



BEREDSKABS
STYRELSEN

Frigørelse fra køretøjer

Version 2 Gældende til 01-02-2014

Metodehæfte Funktionsuddannelse Indsats – Frigørelse fra køretøjer

Forfatter: Mads Blaabjerg Nielsen og Alexander Sylvestersen-Platz

Copyright: Beredskabsstyrelsen

Forsidefoto: CUD

Foto: CUD

Opsætning: Mads Blaabjerg Nielsen og Alexander Sylvestersen-Platz

Udgivet af: Beredskabsstyrelsen

Center for Uddannelse

Datavej 16

3460 Birkerød

Telefon: 45906000

Telefax: 45906060

Email: cud@brs.dk

Indholdsfortegnelse

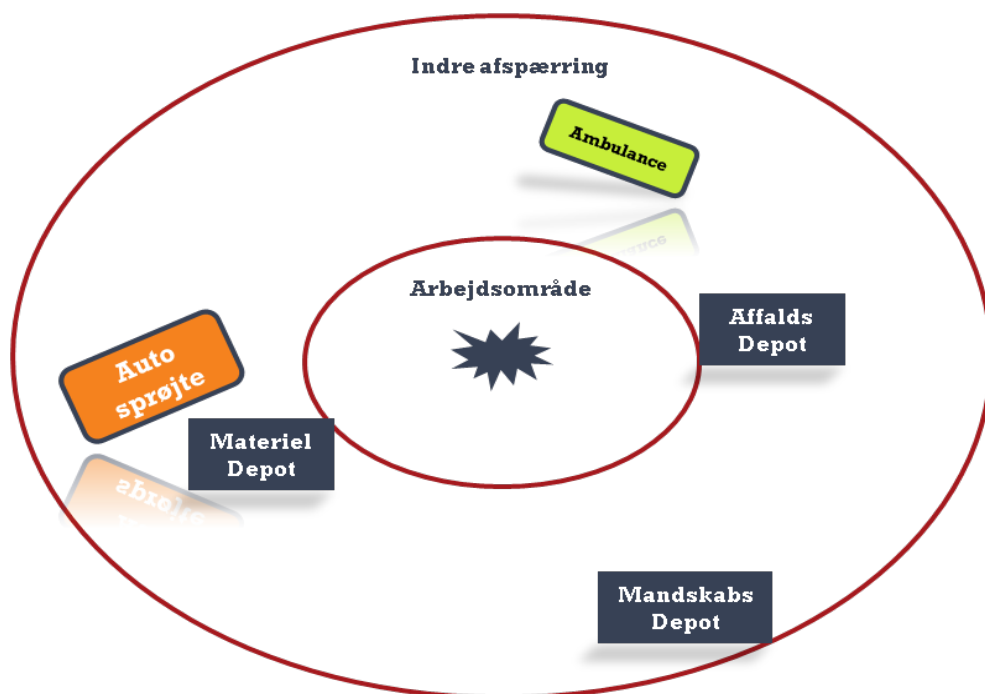
| | |
|---|----------|
| Indholdsfortegnelse | 3 |
| Frigørelse | 4 |
| Generelt | 4 |
| Skadesteds indretning | 4 |
| Frigørelsens 5 faser | 5 |
| Mandskab | 5 |
| Sikkerhed og Personlig beskyttelsesudstyr | 6 |
| Kontrolleret frigørelse | 6 |
| Øjeblikkelig frigørelse | 6 |
| Frigørelse fra El- og Hybridbiler | 6 |
| Frigørelse fra tunge køretøjer | 7 |

Frigørelse

Generelt

Frigørelse af fastklemte i køretøj foregår efter faste principper og fremgangsmåde. Dette for at processen bliver så effektiv og tidsbesparende så muligt, for at tilskadekomne hurtigst muligt kan transporteres til hospital for yderligere behandling. Samtidig er det vigtigt at sikkerheden er høj.

Skadesteds indretning



Skadestedet indrettes efter forholdene og ovenstående er en principskitse.

Materiel depotet placeres nærliggende ved autosprøjten.

Affaldsdepot placeres så vidt muligt bag det forulykkede køretøj så tilskadekomne ikke kan se det.

Mandskabsdepot placeres i behørig afstand for ikke at forstyrre og gerne så tilskadekomne ikke kan se det.

Arbejdsområde er ca. 3-5 m omkring bilen, og dette skal holdes frit for alt materiel og personel der ikke er i brug til opgaven.

Indre afspærring placeres således at der er plads til redningsmandskabet og ambulance mandskabet.

Frigørelsens 5 faser

1. Overblik og sikring
2. Skabe adgang til førstehjælper
3. Skabe plads til behandler
4. Endelig frigørelse
5. Teknisk evaluering og defusing

Mandskab

HL

Holdleder

Situationsbedømmelse
Befaling
Vurderer adgangsvej
Vurderer pladsmuligheder
Vurderer frigørelsesmetode

4

Sikkerhedsmand

Vurderer ydre faremomenter
Indre afspærring
Rydder for glas
Afdækker skarpe kanter
Overvåger stabilisering
Afskærmning

1 + 2

Værktøjsbetjenere

Stabilisering
Skaber adgang til batteri
Skaber adgang til førstehjælper
Skaber plads
Frigører

MP

Motorpasser

Udlægger sikringsslangen
Udlægger materieldepot
Bærer afklip til depot

3

Førstehjælper

Visuel kontrol af tilskadekomne
Yder livreddende og almindelig førstehjælp til tilskadekomne
Hjælper behandlerne
Afskærmning af behandlere og tilskadekomne

Sikkerhed og Personlig beskyttelsesudstyr

- Indsatsdragt, handsker og briller.
- Afskærm ved klip, afdæk ved skarpe kanter.
- Stå i den store vinkel når der klippes.
- Vær opmærksom på ikke udløste airbags.

Kontrolleret frigørelse

En kontrolleret frigørelse anvendes når den tilskadekomnes tilstand er stabil. Ved en kontrolleret frigørelse fjerner man bilen fra den tilskadekomne, og ikke omvendt. Kontrolleret frigørelse udføres ved hjælp af frigørelsens 5 faser.

Øjeblikkelig frigørelse

Ved en øjeblikkelig frigørelse går man ud fra sætningen ”liv før førlighed”. Til en øjeblikkelig frigørelse udfører man kun det arbejde og foretager kun de klip i bilen som er absolut nødvendige for at få den tilskadekomne ud af bilen. Situationer hvor man vil foretage en øjeblikkelig frigørelse kan f.eks. være; Ved brand i bilen, ved uheld med farlige stoffer, hvis den tilskadekomne er bevidstløs uden vejtrækning eller hvis ambulance behandleren vurderer den tilskadekomnes tilstand til at være kritisk.

Frigørelse fra El- og Hybridbiler

Gå ikke ind foran/bagved bilen, selvom forbrændingsmotoren ikke kører kan systemet være aktivt og el-motoren kan drive bilen frem eller tilbage med stor kraft hvis speederen trædes ned, eller der sker en fejl i det elektriske system.

Er sikkerhedssystemer såsom airbags og selestrammere udløst, systemet bør lukke ned, men der kan være en nedlukningsperiode på op til 10 minutter.

Vær opmærksom på de **orange** kabler – dette er højspændingskabler og der må derfor ikke klippes i disse. De er oftest placeret nederst i midten på køretøjet.

Nøgler til el-biler bør fjernes mere end 10 m væk fra køretøjet for at

sikre denne ikke kan aktivere bilen.

Bemærk indikatorer i instrumenterne for om bilen er aktiveret.

Hvis muligt bør der anvendes "laust" værktøj og kraftige gummihandsker, for at undgå at værktøjet bliver strømførende.

Frigørelse fra tunge køretøjer

Fremgangsmåden for tunge køretøjer er som udgangspunkt det samme. Der ligger dog nogle udfordringer i køretøjernes opbygning og højde.

Derudover kan normal frigørelses metoder ofte ikke anvendes, og derfor vil metoderne adskille sig i 4. fase af frigørelsen.

Lastbil

Ved frigørelse fra en lastbil er der følgende opmærksomhedspunkter:

- Højt dæktryk
- Stabilisering af affjedret førehus
- Evt. farligt gods
- Arbejdshøjden
- Store mængder brændstof
- Vægten af dele der afklippes
- Lufftryk i diverse systemer
- Evt. luftaffjedring

Der er dog også fordele ved frigørelse fra lastbil. Batterierne er ofte nemme at komme til da de er placeret udvendigt på siden af lastbilen, ofte med en dertilhørende hovedafbryder.

Det vil ofte være en fordel at anvende en arbejdsplatform for at imødekomme højden.

Bus

Ved frigørelse fra busser er der følgende opmærksomhedspunkter:

- Højt dæktryk
- Evt. arbejdshøjde (afhængig af bustype)
- Trykluftsystemer
- Luftaffjedring
- Evt. mange tilskadekommande
- Drivmiddel (Brændstof, El, Naturgas)

Diverse installationer på bussen, såsom placering af batteri, vil ofte være markeret med tekst på de skærme hvor de er placeret bagved.

Motor, og derved batterier er ofte placeret bagerst i køretøjet.

Vær opmærksom på at flere bybusser kan køre på både el og naturgas.

Tog

Frigørelse fra tog kan være en kompliceret proces.

Det kræver et indgående kendskab til toges indretning og udstyr for at kunne sikre køretøjet. Det kan her være en stor fordel at få kontakt til en ressourceperson, evt. iform af en fra togpersonalet, eller lokoføren.

Der findes indsatskort til de forskellige typer togsæt, hvilke indsatsleder ofte vil være i besiddelse af. Indsatskortene kan vejlede om de forskellige forhold ang sikkerhedsforanstaltninger og adgangsveje på toget.

Ofte vil det være nødvendigt at anvende en special nøgle for at tilgå de tekniske installationer til frakobling af drivmiddel, døre osv.

Følgende punkter bør iagttages og / eller udføres:

- Adgangsforhold, både til stedet, og ind i toget
- Standsning af togtrafik (Bane Danmark)
- Iagttagelse af drivmiddel (Diesel / El)
- Sænkning af pentografer

- Udkobling af motorer, i hvert togsæt
- Udkobling af batterier
- Udkobling af luft til døre
- Nødstop i førerkabinen
- Evt. er det kun nogle af ruderne i toget der er mulighed for at kørne, disse vil være markeret.
- Vær opmærksom på hvor der kan klippes i toget, ofte vil det være umder ruderne, grundet konstruktionen.
- Mulighed for at lukke enderne op, på visse togtyper, for lettere adgang.