

# **SZKOLENIE KIEROWCÓW- KONSERWATORÓW SPRZĘTU RATOWNICZEGO OSP**

## **TEMAT 1: Prawa i obowiązki kierowcy samochodu pożarniczego**

**Autor: Piotr P. Bielicki**

**Prezentacja: Piotr Hegyi**

# Pojazd uprzywilejowany

Pojazd uprzywilejowany to pojazd wysyłający:

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

**Powyższe warunki muszą być spełnione jednocześnie.**

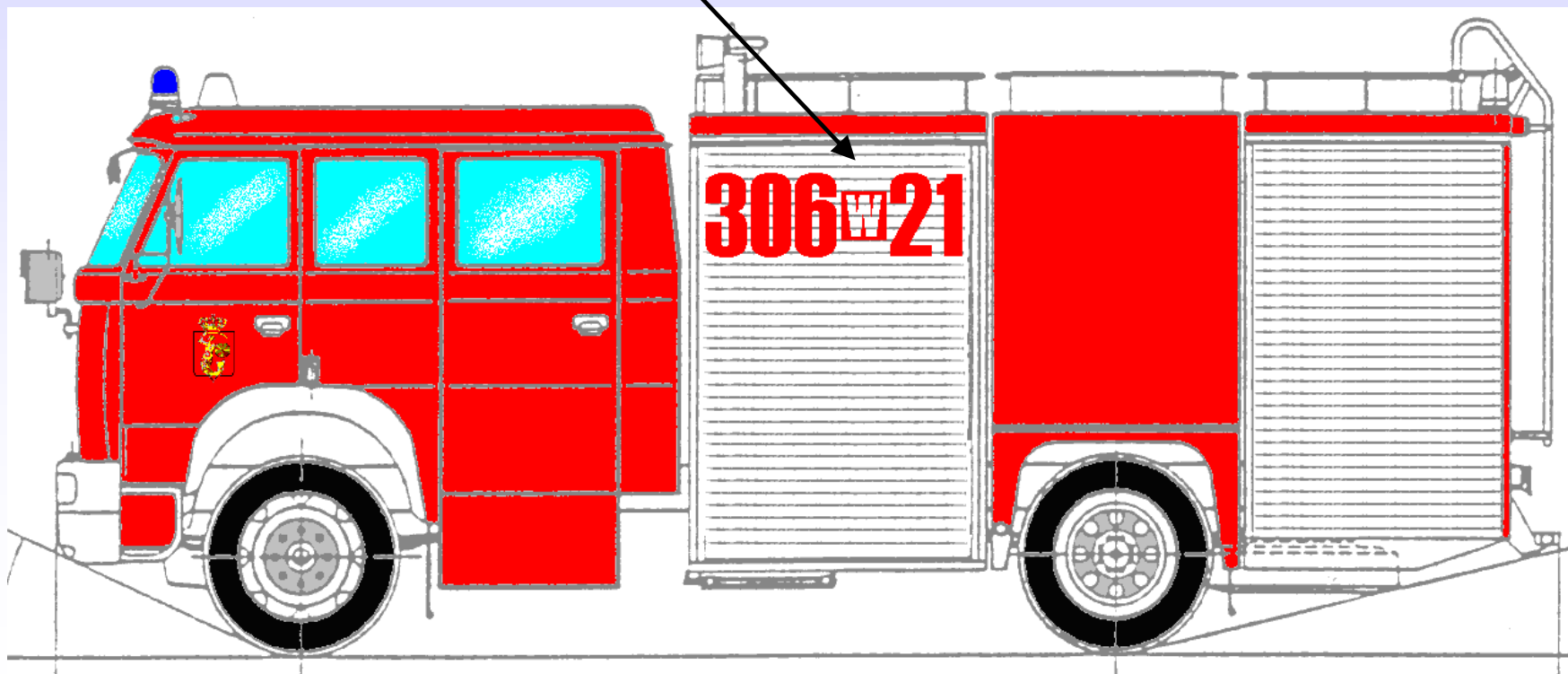
Definicja ta obejmuje również pojazdy jadące w kolumnie.

# Oznakowanie pojazdów samochodowych i sprzętu pływającego

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

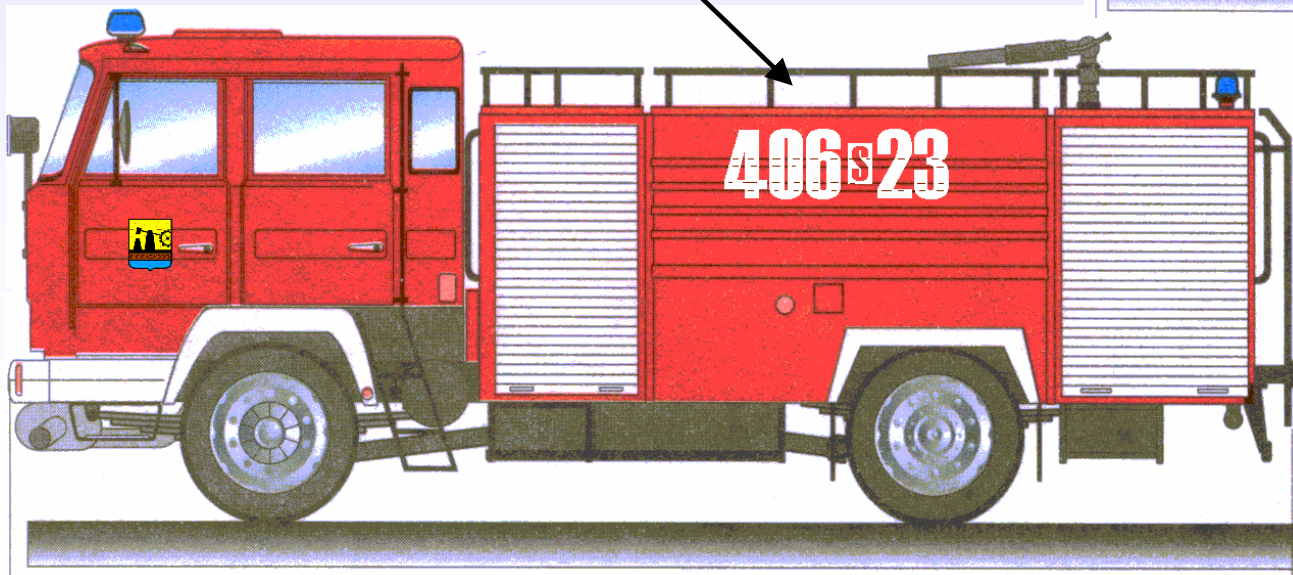
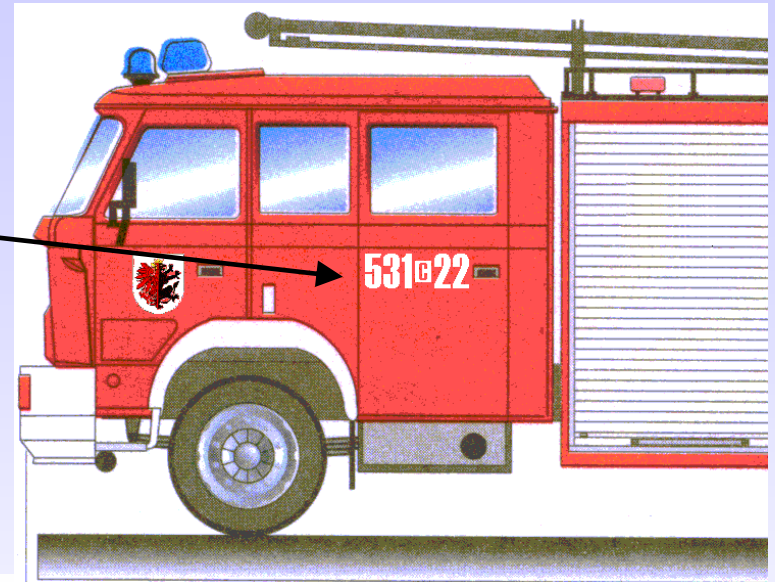
# Samochód pożarniczy prawidłowo oznakowany numerami operacyjnymi

numer operacyjny na  
płaszczyźnie bocznej  
nadwozia



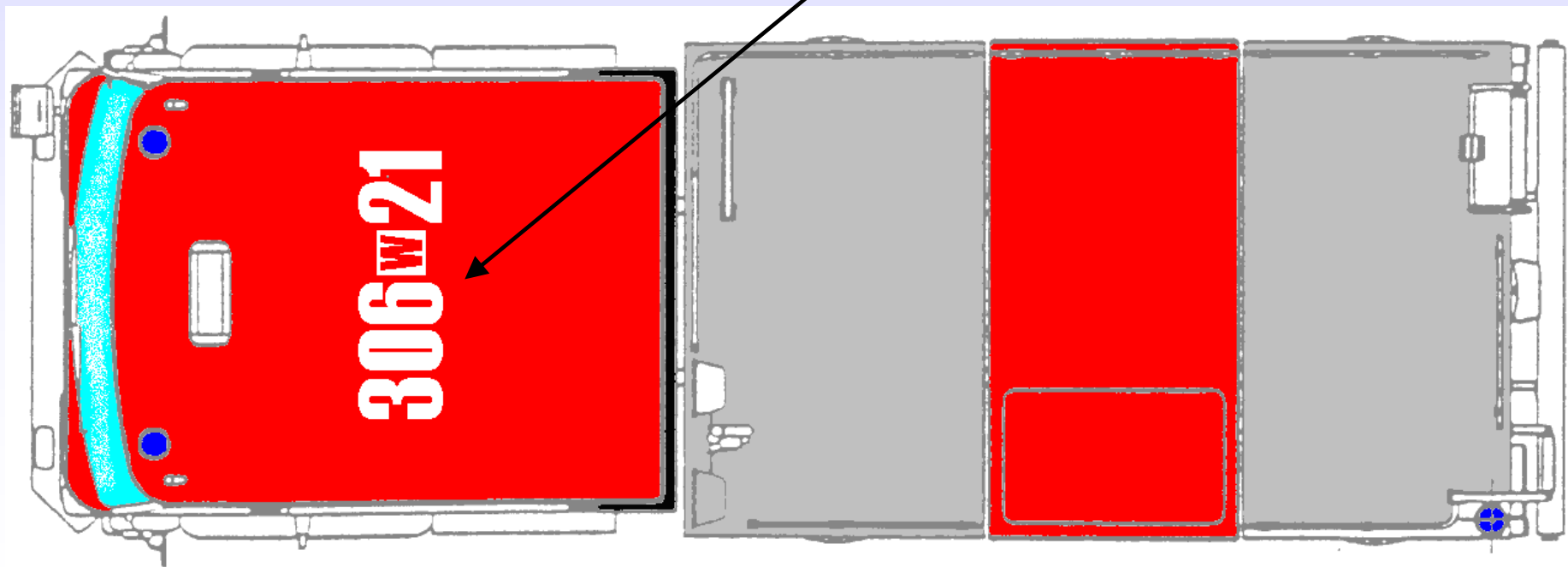
# Samochód pożarniczy prawidłowo oznakowany numerami operacyjnymi

numer operacyjny na  
płaszczyźnie bocznej  
nadwozia



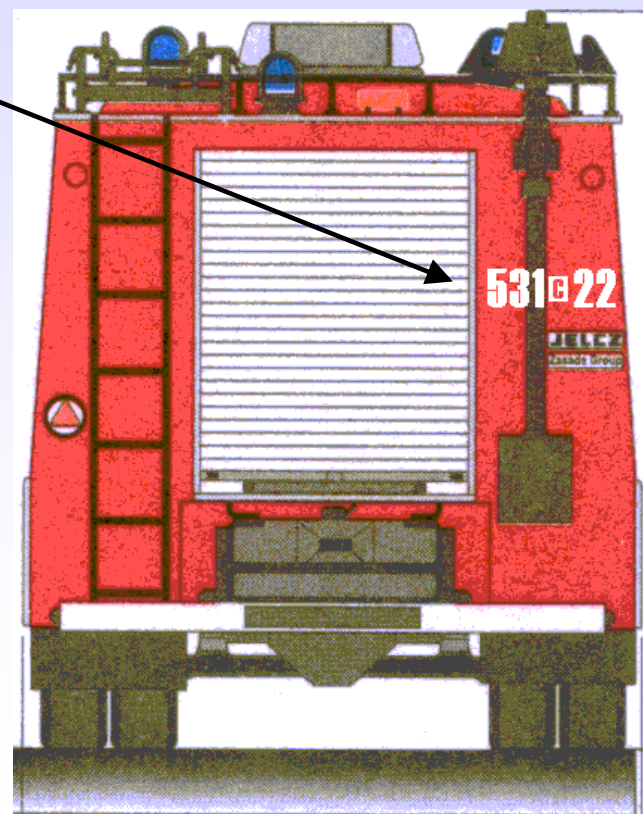
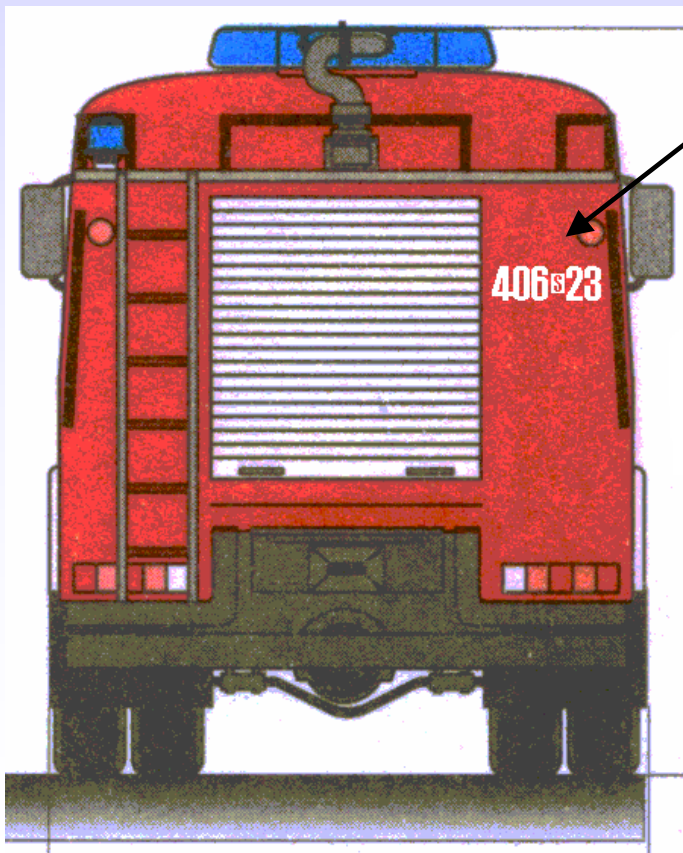
# Samochód pożarniczy prawidłowo oznakowany numerami operacyjnymi

numer operacyjny  
umieszczony na dachu



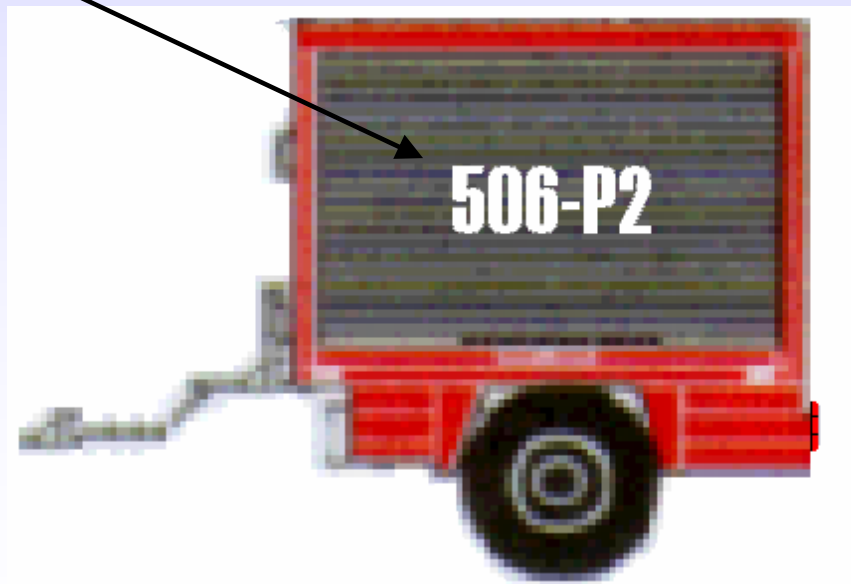
# Samochód pożarniczy prawidłowo oznakowany numerami operacyjnymi

numer operacyjny  
umieszczony na  
tylnej płaszczyźnie  
nadwozia



# Pryczepa gaśnicza prawidłowo oznakowana numerem operacyjnym

numer operacyjny na  
płaszczyźnie bocznej  
przyczepy





# Samochód operacyjny prawidłowo oznakowany numerami operacyjnymi



# Kto może być kierowcą w OSP ?

Uprawnienie do kierowania pojazdem uprzywilejowanym może otrzymać osoba która:

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

## Kto może być kierowcą w OSP ? c.d.

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

## Do podstawowych obowiązków kierowcy zaliczamy:

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

# Podstawowe obowiązki kierowcy c.d.:

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

## Uprawnienia kierowcy OSP to:

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

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

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

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

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



# Obowiązki kierowcy po ogłoszeniu alarmu:

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

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

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

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

# Zasady poruszania się pojazdem uprzywilejowanym:

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

## Jazda w kolumnie:

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

## Jazda w kolumnie:

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

## Jazda w kolumnie:

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

**prędkość 40 km/h ~ odległość 40m**

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

# Specyficzne warunki jazdy podczas akcji ratowniczych:

## ● jazda z przyczepą ze sprzętem specjalnym:

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

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

## 🔴 zagrożenia podczas akcji przeciwpowodziowych:

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



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

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

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

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

## ● **technika jazdy w górach:**

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

## ● technika jazdy w zabudowie miejskiej:

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

## ● technika jazdy w zabudowie miejskiej cd.:

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

# Wykorzystano:

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

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

**DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ**