej. Wiele prac badawczych dowodzi skuteczności gaśniczej mgły wodnej w określonych warunkach, inne zaś wskazują na ograniczenia tego rozwiązania. Okazuje się, że nawet w identycznych warunkach badania czasu gaszenia pożaru z wykorzystaniem mgły wodnej mogą się znacznie od siebie różnić. Stąd pomysł autorów artykułu, by przeanalizować od strony statystycznej czas gaszenia mgłą wodną pożaru powierzchniowego (tzw. *pool fire*).

Projektant, którego celem jest właściwe zaprojektowanie stałych urządzeń gaśniczych mgłowych, musi być świadomy ograniczeń natury fizycznej lub chemicznej wynikających z różnic pomiędzy mechanizmem gaszenia gazami gaśniczymi i mgłą wodną. Mgła wodna może być nieskuteczna w przypadku np. niewielkich pożarów, osłoniętych lub niejako schowanych za przeszkodami (np. elementami konstrukcyjnymi) w stosunku do dyszy gaśniczej. Czas gaszenia pożaru będzie zatem zależny od takich czynników, jak: rodzaj pożaru, jego rozmiar, umiejscowienie oraz możliwość penetracji danej przestrzeni przez prąd mgłowy.

Opisywane w artykule badania miały na celu określenie czasu gaszenia pożaru powierzchniowego mgłą wodną czterech cieczy palnych: benzyny, oleju napędowego, etanolu oraz nafty. Podczas badań wykorzystano dwa kształty naczyń stalowych, w których inicjowano pożar: były to naczynia okrągłe i kwadratowe. Mgły wodnej użyto pod ciśnieniem 18 i 24 barów. Wykorzystane zostały dwa scenariusze, bazujące na dwóch różnych mechanizmach gaśniczych: tzw. zdmuchnięciu płomienia oraz stopniowym jego chłodzeniu, aż do momentu ugaszenia pożaru. Poza pomiarem czasu określano także prędkość oraz średni rozmiar kropeł wody wydostają-

cych się z dyszy mgłowej, a także równomierność zraszania chronionej powierzchni.

Wyniki tych badań mogą okazać się przydatne dla projektantów systemów gaśniczych. Stanowią bowiem podstawę do określenia scenariuszy pożarowych w kontekście skuteczności gaśniczej stałych instalacji gaśniczych mgłowych oraz zakładanego czasu przyjazdu na miejsce zdarzenia straży pożarnej. Idąc dalej, może to być podstawą do obliczenia zapotrzebowania na wodę do celów gaśniczych w danym obiekcie.

Badanie wykorzystania samochodów gaśniczych wyposażonych w CAFS podczas pożarów budynków wysokościowych (*Research on application of heavy compressed air foam truck applied in high-rise building fires*), H. Wang, H. Xie, „Procedia Engineering” 71 (2014), s. 276-285.

W ostatnich latach – wraz ze wzrostem zamożności i rosnącą gęstością zaludnienia – buduje się coraz wyższe budynki o różnym przeznaczeniu. Z punktu widzenia ochrony przeciwpożarowej nie jest to sytuacja pożądana, rośnie bowiem istotnie ryzyko utraty życia przez mieszkańców budynków wysokościowych. Taka sytuacja skutkuje narzuceniem restrykcyjnych wymagań bezpieczeństwa, koniecznością wykorzystania zaawansowanych urządzeń przeciwpożarowych itd.

Z doświadczenia chińskich naukowców wynika, że uszkodzenie urządzeń przeciwpożarowych na skutek pożaru spowodowało znaczne utrudnienia w prowadzeniu akcji ratowniczo-gaśniczych w różnych regionach kraju. Poskutkowało to wyposażeniem wielu samochodów gaśniczych w Chinach w system CAFS (system piany sprężonej).

Autorzy artykułu przywołują jedną z ważniejszych zalet tego systemu w porównaniu z tradycyjnymi środkami gaśniczymi: wodą, czy też pianą ciężką, która ma szczególne znaczenie w pożarach budynków wysokościowych. Otóż, jak wynika z podstaw hydromechaniki, strata ciśnienia wody wynosi ok. 1 bara na każde 10 m wysokości. Ponieważ pianą sprężoną zawiera w sobie znacznie mniej wody, strata ciśnienia będzie niemal ośmiokrotnie niższa. Nieporównywalnie niższa jest także masa węża gaśniczego wypełnionego pianą.

W dalszej części artykułu autorzy prowadzą rozważania nad maksymalnym czasem gaszenia pożaru przez pojazd z zainstalowanym systemem CAFS, dla różnych rodzajów wytworzonej piany. W Chinach zwykle samochód taki przewoził będzie 600 l środka gaśniczego oraz 9000 l wody, dzięki czemu mimo ewentualnych problemów z zasilaniem w wodę akcja będzie mogła trwać przez długi czas.

Autorzy: bryg. dr inż. Waldemar Jaskółowski, mł. kpt. dr inż. Paweł Gromek i mł. kpt. Szymon Ptak są pracownikami Szkoły Głównej Służby Pożarniczej

DARIUSZ FALECKI

Pożarnicze Skody w Polsce

Fabryki ciężarówek w Czechosłowacji należały w międzywojniu do czołowych producentów sprzętu pożarniczego. Z taśm montażowych zjeżdżały Skody, Tatry i Pragi. Pod tym względem nasi południowi sąsiedzi dotrzymywali kroku zachodnioeuropejskim potentatom.

W 1895 r. Vaclav Klement i Vaclav Laurin rozpoczęli działalność gospodarczą od produkcji rowerów Slavia w Młada Boleslav. Trzy lata później skonstruowali pierwszy motocykl i podjęli jego seryjną produkcję. W 1905 r. rozszerzyli ofertę o samochody osobowe. W pierwszej dekadzie XX w. firma Laurin & Klement była największą fabryką samochodów na terenie Austro-Węgier. W jej historii odnajdujemy polski akcent. W 1906 r. Emil Rudawski założył w Krakowie przedstawicielstwo firmy Laurin & Klement. Dwa lata potem wraz z Wilhelmem Ripperem (pionierem krajowego automobilizmu) otworzyli pierwszy w Polsce serwis samochodowy.

27 czerwca 1925 r. nastąpiła fuzja firmy Laurin & Klement z Fabryką Maszyn Skoda w Pilźnie, dyrektorem technicznym został Vaclav Laurin. Współzałożycielem fabryki w Pilźnie był inżynier Emil Skoda, od którego nazwiska koncern przyjął nazwę. Na przełomie lat 20. i 30. XX w. Skoda zatrudniała 40 tys. osób, będąc jednym z największych zakładów mechanicznych na świecie.

Polskie Zakłady Skody

Rozwój koncernu skutkowało ekspansją na rynki zewnętrzne. W 1926 r. powstała firma Polskie Zakłady Skody Sp. Akc. Produkowano w niej silniki do samolotów, silniki elektryczne i kable. Firma zakupiła grunty i hale fabryczne w bezpośrednim sąsiedztwie lotniska w Okęciu. Poczyniła również inwestycje: doprowadzono bocznice kolejową, zbudowano

wieżę ciśnień, poprowadzono instalację gazową.

W ramach polskiej filii Skody funkcjonowała Warszawska Wytwórnia Kabli i oddział samochodowy pod nazwą Polskie Tow. Zakładów Skody przy ul. Złotej. W tej ostatniej utworzono m.in. dział pomp i samochodów. W Polskich Zakładach Skody pracowało

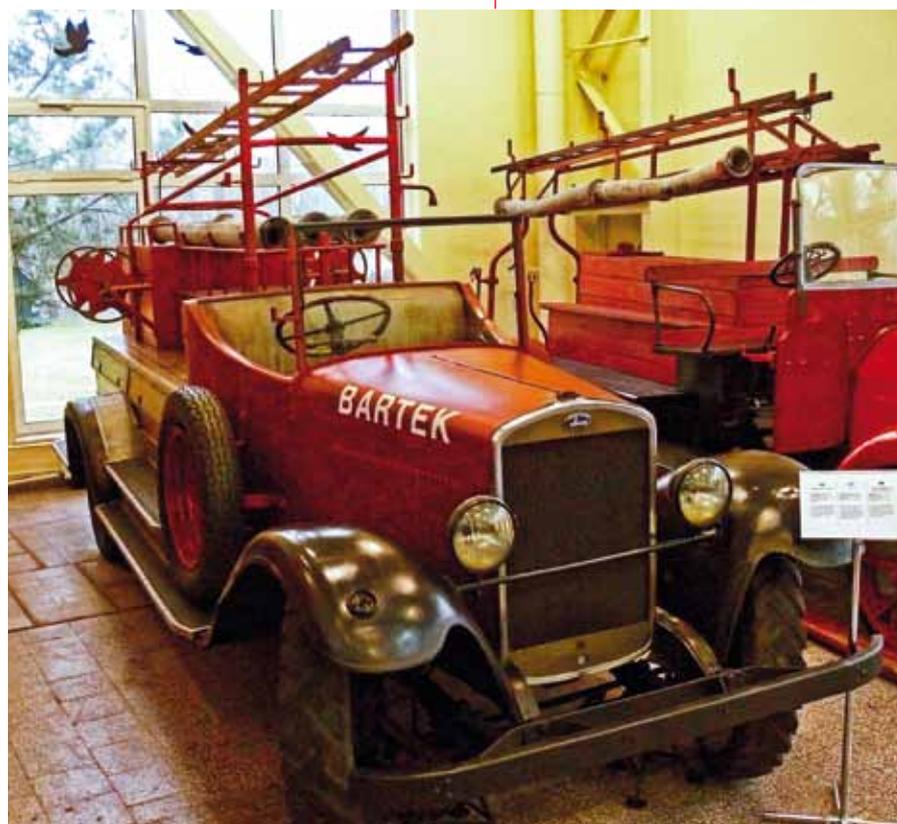
pod koniec lat 20. XX w. 3 tys. osób. Firma realizowała zamówienia rządowe na silniki lotnicze, armaty i urządzenia fabryczne.

Skody na salonach

Silna pozycja Skody na rynku maszynowym w Polsce przyczyniła się do otwierania przedstawicielstw handlowych, które sprzedawały produkty z macierzystej fabryki w Pilźnie i Młada Boleslav. Największe biuro handlowe założono w Krakowie przy ul. św. Gertrudy, z salonem przy ul. Szpitalnej. Druga filia powstała we Lwowie. Samochody Skoda cieszyły się popularnością w międzywojennej Polsce. Wśród ich nabywców znaleźli się właściciele majątków ziemskich: hr. Karol Gołuchowski z Łowczycy, hr. Adam Branicki z Wilanowa, hr. Andrzej Potocki z Krakowa i hr. Stanisław Potocki z Rymanowa.

Spośród zakładów przemysłowych ciężarówką zakupiły m.in.: Browar Okocimski, Fabryka Likierów Baczewskiego we Lwowie, Elektrownia Miejska i wodociągi w Krakowie, Huta Bankowa w Dąbrowie Górniczej i firma Azoty w Jaworznie. Nabyły je ponadto samorządy miast – w Olkusz, Dziedzicach, Przemysłu i Chrzanowie. Zamówienia na urządzenia do elektrowni, wodociągów, rzeźni oraz samochody ciężarowe i autobusy składały również inne zarządy miast i gmin. Oprócz samochodów osobowych, ciężarówek i trakto-

Autopogotowie Skoda z 1931 r. w zbiorach Centralnego Muzeum Pożarnictwa



for. Dariusz Falecki

rów sprowadzono do Polski samochody pożarnicze: rekwizytowe, beczkowszy, autopompy, autodrabiny oraz samochody sanitarne i polewaczki.

Na pożarniczej służbie

Z uwagi na lokalizację przedstawicielstw pojazdy te nabywały straże pożarne w przedwojennych województwach wschodnich i południowych. Straż pożarna z Drohobycza zakupiła samochód rekwizytowy i beczkowóz, straż z Lublina – beczkowóz przystosowany do polewania ulic. Beczkowóz z autopompą trafił do miejscowości Mrażnica k. Borysławia, zabezpieczał tam teren z kopalniami nafty. Przemysł zakupił jeden samochód rekwizytowy, dwa beczkowszy i samochód do wywożenia śmieci. Dla straży pożarnej w Krakowie zarząd miasta zakupił drabinę, miasto Sambor – beczkowóz o pojemności 600 l. Na liście nabywców widnieje jeszcze Jarosław, który nabył beczkowóz i samochód rekwizytowy z autopompą o wydajności 1000 l/min. Straż pożarna w Nowym Sączu otrzymała beczkowóz o pojemności 2500 l z autopompą.

Eksponat w CMP

Choć w polskich strażach pożarnych w podziale bojowym służyło tak wiele Skód, niewiele egzemplarzy zachowało się do czasów współczesnych. W muzeach spotykamy częściej powojenne Tatry i Liazy. W zbiorach Centralnego Muzeum Pożarnictwa znajdują się autopotogowie Skoda z 1931 r. Samochód napędzał silnik benzynowy o mocy 50 KM. Podwozie wyprodukowano w Młada Boleslav. Zabudowę pożarniczą wykonała w 1932 r. firma Steyr z Warszawy. Ma ona kabinę typu otwartego, z kierownicą po prawej stronie. Za kabiną zamontowano drewniane siedziska dla załogi, pod nimi umieszczone zostały skrytki na narzędzia. Z tyłu pojazdu zamocowano metalową skrzynię na motopompę. Pojazd zakupiła Ochotnicza Straż Pożarna z Wojkowic-Komornych k. Będzina (woj. śląskie). Strażacy ochrzcili go imieniem Bartek. ■

Literatura

- [1] M. Suman-Hreblay, *Hasciska Vozidla. Ceska a slovenska hasicka technika od roku 1904 do současnosti*, Brno 2010.
- [2] M. Pisarek, *Samochody Pożarnicze w zbiorach Centralnego Muzeum Pożarnictwa*, [w:] *Muzealny Rocznik Pożarniczy*, tom 5, Warszawa-Lódź 1995 r.
- [3] *Kalendarz lotniczy Polskich Zakładów Skody*, Warszawa 1933 r.
- [4] *Katalog reklamowy ciężarówek pożarniczych Skoda*, 1929 r.

Autor jest naczelnikiem Wydziału Naukowo-Oświatowego w Centralnym Muzeum Pożarnictwa w Mysłowicach

Odszedł z naszych szeregów



Ze smutkiem i żalem żegnamy naszego Kolegę i Przyjaciela – st. bryg. Waldemara Murawkę. Wspaniałego oficera, dobrego i mądrego człowieka, który odszedł od nas zdecydowanie za wcześnie.

W 1986 r. rozpoczął naukę w Szkole Głównej Służby Pożarniczej. Ukończył ją w 1991 r., z oceną bardzo dobrą. Już jako oficer – dowódca plutonu – zaczął służbę w Oddziale II Zawodowej Straży Pożarnej m.st. Warszawy. Pożary gasił jednak nie tylko w stolicy. W lipcu 1992 r. wraz z batalionem warszawskiej straży uczestniczył w akcji gaśniczej podczas pożaru lasu w Kuźni Raciborskiej.

W największym w kraju garnizonie strażackim wyróżniał się zdolnościami i zaangażowaniem. Szybko awansował na zastępcę dowódcy JRG nr 9, gdzie przez pięć lat zdobywał nowe doświadczenia. Obszar operacyjny tej jednostki obejmował wówczas Służewiec Przemysłowy, część Ochoty i największe osiedle w Warszawie – Ursynów-Natolin. Później przyszła pora na nowe wyzwania – kilkumiesięczną służbę w Komendzie Wojewódzkiej PSP w Warszawie w Wydziale Technicznym, a od sierpnia 1998 r. – w Biurze Operacyjnym Komendy Głównej PSP.

W Krajowym Centrum Koordynacji Ratownictwa i Ochrony Ludności pełnił służbę od 2000 r. – jako zastępca naczelnika, a następnie naczelnik Wydziału Analiz, Prognoz i Procedur Ratowniczych. Od 2007 r. jako główny specjalista. Dwa lata później został przeniesiony do Wydziału Koordynacji Ratownictwa.

Realizował różne zadania. Kierował pracami jednego z zespołów analitycznych sztabu komendanta głównego PSP w KCKRiOL do spraw oceny sytuacji i zagrożeń podczas powodzi w lipcu i sierpniu 2001 r. oraz w latach 2010 i 2014. Współtworzył procedury działania krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego w związku z zagrożeniem bioterrorystycznym. W styczniu 2002 r. koordynował działania ratownicze KSRG po intensywnych opadach śniegu, a w lipcu uczestniczył w akcji ratowniczej po huraganie w pow. piskim. Jako dowódca grupy operacyjnej KG PSP brał udział w akcjach ratowniczych w Goleszynie, Krakowie, Nysie, Olsztynie, Giżycku, Oleśnicy, Lubaniu, a także w licznych krajowych i zagranicznych ćwiczeniach. Prowadził inspekcje w jednostkach i stanowiskach kierowania. Uczestniczył w pracach zespołów powołanych do organizacji zakupu sprzętu do ratownictwa chemicznego ze środków unijnych, zapewniania bezpieczeństwa spotkań organizowanych w ramach prezydencji Polski w Radzie Unii Europejskiej, Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej EURO 2012 oraz Mistrzostw Świata w Piłce Siatkowej Mężczyzn 2014.

W 2009 r. opracował zasady postępowania podczas interwencji związanych z unieszkodliwianiem rojów lub gniazd owadów błonkoskrzydłych.

Uczestniczył w kilkunastu edycjach Forum Ratownictwa w Inowrocławiu, angażował się w organizację cyklicznych międzynarodowych konferencji poświęconych ochronie zabytków na wypadek szczególnych zagrożeń.

Był również naszym cenionym autorem. Jego artykuły wielokrotnie publikowaliśmy na łamach „Przeglądu Pożarniczego”.

To, co go charakteryzowało szczególnie, to życzliwość, z jaką podchodził do ludzi, nawet jeśli się z nimi nie zgadzał. Miał niezwykłą umiejętność analizowania kontrowersyjnych poglądów i opinii w sposób spokojny, umiarkowany i łagodny.

St. bryg. Waldemar Murawka został odznaczony m.in. Brązowym Krzyżem Zasługi, srebrną odznaką „Zasłużony dla Ochrony Przeciwpożarowej” i brązowym medalem „Za Długoletnią Służbę”.

Cześć Jego pamięci!

Stołeczne www

Komenda Wojewódzka PSP w Warszawie zaprezentowała nową odsłonę swojej witryny internetowej. Jest to jedna z nielicznych stron jednostek organizacyjnych PSP, która nadąża za nowymi trendami w sieci. Świadczą o tym także odesłania do mediów społecznościowych i – co ważniejsze – informacje tam udostępniane.

Sama strona jest przede wszystkim przejrzysta – strażacka czerwień pojawia się jedynie symbolicznie, a nie przytłacza czytelnika, ogrom informacji jest ułożony w intuicyjnym menu, po którym niezwykle łatwo się poruszać. Zacznijmy jednak zwiedzanie www.mazowsze.straz.pl metodycznie, od początku.

Na stronie głównej znajdziemy aktualności, najnowsze doniesienia z województwa pokazuje rotujący slajder. Poniżej znajdują się odesłania do podstron, pod wspólnym tytułem „Bądź bezpieczny”. Wśród nich są informacje o pożarach traw, czujkach dymu, bezpiecznym wypoczynku nad wodą, czadzie, pożarach lasów, a przede wszyst-



kim o numerze alarmowym 998. Tu właśnie przeczytamy m.in. zasady zgłaszania zdarzeń, a także wskazówki – czego może żądać przyjmujące zgłoszenie. To nie wszystko, więcej informacji z tej kategorii znajdziemy już bezpośrednio w menu, klikając na „Bądź bezpieczny”. Tam umieszczone zostały także poradniki do ściągnięcia, przygoto-

wane zarówno przez strażaków, jak i Rządowe Centrum Bezpieczeństwa.

Nie zabrakło statystyk i oczywiście podstawowych wiadomości o samej komendzie wojewódzkiej – jej strukturze oraz historii, biuletynu informacyjnego, informacji o szkoleniach, galerii, a także skrótego poradnika o tym, jak zostać strażakiem. Jako wzór lub podpowiedź mogą służyć projekty Komendy Wojewódzkiej PSP w Warszawie współfinansowane ze środków Unii Europejskiej oraz Wojewódzkiego i Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, zgromadzone w zakładce „Dofinansowanie”.

Przewidziano również miejsce dla prewencji – przede wszystkim dla instrukcji o postępowaniu mieszkańców na wypadek wystąpienia awarii przemysłowej, przygotowanych przez zakłady mieszczące się na terenie województwa.

Szczerze zachęcam do odwiedzin przedstawianej strony. Jest dowodem na to, że można zaprezentować się naprawdę dobrze – choć pozornie w minimalistycznej formie. Często jednak mniej znaczy więcej, a w tym przypadku postawienie na proste rozwiązania dało bardzo dobry efekt.

eM.

TO WARTO PRZECZYTAĆ

O zasadach kontaktów z dziennikarzami i światem mediów obszernie pisaliśmy w PP nr 12/2014. Tym, którzy czują niedosyt, proponuję lekturę książki Rafała Guzowskiego „Budowanie wizerunku urzędnika w mediach”. To wręcz niezbędny każdego urzędnika poruszającego się na co dzień w labiryncie relacji z dziennikarzami. Autor podpowiada, jak się zachowywać, a czego nie robić, by wypaść dobrze. Sugeruje również, od czego zacząć tworzenie relacji z mediami. Wiele instytucji i organizacji ciągle jeszcze podchodzi do tego z przymrużeniem oka, bez żadnej wizji. Współpracą z mediami nierzadko zajmują się zupełnie przypadkowi ludzie, bez odpowiednich kompetencji. Czym to grozi? Nierzetelnymi informacjami prasowymi, osłabieniem prestiżu urzędu, chaosem informacyjnym w instytucji itp.

Urzędnik w medialnym kosmosie

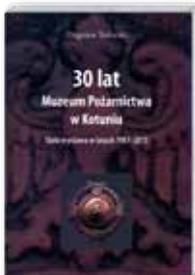


To tylko niektóre z podjętych kwestii. Autor łączy teorię z praktyką w kontekście wybranych przepisów prawa. Książkę czyta się lekko i szybko. Nie tylko dzięki sprawnej ręce autora, lecz także zabiegom edytorskim. Najważniejsze porady i tezy zostały wyróżnione, zaś schematy i tabele porządkują treść, przedstawiając ją w syntetycznej formie. Najistotniejsze informacje łatwo dzięki temu zapadają w pamięć.

W poradniku zamieszczono wzory sprostowań, scenariusz postępowania w sytuacji kryzysowej, przykładowy materiał sondażowy przed wprowadzeniem spójnej polityki informacyjnej oraz różne typy informacji prasowych. Na przykładzie wybranych urzędów omówione zostały case study strategii informacyjnych. Może warto niektóre rozwiązania przeschepić na strażacki grunt? Do lektury szczególnie zachęcam oficerów i rzeczników prasowych PSP!

ep

Rafał Guzowski, *Budowanie wizerunku urzędnika w mediach*, Presscom Sp. z o.o., Wrocław 2014.



Z pożarniczej pasji

W latach 60. ubiegłego wieku członkowie Młodzieżowej Drużyny Pożarniczej OSP w Kotuniu (wschodnie Mazowsze) zaczęli zbierać materiały, które miały udokumentować historię powstania i działalności jednostki. Walne Zebranie OSP w Kotuniu powierzyło wówczas jej dowódcy – Zbigniewowi Todorskiemu funkcję kronikarza.

W jego ręce trafiały materiały o wartości historycznej i muzealnej. Zaangażował się także w ich pozyskiwanie – przeprowadzał wywiady z weteranami straży, zbierał zdjęcia, pamiątki. I tak zostało do dziś.

To był właśnie początek Muzeum Pożarnictwa w Kotuniu, które oficjalnie powstało w 1982 r. W kolejnych latach wiele osób intensywnie pracowało nad

rozwojem muzeum i podniesieniem jego rangi w szeregu placówek historycznych i kulturalnych. O tym, jak wiele wysiłku, pasji i zaangażowania potrzeba było, żeby to osiągnąć, dowiemy się z książki „30 lat Muzeum Pożarnictwa w Kotuniu. Sala wystawowa w latach 1983-2013” autorstwa Zbigniewa Todorskiego.

Skromny początkowo zbiór eksponatów z każdym rokiem stawał się coraz bardziej okazały. Zbiory prezentowane są w formie czterech stałych wystaw: Rozwój techniki pożarniczej od połowy XIX do końca XX wieku, Podręczny sprzęt gaśniczy, Zabytkowe pojazdy pożarnicze i Kultura polskiego pożarnictwa. W publikacji obejrzymy zdjęcia przedstawiające wybrane eksponaty, np. sikawkę ręczną z 1891 r. wyprodukowaną we Lwowie. A żeby zobaczyć te cuda na własne oczy i zarazić się pożarniczą pasją, warto wybrać się do Kotunia.

ep

Zbigniew Todorski, *30 lat Muzeum Pożarnictwa w Kotuniu. Sala wystawowa w latach 1983-2013*, Muzeum Regionalne w Siedlcach, Kotuń 2014.

Magia pierwszego wrażenia

Zaledwie kilka sekund wystarczy, aby wydać werdykt o osobie, którą właśnie poznaliśmy.

Umiejętność szybkiego wyrabiania opinii pozwoliła naszemu gatunkowi przetrwać, dając mu instynktowną, opartą na kilku skromnych przesłankach informację: walczyć, uciekać czy przyjaźnić się z nieznanym. Podświadomie podejmowane decyzje tego typu łączą się z emocjami, co sprawia, że są niezwykle trwałe, pozostają na długo w pamięci i bardzo trudno je zatrzeć późniejszym, racjonalnym działaniem.

Komunikujemy się z otoczeniem za pomocą sygnałów niewerbalnych i werbalnych. Wrażenie, jakie wywołujemy u odbiorcy, tylko w 7 proc. uzyskujemy za pomocą słów, reszta zależy od tonu i modulacji głosu oraz postawy ciała. Jeśli posiadliśmy odpowiednie umiejętności w tym zakresie i mamy świadomość własnego wizerunku, możemy kształtować to wrażenie. To zaś pomoże nam reprezentować siebie i instytucję, której jesteśmy przedstawicielami

Jak wykorzystać potęgę pierwszego wrażenia? Oto kilka wskazówek

Witając się z nieznanym, wymieniamy za zwyczaj uścisk dłoni. Nie powinien on trwać dłużej niż dwie, trzy sekundy. Pamiętajmy, aby go nie przedłużać – staje się wtedy zbyt intymny. Optymalna sytuacja to taka, gdy dłonie spotykają się w płaszczyźnie pionowej, a uścisk nie jest ani zbyt mocny, ani zbyt delikatny. Za silne uchwycenie dłoni świadczyć może o próbie zastraszenia, zbyt słabe zdradza niechęć do pełnego i otwartego kontaktu. Jeśli chcemy wzbudzić czyjąś życzliwość, najlepiej oddać uścisk z podobną siłą, gdyż nic tak nie wzmacnia sympatii, jak poczucie równości i bezpieczeństwa. Nie zapomnijmy o kontakcie wzrokowym. Świadczy on nie tylko o szacunku, lecz także o pewności siebie. Jeśli nie spojrzymy w oczy osobie witanej, zaprzepaścimy możliwość nawiązania przyjacielskiego kontaktu. Do spojrzenia przywiązujemy bardzo dużą wagę. Jeżeli utrzymujemy kontakt wzrokowy, wiemy, że jesteśmy przedmiotem czyjegoś zainteresowania i czujemy się ważni. Przy powitaniu istotny jest również lekki, przyjazny uśmiech.

Znajomość zasad *savoir vivre*'u również pomoże nam w osiągnięciu zamierzonego celu. Pamiętajmy, że w sytuacjach prywatnych to ko-

bieta wyciąga pierwszą rękę na powitanie, w sytuacjach służbowych jako pierwsza podaje rękę osoba ważniejsza w hierarchii.

Ważne jest zachowanie odpowiedniej odległości od rozmówcy. Badania wykazały, że pokazuje ona między innymi stosunek emocjonalny oraz stopień zażyłości. Z nowo poznaną osobą powinniśmy pozostać w tak zwanym dystansie społecznym i zachować odległość nie mniejszą niż 120 cm. Wtargnięcie w cudzą przestrzeń powoduje agresję, wycofanie i niechęć. Jeżeli potrafimy szanować przestrzeń innych osób, jesteśmy odbierani pozytywnie.

Duże znaczenie ma również tembr głosu, sposób i tempo mówienia. Czasem to, jak mówimy, jest ważniejsze od wypowiedzianych słów. Zaufanie wzbudza niski i miękki głos, zarówno u kobiet i mężczyzn. Mówmy zdecydowanie, konkretnie, niezbyt szybko, taki sposób wypowiedzi charakteryzuje osoby opanowane i pewne siebie.

Jeśli spotkanie dotyczy konkretnej sprawy, przygotujmy się do niego, miejmy w zanadrzu kilka gotowych opinii lub szczegółowych pytań. W przypadku spotkania towarzyskiego warto obmyślić wcześniej ciekawe tematy rozmów, którymi ożywymy przygasającą konwersację.

Nie zapominajmy o gestach, które powinny być integralną częścią naszej ekspresji. Mają one podkreślać i uzupełniać to, co mówimy, dawać dodatkowe informacje. Aby zwiększały naszą wiarygodność, muszą być spójne z tym, co mówimy i całością naszego wizerunku.

W trakcie spotkania trzeba pozwolić drugiej osobie mówić, poznać ją nie dzięki natręcznym pytaniom, ale dopytywać o szczegóły poruszanych ważnych dla niej tematów. Drobne potakujące ruchy głową podczas słuchania upewniają mówiącego, że aprobujemy to, co mówi i że interesuje nas przekazywana treść. Również zwrócenie się w jego kierunku, lekkie pochycenie w jego stronę, będące oznaką zainteresowania, utwierdzi naszego rozmówcę w przekonaniu, że nie ma nic miłszego niż przebywanie w naszym towarzystwie. Przyjemnie mówi się bowiem do kogoś, kto wyraźnie sygnalizuje swoje zaniepokojenie naszymi słowami.

Jeśli będziesz się wypowiadał, mów o rzeczach pozytywnych, okazuj sympatię i przekazuj pozytywne emocje.



Tatiana Sokołowska jest ekspertem etykiety w biznesie i polityce, autorką wielu programów szkoleniowych w zakresie *dress code*'u, *savoir vivre*'u oraz wystąpień publicznych. Doradza w kreowaniu biznesowego wizerunku w telewizji i radiu

Postawa ciała – to, jak chodzimy, poruszamy się i siedzimy, przekazuje bardzo wiele informacji. Psychologowie odkryli, że obdarzamy życzliwością ludzi, którzy są do nas podobni. Lubimy tych, którzy mają zainteresowania, poglądy i postawy zbliżone z naszymi. Jeśli w czasie spotkania przyjmimy układ ciała podobny do tego, jaki ma nasz rozmówca, będziemy mówili w podobnym tempie i czasem używali podobnych sformułowań, zbudujemy atmosferę zaufania i dobrego kontaktu.

Czasami pragnienie wywarcia dobrego wrażenia jest tak silne, że mija się z autentycznością. Zarządzanie wizerunkiem to ukazywanie siebie w dobrym świetle i eksponowanie swych mocnych stron. Nie polega jednak na udawaniu kogoś, kim nie jesteśmy – fałsz zostanie szybko zauważony.

Znaczenie ubioru i ogólnego wizerunku w kontaktach interpersonalnych jest niezmiernie ważne, dlatego też zajmujemy się nim w kolejnym artykule, poświęconym zasadom firmowego cywilnego *dress code*'u.

Pierwsze wrażenie, jakie zrobimy na innych, zależy przede wszystkim od nas samych. Możemy je dowolnie kształtować, a stosując zasady opisane powyżej, osiągniemy każdy zamierzony cel. ■

Nowy rok zaczął się co prawda już jakiś czas temu, ale dopiero teraz rozpoczął się karnawał podsumowań. Trwało pilne zbieranie danych, aby teraz wszem i wobec obwieszczać podsumowania i rozliczać to, co zdarzyło się w 2014 r. Taki przymusowy powrót do przeszłości, choć usilnie staramy się żyć tym, co teraz.

Nie sposób przejść obojętnie obok statystyk dotyczących numeru alarmowego 112. Nad jego skutecznością i efektywnością pochyliło się Ministerstwo Administracji i Cyfryzacji. Rok 2014 był bowiem pierwszym pełnym rokiem funkcjonowania jednolitego systemu powiadamiania ratunkowego w Polsce. Działywały już wszystkie centra powiadamiania ratunkowego i zapewniono pełną obsadę operatorów (razem 809 etatów, najwięcej w Katowicach – 95, a najmniej w Opolu – 20, przy czym liczba etatów była uzależniona od liczby mieszkańców na danym terenie). Dodatkową okazją był Międzynarodowy Dzień Numeru 112, obchodzony 11 lutego (tak, takie święto istnieje).

Sukcesem jest zmniejszenie czasu oczekiwania na połączenie z centrum z 28 do 11 s. Co ciekawe, danych tych nie potwierdzają internauci. Oczywiście można to zrzucić na naszą wrodzoną narodową zrzędlivość, jednak może wyluskamy ziarenka prawdy. Czytelnicy portali informacyjnych żalą się w swoich komentarzach, że oczekiwanie na połączenie trwa wieki, a jak już cudem się uda, trzeba przekazać operatorowi cały zestaw informacji, wśród których są dość zbędne dla samego zgłoszenia, co tylko niepotrzebnie wydłuża czas rozmowy. *Brakuje tylko pytania o numer buta* – zali się internautka. *Kiedy już udało mi się dodzwonić, podać te wszystkie potrzebne dane i wyjaśnić, o co mi chodzi, usłyszałam, że powinnam zadzwonić na pogotowie* – dodaje. Uznajmy jednak, że osiągnięta średnia, czyli owe 11 s – to sukces.

Pozostałe zgromadzone przez MAC dane wcale jednak nie nastroją optymistycznie. Średnio 80 proc. wszystkich telefonów to zgłoszenia fałszywe bądź anulowane. Swego rodzaju mistrzostwo osiągnęli mieszkańcy województw wielkopolskiego, małopolskiego i świętokrzyskiego – wykonując aż 86 proc. niepotrzebnych wywołań. W 2014 r. operatorzy numeru 112 odebrali łącznie 21 326 746 zgłoszeń. Aż 48 proc. z nich było fałszywych bądź złośliwych. W 35 proc. przypadków sam dzwoniący anulował połączenie jeszcze przed przyjęciem zgłoszenia przez operatora, czyli w pierwszych sekundach trwania rozmowy. Pełne statystyki są do pobrania na stronie mac.gov.pl.

Andrzej Halicki, minister administracji i cyfryzacji podkreśla: *Wyszkolony operator na podstawie przekazywanych mu informacji może szybko rozpoznać zgłoszenia fałszywe lub złośliwe. Dzięki temu do służb ratunkowych docierają tylko zgłoszenia od osób, które naprawdę potrzebują pomocy. Niemniej jednak w czasie, kiedy ktoś robi sobie żarty albo bezymyślnie dzwoni na telefon alarmowy, inna osoba może stracić szansę na uzyskanie pomocy.* Sekretarz stanu w MAC Stanisław Huskowski nazwał fałszywe telefony chorobą trapiącą system. Ten problem pojawia się w wielu krajach europejskich, dlatego tegoroczne obchody Międzynarodowego Dnia Numeru 112 mają być poświęcone – zgodnie z zaleceniem Europejskiego Stowarzyszenia Numeru Alarmowego 112 – zwalczaniu zgłoszeń fałszywych i niezasadnych.

Jeśli dane liczbowe kogoś nie przekonują, polecam film pt. „Pamiętaj, 112 ratuje życie” (dostępny na YouTube i na stronie MAC). Bo co prawda na głupotę nie ma lekarstwa, ale może taka forma dotrze chociaż do kilku dowcipnisiów i przyczyni się do zmniejszenia liczby niepotrzebnych telefonów. Może udałoby się naprowadzić na dobrą drogę kobietę z Rogowa (pow. żniński, woj. kujawsko-pomorskie), która razem z trzynastoletnią córką i jej koleżanką skutecznie blokowała numery alarmowe na początku minionego roku. To zgrane trio dzwoniło na wszystkie możliwe numery alarmowe – 997, 998, 999 i 112, łącznie wykonując kilka tysięcy niepotrzebnych połączeń. Kobieta usłyszała zarzut popełnienia przestępstwa z art. 269a k.k., dotyczący zakłócania pracy sieci teleinformatycznych będących integralną częścią systemu powiadamiania służb ratowniczych. Grozi jej nawet pięć lat więzienia.

Co do zasady jednak wykonanie fałszywego telefonu nie jest karalne. (...) *Byłoby tylko wtedy, gdyby doszło do zadysponowania pomocy przez służby ratownicze* – tłumaczy Maria Skarzyńska z MAC. I ten brak kary chyba zachęca, bo ludzie dzwonią po to, by spytać o numer kierunkowy do innego miasta, w sprawie umówienia się do fryzjera, zapytać, co zrobić z zapomnianym numerem PIN, jak dostać się do samochodu, skoro inny kierowca zastawił im drzwi albo zamówić pizzę. Absurdom nie ma końca.

Operator nie może jednak automatycznie odrzucić takiego połączenia. Jego obowiąz-

kiem jest dopytać, czy na pewno telefon dotyczy jedynie niefortunnego PIN-u, czy może w tle jest prawdziwe zagrożenie życia. Może się bowiem okazać, że osoba dzwoniąca jest w szoku, bo na przykład płonie mieszkanie. Nie wie, co się dzieje i paradoksalnie zaczyna od jakiejś błahostki. Paweł Superczyński z Centrum Zarządzania Kryzysowego podkreśla, że operator może się rozłączyć dopiero wtedy, gdy będzie pewien, że żadne zagrożenie życia, zdrowia bądź mienia nie istnieje.

Czasami telefony są bezsensowne jedynie z pozoru. Weźmy pod uwagę zamawianie pizzy, z którym polscy operatorzy zapewne nie raz się spotkali. Keith Weisinger był dyspozytorem w latach 2004-2006. Opowiedział amerykańskim mediom historię pewnego telefonu – początkowo wydawało mu się, że bardzo głupiego...

- *Chciałabym zamówić pizzę.*
- *Dodzwoniła się pani na 911. To numer alarmowy.*
- *Tak, duży, połówka z pepperoni, połówka z pieczarkami.*
- *Mmm... wie pani, że dodzwoniła się na 911? To numer alarmowy.*
- *Czy wie pan, ile zajmie dostawa?*
- *Dobrze, proszę pani, czy wszystko jest w porządku? Czy jest pani w sytuacji zagrożenia czy nie?*
- *Tak.*
- *...i nie może pani rozmawiać, ponieważ...?*
- *Tak, tak.*
- *Czy jest ktoś z panią w pokoju? Proszę powiedzieć tylko: tak lub nie.*
- *Tak.*
- *Dobrze, wydaje mi się, że mam w pani okolicy policjanta. Czy w domu jest broń?*
- *Nie.*
- *Czy może pani zostać na linii?*
- *Nie. Do zobaczenia wkrótce.*

Policjant, który pojawił się na miejscu, zastał pobitą kobietę i pijanego mężczyznę. Jak się okazało, bił ją od lat. Głupi, jak się mogło wydawać telefon, wyrwał ją z domowego piekła, tylko dlatego, że trafiła na mądrego dyspozytora.

Na stronie internetowej poświęconej numerowi 112 znajduje się wykaz sytuacji, w których można – a nawet trzeba – wykręcić ten numer. Na wszelki wypadek stworzona została tabela zdarzeń, które telegoniu zasądnią. To ciekawy zbiór, bo zaczerpnięty zapewne z doświadczeń operatorów.

eM.

Czym jest ochrona przeciwpożarowa?

Pytanie to zwykle nie pada, bo każdy strażak, zawodowy czy ochotnik, pojmuje, o co chodzi, niemal podświadomie. Niestety, intuicja jest warunkowana doświadczeniami i wiedzą, więc prosta wymowa tych dwóch słów na ogół bywa utożsamiana z wykonywanymi zadaniami zawodowymi. W przypadku strażaków jest to najczęściej gaszenie, a raczej czynności ratowniczo-gaśnicze.

To zawężone pojęcie ochrony przeciwpożarowej nie jest niczym złym, jeśli jest wyznawane jednostkowo. Gdy jednak staje się przekonaniem całkiem dużej grupy ludzi, już samą swoją masą działającą na otoczenie przekonująco – może mieć całkiem niebezpieczne skutki. Owocuje bowiem utożsamieniem potrzeb ochrony przeciwpożarowej z potrzebami formacji, która się tą ochroną zajmuje.

Jymczasem jeśli idzie o pojęcie ochrony przeciwpożarowej, sprawa jest bardzo prosta: należy myśleć jak najbardziej dosłownie. Ochrona przeciwpożarowa to ochrona przed pożarami. Ustawowo wygląda to tak:

Ochrona przeciwpożarowa polega na realizacji przedsięwzięć mających na celu ochronę życia, zdrowia, mienia lub środowiska przed pożarem, klęską żywiołową lub innym miejscowym zagrożeniem poprzez:

- 1) zapobieganie powstawaniu i rozprzestrzenianiu się pożaru, klęski żywiołowej lub innego miejscowego zagrożenia;
- 2) zapewnienie sił i środków do zwalczania pożaru, klęski żywiołowej lub innego miejscowego zagrożenia;
- 3) prowadzenie działań ratowniczych.

Jak widać, twórcy ustawy o ochronie przeciwpożarowej uwzględnili pod jej pojęciem aż trzy czynniki: zapobieganie zdarzeniom, zapewnienie sił (ludzi) i środków (sprzętu) do ich zwalczania oraz prowadzenie działań ratowniczych. Ich kolejność nie jest przypadkowa. Przede wszystkim istotne jest bowiem, żeby pożarów, wypadków i katastrof nie było, a jeśli już nastąpią, to by ich skutki były jak najmniejsze, jak najtańsze w likwidacji i żeby było czym i komu je zlikwidować. I musimy sobie zakarbować, że tylko w tym sensie wolno nam, zawodowym strażakom, a i strażakom niezawodowym, myśleć o ochronie przeciwpożarowej. Dlatego jeśli ktoś zajmując się zapobieganiem pożarom, traktuje owo zapobieganie jako cel sam w sobie, tracąc z oczu nieadekwatne do celu koszty przedsięwzięcia – grzeszy. Grzeszy również ten, co całą ochronę przeciwpożarową pojmując jako konieczność zakupu najnowszego sprzętu ratowniczego, zjadając tym samym budżet zapobiegawczy czy gaśniczy. No i nie mniej grzeszy ów, kto myśli, że działania ratownicze są celem samym w sobie, a cała reszta to zaledwie mrzonki czy środki wiodące do celu – bo traci z oczu szkodliwy wymiar pożaru.

Tylko przeciw czemu są to grzechy? Przeciw ochronie przeciwpożarowej? Otóż nie! Są to grzechy przeciw społeczeństwu, które ponosi wszelkie ich koszty. A koszty społeczne wyglądają tak: ofiary śmiertelne pożarów, ranni w pożarach i straty materialne oraz nieadekwatne do efektów koszty funkcjonowania zbyt jednostronnie pojmowanej ochrony przeciwpożarowej.

A jaka w tym rola Państwowej Straży Pożarnej? Odpowiedzieć na to pytanie jest bardzo łatwo: decydująca – i to dosłownie, w sensie podejmowania suwerennych decyzji, z prawnym umocowa-



Autor jest oficerem Państwowej Straży Pożarnej, absolwentem Szkoły Głównej Służby Pożarniczej

niem w strukturach rządu nad krajem, z możliwością wydawania obfitych w skutki rozkazów i nakazów. Mamy na to przepis w ustawie o PSP: *Centralnym organem administracji rządowej w sprawach (...) ochrony przeciwpożarowej jest Komendant Główny Państwowej Straży Pożarnej.*

Ponieważ ten jeden człowiek nie jest w stanie ogarnąć wszystkich problemów całego kraju, działa przy pomocy aparatu administracyjnego, zwanego Państwową Strażą Pożarną. Co prawda sformułowanie „ochrona przeciwpożarowa” występuje tylko przy komendancie głównym PSP, niżej już nie, ale na pewno nie znika. Ochrona przeciwpożarowa na niższych szczeblach jest rozpisana na konkretne zadania, spoczywające na komendantach wojewódzkich oraz powiatowych i miejskich PSP. I to oni niemalże bezpośrednio wpływają na skuteczność ochrony przeciwpożarowej. Ich woła przekłada się na działania podwładnych, będących strażakami zawodowymi czy cywilami zatrudnionymi w PSP. Przekłada się też na strażaków ochotników – w sumie kilkaset tysięcy ludzi. Warto więc, byśmy wszyscy zdawali sobie sprawę, czym ta ochrona przeciwpożarowa w istocie jest. Jeśli

ktoś, dobrnąwszy do tego miejsca, zdążył zapomnieć, to podpowiadam, że składa się z następujących zadań, wykonywanych w określonej kolejności: po pierwsze – zapobiegania, po drugie...

Oficer

S T R A Ż I N A W A N A C K A C H

108

Znaczek – i wszystko wiadomo

Straż pożarna na Wyspie Man została upamiętniona na znaczku pocztowym wydanym 20 lutego 2013 r. Choć znaczek jest tylko jeden, to arkusik, w którym jest sprzedawany, w pełni odzwierciedla wszechstronność służby – od ratownictwa górskiego po wypadki chemiczne, drogowe, ekologiczne i inne.

Maciej Sawoni

*– Chłopaki! Róbcie notatki i zdjęcia!
Redakcja „Przeglądu Pożarniczego”
czeka na artykuł!*



**Zostań naszym autorem!
Szczegóły: www.ppoz.pl**