

Rocznik Ratowniczy



Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa
Służba SAR



Maritime Search and Rescue Service "SAR Service"

2018



Rocznik Ratowniczy

**Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa
Służba SAR**

Maritime Search and Rescue Service "SAR Service"

2018

ISBN: 978-83-933656-3-0

Spis treści:

1. Słowo wstępne Dyrektora Macieja Zawadzkiego	3
2. Informacje o Służbie SAR	4
- podstawy prawne funkcjonowania służby	4
- statystyka akcji ratowniczych za lata 2002 - 2017	7
3. Jednostki ratownicze	8
- statki ratownicze i do zwalczania zanieczyszczeń olejowych	8
- łodzie brzegowych stacji ratowniczych	14
4. Najtragiczniejsza akcja ratownicza w historii MSPiR. Draga, która przegrała ze sztormem, zabierając ze sobą załogę	16
5. Wybrane akcje ratownicze z lat 2002 – 2017	25
6. Wyposażenie oraz sprzęt do udzielania pomocy przedmedycznej.	55

Rocznik Ratowniczy
Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa
Służba SAR
Maritime Search and Rescue Service „SAR Service”
2018

Zespół redakcyjny

Dariusz Konkol, redaktor

Tomasz Perka z-ca redaktora

Łukasz Krajewski, członek redakcji

Kontakt do redakcji: rocznik.ratowniczny@sar.gov.pl

Więcej informacji: www.sar.gov.pl, strona MSPiR na facebooku

Projekt okładki: layout, skład: Jarosław Bujny

Zdjęcie na okładce 1: Paweł Książek

Zdjęcia na okładce 4; Marcin Żyła, Krzysztof Raczyński, Bogdan Capała

Korekta: Aneta Lehmann

ISBN: 978-83-933656-3-0

Szanowni Państwo



Z dniem 1 sierpnia 2017 r. zostałem powołany przez Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej na stanowisko Dyrektora Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa. To zaszczytne stanowisko jest dla mnie wyzwaniem i mobilizacją do pracy na rzecz ratownictwa morskiego, z którym związany jestem od 1997 r.

W Polskim Ratownictwie Okrętowym pełniłem funkcję kapitana statków ratowniczych, a następnie pracowałem jako starszy inspektor operacyjny w Morskim Ratowniczym Centrum Koordynacyjnym w Gdyni. Na tym stanowisku kontynuowałem pracę w Służbie SAR od momentu jej powstania, pełniąc równocześnie funkcję dyrektora morskiej jednostki edukacyjnej w Gdyni.

W trakcie ponad dwudziestoletniej pracy w ratownictwie doskonale poznałem zarówno mocne, jak i słabe strony funkcjonowania naszej służby. Jestem w pełni świadomy odpowiedzialności związanej ze stanowiskiem dyrektora, dlatego doceniam pracę moich poprzedników w zakresie rozwoju inwestycyjnego naszej firmy. W okresie istnienia służby SAR przeprowadzono szereg inwestycji w zakresie stacji ratowniczych czy Morskiego Ratowniczego Centrum Koordynacyjnego. Jakość stosowanego przez nas wyposażenia przeznaczonego do ratowania życia osiągnęła najwyższy poziom.

Aktualnie priorytetowym przedsięwzięciem jest budowa wielozadaniowego statku ratowniczego dla Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa w ramach dofinansowania z Funduszy Europejskich. Realizacja tego zadania stanie się kolejnym sukcesem naszej firmy. Nowa jednostka pływająca umożliwi bowiem prowadzenie działań w skażonym powietrzu, przyczyni się do podniesienia poziomu bezpieczeństwa żeglugi, a tym samym korzystnie wpłynie na skuteczność wykonywania akcji ratowniczych. Inwestycja zwiększy zdolności operacyjne Służby SAR przy jednoczesnej ochronie środowiska morskiego. Równie ważnym zadaniem jest polepszenie łączności pomiędzy jednostkami ratowniczymi - zwłaszcza podczas akcji ratowniczych.

W przeciwieństwie do moich poprzedników większy nacisk kładę na sprawy związane z polityką informacyjną firmy. Pragnę podwyższyć poziom szkolenia ratowników morskich, rozwiązać problemy z systemem awansów na poziomie zarządzania załogi statku. Przede wszystkim dążę jednak do podniesienia statusu zarówno ratownictwa morskiego, jak i samych ratowników morskich. W związku z rozwojem naszej służby jestem zaangażowany w poszukiwanie nowej siedziby dla naszej firmy, która spełni wymagania XXI wieku.

Liczę na życzliwość i wsparcie ze strony wszystkich pracowników Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa. Wierzę, że wspólnie będziemy dążyć do jak najlepszego wykonywania naszych obowiązków związanych z ratowaniem życia na morzu. Wszystkie komórki organizacyjne firmy powinny działać jak jeden organizm, by wspólnie realizować powierzoną nam misję.

Z wyrazami szacunku

Maciej Zawadzki

Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa „Służba SAR”

Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa – (zwaną dalej: Służbą SAR) powołano na mocy:

- ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim, która ustawa weszła w życie z dniem 1 stycznia 2002 r. Na jej wydzielenie z Polskiego Ratownictwa Okrętowego (zwanego dalej: PRO) przewidziano rok. Służba SAR została powołana jako państwowa jednostka budżetowa podległa ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej

wykonując zobowiązania konwencji:

- Międzynarodowej konwencji o poszukiwaniu i ratownictwie morskim, sporządzonej w Hamburgu dnia 27 kwietnia 1979 r. (Dz.U. z 1988 r. Nr 27, poz. 184), zwanej „Konwencją SAR”,
- Konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego, sporządzonej w Helsinkach dnia 9 kwietnia 1992 r. (Dz.U. z 2000 r. Nr 28, poz. 346), zwanej „Konwencją Helsińską 1992”.

Ustawowe zadania Służby SAR:

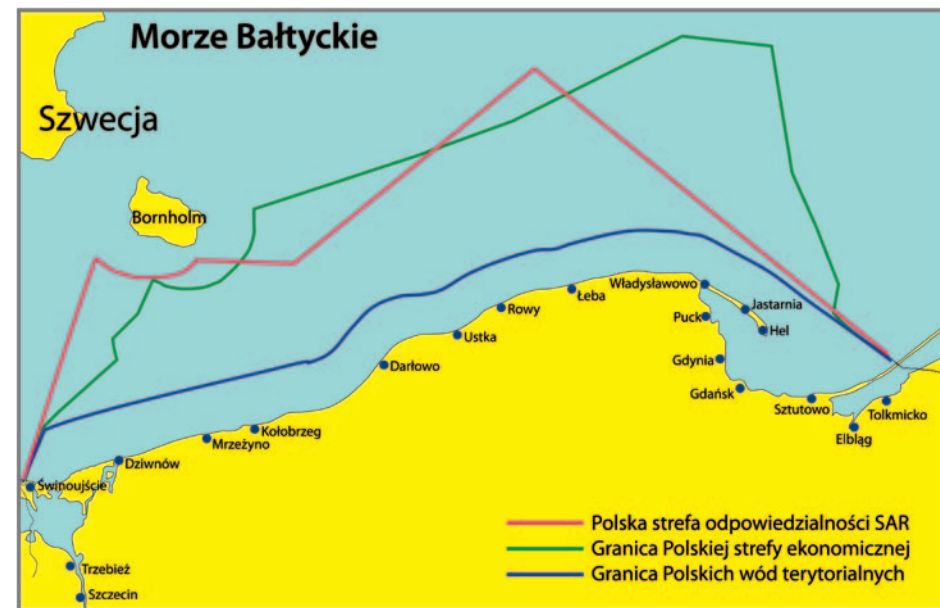
- poszukiwanie i ratowanie życia ludzkiego na morzu
- zwalczanie zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego
- wykonywanie innych zadań związanych z bezpieczeństwem morskim określonych przepisami odrębnych ustaw.

Służba SAR administruje przy tym Platformą Informatyczną Administracji Morskiej (zbiór informacji z zakresu STCW, PSC, przewozów ładunków niebezpiecznych) oraz utrzymuje punkt odbioru alertu zgodnie z ISPS (odbioru informacji o zagrożeniu bezpieczeństwa (dot. ataków terrorystycznych) statków na morzu).

Obszar działania Służby SAR obejmuje polską strefę odpowiedzialności za poszukiwanie i ratowanie oraz polskie obszary morskie, w skład których wchodzi morze terytorialne oraz Polska Wyłączna Strefa Ekonomiczna na Morzu Bałtyckim. Organizacja Służby SAR oraz szczegółowe zasady i sposoby wykonywania zadań poszukiwania i ratowania życia ludzkiego na morzu zostały określone stosownymi rozporządzeniami Rady Ministrów oraz ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

Dla wykonywania nałożonych zadań, Służba SAR dysponuje następującymi środkami:

- jednostkami pływającymi (specjalistyczne statki przeznaczone do prowadzenia akcji ratowniczych na morzu z zakresu poszukiwania i ratowania oraz zwalczania zanieczyszczeń)
- jednostkami brzegowych stacji ratowniczych przeznaczonymi do działań w strefie przybrzeżnej do 6Mm od wybrzeża, wyposażonymi w środki transportu lądowego, środki pływające oraz sprzęt do zwalczania zanieczyszczeń
- Morskim Ratowniczym Centrum Koordynacyjnym w Gdyni, które wraz z Pomocniczym Centrum Koordynacyjnym w Świnoujściu przeznaczone jest do organizowania koordynowania działań ratowniczych na morzu.



W chwili obecnej Służba SAR dysponuje:

- 11 statkami do działań z zakresu poszukiwania i ratowania,
- 2 statkami przeznaczonymi do zwalczania zanieczyszczeń,
- 8 brzegowymi stacjami ratowniczymi.

Zatrudnienie Służby SAR to ok. 300 osób oraz około 100 ochotników współpracujących ze stacjami brzegowymi.

W celu zwiększenia efektywności działań ratowniczych Służba SAR prowadzi aktywne współdziałanie ze swoimi odpowiednikami w sąsiednich państwach. Podstawami tego współdziałania w zakresie poszukiwania i ratowania, oprócz ogólnych zaleceń wynikających z konwencji SAR są międzyrządowe umowy ze Szwecją oraz Federacją Rosyjską, a także porozumienia operacyjne pomiędzy Służbą SAR a Niemieckim Towarzystwem Ratowania Rozbitków i Morskim Ratowniczym Centrum Koordynacyjnym w Aarhus (Dania). Dodatkowo w zakresie zwalczania zanieczyszczeń funkcjonują porozumienia operacyjne zawarte z odpowiednimi organami administracji morskiej Republiki Federalnej Niemiec (dotyczące Zatoki Pomorskiej). Współpraca z Federacją Rosyjską oparta jest natomiast o umowę międzyrządową dotyczącą działań na morzu w strefie przyległej do Obwodu Kaliningradzkiego oraz wód Zalewu Wiślanego.

Należy także zaznaczyć, że przedstawiciele Służby biorą aktywny udział w pracach międzynarodowych organizacji zajmujących się tematyką związaną z jej działalnością (IMO Międzynarodowa Organizacja Morska, Komisja Helsińska, EMSA Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego, NATO).

Współdziałanie krajowe, którego podstawą są przepisy ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz porozumienia o współpracy regulowane jest zasadami i procedurami zawartymi w:

- „Krajowym Planie SAR”,
- „Krajowym Planie Zwalczania Zagrożeń i Zanieczyszczeń Środowiska Morskiego”

dokumentach opracowanych przez Służbę SAR i zatwierdzonych przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej oraz ministrów, którym podlegają jednostki współdziałające (MON, MSWiA).

Ze Służbą SAR współdziałają:

- Marynarka Wojenna RP;
- Morski Oddział Straży Granicznej;
- Państwowa Straż Pożarna;
- Policja;
- WOPR,
- terenowe organa administracji morskiej;
- jednostki organizacyjne służby zdrowia.
- inne, które mogą udzielić pomocy

Na podstawie stosownych rozporządzeń Rady Ministrów zorganizowany jest także nasłuch na międzynarodowych częstotliwościach bezpieczeństwa na morzu oraz odpowiednie zabezpieczenie meteorologiczne służące akcjom ratowniczym.

W okresie od 01.01.2002 do 31.12.2017 r., jednostki Służby SAR przeprowadziły:

3381 akcji ratowniczych

(samodzielnie i we współdziałaniu z innymi jednostkami polskiego systemu SAR na morzu) w wyniku których udzielono różnego rodzaju pomocy 1680 osobom.

Oprócz faktycznych akcji ratowniczych, rutynową działalność Służby stanowią ćwiczenia ratownicze, w tym także z udziałem sił i środków jednostek współdziałających oraz ćwiczenia międzynarodowe.

Największą liczbą akcją ratowniczych w 2017 roku dowodzili:

W załogach statków:

1. Kpt. Andrzej Soldatke - 10 akcji ratowniczych.
2. Kpt. Dariusz Konkol - 9 akcji ratowniczych.
3. Ponadto II oficer Łukasz Krajewski dowodząc łodzią ratowniczą „R 20” brał udział w 10 akcjach ratowniczych.

W Brzegowych Stacjach Ratowniczych, największą liczbę akcji ratowniczych przeprowadziły stacje:

1. Władysławowo – 20 akcji ratowniczych, kierownik Paweł Wittbrodt.
2. Dziwnów - 17 akcji ratowniczych, kierownik Dominik Hołdyński.
3. Łeba – 15 akcji ratowniczych, kierownik Arkadiusz Puchacz.

Opracował
Dariusz Konkol

STATYSTYKA DZIAŁAŃ RATOWNICZYCH W OKRESIE od 01.01.2002 do 31.12.2017

Lp.	Informacja	2017r.	2002-2017
1	Akcje ratownicze	274	3381
1.1	Akcje ratowania życia ludzkiego na morzu	106	1416
1.2	Ewakuacje medyczne	29	478
1.3	Inne akcje (ratownictwo mienia, asysta ratownicza)	47	323
1.4	Akcje zwalczania rozlewów	7	56
	Ludzie uratowani	96	1680
2	Akcje wyjaśniające	85	1119
2.1	Fałszywe alarmy bez użycia sił MSPiR	15	416
2.2	Fałszywe alarmy z użyciem sił MSPiR	27	452
2.3	Fałszywe alarmy GMDSS	29	320
3	Akcje ratownicze jednostek MSPiR	250	3005
3.1	Akcje statków ratowniczych MSPiR	148	1655
3.2	Akcje Brzegowych Stacji Ratowniczych MSPiR	98	1299
4	Akcje statków przeciwrozlewowych	4	57
5	Akcje prowadzone z miejsc bazowania jednostek ratowniczych MSPiR		
5.1	Tolkmicko	8	86
5.2	Sztutowo	11	177
5.3	Świbno	13	102
5.4	Górki Zachodnie	17	148
5.5	Gdynia	21	241
5.6	Hel	10	148
5.7	Władysławowo	41	514
5.8	Łeba	32	397
5.9	Ustka	10	135
5.10	Darłowo	22	202
5.11	Kołobrzeg	24	344
5.12	Dziwnów	22	186
5.13	Świnoujście	17	182
5.14	Trzebież	11	154
6	Jednostki organizacyjne współdziałające z MSPiR w akcjach ratowniczych		
6.1	Marynarka Wojenna RP (w tym śmigłowce)	22	302
6.2	Morski Oddział Straży Granicznej	18	198
6.3	Państwowa Straż Pożarna	12	163
6.4	POLICJA	10	288
6.5	WOPR	29	356
6.6	Inne jednostki we współdziałaniu	23	461

- na podstawie statystyk rocznych dyrektora ds. operacyjnych kpt. ż.w. Janusza Maziarza.

JEDNOSTKI RATOWNICZE MSPiR

Swoje zadania Służba SAR wykonuje 12 statkami i 12 łodziami ratowniczymi, z których 4 znajdują się na pokładach statków, a 8 stanowi podstawowe wyposażenie brzegowych stacji ratowniczych.

W polskiej strefie odpowiedzialności na M. Bałtyckim Służba SAR pozostaje jedyną służbą ratowniczą dysponującą specjalistycznymi jednostkami pływającymi, sprzętem ratowniczym, ratownikami posiadającymi niezbędne kwalifikacje do prowadzenia działań i udzielania poszkodowanym kwalifikowanej pierwszej pomocy.

Dla realizacji zadań poszukiwania i ratowania życia na morzu, Służba SAR dysponuje:

- 7 statkami ratowniczymi typu SAR-1500 o szybkości maksymalnej 30 węzłów i możliwości przyjęcia na pokład do 75 rozbitków, zbudowanymi w latach 1997–2002
- 3 statkami ratowniczymi typu SAR-3000 o szybkości maksymalnej 24 węzłów i możliwości przyjęcia jednorazowo do 150 rozbitków
- szybkimi łodziami ratowniczymi w 8 brzegowych stacjach ratowniczych (Sztutowo, Świbno, Władysławowo, Łeba, Ustka, Darłowo, Kołobrzeg, Dziwnów), wyposażonymi w specjalistyczne samochody terenowe i szybkie łodzie ratownicze
- samodzielnie operującą łodzią ratowniczą RIB 900 BALTIC „R30”.

Dla realizacji zadań zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu, Służba SAR dysponuje:

- statkiem „KAPITAN POINC” do zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń olejowych, zdolnym do żeglugi w każdych warunkach pogodowych, o zasięgu pływania obejmującym obszar całego Morza Bałtyckiego;
- statkiem „CZESŁAW-II” do zwalczania zanieczyszczeń olejowych na akwenach portowych i na redach portów; dzienna zdolność oczyszczania ok. 0,7 km² akwenu,
- zaporami przeciwolejowymi o łącznej długości ponad 3,5 km,
- 4 przenośnymi zbieraczami dużej wydajności,
- przenośnymi zbieraczami o małej wydajności do działań na akwenach portowych i przy brzegu,
- niektórymi urządzeniami z zakresu zwalczania zanieczyszczeń chemicznych.

STATKI RATOWNICZE TYPU „SAR 3000”

Podobnie jak w przypadku decyzji PRO o uzupełnieniu floty statków R 17 jednostkami R 27, w strategii MSPiR przyjęto model współpracy jednostek serii SAR 1500 z większymi pod względem gabarytów i możliwości jednostkami ratowniczymi. Do tej roli wybrano projekt statków typu SAR 3000 wykonany specjalnie dla „Służby SAR” przez Przedsiębiorstwo Projektowo Usługowe Prorem Ship Designers And Consultants Sp. z o.o.



Fot. Bogdan Capała

Na jego podstawie w latach 2011-2012 zbudowano trzy statki typu SAR 3000:

ORKAN, PASAT, SZTORM

Morskie statki ratownicze zbudowane na zamówienie Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa w Stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni oraz w Stoczni REMONTOWA SHIPBUILDING S.A

Dane podstawowe:

Długość L	= 36,90 m
Szerokość B	= 8,10 m
Zanurzenie T	= 2,52 m
Pojemność GT	= 276
Prędkość V	= 24 węzły

Statek o kadłubie i nadbudówce z aluminium, jego moc maszyn to trzy silniki MTU 2x1440 kW 1x 2040 kW, rodzaj napędu: trzy śruby, prędkość maksymalna 24 węzły, załoga 7 osób, możliwość podjęcia 150 rozbitków. Główne zadania tej jednostki to poszukiwanie oraz podejmowanie rozbitków, udzielanie rozbitkom kwalifikowanej pomocy medycznej, gaszenie pożarów i holowanie ratownicze. Wyposażenie: środki łączności, nawigacyjne i medyczne, optoelektroniczny system poszukiwania rozbitków, siatki burtowe do podejmowania rozbitków z wody o napędzie hydraulicznym, łódź ratownicza o długości 6 m umieszczona na ślipie rufowym, dźwиг pokładowy, środki sygnalizacyjne, przeciwpożarowe, holownicze.



Fot. Jarosław Bujny

STATKI RATOWNICZE TYPU „SAR 1500”

Ze względu na starzejący się tabor pływający polskich służb ratownictwa morskiego, nowe standardy światowego ratownictwa oraz zmiany zachodzące w sposobach działania służby SAR konieczne było wybudowanie zupełnie nowej serii statków dla wszystkich stacji ratowniczych na naszym wybrzeżu. Jako podstawowy typ jednostki wybrano holenderski projekt SAR 1500. Został on zaprojektowany przez Damen Shipyards Gorninchen dla holenderskiej służby ratowniczej. Na jego podstawie w latach 1998-2002 zbudowano siedem jednostek.

CYKLON, HURAGAN, SZKWAŁ, MONSUN, TAJFUN, WIATR, BRYZA

Dane podstawowe:

Długość L	= 15,20 m
Szerokość B	= 5,39 m
Zanurzenie T	= 0,90 m
Pojemność GT	= 23,8
Prędkość V	= 30 węzłów

Statek o konstrukcji hybrydowej posiada aluminiowy kadłub i nadbudówkę oraz burty z komór pneumatycznych. Konstrukcja zapewniała niezatapialność i niewywracalność. Napęd stanowiły 2 silniki MAN x 500 kW współpracujące z dwoma pędnikami strugowodnymi HAMILTON JET HJ 362 pozwalające na rozwinięcie maksymalnej prędkości 30 węzłów. Załogę stanowią 3-4 osoby.

Do jego podstawowych zadań należało: poszukiwanie oraz podejmowanie rozbitków (możliwość przewiezienia do 75 osób), transport medyczny, gaszenie pożarów (pompa pożarowa i zbiornik na środek pianotwórczy) oraz holowanie ratownicze małych jednostek (uciąg: 3,16 tony).



Fot. Jarosław Bujny

Statek wielozadaniowy m/s „Kpt Poinc”

W ramach modernizacji floty odpowiedzialnej za zabezpieczenie przeciwolewowo w 1996 roku wprowadzono do eksploatacji PRO uniwersalny, wielozadaniowy holownik ratowniczy m/s „KAPITAN POINC”. Na pokładzie posiada szybką łódź ratowniczą „R 20” wodowaną do akcji ratowniczych. Zaprojektowany i zbudowany na zamówienie Polskiego Ratownictwa Okrętowego wielozadaniowy holownik ratowniczy, przystosowany do zwalczania rozlewów olejowych na morzu. Zbudowany w gdyńskiej Stoczni „DORA” w 1996 roku według projektu holenderskiej Stoczni „DAMEN” na zamówienie Polskiego Ratownictwa Okrętowego.

Dane podstawowe:

Długość L	= 49,8 m
Szerokość B	= 13,6 m
Zanurzenie T	= 4,60 m
Pojemność GT	= 1347
Prędkość V	= 13 węzłów

Napęd zapewniają dwa silniki DEUTZ SBV 12M 628 o mocy 2 x 1 920 kW. Wyposażony w dwie śruby nastawne w osłonach osiąga maksymalną prędkość 13 węzłów. W celu zwiększenia możliwości manewrowych został wyposażony w dziobowy ster strumieniowy o mocy 350kW. Załoga liczy 11 osób. Istnieje możliwość podjęcia 272 rozbitków. Klasa lodowa L1. Posiadał windę holowniczą o uciągu 50 ton. Podczas holowania moc jego silników pozwalała osiągnąć siłę uciągu sięgającą 74 ton (parametr określany podczas statycznych prób na wodzie - tzw. uciąg na pału).

Do głównych zadań jednostki m/s „KAPITAN POINC” należy: zwalczanie zanieczyszczeń olejowych, ratowanie życia na morzu, holowanie ratownicze, gaszenie pożarów na statkach, rozpoznawanie skażeń.



Fot. Michał Brzeski

Statek przeciwrozlewowy m/s „Czesław II”

Powierzenie służbom ratownictwa obowiązku zwalczania rozlewów na morzu wymagało rozbudowania floty o specjalistyczne statki służące walce z rozlewami ropopochodnymi. W tym celu m/s „CZESŁAW II” został przebudowany w 1991 roku i przystosowany do realizacji zadań tego typu.

Holownik o stalowej konstrukcji, powstały w 1988 roku na zamówienie Polskiego Ratownictwa Okrętowego w Stoczni „Ustka”, był pierwotnie przeznaczony do pracy jako baza nurkowa podczas prac podwodnych. W ramach jego modernizacji z początku lat 90. usunięto hak i pałaki holownicze, zainstalowano system zbierający „Lamor” i zbiornik retencyjny. Statek został również wyposażony w zapory i zbieracze.

Dane podstawowe:

Długość L	= 21,99 m
Szerokość B	= 6,01 m
Zanurzenie T	= 2,36 m
Pojemność GT	= 102
Prędkość V	= 9 węzłów

Załoga statku liczy 5 osób. Rejonem operowania jednostki są wody portowe oraz akwen przybrzeżny z ograniczeniem do siły wiatru 6. Napęd zapewniają dwa silniki DELFIN-2 SW 680/195 o mocy 2x120 kW napędzające dwie śruby w dyszach Korta, pozwalające na osiągnięcie prędkości 9 węzłów. Jednostka stacjonuje obecnie w Świnoujściu. Do 1999 roku, czyli do momentu sprzedaży m/s „JERZY II”, statek bazował w Gdyni.



Fot. Jarosław Sawczyszyn

Łódź ratownicza RIB 900 BALTIC „R 30”

Na potrzeby zabezpieczenia ratowniczego akwenu Zalewu Wiślanego w 2007 roku zakupiono łódź typu BALTIC PARKER, która zastąpiła przeniesiony z Tolkmicka do Darłowa statek ratowniczy m/s „TAJFUN”. Łódź ratownicza „R 30” RIB 900 BALTIC została wyprodukowana przez firmę PARKER i wprowadzona do eksploatacji w 2007 roku. Wykonana została z laminatu poliestrowo-szklanego.

Dane podstawowe:

Długość L	= 8,9 m
Szerokość B	= 3,3 m
Zanurzenie T	= 0,8 m
Prędkość V	= 45 węzłów

Kadłub sztywny jest konstrukcją wielowarstwową i samoodpływową, z zabezpieczeniami przeciwslizgowymi i szczelną bakistą dziobową. Na śródokręciu zamontowana jest konsola sterowa typu PATROL, na której zamontowane zostały urządzenia sterowe i nawigacyjne.

Napęd łodzi stanowią dwa przyczepne silniki benzynowe Merkury Verado 275 o mocy 2X275 KM, pozwalające rozpędzić jednostkę do prędkości 45 węzłów. Zapas paliwa mieści się w czterech zbiornikach.

Łódź „R 30” została wyposażona w ploter nawigacyjny z GPS, radar, echosondę, urządzenia kontroli pracy silników, wodoszczelną radiostację VHF, dwie wodoszczelne i niezatapialne przenośne radiostacje przenośna VHF, kompas nawigacyjny, megafon oraz rejestrator rozmów. Jednostka pełni dyżur ratowniczy w oparciu o bazę lądową w Tolkmicku.



Fot. BSR Świbno

Łodzie ratownicze będące na wyposażeniu Brzegowych Stacji Ratowniczych

1. Łodzie ratownicze RIB typu Gemini Waverider 600, znajdujące się na wyposażeniu Brzegowych Stacji Ratowniczych, zostały dostarczone Morskiej Służbie Poszukiwania i Ratownictwa „Służbie SAR” w 2006 roku przez Duńską firmę RO-CLEAN DESMI A/S. Do przekazania doszło w ramach umowy zawartej między Rządem Królestwa Danii i Rządem Rzeczypospolitej Polskiej o bezzwrotnej pomocy finansowej i technicznej. Na wyposażeniu służby znajduje się obecnie 8 jednostek tego typu.

Przeznaczenie

- Poszukiwanie oraz podejmowanie rozbitków z wody i środków ratunkowych
- Udzielanie rozbitkom kwalifikowanej pomocy medycznej
- Transport poszkodowanych (rozbitków, rannych i chorych) na ląd

Dane podstawowe:

Długość	6,0 m
Szerokość	2,5 m
Zanurzenie	0,4 m
Moc	2 x 37 kW
Rodzaj napędu	śrubowy - silniki przyczepne
Prędkość maksymalna	38 węzłów
Załoga	3 osoby
Możliwość podjęcia rozbitków	9 osób



Fot. Andrzej Soldatke

2. W grudniu 2017 roku Służba odebrała 8 nowych łodzi ratowniczych typu S-6500 zbudowanych w firmie SPORTIS S.A. Bojano dla brzegowych stacji ratowniczych. Jednostki będą stopniowo zastępować wycofywane ze służby łodzie typu Gemini Waverider 600.

Dane łodzi:

Długość	6.50 m
Szerokość	2.55 m
Zanurzenie	0.38 m (z pędnikiem: 0,80m)
Moc	2x66,2 kW
Rodzaj napędu	śrubowe – silnik przyczepne
Prędkość maks.	37 kn
Załoga	min. 2, maks. 5 osób
Możliwość podjęcia rozbitków	14 osób.

Opracował: Dariusz Konkol

NAJTRAGICZNIEJSZA AKCJA RATOWNICZA W HISTORII MSPiR

DRAGA, KTÓRA PRZEGRAŁA ZE SZTORMEM, ZABIERAJĄC ZE SOBĄ ZAŁOGĘ

Z książki dr Ryszarda Leszczyńskiego: „Katastrofy i wypadki morskie floty pomocniczej PMH (1926-2016)”. (Jako OSC na miejscu zdarzenia, akcją ratowniczą dowodził kpt. m/s „Tajfun” – **Andrzej Soldatke**)

Poniższy opis tragedii jest ograniczony do opisu wypadku i akcji ratowniczej, które zamieszczam za zgodą autora. Natomiast pokazanie w jaki sposób krok po kroku doszło do tragedii oraz przeprowadzonego dochodzenia, wniosków i zaleceń na przyszłość wydanych przez Izbę Morską w Szczecinie oraz postępowania odwoławcze znajdziecie państwo w książce dr R. Leszczyńskiego.

Tu - w październiku 2008 roku śmierć poniosła załoga. Pięciu doświadczonych, znających swój morski fach ludzi, których zawodowe certyfikaty i armatorskie opinie, sformułowania te potwierdzały. Przywoływana, pierwsza tej postaci tragedia była niewątpliwym szokiem, budziła zdziwienie, wstrząsnęła społeczeństwem polskiego wybrzeża, prokurując zarazem serię stawianych w takich chwilach pytań: zawińił armator, operator statku, czy stojący za sterem holującej dragę jednostki skipper. Jakim zasadom nie nadano kardynalnej wagi, czego nie dopatrzono, co uszło uwadze tych na morzu i lądzie, no i kto ponosi odpowiedzialność za podjęcie decyzji, aby w jesienno-zimowym okresie przemieszczać tego rodzaju tabor otwartym morzem. Żądano też wyjaśnień: czy opracowywane przez biura hydrometeorologiczne prognozy są faktycznie profesjonalne, rzetelne, a ich stopień wiarygodności pozwala na planowanie bezpiecznej podróży. Dlaczego wreszcie, te kwestie w ostatnich latach stawiano równie często, niepowodzeniem zakończyła się akcja ratownicza. Czemu obecni w pobliżu, ale i wyspecjalizowane służby nie poradziły sobie z żywiołem, a wystawiane oceny ich organizacyjnej sprawności mieszczą się w granicach, które nie zawsze można aprobować.

Spróbujmy na znaczną część postawionych pytań odpowiedzieć. Odtworzymy ciąg zdarzeń, splątanych z nim zaniedbań, uchybień i zaniechań, ale też momentów będących efektem zbiegu fatalnych okoliczności, na które człowiek nie miał wpływu. Które kreował przypadek, cień złego fatum, w jakichś przejawach natura. Ponieważ scenopis awarii zawiera wiele rozbudowanych wątków i głosów, a obszerne, wielotomowe akta niełatwe są do przebrnięcia (same analizy i wyciszenia ekspertów liczy się w setkach stron), przedstawiona rekonstrukcja sprowadzona być musi do notacji epizodów i wydarzeń najbardziej istotnych. Faktów, które pozwolą dojrzeć tamten październikowy brząsk i poranek w pełnych realizmu okolicznościach i konturach, oraz - miejmy nadzieję - wyjaśnić, dlaczego przybrały one tak wstrząsającą i nieodwracalną postać¹.

Owej jesiennej nocy roku 2008, kiedy doszło do rozważanego tu wypadku „Rozgwiadza” liczyła blisko 40 lat, znaczył ją holenderski rodowód (dragę zbudowała stocznia Industriële Handelse Combinatie Amsterdam w latach 1968-1969²), a własnością



Rok 2008, „Rozgwiadza” podczas prac pogłębiarskich w porcie gdyńskim (fot. Cezary Spigarski)

zlokalizowanej nad Martwą Wisłą spółki stała się dwa lata wcześniej, po transakcji z upadającą szczecińską firmą Dragmor. Certyfikat, który określał graniczne warunki żeglugi i pracy. Precyzował, że jednostce przyzwalano na poruszanie się po wodach przybrzeżnych, przy dopuszczalnej sile wiatru 6 stopni w skali Beauforta i stanie morza - 4. W ostatniej morskiej wyprawie dragi towarzyszył jej holownik „Stefan” oraz dwie oznaczone numerami burtowymi „SM-PRC-101” i „SM-PRC-103” szalandy.

Mija północ. Jest już piątek, 17 października 2008 roku. Dzień, który okryje żałobą ludzi polskiego morza, a karty annałów historii wielce zasłużonej, powiązanej z Gdańskiem, działającej od przeszło pół wieku firmy poznaczą czarne zgłoski i klepsydry.

Trwa zatem sztormowanie. Siłę rodzącego się rozwichrzenia stara się przetrzymać holownik, nękana kolebaniem draga i szalanda „SM-PRC-103”³. Około godziny 02.15, w pobliże konwoju - mając porywisty west-nordwestowy wiatr o sile 7, przy szkwałach dochodzący do 8 stopni w skali Beauforta i stan morza 5 - podchodzi holownik „Goliat”⁴. Prowadzący jednostkę kapitan Wiesław Jurczak, pamiętając uwagi dyspozytora, który podkreślał, że kierownikiem zespołu jest i pozostanie dowódca holownika „Stefan”, a usługa ma polegać na szeroko pojętym „udzieleniu pomocy”⁵, wywołuje na kanale dziewiątym swojego kontrpartniera, zgłasza gotowość podjęcia współpracy, mówi, że oczekuje konkretnych sugestii i uzgodnień. Te faktycznie wyglądają na jednoznaczne,

³ Druga z barek, której szypcer nie akceptował pomysłu i zalecenia wejścia do Kołobrzegu, kontynuowała jazdę w kierunku Świnoujścia i jeszcze tej nocy osiągnęła port przeznaczenia.

⁴ Do spotkania „Goliata” z zespołem holowniczym doszło na pozycji o współrzędnych 54 stopnie 20.0 minut nord i 015 stopni 41.4 east, około 10 mil na północ od Kołobrzegu. Por. ZAIMG, uzasadnienie orzeczenia, syg. WMS 45/08, s. 28.

⁵ Późniejsze dochodzenia szczecińskiej Izby Morskiej wykazały, że sformułowanie to nie ma podstaw formalnych i prawnych oraz w sposób oczywisty odbiega od prawdy, bowiem w umowie PRCIP-u z Zakładem Usług Żeglugowych sprecyzowano wyraźnie, że „usługa obejmuje przeholunek pogłębiarki Rozgwiadza (bez własnego napędu) z okolic Kołobrzegu do Świnoujścia.” Nie było zatem przedmiotem zlecenia pomoc w holowaniu, które dokonywała inna jednostka - jak ponoć twierdził dyspozytor - ale konkretna operacja holownicza. Dowiedziony w czasie rozprawy fakt, że Maria Ślusarczyk, prezes spółki, armatora „Goliata” przekazała podległemu sobie pracownikowi informację, iż chodzi jedynie o „pomoc”, niejako usprawiedliwia przytoczone twierdzenia kapitana, ale też czyni jego i szczecińską firmę - taką tezę postawi w swoim czasie sąd - współodpowiedzialnymi za wypadek.

¹ Rekonstrukcję zdarzeń oparto o akta IM w Szczecinie, syg. WMS 45/08 i akta OIM Gdynia, syg. OIMo 3/11.

² Według dokumentów PRS-u amsterdamska stocznia, w której w listopadzie 1969 r. odebrano dragę, nosiła nazwę: Verschure & Co Scheepswerf en Machinefabriek. PRS, Rejestr 1995, s. 123.

rzeczowe i w obecnych warunkach pogodowych - według oceny i przekonania kapitana Bryla - jedyne: linę holowniczą z „Goliata” należy zatem podać na dziób holownika „Stefan”, obłożyć ją na polderze i rozpocząć jazdę, pilnując przy tym, aby prędkość zespołu mieściła się w granicach 1.5 do 2.0 węzłów. Operacja zakładania 38-milimetrowej stalówki, której zakończenie zespolono z ośmiometrową, polipropylenową sprężyną, przebiega raczej sprawnie, skoro już o godzinie 03.00 kończy się formowanie konwoju, dwadzieścia minut później, po wydłużeniu holu łączącego obie jednostki statki ruszają w kierunku zbliżonym do południowo-zachodniego i zachodniego, a skipper „Goliata” podkręca nastawę śruby. Ustawia napętnienie na 1/3 mocy, co po niecałym kwadransie pozwala uzyskać prędkość około 1.4 - 1.6 węzła.

Konwój, na którego czele jest teraz mocarny „Goliat”, ciągnąc na 385-metrowym holu „Stefana” i połączoną z nim 200-metrową holliną pogłębiarkę (w odległości mili za rufą przebija się też przez fale, asystująca zespołowi szalanda), wydaje się nadrabiać czas, który stracono na sztormowanie i zmagania z żywiołem. Godziny podtrzymywania nadziei na wygranie tej trudnej walki samemu. Takie uspokajające, pozytywne wrażenia utrwalane są jednak krótko. Najpierw bowiem kapitan Weyer dowiaduje się o wodzie wdzierającej się na rufę „Rozgwiazdy” i jej anormalnie głębokich przechyłach, podczas których wachtowi Szutenberg i Bratke dostrzegają belkę stępkową dragi. Potem zaś, o 06.05, kiedy na mostku przebywa już kapitan Bryl, pęka lina łącząca ją z holownikiem⁶. Zrywa się tuż przy rufowej części jej poszycia, kilkadziesiąt centymetrów od kluzy, przyzwalając - choć nikt z obecnych na akwencie nie przypuszcza pewnie, że staje się świadkiem pierwszych odsłon czającego się w czerni nocy dramatu - na ułatwiony atak wiatru i zwałów wody. Sprawia, że pogłębiarka odslania bok nadbiegającej fali, dryfuje, ustawia się w najgorszym z możliwych położeniach, gdzie wyniesiona w górę taśma z czerpakami i stosunkowo wysoka nadbudówka tworzą „ścianę”, która przeobraża się w rodzaj swoistego „żagla”. Zagroza stateczności jednostki, która i tak przecież, o czym wiedzą wszyscy, nie jest jej najmocniejszą stroną.

Zerwanie holliny staje się wydarzeniem, roznieca emocje, wywołuje natychmiastowe, rutynowe reakcje. Kapitan Andrzej Bryl wszczyna zatem alarm, budzi, podobnie jak kapitan Jurczak, i przywołuje na pokład załogę, nieomal jednocześnie wydaje polecenie wybrania windą holu pogłębiarki i zrzucenia stalówki należącej do „Goliata”. Kilkanaście minut później, po częściowym uporządkowaniu pokładów ze splątanych lub płaczących się holi, obie jednostki wykonują zwrot przez prawą burtę i układają się, widząc rosnący dystans i wyraźnie „uciekającą” w stronę ładu „Rozgwiazdę”, w kierunku zbliżonym do nord-east. Zamierzają spróbować zbliżyć się do jej burty, przejąc nad nią ponowną i pewną kontrolę, pomimo że dojsie do ładu z wybieranymi linami cały czas pozostaje problemem.

Po dłuższej, trudnej do precyzyjnego określenia chwili dryfu i przekazaniu telefonicznej informacji do bazy PRCiP-u o utraconym holu i intencjach założenia kolejnego, zachowujący spokój Kazimierz Węgielski pyta dowódcę holownika „Stefan”, czy nie uważa, że należałoby zatrzymać się, rzucić kotwicę, stanąć. Po usłyszeniu krótkiego - nie, ponawia zatem uwagi o rozszczelnieniu i napływającej do wnętrza dragi wodzie, odpowiada indagującemu go Bryłowi, że usunięcie przecieku wydaje się praktycznie możliwe, ale już kilka minut później melduje, iż rzucił z dziobu kotwicę. Tę

⁶ Jak zauważą później powołani przez sąd morski eksperci, przyczyną incydentu było jej przeciężenie wywołane niewłaściwym - po włączeniu się do operacji „Goliata” - zestawieniem zespołu holowniczego. Na zmienne obciążenia holliny działały przecież nie tylko siły wiatru i narastającego rozkołysa, podkreślono, ale też momenty przegłębiające dragę, spowodowane ruchem wody jaka dostała się do jej wnętrza.



Holownik PRCiP „Stefan” (fot. Krzysztof Raczyński)

główną, zasadniczą, mającą około 500 metrów liny, tłumacząc nerwowe zachowanie szybkim znosem i obawą, że draga odplynie zbyt daleko. Zaniepokojeniem, że za moment holowniki mogłyby mieć kłopot z odnalezieniem pogłębiarki, jego i załogi.

Tymczasem „Rozgwiazda”, którą trzyma grzęznąca w piaskowym gruncie kotwica, ustawia się dziobem pod wiatr i fale. Wystawia na ich pastwę niezabezpieczony, wspomniany już otwór kluzy, który przez zwiększone, pochodzące od sił trzymających kotwicę zanurzenie, znalazł się teraz w niewielkiej odległości od wodnicy. Stworzył sytuację, w której każda uderzająca fala bardzo szybko przedostaje się do magazynku bosmańskiego i ładowni, robiąc to już nie w formie „chlupnięć”, ale stałego, rwącego żywym nurtem napływu. Incydent ten oraz wdzierającą się na pokład wodę dostrzega Węgielski, który korzystając z ukafeu krzyczy do kończącego wybieranie holu „Goliata”, aby przyspieszył manewry, szybko podał hollinę i obrócił dragę o 180 stopni. Informuje, że pogłębiarka ma coraz większy przechył na prawo, intensywnie nabiera wody, raz jeszcze ponagla wołania o pomoc.

W tym czasie, czyli o 06.43, a więc mając za sobą prawie czterdzieści minut dryfu, dzwoni też do zastępcy szefa działu eksploatacji Zbigniewa Antonowicza, przedstawiając komplikujący się obraz sytuacji na akwencie. W trakcie trzyminutowej relacji nie omija kwestii przecieku, optymistycznie twierdzi, że po jego umiejscowieniu da sobie z nim jakoś radę, na końcu rozmowy stawiając gromkie, dramatycznie brzmiące pytanie: gdzie jest holownik...!?

- Jeśli tak dalej będzie, to chyba odpalę rakiety - mówi zdenerwowany, a ktoś stojący obok (prawdopodobnie starszy elektryk Stefan Zembrzuski) podpowiada mu głośno, aby domagał się szybkiego, natychmiastowego podejścia holownika⁷.

⁷ Por. ZAIMG, uzasadnienie orzeczenia, syg. WMS 45/08, s. 33.

Sześć minut po zakończeniu połączenia z Antonowiczem, kiedy dopiero teraz (a dokładniej - o 06.50), „Goliat” rusza „całą naprzód” w kierunku „Rozgwiazdy”, Węgielski sięga po telefon raz jeszcze. Szuka kontaktu, a pewnie też pomocy u inż. Sławomira Kurowskiego. Rozmowa mężczyzn wygląda podobnie, jest po trosze powieleniem poprzedniej, jakkolwiek tym razem skipper precyzuje wielkość prawoburtowego przechyłu (10 stopni), powraca do bardzo ciężkich warunków pogodowych i rzuconej kotwicy, podaje w jaki sposób do wnętrza kadłuba dostaje się woda. W pewnej chwili nie kończy zdania, Kurowski słyszy głos czy krzyk któregoś członka załogi i krótką odpowiedź kapitana: „dawaj tratwy!”, po czym - seans łączności ulega zerwaniu. Zapada cisza. Trzymający słuchawkę, liczący na kontynuację relacji nie wie jeszcze, że czeka niepotrzebnie. Nie domyśla się, że z tamtej strony żadnego sygnału już nie będzie.

Dochodzi godzina 06.55. Jest wciąż prawie ciemno. Wtem obsada wacht idącego w kierunku dragi „Goliata” i będącego kabl od niej holownika „Stefan” z niedowierzaniem dostrzega budzący przerażenie epizod⁸. Widzi, że na dziobową część pogłębiarki zwała się duża, większa niż inne fala, która przygniata ją, momentalnie wypycha pod wodę, unosi wysoko jej rufę. Okazuje tak wielką żywiołowość i siłę, że „Rozgwiazda” przyjmuje pozycję zbliżoną do pionu, trwa w niej dwadzieścia, może trzydzieści sekund, a później przechyla lekko w prawo, przewraca do góry stępką, tonie⁹. Dojrawszy to, a widzialność tej nocy odznacza się wyjątkową klarownością, kapitan Bryl rzuca w eter „may-day”, ogłasza alarm człowiek za burtą, przekazuje obecnym na akwencie, że przejmuje kierownictwo akcji ratowniczej. Rusza w kierunku pogłębiarki, gdzie okrążając ją pozbiera - jak przypuszcza - załogę.

Ale dzwonki alarmowe wypełniają też pomieszczenia nadbudówki „Goliata” i sztormującej w odległości ośmiu kabli od miejsca dramatu, asystującej konwój szalandy. Na wszystkich pokładach zapala się reflektory, pojawiają się obserwatorzy, przygotowuje się osprzęt, który może okazać się pomocny, kiedy przyjdzie czas wyciąganiu rozbitków. Rozpoczynają się poszukiwania. Zataczając wokół wraka krąg, marynarze z holownika „Stefan” najpierw odnajdują odwróconą do góry dnem tratwę, potem kawałki drewna, liny i beczkę, wreszcie kilka porzuconych kapoków, nie mogąc jednak wypatrzeć ani kapitana Węgielskiego, ani kogokolwiek z jego ludzi. Żadnych rozbitków nie odnajduje też „Goliat” i mierząca w kierunku przewróconej dragi szalanda.

Poinformowany o wypadku dyżurny bosman gdańskiej bazy, Grzegorz Lemańczyk, dzieli się dramatycznym przekazem z kierownikiem działu eksploatacji inż. Kurowskim, po czym nawiązuje łączność z oficerem służbowym kołobrzecznego kapitanatu, prosząc o szybkie zorganizowanie pomocy placówki brzegowej¹⁰, nie



Holownik „Goliat” podczas przejścia Kanałem Piastowskim (fot. Krzysztof Raczyński)

wiedząc zapewne, że już od godziny 06.57 akcją taką formuje Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne w Gdyni. Ośrodek, który wysłał sygnał na lotnisko w Oksywiu, gdzie stacjonuje śmigłowiec W-3RM, ogłasza stan podwyższonej gotowości na jednostkach bazujących w portach Środkowego Wybrzeża, a niewiele po emisji alertu zwraca się do Zachodniopomorskiego Wojewódzkiego Stanowiska Kontroli Ratownictwa i Ochrony Ludności o ewentualne zabezpieczenie transportu medycznego z lotniska w Darłowie do najbliższego z okolicznych szpitali. Co znamienne i warte zauważenia: nie zaprzestają aktywności dyżurni stacji Witowo Radio. Operatorzy, którzy pierwsi kwitują wołanie kapitana Bryla, a później nieustannym „may-day relay” wzywają wszystkie statki znajdujące się w rejonie, aby natychmiast udały się na podawaną pozycję, gdzie prawdopodobnie giną ludzie.

Pierwszy sygnał, że faktycznie doszło tu do tragedii, przychodzi z holownika „Stefan”. O godzinie 07.20 z wysokości sterówki dostrzega się bowiem kołnierz kamizelki ratunkowej i ciało zanurzonego całkowicie w wodzie, niedającego oznak życia człowieka. Rozpoznanie wyciągniętego na pokład, ubranego w sweter, jedną skarpetkę, mającego założony na jedno ramię wypełniony powietrzem kapok, nie sprawia żadnego kłopotu: to zastępca szefa maszyn „Rozgwiazdy” Jarosław Leszczyński¹¹, stwierdza Romuald Malucki i Stanisław Szutenberg, wiedząc zarazem, że jemu nie może pomóc nikt, choć trzeba szukać dalej. Wierzyć, że gest łaskawego losu, którego zabrakło tego koszmarnego poranka wyłowionemu z wody koledze, mógł być przeznaczony innym.

¹¹ Jarosław Leszczyński pełnił obowiązki mechanika wachtowego na kierowanej przez Kazimierza Węgielskiego pogłębiarce „Stuflbia”, kiedy ta 25 stycznia 2000 r. zatoniła podczas próby wejścia do portu w Uście. Tym razem obu oficerom zabrakło szczęścia.

⁸ W chwili wypadku notowano wiatr wiejący z kierunku west przechodzący na nordwest o sile 5-6 stopni, w porywach osiągający 7, a przy szkwałach 8 stopni w skali Beauforta, przy stanie morza 5. Por. ZAIMG, uzasadnienie orzeczenia, syg. WMS 45/08, s. 33.

⁹ O momencie, w którym dotarła do niego wiadomość o katastrofie, mówił reporterom „Dziennika Bałtyckiego” Darkowi Janowskiemu i Jackowi Sieńskiemu przez PRCiP-u Zbigniew Barański: - Tamtego poranka, 17 października, jeszcze przed wyjściem do pracy - pisali dziennikarze w reportażu „Rozgwiazda zaświeciła niebiesko”, który zamieszczony został 31 października 2008 r. na s. 19-20 magazynowego dodatku „Rejsy” - jak co dzień włączyłem komputer, aby poprzez system monitoringu sprawdzić pozycje naszych statków. Ze zdziwieniem stwierdziłem, że „Rozgwiazda” jest nadal w tym samym miejscu, co wieczorem poprzedniego dnia. Otrzymałem informację od służb dyspozytorskich naszego przedsiębiorstwa, że zerwała się lina holownicza. Jeżeli system monitorujący na statku działa, świeci się na nim zielony sygnał. Nagle na moim monitorze obraz zaczął się świecić na niebiesko. Oznaczało to, że na pogłębiarce ustało zasilanie. Była dokładnie 06.54. W tej właśnie chwili wywróciła się błyskawicznie i poszła na dno.

¹⁰ Katastrofa wydarzyła się na wysokości Gąsek, miejscowości leżącej 27 kilometrów od Kołobrzegu.

Nadzieje ratowników szybko tracą optymistyczny blask początkowych minut akcji. O godzinie 07.40 znikła pod falami pozbawiona resztek pływalności pogłębiarka¹², na powierzchni wody pojawiają się liny, deski i szczątki, które zwykle pozostają po wraku, nikt nie potrafi dostrzec wyciągniętych rąk, czy usłyszeć krzyków poszłych o ratunek. Ale niewiele później, manewrując w odległości kilkudziesięciu metrów od miejsca tragedii holownik „Stefan” dokonuje następnego odkrycia. Pośród splątanych lin, w rozlewisku paliwa lub oleju zauważa się ubrane w kamizelkę asekuracyjną zwłoki. Podobnie jak poprzednio, nikt z obserwatorów nie ma krzty złudzeń, że pozbawiony ubrania mężczyzna zmarł, szanse na ratunek utracił już dawno temu, zdając sobie zarazem sprawę, iż wejście między owe kłębowisko lin, to wielkie ryzyko. Groźba, że któraś wpląże się, nawinie na śrubę, unieruchomi ją, sprawi, iż utknie się tu na dobre. Nie chcąc narażać statku i załogi, kapitan Bryl powiadamia zatem o rozpoznaniu gdyńskich koordynatorów (później okaże się, że jest to ciało marynarza Krzysztofa Pajki), po czym kontynuuje przeczesywanie akwenu, dowiadując się z eteru, że o godzinie 07.10 Darłowo opuścił statek ratowniczy „Tajfun”, którego skipper ma przejąć kierownictwo poszukiwań, o 07.27 uniósł się w powietrze, lecący już z Oksywia śmigłowiec W-3RM, a z odległego o 11 mil łowiska podąża kuter rybacki „Koł 4”. Słyszy też, że do wymagającego asysty, mającego awarię napędu głównego „Goliata”, kołobrzeski Kapitanat Portu kieruje holownik „Anatol”¹³.

Z uwagi na niełatwe warunki pogodowe rozwijająca się akcja poszukiwawczo-ratownicza potyka się o coraz to nowe trudności. Po odejściu uszkodzonego „Goliata” z akwenu wycofuje się będąca w pobliżu szalanda „SM-PRC-103”, która po awarii lewej sterośruby i głębokim przechyle wznawia sztormowanie, by krótko potem, na polecenie gdańskiej centrali skierować się do Ustki. Pojawiający się nad rejonem dramatu gdyński śmigłowiec, nie jest w stanie zabrać z wody zwłok zmarłego marynarza¹⁴ ani też odnaleźć żadnego z rozbitków (co po czasie okaże się zrozumiałe, skoro trzech członków załogi pozostało we wnętrzu dragi), zaś zespół ratowników z Brzegowej Stacji Ratowniczej w Darłowie, który o 08.45 przybywa na plażę w Gąskach, musi odstąpić od operacji zwodowania łodzi „R 26”, skoro wysoka fala przybojowa zalewa zarówno „erkę” jak i samochód.

¹² Miejsce zatonięcia „Rozgwiazdy” opisują współrzędne: 54 stopnie 20 minut 55.81 sekundy nord i 015 stopni 44 minuty 28.73 sekundy east. Por. ZAIMG, orzeczenie sprawy, syg. WMS 45/08, s. 1.

¹³ Awarię tę odnotowano o godzinie 07.15, kiedy doszło do zatrzymania silnika głównego, po nawinięciu na śrubę liny, której pochodzenia nie potrafiono ustalić. Po jakimś czasie szef maszyn Andrzej Nowicki i jego zastępca Jerzy Kowalczyk wystartowali silnikiem ponownie, ale jego krótką i nierówną pracę przerwał wybuch, „strzelający” z komina słup ognia i pożar, który ugaszono korzystając z systemu CO2. W zaistniałej sytuacji, o godzinie 07.45 kapitan Jurczak ogłosił alarm opuszczenia statku, ubrana w kombinowany załoga zebrała się na mostku, a holownik rozpoczął niekontrolowany dryf w stronę brzegu, posuwając się z szybkością 1.5 węzła. O godzinie 10.10 dowodzący jednostką alarm odwołał, otrzymując wiadomość, że z pomocą wyruszył świnoujski holownik „Amon” i bazujący w Kołobrzegu specjalistyczny statek ratowniczo-holowniczy „Pasat II”. W godzinach popołudniowych - chcąc za wszelką cenę powstrzymać niebezpieczny, niemający znos - rzucano kotwice, ale ta nie spełniła swojej roli, przyzwalając na dalszy dryf statku w stronę plaży. O godzinie 13.35, kiedy do linii brzegowej pozostało niecałe 2.5 mili, podano hollinę z „Pasata II”, planując namierzać się na pobliskie Darłowo. Po kilkunastu minutach zmagających z wiatrem i wysokim rozfalowaniem zmieniono decyzję, obierając kurs w kierunku idącego z zachodu „Amona”. 18 października około godziny 07.00 zespół holowniczy osiągnął główki Świnoujścia, po czym wszedł na Zalew Szczeciński i tor wodny prowadzący do portu. O godzinie 14.30 jednostki rzuciły cumy przy nabrzeżu Warsztatowym, macierzystej kei Zakładu Usług Żeglugowych. Por. ZAIMG, uzasadnienie orzeczenia, syg. WMS 45/08, s. 36 i dalsze.

¹⁴ Ciało Krzysztofa Pajki wydobył z wody statek ratowniczy „Tajfun” o godzinie 09.55. Por. ZAIMG, uzasadnienie orzeczenia, syg. WMS 45/08, s. 38.

Od godziny 08.47, czyli chwili kiedy na miejscu katastrofy melduje się statek ratowniczy „Tajfun”, a jego dowódca bierze w swoje ręce kierownictwo przeczesywania akwenu, akcja wydaje się mieć bardziej zorganizowany charakter. Podaje się bowiem sektory, ich wymiary i kursy równoległe. Ustala czterowęzłową prędkość i 300-metrowe odległości pomiędzy jednostkami. W sposób efektywny wykorzystuje przybyszy, którzy sukcesywnie włączają się do poszukiwań. W operacji bierze zatem udział:

- bazujący w Kołobrzegu „Szkwał” i pochodząca z tamtej stacji łódź „R 27”
- płynący ze Świnoujścia „Cyklon” i okręt Straży Granicznej „SG 216”, wreszcie są tam
- śmigłowce Marynarki Wojennej Mi 14 PS oraz zbliżająca się od strony Darłowa, powracająca po dobraniu paliwa, maszyna W-3RM.

Wszystko to, niestety, nie zmienia przygaszającej, brzmiącej jak wyrzut prawdy: szukanie to okazuje się całkowicie bezowocne. Oprócz dwóch ciał, dwóch pustych tratów i tyluż dryfujących kapoków, pomimo znacznego rozszerzenia strefy lustracji, czego żądali koordynatorzy z Gdyni, nie odnajduje się nikogo. Kapitana Kazimierza Węglińskiego i jego dwóch członków załogi należy uznać za zaginionych¹⁵.

W godzinach popołudniowych zaczyna się powolne, usystematyzowane finalizowanie akcji. Jako pierwszy o 13.40 na Kołobrzeg namierza się holownik „Stefan”, który ma uszkodzony pokład i przeciek wody na główną tablicę rozdzielczą. O 14.20 odpływa dysponujący resztkami paliwa r/v „Cyklon”, o 14.47 odlatuje śmigłowiec W-3RM, a o godzinie 15.00 do baz powracają ekipy Brzegowych Stacji Ratowniczych z Kołobrzegu i Darłowa. Potem zezwolenie na opuszczenie akwenu otrzymuje „Tajfun”, „R 27” i kuter „Koł 4”, w końcu - o 19.00 w stronę Kołobrzegu wykręca „Szkwał” i okręt „SG 216”, mając informację z Morskiego Ratowniczego Centrum Koordynacyjnego w Gdyni, że trzydzieści minut wcześniej zawieszono operację¹⁶. Zapadająca noc, niezmiennie trudne warunki pogodowe i długi czas daremnych, prowadzonych na dużą skalę poszukiwań, nakazują taką decyzję podjąć. Przekonują, że to ustalenie słuszne, będące przesłanką realiów, jakkolwiek zawsze budzące obawy, czy nie przesądzone przedwcześnie.

Okoliczności katastrofy pogłębiarki „Rozgwiazda” stały się przedmiotem rozważań Izby Morskiej przy Sądzie Okręgowym w Szczecinie, gdzie kwestiom mającym rozwikłać i wyjaśnić przyczyny tragedii poświęcono 31 wielogodzinnych sesji i ponad 13 miesięcy pracy¹⁷. Słuchając orzeczenia, które w środę, 27 października 2010 roku przedstawił sędzia Sądu Okręgowego Krzysztof Zaremba, można było odnieść wrażenie, że oświadczenia i argumenty pełnomocników w niewielkim stopniu wpłynęły na postanowienia Izby.

¹⁵ Ciała trzech mężczyzn odnaleziono kilka miesięcy później we wnętrzu nadbudówki, w trakcie podwodnych oględzin wraka przez specjalistyczną ekipę nurków. Zwłoki starszego elektryka Stefana Zembrzuskiego wydobyto zatem 12 grudnia 2008 r., kapitana Kazimierza Węglińskiego 30 stycznia 2009 r. i starszego marynarza Tadeusza Kutrzeby 9 maja tego samego roku. Ciała ofiar, co potwierdzały wyniki przeprowadzonej obdukcji, nie nosiły śladów obrażeń zewnętrznych jakie dostrzeżono na zmarłych wydobytych z wody tuż po katastrofie. Por. ZAIMG, uzasadnienie orzeczenia, syg. WMS 45/08, s. 43.

¹⁶ Aby nie pomijać nieco mniej istotnych faktów, dodajmy, że następnego dnia, czyli 18 października, już o 07.13 w rejon zatonięcia dragi skierowano śmigłowiec SN-60-JG, o 14.30 z Kołobrzegu wyszedł raz jeszcze statek ratowniczy „Szkwał”, a o 16.32 oblotu akwenu dokonał samolot Straży Granicznej Mewa. Wszystkie poczynania zakończyły się bez oczekiwanego efektu. Por. ZAIMG, uzasadnienie orzeczenia, syg. WMS 45/08, s. 42.

¹⁷ Pierwsze posiedzenie sądu orzekającego miało miejsce 7 września 2009 r., ostatnie - 13 października 2010 r.

- Przyczyna przewrócenia się, położenia do góry stępką, a następnie zatonięcia podążającej z Gdańska do Świnoujścia pogłębiarki kubłowej „Rozgwiazda”, w wyniku czego śmierć ponieśli wszyscy członkowie przebywającej na burcie załogi, tkwiła - uznał skład orzekający Izby - w utracie stateczności, najprawdopodobniej na wskutek częściowego zalania wodą zaburtową pomieszczeń magazynku bosmańskiego i ładowni, a to z kolei spowodowane było pozostawieniem w czasie drogi niezaseleponionych otworów, przez które przechodziła lina kotwicy roboczej. Po rzuceniu kotwicy zalewanie uległo przyspieszeniu, a po przewróceniu się stępką do góry nastąpiła utrata pływalności. Wnętrze pogłębiarki wypełniła dostająca się tam także przez otwarty świetlik maszynowy, woda. (...) Do niewłaściwego przygotowania wyjścia w morze pogłębiarki, która wchodziła w skład zespołu holowniczego, przyczynili się nieprawidłowym postępowaniem kierownicy holownika „Stefan”: w większym stopniu, kapitan żegluga przybrzeżnej Andrzej Bryl i mniejszym - szyper pierwszej klasy żegluga krajowej, Zbigniew Weyer.

W przekonaniu morskiego sądu zerwanie holu łączącego pogłębiarkę z holownikiem „Stefan” spowodowane zostało jego przeciążeniem, po nieprawidłowym utworzeniu zespołu, w którego skład wszedł holownik „Goliat”. Do incydentu tego doprowadzili: w przeważającej mierze kierownik zespołu holowniczego, kapitan Andrzej Bryl i w znacznie skromniejszej skali, kierownik holownika „Goliat”, Wiesław Jurczak. Izba stwierdziła też nieprawidłowe postępowanie kierownika działu eksploatacji PRCiP, prezesa zarządu, kierowników zespołu holowniczego oraz dysponenta załogowego firmy. W powiązaniu z powyższym sięgnięto po sankcję, pozbawiając Andrzeja Bryla uprawnień kierownika statku na dwa lata, a Zbigniewa Weyera na rok.

Z książki dr Ryszarda Leszczyńskiego: „Katastrofy i wypadki morskie floty pomocniczej PMH (1926-2016)” – więcej informacji w książce.

Załogi jednostek Służby SAR biorących udział w akcji:

m/s „Tajfun”:

OSC – kpt. Andrzej Soldatke, st.of. Brunon Rzepka, st. mar. Sławomir Szymański

m/s „Cyklon”:

kpt. Andrzej Figiel, st. of. Dariusz Burczak, st. mar. Maciej Wojdylewski.

m/s „Szkwał”:

kpt. Piotr Kurszewski, st. of. Aleksander Wenta, st. mar. Andrzej Krzemiński

BSR Kołobrzeg:

Ratownicy zawodowi: Mieczysław Okuliński, Paweł Depta, Bartłomiej Krawczyński, Szczepan Chartenowicz.

Ochotnicy: Krzysztof Kuryj, Piotr Gural, Marek Okuliński.

BSR Darłowo:

Ratownicy zawodowi: Bogdan Sajko, Dariusz Zasadziński, Marek Koza, Andrzej Struś.

Ochotnicy: Bartosz Sajko, Adam Zasadziński.

Wybrane akcje ratownicze prowadzone przez MSPiR w latach 2002 - 2017

W tym rozdziale przedstawiamy przykłady akcji ratowniczych wybrane przez Wydział Poszukiwania i Ratownictwa Morskiego MSPiR. Pokazują one możliwości oraz zakres działalności, którą prowadzi „Służba SAR”.

Opisy są streszczonymi sprawozdaniami z akcji ratowniczych, jakie przedstawiają jednostki biorące w nich udział. Staraliśmy się unikać komentowania i oceniania sposobu oraz zakresu opisanych działań. Celem tego rozdziału jest pokazanie różnorodności prowadzonych działań i warunków w jakich pracują ratownicy

2002 | **Hel, m/s „SZTORM-2”, kpt. Leszek Śmigasiewicz - holowanie ratownicze.**

Załoga statku m/s „SZTORM-2” w dniu 28 października 2002 r. powiadomiona została przez Bosmanat Portu Hel o uszkodzonym kutrze rybackim „JAS-58” dryfującym z unieruchomionym silnikiem.

Akcję ratowniczą należało podjąć natychmiast ze względu na bardzo złe warunki pogodowe. Wiatr o sile 10° w skali Beauforta z kierunku północno-zachodniego oraz fala dochodząca do 3 metrów błyskawicznie spychały uszkodzoną jednostkę w kierunku otwartego morza. Nie bez znaczenia było również stopniowe wychładzanie organizmów załogi kutra przez ulewny deszcz. Statek ratowniczy m/s „SZTORM-2” rozpoczął akcję ratowniczą o godzinie 08:03. Mimo trudnych warunków pogodowych z maksymalną prędkością udał się na miejsce zdarzenia. O godzinie 08:45 po krótkich poszukiwaniach odnaleziono dryfujący kuter. O godzinie 09:08 podano hol na kuter i rozpoczęto holowanie do najbliższego miejsca schronienia. O godzinie 10.53 bezpiecznie odholowano „JAS-58” do portu w Gdyni.

2003 | **Darłowo, m/s „TAJFUN”, kpt. Dariusz Pyż. Ustka, m/s „POWIEW”, kpt. Leszek Fudal - tonący kuter rybacki.**

Dnia 07 stycznia 2003 r. o godzinie 14.56 otrzymano z MRCK Gdynia polecenie wyjścia do akcji ewakuacyjnej 3 osób z tonącego kutra „UST-36”. O godzinie 15.05 do akcji równocześnie wyruszyły: statek ratowniczy m/s „TAJFUN” z Darłowa, śmigłowiec ratowniczy Marynarki Wojennej „1013” oraz statek ratowniczy m/s „POWIEW” z Ustki. O godzinie 15.30 na pozycję dotarł śmigłowiec i razem z przebywającymi w pobliżu kutrami rybackimi rozpoczął poszukiwania 3 rozbitków z jednostki, która zdażyła już zatonać. O godzinie 15.37 śmigłowiec zauważył i podjął jednego z rozbitków. W tym samym czasie drugiego rozbitka na szytywnej tratwie podjął uczestniczący w akcji kuter rybacki „JAR-7”. O godzinie 15.40 m/s „TAJFUN” dotarł na pozycję zatonięcia kutra i przejął obowiązki OSC. Statek m/s „MONSUN” i śmigłowiec przeszukiwały akwen wokół miejsca podjęcia dwóch rozbitków. Kutry „JAR-7” oraz „UST-30” przeszukiwały obszar zgodnie z kierunkiem dryfu obiektów na wodzie. O godzinie 16.00 śmigłowiec skierował się na lotnisko, by przekazać gorzej czującego się rozbitka do szpitala. Drugi rozbitek, przebywający na „JAR-7”, określił swój stan jako dobry i odmówił zabrania go na ląd. O godzinie 16.25 dołączyły kolejne kutry: „UST-35” oraz „UST-53”. Uformowano szyk dla wzoru poszukiwań kursami równoległymi dla 5 jednostek i rozpoczęto przeszukiwanie powiększonego akwenu. Warunki pogodowe zaczęły ulegać pogorszeniu. Systematycznie do akcji przyłączały się kolejne statki: o godzinie 16.45 m/s „POWIEW”, „JAR-30”, „UST-15”,

o godzinie 17.15 „UST-17”, „JAR-14”, o godzinie 17.21 „UST-127”. Mimo trzykrotnego przeszukania rejonu nie odnaleziono rozbitka, a jedynie pojedyncze elementy wyposażenia kutra. O godzinie 21.30 ze względu na fatalne warunki pogodowe i brak nadziei na odnalezienie rozbitka podjęto decyzję o zakończeniu akcji poszukiwawczej i wszystkie jednostki skierowały się do portów bazowania.

Świnoujście, m/s „CYKLON”, kpt. Piotr Krzemiński - jacht na mieliznie.

Dnia 29 lipca 2003 r. o godzinie 03.45 Inspektor Operacyjny PCK Świnoujście wydał polecenie wyjścia w morze, w rejon na zachód od główek wejściowych portu w Świnoujściu. Pomoc wzywał jacht bandery niemieckiej s/y „SAMANTHA”. Statek m/s „CYKLON” odcumował o godzinie 03.52. W drodze na pozycję o godzinie 04.10 uruchomił się alarm wysokiego poziomu zęz w prawej siłowni. Odstawiono silnik i uruchomiono pompę zenzową. O godzinie 04.20 na pozycji $\varphi=53^{\circ}55,3'N$ $\lambda=014^{\circ}15,1'E$ odnaleziono jacht stojący na mieliznie. Ze względu na warunki pogodowe oraz stan załogi jachtu po konsultacji z PCK Świnoujście zdecydowano o udzieleniu pomocy poprzez próbę ściągnięcia z mielizny. Uruchomiono prawy silnik. Podczas podawania liny łącznikowej i holu, o godzinie 04.30 załoga zauważyła, że lewa siłownia jest zalewana przez wodę. Uruchomiono pompę zenzową oraz awaryjną pompę wodną. O godzinie 04.45 jednostkę ściągnięto z mielizny i rozpoczęto holowanie do portu. Cały czas załoga m/s „CYKLON” walczyła z zalewającą obie siłownie wodą. O godzinie 05.20 zacumowano wraz z jachtem przy nabrzeżu Graniczny Punkt Kontroli Świnoujście. O godzinie 05.55 zacumowano przy stałym miejscu postoju. Statek został wyłączony z pogotowia w celu usunięcia awarii.

Trzebież, m/s „MONSUN”, kpt. Piotr Krajewski - ewakuacja chorego ze statku pasażerskiego.

Dnia 12 sierpnia 2003 r. o godzinie 14.20 VTS Szczecin przekazał informację o konieczności ewakuacji pasażera statku m/s „PENNY QUEEN”. Statek znajdował się po niemieckiej stronie Zalewu Szczecińskiego w odległości 1,8 Mm od granicznej boi „HAFF” i płynął do Trzebieży. Poszkodowany zasnął na pokładzie i podejrzewano u niego zawał serca. Odcumowano o godzinie 14.24 i z pełną prędkością skierowano się na spotkanie ze statkiem. Po oszacowaniu odległości i prawdopodobnej pozycji spotkania podjęto decyzję o skierowaniu karetki pogotowia do najbliższego tej pozycji portu w Nowym Warpnie. O godzinie 14.47 doszło do spotkania ze statkiem pasażerskim. Zacumowano do jego lewej burty i przyjęto chorego na noszach oraz jego dorosłą córkę. Zabezpieczono poszkodowanego i skierowano się do Nowego Warpna. Chory był przytomny, ale słabo komunikujący się. O godzinie 15.04 zacumowano w Nowym Warpnie i po zbadaniu chorego przez lekarza przekazano go do karetki pogotowia i statek skierował się do Trzebieży. O godzinie 16.15 zacumowano przy stałym miejscu postoju.

Sztutowo, Brzegowa Stacja Ratownicza, kier. Zenon Gąsiorowski - poszukiwanie samolotu awaryjnie lądującego na wodzie.

Dnia 25 sierpnia 2003 r. o godzinie 11.45 Ratownik Dyżurny otrzymał informację od policji z Krynicy Morskiej o samolocie, który awaryjnie lądował w morzu między Krynica Morską a Skowronkami. Warunki pogodowe: wiatr NNW 7-8°B, stan Zalewu Wiślanego 5°B, silna fala przybojowa. O godzinie 11.50 do akcji ratowniczej wyjechał samochód terenowy BSR Sztutowo z łodzią ratowniczą na przyczepie. O godz. 12.00 zjechało na plażę w Kątach Rybackich i rozpoczęto poszukiwania w kierunku Krynicy Morskiej. O godzinie 12.20 odnaleziono samolot na wysokości miejscowości Siekierki, samolot znajdował się w morzu podwoziem do góry. Pilot wydostał się samodzielnie

z kabiny i był na brzegu. O 12.30 rozpoczęto wyciąganie samolotu na brzeg i postawiono go na kołach. O godzinie 13.00 zakończono akcję wydobycia samolotu na plażę. O godzinie 14.20 powrócono na stację ratowniczą. Do akcji wyruszył również statek ratowniczy m/s „WIATR” z Górek Zachodnich oraz śmigłowiec ratowniczy Marynarki Wojennej „W-3” z lotniska w Gdyni. Obie te jednostki zostały odwołane w chwili, gdy łódź ratownicza BSR Sztutowo dotarła do samolotu i ratownicy potwierdzili, że załoga samolotu jest bezpieczna.

Fot. BSR Sztutowo



Świbno, Brzegowa Stacja Ratownicza „R8”, kier. Bogdan Capała - ewakuacja załogi jachtu.

Dnia 27 sierpnia 2003 r. o godzinie 17.55 ratownik dyżurny BSR Świbno otrzymał z MRCK w Gdyni polecenie wyjścia do jachtu żaglowego, wzywającego pomocy na pozycji w pobliżu ujścia Wisły-Przekop. Kapitan jednostki nie potrafił dokładnie określić swojej pozycji, ponieważ jednostka nie posiadała przyrządów nawigacyjnych. Łódź ratownicza „R8” z trzyosobową załogą wyruszyła o godz. 18.05. W bardzo trudnych warunkach meteorologicznych (wiatr NW 7-9°B w porywach 10-11°B), o godz. 18.30 odnaleziono poszukiwaną, szturmującą jednostkę ok. 3,5 Mm na północ od ujścia Wisły. Na jachcie znajdowały się cztery osoby: małżeństwo z dwojgiem dzieci w wieku 7 i 12 lat. W rejon akcji dotarła również jednostka Straży Granicznej „SG 311”. W asyście drugiej większej jednostki łódź ratownicza „R8” podeszła do jachtu i ewakuowała dwoje dzieci. Ze względu na trudne warunki pogodowe nie było możliwości na przejęcie większej ilości pasażerów. Próba przekazania dzieci z „R8” na jednostkę „SG 311” z powodu złej pogody wiązała się ze zbyt dużym ryzykiem. Podjęto decyzję o ewakuacji dzieci na najbliższy, odległy o 4,5 Mm brzeg. Kapitan jachtu odmówił zejścia z pokładu. Podjął decyzję o pozostaniu wraz z dorosłą kobietą na jachcie do czasu rozwidnienia się i poprawy pogody. Łódź „R8” z dziećmi, asekurowana przez „SG 311”, skierowała się do brzegu i o godz. 21.05 przekazała dzieci na łódź ratownikom WOPR w Stegnie. Stamtąd zabrała je karetka pogotowia ratunkowego. Powrót do BSR w Świbnie nastąpił o godz. 23.45.

Władysławowo, m/s „BRYZA”, kpt. Jarosław Stępień - tonący kuter rybacki.

Dnia 22 września 2003 r. o godzinie 01.15 statek m/s „BRYZA” wyruszył do tonącego kutra rybackiego „WŁA-90”. Po 50 minutach odnaleziono kuter. Rozpoczęto asystę ratowniczą, czteroosobowa załoga kutra próbowała nie dopuścić do zatonięcia jednostki. O godzinie 02.30 kuter zaczął się przechylać i tracił stateczność. Wydano załodze kutra polecenie zwodowania tratwy ratunkowej i przygotowania się do ewakuacji. O godzinie 02.40 cała załoga „WŁA-90” ewakuowała się na tratwę, z której została podjęta przez m/s „BRYZA” o godzinie 02.50. Uratowani byli w stanie ogólnym dobrym, nie wymagającym pomocy przedmedycznej. O godzinie 03.35 zacumowano przy Bosmanacie Portu Władysławowo, gdzie przekazano rozbitków władzom portowym. Po kolejnych 25 minutach zacumowano przy stałym miejscu postoju.

Łeba, Brzegowa Stacja Ratownicza „R7”, kier. Lechosław Zapęcki - łódź rybacka na mieliznie.

Dnia 27 października 2003 r. o godzinie 08.11 bosman portu powiadomił dyżurnego ratownika BSR Łeba, że łódź rybacka „UST-66” weszła na mieliznę 2Mm na zachód

od wejścia do portu w Łebie. O godzinie 08.20 samochód z łodzią wyjechał na miejsce zdarzenia, gdzie o 08.28 zwodowano łódź ratowniczą „R7”. Po podejściu do łodzi rybackiej ratownicy ustalili, że stan trzyosobowej załogi był dobry, kuter miał rozładowane akumulatory i uszkodzony ster. Do akcji skierowano statek m/s „HALNY”, który miał ściągnąć kuter z mielizny. Łódź „R7” pozostała w rejonie jako asysta ratownicza. O godzinie 09.29 przyjęto z m/s „HALNY” linę łącznikową. Niestety m/s „HALNY”, znoszony przez falę na mieliznę, spowodował wywrócenie łodzi „R7”. Ratownicy BSR odwrócili łódź i po testach uruchomili silnik. Następnie wrócili do działań ratowniczych. O godzinie 10.45 załoga „R7” przekazała linę łącznikową z kutra na m/s „HALNY”, który ustawił się w pozycji bezpiecznej rzucając kotwicę. Następnie rybacy z „UST-66” wybrali i zamocowali hol. Podczas wybierania kotwicy na m/s „HALNYM” doszło do awarii windy. Nie mając innej możliwości, kapitan wydał polecenie odciążenia łańcucha kotwicznego i rozpoczął ściąganie kutra z mielizny. Kuter został ściągnięty o godzinie 12.20. Po otrzymaniu informacji o sprawdzeniu szczelności kadłuba łodzi ratownicy BSR ze sprzętem wrócili do miejsca bazowania.

Kołobrzeg, Brzegowa Stacja Ratownicza, „R5”, kier. Mieczysław Okuliński - tonący człowiek.

Dnia 07 listopada 2003 r. o godzinie 18.00 ratownik dyżurny Straży Pożarnej Kołobrzeg powiadomił BSR, że z mola do morza spadł człowiek. Wyjście łodzi ratowniczej „R5” o godzinie 18.03. Warunki meteorologiczne: wiatr E 3^oB, stan morza 2^oB, widzialność dobra, temp. wody 7^oC, temp. pow. 7^oC. Po przybyciu na miejsce ratownicy zauważyły w wodzie pod mołem człowieka, trzymającego się jego metalowej konstrukcji. Pierwsza próba podejścia do człowieka zakończyła się niepowodzeniem, łódź ze względu na duże falowanie uderzyła o wystające betonowe elementy mola. Przy drugiej próbie podejścia, jeden z ratowników wskoczył do wody i odholował poszkodowanego od konstrukcji mola. Tam obaj zostali podjęci przez obsadę łodzi „R5”. Uratowany był przytomny. Łódź skierowała się do nabrzeża stacji ratowniczej. Po zacumowaniu o godzinie 18.15 przekazano poszkodowanego do czekającej karetki pogotowia. Podczas akcji ratowniczej na skutek kontaktu z konstrukcją mola doszło do odłupania fragmentu poszycia kadłuba na dziobie łodzi. Innych uszkodzeń nie stwierdzono.

2004 | **Darłowo, m/s „TAJFUN”, kpt. Sławomir Górny - transport rozbitków podjętych z tonącego kutra rybackiego.**

Dnia 18 marca 2011 r. o godzinie 17.40 m/s „TAJFUN” wyruszył do wzywającego pomoc tonącego kutra „KOŁ-71”. Kuter zatonął na skutek silnego przechyłu, a w wodzie znalazło się siedmiu członków jego załogi. O godzinie 18.12 otrzymano informację z Witowo-Radio, że wszyscy rozbitkowie zostali podjęci przez znajdujące się w pobliżu kutry rybackie „DAR49” i „DAR25” oraz jednostkę straży granicznej „SG 325”. Nawiązano łączność z „DAR49” i otrzymano informację, że jeden z 4 rozbitków podjętych przez „DAR49” wykazuje objawy silnego wychłodzenia, a pozostali są w stanie ogólnym dobrym. Trzej uratowani przez „DAR25” i „SG-325” ze względu na gorszy stan zostali zabrani przez śmigłowiec Marynarki Wojennej do szpitala. O godzinie 19.05 m/s „TAJFUN” zacumował do „DAR49” i przejął rozbitków. Zaoatrzono ich w środki ochrony cieplnej i skierowano się do portu. O godzinie 20.40 zacumowano do nabrzeża Kapitanatu Portu Darłowo i przekazano rozbitków do czekających karettek. Na miejscu postoju zacumowano o godzinie 20.50.

cd. str. 36

Maritime Search and Rescue Service "SAR Service" 2002 – 2017

Maritime Search and Rescue Service – (called further "SAR Service") was established by virtue of

- the Act on Safety at Sea, issued on 9 November 2000 (the Polish Official Journal of 2006, No. 99, item 693) which came into force on 1 January 2002. In the year when the SAR Service was separated from the Polish Ship Salvage Company (Polskie Ratownictwo Okrętowe, called further: PRO), which had dealt with such activity before as a state owned budgetary unit subordinated to the Minister of Maritime Economy

performing the duties of the following conventions:

- The International Convention on Maritime Search and Rescue established on 27 April 1979 in Hamburg (the Polish Official Journal of 1988, No. 27, item 184) known as the „SAR Convention”,
- The Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area established on 9 April 1992 in Helsinki (the Polish Official Journal of 2000, No. 28, item 346) - „The Helsinki Convention of 1992”.

Statutory tasks of the SAR Service:

- Searching and rescuing human life at sea**
- Combating hazards and pollution of marine environment**

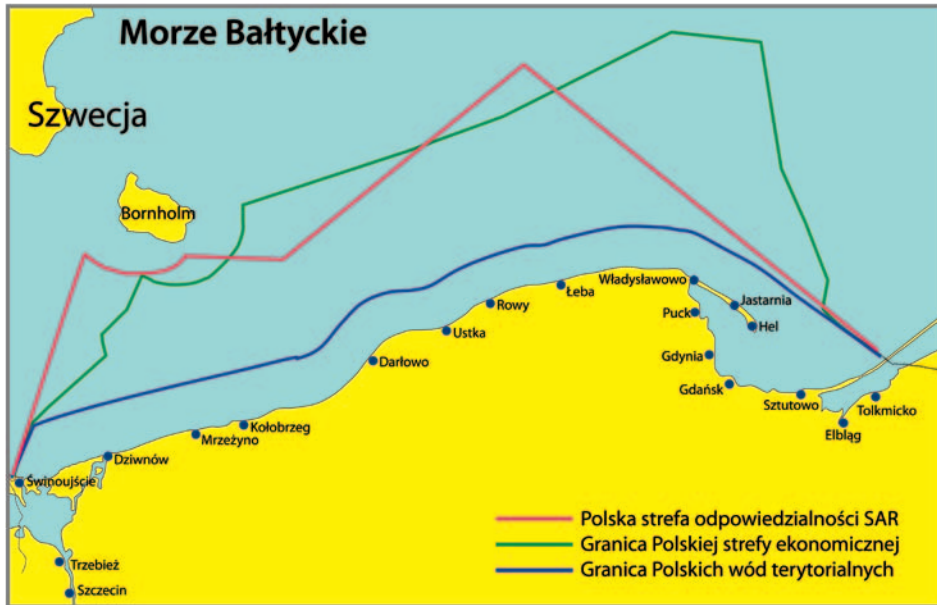
Performing other activities related to maritime safety specified by the regulation of separate laws. SAR Service administers IT Maritime Administration Platform (a database of the information on STCW, PSC, transport of dangerous goods) and maintains a reception point alert in accordance with the ISPS (receiving the information about the danger about the terrorist attacks of the vessel at the sea).

Range of the SAR Service activity involves the Polish zone of responsibility for searching and rescuing and Polish exclusive economic zone in the Baltic Sea.

Organization of the SAR Service and detailed rules and ways of performing tasks of searching and rescuing human life at sea were stated in relevant ordinances of the Council of Ministers and the Minister responsible for maritime affairs.

For the performance of tasks laid upon the SAR Service we administer the following resources:

- floating units (specialized vessels for rescue operations at sea for searching, rescuing and pollution combating),
- ashore units (coastal rescue divisions) for activities in the coastal zone up to 6mm from the coast equipped with means of land and floating transport,
- the Maritime Rescue Coordination Centre in Gdynia, which together with the Auxiliary Coordination Centre in Świnoujście is designed to organize and coordinate rescue operations at sea



At present the SAR Service has:

- 11 ships for searching and rescuing,
- 2 ships for combating pollution,
- 8 coastal rescue divisions.

Employment in the SAR Service is approx. 300 people and about 100 volunteers cooperating with the coastal divisions.

To increase the efficiency of rescue operations the SAR Service cooperates actively with their counterparts in neighbouring countries. The foundations of such cooperation in range of searching and rescuing, in addition to the general recommendations of the SAR Convention, are intergovernmental agreements with Sweden and The Russian Federation and also operation agreements concluded between the SAR Service and the German Association for the Rescue of Castaways and Maritime Rescue Coordination Centre in Aarhus (Denmark).

Additionally, there are operation agreements in the field of pollution combating concluded with counterpart maritime administration in Federal Republic of Germany (regarding the Pomeranian Bay) and The Russian Federation (regarding the Vistula Bay). The governmental agreements with The Russian Federation and Federal Republic of Germany. It should also be noted that the representatives of the services take an active part in the work of international organizations dealing with issues related to its activities (IMO International Maritime Organization, the Helsinki Commission, EMSA European Maritime Safety Agency, NATO).

Cooperation within Poland based on the regulations of the Act on Safety at Sea is regulated by the rules and procedures included in:

„The National SAR Plan”,

„The National Plan for Combating Dangers and Marine Environment Pollution”, documents elaborated by the SAR Service and authorized by the Minister of the Marine Economy and the ministers whom the Ministry of National Defence - MON and the Ministry of Interior and Administration - MSWiA are reported to.

The organizations cooperating with the SAR Service are as follows

- Polish Navy;
- Maritime Department of Polish Border Guard;
- State Fire Service;
- Police;
- Maritime administration divisions;
- Organizational units of the Healthcare;
- Other units which can provide assistance.

On the basis of relevant ordinances of the Council of Ministers the interception on international security frequencies at sea and adequate meteorological protection are organized for rescue actions

In the period from 01.01.2002 to 31.12.2017 the units of the SAR Service performed:

3381 sea rescue actions

(individually and with cooperation with the other units of the Polish SAR system at sea) resulting in different kinds of help for 1680 people;

In addition to the actual rescue actions, routine SAR Service services consists of rescue exercises, including those with the presence of cooperative entities and international exercises.

The largest number of rescue actions in 2017 commanded:

In ship’s crews:

1. Cpt. Andrzej Soldatke - 10 rescue operations
2. Cpt. Dariusz Konkol - 9 rescue operations
3. Furthermore, commanding a rescue boat „R 20” in 10 rescue operations was attended by the second officer, Łukasz Krajewski.

In the Coastal Rescue Station, the largest number of rescue operations were carried out by:

1. Władysławowo - 20 rescue operations, manager Paweł Wittbrodt.
2. Dziwnów - 17 rescue operations, manager Dominik Hołdyński.
3. Łeba - 15 rescue operations, manager Arkadiusz Puchacz.

Developed *Dariusz Konkol*

STATISTICS OF MARITIME ACTIVITIES IN A PERIOD from 01.01.2002 to 31.12.2017

Lp.	Information	2017r.	2002-2017
1	Rescue actions	274	3381
1.1	Action of saving life at the sea	106	1416
1.2	Medical evacuations	29	478
1.3	Other actions (property salvage, rescue assistance)	47	323
1.4	Action of pollution spill combating	7	56
	Safed people	96	1680
2	Clarifying actions	85	1119
2.1	False alarms without SAR Service using	15	416
2.2	False alarms with SAR Service using	27	452
2.3	False GMDSS alarms	29	320
3	Rescue actions of SAR Service units	250	3005
3.1	Actions of SAR Service rescue vessels	148	1655
3.2	Actions of SAR Service Coastal Rescue Divisions	98	1299
4	Actions of anti-spill vessels	4	57
5	Actions conducted from the places of SAR Service rescue units' stationing		
5.1	Tolk Micko	8	86
5.2	Sztutowo	11	177
5.3	Świbno	13	102
5.4	Górki Zachodnie	17	148
5.5	Gdynia	21	241
5.6	Hel	10	148
5.7	Władysławowo	41	514
5.8	Łeba	32	397
5.9	Ustka	10	135
5.10	Darłowo	22	202
5.11	Kołobrzeg	24	344
5.12	Dziwnów	22	186
5.13	Świnoujście	17	182
5.14	Trzebież	11	154
6	Organizational units cooperating with SAR Service in rescue actions		
6.1	POLISH NAVY (including helicopters)	22	302
6.2	MO SG	18	198
6.3	PSP	12	163
6.4	POLICE	10	288
6.5	WOPR	29	356
6.6	Other cooperating units	23	461

* developed on the basis of the annual statistics compiled by Janusz Maziarz the master mariner of operations.

Trzebież, m/s „MONSUN”, kpt. Piotr Krajewski - podjęcie załogi jachtu który przewrócił się i został całkowicie zalany wodą.

Na polecenie MRCK dnia 20 maja 2004 r. o godz. 11.05 statek ratowniczy m/s „MONSUN” wyszedł z akcją ratowniczą do jachtu s/y „ZOLTAR”. Jacht przewrócił się w rejonie III BT na Zalewie Szczecińskim i został zalany. Pięcioosobowa załoga znalazła się w wodzie. O godz. 11.16 odnaleziono przewrócony i dryfujący jacht z czterema osobami znajdującymi się w wodzie i trzymającymi się masztu przewróconej jednostki. W ciągu sześciu minut podjęto z wody wszystkie cztery osoby oraz przejęto piątą, wyciągniętą wcześniej przez jacht s/y „Sudety”, znajdujący się w pobliżu. Stan dwojga osób podjętych z wody wykazywał objawy początku hipotermii. Powiadomiono Bosmana Dyżurnego Portu w Trzebieży o konieczności wezwania karetki. Zastosowano u poszkodowanych środki ochrony cieplnej i preparaty energetyzujące. Poszkodowanemu skarżącemu się na trudności w oddychaniu podano tlen. O godz. 11.30 zacumowano w porcie Trzebież i przekazano rozbitków na ląd pod opiekę służb medycznych.

Hel, m/s „SZTORM-2”, kpt. Ryszard Rzepkowski - akcja gaśnicza w porcie.

Dnia 31 maja 2004 r. o godzinie 15.15 zauważono ogień wydobywający się z budynku magazynów na Nabrzeżu Wyładunkowym. Powiadomiono MRCK Gdynia. Odcumowano o 15.25 i po 10 minutach zacumowano przy tym nabrzeżu. Podchodząc do nabrzeża uruchomiono działko wodne i rozpoczęto gaszenie. Po zacumowaniu rozwinięto dwie linie gaśnicze uruchamiając pompy „HONDA”, „FLYGT” i starano się stłumić pożar. Po przybyciu straży pożarnej o godzinie 16.25 działające linie gaśnicze oddano do ich dyspozycji. Wyłączono działko wodne. O godzinie 17.30 na polecenie strażaków wyłączono pompy i zakończono akcję. Po sklarowaniu sprzętu o godzinie 17.55 odcumowano od Nabrzeża Wyładunkowego. Statek zacumował na stałym miejscu postoju o godzinie 18.05.

Łeba, m/s „HURAGAN”, kpt. Władysław Bobak, i BSR „R7” kier. Lech Zapęcki - dryfujący jacht.

Dnia 06 lipca 2004 r. o godzinie 17.55 Bosman Dyżurny Portu Łeba poinformował Stację Ratowniczą o jachcie „ALEKSANDER”, dryfującym po wschodniej stronie główek wejściowych. Odcumowano o godzinie 17.58. O godzinie 18.07 m/s „HURAGAN” dotarł na pozycję jachtu. Jacht miał uszkodzony ster, na pokładzie znajdowały się dwie osoby. Załoga jachtu próbowała obronić się przed zniesieniem na mieliznę i wywróceniem poprzez rzucenie kotwicy, jednak ta nie utrzymała jednostki i jachtowi groziło przewrócenie przy przejściu przez dużą falę przybojową na płyciźnie. Podjęto decyzję, że najbezpieczniejszą i najszybszą metodą pomocy dla załogi jachtu będzie podanie im holu i ściągnięcie do portu. Podano hol o 18.15 i rozpoczęto wciąganie jachtu do portu. Jednocześnie do akcji dołączyła łódź ratownicza BSR Łeba „R7” jako asekuracja operacji. O godzinie 18.45 zacumowano przy Bosmanacie Portu, gdzie zostawiono jacht z załogą. Stan załogi dobry, nie odnieśli żadnych obrażeń. O godzinie 18.59 zacumowano na stałym miejscu postoju.

Łeba, m/s „HURAGAN”, kpt. Władysław Bobak - holowanie jachtu z uszkodzonym silnikiem i ożaglowaniem.

O godzinie 09.42 dnia 13 września 2004 r. MRCK Gdynia wydało polecenie wyjścia do jachtu „CHAMPION”, który dryfował z uszkodzonym silnikiem i poszarpanymi żaglami. Na pokładzie znajdowało się 7 osób, brakowało łączności radiowej, a kontakt telefoniczny zanikał. Wyjście z portu o godzinie 09.48. Warunki meteorologiczne: SW 8°B, stan morza 6-7°B, widzialność dobra. O godzinie 10.35 odnaleziono jacht 2 kable od podanej pozycji. Nawiązano łączność w celu sprawdzenia stanu załogi jachtu oraz ustalenia sposobu zamocowania holu. Załoga jachtu w dobrej kondycji. O godzinie

10.45 podano hol i rozpoczęto powrót do portu w Łebie. O godzinie 12.48 zacumowano przy Bosmanacie Portu Łeba. Po uzupełnieniu paliwa zacumowano na stałym miejscu postoju o godzinie 13.35.

Ustka, m/s „POWIEW”, kpt. Henryk Janicki, BSR „R10” kier Zbigniew Muchla - holowanie szalandy zagrożonej wyrzuceniem na brzeg.

Dnia 27 listopada 2004 r. o godzinie 20.05 na kanale 11 VHF otrzymano wezwanie pomocy z szalandy „110”. Jednostka miała uszkodzony jeden silnik, okresowo gasnący drugi i znajdowała się niebezpiecznie blisko brzegu. Poinformowano MRCK Gdynia i otrzymano polecenie podejścia do szalandy w celu przytrzymaniu jej na holu, by ochronić ją przed dalszym dryfowaniem na płyciznę. Odcumowano o godzinie 20.12. Statek dotarł na pozycję w pobliżu dryfującej szalandy. O godzinie 20.50 z pomocą łodzi ratowniczej „R10”, która dołączyła do akcji z BSR Ustka, m/s „POWIEW” rozpoczął podawanie liny łącznikowej, a następnie holu. O godzinie 21.05 rozpoczęto odciąganie jednostki na większą odległość od brzegu. Ze względu na warunki pogodowe, rozmiary szalandy oraz ograniczoną moc maszyn statku ratowniczego nie było możliwości wciągnięcia ratowanej jednostki do portu. O godzinie 21.45 zwolniono łódź ratowniczą „R10”. Inspektor MRCK Gdynia przekazał informację, że z Gdańska wyruszył holownik m/s „MARCIN”, który przejmie od statku ratowniczego hol. O godzinie 10.40 dnia 28 listopada 2004 r. holownik m/s „MARCIN” przejął holowany obiekt, a m/s „POWIEW” skierował się do macierzystego portu, gdzie zacumował o 11.18.

2005 | **Gdańsk Górki Zachodnie, m/s „WIATR”, kpt. Kazimierz Stasiak, BSR Świbno „R8”, kier. Bogdan Capała - dryfujący jacht bez sterowności.**

Dnia 18 czerwca 2005 r. o godzinie 10.30 na polecenie MRCK odcumowano, wychodząc do akcji ratowniczej do jachtu s/y „BARNIM”. Warunki meteorologiczne: wiatr NW 7°B, stan morza 5°B, temp. pow. 12°C, widzialność dobra. Wcześniej jachtu poszukiwała łódź ratownicza BSR Świbno „R8”, jednak z powodu błędnej pozycji podanej przez załogę jachtu nie odnalazła jednostki. Akcję przejął m/s „WIATR”, ponieważ skorygowana pozycja była bliżej nich. Jednostka z powodu uszkodzonego ozagłowania i braku sterowności potrzebowała pomocy w dotarciu do portu. Na pokładzie znajdowały się 2 osoby. Jacht odnaleziono o godzinie 10.55, podano hol i rozpoczęto holowanie do portu w Świbnie. O 12.15 zacumowano w Świbnie. O godzinie 13.10 odcumowano i skierowano jednostkę do portu stacjonowania. O godzinie 14.30 zacumowano na stałym miejscu postoju w Gdańsku Górkach Zachodnich.

Trzebież, m/s „MONSUN”, kpt. Roman Budzyński - zaginiony kapitan jachtu, jacht na mieliznie.

O godzinie 15.57 dnia 25 czerwca 2005 r. Inspektor Operacyjny PCK Świnoujście wydał polecenie wyjścia w morze do jachtu s/y „STRUERER” znajdującego się na Jeziorze Dąbie. Jednostka weszła na mieliznę. Kapitan tej jednostki zginął w trakcie próby odholowania kotwicy na głębszą wodę w celu ściągnięcia jachtu z mielizny. Na pokładzie pozostała jedynie jego żona. Po odcumowaniu za zgodą VTS Szczecin z pełną prędkością przepłynięto do Ińskiego Nurtu i dalej na Jezioro Dąbie. Jacht odnaleziono o godzinie 16.55 na podanej wcześniej pozycji. Na miejscu okazało się, że kapitanowi jachtu udało się wrócić na pokład. Ze względu na rozległą płyciznę, na której osiadł jacht, podjęto próbę podania holu na dryfującym kole ratunkowym. O godzinie 17.05 hol został zamocowany i rozpoczęto ściąganie jachtu z mielizny. O godzinie 17.20 jacht znalazł się na głębokiej wodzie. Kapitan jachtu sprawdził szczelność kadłuba i sprawność silnika. Stwierdził, że

wszystko jest w porządku i może kontynuować samodzielnie swoją podróż do Schwedt. Powiadomiono PCK Świnoujście i skierowano się w drogę powrotną do Trzebieży. O godzinie 19.35 zacumowano na stałym miejscu postoju.

Dziwnów, m/s „ZEFIR”, kpt. Jacek Jensko, Kołobrzeg, m/s „SZKWAL”, kpt. Jarosław Stępień, BSR „R5”, kier. Mieczysław Okuliński - jacht na mieliznie.

O godzinie 00.33 dnia 12 lipca 2005 r. na polecenie MRCK Gdynia odcumowano w celu wyjścia do akcji do szwedzkiego jachtu s/y „MARIBEL” z dwoma osobami na pokładzie. Kapitan jachtu zgłosił wejście na mieliznę i podał pozycję, prosząc o pomoc. Podana pozycja nie zgadzała się z danymi, które podał kapitan jachtu. W tej sytuacji MRCK Gdynia rozszerzyło rejon poszukiwań i skierowało do akcji jednostki z Kołobrzegu: statek ratowniczy m/s „SZKWAL” i łódź BSR Kołobrzeg „R5”. Obie jednostki w miarę możliwości swego zanurzenia miały przeszukiwać pas przybrzeżny w kierunku Dziwnowa. Załoga jachtu, w celu ułatwienia lokalizacji we mgle, miała za zadanie co 15 minut strzelać rakietę sygnalizacyjną. O godzinie 03.00 załogę jachtu udało się uruchomić radiostację VHF. Wykorzystując radionamiernik wytyczono przybliżony kierunek na pozycję jachtu. Jednostka m/s „SZKWAL” sprawdziła i potwierdziła zamiar. Wszystkie jednostki skierowały się w ten rejon. O godzinie 03.20 obsada łodzi „R5” odnalazła jacht. O godzinie 04.00 m/s „SZKWAL” dotarł na pozycję i podał hol na jacht. O godzinie 04.10 jacht został ściągnięty na głęboką wodę. Kapitan jachtu po sprawdzeniu szczelności kadłuba i sprawności silnika podjął decyzję o samodzielnym kontynuowaniu podróży do Kołobrzegu. Jednostki powróciły do swoich portów bazowania.

Kołobrzeg, m/s „SZKWAL”, kpt. Jacek Matyjaszewski, BSR „R5”, kier. Mieczysław Okuliński - jacht na mieliznie.

Dnia 16 lipca 2005 r. o godzinie 20.20 otrzymano informację telefoniczną o jachcie na mieliznie w rejonie portu Mrzeżyno. MRCK poleciło wyjście statku m/s „SZKWAL” oraz łodzi BSR „R5” w celu sprawdzenia informacji i sytuacji. Odcumowano o godzinie 20.25. Warunki meteorologiczne: wiatr WNW 4-5°B, stan morza 3 °B, temp. pow. 21°C, widzialność dobra. O godzinie 20.53 odnaleziono jacht s/y „FLYING ORKA” z 11 osobami na pokładzie. W odległości 1 kabla od jachtu znaleziono również zniesiony na mieliznę kuter rybacki „ŚWI-87”. Jako mniejszą i bardziej zagrożoną jednostkę, pierwszą z mielizny rozpoczęto ściągać łódź rybacką. Z pomocą obsady łodzi „R5” podano hol i o godzinie 21.21 ściągnięto jednostkę z mielizny. Sprawna łódź skierowała się o własnych siłach do portu w Mrzeżynie. O godzinie 21.26 z udziałem „R5” podano hol na jacht i po 11 minutach ściągnięto jednostkę na głębszą wodę. W celu ewakuacji 9 pasażerów jachtu przekazano hol na statek m/s „CZERWONY SZKWAL”, który znajdował się w tym rejonie i zaoferował pomoc. O godzinie 21.48 po podejściu do burty do s/y „FLYING ORKA” ewakuowano 4 dorosłych pasażerów i 5 dzieci (w tym jedno siedmiomiesięczne). Dwuosobowa załoga jachtu pozostała na pokładzie. Wszystkie jednostki udały się do Mrzeżyna. O godzinie 22.25 zacumowano w porcie. Pasażerów przekazano na ląd. O 22.45 odcumowano i podjęto drogę powrotną do Kołobrzegu. O godzinie 23.40 m/s „SZKWAL” i łódź „R5” zacumowały przy nabrzeżu Stacji Ratowniczej w Kołobrzegu.

Łeba, m/s HURAGAN”, kpt. Władysław Bobak - ewakuacja chorego z jednostki pasażerskiej.

Dnia 31 lipca 2005 r. o godzinie 10.55 na polecenie MRCK Gdynia odcumował z Łeby statek m/s „HURAGAN”, w celu ewakuacji chorego z jednostki pasażerskiej m/s „MAŁA SZARLOTA”. Według informacji z jednostki u pasażera podejrzewano atak serca

i konieczna była natychmiastowa ewakuacja. Warunki meteorologiczne: wiatr w 3-4°B, stan morza 1-2°B, widzialność dobra. O godzinie 11.24 zacumowano do burty statku pasażerskiego i przyjęto chorego na pokład. Chory był przytomny, podano mu tlen. Na pokład przyjęto również dwie inne osoby, które skarżyły się na złe samopoczucie związane z chorobą morską. O godzinie 12.00 zacumowano w porcie Łeba i przekazano chorego do karetki pogotowia. Pozostali dwaj pasażerowie zrezygnowali z pomocy lekarskiej.

Kołobrzeg, Brzegowa Stacja Ratownicza „R5”, ster. Bartłomiej Krawczyński - człowiek stojący na konstrukcji fontanny zlokalizowanej na środku rzeki.

Dnia 20 sierpnia 2005 r. o godzinie 03.00 dyżurny Straży Pożarnej w Kołobrzegu zwrócił się w imieniu policji o pomoc w bezpiecznym przetransportowaniu człowieka z fontanny na środku rzeki Parsęta. Po uzyskaniu zgody z MRCK Gdynia o godzinie 03.05 łódź ratownicza „R5” z dwuosobową obsadą wyruszyła na wskazaną pozycję. Po dotarciu na miejsce o 03.10 rzeczywiście zlokalizowano na konstrukcji fontanny człowieka. Osoba dobrowolnie zgodziła się wsiąść na pokład łodzi i pozwoliła na przetransportowanie się na pobliski bulwar. O godzinie 03.25 przekazano uratowanego policji czekającej na brzegu. O godzinie 03.30 powrót na stację ratowniczą.

2006 Kołobrzeg, m/s „SZKWAŁ”, kpt. Piotr Kurszewski, BSR „R5”, ster. Paweł Depta - dryfujący kuter rybacki.

Dnia 17 marca 2006 r. o godzinie 19.15 na kanale 16 VHF odebrano wołanie o pomoc z kutra rybackiego „DZI-77”. Kuter z trzema osobami załogi znajdował się w rejonie wejścia do portu Dźwirzyno. Pozbawiony sprawnego silnika dryfował na mieliznę. Do akcji wyruszył m/s „SZKWAŁ” oraz łódź „R5”. O godzinie 19.43 odnaleziono kuter dryfujący ok. 50 metrów od zachodniej główki portu Dźwirzyno. Z pomocą łodzi „R5” podano hol i o godzinie 20.10 rozpoczęto ściąganie jednostki z pływicy. Niestety, na skutek silnego falowania doszło do zerwania holu. Podczas ponownego podania holu lina została wciągnięta przez lewy pędnik, co spowodowało zatrzymanie lewego silnika. Doszło do rozszczelnienia i do pomieszczenia pędników zaczęła dostawać się woda. Załoga uruchomiła system osuszania przedziału i przygotowała pompę awaryjną. MRCK wydało polecenie awaryjnego powrotu do Kołobrzegu, dokąd statek dotarł o godzinie 21.40. Statek został wyłączony z pogotowia w związku z koniecznością dokonania naprawy. Obsada pozostałej na miejscu akcji „R5” ewakuowała szypra „DZI-77” i przewiozła go na ląd. Zorganizował on w porcie Mrzeżyno pomoc trzech łodzi rybackich: „MRZ-2”, „MRZ-11” oraz „DWI-4”. O godzinie 01.22 wspólne działania ratowników i rybaków odniosły skutek. Kuter został ściągnięty z mielizny i odholowany do Mrzeżyna, a ratownicy wrócili do Kołobrzegu.



Kołobrzeg, m/s „SZKWAŁ”, kpt. Piotr Kurszewski, BSR „R5”, ster. Paweł Depta - zatonięcie kutra rybackiego.

W dniu 30 czerwca 2006 r. o godz. 16.15 Kapitanat Portu Kołobrzeg powiadomił o tonącej jednostce rybackiej „ŁEB-27” z czterema osobami na pokładzie. O godzinie 16.23 m/s „SZKWAŁ” wypłynął do akcji. Dwie minuty po nim wyruszyła także łódź ratownicza „R5”. Nawiązano łączność z zagrożoną jednostką. Szyper łodzi informował, że kuter szybko nabiera wody i potrzebna jest natychmiastowa ewakuacja 4 osobowej załogi.

Fot. Bartłomiej Krawczyński

Do akcji ratowniczej Kapitan Portu skierował również łodzie ratownicze Straży Granicznej „SG-059”, „SG-055” i „SG-064”, które w tym czasie zabezpieczały regaty na redzie portu. O godz. 16.37 m/s „Szkwał” i „R5” dotarły do tonącej jednostki. Kuter „ŁEB-27” miał znaczne przegłębienie na dziób. Dwóch ratowników z „R5” przeszło na pokład kutra, aby pomóc załodze w walce z napływającą wodą. Niestety, pomimo wysiłków załogi kutra i ratowników, kuter nadal bardzo szybko był zalewany i o 16.40 dziób „ŁEB-27” znalazł się pod wodą. Członkowie załogi kutra przeszli na łodzie ratownicze Straży Granicznej oraz „R5” i zostali przekazani na m/s „SZKWAŁ”. Stan rozbitków dobry. O godz. 17.00 zacumowano przy Nabrzeżu Pilotowym. Po wysadzeniu rozbitków o godz. 17.55 jednostka powróciła na miejsce postoju przy Morskiej Stacji Ratowniczej w Kołobrzegu.

Świbno, Brzegowa Stacja Ratownicza „R8”, kier. Bogdan Capała - jacht wyrzucony na kamienną mieliznę.

Dnia 18 lipca 2006 roku o godzinie 13.50 na polecenie MRCK ratownicy BSR Świbno przerywali prowadzone działania. Przemieścili się łodzią „R8” oraz samochodem terenowym MUSSO z okolic Sobieszewa w rejon ujścia Przekopu Wisły. Celem było udzielenie pomocy załodze jachtu s/y „MAGNIFIK SVEN” wyrzuconego na mieliznę. O godzinie 14.05 łódź ratownicza dotarła na wskazaną pozycję. Ratownicy BSR odnaleźli jacht po wschodniej stronie Przekopu Wisły. Jacht leżał na kamiennej podwodnej grobli, był mocno przechylony, na pokładzie znajdowały się 2 osoby. Jednocześnie zbliżając się do jachtu, obsada łodzi ratowniczej zauważyła grupkę czworga dzieci w wieku 6-7 lat po drugiej stronie Przekopu Wisły. Dzieci znajdowały się około 200 m od stałego lądu i brodziły po pas w wodzie. Ze względu na zagrożenie ich życia łódź skierowała się w pierwszej kolejności w ich stronę i zabrała je na pokład. Odtransportowane na brzeg dzieci nie umiały wyjaśnić jak i dlaczego znalazły się w tak niebezpiecznym miejscu. Ze względu na brak czasu na poszukiwanie ich opiekunów ratownicy pozostawili je na suchym lądzie i skierowali się do jachtu. O godzinie 14.25 ratownicy na „R8” ewakuowali z pokładu jednostki s/y „MAGNIFIK SVEN” 2 osoby załogi i przekazali je ratownikom na brzegu. Ci przewieźli uratowanych samochodem do BSR w Świbnie. O godzinie 14.30 wezwany został m/s „WIATR” z Górek Zachodnich w celu podjęcia próby ściągnięcia jachtu z mielizny. Jednocześnie do akcji włączył się OSP ze Świbna. Przy pomocy płaskodennej aluminiowej łodzi strażakom udało się ściągnąć jacht na głęboką wodę. Jednostka SAR 1500 została odwołana i zawróciła do Górek Zachodnich. Jacht został odholowany do portu w Świbnie przy asyście łodzi „R8”. O godzinie 15.35 akcja została zakończona i ratownicy BSR Świbno wrócili do wykonywanych wcześniej zadań.

Tolknicko, m/s „TAJFUN”, kpt. Sławomir Górny, Sztutowo, BSR „R21”, kier. Zenon Gąsiorowski - ewakuacja ludzi ze statku pasażerskiego.

Dnia 10 sierpnia 2006 roku o godzinie 20.05 otrzymano informację od kapitana statku pasażerskiego m/s „DARIA”, że miał awarię silnika i prosi o pomoc w formie holowania do portu w Tolknicku. Na pokładzie statku znajdowało się 123 pasażerów, głównie dzieci oraz 4 członków załogi. Inspektor dyżurny MRCK Gdynia wydał zgodę na wyjście do unieruchomionej jednostki w celu rozpoznania sytuacji. Odcumowano o godzinie 20.10. O godzinie 20.25 zacumowano do prawej burty m/s „DARIA”. Po konsultacjach z MRCK, kapitanem m/s „DARIA” oraz armatorem tego statku podjęto decyzję o ewakuacji pasażerów w 3 grupach po około 40 osób. O godzinie 20.52 dotarła na miejsce akcji łódź ratownicza „R21” z BSR Sztutowo. Trzech ratowników BSR przeszło na pokład m/s „TAJFUN” w celu pomocy przy ewakuacji. Jednocześnie pojawiła się w pobliżu jednostka Straży Granicznej „SG 007”, która otrzymała zadanie pozostania w pogotowiu i asekuracji operacji ewakuacyjnej. O godzinie 20.55 przyjęto 40 pasażerów na pokład m/s

„TAJFUN” i przekazano ich o 21.25 na brzeg w porcie Tolkmicko. Kolejne 40 osób zabrano z pokładu m/s „DARIA” o godzinie 21.45 i zdano w porcie o 21.55. Ostatnią grupę liczącą 43 osoby przyjęto na pokład o 22.30, a wysadzono na brzeg o 22.43. Cztery osoby załogi statku pasażerskiego pozostały na jednostce. Koniec akcji. Załoga łodzi „R21” została zwolniona i łódź wróciła do Krynicy Morskiej gdzie była wodowana. Ratownicy BSR wrócili ze sprzętem do Sztutowa o godzinie 23.55.

Kołobrzeg, m/s „SZKWAL”, kpt. Jacek Matyjaszewski - ewakuacja chorego członka załogi z pogłębiarki.

O godzinie 06.37 dnia 16 października 2006 roku Kapitan Portu Kołobrzeg powiadomił o konieczności ewakuacji kapitana pogłębiarki m/s „INŻYNIER STANISŁAW ŁĘGOWSKI”, znajdującej się w okolicach portu w Mrzeżynie. Statek m/s „SZKWAL” odcumował o godzinie 06.44. Pogłębiarkę odnaleziono o godzinie 07.00. Według informacji z jednostki u chorego podejrzewano atak serca. Powiadomiono Kapitanat Portu Kołobrzeg o konieczności wezwania karetki. Poszkodowanego przyjęto na pokład i opiekę nad nim przejął starszy oficer i starszy marynarz. O godzinie 07.20 zacumowano przy nabrzeżu MSR Kołobrzeg i przekazano chorego lekarzowi w karetce pogotowia.

Górki Zachodnie, m/s „WIATR”, kpt. Dariusz Konkol, Świbno, BSR „R22”, kier. Bogdan Capała- jacht z uszkodzonym silnikiem.

Dnia 29 października 2006 roku o godzinie 13.00 otrzymano z MRCK Gdynia polecenie wyjścia na pomoc jachtowi s/y „KLIO”. Na pokładzie jachtu były 4 osoby. Jednostka znajdowała się przy wejściu do portu w Górkach Zachodnich, miała uszkodzony silnik i była znoszona w kierunku brzegu. Odcumowano o godzinie 13.05. Warunki pogodowe: wiatr NE 7°B, stan morza 5-6°B, temp. wody 6°C, temp. pow. 8°C, wysoka 3-4 metrowa fala przybojowa. Po wyjściu za główki portu zlokalizowano jacht w odległości 30 metrów od brzegu w kierunku na zachód od wejścia do portu. O godzinie 13.15 statek znajdował się w pobliżu jachtu. Ze względu na małą głębokość przy jachcie oraz wysoką falę przybojową statek nie miał możliwości podejścia do jachtu w celu ewakuacji załogi. Powiadomiono MRCK. Na miejsce akcji wysłano łódź BSR Świbno „R22”. W tym samym czasie jacht przechylił się i 2 osoby załogi wpadły do wody, a następnie wydostały się na plażę. Jacht położył się na boku i został wyrzucony na plażę. Cała załoga jachtu znalazła się bezpiecznie na plaży. Inspektor MRCK wydał polecenie powrotu statku do portu w Górkach Zachodnich. O godzinie 13.39 statek zacumował na stałym miejscu postoju, a dwóch członków załogi udało się na plażę w celu pomocy rozbitkom. W tym samym czasie o godzinie 13.45 do portu w Górkach Zachodnich przyplłynęła łódź „R22” i ratownicy BSR dołączyli do pomagających na plaży. Na miejsce zdarzenia przybyła również straż pożarna. Życiu załogi jachtu nie zagrażało bezpośrednie niebezpieczeństwo, ale wymagali pomocy lekarskiej ze względu na objawy wychłodzenia u części z nich. Wezwana została karetka. Ratownicy z udziałem strażaków pomogli w przekazaniu rozbitków pod opiekę lekarską. O godzinie 14.55 akcja została zakończona, członkowie załogi m/s „WIATR” wrócili na stację ratowniczą, a ratownicy BSR wrócili łodzią „R22” na miejsce wodowania w okolicy Sobieszewa. Po wyciągnięciu łodzi obsada BSR dotarła do Świbna o godzinie 16.55.

Tolkmicko, m/s „TAJFUN”, kpt. Piotr Krzemiński - holowanie jednostki rybackiej z awarią silnika.

Dnia 16 grudnia 2006 r. o godz. 23.10 otrzymano informację od Straży Granicznej, że szyper łodzi „SUC-10” wzywa pomocy około 1,8 Mm od portu w Tolkmicku. Odcumowano z portu Tolkmicko o godz. 23.19. O godz. 23.30 nawiązano kontakt wzrokowy z jednostką „SUC-10”. O godz. 23.35 uzyskano informację od szypra, że stoją unieruchomieni od godziny 16.00, nie

mają telefonu komórkowego, próbują naprawić silnik, są już wyziębieni i potrzebują pomocy w postaci holowania. Na burcie znajdowały się trzy osoby. Na dziobie były ślady palenia szmat w celu wzywania pomocy i ogrzania się. Na burtę m/s „TAJFUN” nie chcieli zejść, mówiąc, że czują się dobrze i nie potrzebują pomocy medycznej. Po konsultacji z MRCK Gdynia podjęto decyzję holowania „SUC-10” do portu Tolkmicko. O godz. 00.05 przekazano hol na „SUC-10” oraz rozpoczęto holowanie. Odholowano łódź do Tolkmicka. Trzy osoby zostały uratowane, mimo wychłodzenia czuły się dobrze i nie wymagały pomocy lekarskiej.

2007 | Tolkmicko, m/s „TAJFUN”, kpt. Dariusz Pyż - zaginiona łódź rybacka.

O godzinie 20.48 dnia 17 stycznia 2007 roku otrzymano informację, że łódź rybacka „SUC10”, która wypłynęła o 09.00 i miała zgłoszony planowy powrót o 16.00, do chwili obecnej nie wróciła do portu. Powiadomiono MRCK Gdynia i otrzymano polecenie wyjścia z portu w celu przeszukania akwenu między Tolkmickiem a Suchaczem. Odcumowano o godzinie 21.00. Jednostka SG nie zaobserwowała na radarach zaginionej jednostki. Wystawiono obserwatorów i skierowano się na południowy zachód od portu w Tolkmicku. O godzinie 21.40 zauważono nietypowe, słabe, migające światło. O godzinie 21.55 odnaleziono łódź z 3 osobami na pokładzie. Zepsuł im się silnik i bezskutecznie próbowali go naprawić. Nie posiadali telefonu, by wezwać pomoc, więc palili prowizoryczne ognisko w celu zwrócenia na siebie uwagę i ogrzania się. Na łódź podano hol i po jego zamocowaniu skierowano się do portu w Tolkmicku. Stan uratowanych ogólnie dobry, lekkie wychłodzenie niezagrażające życiu. O godzinie 22.37 zacumowano razem z uratowaną łodzią i załogą przy stałym miejscu postoju.

Władysławowo, m/s „BRYZA”, kpt. Bogusław Kaim - statek z dużym przechylem grożącym przewróceniem jednostki, konieczna ewakuacja załogi.

Dnia 25 lutego 2007 r., o godz. 07.20 od MRCK Gdynia otrzymano polecenie udania się do statku m/s „OCEAN CAROLINE” bandery norweskiej z 11 członkami załogi na pokładzie. Statek miał duży przechył i nabierał wody, potrzebna była ewakuacja załogi. Odcumowano o godz. 07.28.

Warunki meteorologiczne: kierunek i siła wiatru SE 6°B, stan morza 6-7°B, widzialność dobra, temp. wody 2°C, temp. powietrza -1°C. O 09.55 jednostka dotarła na pozycję zdarzenia. Statek m/s „OCEAN CAROLINE” pozostawał w dryfie z dużym przechylem, około 40-45° na lewą burtę i nadal się pogłębiał. O godz. 10.00 m/s „BRYZA” przejął obowiązki OSC od statku m/s „APHRODYTE” pełniącego tę funkcję. W związku z odmową opuszczenia zagrożonej jednostki przez kapitana, starszego oficera oraz mechanika, statek ratowniczy pozostał w asyście ratowniczej. Załoga m/s „OCEAN CAROLINE” nawiązała łączność z kutrem rybackim bandery szwedzkiej „GG-204” i podjęła decyzję o przyjęciu holu z w/w jednostki rybackiej w celu próby przeholowania jednostki do Szwecji. O 11.30 załoga zagrożonego statku, wyposażona w ubrania ratunkowe, przeszła na dziób, aby przejąć hol. O godzinie 12.30 w związku z kończącą się rezerwą paliwa na m/s „BRYZA” kapitan jednostki podjął decyzję o przekazaniu obowiązków OSC na m/s „APHRODYTE” i powrocie do portu w celu uzupełnienia paliwa. W tym samym czasie z Łeby został wysłany statek ratowniczy m/s HURAGAN” w celu zastąpienia m/s „BRYZA” o 12.37



Fot. Andrzej Solatke

statki m/s „OCEAN CAROLINE” i „GG-204” połączyły się holem. Załoga z zagrożonej jednostki poprosiła o ewakuację. Po podejściu do m/s „OCEAN CAROLINE” wydano ewakuowanym polecenie przejścia do zamocowanej na rufie statku tratwy ratunkowej, w celu bezpiecznego przejścia ich z przechylonej jednostki. Niestety, dostęp do tratwy był utrudniony, a jej podholowanie do burty statku okazało się niemożliwe z powodu zalania tratwy wodą. Kapitan m/s „BRYZA” podjął decyzję o podejściu dziobem do lewej burty statku w przechyle i z tego miejsca podjęto ratowaną załogę. Na prośbę zainteresowanych przekazano załogę z m/s „OCEAN CAROLINE” na kuter rybacki „GG204”. Jednostka rozpoczęła holowanie. W asyście ratowniczej do zespołu holowniczego pozostał bliźniaczy kuter rybacki „GG-207”. O 13.10 zakończono akcję ratowniczą i skierowano się do portu Władysławowo.

**Świbno, Brzegowa Stacja Ratownicza „R22”, kier. Bogdan Capała,
Sztutowo Brzegowa Stacja Ratownicza „R4”, kier. Zenon Gąsiorowski
- wypadnięcie człowieka za burtę z jachtu.**

Dnia 17 lipca 2007 roku o godzinie 14.30 otrzymano z MRCK Gdynia polecenie wyjazdu w celu poszukiwania zaginionego kapitana jachtu. Według informacji poszukiwany wypadł przy nagłym szkwale i zniknął z oczu załozce jachtu. O godzinie 15.30 łódź „R22” została zwodowana w porcie w Kątach Rybackich. Jednocześnie z łodzią BSR wyrusza łódź OSP Sztutowo oraz BSR Sztutowo „R4”. O godzinie 15.45 obsada „R22” odnajduje jacht s/y „DOBARO”. Jacht osiadł w szuwarach niedaleko ujścia Szkarpowy, miał złamany maszt, na pokładzie znajdowały się dwie starsze kobiety. Stan kobiet dobry, jednostce nie zagrażało żadne niebezpieczeństwo. Jednostka „R22” skierowała się na wskazaną przez kobiety pozycję zdarzenia. Rozpoczęto poszukiwania zaginionego. Na pozycję zdryfowania jachtu dotarł „R4”, podał na jacht hol i odciągnął go w kierunku portu w Kątach Rybackich. O godzinie 16.56 do poszukiwań przyłączyła się jednostka Straży Granicznej „SG-007”. O godzinie 17.18 łódź „R22” odnalazła zaginionego kapitana jachtu. Uratowany był w dobrej kondycji fizycznej. Po podjęciu rozbitka obsada „R22” skierowała się do Kątów Rybackich. O godzinie 17.35 łódź „R22” zacumowała w porcie.

**Świnoujście, m/s „CYKLON”, kpt. Piotr Jarkiewicz, Dziwnów,
m/s „ZEFIR”, kpt. Jacek Jensko, BSR „R28”, kier. Ryszard Morga
- wypadnięcie sternika jachtu żaglowego za burtę, poszukiwania.**

Dnia 15 sierpnia 2007 o godz. 23.05 przyjęto informację Inspektora Operacyjnego PCK w Świnoujściu o wypadnięciu sternika jachtu żaglowego s/y „MARIANNE” za burtę w okolicy Międzyzdrojów. Po wypadnięciu sternika za burtę na pokładzie została wyłącznie jedna osoba pozbawiona wiedzy nautycznej i żeglarskiej. Przybliżona pozycja jachtu to około 3 Mm od Międzyzdrojów. Do akcji wyruszył statek m/s „CYKLON” ze Świnoujścia oraz m/s „ZEFIR” i „R28” z Dziwnowa. O godzinie 23.45 odnaleziono poszukiwaną jednostkę. Z powodu braku łączności z jachtem o 23.50 z m/s „CYKLON” na pokład jachtu przeszedł jeden z marynarzy wyposażony w radiotelefon. Ratownik przeprowadził wywiad w celu ustalenia pozycji wypadnięcia rozbitka za burtę. Wraz z przybyłą łodzią „R28” rozpoczęto poszukiwania na kursach równoległych. Do poszukiwań dołączył statek wycieczkowy m/s „UNICUS”. O godzinie 00.45 na miejsce akcji dotarł m/s „ZEFIR”. O godz. 01.16 sternik „R28” zameldował o znalezieniu rozbitka. Stan mężczyzny oceniono jako dobry i łódź BSR skierowała się do mola w Międzyzdrojach, gdzie przekazano uratowanego do karetki pogotowia. Zwolniono z udziału pozostałe jednostki. Statek m/s „CYKLON” podszedł do s/y „MARIANNE” i o godzinie 01.50 podał hol na jacht. Po jego zamocowaniu rozpoczął holowanie jednostki do Świnoujścia. O godzinie 03.48 zacumowano w Basenie Północnym.

**Hel, „SZTORM-2”, kpt. Krzysztof Kowalczyk i „R12”, ster. Dariusz
Burczak - wypadnięcie za burtę członka załogi jachtu.**

Dnia 26 sierpnia 2007 r. o godzinie 19.07 otrzymano z MRCK Gdynia informację o wypadnięciu z jachtu s/y „MOJA MARIA” jednego z członków załogi. Ze względu na problemy z uruchomieniem silnika łodzi ratowniczej „R12” o godzinie 19.29 odcumowano m/s „SZTORM-2”, który skierował się na pozycję zdarzenia. O godzinie 19.40 zauważono dryfujące koło ratunkowe, jednak nie znaleziono w jego pobliżu poszukiwanej osoby. Do akcji poszukiwawczej włączył się statek m/s „KAPITAN MORGAN”. Wyznaczono rejon poszukiwań wzdłuż linii od główek portu Hel do boi HL-S. Osoba pozostająca na jachcie nie potrafiła nim manewrować, dlatego podjęto decyzję o jej ewakuacji. O godzinie 20.10, po usunięciu awarii silnika, zwodowano łódź „R12” i kontynuowano poszukiwania kursami równoległymi. O godzinie 20.38 na miejsce akcji przybyła łódź „FORMOZA RIB”. Przydzielono jej zadanie odholowania dryfującego jachtu s/y „MOJA MARIA” do portu. O godzinie 20.50 do poszukujących dołączył jacht s/y „HELEN”. O godzinie 21.07 m/s „SZTORM-2” skierował się do s/y „MOJA MARIA” w celu przejęcia zadania holowania od „FORMOZA RIB”, który ze względu na warunki pogodowe nie mógł odholować jachtu. Jednostka „FORMOZA RIB” otrzymała zadanie przeszukania rejonu wzdłuż falochronu. O godzinie 21.37 m/s „SZTORM-2” rozpoczął holowanie jachtu. O godzinie 22.00 jacht s/y „HELEN” zgłosił braki paliwa i został zwolniony z prowadzenia akcji. Po piętnastu minutach taką samą sytuację zgłosił „FORMOZA RIB” i również został wyłączony z akcji. Pozostałe jednostki kontynuowały poszukiwania. O godzinie 22.31, po kilkukrotnym przeszukaniu prawdopodobnego rejonu zaginięcia rozbitka i po konsultacji z MRCK, zakończono poszukiwania i zwolniono jednostki biorące w nich udział. Akcja została zakończona. O godzinie 23.08 statek oraz łódź ratownicza i holowany jacht zacumowały przy Pirsie Rybackim. Podnieszono na pokład łodzi „R12” o godzinie 23.12. Ewakuowanego człowieka przekazano funkcjonariuszom Straży Granicznej.

**Świnoujście, m/s „CYKLON”, kpt. Sławomir Górny, Dziwnów „R28”,
kier. Ryszard Morga - wyrócony katamaran.**

O godzinie 19.30 dnia 31 sierpnia 2007 roku na polecenie PCK Świnoujście m/s „CYKLON” odcumował i skierował się w rejon mola w Międzyzdrojach, gdzie oczekiwał na niego dryfujący z trzema osobami katamaran z uszkodzonym ożaglowaniem. Statek miał go odholować do wybranego portu na zasadach usługi komercyjnej. O godzinie 20.04 odnaleziono przewrócony katamaran bez załogi. Powiadomiono PCK i rozpoczęto akcję poszukiwawczą. O godzinie 20.06 otrzymano informację z brzegu, że obserwatorzy znajdujący się na molo zauważyli coś w wodzie na północ od mola. Zmieniono kurs na wskazaną pozycję i o godzinie 20.15, około 0,1 Mm od mola w Międzyzdrojach odnaleziono 2 osoby. Uratowani mieli na sobie kombinezony piankowe i kamizelki ratunkowe, byli w dobrym stanie, choć mocno zmęczeni. Poinformowali, że znajdowali się w wodzie od dwóch godzin. Wskoczyli z jednostki, starając się dopłynąć do brzegu. Trzeci z członków załogi katamaranu miał jak najdłużej płynąć nim do brzegu, a następnie spróbować dopłynąć na plażę wplaw. Poszukiwania zaginionego rozpoczęto wzdłuż mola. O godzinie 23.35 PCK Świnoujście poinformował o odnalezieniu poszukiwanego na brzegu. O godzinie 20.45 na miejsce poszukiwań dotarła łódź ratownicza z BSR Dziwnów „R28”. Do zapadnięcia zmroku jednostki próbowały bezskutecznie odnaleźć przewrócony jacht w celu odholowania go do portu. Jachtu nie odnaleziono, przerwano poszukiwania i skierowano się do portów bazowania. O godzinie 22.00 zespół BSR wrócił do Dziwnowa, a o godzinie 22.45 m/s „CYKLON” zacumował na stałym miejscu postoju w Świnoujściu.

2008 Darłowo, m/s „TAJFUN” kpt. Dariusz Czarnecki - zatonięcie kutra rybackiego, ewakuacja załogi.

17 marca 2008 r. o godz. 15.02 Bosman Portu Darłowo powiadomił o potrzebie udzielenia pomocy jednostce rybackiej „MRZ-10”, która na pozycji $\varphi=54^{\circ}32',N$ $\lambda=016^{\circ}05',E$ -12Mm na NE od portu w Darłowie nabiera wody. Powiadomiono MRCK Gdynia i otrzymano polecenie wyjścia do akcji ratowniczej i o godzinie 15.09 odcumowano. O godz. 15.50 po otrzymaniu wiadomości, że kuter nabiera coraz więcej wody polecono załodze tonącej łodzi opuszczenie tratwy ratunkowej na wodę i ewakuację załogi do tratwy. O godz. 16.05 łączność radiowa z kutrem została przerwana. Powiadomiono o tym MRCK. O godz. 16.15 zauważono czerwoną rakietę na kursie jednostki ratowniczej, a 5 minut później w odległości 0,6 Mm dostrzeżono tratwę ratunkową. O godz. 16.30 statek znalazł się na pozycji tratwy i przystąpiono do podjęcia rozbitków na pokład jednostki ratowniczej. Podano rzutkę na tratwę w celu kontroli i utrzymania jej w bezpiecznej odległości. Po podciągnięciu tratwy do burty podano rozbitkom pasy ratunkowe. Opuszczono rampę ratowniczą m/s „TAJFUN”, po czym ustawiono tratwę z wiatrem na rufę statku. O godz. 16.45, po ustawieniu bezpiecznej odległości, rozpoczęto podejmowanie 4 członków załogi „MRZ-10”. Po wejściu na pokład podano im środki ochrony cieplnej i o 17.00 obrano kurs powrotny do Darłowa. O godzinie 17.35 zacumowano statek na stałym miejscu postoju przy stacji ratowniczej. Rozbitków oraz tratwę ratunkową przekazano armatorowi „MRZ-10”.



Łeba, „Huragan”, kpt. Tomasz Raszczak, BSR „R24”, kier. Lechosław Zapęcki - ściąganie jachtu z mielizny.

O godz. 10.20 dnia 25 maja 2008 roku Bosman Dyżurny Portu w Łebie telefonicznie powiadomił o wejściu na mieliznę po wschodniej stronie falochronu jachtu s/y „RZESZOWIAK”. Jacht z 10 osobami na pokładzie wszedł na mieliznę zaraz po wyjściu z portu. Powiadomiono MRCK o zdarzeniu i o godzinie 10.22 odcumowano do akcji

ratowniczej. O godz. 10.26 nastąpiło podejście do jachtu oraz podanie holu ze statku na jednostkę. Jacht znajdował się ok. 50 m na E od falochronu wschodniego, na mieliznie na wysokości pierwszej rewy. Podano ok. 40 m holu i rozpoczęto próbę ściągania jednostki z mielizny. O godz. 10.32 zerwał się hol. O godz. 10.35 łódź „R24” przybyła na miejsce akcji i rozpoczęła ewakuację części załogi z jachtu. O godz. 10.53 zakończono ewakuację 6 osób (w tym 4 osób niedowidzących). Na jachcie pozostała szkieletowa załoga (4 osoby). O godz. 10.50 obsada „R24” zawiozła hol na jacht. Godz. 11.05 zamocowano hol na jachcie, m/s „HURAGAN” zamocował hol i podjął drugą próbę ściągania jachtu z mielizny. Dwie osoby z BSR Łeba pozostały w wodzie obok jachtu i przechyliły jacht na burtę przy pomocy zdjętej z mocowania wanty. O godz. 11.17 s/y „RZESZOWIAK” zszedł z mielizny i został odholowany na głębszą wodę. Osoba z BSR będąca na jachcie pomogła załodze sprawdzić szczelność kadłuba. „R24” pozostał w asyście ratowniczej przy jachcie. O godz. 11.22 odebrano informację, że kadłub jachtu jest szczelny. Rozpoczęto wchodzenie z jachtem na holu do portu. Hol został skrócony do ok. 20 m. O godz. 11.25 nastąpiło wejście do portu. Skrócono hol do ok. 5 m. O godz. 11.38 zacumowano z jachtem s/y „RZESZOWIAK” przy Nabrzeżu Maltańskim.

Fot. Marcin Żyła

Łeba, m/s „HURAGAN”, kpt. Wojciech Paczkowski, BSR „R28”, ster. Marcin Bieniek - jacht dryfujący na brzeg.

O godz. 21.58 dnia 12 września 2008 roku Inspektor Operacyjny MRCK Gdynia podał informację o jachcie s/y „JARA” wzywającym pomocy i polecił wyjście statku do akcji. Odcumowano m/s „HURAGAN” o godzinie 22.01. Z informacji MRCK wynikało, że jacht znajduje się na wysokości latarni Stilo, ma złamany maszt oraz uszkodzony silnik i dryfuje z czteroosobową załogą. O godzinie 23.10 zauważono na kursie poszukiwany jacht, z którego właśnie odpalono czerwoną pochodnię. Stan załogi jachtu był dobry. O godzinie 23.30 hol został zamocowany na jachcie i rozpoczęto holowanie. O godzinie 23.52 urwalo się mocowanie holu na jachcie. Ponownie podano hol. O godzinie 01.48 dnia 13 września 2008 roku na redzie portu skrócono hol i poproszono o wyjście łódź ratowniczą BSR Łeba „R28”, która miała pełnić asystę ratowniczą podczas wprowadzania jachtu do portu. Łódź BSR pojawiła się przy jachcie o 02.20 i rozpoczęto wciąganie jachtu do portu. O godzinie 02.45 zacumowano z jachtem przy Nabrzeżu Maltańskim. O godzinie 03.20 po zakończeniu formalności przeciągnięto jacht do Portu Jachtowego. O godzinie 03.55 zacumowano na stałym miejscu postoju.

Darłowo, m/s „TAJFUN”, kpt. Andrzej Soldatke, BSR „R26”, kier. Bogdan Sajko, Kołobrzeg, m/s „SZKWAL”, kpt. Piotr Kurszewski, BSR „R27”, sternik Paweł Depta, Świnoujście, m/s „CYKLON”, kpt. Andrzej Figiel - poszukiwanie rozbitków z pogłębiarki, która zatonięła podczas holowania.

Dnia 17 października 2008 r. o godzinie 07.10 na polecenie MRCK Gdynia odcumowano do akcji poszukiwania rozbitków z pogłębiarki m/s „ROZGWIAZDA”, która zatonięła podczas holowania przez holownik m/s „GOLIAT”. Warunki meteorologiczne: wiatr WNW 6-7^B, stan morza 4-5^B, widzialność dobra, temp. wody 10°C. temp. pow. 11°C. O godzinie 08.40 w rejonie zatonięcia pogłębiarki zauważono m/s „GOLIAT”, z którego komina wydobywał się czterometrowy słup ognia. Kapitan holownika informuje, że przy próbie naprawy uszkodzonego silnika doszło do zapalenia sadzy w kominie, ale sytuację opanują własnymi siłami. Do holownika wysłany zostaje zespół BSR Darłowo w celu asysty ratowniczej do czasu usunięcia awarii. Ratownikom BSR Darłowo z powodu silnej fali przybojowej nie udało się zwodować łodzi „R26” na plaży w Gąskach. Samochód zakopał się w piasku. Po godzinie udało się wyciągnąć zestaw i zespół ratowniczy przemieścił się na plażę w okolicy Unieścia. Z tej lokalizacji oczekiwali na rozwój wypadków i obserwowali dryfujący holownik m/s „GOLIAT”. Statek ratowniczy m/s „TAJFUN” o godzinie 08.50 objął obowiązki OSC na miejscu akcji. Pięć minut później pilot uczestniczącego w akcji śmigłowca Marynarki Wojennej „W-3RM” poinformował o odnalezieniu pływających zwłok. Przy próbie ich podjęcia ratownik ze śmigłowca doznaje kontuzji i musi przerwać podejście do ciała. Zadanie podjęcia zwłok przekazano znajdującej się najbliższej jednostce Straży Granicznej „STRAŻNIK-6”. Na polecenie MRCK wykonanie tego zadania przejmuje od nich m/s „TAJFUN”. O godzinie 09.55 po kilku próbach, w trudnych warunkach pogodowych i otoczeniu pływających części zatopionej jednostki, udało się podjąć ciało. W jego pobliżu dostrzeżono wywróconą tratwę ratunkową. Po podejściu do niej i jej odwróceniu nie znaleziono wewnątrz nikogo. Wyznaczono obszar poszukiwań i ustawiono szyk dla jednostek mających go przeszukać. Oprócz m/s „TAJFUN” na miejscu brały udział w akcji jednostka Straży Granicznej „STRAŻNIK-6”, kuter rybacki „KOŁ-4” oraz holownik m/s „STEFAN”. Jako punkt odniesienia do poszukiwań kursami równoległymi przyjęto miejsce odnalezienia tratwy. Prędkość poszukiwań osiągnęła 4 węzły, a odległość między jednostkami wynosiła 3 kable. O godzinie 11.20 obszar poszukiwań został rozszerzony w kierunku wschodnim. O godzinie 11.35 do poszukiwań

przyłączyła się łódź BSR Kołobrzeg „R27” i ustawiła się w szyku po prawej stronie m/s „TAJFUN”. Jednocześnie rejon opuściła jednostka „STRAŻNIK-6”.

O godzinie 11.55 na miejsce akcji dotarł statek ratowniczy m/s „CYKLON”, który wyruszył ze Świnoujścia o godzinie 08.40. Zostaje mu przydzielony akwen do poszukiwań. Jednocześnie na polecenie MRCK wyruszył z Kołobrzegu statek ratowniczy m/s „SZKWAŁ”, aby dołączyć do trwających poszukiwań rozbitków z pogłębiarki. Zostało mu przydzielone zadanie przeszukiwania akwenu wskazanego przez MRCK metodą kursów równoległych wraz ze statkiem ratowniczym m/s „CYKLON”. O godzinie 12.05 oba statki nawiązały łączność i ustaliły parametry działań. Prędkość poszukiwań osiągnęła 12 węzłów, a odległość między statkami wynosiła 0,25 Mm. O godzinie 13.45 z powodu pęknięcia poszycia kadłuba z działań wycofał się holownik „STEFAN” i skierował się do portu w Kołobrzegu. O godzinie 14.20 m/s „CYKLON” wycofał się z działań w celu uzupełnienia paliwa. Po zacumowaniu przy stacji paliw odkryto uszkodzenie w układzie i nie powrócił już do akcji. Załoga m/s „CYKLON” miała doraźnie usunąć uszkodzenie i wrócić do Świnoujścia. O godzinie 15.00 MRCK odwołał z plaży zespół ratowniczy BSR Darłowo z łodzią „R26”. Jednostka m/s „PASAT II”, która przybyła w celu pomocy holownikowi skutecznie podała hol na m/s „GOLIAT”. Dalsze pozostawanie w asyście ratowniczej nie było konieczne. O godzinie 15.30 MRCK odwołał do portu łódź „R27” w celu uzupełnienia paliwa. O godzinie 15.35 m/s „TAJFUN” przekazał m/s „SZKWAŁ” obowiązki OSC i razem z łodzią „R27” skierował się do Kołobrzegu. Kapitan m/s „SZKWAŁ” nawiązał łączność z pozostałymi jednostkami biorącymi udział w poszukiwaniach: „KOŁ-4” i „SG-216”. Nakazano im kontynuowanie poszukiwań zgodnie z wcześniejszymi wytycznymi. O godzinie 16.45, po uzyskaniu zgody MRCK, kuter „KOŁ-4” zakończył udział w akcji poszukiwawczej. O godzinie 17.00 m/s „TAJFUN” i „R27” zacumowały przy Nabrzeżu Promowym w Kołobrzegu. O godzinie 17.11 odnaleziono kolejną pustą tratwę ratunkową. O godzinie 17.50 w Kołobrzegu, w obecności prokuratora ze statku m/s „TAJFUN”, przekazano transportowane ciało na ląd. O godzinie 18.30, po konsultacji z MRCK, m/s „SZKWAŁ” i „SG-216” zakończyły akcję poszukiwawczą i skierowały się do portu. Po uzupełnieniu paliwa o godzinie 18.40 m/s „TAJFUN” odcumował i wyruszył z Kołobrzegu do Darłowa. Statek ratowniczy m/s „SZKWAŁ” zacumował na swoim stałym miejscu postoju o godzinie 20.00. O godzinie 20.10 m/s „TAJFUN” zacumował na stałym miejscu postoju w Darłowie. Pięć minut później na swoje stałe miejsce postoju w Świnoujściu dotarł m/s „CYKLON”, który wyruszył z Kołobrzegu 3,5 godziny wcześniej. Statek m/s „CYKLON” w związku z awarią został wyłączony z pogotowia. Pozostałe jednostki odtworzyły gotowość ratowniczą i kontynuowały dyżur.

2009 | Łeba, m/s HURAGAN”, kpt. Bogusław Kaim, Ustka, m/s „POWIEW”, kpt. Waldemar Sawicki - holowanie kutra nabierającego wody.

Dnia 11 września 2009 roku o godzinie 11.35 m/s „HURAGAN” z Łeby oraz m/s „POWIEW” z Ustki odcumowały na polecenie MRCK Gdynia i wyruszyły do kutra rybackiego m/s „DOKO” z 16 pasażerami i 3 osobami załogi na pokładzie. Równocześnie na pozycję wyruszył samolot Straży Granicznej w celu lokalizacji poszukiwanej jednostki.

Warunki meteorologiczne: wiatr N 5-6°B, stan morza 3-4°B, widzialność dobra, temp. pow. 19°C. O godzinie 11.57 samolot zauważył kuter i podał jego skorygowaną pozycję. O godzinie 12.35 m/s „HURAGAN” odnalazł kuter na pozycji $\varphi=54^{\circ}51,3'N$ $\lambda=016^{\circ}51,9'E$ i po podejściu do jego burty rozpoczął ewakuację 16 pasażerów. Trzyosobowa załoga ratowanej jednostki pozostała na pokładzie. Kuter nadal nabierał wody, miał niesprawne, zalane wodą silniki. Podano na jego pokład pompę spalinową. Rozpoczęto

odpompowywanie wody. O godzinie 13.00 zwolniono z akcji samolot Straży Granicznej. Statek ratowniczy m/s „MONSUN” oczekiwał w asyście ratowniczej na przybycie m/s „POWIEW”. O godzinie 13.40 m/s „POWIEW” dotarł na pozycję i podał hol na m/s „DOKO”. Po rozpoczęciu holowania przez m/s „POWIEW”, statek m/s „HURAGAN” skierował się do portu w Ustce. O godzinie 14.45 zacumowano w porcie i wysadzono na brzeg uratowanych. O godzinie 17.25 do Ustki dotarł m/s „POWIEW” z kutrem na holu. Załoga m/s „HURAGAN” zabrała pompę spalinową z pokładu m/s „DOKO” i wróciła statkiem do Łeby. Na stałe miejsce postoju statek m/s „HURAGAN” dotarł o godzinie 19.10.

Dziwnów, m/s „ZEFIR”, kpt. Sławomir Górny, BSR „R28”, kier. Ryszard Morga, Ustka, m/s „POWIEW”, kpt. Dariusz Pyż, Świnoujście, m/s „CYKLON”, kpt. Andrzej Figiel, m/s „KAPITAN POINC”, kpt. Józef Wicki - akcja ratownicza łodzi rybackiej znoszonej na mieliznę a następnie pomoc jednostce ratowniczej, która sama została wyrzucona na mieliznę.

Dnia 16 października 2009 roku o godzinie 20.15 Bosman Dyżurny z Dziwnowa poinformował o kutrze „DZI-11”, który miał awarię steru i był znoszony na mieliznę na wschód od wejścia do portu. Na pokładzie znajdowały się 3 osoby załogi. O godzinie 20.40, na polecenie PCK Świnoujście, do akcji ratowniczej wyruszyły jednostki z Dziwnowa: m/s „ZEFIR”, „R28” oraz pojazd terenowy BSR Dziwnów. Warunki meteorologiczne: wiatr N 5-6°B, stan morza 5°B, widzialność dobra, temp. pow. 6°C, temp. wody 7°C. O godzinie 20.42 łódź „R28” dotarła do kutra znajdującego się około 2 kabli na wschód od wejścia do portu i w odległości około 1 kabla od brzegu. Obsada łodzi BSR przygotowała się do podania liny łącznikowej dla pływającego na pozycji m/s „ZEFIR”. O godzinie 20.55 na plażę przybył zespół ratowniczy BSR Dziwnów. Ratownicy rozstawili sprzęt oświetleniowy, maszt radiowy oraz wyrzutnie linki ratunkowej. O godzinie 21.00 m/s „ZEFIR” zgłosił, że utknął na płyciźnie. Równocześnie łódź rybacka „DZI-11”, wyrzucona przez fale na coraz płytszą wodę, zaczyna się niebezpiecznie przechylać i nabierać wody. O godzinie 21.20 obsada „R28” skierowała się do burty kutra w celu ewakuacji 3 osób załogi. Przy podejmowaniu rybaków dochodzi do uszkodzenia dziobowej tuby na prawej burcie „R28” i zostają zalane silniki łodzi ratowniczej. Z brzegu wystrzelona została linka ratunkowa i za jej pomocą łódź BSR, wraz z ratownikami i załogą „DZI-11”, została odciągnięta na brzeg. Uratowani w stanie dobrym zostali odwiezieni do Dziwnowa. Załoga m/s „ZEFIR” przeprowadziła sondowanie wokół statku, w wyniku którego kapitan jednostki przekazał do PCK Świnoujście informację, że prawdopodobnie nie będzie w stanie samodzielnie zejść z mielizny. O godzinie 21.42 ze Świnoujścia odcumował m/s „CYKLON” w celu podjęcia działań ratowniczych. Łódź ratownicza „R28” została wyciągnięta na przyczepę na plażę. Dotarła do Stacji Ratowniczej o godzinie 22.40. W tym samym czasie na miejsce akcji dotarł m/s „CYKLON”. W celu podania linki łącznikowej podjęto próbę podejścia do m/s „ZEFIR”, jednak statek wszedł na płyciżnę i został zalany kilkoma silnymi falami przybojowymi. W efekcie zalana została siłownia prawego silnika. Kapitan m/s „CYKLON” poinformował PCK o sytuacji i o godzinie 23.15 wycofał się z akcji do portu w Dziwnowie. O godzinie 23.30 zacumował przy nabrzeżu stacji ratowniczej i z pomocą ratowników BSR rozpoczęto usuwanie wody z siłowni. Statek m/s „ZEFIR”, asekurowany z brzegu przez ratowników BSR Dziwnów, podjął kolejne próby zejścia z mielizny i o 23.45 udało mu się obrócić i nieco oddalić od falochronu, jednak nadal pozostał w strefie mielizny. O godzinie 00.27 na plażę przyjechał zespół ratowniczy BSR Kołobrzeg, mający wesprzeć działania ratowników z Dziwnowa. W rejon Dziwnowa skierowany został statek m/s „KAPITAN POINC”. Z kolei o godzinie 00.35 dnia 17 października 2010 roku wypłynął z Ustki m/s „POWIEW”. Statek m/s „ZEFIR” przy silniejszych uderzeniach fali

przybojowej i pracujących silnikach powoli przemieszczał się wzdłuż mielizny na wschód, jednak ciągle pozostawał na zbyt płytkiej wodzie, aby móc manewrować. O godzinie 04.10 przychylny kierunek wiatru i fali pomógł statkowi ratowniczemu m/s „ZEFIR” zwrócić się w kierunku północnym, w efekcie czego o godzinie 04.20 statek wydostał się na głębszą wodę. Jednostkę m/s „POWIEW” zawrócono do Ustki. Obsady BSR załadowały swój sprzęt i wróciły na stację ratownicze. Statek ratowniczy m/s „ZEFIR” zacumował na stałym miejscu postoju i został wyłączony z pogotowia ratowniczego. Nurkowie z m/s „KAPITAN POINC” dokonali oględzin podwodnej części kadłuba m/s „ZEFIR” i nie stwierdzili żadnych uszkodzeń. O godzinie 08.50 w porcie Ustka zacumował na swoim miejscu postoju m/s „POWIEW”. Po uprzednich uzgodnieniach z MRCK m/s „CYKLON” odcumował z Dziwnowa o godzinie 09.20. Na jednym silniku i w asyście m/s KAPITAN POINC” skierował się do Świnoujścia, dokąd dotarł o godzinie 11.45. Do czasu usunięcia awarii w silowni jednostka została wyłączona z pogotowia.

2010 | **Górk Zachodnie, m/s „WIATR”, kpt. Dariusz Konkol, Gdynia „R11”, sternik Piotr Zajac - ewakuacja ze statku trzech marynarzy, którzy ulegli zatraciu.**

Dnia 28 kwietnia 2010 roku o godzinie 21.20 na polecenie MRCK Gdynia zwodowano z pokładu m/s „KAPITAN POINC” łódź ratowniczą „R11”. Dziesięć minut później odcumował z Górek Zachodnich statek m/s „WIATR”. Obie jednostki skierowane zostały do statku m/s „ARKTURUS”, na którym doszło do zatraciu gazem trzech marynarzy. Poszkodowani wymagali natychmiastowej ewakuacji i pomocy lekarskiej. Warunki meteorologiczne: wiatr S 1-2[°]B, stan morza 1[°]B, widzialność dobra, temp. pow. 11[°]C, temp. wody 6[°]C. O godzinie 21.50 obie jednostki ratownicze dotarły jednocześnie do statku znajdującego się na pozycji $\varphi=54^{\circ}27,5'N$ $\lambda=018^{\circ}42,6'E$. Obie jednostki, utrzymując pozycję na silnikach, stanęły do lewej burty statku, by umożliwić zespołowi ratowników przejście z noszami i sprzętem medycznym na pokład m/s „ARKTURUS”. Pierwszego poszkodowanego, nieprzytomnego i bez pulsu przyjęto na noszach na pokład m/s „WIATR” o godzinie 21.57, prowadząc jednocześnie akcję reanimacyjną. Pozostałych dwóch poszkodowanych, również na noszach, przytomnych i zaopatrzonych w tlen, przyjęto na pokład kolejno o godzinie 22.04 i 22.10. Statek m/s „WIATR” natychmiast odcumował i skierował się do portu w Gdańsku. Na jego pokładzie pozostała większość obsady łodzi „R11”, pomagając w akcji reanimacyjnej i opiece nad ewakuowanymi. Łódź „R11” ze sternikiem ruszyła za nim, pełniąc rolę asysty. O godzinie 22.24 zacumowano przy nabrzeżu przed Kapitanatem Portu w Gdańsku, gdzie czekała już wezwana wcześniej karetka. Obsada karetki przejęła poszkodowanych. O godzinie 23.10 odcumowano i skierowano się do miejsc bazowania. Statek ratowniczy m/s „WIATR” zacumował w Górkach Zachodnich o godzinie 23.35. Wracając do Gdyni, obsada łodzi „R11” dostarczyła na m/s „ARKTURUS” należące do niego nosze, których użyto w czasie akcji. Łódź „R11” została podniesiona na pokład m/s „KAPITAN POINC” o godzinie 23.53.

Dziwnów, BSR „R28”, kier. Ryszard Morga - akcja przeciwrozlewowa.

Dnia 07 czerwca 2010 roku o godzinie 10.20 do Dyżurnego Ratownika BSR Dziwnów dotarła wiadomość z PCK Świnoujście o potrzebie wzięcia udziału w akcji przeciwrozlewowej. Przygotowano sprzęt i pojazd terenowy do wyjazdu. Zespół ratowniczy wyjechał z Dziwnowa o godzinie 11.59. Rejon działania to odcinek plaży między Świnoujściem a Międzyzdrojami. Warunki meteorologiczne: wiatr NW 4-5[°]B, stan morza 3-4[°]B, widzialność dobra, temp. pow. 20[°]C, temp. wody 14[°]C. O godzinie 12.40 zespół BSR dotarł na miejsce. Po ustaleniu z Inspektorem Ochrony Środowiska zakresu i rejonu działań, ratownicy przystąpili do usuwania z plaży zanieczyszczającej ją substancji

ropopochodnej, przypominającej parafinę. O godzinie 14.30 na plażę dotarł ciągnik Urzędu Morskiego Szczecin, którego zadaniem było wywożenie gromadzonych w trakcie akcji worków z zanieczyszczeniami. O godzinie 16.30 na polecenie PCK Świnoujście akcja została zakończona. Podczas działań oczyszczony został 4,5 km odcinek plaży, z którego zebrano 850 kg substancji. O godzinie 18.23 ratownicy BSR dotarli ze sprzętem do Dziwnowa i po odnowieniu gotowości ratowniczej kontynuowali dyżur.

Władysławowo, m/s „BRYZA”, kpt. Piotr Korczyński, Łeba, m/s „HURAGAN”, kpt. Tomasz Raszczak, BSR „R24”, kier. Lechosław Zapecki - uszkodzony jacht i wypadnięcie za burtę dwóch członków załogi jachtu.

Dnia 25 lipca 2010 roku o godzinie 04.04 Bosman portu Łeba poinformował, że odebrał na kanale 12 VHF sygnał wzywania pomocy MAYDAY. Z informacji wynikało, że jacht s/y „MALAY GIRL”, z dwoma osobami na pokładzie, dryfował w kierunku brzegu na wysokości latarni morskiej Stilo. Dwie inne osoby wypadły za burtę jachtu. O godzinie 04.10 z portu w Łebie wyruszył statek ratowniczy m/s „HURAGAN” oraz zespół ratowniczy BSR z łodzią „R24”. W sztormowych warunkach obie jednostki skierowały się wzdłuż linii brzegowej ku latarni morskiej Stilo. Ze względu na wysoką falę obierane kursy i prędkości były zmienne. O godzinie 04.25 na prawej burcie m/s „HURAGAN” doszło do awarii systemu chłodzenia silnika i konieczne było jego wyłączenie. Inspektor Operacyjny MRCK Gdynia wycofał jednostkę do Łeby i wysłał do akcji statek m/s „BRYZA” z Władysławowa. Zespół ratowniczy BSR Łeba zlokalizował jacht na wysokości zejścia na plażę nr 52. Łódź „R24” skierowała się do jachtu i o godzinie 05.02 zdjęła z niego 2 osoby. Od uratowanych ratownicy dowiedzieli się, że pozostali dwaj członkowie załogi jachtu, ubrani w kamizelki ratunkowe, zostali zmyci z pokładu około 03.20, mniej więcej 2 Mm od brzegu. Jednostka „R24” rozpoczęła poszukiwania akwenu w kierunku miejscowości Biała Góra. Ten sam kurs obrał pojazd terenowy przeszukujący plażę. O godzinie 05.06 do akcji poszukiwania rozbitków dołączył samolot Marynarki Wojennej „1022”. Statek ratowniczy m/s „BRYZA” również rozpoczął przeszukiwanie prawdopodobnego rejonu dryfowania rozbitków. Statek m/s „HURAGAN” zacumował w porcie w Łebie o godzinie 05.40 i z powodu awarii został wyłączony z pogotowia. O godzinie 06.19 samolot odnalazł rozbitków i podał ich pozycję. Statek m/s „BRYZA” i łódź „R24” wyruszyły na podaną pozycję. O godzinie 06.37 z lotniska w Darłowie wystartował śmigłowiec ratowniczy Marynarki Wojennej „W3” i pozostał w pogotowiu na wypadek konieczności szybkiego transportu rozbitków do szpitala. O godzinie 06.33 m/s „BRYZA” zlokalizował wzrokowo rozbitków i naprowadził na nich łódź „R24”, która była bliżej. O godzinie 06.45 obsada łodzi BSR podjęła obu poszukiwanych. Uratowani, ubrani w kombinezony asekuracyjne i kamizelki, byli w stanie dobrym i nie wymagali pomocy lekarza. Śmigłowiec został odwołany. O godzinie 06.50 rozbitkowie zostali przekazani na plażę do samochodu BSR. Jednostki „R24” oraz m/s „BRYZA” skierowały się do swoich portów bazowania. Samochód z rozbitkami wyjechał z plaży do Łeby. Łódź „R24” dotarła do portu o 07.45, a samochód BSR z rozbitkami o 08.01. Statek ratowniczy m/s „BRYZA” zacumował we Władysławowie minutę później.

Kołobrzeg, m/s „Szkwał”, kpt. Jacek Matyjaszewski, BSR „R27”, ster. Paweł Depta, Darłowo m/s „Tajfun” kpt. Leszek Fidut - zatonięcie kutra rybackiego, zaginięcie członków załogi.

Dnia 19 grudnia 2010 o godz. 13.35 Witowo Radio odebrało na kanale 16 VHF wezwanie o pomoc kutra „KOŁ 31” nabierającego wodę. Łódź ratownicza „R27” oraz statek m/s „SZKWAŁ” na polecenie MRCK Gdynia odcumowały o godzinie

13.43 i skierowały się na podaną pozycję tonącej jednostki $\varphi=54^{\circ}42,80'N$ $\lambda=015^{\circ}48,11'E$. Przed wyruszeniem załoga zabrała dodatkową pompę spalinową z BSR Kołobrzeg.

Warunki meteorologiczne: kierunek i siła wiatru WSW 4-5^oB, stan morza 3^oB, temp. powietrza -5^oC, spadająca, temp. wody od 0 do +2^oC, widzialność zła do umiarkowanej, opady śniegu. Po wyjściu z portu statek natrafił na grubą warstwę kaszy lodowej i zmuszony był do zatrzymania silników i oczyszczenia koszy kingstonowych systemu chłodzenia. Ruszył dalej o godzinie 13.57. O godz. 14.10 otrzymano informację o zatonięciu kutra „KOŁ 31”. Na miejsce zdarzenia dotarł kuter „KOŁ 17”, który podjął 2 rozbitków z tratwy ratunkowej. Pozostali dwaj członkowie załogi kutra zaginęły. Z Darłowa do akcji wyrusza statek ratowniczy m/s „TAJFUN”.

Kuter „KOŁ 17”, który zabrał z tratwy dwóch rozbitków odnalazł o godzinie 14.21 na pozycji $\varphi54^{\circ}43,02'N$ $\lambda015^{\circ}48,97'E$ dwa dryfujące puste kombinezony ratunkowe. O godz. 14.30 wysłano prośbę o zgłoszenie się jednostek w rejonie wypadku. Na wezwanie odpowiedziały kutry rybackie: „DZI 102”, „KOŁ 17”, „KOŁ 42”, „DAR 44”, „DAR 19”. Polecono im, by skierowały się w kierunku pozycji zatonięcia jednostki. Do komunikacji wyznaczony został kanał 16 VHF. O godzinie 14.35 m/s „SZKWAL” objął obowiązki OSC na miejscu prowadzenia akcji. W tym samym czasie z lotniska w Cewicach wysłany został samolot „PNY 580”, który miał wspomóc poszukiwania. Po przeszukaniu przez jednostki dryfujących szczątków i wyposażenia kutra, wyznaczony został obszar poszukiwań dla statków i samolotu. Samolot dotarł nad przeszukiwany akwen o godzinie 15.00 i podjął nakazane czynności. O godzinie 15.05 do grupy poszukujących dołączył m/s „TAJFUN”. O godzinie 15.15 zakończono ustawianie szyku zgodnie ze wzorem poszukiwań metodą kursów równoległych dla 6 jednostek. Kuter „KOŁ-17”, transportujący 2 uratowanych, został zwolniony z udziału w akcji. Ustalono prędkość przeszukiwania na 7,5 węzła i kierunek na E (wschód) od pozycji odniesienia z przesunięciem linii statków w kierunku N (północy). Odległość między jednostkami ustalono na 1 kabel. O godz. 15.45 samolot „PNY 580”, po przeszukaniu około 60% wyznaczonego dla niego rejonu, zgłosił zakończenie poszukiwań z powodu złych warunków pogodowych. Warunki pogodowe systematycznie ulegały pogorszeniu. Temperatura wody i powietrza spadła a opady śniegu się nasiliły. Podczas kolejnych zwrotów w trakcie przeszukiwania wyznaczonego akwenu znaleziono koło ratunkowe, zasobnik z ubraniami termicznymi i śpiwór. Napotkano również wiele drobnych szczątków wraku.

O godz. 16.20 zaczął zapadać zmrok, śnieżycy wzmogła się, a widzialność słabła do 500 m. OSC nakazał zmniejszenie odległości między statkami do 0,5 kabla. O godz. 16.53 zapadła całkowita ciemność, a z powodu gęstego śniegu niemożliwe było skuteczne użycie reflektorów. Widzialność lustra wody stała się praktycznie zerowa. Przeprowadzono naradę kapitanów statków uczestniczących w akcji oraz MRCK. Szanse na odnalezienie rozbitków w istniejących warunkach oraz prawdopodobieństwo ich przeżycia do tego czasu przy bieżącej temperaturze wody i powietrza uznano za zerowe. Przekazano informacje do MRCK i o godz. 16.55 otrzymano polecenie zakończenia akcji poszukiwawczej. Statek m/s „SZKWAL” obrął kurs na Kołobrzeg. Ze względu na bardzo słabą widzialność płynął ze zredukowaną prędkością i nakazał trzymać się „R27” tuż za rufą. Jednostka m/s „TAJFUN” skierowała się do Darłowa. Godz. 20.00 zacumowano na miejscu postoju. Odtworzono gotowość ratowniczą.

2011

Gdańsk Górki Zachodnie, m/s „WIATR”, kpt. Kazimierz Stasiak, Świbno, Brzegowa Stacja Ratownicza „R22”, kierownik Bogdan Capała - pomoc kajakarzom, których w wyniku przyboju wyrzuciło na falochron.

Dnia 06 lipca 2011 r. o godz. 18.25 przyjęto od Gdańskiej Policji Wodnej zawiadomienie o wypadku grupy kajakarzy w rejonie wejścia do portu w Gdańsku Górkach Zachodnich. Powiadomiono MRCK Gdynia i o godzinie 18.35 m/s „WIATR” odcumował. Równocześnie MRCK uruchomiło do akcji BSR Świbno z łodzią „R22”.

Warunki meteorologiczne: kierunek i siła wiatru N 5^oB, stan morza 2^oB, przybój 3-4^oB, widzialność dobra, temperatura powietrza 20^oC, temperatura wody 19^oC. O godzinie 18.40 m/s „WIATR” dotarł do wschodniej strony falochronu wejściowego do Górek Zachodnich. Na falochronie oraz między gwiazdoblakami znajdowała się grupa 10 osób. Po podpłynięciu do nich ustalono, że jest to grupa kajakarzy wzywająca pomocy. Wszyscy wydostali się na falochron, nikt nie zaginął. O godz. 18.55 wyłowiono pływające wiosła i ekwipunek wiosłarzy, a następnie zacumowano do nabrzeża przy Ptasim Raju. Część załogi statku udała się brzegiem do odnalezionych, by grupę z falochronu ewakuować drogą lądową. W międzyczasie na miejsce zdarzenia przybył zespół ratowniczy BSR Świbno wraz z „R22”, jednostka pływająca Policji Wodnej, łódź WOPR Stogi oraz łódź Ochotniczej Straży Pożarnej z Sobieszewa. Ratownicy tych służb dołączyli do ewakuacji poszkodowanych i ich sprzętu z falochronu. O godz. 19.20 wszyscy kajakarze znaleźli się na m/s „WIATR”. Zaopatrzone ich w środki ochrony cieplnej oraz opatrzone skaleczenie prawej ręki u jednego z poszkodowanych. O godzinie 19.40 odcumowano z kajakarzami i ich rzeczami osobistymi. O godzinie 19.45 zacumowano przy stałym miejscu postoju w Górkach Zachodnich. Powiadomiono MRCK Gdynia. Do czasu przybycia rodzin uratowanych udzielono im schronienia w Stacji Ratowniczej, udostępniając kuchnię, łazienkę oraz pomieszczenia socjalne.

Łeba, m/s „HURAGAN”, kpt. Andrzej Soldatke - poszukiwania plażowicza dryfującego na materacu.

Dnia 16.08.2011 o godzinie 20.16 otrzymano z MRCK Gdynia polecenie wyjścia w morze w celu udzielenia pomocy dryfującemu na materacu mężczyźnie. Odcumowano o godzinie 20.18 i skierowano się w stronę akwenu zdarzenia na wysokości plaży w Białogórze. O godzinie 21.20, po przybyciu w rejon poszukiwań, napotkano łódź wiosłową ratowników WOPR. Okazało się, że jest to zespół dwóch ratowników WOPR wraz z poszukiwaną osobą. Ogólny stan uratowanego był dobry z lekkimi oznakami wyziębienia. Ze względu na dużą odległość od brzegu oraz zmęczenie ratowników WOPR podjęto wszystkie trzy osoby na pokład, a łódź wzięto na hol i skierowano się w stronę brzegu. O godzinie 21.45 ratownicy WOPR opuścili pokład statku i zabrali uratowanego na ląd. Poinformowano MRCK Gdynia i skierowano się do portu w Łebie. Na stałym miejscu postoju zacumowano o godzinie 22.45.

Darłowo, m/s „TAJFUN”, kpt. Andrzej Soldatke - akcja reanimacyjna na statku.

Dnia 08.03.2011 o godzinie 23.55 Inspektor Operacyjny MRCK Gdynia polecił wyjście do statku m/s „TINTO” znajdującego się na pozycji $\varphi=54^{\circ}46,0'N$ $\lambda=016^{\circ}07,0'E$ w celu ewakuacji chorego. O godzinie 24.00 odcumowano i skierowano się na wskazaną pozycję. O godzinie 00.40 nawiązano łączność z m/s „TINTO” w celu aktualizacji pozycji statku oraz zdobycia dodatkowych informacji o stanie poszkodowanego. O godzinie 00.47 zacumowano do burty m/s „TINTO”. Na jego pokład weszli ratownicy, którzy zastali poszkodowanego leżącego na rufie i reanimowanego przez członków załogi m/s „TINTO”. Ratownicy

sprawdzili czynności życiowe poszkodowanego i po stwierdzeniu braku tętna i oddechu przejęli akcję reanimacyjną. W tym czasie z lotniska w Darłowie wyruszył śmigłowiec ratowniczy z lekarzem na pokładzie. Około godziny 01.50 ze śmigłowca na pokład m/s „TINTO” opuszczony został lekarz i ratownik, którzy przejęli akcję reanimacyjną. O godzinie 02.10 lekarz stwierdził zgon. Po dopełnieniu formalności wymaganych w takiej sytuacji, lekarz wraz z ratownikami przeszli na pokład m/s „TAJFUN”. O godz. 02.44 statek odzyskał i skierował się do Darłowa. O godzinie 03.00 zacumowano przy stałym miejscu postoju i przekazano lekarza oraz ratownika Marynarki Wojennej na ląd

2012 | Sztutowo, „R21”, kier. Zenon Gąsiorowski – podjęcie grupy kajakarzy.

W dniu 3 sierpnia 2012 r. o godzinie 15.01 dyżurny ratownik BSR otrzymał ze statku pasażerskiego „KRYSZYNA” informację o grupie 15 kajaków, którą zaskoczyła burzowa pogoda w rejonie ujścia Wisły Królewskiej do Zalewu Wiślanego. Samochód z łodzią ratowniczą wyruszył do portu w Kątach Rybackich, gdzie o 16.02 zwodowano „R21”. Po kilku minutach ratownicy dotarli w rejon zdarzenia, gdzie odnaleźli 12 kajaków z ich załogami bezpiecznie zacumowanych do brzegu. Ratownicy otrzymali informację, że trzy kajaki z pięcioma osobami załogi nie dały rady dotrzeć do brzegu i potrzebują pomocy. Po krótkich poszukiwaniach odnaleziono kajaki z ludźmi chroniącymi się przy burcie znajdującego się w rejonie zdarzenia jachtu „ANNA”. Przez wzgląd na objawy wychłodzenia kajakarzy przewieziono na ląd i przekazano do śmigłowca LPR. Do akcji włączona została łódź „R30” która razem z „R21” wróciła po 23 kajakarzy czekających przy brzegu. Wszystkich zabrano do Kątów Rybackich, gdzie po zbadaniu przez lekarzy zostali zwolnieni. Kajaki odholowano do portu Sztutowo i o 19.10 zakończono akcję.

Świnoujście, m/s „ORKAN”, kpt. Dariusz Kamiński - holowanie ratownicze.

Załoga statku m/s „ORKAN” w dniu 22 września 2012 r. otrzymała informację z PCK Świnoujście o dwóch dryfujących jachtach w rejonie podejścia do portu. Ze względu na bliskość linii brzegowej istniało ryzyko wyrzucenia jednostek na plażę lub falochron. Statek ratowniczy m/s „ORKAN” rozpoczął akcję ratowniczą o godzinie 18.27. W tym czasie jeden z jachtów odzyskał zdolność samodzielnej żeglugi. W pobliżu pozycji drugiego jachtu zwodowano łódź ratowniczą R1, która podeszła do niego i o godzinie 19.15 podała hol na jacht. Niestety, na skutek złych warunków pogodowych lina dostała się do tunelu napędowego łodzi i unieruchomiła silnik. Podczas gdy załoga R1 próbuje uruchomić silnik, mocowanie holu na jachcie nie wytrzymuje i jednostka znów jest spychana na brzeg. Do akcji skierowana zostaje łódź R11. Statek manewruje w celu wciągnięcia łodzi R1 na slip rufowy co udaje się dopiero po kilku próbach. Natychmiast po zabezpieczeniu łodzi R1 m/s „ORKAN” kieruje się do jachtu. Z udziałem łodzi R11 statek bierze na hol jacht i o godzinie 23.58 dociera do portu.

2013 | Kołobrzeg, m/s „SZKWAL”, kpt. Jacek Matyjaszewski – jacht ze złamanym masztem.

Dnia 14 sierpnia 2013 r. o godzinie 02.32 otrzymano z PCK Świnoujście polecenie wyjścia na ratunek do sześciometrowego jachtu regatowego „STALKER” z dwoma osobami na pokładzie. Jacht miał złamany maszt i dryfował. Jako asysta w pobliżu płynęły dwa holowniki „CYKLON” i „CYKLOP”. Po dopłynięciu w rejon i zlokalizowaniu jachtu na prośbę załogi podjęto próbę holowania uszkodzonej jednostki. Z powodu słabej konstrukcji jachtu - zgodnie z obawami ratowników - dwukrotnie doszło do zerwania mocowania holu i kapitan statku podjął decyzję o ewakuacji załogi jachtu. Po ich podjęciu powiadomiono Witowo Radio o pozycji

pozostawienia nieoświetlonego dryfującego obiektu i skierowano się do portu w Kołobrzegu. O godzinie 04.20 przekazano rozbitków na ląd.

Ustka, „R25”, kier. Zbigniew Muchła, „ORKAN”, „R1”, kpt. Leszek Krogulec – kuter na mieliznie.

Dnia 12 grudnia 2013 r. o godzinie 08.00 na polecenie MRCK Gdynia łódź ratownicza BSR „R25”, m/s „ORKAN” oraz łódź „R1” wyruszyły do kutra rybackiego „UST83” z trzema rybakami na pokładzie. Po dotarciu o 10.30 do kutra okazało się, że zdryfował na mieliznę i czeka na kuter „UST15”, który ma udzielić pomocy w zejściu z płyčizny. Otrzymano polecenie asystowania przy tej operacji i udzielenia pomocy przy podawaniu holu na kuter. Pierwsze próby wyciągnięcia jednostki przez „UST15” nie dały efektu. Wezwany został holownik „KAROL” o większej mocy silników. Po podaniu holu na „KAROLA”, wspólnie z „UST15”, częściowo ściągnięto jednostkę na głębszą wodę, jednak doszło do rozszczelnienia kadłuba i kuter zaczął nabierać wody. Załoga „R25” przeprowadziła ewakuację dwóch rybaków. Szyper z „UST83” pozostał na pokładzie i obsługiwał pompę zenzową usuwającą wodę z pomieszczeń kutra. Ewakuowanych przekazano na kuter „UST47”. W tym czasie łódź „R1” dostarczyła z m/s „ORKAN” pompę awaryjną i szyper „UST83” wraz z ratownikiem z „R25” i „R1” wspólnie odpompowywali wodę. Mimo starań, wydajność pomp okazała się zbyt mała i jednostka zaczęła tonąć. Dodatkowo łódź „R1” uległa awarii, a pogoda zaczęła się pogarszać. Podjęto szypra z tonącej jednostki i przekazano na „UST47”. Łódź „R25” po zabraniu sprzętu wyruszyła w drogę powrotną do Ustki z łodzią „R1” na holu. Obie jednostki schroniły się w porcie o godzinie 14.00. Po usunięciu awarii i odnowieniu gotowości powróciły do pełnienia dyżuru ratowniczego.



Fot. Bogusław Kaim

2014 | Trzebież, m/s „MONSUN”, kpt. Bogusław Kaim - asysta ratownicza.

Dnia 2 maja 2014 roku o godzinie 15.25 odebrano polecenie telefoniczne z PCK ŚWINOUJŚCIE, by udzielić asysty ratowniczej jachtowi „GAJA”, który stracił napęd i czeka na pomoc drugiej jednostki. Po dotarciu w rejon akcji stwierdzono, że do jachtu „GAJA” podchodzi już jacht „OPERON” i podaje mu hol. Kapitan „GAJI” przekazał informację, że zostanie odholowany do Szczecina.

Ze względu na duże przechyły i myszczowanie holowanej jednostki m/s „MONSUN” pozostał w asyście do momentu, gdy jachty schowały się przed wiatrem za wyspą CHEŁMINEK. Ze względu na niesterowność holowanego obiektu „OPERON” wziął jednostkę do lewej burty i spokojnie płynął do Szczecina. O godzinie 16.50 zacumowano w Trzebieży i odtworzono gotowość ratowniczą.

Gdańsk Górki Zachodnie, m/s „Wiatr”, kpt. Dariusz Konkol – ewakuacja chorego.

Dnia 13 czerwca 2014 roku o godzinie 05.50 na polecenie inspektora MRCK Gdynia statek m/s „WIATR” wyruszył do jednostki rybackiej „HEL 6” w celu ewakuowania członka załogi z podejrzeniem zawału serca. Po dotarciu do kutra o godzinie 06.15 starszy oficer i marynarz przeszli na jego pokład i przejęli od załogi kutra reanimację. W trakcie działań

przygotowano poszkodowanego do ewakuacji na noszach. Nie przerywając reanimacji, o godzinie 06.27 przejęto poszkodowanego na pokład, podłączono defibrylator, podano tlen i skierowano się do portu w Górkach Zachodnich. Podczas całej reanimacji wykonano 4 defibrylacje. O godzinie 06.47 zacumowano przy nabrzeżu AZS w Gdańsku Górkach Zachodnich, gdzie ekipa medyczna z lekarzem przejęła czynności reanimacyjne. Niestety, mimo wysiłków uczestników akcji, o godzinie 07.10 lekarz stwierdził zgon. Na polecenie lekarza przetransportowano zwłoki na nabrzeże i statek powrócił na stałe miejsce postoju.

Gdańsk Górki Zachodnie, m/s „Wiatr”, kpt. Dariusz Konkol - holowanie ratownicze.



Dnia 25 października o 07.09 statek m/s „WIATR” wyruszył na pomoc nabierającemu wody jachtowi motorowemu, który znajdował się przy falochronie wejściowym do portu w Górkach Zachodnich. Po kilku minutach odnaleziono jednostkę. Motorówka stała na kotwicy i nabierała wody z powodu uszkodzenia kadłuba o kamienie falochronu. Na jacht przeszli dwaj ratownicy z motopompą i rozpoczęli odpompowywanie wody. Po opanowaniu przecieku wzięto jacht do lewej burty m/s „WIATR”, podniesiono kotwicę i skierowano się do mariny portowej. O godzinie 08.45 zacumowano z jachtem w przystani AZS Gdańsk. Pozostawiono motopompę w celu kontrolowania przecieku do czasu wystawienia jachtu lub zabezpieczenia przecieku przez

załogę jachtu we własnym zakresie. Zakończono akcję i o godzinie 09.20 zacumowano w miejscu stałego postoju.

2015 | Świnoujście, m/s „CZESAW II”, kpt. Zbigniew Rygorowicz, „R-2”, st. of. Janusz Ogórek - zatonięcie holownika.



Dnia 6 marca 2015 roku skierowano specjalistyczną jednostkę zwalczania rozlewów m/s „CZESŁAWII” do holownika m/s „KUGUAR” zatopionego w porcie Świnoujście na wysokości Nabrzeża Władysława IV. Z pokładu statku m/s „PASAT” skierowano także łódź ratowniczą „R2”. Jednostki miały za zadanie zabezpieczyć rejon zatonięcia holownika pod kątem zanieczyszczenia środowiska materiałami ropopochodnymi. Podczas wielogodzinnych działań w ciągu czterech kolejnych dni udało się otoczyć akwen zaporami EXPANDI oraz TRELEBORG uniemożliwiającymi

rozprzestrzenienie się rozlewu. Uczestnicy akcji zdołali zebrać część wydobywających się substancji ropopochodnych używając zbieraczek KOMAR i SKIMMER oraz zestawu DESMI. Piątego dnia akcji, czyli 11 marca, udało się podnieść wrak z dna, a następnego dnia uprzątnąć sprzęt i zakończyć akcję. W jej wyniku zdano na ląd 19200 litrów wód zaolejonych, nie dopuszczając jednocześnie do rozprzestrzenienia się zalewu na cały port.

Fot. Dariusz Konkol

Fot. Jerzy Kiszczak

Świnoujście, m/s „PASAT”, kpt. Roman Budzyński - człowiek za burtą.

Dnia 10 grudnia 2015 roku o godzinie 18.26 statek ratowniczy m/s „PASAT” wyruszył z portu Świnoujście na wezwanie pomocy z promu m/s „SKANIA”. Z pokładu jednostki pasażerskiej wypadł za burtę człowiek i prowadzone są jego poszukiwania. Statek ratowniczy dotarł w rejon o godzinie 19.50 i objął dowodzenie nad poszukiwaniami zaginionego. Oprócz promu m/s „SKANIA” akwen przeszukiwały znajdujące się w pobliżu promy m/s „WOLIN” i m/s „MAZOVIA”. Do akcji dołączył również niemiecki statek ratowniczy m/s „EUGEN”. Wyznaczono rejon poszukiwań dla poszczególnych jednostek. O godzinie 20.55 do poszukiwań włączył się szwedzki śmigłowiec ratowniczy. O godzinie 22.10 śmigłowiec wraca do bazy w celu uzupełnienia paliwa, a prom m/s „MAZOVIA” zostaje zwolniona z poszukiwań ze względów eksploatacyjnych. Jednocześnie do poszukiwań przyłączają się m/s „BREDSTEDT” oraz dwa promy: m/s „ŚNIADECKI” i m/s KOPERNIK”. W kolejnych godzinach bezskutecznych poszukiwań do akcji w miejsce szwedzkiego dołącza niemiecki, a po nim polski śmigłowiec ratowniczy Marynarki Wojennej. O godzinie 03.30 podjęto decyzję o zakończeniu poszukiwań. Statek wrócił do portu o godzinie 05.30.

2016 | Hel, m/s „SZTORM”, „R3”, kpt. Piotr Styp-Rykowski, Władysławowo, m/s „Bryza” kpt. Piotr Korczyński, „R23”, kier. Paweł Widbrott - jacht na mieliznie, człowiek za burtą.

Dnia 26 maja 2016 roku o godzinie 00.10 dyżurny Inspektor MRCK Gdynia odebrał wezwanie pomocy z jachtu s/y „KNEŻ”. Z jachtu wypadł za burtę człowiek, a sama jednostka z siedmioma osobami na pokładzie weszła na mieliznę między Władysławowem i Hel. Do akcji ratowniczej skierowano statek ratowniczy m/s „BRYZA” i łódź BSR „R23” z Władysławowa oraz statek ratowniczy m/s „SZTORM” z łodzią „R3” z Helu. Po dotarciu jednostek ratowniczych do jachtu i nawiązaniu łączności otrzymano informację, że człowiek, który wypadł za burtę, dotarł do brzegu i jest bezpieczny. Statek m/s „BRYZA” z pomocą łodzi „R3” podjęły próby ściągnięcia jachtu na głębszą wodę, niestety bezskutecznie. W trakcie tych działań doszło do awarii „R3” i łódź „R23” odholowała ją do m/s „SZTORM”. Ze względu na brak możliwości ściągnięcia s/y „KNIĄŻ” z mielizny, podjęto decyzję o ewakuacji załogi jachtu. Łódź ratownicza „R23” zabrała siedem osób w dwóch grupach i przekazała ich na pokład m/s „BRYZA”. Uratowani zostali następnie przekazani na pokład m/s „SZTORM”, na pokładzie którego dotarli o godzinie 03.25 do portu Hel, gdzie przekazano ich władzom portowym. Statek m/s „BRYZA” oraz łódź „R23” dotarły do portu we Władysławowie o godzinie 04.30.

Górki Zachodnie, m/s „WIATR”, kpt. Andrzej Soldatke, Hel, „R3”, st. of. Dariusz Brylowski, Władysławowo, m/s „Bryza” kpt. Piotr Korczyński, „R5”, kier. Paweł Widbrott - zaginiony kitesurfer.

O godzinie 20.19 dnia 5 września 2016 roku przyjęto powiadomienie o zaginionym kitesurferze w rejonie na południe od portu w Juracie. Do poszukiwań skierowano łódzie ratownicze „R3” z Helu i „R5” z Władysławowa. Po dotarciu we wskazany rejon o godzinie 21.00 jednostki rozpoczęły przeszukiwanie akwenu. Do akcji skierowano kolejne jednostki: statek ratowniczy m/s „WIATR” z Górek Zachodnich, jednostkę WOPR „G-03” z Helu oraz śmigłowiec ratowniczy MW „813” z Gdyni. Wszystkim jednostkom wyznaczono zadania i rejon do przeszukiwania. Na polecenie MRCK Gdynia, po kilkugodzinnych, bezskutecznych poszukiwaniach, o godzinie 00.40 zawieszono poszukiwania do poprawy widoczności. Jednostki wróciły do miejsc bazowania. O godzinie 07.10 dnia 6 września 2016 roku jednostki m/s „WIATR”, „R3” oraz „R5” wznowiły poszukiwania

od pozycji, na której zostały one przerwane. Systematycznie powiększono obszar objęty akcją, przeszukując kursami równoległymi rejon na południe od półwyspu Helskiego. O godzinie 15.20 otrzymano informację od okrętu MW „K10”, że jednostka natrafiła na poszukiwanego i podjęła go z wody. Skierowana na wyznaczoną pozycję łódź „R3” przejęła rozbitką i przetransportowała go do Gdyni, gdzie przekazano go służbom medycznym. Zakończono akcję i wszystkie jednostki wróciły do swoich portów bazowania.

2017 Hel, m/s „WIATR”, kpt. Dariusz Konkół, Gdynia „R20”, of. Łukasz Krajewski - łódź na mieliźnie, ewakuacja pasażerów.



W dniu 6 lipca 2017 roku o godzinie 19.00 statek wyruszył z portu Hel do akcji ratowniczej jednostki typu RIB „SEA DEVIL”, znajdujące się na Mieliźnie Rybitwiej. Jednocześnie z Gdyni wyruszyła łódź „R20”. Po dotarciu w rejon zdarzenia polecono załodze „R20” przeprowadzenie ewakuacji ośmiorga pasażerów „SEA DEVIL”. Dwie osoby załogi pozostały na jednostce w celu podjęcia próby ściągnięcia jej z mielizny. Po przyjęciu na pokład statku ewakuowanych załoga m/s „WIATR”, przy udziale „R20”, podała hol na „SEA

Fot. Jerzy Kiszczak

DEVIL”. O godzinie 20.20 ściągnięto jednostkę z mielizny i po sprawdzeniu szczelności kadłuba pozwolono jej samodzielnie udać się do portu w Jastarni. Łódź „R20” została zwolniona do portu bazowania, a ewakuowanych pasażerów przetransportowano do portu Jastarnia. Do portu Hel statek powrócił o godzinie 21.50.

Łeba, m/s „HURAGAN”, kpt. Sławomir Górny, „R24”, rat. Łukasz Kraciński - jacht na mieliźnie.

Dnia 5 czerwca 2017 roku o godzinie 18.20 statek ratowniczy m/s „HURAGAN” oraz łódź ratownicza „R24” wyruszyły do wzywającego pomocy lotewskiego jachtu s/y „PROJECT I”. Po dotarciu do jednostki znajdującej się pół mili od główek portu okazało się, że jednostka z czterema osobami na pokładzie weszła na mieliżnę i potrzebuje pomocy w bezpiecznym wejściu do portu. Łódź „R24” podeszła do burty jednostki i dwóch ratowników dołączyło do ratowanych, by pomóc w mocowaniu holu. Podczas próby ściągnięcia dwukrotnie zerwało się jego mocowanie na jachcie. Dopiero trzecia próba dała pozytywny rezultat i jacht wraz z załogą o godzinie 19.15 został bezpiecznie wciągnięty do portu. Gotowość ratowniczą jednostki odtworzyły o godzinie 20.30.

Darłowo, m/s „TAJFUN”, kpt. Dariusz Jakubaszek - pożar na kutrze rybackim.

Dnia 5 listopada 2017 roku o godzinie 16.15 m/s „TAJFUN” wyruszył z portu w Darłowie na ratunek palącemu się kutrowi rybackiemu „DAR-11”. Na pokładzie znajdowały się 3 osoby pilnie potrzebujące ewakuacji. W drodze do płonącej jednostki był kuter „UNI4”. Ponieważ jednostka była blisko, po jej dotarciu na pozycję zdarzenia załoga płonącej jednostki ewakuowała się na kuter „UNI-4”. Palącą się jednostkę kuter wziął na hol, a po dotarciu o godzinie 16.50 statek ratowniczy rozpoczął akcję gaśniczą. Cały zespół jednostek dotarł do portu w Darłowie o godzinie 18.15, gdzie po zacumowaniu kutra do falochronu zachodniego akcją gaśniczą przejęła portowa straż pożarna. Statek ratowniczy wrócił na stałe miejsce postoju o godzinie 18.55.

Opracował Tomasz Perka

WYPOSAŻENIE JEDNOSTEK MSPiR DO UDZIELANIA POMOCY PRZEMEDYCZNEJ - od 2002 r. do chwili obecnej

Działanie Służby SAR w Polsce polega przede wszystkim na ratowaniu życia ludzkiego na morzu poprzez wykonywanie działań ratowniczych. Definiuje je każda wykonana czynność mająca na celu ochronę życia, zdrowia, a w niekiedy mienia. Skupiając się wyłącznie na dziedzinie ratowania zdrowia poszkodowanego, możemy wyszczególnić, iż w zakres czynności ratowniczych na miejscu zdarzenia wchodzi udzielenie pierwszej pomocy przedmedycznej poszkodowanemu. Oznacza to zbiór czynności mających na celu zabezpieczenie i opatrzenie poszkodowanego oraz utrzymanie go przy życiu podczas transportu (w zależności od sytuacji na miejscu akcji), a następnie przekazanie go do wykwalifikowanych służb medycznych i dalszej jego hospitalizacji (jeśli stan tego wymaga). W tym celu Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa została wyposażona w sprzęt przedmedyczny umożliwiający sprawne wykonywanie powyższych czynności ratowniczych. Na przełomie lat 2002–2018 sprzęt medyczny, jego ilość i rodzaj ulegały stopniowym zmianom. Poczynając od sztywnych, ręcznych (oraz plecakowych) apteczek z niezbędnym wyposażeniem ratującym życie, poprzez torby ratownicze z bogatszym sprzętem, aż do współczesnych, „elastycznych” plecaków z podziałem wyposażenia na część reanimacyjną i opatrunkową. Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa nie tylko dopasowywała rodzaj używanego sprzętu do określonych potrzeb, ale też stale go wzbogacała.



Zdjęcie 1. Od lewej do prawej: Torba ratownicza PSP-R1 oraz apteczka reanimacyjna. Źródło i fot. Marcin Adamarek

Zdjęcie 2. Po prawej: Torba ratownicza PSP-R1. Źródło i fot. Marcin Adamarek

Zdjęcie 3. Po lewej: Apteczka reanimacyjna sztywna. Źródło i fot. Marcin Adamarek

W chwili obecnej obowiązująca norma medyczna jest ujednoczona dla wszystkich jednostek ratowniczych. Według obowiązujących norm medycznych Służby SAR18 podział na jednostkach ratowniczych jest następujący:

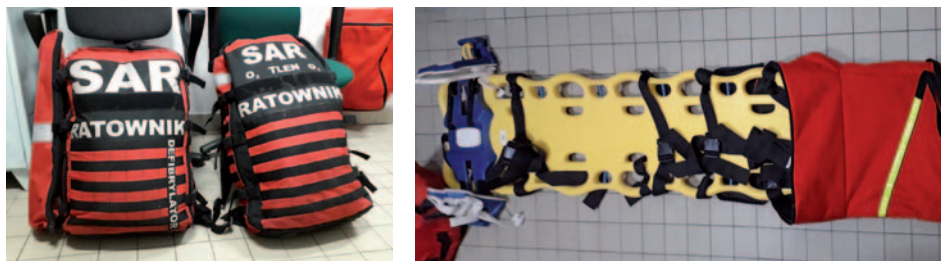
- plecak z wyposażeniem do reanimacji poszkodowanego
- plecak z środkami opatrunkowymi
- zestaw szyn próżniowych do opatrywania złamań
- deska ortopedyczna do transportu chorego
- nosze kubelkowe



Tabela 1. NORMA WYPOSAŻENIA W SPRZĘT I MATERIAŁY MEDYCZNE Plecak „Tlen”

Wypożyczenie tych plecaków przedstawia się w sposób następujący:

Lp.	Nazwa	Ilość
1.	Respirator ratowniczy	1 szt.
2.	Worek samorozprężalny z rezerwuarem tlenowym	1 szt.
3.	Maska resuscytacyjna nr 5	1 szt.
4.	Maska resuscytacyjna nr 3	1 szt.
5.	Filtr bakteryjny mechaniczny bez wymiennika ciepła i wilgoci	3 szt.
6.	Zestaw rurek LTD – komplet rozmiarów dla dorosłych	1
7.	Uchwyt do rurek LTD Thomas Tube Holder	1 szt.
8.	Strzykawka do rurek LTD Laryngeal Tube	1 szt.
9.	Ssak mechaniczny ręczny	1 szt.
10.	Maska inhalacyjna dla dorosłych z rezerwuarem tlenowym	3 szt.
11.	Maska inhalacyjna dla dzieci z rezerwuarem tlenowym	1 szt.
12.	Przewód tlenowy 10 m	1 szt.
13.	Butla tlenowa aluminiowa (2.7 l lub 3 l)	1 szt.
14.	Reduktor DIN z manometrem i przepływomierzem obrotowym 0 – 25 l/min	1 szt.
15.	Folia izotermiczna	
16.	Rękawiczki jednorazowe	50 szt.
17.	Okulary ratownicze ochronne (pokrowiec + gumka podtrzymująca)	2 szt.
18.	Płyn do dezynfekcji rąk	250 ml
19.	Nożyczki ratownicze do cięcia ubrań i opatrunków	1 szt.
20.	Latarka „czołówka”	2 szt.
21.	Folia na zwłoki	1 szt.



Zdjęcie 4. Po lewej: Plecaki z sprzętem medycznym.

Zdjęcie 5. Po prawej: Deska ortopedyczna z kompletem usztywnień. Fot. Łukasz Krajewski, materiały własne, wyposażenie medyczne m/s Kapitan Poinc

Na przełomie kilku lat istnienia Służby SAR wyposażenie medyczne ulegało stopniowym zmianom, w zależności od postępu techniki w dziedzinie medycyny. W latach powołania Służby SAR do usztywnień złamanych kończyn stosowano zestaw szyn „Kramera”. Są to różnych wymiarów stalowe, elastyczne pręty zespolone w formie drabinowej. Dzięki swym właściwościom pozwalają na unieruchomienie kończyny górnej lub dolnej, a tym samym na zabezpieczenie jej przed dalszymi uszkodzeniami

struktury tkanki, ogólnie pojętych narządów wewnętrznych (w zależności od rodzaju złamania) czy też samych kości.

Tabela 2. NORMA WYPOSAŻENIA W SPRZĘT I MATERIAŁY MEDYCZNE Plecak „Defibrylator”

Lp.	Nazwa	Ilość
1.	Defibrylator AED	1 szt.
2.	Elektroda dla dorosłego	2 szt.
3.	Elektroda dla dziecka	1 szt.
4.	Komplet rurek ustno-gardłowych (3,4,5,6)	1 komplet
5.	Aparat do płukania oka z bocznym odpływem	1 szt.
6.	Płyn do płukania oka NaCl 0.09%	2* 200 ml.
7.	Pompka do usuwania owadów ASPIVENIN	1 szt.
8.	Nożyczki ratownicze do cięcia ubrań i opatrunków	1 szt.
9.	Latarka „czołówka”	2 szt.
10.	Rękawiczki jednorazowe	50 szt.
11.	Okulary ochronne (pokrowiec + gumka podtrzymująca)	2 szt.
12.	Kołnierz ortopedyczny regulowany dla dorosłych	2 szt.
13.	Kołnierz ortopedyczny regulowany dla dzieci	1 szt.
14.	Opatrunek schładzający hydrożelowy „twarzowy” 30 cm x 40 cm	2 szt.
15.	Opatrunek schładzający hydrożelowy 20cm x 45cm	
16.	Opatrunek osobisty zamknięty hermetycznie 10 cm x 18 cm	1 szt.
17.	Opatrunek osobisty zamknięty hermetycznie 10 cm x 21 cm	1 szt.
18.	Opatrunek osobisty zamknięty hermetycznie 30 cm x 30 cm	1 szt.
19.	Opatrunek hemostatyczny CELOX	1 szt.
20.	Gaza opatrunkowa jałowa 1 m ²	5 szt.
21.	Gaza opatrunkowa jałowa ½ m ²	5 szt.
22.	Opaski opatrunkowe dziane 4 m x 5 m	2 szt.
23.	Opaska elastyczna 4 m x 12 cm	6 szt.
24.	Chusta trójkątna	4 szt.
25.	Siatka opatrunkowa CODOFIX 3	1 szt.
26.	Siatka opatrunkowa CODOFIX 6	1 szt.
27.	Przylepiec bez opatrunku 5 cm x 5 m	2 szt.
28.	Opaska uciskowa CAT (staza taktyczna)	1 szt.
29.	Folia STRECH z uchwytem	1 szt.

Usztywnienia pokryte są tworzywem sztucznym, które jest nie tylko nieprzemakalne (co w Morskiej Służbie Ratowniczej ma ogromne znaczenie), ale i łatwe do dezynfekcji oraz wielokrotnego użycia. Jednak najlepszym rozwiązaniem jest stosowanie szyn próżniowych¹⁸.

¹⁸ Inaczej nazywane Szynami Podciśnieniowymi

Rys. 1. Stalowa wewnętrzna forma „Szyny Kramera”¹⁹

Zdjęcie 7. Po lewej: Szyny Kramera w powłoce z tworzywa sztucznego. Fot. Ł. Krajewski, mat. własne, wyposażenie medyczne m/s Kapitan Poinc

Zdjęcie 8. Zestaw Szyn próżniowych. Fot. Ł. Krajewski, materiały własne, wyposażenie medyczne m/s Kapitan Poinc

Służą one do unieruchamiania złamań oraz przy podejrzeniu złamania kończyny górnej lub dolnej. Posiadają również zastosowanie w przypadku urazów stawów, czyli zwichnięć, oraz skręceń w pozycji zastanej. Przede wszystkim ma możliwość usztywnienia odcinka szyjnego kręgosłupa w przypadku jego urazu. Szyny podciśnieniowe mają zdolność morfologicznego dopasowywania się do kształtu uszkodzonej części ciała człowieka. Podczas wypompowywania powietrza polimer zawarty w zamkniętej przestrzeni szyny zmienia swą formę z luźnej w zwartą i usztywnia miejsce

urazu. Dzięki tej właściwości szyny dopasowują się do indywidualnych cech osoby poszkodowanej. Wprowadzenie do użytku Szyn Próżniowych było kolejnym etapem wprowadzania przez firmę sprzętu wysoce profesjonalnego, a co najważniejsze - ułatwiającego pracę ratownikom w przypadku złamań kości u poszkodowanego.

W roku 1999 na zachodnim rynku medycznym zaczęto wprowadzać do użycia „Rurki Krtaniowe”²⁰ czyli przyrząd nadgłośniowy służący do prowadzenia wentylacji zastępczej u poszkodowanego. Każda rurka wyposażona jest w dwa wypełniane powietrzem mankiety uszczelniające. Po założeniu ich u osoby nieprzytomnej, dolny mankiety usytuowany jest w przełyku. Po napełnieniu go powietrzem ze strzykawki, uszczelnia on przełyk i blokuje go. Górny mankiety znajduje się w tym czasie na wysokości części ustno-gardłowej, blokując tym samym górną część krtaniową gardła. Na końcu rurki krtaniowej znajdują się otwory wylotowe, które przy odpowiednim założeniu rurki znajdują się na wprost krtani poszkodowanego. Rurki Krtaniowe dobieramy do poszkodowanego w zależności od jego wzrostu, zgodnie z informacjami zawartymi w tabeli poniżej.

W Polsce rurki krtaniowe weszły do użytku szpitalnego po latach 2005, natomiast od 2011 roku zaczęły stopniowo podbijać rynek komercyjny i stawać się ogólnodostępne. W latach 2013/2014 zestawy Rurek Krtaniowych zostały wprowadzone do oficjalnego użycia w MSPiR. Sprzęt ten wykorzystujemy u osób głęboko nieprzytomnych, u których wystąpiło zatrzymanie akcji serca. Rurki Krtaniowe mają wysoce profesjonalne zastosowanie w Służbie SAR. Pozwala ona ratownikom niemalże „na ślepo” udrożnić i zabezpieczyć drogi oddechowe poszkodowanego z zatrzymanym krążeniem, u którego intubacja nie była możliwa²¹. Ten rodzaj wyposażenia w znaczący sposób ułatwił prowadzenie reanimacji osoby poszkodowanej.

¹⁹ Źródło: https://www.google.pl/search?q=szyny+kramera&client=firefox-b&dcr=0&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKewi6mZTqn9XZAhWhiaYKHQakCAIQ_AUICigB&biw=1536&bih=750#imgrc=yMAMy-4xgqTgXM z dn. 05.03.2018

²⁰ Z języka angielskiego: Laryngeal tube – LT

²¹ Nie jest możliwe ze względu na przeciwwskazanie prawne, gdyż ratownicy MSPiR nie mogą wykonywać intubacji.

Tabela 3. ROZMIARY RUREK KRTANIOWYCH

Rozmiar Rurki Krtaniowej	
Rozmiar i kolor	Wzrost osoby poszkodowanej
Nr. 2 Zielony	90 – 115 cm
Nr. 2,5 Pomarańczowy	105 – 130 cm
Nr. 3 Żółty	122 – 155 cm
Nr. 4 Czerwony	155 – 180 cm
Nr. 5 Fioletowy	>180 cm



Zdjęcie 6. Po lewej u góry. Zestaw rurek krtaniowych. Fot. Ł. Krajewski, Materiały własne, wyposażenie medyczne m/s Kapitan Poinc

Zdjęcie 7. Powyżej. Prawidłowy przebieg procesu reanimacyjnego z przyklejonymi elektrodami. Fot. J. Sawczyszyn. Źródło: D. Konkol (rok 2012)

Zdjęcie 8. Po lewej: W tle Defibrylator AED z podłączonymi i przyklejonymi elektrodami na klatce piersiowej manekina. Źródło, fot. J. Sawczyszyn



Defibrylator AED jest urządzeniem przeprowadzającym defibrylację mięśnia sercowego za pomocą prądu stałego posiadającego odpowiednio dużą energię. Zasadniczym celem defibrylacji poszkodowanego jest przywrócenie normalnej pracy mięśnia sercowego, którego impulsy elektryczne nie przebiegają w sposób nierównomierny. Urządzenie wyznacza użytkownikowi sposób, w jaki należy postępować z poszkodowanym, analizując terażniejszą pracę mięśnia sercowego. W znaczący sposób ułatwia to proces reanimacyjny nie tylko ratownikom, ale również osobom postronnym, mających dostęp do takiego sprzętu. Sprzęt cechuje się łatwością użytkowania.

AED wyposażony jest w dwie przyklejane elektrody, które umieszczamy na klatce piersiowej poszkodowanego zgodnie z piktogramami zamieszczonymi na nich. Gdy elektrody zostaną poprawnie przyklejone, następuje analiza rytmu serca poszkodowanego. Na tej podstawie AED wydaje stosowne, jednoznaczne komendy głosowe, które prowadzą ratownika przez cały proces reanimacyjny.

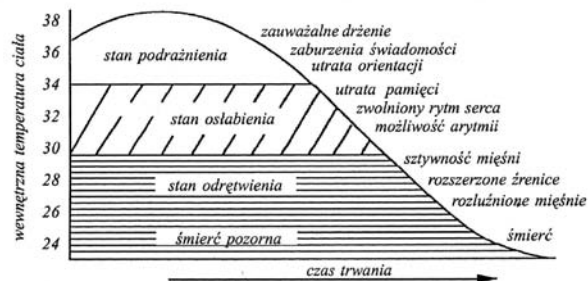
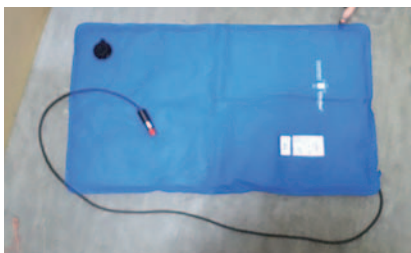


Zdjęcie 9. Od góry: Defibrylator AED. Fot. Ł. Krajewski, Materiały własne, wyposażenie medyczne m/s Kapitan Poinc.

Zdjęcie 10. Koc termiczny elektryczny. Fot. Ł. Krajewski

Zdjęcie 11. Koc termiczny jednorazowy. Fot. archiwum, mat. własne

Rys. 2. Zależności między spadkiem temperatury wewnętrznej organizmu a jego objawami: Źródło: Materiały własne użyte w materiałach szkoleniowych pt. „Hipotermia”



Przenośne defibrylatory zostały wprowadzone do powszechnego użycia już po powstaniu Służby SAR w Polsce. Od roku 2007 defibrylatory zaczęły się pojawiać w miejscach publicznych, jednak urządzenia rozpowszechniły się najbardziej w roku 2015. Każda jednostka rozlokowana na wybrzeżu posiada w dyspozycji przenośny zewnętrzny defibrylator AED. Zaczęto je stopniowo wprowadzać do wyposażenia

od 2008 roku, by ostatecznie wyposażyć w nie wszystkie bazujące jednostki ratownicze.

Jednym z najważniejszych czynników oddziałujących na poszkodowanych jest wpływ warunków zewnętrznych na organizm. Organizm ludzki funkcjonuje najlepiej w warunkach temperaturowych utrzymywanych w wąskim zakresie: jeden stopień poniżej lub powyżej fizjologicznej temperatury ciała, który wynosi 36,3°C. Hipotermia to stan organizmu, w którym temperatura głęboka ciała jest niższa od bezwzględnego minimum (35,3°C). Spowodowana jest zbyt szybkim ochładzaniem organizmu w stosunku do jego zdolności wytwarzania ciepła. Przyczyną hipotermii może być długotrwałe oddziaływanie niskiej temperatury otoczenia (wiatru, wody) na organizm lub też zahamowanie procesów przemiany materii. W stanie hipotermii wszystkie procesy życiowe ulegają zwolnieniu²² i następuje obniżenie efektywności działania.

Działania ratowników powinny dążyć do zapewnienia komfortu cieplnego u poszkodowanego w możliwie jak najlepszy sposób. Podstawowym środkiem do zatrzymania utraty ciepła przez organizm jest koc termiczny jednorazowy. Jest on podstawowym elementem wyposażenia wszystkich służb ratowniczych. Z biegiem czasu do zatrzymania utraty ciepła przez poszkodowanego zaczęto używać bardziej nowoczesnych środków. Idealnym tego przykładem jest termiczny koc elektryczny. Stopniowo ogrzewa on organizm i utrzymuje stałą temperaturę

²² Zmniejsza się zużycie tlenu w procesach biochemicznych, a tym samym maleje zapotrzebowanie na tlen

grzania, dzięki czemu zapobiega dalszej utracie ciepła u poszkodowanego przed lub w pierwszym stadium hipotermii.

W czasie istnienia i rozwoju Służby SAR w Polsce stosowany sprzęt medyczny stopniowo ewoluował. Rozpoczęto od najprostszyc, lecz powszechnych w użyciu sprzętów medycznych, by sukcesywnie unowocześniać wyposażenie. Ma to ogromne znaczenie zarówno dla poszkodowanych, jak i dla samych ratowników, których pracę można w ten sposób znacząco usprawnić. Należy pamiętać, że czas to dla Służb Ratowniczych wartość całkowicie bezcenna.

Łukasz Krajewski

MORSKIE RATOWNICZE CENTRUM KOORDYNACYJNE w Gdyni

58 620 55 51 tel/fax

58 621 68 11 tel/fax

58 660 76 40 fax

58 661 01 97 tel

58 661-01-96 tel

tel. kom. 505 050 971

polratok.1@sar.gov.pl

POMOCNICZE CENTRUM KOORDYNACYJNE w Świnoujściu

91 321 59 29

91 321 49 17

91 321 60 42 fax

tel. kom. 505 050 969

polratok.2@sar.gov.pl



Otrzymują Państwo wydanie rocznika ratowniczego w nietypowym układzie. Stanowiący bowiem podsumowanie działalności Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa od początku jej powstania w 2002 r. Kolejne wydania będą obejmowały wyłącznie jeden rok. Wszystkich, którzy mają chęć publikować swoje teksty i zdjęcia zachęcamy do ich przesyłania na adres mailowy redakcji:

rocznik.ratowniczy@sar.gov.pl

lub o kontakt z redakcją w celu określenia zasad współpracy.

ISBN 978-83-933656-3-0



9 788393 365630

Redaktor wydania