

POŽÁRNÍ TAKTIKA

Záchranné práce

Práce na vodě – práce na klidné hladině

Obsah

1	Úvod	3
2	Manipulace s plavidlem	3
3	Rozmístění osádky plavidla, přepravovaných osob a nákladu	4
4	Práce na plavidle s motorem	4
4.1	Zásady bezpečného použití plavidla s motorem	4
4.2	Ovládání plavidla s motorem	5
4.3	Přiblížení k jinému plavidlu	6
4.4	Přesedání do jiného plavidla	6
4.5	Vlečení (tlačení) druhého plavidla.....	7
4.6	Práce při snížené viditelnosti, funkce navigátora	7
5	Technika pádlování a ovládání plavidla pádly	8
5.1	Pádlo a úchop pádla	8
5.2	Technika pádlování.....	9
5.2.1	Záběr vpřed	9
5.2.2	Záběr vzad	10
5.2.3	Bidlování.....	11
5.2.4	Přitažení.....	11
5.2.5	Ulomení (slalomové)	12
5.2.6	Široký záběr (obloukový) vpřed, vzad	12
5.3	Ovládání plavidla pádly	12
5.3.1	Technika jízdy.....	12
5.3.2	Změna směru (obrat)	13
6	Záchrana osob z vody	13
6.1	Záchrana házecím pytlíkem ze břehu.....	13
6.1.1	Příprava na hod a vlastní hod.....	14
6.1.2	Balení házecího pytlíku.....	14
6.2	Záchrana z plavidla	15
6.2.1	Vytažení do plavidla	15
6.3	Záchrana osobním zásahem hasiče.....	16
6.3.1	Plavání v OOP pro práci na vodě.....	16
6.3.2	Vstup do vody ze břehu.....	16
6.3.3	Vstup do vody z plavidla.....	17
6.3.4	Přiblížení k zachraňovanému a techniky vyproštění ze sevření	17
6.3.5	Tažení zachraňovaného.....	18
7	Vynášení zachraňovaných na břeh, pravidla poskytování první pomoci	19
7.1	Výstup z plavidla a mělčiny	19
7.2	Pravidla poskytování první pomoci	19
7.3	Postup základní první pomoci	19
7.4	Některé podrobnosti k tonutí	20
8	Nácvik situace „muž přes palubu“	20
9	Vyhledávání osob pod hladinou	20
9.1	Poznámky k vyhledávání osob pod vodní hladinou	21
9.2	Metody vyhledávání.....	21
10	Vyzvedávání vozidel a předmětů z vody	22

1 Úvod

Práce na klidné hladině má obvykle, pokud není ovlivněna nepřízní počasí např. větrem, nižší nároky na schopnosti hasičů než práce na tekoucí vodě. I z těchto důvodů je vhodné provést výcvik všech činností nejprve na klidné hladině. Základní dovednosti v oblasti manipulace s plavidly a jejich ovládní, záchrana osob a práce se záchrannými prostředky uvedené v této kapitole jsou plně využitelné také na tekoucí vodě.

2 Manipulace s plavidlem

Přenášet lze zpravidla pouze nafukovací plavidla. U ostatních plavidel se manipulace provádí prostřednictvím lodního přívěsu. Při přenášení plavidla dbáme zvýšené opatrnosti, vzhledem k poškození plavidla a zranění vlivem hmotnosti plavidla a možnosti uklouznutí na mokřem povrchu.

Při vyjímání plavidla z vody se nejdříve vyjme před a poté zád. Při pokládání na vodu se nejprve položí zád plavidla a poté před.

Po položení nafukovacího plavidla na vodní hladinu je nutné zkontrolovat předepsaný provozní tlak v jednotlivých vzduchových komorách. Obvykle je nutné vzduch doplnit, protože vlivem ochlazení vzduchu v komorách dojde ke zmenšení jeho objemu. Plnění vzduchu do plavidel se provádí pomocí mechanické pumpy nebo z tlakové láhve a v takovém případě vždy za použití redukčního ventilu. Analogicky po vytažení z vody může vlivem zvýšení teploty dojít k nárůstu objemu vzduchu v komorách, který v některých případech vede až k destrukci komory. Je proto nezbytné včas vzduch upustit, případně plavidlo ochlazovat nebo alespoň umístit do stínu.



Obr. 2.1 Přenášení plavidla



Obr. 2.2 Manipulace s lodním přívěsem

V případě šestimístných nafukovacích plavidel je pořadí při nastupování následující – první nastupuje zadák u břehu, druhý nastupuje háček vzdálenější od břehu, třetí nastupuje zadák vzdálenější od břehu (obvykle velitel plavidla, kormidelník), poté oba středáci a poslední háček blíže u břehu, který drží celou dobu plavidlo u břehu. U ostatních plavidel se tato pravidla použijí obdobně. U plavidel s motorovým pohonem nastupuje jako první strojník plavidla. Při vystupování je pořadí obrácené.

Plavidlo uvazujeme vyvazovacím lanem k vhodnému kotvícímu bodu na břehu. Pokud je možno plavidlo vytáhnout na břeh, tak jej vytáhneme s ohledem na možné poškození dna plavidla o ostré předměty. I po vytažení plavidla je třeba plavidlo uvázat, pro případ náhlé vlny či zvýšení vodní hladiny.

3 Rozmístění osádky plavidla, přepravovaných osob a nákladu

Při jízdě s použitím motoru je nutné zajistit, aby všichni členové osádky plavidla a přepravované osoby seděli na sedadlech ve výbavě plavidla. Pokud jimi není plavidlo vybaveno, musí sedět případně klečít na podlaze plavidla. Toto neplatí pro strojníka plavidla. Zatížení (osoby i náklad) je nutné v plavidle rozmístit rovnoměrně. Špatné rozdělení zátěže může plavidlo destabilizovat, což může vést ke ztrátě kontroly nad plavidlem. Materiál uložený v plavidle zajišťujeme uvázáním, nejlépe v těžišti plavidla.



Obr. 3.1 Rozmístění osádky plavidla

Pokud se osoby na plavidle pohybují (např. při nastupování a vystupování), je vhodné, vzhledem k zachování stability dodržovat pravidlo, že na plavidle vždy stojí nebo jde pouze jedna osoba.

4 Práce na plavidle s motorem

4.1 Zásady bezpečného použití plavidla s motorem

Před vyplutím je nutné zkontrolovat:

- provozní tlak (u nafukovacích plavidel),
- krytky ventilů (u nafukovacích plavidel),
- kompletnost výbavy plavidla,
- dotažení upínacích šroubů motoru, zajištění motoru na plavidle (řetízek),
- správnou funkci spínače nouzového zastavení motoru,
- stav paliva, oleje, případně akumulátoru,
- upevnění palivové nádrže a stav palivového systému, uvolnění přívzdušňovacího ventilu,
- stav dálkového řídicího ústrojí, pokud jím je plavidlo vybaveno.

Další bezpečnostní pravidla:

- je zakázáno používat motor s vyšším výkonem než je ten, který je uveden na výrobním štítku plavidla,
- je zakázáno překračovat povolený počet osob nebo povolené zatížení nákladem,
- při plavbě je nutné dodržovat dostatečný odstup od osob a překážek ve vodě, zejména dodržovat bezpečnou vzdálenost od vrtule motoru,

- motor je nutné instalovat vždy v podélné ose plavidla doprostřed desky pro motor. Po 15 min. provozu je nezbytné zkontrolovat utažení upínacích šroubů motoru. Motor je nutné nastavit tak, aby osa hřídele vrtule byla rovnoběžná s hladinou vody. Instalace a nastavení motoru se provádí, jen když je motor v klidu,
- k pohonu plavidel lze používat pouze k tomu účelu určené lodní motory. Využití plovoucích požárních čerpadel k pohonu plavidel není možné z důvodů např.: absence pojistky nouzového zastavení motoru, absence zpětného chodu, špatné ovladatelnosti plavidla, možnosti popálení o výfukové potrubí,
- před nastartováním je nutné se přesvědčit, že motor je v poloze „neutral“ a není zařazená rychlost,
- strojník plavidla musí mít vždy upevněno kolem zápěstí nebo na oděvu lanko ke spínači nouzového zastavení,
- zejména při přistávání je zakázáno dávat ruce případně nohy mimo plavidlo, může dojít k jejich poranění,
- pokud při manévrování dojde k přiblížení k osobě ve vodě, je strojník plavidla povinen lodní motor přeradit do polohy „neutrál“, případně pokud to podmínky dovolí, vypnout motor,
- ve vysoké rychlosti je zakázáno jezdit do ostrých zatáček a provádět prudkou změnu směru jízdy, aniž by předtím o tom byli informováni členové osádky,
- je nutné zabránit kontaktu nafukovací části s ostrými předměty nebo agresivními kapalinami,
- při jízdě na plavidle je zakázáno kouření.

4.2 Ovládání plavidla s motorem

Motor a kormidlo jsou z plavidla umístěny na zádi plavidla. Proto se plavidlo nechová standardním způsobem při zatáčení. Zád' plavidla při zatáčení vybočuje a ovlivňuje směr plavidla. Při prudkém zatočení působí na plavidlo značná odstředivá síla a náklon, které mohou způsobit vypadnutí z plavidla. Motory plavidel mají ve většině případů převodovku s pohonem vpřed, neutrál a pohon vzad. Při přechodu z pohonu vpřed je nutné nejprve vyřadit do polohy neutrál, počkat na snížení otáček motoru, a poté zařadit pohon vzad. (Při rychlém přepřazení může dojít k poškození převodovky a motoru plavidla).

Při jízdě vzad je nutné vždy zabezpečit motor proti zdvihu. Zád' plavidla je obvykle plochá a má velký odpor proti vodě. Při rychlé jízdě vzad může voda vniknout do plavidla přes zád' a zaplavit plavidlo.

Při jízdě vpřed, se rozlišuje jízda výtlačná a jízda klouzáním (ve skluzu). Výtlačná plavba je charakteristická tím, že loď při pohybu vytlačuje vodu dolů pod sebe a do stran. Příklad vodu rozděljuje, voda obtéká trup po bocích a na zádi se zase spojuje. Při jízdě ve skluzu, vyšší rychlosti, je třeba přizpůsobit zatáčení plavidla. Na dobu, kdy plavidlo přejde z výtlačné jízdy na jízdu ve skluzu, má vliv rozmístění osádky a nákladu. Při maximálním zatížení plavidla tato doba razantně narůstá. Přechod z jízdy ve skluzu na jízdu výtlačnou by měl být pozvolný, při rychlém snížení rychlosti může dojít k zalití plavidla vlnou za plavidlem.



Obr. 4.1 Výtlačná jízda



Obr. 4.2 Jízda ve skluzu

U některých plavidel lze nastavit náklon plavidla tak, aby jeho podélná osa byla rovnoběžná s vodní hladinou. Docílí se toho pomocí náklonu motoru, tzv. trimování. Pokud je plavidlo nakloněno příliš nízkou, tlačí motor před do vody a snižuje se tím výkon motoru a ovladatelnost plavidla. Pokud je nakloněno příliš vysoko tlačí před plavidla ven z vody, plavidlo je při jízdě nestabilní a špatně ovladatelné.

Plavidlo nelze zastavit na místě a i po zastavení motoru se dále pohybuje. K zastavení lze použít zpětný chod motoru. Se setrvačností plavidla je vždy nutné počítat hlavně při přibližování se k jiným plavidlům, a zejména k osobám!

V případě použití motoru sledujeme profil dna. V případě pozvolného klesání dna hrozí riziko nárazu motoru o dno a poškození šroubu, případně lodního motoru. V těchto případech je nutné s předstihem motor zastavit, vyklopit z vody a ke břehu dojíždět za pomoci pádel.

4.3 Přiblížení k jinému plavidlu

Při přibližování k druhému plavidlu najíždíme vždy proti větru. Orientujeme se podle odhadu a směru vln na vodní hladině. Při najíždění ve směru větru hrozí, že při porvy větru nebo vlivem vln dojde ke kolizi plavidel. Přibližujeme se malou rychlostí a počítáme se setrvačností plavidla.

4.4 Přesedání do jiného plavidla

Při přesedání do jiného plavidla dbáme na vyváženost obou plavidel. Plavidla jsou boky u sebe, osoby se nesmějí zdržovat na jednom boku, a přesedá se zpravidla ve středu plavidel. Přesedání se děje postupně.



Obr. 4.3 Přiblížení k jinému plavidlu



Obr. 4.4 Přesedání do jiného plavidla

4.5 Vlečení (tlačení) druhého plavidla

Pokud má plavidlo poškozený pouze pohon, bude jeho vlečení jednoduché. Dbáme zejména na to, abychom oba konce lana vyvázali na místech k tomu určených - na vlečném (záchranném) plavidle na zádi, pokud možno v ose plavidla. U vlečeného (poškozeného) plavidla pak uvazujeme lano na přídi v ose plavidla, a to zejména v případech, kdy je vyřazeno kormidlo tohoto plavidla. Pokud jsou na záchranném plavidle na zádi pouze boční úchyty, vytvoříme z nich úvaz ve tvaru „V“. Nikdy neuvazujeme lano napevno, bez možnosti rychlého uvolnění. Délku lana zvolíme dle situace. Pozor, někteří výrobci plavidel mají v návodu k obsluze určenu minimální délku lana v těchto situacích.

Pokud to lze, je vhodné přesunout osádku, případně náklad do záchranného plavidla. Manévrování s poškozeným plavidlem je pak snazší. Při tažení poškozeného plavidla je nutné dbát zvýšené opatrnosti a zabránit namotání tažného lana do motoru. Máme-li vléci plavidlo poškozené, či částečně zatopené, je nutné dbát zvýšené opatrnosti při uvazování i při samotném transportu. Vzhledem k poškození, či zatopení, může být změněno těžiště plavidla a první vyvázání nemusí být optimální. Pokud je tomu tak, je třeba ihned úvaz upravit. Především tím dalším možným škodám. Totéž platí u vlečení dalších, zejména asymetrických či částečně potopených předmětů. Převrácené plavidlo neobracíme, táhneme ho ke břehu dnem vzhůru.

Jestliže z převráceného plavidla unikají provozní kapaliny, je vhodné v rámci možností zabránit dalšímu úniku nebo přeložit externí nádrže a kanystry do záchranného plavidla. Taktéž je vhodné za tažené převrácené plavidlo přivázat sorpční hady.



Obr. 4.5 Tažení plavidla



Obr. 4.6 Tlačení plavidla

Při manévrování musí strojník záchranného plavidla počítat s vahou vlečeného plavidla, s obtížnějším ovládním a se setrvačností vlečeného plavidla. Pokud se jedná o menší plavidla, jako například kanoe nebo raft, můžeme je vléci vyvázané přímo u boku plavidla a to i dvě najednou – každé na jednom boku.

4.6 Práce při snížené viditelnosti, funkce navigátora

Při manévrování s plavidlem za snížené viditelnosti je vždy třeba určit navigátora, který je na přídi plavidla a udává směr, upozorňuje na možné překážky ve vodě a navádí strojníka nebo osádku plavidla (při příjezdu k zachraňovanému, k poškozenému plavidlu apod.). Podle hustoty mlhy, či při jízdě v noci a při nedostatečném osvětlení plavidla (plavební dráhy), může být navigátorů i více.



Obr. 4.7 Práce navigátora

Při jízdě v husté mlze nebo v dešti je třeba brát v úvahu kapičky vody ve vzduchu a přizpůsobit tomu ochranu zraku. Při jízdě v noci, je třeba dbát zvýšené opatrnosti, dodržovat předepsané osvětlení plavidla dle Řádu plavební bezpečnosti a využívat ruční svítilny. Vždy je třeba přizpůsobit rychlost jízdy aktuálním podmínkám!

5 Technika pádlování a ovládání plavidla pádly

Technika pádlování uvedená v této kapitole je plně použitelná také na tekoucí vodě. Nácvik záběrů a ovládání plavidla pádly by měl proběhnout nejprve na klidné hladině, a až s rostoucí zkušeností hasičů a „sehraností“ posádek plavidel je možné pokračovat na tekoucí vodě. Vždy je vhodné, aby byl na plavidle společně s cvičícími také lektor, který v průběhu jízdy ihned opravuje případné chyby.

5.1 Pádlo a úchop pádla

Pádlo se skládá z hlavičky, dříku a listu.

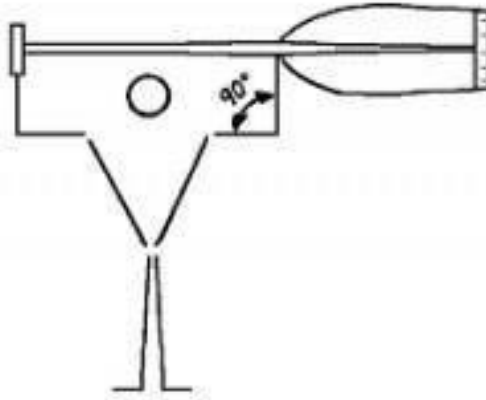


Obr. 5.1 Pádlo a jeho části

Technicky správné záběry mohou být prováděny jen s vhodnou délkou pádla. Ta je ovlivněna několika faktory:

- výškou pádlujícího,
- výškou sezení v lodi.

Horní paže drží pádlo nadhmatem za hlavičku. Spodní paže za dřík nad listem. Poloha spodní paže je asi 15 cm nad listem. Při větší výšce sezení v plavidle je nutné dávat spodní paži dál od listu, tomu je třeba přizpůsobit délku pádla (vyšší plavidlo – delší pádlo). Jednoduchá pomůcka pro správný úchop: Držíme-li pádlo ve vodorovné poloze nad hlavou, musí činit úhel mezi předloktím a pádlem a zároveň úhel v lokti 90 stupňů (viz Obr. 5.2).



Obr. 5.2 Správný úchop pádla

Poznámky pro úchop pádla: někteří začátečníci mají tendenci držet pádlo horní rukou pod hlavičkou jako koště, úchop pádla je nutné zkontrolovat a včas zkorigovat.

5.2 Technika pádlování

Záběr slouží pro ovládnání lodi. Z metodických důvodů dělíme záběry na přímé a řídící. U zkušených dochází v praxi ke kombinaci záběrů dle potřeby a aktuální situace plavidla.

Záběry přímé:

- záběr vpřed,
- záběr vzad,
- bidlování.

Záběry řídící (pro plavidlo typu raft):

- přitažení,
- ulomení,
- široký záběr vpřed i vzad.

5.2.1 Záběr vpřed

Záběr vpřed je základní a nejdůležitější záběr. Technicky správně provedený záběr pohání plavidlo vpřed, udržuje jej v rychlosti.

Fáze záběru:

- **zasazení** - při zasazení listu pádla do vody je trup mírně předkloněn a natočen, aby spodní paže mohla zahájit záběr co nejdříve vpředu. Spodní paže je napjatá, horní je v loketním kloubu ve flexi asi 30 stupňů. Trup je mírně předkloněn, hlava je držena zpříma. List pádla je zcela ponořen,
- **tažení** - první hnací silou je využití švihů po fázi přenosu a narovnání trupu se současnou zpětnou rotací do základní polohy. Horní paže určuje postavení pádla ve vodě po dobu záběru. Loket horní paže musí být dostatečně vysoko (ve výšce očí). V opačném případě dochází k tomu, že pádlo není taženo kolmo k vodě a záběr je opět neúčinný. Spodní paže je co nejdéle napjatá, čímž je umožněn přenos síly ze zad a svaly paže se tak rychle neunaví. Záběr je ukončen v okamžiku, kdy spodní ruka mívá trup, který je na konci záběru ve vzpřímené poloze. List je kolmo k ose lodi a dráha tažení listu s touto osou rovnoběžná, jinak záběr způsobuje rotaci plavidla,

- **vytažení a návrat** - pokrčením paží se dostává dřík pádla k prsům a současně se začíná pádlo vytahovat z vody plynulým obloukem. Pádlo přenášíme vpřed vzdálenější hranou listu, plochou listu rovnoběžně s hladinou,



Obr. 5.3 Záběr vpřed

Poznámky pro záběr vpřed:

- záběr pohání plavidlo dopředu jen tehdy, když je pádlo před tělem. Jakékoliv protahování záběru dozadu je nežádoucí a případně plavidlo brzdí,
- pro prodloužení záběru je potřeba se natáhnout co nejvíc dopředu, táhnout pádlo do úrovně těla a pak hned vytáhnout a znovu vrátit dopředu,
- pádlo jde z vody ve chvíli, kdy dosáhne úrovně těla,
- tah dozadu musí začít, až je pádlo ve vodě. Pohyb pádla dozadu, když je ještě nad vodou, by zkrátil účinnou délku záběru,
- velkou část záběru tedy "táhneme" tělem a ne jen rukama. Když se nakloníme tělem pro záběr, nesmí to být prohnutím dopředu, aby záda zůstala vzadu a dopředu se naklonila jen ramena a hlava. Tělo musí být prohnuté spíše naopak, břicho a hrudník směrem k palubě.

5.2.2 Záběr vzad

Pro pohyb plavidla vzad používáme nejčastěji zpětný záběr z klína. Pádlo zasadíme do vody na úrovni boku, dolní paže (loket za tělem) tlačí pádlo vpřed do hlubokého předklonu, horní paže nepatrně přitahuje hlavičku.



Obr. 5.4 Záběr vzad

5.2.3 Bidlování

Používá se na velmi mělké vodě, kde normální záběry nelze provést. Při odpichování ode dna nebo o břeh dáme pádlo zešikma co nejvíc dozadu (dopředu, do boku). Přitažení není účinné. Pozor na zaklínění případně zlomení pádla, či na jeho přiražení k plavidlu.

Poznámky pro bidlování a odpichování:

- pokud potřebujeme na rychle tekoucí mělké vodě popojet proti proudu, nemá smysl namáhat se pádlováním, někdy je vhodné zvážit vysednutí z plavidla a tlačení z vody,
- při rozjezdu do proudu se odrazíme od břehu či mělčiny.

5.2.4 Přitažení

Přitažení slouží zejména ke korekci směru plavidla. Vložíme pádlo do vody co nejdál od boku plavidla a přitahujeme vodou k sobě, jako bychom hrnuli vodu pod plavidlo. Pádlo je třeba do vody vkládat co nejkolměji vůči hladině, což umožní pouze vyklonění z plavidla.

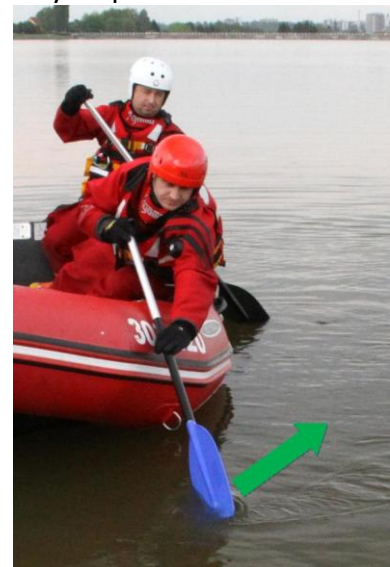
Častou chybou je malé vyklonění z plavidla a nepřenesení části váhy na pádlo.



Obr. 5.5 Přitažení



Obr. 5.6 Ulomení (slalomové)



Obr. 5.7 Široký záběr

5.2.5 Ulomení (slalomové)

Někdy také nazývané „odlomení“ je řídicí držený záběr. Používají jej zadáci pro řízení plavidla a obvykle následuje po přímém záběru. Zadák provádí záběr vpřed. Po dosažení úrovně boků začíná přetáčet list ve vodě tak, že přikládá jeho záběrovou plochu k plavidlu. Spodní ruka dotahuje list za tělo, horní ruka stlačuje dřík dopředu a dolů. Dřík směřuje šikmo vzad. List v této poloze pádla vytváří kormidlo plavidla. Spodní ruka přitlačí dřík k boku plavidla, horní ruka páčí směrem do plavidla.

5.2.6 Široký záběr (obloukový) vpřed, vzad

Široký záběr je v podstatě modifikovaný záběr vpřed a vzad, kdy při širokém záběru vpřed (od příďe) přiložíme pádlo k přídi a širokým obloukem naležato pokračujeme dozadu, dřík co nejnižší. Pádlo tedy opíše čtvrtkruh kolem pádlujícího, horní ruka nemusí být nahoře, je naopak pokrčená nízko u paluby. Dolní ruka musí být natažená. Při vlastním záběru dochází k rotaci trupu. Ze širokého záběru vpřed je možné použít jen malou část - buďto úplný začátek, kdy jakoby odsuneme příď plavidla směrem od pádla (háček) nebo konec (zadák), což je vlastně přitažení zádi. Tyto dvě možnosti mohou sloužit k jemné korekci směru.

Při širokém záběru vzad je poloha rukou opačná tzn. horní natažená, spodní pokrčená. Záběr slouží zadákovi obvykle pro volbu směru před jízdou a háčkovi pro korekci příďe plavidla při couvání.

5.3 Ovládání plavidla pádly

5.3.1 Technika jízdy

Technika jízdy je ovlivněna typem a tvarem plavidla. Na pevných plavidlech používaných jednotkami PO se ovládání pádly použije obvykle pouze jako řešení nouzové situace při poruše motoru nebo při přiblížení na krátkou vzdálenost. U nafukovacích plavidel je třeba přizpůsobit techniku jízdy tvaru plavidla. Některé manévry jsou možné pouze u symetrických plavidel.

Plynulost jízdy závisí na správné činnosti celé osádky. Frekvence (tempo) pádlování musí být stejné u celé posádky. Obvykle tempo udává levý háček a ostatní se mu přizpůsobí. V začátcích plavby nebo v intenzivnějších úsecích či manévrech je vhodné, když se tempo pádlování udává rázováním.

Činnost se řídí pokyny velitele plavidla (kormidelníka). Velitel rozhoduje o směru a rychlosti plavby, místu a způsobu zastavení a podobně. Při velení používá následující rozkazy:

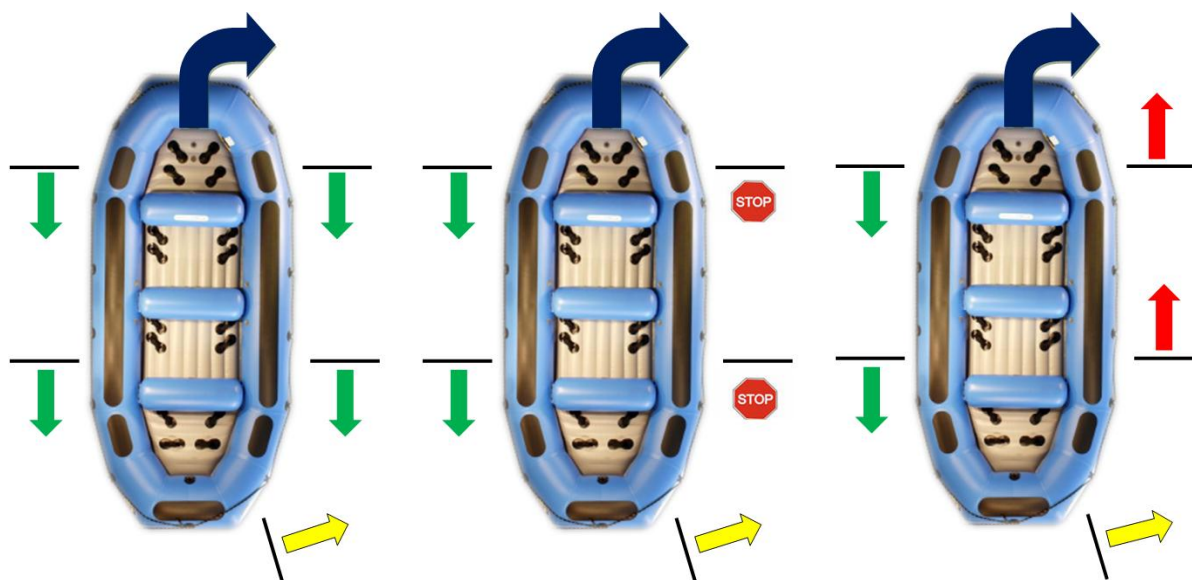
- **VPŘED** - na tento povel provádí osádka záběry vpřed,
- **VZAD** - na tento povel provádí osádka záběry vzad,
- **STOP** - na tento povel vytáhne osádka pádla z vody a dále nepádluje.

V některých případech, zejména při špatné slyšitelnosti, je vhodné, aby celá osádka plavidla po kormidelníkovi povely opakovala.

Plavidlo řídí kormidelník, obvykle sedí na místě pravého zadáka (sudý počet členů osádky), nebo u symetrických plavidel na zádi plavidla (lichý počet členů osádky). K řízení používá řídicí záběry (přitažení, ulomení a široké záběry) nebo může použít k řízení plavidla osádku tak, že vydá specifické rozkazy pouze osádce na levém nebo pravém boku plavidla (doplní rozkaz slovem **PRAVÁ** nebo **LEVÁ**).

5.3.2 Změna směru (obrat)

Plavidlo pluje přímým směrem na předchozí rozkaz „VPŘED“, změna směru **vpravo** se provede následujícím způsobem. Kormidelník (pravý zadák) provede ulomení, pokud není změna směru dostatečná, vydá povel „PRAVÁ STOP“. Chce-li dosáhnout ještě větší rychlosti při otáčení do nového směru, velí „PRAVÁ VZAD“. Rozkaz může také doplnit o požadovaný počet úkonů např. „PRAVÁ JEDNOU VZAD“. Kromě tohoto případu, kdy se po provedení požadovaného počtu záběrů pokračuje podle předchozího rozkazu, se všechny rozkazy provádí až do vydání nového rozkazu.



Obr. 5.8 Otočení plavidla - ulomením kormidelníka, rozkazem „PRAVÁ STÁT“ a „PRAVÁ VZAD“

Změna směru **vlevo** se provede obdobně. Kormidelník (pravý zadák) provede přitažení nebo široký záběr od příďe, pokud není změna směru dostatečná, vydá stejné povely ale posádce na levém boku plavidla.

Plavidlo na vodě nejede vždy tam, kam směřuje příď a netočí se přesně tak, jak děláme řídicí záběry. U plavidla se silně projevuje setrvačnost, moment setrvačnosti (setrvačnost vzhledem k otáčení) a vliv profilu jeho dna. Jednoduše lze říct, že plavidlo setrvává v rotaci, i když pádlujeme rovně, má sklon dokončit započatý pohyb a je jen zbytečným plýtváním sil řízení přehánět a pak vyrovnávat řízením na opačnou stranu.

6 Záchrana osob z vody

Záchrana osob z vody je činnost, která musí být provedena rychle a efektivně. Vždy je nutné pamatovat na skutečnost, že v příštím okamžiku se mohou podmínky pro záchranu a stav zachraňovaných změnit, a to většinou k horšímu. Podle aktuální situace volíme vhodný způsob záchrany a to s ohledem na bezpečnost zasahujících hasičů. Podle výše uvedeného principu je prioritou použití dále popsanych postupů následující:

- záchrana ze břehu (házcím pytlíkem, kruhem, podkovou nebo jiným prostředkem),
- záchrana z plavidla (přímým vytažením do plavidla, házcím pytlíkem),
- záchrana osobním zásahem hasiče.

6.1 Záchrana házcím pytlíkem ze břehu

Házcí pytlík (plovoucí lano v obalu) je záchranný prostředek speciálně vyvinutý pro záchranu osob z vody. Jeho použití je rychlé, efektivní a měl by být použit jako první vždy, když to

podmínky umožňují. Rozhodující je zejména vzdálenost zachraňovaných osob od břehu a jejich aktuální stav (vědomí, schopnost spolupráce).

6.1.1 Příprava na hod a vlastní hod

Uvolníme uzávěr pytlíku roztažením uzavíracího mechanismu, rozepnutím spony apod., snažíme se o maximální rozevření otvoru. Konec lana (smyčku) uchopíme do ruky, kterou nebudeme házet a lano povytáhneme cca 1 – 1,5 m pro dobrý nápřah před hodem. Lano si neomotáváme kolem ruky, ani ruku neprotahujeme smyčkou. Pytlík držíme v házecí ruce za jeho horní část. Během činnosti stále sledujeme zachraňovaného.



Obr. 6.1 Držení pytlíku



Obr. 6.2 Hod házecím pytlíkem

Před vlastním hodem je nutné upoutat pozornost zachraňovaného (např. zapískat na píšťalku a zavolat: „lano“). To že zachraňovaný reaguje, nejlépe ověříme pohledem z očí do očí (počkat na případné vynoření). Pokud zachraňovaný nereaguje, pytlík mu neházíme! Hrozí zamotání do lana a hod stejně nemůže být úspěšný.

Hod musí být dostatečně dlouhý a přesný (což vyžaduje nácvik). Podle situace je možné házet vrchním, nebo spodním hodem. Míříme na hlavu a mírně za zachraňovaného. Po uchopení lana zachraňovaným ho přitáhneme ke břehu.

Pokud je první hod neúspěšný, lze provést další. Vytažené lano nenasouváme zpět do pytlíku, ale sbíráme ve smyčkách do ruky, která drží lano. Před hodem je nutné do pytlíku nabrat vodu, aby bylo možné druhý hod realizovat.

6.1.2 Balení házecího pytlíku

Při balení lano ukládáme postupně a rovnoměrně do pytlíku, stáčíme je dovnitř, nebo skládáme v ruce do malých ohybů a vkládáme. Dbáme na to, aby se lano nezauslovalo. Případné uzly zkracují délku lana a způsobí zadrhávání lana při hodě. Je vhodné položit si lano přes rameno a spouštět do pytlíku. Tak bude váha lana směřovat dovnitř a skládání bude jednodušší. Nakonec uzavřeme uzávěr, aby lano nevypadlo. Správné sbalení „házečky“ zachraňuje životy.



Obr. 6.3 Postupné balení lana



Obr. 6.4 Balení ve smyčkách



Obr. 6.5 Balení ve dvojici

6.2 Záchrana z plavidla

Pokud nelze provést záchranu ze břehu je možné použít plavidlo. Tento způsob záchranu předpokládá nezbytný čas na přípravu. Plavidlo musí být spuštěno na vodní hladinu (ne všude to bez problémů lze) a zvyšují se také nároky na početní stav hasičů na místě události. Pokud okolnosti neumožňují přiblížení plavidla bezprostředně k zachraňovanému, lze použít pro jeho přitažení pádlo, házecí pytlík, případně jiné prostředky.

6.2.1 Vytažení do plavidla

Při vytažování do plavidla vycházíme z toho, že je zachraňovaný při vědomí nebo v bezvědomí. Osoby zjevně mrtvé do plavidel nepřesunujeme, ale využijeme přiměřené způsoby dopravy po hladině za plavidlem.

Vytažení zachraňovaného provádí nejlépe dva hasiči a to čelem k sobě, švihem za ruce, lokty nebo úchopem v podpaží. Pokud má zachraňovaný plovací vestou lze využít úchop za ramenní části (popruhy). Je třeba zohlednit možnost špatného upevnění vesty a případné vyklouznutí pod plavidlo.



Obr. 6.6 Vytahování za plovací vestu



Obr. 6.7 Vytahování na nosítkách

Pohyb je veden z lehkého předklonu prudkým zakloněním hasiče s úkrokem vzad. Pokud úkrok nedovoluje situace na palubě, je možné zachraňovaného nasunout na sebe současně s položením se na záda na palubu. U pevných a dalších plavidel s vysokými boky, vystoupí

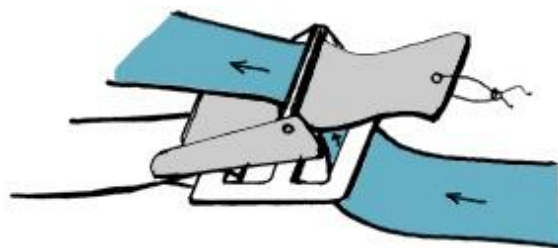
jeden z hasičů do vody a přitáhne zachraňovaného k plavidlu. Další v lodi vytahují zachraňovaného přes záda hasiče, který je ve vodě a drží se za okraj lodi.

Osádka v plavidle dbá při všech úkonech na stabilitu plavidla.

Pokud je to nezbytné vzhledem k předpokládanému zranění zachraňovaného, lze pro vytažení do plavidla použít také plovoucí nosítka, páteřní desky atd.

6.3 Záchrana osobním zásahem hasiče

Vstup hasiče do vody je vždy rizikovou situací a lze jej využít, pouze pokud jiné způsoby záchrany nebyly úspěšné a pokud jsou k tomu vhodné podmínky. Hasič vždy vstupuje do vody zajištěn a k jistícímu lanu (např. z házecího pytlíku) se navazuje prostřednictvím systému bezpečnostního popruhu na plovací vestě. Karabina s jistícím lanem se zapíná do ocelového oka na zádech vesty. Bezprostředně před vstupem do vody provádí hasič kontrolu spony na bezpečnostním popruhu! Popruh musí být protažen a spona uzavřena v souladu s pokyny výrobce.



Obr. 6.8 Sdružený bezpečnostní popruh na plovací vestě – spona, oko pro karabinu a způsob protažení popruhu sponou

6.3.1 Plavání v OOP pro práci na vodě

Nácvik plavání s nasazenými OOP je nezbytná součást přípravy hasičů. Vyjma osobní záchrany například na koupališti, kterou může provádět pouze dobře vycvičený plavec, znalý postupů přiblížení, úchopu a transportu, bude práce na vodě prováděna vždy v OOP.

Ze suchého oděvu je třeba před ponořením vypustit vzduch, který by příliš nadnášel a měnil těžiště. Využijeme vypouštěcího ventilu; pokud jím oděv vybaven není, vypouští se vzduch odtažením krční manžety. Je nutné nacvičit pohyby ve vodě a sžít se s odporem, který daný oděv vodě klade.

Použití ochranného oděvu způsobuje větší výdej energie na záchranu (kratší uplavaná vzdálenost), ale poskytuje tepelný komfort a mechanickou ochranu. Jednotky PO používají ochranné oděvy pro práci na vodě, jako společné OOP. Všichni hasiči by měli před v rámci odborné přípravy oděvy vyzkoušet. Pokud se velikost oděvu (včetně integrované obuvi) významně neslučuje s velikostí jejich postavy (nohy), neměli by být určeni k jejich používání. Každá nepříjemnost vznikající z toho, že oděv „nesedí“ prodlužuje záchranu a práci činí nebezpečnou kvůli sníženému soustředění. Nepříjemná místa jsou u krku a na zápěstích, vzhledem k tlaku těsnících manžet. Při těsném sevření v oblasti krku může dojít až k nevolnosti nebo i ke ztrátě vědomí.

Na klidné hladině je pohyb předvídatelný a bezpečný. Je třeba počítat s dřívější únavou a střídáním příslušníků.

6.3.2 Vstup do vody ze břehu

Hasič do vody obvykle pozvolna vstupuje. Jakýkoliv skok do neznámé vody představuje významné riziko zranění. Pokud je nutné využít skoku do vody (rychle tekoucí voda, snaha

o maximální rychlost přiblížení se k zachraňovanému), je třeba se pohybovat směrem dopředu (ne nahoru), a zmenšit tak dopadovou rychlost. Snažíme se o co největší přiblížení k hladině (pokrčení kolena, ohnutí v pase) a skáčíme na plochu na plovací vestu. Ruce jsou ohnuté v loktech a chrání obličej. Nikdy neskáčíme do neznámé vody hlavou napřed (tzv. "šipku"), ale snažíme se o co nejmenší ponor. Alternativně, zejména na klidné hladině, je možné využít „krok do neznámé vody“. Nakročíme do vody a pohybem rozpažených rukou dopředu, proti vodě udržujeme hlavu nad hladinou.



Obr. 6.9 Krok do neznámé vody

6.3.3 Vstup do vody z plavidla

Vystupování z plavidla je cílená činnost, kterou se hasič dostává do vody takovým způsobem, při kterém se nepotopí, neztratí orientaci a vizuální kontakt se zachraňovaným. Vystupování z plavidla se provádí výhradně na přímý pokyn velitele plavidla. Strojník plavidla je povinen před výstupem hasiče snížit rychlost plavidla na minimum a zastavit lodní šroub.

Výstup vylezením: Hasič se spustí ze sedu na boku plavidla do vody takovým způsobem, aby se nedostal pod plavidlo a zachoval si přehled o situaci s hlavou nad hladinou.

Výstup skokem: Provedení skoku do vody je shodné jako v předchozí kapitole. Osádka počítá s odlehčením strany lodě. Při skoku dvou záchranářů je třeba vystoupit současně, každý na opačné straně.

6.3.4 Přiblížení k zachraňovanému a techniky vyproštění ze sevření

K zachraňovanému se přibližujeme zepředu plaveckým stylem prsa nebo kraul, po celou dobu s hlavou nad hladinou tak, aby byl zachován oční kontakt s tonoucím. Snažíme se navázat komunikaci.

Pokud je zachraňovaný při vědomí, může jevit známky panického chování. V těchto případech udržujeme bezpečnou vzdálenost a pokoušíme se zachraňovaného uklidnit, pokud se to nedaří a hrozí, že se hasič dostane do sevření zachraňovaného, je vhodné použít stříknutí silného proudu vody do obličej. Pokud dojde k sevření, hrozí utonutí oběma a je nutné vyprostit se například páčením končetin, či prstů nebo odtlačení nohou.

Pokud se tonoucí zanoří pod hladinu, označí hasič místo zanoření. Plovací vesta ani ochranný oděv mu neumožní potopení. Pokračuje se vhodnou metodou vyhledávání osob pod hladinou.



Obr. 6.10 Obrana při panickém chování

6.3.5 Tažení záchraňovaného

Tažení využijeme při dopravě záchraňovaného ke břehu či plavidlu.

V obvyklém případě, kdy je záchranář vybaven OOP (zejména plovací vestou) a jištěn lanem může k uchopení záchraňovaného využít obou rukou a nemusí aktivně plavat, protože přiblížení ke břehu zajistí jistící skupina. Pokud má záchraňovaný plovací vestu, uchopíme jej za ramenní popruhy vesty. Při tom dbáme na to, abychom se vyvarovali uchycení obou ramenních popruhů vesty jednou rukou. To může u určitých typů vest způsobit škrčení záchraňovaného. V ostatních případech použijeme např. Rautekův hmat. V obou případech se snažíme o maximální možné zmenšení vzdálenosti mezi záchraňovaným a záchranářem.

V případě osobní záchrany mimo výkon služby, bez OOP a jištění (například v bazénu, na koupališti, vždy však do maximální vzdálenosti 20 m od břehu; na větší vzdálenost musí být vždy použity OOP), je nejčastěji používanou technikou tažení oběma rukama za bradu. Záchranář plave v poloze znak s prsovým záběrem dolních končetin, uchopí tonoucího dlaněmi za tváře, a dává pozor, aby mu neucpával ústa ani nos. Další techniky tažení jsou tažení jednou rukou za bradu, tažení oběma rukama za podpaží, tažení tonoucího za jednu ruku při plavání na bok.



Obr. 6.11 Tažení



Obr. 6.12 Vstup do vody z plavidla

7 Vynášení záchraňovaných na břeh, pravidla poskytování první pomoci

7.1 Výstup z plavidla a mělčiny

Provádíme-li manipulaci se záchraňovaným při vědomí, podpíráme jeho snahu o výstup nejméně dvěma hasiči. A to s ohledem na schůdnost okolního terénu (schody, kameny apod.). Pro výstup z plavidla použijeme nejmírnější svah, dopomoc lanem, jištění, využití schodů.



Obr. 7.1 Výtup se záchraňovaným



Obr. 7.2 Vynášení záchraňovaného

Při manipulaci s osobou v bezvědomí použijeme např. nosítka, páteřní rám, záchrannou vanu. S pomocí nejméně čtyř hasičů a dle příkrostiti břehu dbáme na bezpečnost (uklouznutí, vypadnutí neseného).

7.2 Pravidla poskytování první pomoci

První pomoc organizačně a způsobem provedení dělíme na tři druhy:

- základní první pomoc,
- technickou první pomoc,
- a zdravotnickou odbornou pomoc.

Do základní první pomoci patří soubor zdravotnických úkonů a opatření bez speciálního vybavení. Zásahy se omezují jen na nezbytné, život záchraňující úkony. Zahrnuje i přivolání odborné pomoci.

Technická první pomoc odstraňuje zevní fyzikální příčiny ohrožující život nebo zdraví postiženého a zajišťuje základní podmínky k poskytnutí pomoci. Na vodě přichází zvláště v úvahu a předchází první pomoci zdravotnické. Zjednodušeně řečeno znamená vyproštění a transport záchraňovaného např. z vody na břeh.

Odbornou pomoc zabezpečí přivolaná Zdravotnická záchranná služba.

7.3 Postup základní první pomoci

Uvolnit dýchací cesty, u podezření na poranění krční páteře předsunout dolní čelist (otevřít ústa bez záklonu hlavy), prohlédnout a vyčistit dutinu ústní, zahájit resuscitaci, zajistit tepelný komfort.

U pacientů při vědomí polosed, sundat mokré oděv a zajistit tepelný komfort.

Při všech případech tonutí je nutný transport do lékařského zařízení, může dojít k dalším komplikacím!

7.4 Některé podrobnosti k tonutí

Při poskytování první pomoci je nezbytné vzít v úvahu, že tonutí bývá způsobeno nejen přeceněním vlastních schopností při plavání, ale příčinou může být např. infarkt, epileptický záchvat, křeče, centrální mozková příhoda, prudké ochlazení organismu pádem do ledové vody, úraz při skoku do vody.

Tonutí bývá provázeno panikou a zuřivým zápasem postiženého o udržení hlavy nad hladinou. Voda vnikající do úst vyvolá reflexní uzavření hrtanové záklopky. Záchrana provedená v této fázi tonutí nebývá, kromě paniky a prochlazení, spojena s dalšími komplikacemi. Dojde-li vlivem nedostatku vzduchu k bezvědomí, uvolní se reflexní sevření hrdla a dojde k nucenému nádechu. Je-li hlava tonoucího pod vodou, dojde k aspiraci (vdechnutí) vody. Voda vnikající do plic mechanicky brání vstupu kyslíku do plicních sklípků a poškozuje plicní strukturu, dochází k otoku plic, objevuje se pěna u úst. U menší části tonoucích, nedochází ke vnikání vody do plic, přetrvává křeč hrtanu a uzavření hrtanové záklopky až do okamžiku smrti, tzv. „suché utonutí“.

U tonoucích, u kterých došlo k zástavě dechu, by měla být co nejdříve zahájena resuscitace. Ta je obvykle možná až po vyproštění tonoucího z vody, nebo při dosažení mělčiny. Postup se řídí pravidly kardiopulmonální resuscitace. Pokud dojde k aspiraci vody, je velmi rychle vstřebána. Pokusy o nucené vylévání vody z postiženého tedy nemají smysl, zdržují záchrannou akci a ohrožují postiženého aspirací žaludečního obsahu.

8 Návzik situace „muž přes palubu“

Při použití plavidla s motorem je třeba dbát na bezpečnost hasičů již při dopravě na předpokládané místo záchrany. Ohrožení osádky plavidla vypadnutím z lodi nastává při prudkých zrychleních, otáčení plavidla a při přejezdu vln způsobených větrem, či jiným plavidlem, i při případné zdravotní indispozici členů osádky. Může nastat situace pojmenovaná „muž přes palubu“. Zvláště nebezpečný je pád při malém poloměru otáčení lodi.

V této situaci, kterou musí zaznamenat osádka plavidla při vzájemné kontrole přepravy skupiny na místo zásahu, je nutné odpojit pojistku zapalování (jistící prvek) a přerušit práci motoru (zastavení šroubu).

Nebezpečí, které hrozí osobě ve vodě, je úraz lodním šroubem, náraz bokem lodi, kýlem, i samotné utonutí při nezládnutém pádu do vody, nebo v případě, že k pádu přes palubu došlo v důsledku nevolnosti.

Je vhodné natrénovat situaci na bezpečné hladině, vyzkoušet si manévry lodi a jistící prvky. Samozřejmostí je použití všech dostupných OOP pro práci na vodní hladině.

9 Vyhledávání osob pod hladinou

I z důvodu časové prodlevy způsobené jízdou jednotky PO na místo zásahu může vlivem stresu, vyčerpání a případně chladu zachraňovaná osoba upadnout do bezvědomí a zanořit se pod hladinu. Proto je prvořadé zjistit od svědků místo zanoření. Je nutné tuto pozici určit ze břehu průsečíkem několika pevných bodů a následně označit např. kamenem/kotvou na laně zakončeném PET lahví, nebo kanystrem. Na rozsáhlých a hlubokých vodních plochách lze místo označit digitálně zadáním bodu do navigace GPS.

9.1 Poznámky k vyhledávání osob pod vodní hladinou

Podle velikosti a hloubky vodní plochy rozhoduje velitel zásahu o povolání specializovaných skupin potápěčů HZS ČR a Policie ČR. Vyhledávací práce je ale nutné zahájit a provádět až do jejich příjezdu, kdy se velitel zásahu po dohodě s vedoucím skupiny dohodne na dalším postupu.

Na vyhledávací práce je vhodné nasadit větší počet plavidel, bez použití motoru, aby nedošlo k případnému poranění hledané osoby a víření sedimentu. Lze využít i zákonného požadavku na věcnou pomoc a vyžádat si od místních rybářů pramice nebo jiná plavidla. Na rozsáhlých vodních plochách lze k propátrání nepřístupných břehů vyžádat vrtulník LZS s termovizní kamerou. Taktéž v noci a v nepřístupném terénu může vrtulník zajistit osvětlení místa zásahu. K vyhledávání lze použít trhací háky, bidla a tzv. řetízky s háčky na vyhledávání utonulých. U moderních plavidel lze využít echolokátorů/sonarů.

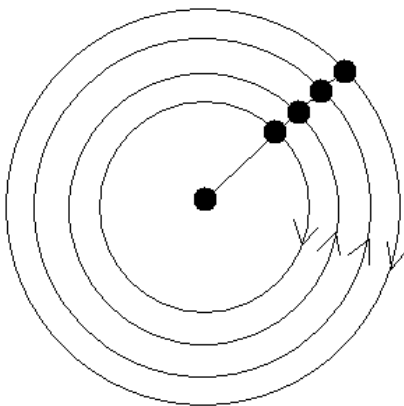
Většina vodních ploch má dno zanesené odpadky, větvemi a kořeny, které znesnadňují vyhledávací činnost. Pozice těla od místa zanoření bude ovlivněna u průtočných vodních děl směrem proudu k odtoku, případně za silného větru směrem větru. Neměl by být opomenut ani fakt, že osoba se mohla sama dostat na břeh, proto je nutné vyčlenit skupinu zasahujících k prohledání břehů a okolí vodní plochy.

9.2 Metody vyhledávání

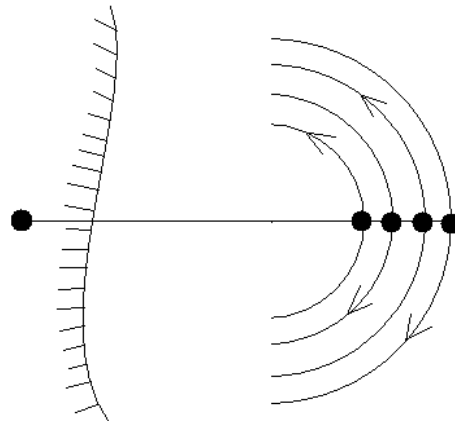
Dále jsou uvedeny metody vyhledávání, které lze využít i při vyhledávání předmětů, např. na žádost Policie ČR ve spojitosti s trestným činem.

Hledání rojnicí – prohledávání v určených odstupech, využitelné na malé vodní ploše při dostatku plavidel např. u malých rybníčků a požárních nádrží.

Hledání spirálovou (kruhovou) metodou – plavidlo se pohybuje v soustředných kružnicích kolem označeného bodu zanoření tonoucího, závaží, na němž je upevněno vodící lano. Tato metoda se používá k prohledávání menších ploch.



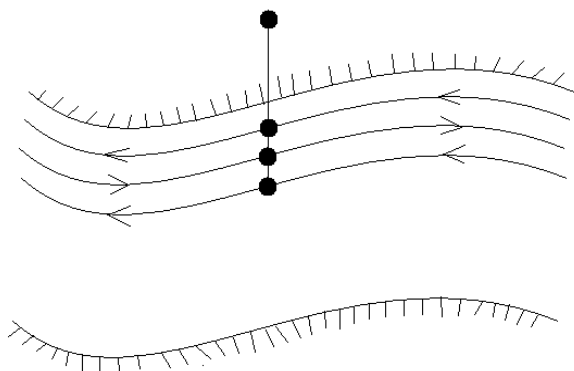
Obr. 9.1 Spirálová (kruhová) metoda



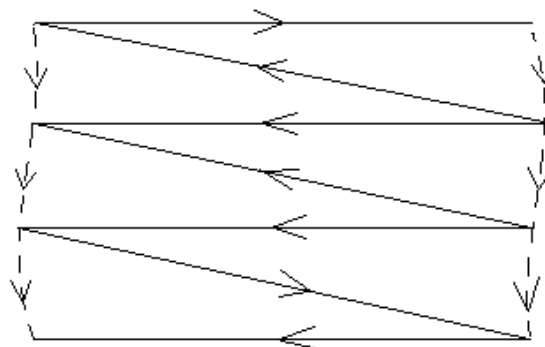
Obr. 9.2 Hledání v kruhových výsečích

Hledání v kruhových výsečích - je obdobou pátrání v kružnicích a lze je uplatnit do vzdálenosti max. 25 m od stanoviště jistící skupiny/návodčího. To může být jak na břehu, tak na plavidle. I při této metodě návodčí udržuje stejnou délku vodícího lana a zkracuje je nebo prodlužuje poté, co vyhledávací plavidlo propluje určený úsek. Plavidlo musí udržovat lano stále napjaté.

Hledání podél břehu – princip vyhledávání je stejný jako u kruhových výsečí s tím, že jistící skupina prochází určený úsek na břehu.



Obr. 9.3 Hledání podél břehu



Obr. 9.4 Hledání po překládaném laně

Pátrání po překládaném laně – pokud to širší vodní plochy umožňuje tak se mezi protilehlé břehy natáhne lano. Na rozsáhlých vodních plochách, kde druhý břeh je příliš vzdálen lze využít k držení lana druhé plavidlo. Podle lana vyhledávací plavidlo propluje na protější břeh. Na břehu jistící skupina přesune jeden konec lana o určenou vzdálenost. A plavidlo plave zpět podél lana. Také zde je lano přesunuto o určenou vzdálenost. Metoda je velmi vhodná k hledání i menších předmětů, neboť vyhledávací plavidlo propátrává prostor velmi podrobně.

10 Vyzvedávání vozidel a předmětů z vody

Jednotky PO se mohou setkat s nutností vyzvednout různé předměty z vody. Často se jedná o vyzvednutí vozidel, která zajela do vody vlivem např. dopravní nehody. Pokud vozidlo nespadlo do vody, například z mostu nebo zvýšeného břehu, ale sjelo do vody po pozvolném břehu, nachází se obvykle ve vzdálenosti maximálně do 20 metrů od břehu a v hloubce do 2 metrů, protože při vjezdu vozidla do vody dochází k jeho velkému zpomalení. Současná vozidla mají zpravidla motor uložen nad přední nápravou. Častá poloha vozidla je tedy taková, že přední část je zanořena a zadní část vyčnívá částečně nad hladinu. V zadní části vozidla se tedy může nacházet vzduchová kapsa, která umožní delší čas na přežití osádky.

Pokud je povolána jednotka PO na tento druh události, měl by se minimálně jeden hasič při jízdě k zásahu vybavit OOP. Při příjezdu na místo události je nutné zjistit stav a počet cestujících ve vozidle. Jestliže se ve vozidle nachází osoby, velitel zásahu musí ihned rozhodnout, zda prvotní zásah provede upoutaný zachránce nebo osádka plavidla. Rozhodnutí závisí na rychlosti přípravy plavidla, přístupu k vodní hladině atd.



Obr. 10.1 Prvotní průzkum a zajištění vozidla lanem

Před zahájením zásahu a vstupem do vody (na plavidlo) je nezbytné se vybavit řezačem bezpečnostních pásů, rozbíječem skel a druhým lanem. Při přiblížení k vozidlu se přednostně provede rychlé zajištění vozidla (např. za tažné zařízení, nápravu, kolo) za druhé lano, vedoucí k pevnému kotevnímu bodu na břehu. Následně se zjistí stav osob ve vozidle, rozbije okno, případně přeříznou bezpečnostní pásy a osoby vytáhnou mimo vozidlo. Je vhodné všechny osoby vyprostít postupně, instruovat je, aby se držely druhého lana nebo je umístít na plavidlo, pokud je k dispozici, a teprve následně je transportovat ke břehu.

Při rozbíjení skla vozidla a otvírání např. zavazadlového prostoru musí hasiči dbát zvýšené opatrnosti, protože vlivem úniku vzduchu a zalitím vozidla vodou může dojít ke změně těžiště a tím i polohy vozidla.

Jestliže se průzkumem zjistí, že osoby ve vozidle jsou zaklíněné bez možnosti ručního vyproštění, je nutné vozidlo urychleně vytáhnout do mělkých míst (např. pomocí požárního automobilu za druhé lano), kde bude možné použít vyprošťovací nářadí. Stejně postupujeme i u vozidla ležícího na střeše. Účelem tohoto kroku je zabránit utonutí posádky a získat čas na vyprošťovací práce. Při přibližování taženého vozidla ke břehu by měl hasič rozbít okna případně otvírat dveře, aby se rychleji uvolnila voda z vyprošťovaného vozidla.



Obr. 10.2 Sběr ropných produktů z hladiny



Obr. 10.3 Zajištění odtoku sorpčním prostředkem

V místech blízko břehu může být velký nános bahna a nečistot. Proto se doporučuje provádět vyprošťovací práce z plavidla, nebo pod nohy zasahujících hasičů zatlačit do bahna např. žebříky, případně vyprošťovací desky na rozložení hmotnosti.

Po vyproštění osob a jejich předání do péče ZZS je nutné provést sběr předmětů a ropných produktů z vodní hladiny za pomoci sorpčních prostředků. Pokud se jedná o vodní plochu s odtokem, položí se sorpční prostředky i zde.



Obr. 10.4 Vyzvednutí vozidla na břeh

Po dohodě s Policií ČR se na vyproštění vozidla použije zpravidla automobilový jeřáb. Vozidlo naplněné vodou může mít až několikanásobně zvýšenou hmotnost oproti standardnímu stavu, proto se doporučuje provádět zdvih vozidla pomalu a s otevřenými dveřmi, aby voda volně vytékala.

I při vyprošťovacích a likvidačních činnostech musí mít zasahující hasiči nasazeny OOP pro práci na vodě. Ochranné oděvy lze chránit proti případnému proříznutí oblečením kabátu zásahového oděvu.

Literatura

- [1] T. Miler, J. Bělohlávek a kol., Vodní záchranná činnost, SPgN Praha 1989, Univerzita Karlova v Praze.
- [2] J. Loskot, MUDr. J. Kaufman, Záchranář – Záchrana na tekoucích vodách, Vydala Vodní záchranná služba ČČK.
- [3] Ing. Petr Ptáček, Bezpečně na tekoucí vodě, vyd. Albis Int., 2006 ISBN:80-86971-14-7.
- [4] Lubor Příklad, Ano pro canoe, www.kanoe.cz/clanky/skola-kanoistiky/.
- [5] Bronislav Kračmar, Milan Bílý Petr Novotný, Základy kanoistiky, Universita Karlova, Praha 1998.
- [6] Ing. Hynek Černý, Záchrana osob na zamrzlých hladinách, vyd. Ostrava SPBI, 2010 ISBN: 978-80-7385-092-0
- [7] Lukáš Boubín, Karel Křepinský, Teorie a metodika plavby.
- [8] Internetové stránky:
 - www.robfin.cz
 - www.tnp.cz
 - www.plavidla.cz