



Sever Evropy RNLI, KNRM a DGzRS

text **Renata Brožková**
foto **Jiří Brožek, DGzRS/Die Seenotretter, DGzRS/Helmut Hofer, KNRM, RNLI**

POMOC V NOUZI



Tmavá noc, vítr již několik hodin sílí, na palubě je sychravo, přicházejí přeháňky. Každý chce být v teple na souši. Náraz, zmatek na palubě. Do lodě zatéká. Pomůže někdo?

D

Dostanete-li se do podobné situace na severu Evropy, nejspíše vám přispěchá na pomoc některá z organizací, které mají

záchranu na moři v popisu práce. Co je na jejich činnosti obdivuhodné? Velká část zúčastněných jsou dobrovolníci, kteří pomáhají druhým ve svém volném čase. Riskují životy jen z potřeby pomáhat druhým. Podobně jako hasiči či Horská služba u nás. Své služby poskytují zdarma.

Podobných organizací je více, my si více řekneme o britské RNLI (Royal National Lifeboat Institution), německé DGzRS (Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger) a holandské KNRM (Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij).

RNLI – Royal National Lifeboat Institution

V roce 1824 byl sirem Williamem Hillarym založen National Institution for the Preservation of Life from Shipwreck. Motivem Hillaryho počínání byla skutečnost, že byl na ostrově Isle of Man, kde žil, svědkem utonutí mnoha trosečníků.

Ještě v téže roce byla udělena první zlatá medaile institutu Charlesi Fremantlovi



Nahoře: Na mnoha místech anglického pobřeží najdete připravené lodě RNLI v garážích na souši. **Dole:** Takto může vypadat spouštění na vodu.

za záchranu posádky ztroskotané brigantiny u pobřeží Hampshiru. Velkého ohlasu se dostalo povedené záchranné akci v roce 1838, kdy poblíž Farneských ostrovů najela na útesy loď Forfarshire. Tehdy dívka jménem Grace Darling společně se svým otcem, strážcem majáku, zachránila trosečníky z potápějící se lodi. Grace se stala národní

hrdinkou. Společnost se začala více zajímat o záchranu lidských životů na moři.

Od roku 1854 začali záchranáři RNLI používat záchranné vesty vyrobené z korkové kůry. Rány osudu se ale nevyhnuly ani riskujícím záchranářům. Rok 1861 byl rokem velké tragédie u Whitby. Potopil se záchranný člun se záchranáři a 12 mužů ze



13 utonulo. Henry Freeman, jediný, který přežil, měl na sobě záchranou vestu.

1886 přichází další neštěstí. Při záchraně posádky německé lodi Mexico zahynulo 27 záchranářů. To dokazuje, do jak riskantních akcí se odhodlaní záchranáři pouštěli

ZÁCHRANNÝ ČLUN RNLI

Shannon

Shannon znamená revoluci v záchraně životů na moři. S maximální rychlostí 25 uzlů je nejrychlejším záchraným člunem. Jedná se o „all weather boat“ – člun do každého počasí, který může operovat i v 10 stupních Bft. Loď je poháněna dvěma tryskovými motory (bez lodních šroubů), aby mohla bezpečně vyjet až na břeh.

Bezpečnost a pohodlí dobrovolnických posádek byly klíčovou prioritou při vývoji člunu.

Unikátní trup byl navržen tak, aby se minimalizovalo houpání a nárazy na rozbouřeném moři. Sedadla pohlcující otřesy chrání posádku před nárazy vln. A stejně jako u všech all weather člunů je i Shannon navržen tak, aby se v případě převrnutí vrátil do své původní polohy

LOA	13,6 m
Šířka	4,5 m
Ponor	1 m
Výtlak	18 000 kg
Max. rychlost	25 kn
Nádrže	2x 1200 l
Dojezd	250 Nm
Motory	2x 650 hp Scania D13, trysky Twin Hamilton HJ364
Kapacita	6 členů posádky, až 17 lidí uvnitř a až 79 záchráněných na palubě

na svých veslicích. Teprve o čtyři roky později byl na vodu spuštěn záchraný člun poháněný parním motorem.

Významným počinem byla první veřejná sbírka organizovaná s cílem přinést National Institution peníze na moderní záchran-



Lodě Shannon jsou konstruovány tak, aby mohly vyjet na pláž.



né prostředky a nové čluny. Psal se rok 1891 a stalo se tak v ulicích Manchesteru.

V roce 1907 se uskutečnila doposud největší záchraná akce – záchrané čluny z Cadgwrightu, Coveracku, Lizardu a Porthlevenu zachránily celkem 456 trosečníků z výletního parníku Suevic.

V roce 1914, na začátku první světové války, byli všichni dobrovolníci RNLI povoláni do války (průměrný věk 50 let). Během čtyř let trvání války bylo zorganizováno 1808 záchraných operací a zachráněno 5332 životů. Ve druhé válce to bylo o více než 1000 více.

Od roku 1976 se datuje novodobá historie používání moderních záchraných člunů. Vrcholem současné záchranářské techniky RNLI jsou záchrané lodě třídy Shannon.

Význam, hodnoty, vize

RNLI je charitativní organizace. Zajišťuje 24hodinové služby ve všech 236 pozemních stanicích v celé Anglii. RNLI říká: „Naše hodnoty odrážejí způsob našeho podnikání jako organizace.“

Hodnoty, na kterých RNLI stojí:

Nesobeckost – ochota dát přednost požadavkům druhých před vlastními. Vidět v širších souvislostech a jednat v nejlepším zájmu RNLI. Ochota se podělit o své



WWW.RNLI.ORG

PODÍVEJTE
SE NA VIDEO

zkušenosti s organizacemi, které sdílejí stejné cíle.

Spolehlivost – být vždy k dispozici, neustále se rozvíjet.

Důvěryhodnost – být zodpovědný, odpovědně využívat a efektivně zacházet s dary od příznivců RNLI, které jsou organizací svěřené.

Odvaha – připravenost k dosažení cílů v náročných podmínkách.

Na co je kladen důraz?

Dobrovolnický étos – záchraná služba je tam, kde je to možné, poskytována s nasazením dobrovolníků podporovaných z dobrovolných darů a dědictví.

Nezávislost na vládě – organizace se snaží nebýt závislá na ústřední vládě.

Historické dědictví – hrdost na dlouhou tradici je nedílnou součástí RNLI.

Základní vizí je zamezení ztrátám na životech na moři.

Několik čísel z RNLI

V roce 2013 bylo nahlášeno a podniknuto 8304 výjezdů, počet zachráněných lidí při akcích dosáhl 8348 a 325 lidí bylo zachráněno z přímého ohrožení života. Z celkového počtu akcí jich bylo 4160 podniknuto pro záchranu rekreačních plavidel (jachet, motorových člunů, surfů, kajaků a paddle boardů).

Vpravo

Německá DGzRS má na starosti nejen Balt, ale také část Severního moře.



DGzRS – Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger

V roce 1861 zakládá Georg Breusing v městečku Emden první německé regionální sdružení pro záchranu na moři. Následně vznikají další záchraná sdružení podél celého německého pobřeží. Na návrh Dr. Arweda Emminghausa se 29. května 1965 v Kielu slučují německá záchraná sdružení v novou společnost na záchranu na moři DZsRS (Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger). Záchrané

stanice jsou vybaveny obyčejnými světlicemi, pohyblivými bójemi a otevřenými čluny s vesly. Teprve po roce 1911 začíná motorizace záchrané flotily. Během druhé světové války byla záchraná flotila DGzRS výrazně označena červeným křížem. Operovala pod ochranou Ženevské úmluvy a zachraňovala jak „přátele“, tak i „nepřátele“.

Po rozdělení Německa v roce 1945 pokračuje DGzRS v provozování záchrané služby v Severním moři a na západním pobřeží





ZÁCHRANNÁ LOĎ DGZRS „THEO FISCHER“ SE ZÁCHRANNÝM ČLUNEM „STRÖPER“

V případě nouze vám němečtí záchranáři naučí první dvě hodiny svého výjezdu po 200 EUR za hodinu. Maximum, které zaplatíte, tak jsou 400 EUR. V případě záchraně života si neúčtují poplatek žádný. Pokud by však byl během záchraně akce u skippera zjištěn v krvi alkohol, vše se rázem mění a vzniklé náklady jsou na skipperovi vymáhány v plné výši. Dovedete si představit, kam se mohou vyšplhat náklady na výjezd podobné lodi, jako je Theo Fischer s vyškolenou posádkou.

Theo Fischer

LOA	23,1 m
Šířka	6,0 m
Ponor	1,6 m
Výtlač	80 000 kg
Max. rychlost	23 kn
Dojezd	440 Nm
Motory	2x MTU 8V 396 TE, po 1350 hp
Kapacita	4 záchranáři a max. 145 zachráněných osob

Ströper

Délka	7,0 m
Šířka	2,6 m
Ponor	0,8 m
Výtlač	3500 kg
Max. rychlost	18 kn
Dojezd	200 Nm
Motor	MerCruiser D 3,6 l, 177 hp
Kapacita	6 zachráněných osob



Baltu na soukromé bázi. Záchraná služba v NDR je organizována vládou.

V roce 1957 probíhá křest novodobé záchrané lodi se záchraným člunem. Začíná nová éra v konstrukci moderních víceúčelových záchraných člunů.

Při orkánu v roce 1967 se v oblasti Helgolandu ztratila záchraná loď Adolph

Bermpohl. Zahynuli čtyři členové posádky a tři holandské rybáři.

Do roku 1988 zachránila DGzRS na moři více než 50 000 lidí, záchranáři poskytli pomoc asi 81 000 osobám. V roce 1990 došlo ke znovusjednocení DGzRS.

V letošním roce uplyne 150 let od založení německé námořní záchrané služby DGzRS.

Německá záchraná flotila patří mezi nejmodernější a nejefektivnější na světě.

Také DGzRS je charitativní organizace, financovaná z darů a dobrovolných příspěvků. Službu SAR (Search and Rescue) poskytuje v oblasti Severního a Baltského moře v jakémkoliv počasí s flotilou 60 námořních záchraných lodí a záchran-

ZÁCHRANNÉ AKCE DGzRS

Venus

12. července 2011 začal 25 NM západně od ostrova Sylt hořet kutr „Venus“. Posádka se potápěla u blízkého vraku. Po návratu se pokoušeli loď zachránit. Po přijetí na místo se dva čluny DGzRS snažily loď uhasit. Mezitím vrtulník SAR naložil posádku a dopravil ji do nemocnice. Přestože se záchranářům podařilo oheň uhasit, loď se potopila nedaleko souostroví Helgoland. Lidské životy ale byly zachráněny.

Neptun

V noci ze 20. na 21. dubna 2013 se během několika minut potopila třináctimetrová plachetnice „Neptun“. Do lodi v noci začala pronikat voda. Jeden muž ze dvoučlenné posádky stačil vyslat signál Mayday. Mezinárodní tísňové volání se vysílá na kanálu 16 VHF, tentokrát bylo

vysláno na jiném kanálu. K záchranářům se dostalo oklikou, s časovou prodlevou. Vzhledem k tomu, že Balt má v té době kolem 6 stupňů, uvědomovali si, že rychlost je otázkou života a smrti. Na moře vyrážejí na lodi Vormann Jantzen a díky slabým světelným signálům, vysílaným trosečnický, zahlédnou vyčnívat z vody vrcholky stěžňů. Spouštějí na vodu člun a zachraňují oba muže z vraku, který do deseti minut mizí pod vodu.

Brummer

Vichřice, vítr 9° Beauforta. Situace na palubě malého, ale robustního motoráku Brummer se náhle stala život ohrožující. Posádku tvořil sedmdesátiletý muž a jeho dcera (47 let). Večer 29. srpna se vraceli z návštěvy příbuzných na Rujaně do domovského Wissmaru.

V blízkosti Darssu je zastihla vichřice s velmi špatnou viditelností. Nedalo se jet dopředu ani zpátky, kapitán musel hodit kotvu, odhodlán přenocovat. Dcera se potýkala s mořskou nemocí a situace se stala nebezpečnou. Mobilním telefonem zavola synovi, který upozornil německou záchranou službu. V blízkosti je stanice v Darsser Ort, odkud vyplula loď Theo Fischer se čtyřmi členy posádky. Bojovala s obrovskými vlnami. Díky znalosti prostředí byla ukotvená loď brzy nalezena. Stála na hloubce jen 1,5 m. Člunem se přiblížili a vyzvedli oba dva promočené a vysleňené členy posádky, které dopravili do bezpečí.

WWW.SEENOTRETTTER.DE



ných člunů. Sdružuje na 1000 záchranářů na 54 místech německého pobřeží. Zachraňují trosčnický, chrání lidi před nebezpečím.

KNRM – Royal Netherlands Sea Rescue Institution

Od svého založení v roce 1824 funguje i KNRM jako nezávislá nezisková organizace. Impulzem byla tragédie, ke které došlo v říjnu 1824. Vichřice zahнала fregatu „De Vreede“ na pobřeží u Den Helder. Záchraný



Nahoře
Někdy je na pořadu dne KNRM i záchrana domácích miláčků.

člun z lodě De Vreede se pokoušel zachránit jedenáct lidí, avšak i ten se potopil a utopilo se sedm členů posádky a tři námořníci. Tato nešťastná nehoda urychlila vznik dvou záchraných organizací sídlících v Amster-

damu a v Rotterdamu. V začátku měla každá jednu záchranou loď. Obě byly navrženy zakladatelem Vilémem van Houtenem. Společnosti byly od začátku závislé na dobrovolnících a dobrovolných příspěvcích.



V současné době KNRM využívá kolem 70 rychlých záchraných člunů. Jsou to pevné nafukovací čluny (RIB = Rigid Inflatable Boats) a liší se velikostí od 6 do 19 metrů.



Od roku 1864 byly záchrané čluny vybaveny parními motory, pomocníky a mechaniky, kterým byl vyplácen i pravidelný plat. Jak se vyvíjely technologie, záchrané organizace potřebovaly více odborníků. V roce 1907 se dostal do služby nepotopitelný záchraný člun s motorem 45 hp Brooke a prvním tunelem chráněným propelerem v historii.

Moderní technika

Zlepšení motorových záchraných člunů se stalo kontinuálním procesem, který vyvrcholil v roce 1927 nápadem slavného záchraného člunu „coxwain“, jež navrhl Mees Toxopeem jako ponorku nad vodou. Další vylepšení, jako např. těžké pokovování kýlu, speciálních ventilátorů pro zastavení vody při převrácení lodi, umístění každého motoru ve svém vlastním vodotěsném prostoru a přidání rtuťového spínače pro zastavení motoru při sklonu nad 100°, byly vskutku revoluční. V roce 1927 zahájil provoz první 62 stop dlouhý záchraný člun „Insulinde“. Všechny velké čluny třídy „self-righters“ postavené po druhé světové válce byly ve skutečnosti dalším vývojem designu Insulinde. Tyto „self-righters“ čluny dosahovaly rychlosti 10 uzlů a byly schopny vyjet ze všech hlavních holandských přístá-

Dole

Vybavení záchranářů tehdy a nyní je neporovnatelné. Odhodlanost je zapotřebí stále stejná.



vů, čímž bylo holandské pobřeží dostatečně pokryto.

V roce 1991 došlo ke sloučení organizací a vznikla KNRM (Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij) s moderní rychlou a technologicky vyspělou flotilou. Sloučení zdrojů a vedení přineslo efektivní záchranou službu se skromnou výplatou 19 techniků a 21 zaměstnanců úřadu, 10 profesionálů ve flotile a 5 lékařů na částečný úvazek pro lékařskou péči přivolanou rádiem. Ostatních 850 členů záchraných posádek jsou dobrovolníci. Počet příspěvovatelů vzrostl na 70 000 a různé granty a dědictví umožňují organizaci, aby pokračovala v činnosti. KNRM je charitativní organizace v Holandsku zaměřená na záchranu lidských životů na moři. Pro tento účel operuje ve 42 záchraných stanicích podél holandského pobřeží Severního a Wattového moře. Všechny 42 záchraných stanic má vlastní loděnice. V současné době KNRM využívá kolem 70 rychlých záchraných člunů. Jsou to pevné nafukovací čluny (RIB = Rigid Inflatable Boats) a liší se velikostí od 6 do 19 metrů. Většina z nich byla vyvinuta přímo KNRM, jiné jsou postaveny podle britských nebo norských návrhů.

KNRM také od 1. ledna 1991 provozuje lékařskou službu poskytovanou prostřednictvím holandského rozhlasu, což byl dříve úkol nizozemského Červeného kříže, a poskytuje lékařskou pomoc rádiem. Své rady uděluje asi 900 lodí ročně. Více o práci jednotlivých služeb se dozvíte na jejich webových stránkách, kde také najdete návod, jak na jejich činnost přispět. ▲

WWW.KNRM.NL



PODÍVEJTE SE NA VIDEO



Wavy Boats
...s námi budete lepší...



Corsiva 475 New Age



Coaster 600DC



SunCamper 30



Balt 818 Titanium

prodej lodí
záruční a pozáruční servis
komplexní správa lodě

www.wboats.cz