

# **Inleidingskursus**

## **Inleiding tot Seeredding**



# Inhoudsopgawe

<b>1. Leeruitsette</b> .....	<b>4</b>
<b>2. Geskiedenis en ontwikkeling van die NSRI</b> .....	<b>4</b>
2.1 Visie .....	5
2.2 Missie.....	5
2.3 Waardes.....	5
2.4 Meer oor ons .....	6
<b>3. Struktuur van die NSRI</b> .....	<b>7</b>
3.1 Streke.....	8
<b>4. Maniere om van diens te wees</b> .....	<b>8</b>
4.1 WaterWys (WaterWise) .....	8
4.2 Kuswagters .....	8
4.3 Reddingsbootkring (Lifeboat circle) .....	9
4.4 Kusbemannings .....	9
4.5 Seebemannings .....	9
4.6 Donateurs van tyd en geld .....	10
<b>5. Befondsing en Finansiële sake</b> .....	<b>10</b>
<b>6. Reddingsbasisse</b> .....	<b>11</b>
<b>7. Seleksie van bemanning</b> .....	<b>11</b>
7.1 Versekeringpolis.....	12
7.2 Mediese ondersoeke .....	12
7.3 Besikbaarheid om te dien .....	13
7.4 Fiksheid (seebemannings) .....	14
7.5 Ouderdomsvereistes .....	14
<b>8. Opleiding</b> .....	<b>14</b>
<b>9. Wat van 'n stasiebemanningslid verwag word</b> .....	<b>15</b>
9.1 Vertroulikheid.....	16
9.2 Diens .....	16
<b>10. The reddingsvloot</b> .....	<b>17</b>
10.1 Klas 1-vaartuie .....	17
10.2 Klas 2- en 3-vaartuie .....	17
10.3 Klas 4-vaartuie .....	18
10.4 Reddingsvoertuie.....	18
<b>11. Kommunikasie</b> .....	<b>19</b>
11.1 Die Seereddingshandelsmerk .....	19



# 1. Leeruitkomst

Teen die einde van dié module sal jy:

- 'n Goeie idee hê van die NSRI struktuur en bekend wees met die organisasie se geskiedenis, sy rol en behoeftes.
- Jy sal ook die nodige agtergrondinligting hê en weet wat van jou verwag word as jy 'n suksesvolle loopbaan in die NSRI wil hê.

## 2. Geskiedenis en ontwikkeling van die NSRI

In 1966 het 17 vissermanne by Stilbaai net wes van Mosselbaai verdrink nadat drie bote gesink het tydens 'n verskriklike storm. 'n Mejuffrou Patty Price van Simonstad het destyds 'n brief aan die *Cape Argus* geskryf waarin sy geargumenteer het dat dit hoogtyd is dat 'n seereddingsdiens in Suid-Afrika gevorm word. Kapt. John Payne, 'n lid van die Vereniging van Meester Mariniers (Society of Master Mariners) het daarna by die jaarlikse konferensie van die vereniging voorgestel dat die vereniging poog om so 'n reddingsdiens op die been te bring.

Sy voorstel is aanvaar en 'n vergadering met alle belanghebbende partye is in Kaapstad gehou waar 'n loodskomitee gevorm is. Tydens daardie eerste vergadering het twee vrywilligers na vore gekom as bemanningslede. Hulle was kapt. Bob Deacon en Ray Lunt en só het die Suid-Afrikaanse Kuslanks Reddingsdiens (die South African Inshore Rescue Service) tot stand gekom. Die naam is later verander na die Nasionale Seereddingsinstituut van Suid-Afrika (in Engels bekend as die National Sea Rescue Institute of South Africa) en op 29 Mei 1967 is dit amptelik geregistreer as 'n organisasie sonder winsbejag en deur die Departement van Vervoer as 'n reddingsdiens erken.



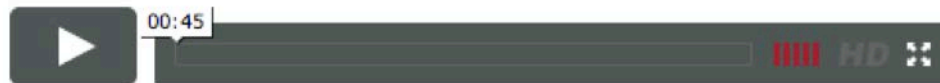
**Figuur 1:** Kapt. Bob Deacon en Ray Lunt, die oorspronklike lede van die South African Inshore Rescue Service.



Die NSRI het sedertdien baie uitgebrei en het nou 35 stasies aan die Suid-Afrikaanse kus en 4 aan binnelandse waters. Die Instituut se reddingsbote en stasies word beman deur meer as 1 000 vrywillige bemanningslede van alle vlakke van die samelewing met een gemeenskaplike doelwit:

Om lewens te red op Suid-Afrikaanse waters.

Die NSRI is ook 'n lid van die IMRF - die Internasionale Maritieme Reddingsfederasie (International Maritime Rescue Federation) en speel 'n belangrike rol in kusreddingpogings as 'n lid van die Suid-Afrikaanse Maritieme Soek- en Reddingsorganisasie (SASAR).



**Video:** [Hoe die NSRI ontstaan het](#)

Kyk na dié video by: [www.nsri.org.za/2014/02/how-the-nsri-was-started/](http://www.nsri.org.za/2014/02/how-the-nsri-was-started/)

## 2.1 Visie

Ons visie is om die mees gerespekteerde en vertroude reddingsorganisasie in Suid-Afrika te wees; om vrywilligers te inspireer om aan te sluit en lede te bly; om te verseker dat ons donateurs trots is om met ons geassosieer te wees en om nasionale trots te bou.

## 2.2 Missie

Ons missie is om lewens te red op Suid-Afrikaanse waters.

## 2.3 Waardes

'n Meningsopname onder seereddingspersoneel het getoon dat ons personeel en vrywilligers die NSRI se kernwaardes soos volg opsom:



**Altruïsme** – ons is lief vir die see en kombineer hierdie liefde met ons verbintenis om ander te help.

**Familie** – ons het sterk familiewaardes as individue, as stasies en as 'n organisasie.

**Omgee** – ons gee om vir mense. Die mediese sorg wat ons vir mense gee brei hierdie waarde uit na die mense wat ons red.

**Trots** – ons is trots op ons organisasie. Trots op die diens wat ons lewer, trots op mekaar en trots om Suid-Afrikaans te wees.

**Verantwoordlikheid** – ons is verantwoordbaar aan die mense wat ons dien, vir die diens wat ons lewer en aan mekaar vir ondersteuning.

**Veiligheid** – ons stel die veiligheid van ons bemannings en ons pasiënte bo alles anders. Ons is kompromisloos as dit kom by hul veiligheid op see.

## 2.4 Meer oor ons

Ons is 'n geregistreerde nie-winsgewende organisasie wat by die Departement van Maatskaplike Ontwikkeling geregistreer is as 'n maritieme reddingsdiens wat 'n diens lewer aan die kus en navigeerbare binnelandse waters in Suid-Afrika.

Ons is ook betrokke by programme wat die aandag vestig op verdrinkings en wat probeer om sulke ongelukke te voorkom, veral onder kinders.

Dienste word direk gelewer aan Suid-Afrikaanse burgers, beide in die konteks van reddingswerk en opvoedingswerk. Pasiënte wat gehelp word sluit die mediese afvoer van pasiënte in van die 12 000 skepe wat elke jaar Suid-Afrikaanse hawens aandoen, mense wat vir plesier see toe gaan, seiljagvaarders, skiboot-eienaars, bestaansvissers, beroepsvissers, seilbord-entoesiaste en swemmers wat in die brandersone gered word.

Ons het uitstekende werksverhoudinge met ander nooddienste reg oor die land en glo dat spanpogings lewens red.





**Figuur 2:** Vrywillige bemanningslede.

Ons bereken dat daar elke jaar meer as 2 000 Suid-Afrikaners verdrink en dat baie meer beseer word of permanente gestremd gelaat word as gevolg van 'n ongeluk in die water. Dit beteken dat ongelukke op water 'n beduidende oorsaak van besering en dood is en dit help die NSRI om om te fokus en te glo in ons missie.

### 3. Die NSRI-struktuur

Ons word bestuur deur 'n kerngroep van 4 uitvoerende direkteure wat geondersteun is deur 41 personeellede wat verantwoordlik is aan ons vrywillige lede (ongeveer 1 000), 'n algemene vergadering en 'n bestuursraad (wat bestaan uit 9 lede).

Ons opereer vanuit 'n hoofkantoor in Kaapstad en 35 reddingsbassisse wat 'n geografiese voetspoor het langs 'n kus van amper 3 000 km (en 1 300 km op binnelandse damme).

In 2014/15 was daar 1 000 vrywilligers, 96 reddingsvaartuie en 38 voertuie.



Die hoof uitvoerende beampte (dr. Cleeve Robertson) is verantwoordelik aan die bestuursraad vir die dag-tot-dag bestuur van die organisasie. Hy word bygestaan deur die personeel by hoofkantoor. Hulle sluit in die direkteurs van operasies (Mark Hughes), finansies (Mark Koning) en organisatoriese ondersteuning (Meriel Bartlett).

Die sleutelfunksies van die hoofkantoor sluit in bemaking, fondsinsameling, begrotings, rekenpligtigheid, lisensiëring, versekering, onderhoud, verkryging, opleidingsfasilitering en algemene administrasie. Slegs die personeel wat by hoofkantoor werk, verdien 'n salaris.

Die Operasionele Raad bepaal die standarde vir infrastruktuur, bote, voertuie, toerusting veiligheid, bemanning en opleiding. Die raad vergader elke twee maande en is saamgestel uit operasionele raadslede en uitvoerende direkteure. Die voorsitter sit ook op die bestuursraad. Operasionele raadslede word verkies deur stasiebevelvoerders en dien vir 'n tweejaartermyn. Die direkteure en bemanningslede is almal onbetaalde vrywilligers.

### 3.1 Streke

Die stasies is ingedeel in ses streke wat elk 'n operasionele raadslid het en wat rapporteer aan die operasionele direkteur namens die stasies in sy of haar streek.

## 4. Hoe om by die NSRI betrokke te raak

### 4.1 WaterWys of 'WaterWise'

Die WaterWise-akademie is 'n opleidingsinisiatief van die NSRI met die doel om verdrinkings pro-aktief te probeer verhoed. WaterWise verander die lewens van kinders deur waterveiligheidslesse aan te bied, deur kinders gratis by skole te leer om mekaar te red en om hulle te leer om basiese mond-tot-mond-asemhaling te doen.

Navorsing deur die Mediese Navorsingsraad (MNR) het bevind dat kinders uit peri-stedelike en plattelandse gebiede die grootste gevaar loop om te verdink. Verdrinkings kom die meeste voor in riviere en damme en daarom is die fokus van dié program op jong kinders tussen die ouderdomme van nege en 14 wat uit dié gebiede kom.

In 2014/15 het 250 000 kinders die beginsels van waterwaaksaamheid, selfredding en mond-tot-mondasemhaling deur die WaterWise-program geleer.

### 4.2 Kuswagters

Kuswagters is die NSRI se "oë op die grond" en word opgelei in ons reddingsprosedures sodat hulle nie net kan help tydens reddingsoperasies nie, maar selfs reddingsoperasies kan inisieer. Die tipiese kuswagter bly in 'n huis met 'n goeie uitsig oor die see of dam. Hulle presiese ligging is as roetepunte gemerk op NSRI-stasies se kaarte. Hulle funksie is om enige noodfakkels, noodsituasies of gevalle waar persone of vaartuie in potensiele nood is aan die NSRI te rapporteer.





Die stasiebevelvoerder of stuurman (coxswain) van 'n NSRI-boot kan een van die kuswagters kontak en vra om die teiken van 'n redding dop te hou en om te help gedurende die verloop van 'n reddingsoperasie.

Kuswagters word toegerus met peilskyf-rigtingaanwysers (pelorus direction indicators) wat hulle in staat stel om redelike akkurate peilings te neem van die posisies van enige teikens. Dié peilings, tesame met die peilings van ander kuswagters, stel NSRI-bemannings in staat om 'n redelike goeie idee te vorm van die presiese posisie van die teiken waarna hulle soek.

Inligting van kuswagters is noodsaaklik om aan te dui waar ongevallen hulle bevind en ook om posisies te elimineer waar hulle nie is. Dit is van groot belang in die ontplooiing van hulpbronne en om tyd te bespaar. Dit help ook om koste te bespaar en vrugtelose operasies, gemorste reaksietyd, tyd op see en afstande afgelê tot die minimum te beperk.

Opleiding word deurlopend gedoen om verhoudings en vertroue tussen stuurmanne (coxswains) en kuswagters te bou en albei partye te help om 'n beter idee te kry van die uitdagings van werklike reddingsoperasies.

### 4.3 Reddingsbootkring (Life Boat Circle)

Die Reddingsbootkring (Life Boat Circle) is die NSRI se Vereniging van Afgetrede Persone en Erflaters. Die Reddingsbootkring is gestig om te verseker dat die NSRI se pogings om lewens in Suid-Afrikaanse waters te red tot in die verre toekoms kan voortduur. Dit poog om ondersteuners aan te moedig om bemakings aan die NSRI in hul testamente te stipuleer, eerder as om maandelikse aftrekkings uit hul aftree-geldjies te maak.

### 4.4 Kusbemannings

Diegene wat nie see toe wil gaan nie, of die ouderdomsylimiet vir seebemannings bereik het, kan steeds as kusbemannings diens doen. Hulle kan diens doen as reddingsvoertuig-operateurs, radio-operateurs, kaarteerders en beheerkameroperateurs. Diegene met gespesialiseerde kennis kan hulle dienste aanbied op die gebiede van onderhoudswerk, herstelwerk, opleiding of administrasie.

### 4.5 Seebemannings

Diegene wat aan die vereistes voldoen, naby genoeg aan 'n basis bly en boonop gelukkig genoeg is om 'n werk te hê wat hulle in staat stel om operasionele diens te doen en tyd oor naweke het om opleiding te doen kan hul dienste vrywillig aanbied as seegaande bemanning.







**Figuur 3:** Vrywillige seebemanningslede tydens 'n reddingsoperasie.

## 4.6 Donateur van tyd en geld

As gevolg van hul ligging, werk en ander verpligtinge is nie alle mense in staat om die NSRI in bogenoemde rolle te dien nie. Hulle kan egter steeds help met donasies of deur 'n diens te lewer in die vorm van die onderhoud van 'n basis, die diens van bote en voertuie of enigeen van die talle ander behoeftes van die organisasie.

Die mees effektiewe manier om dienste in die vorm van tyd en geld te lewer is as die potensiële donateur aan ons 'n faktuur stuur vir die diens, maar die geld aan ons teruggee sodat 'n SEB-sertifikaat en 'n belastingcertifikaat uitgereik kan word.

Donateurs ontvang 'n sertifikaat (van ons Artikel 18A-status) wat beteken dat donasies belastingaftrekbaar is. Korporatiewe donateurs – ongeag die feit of hul kontant of dienste aanbied – kan punte vir hul SEB-puntestaat onder die sosio-ekonomiese ontwikkelingskategorie verdien omdat 75% van die mense wat deur ons dienste bevoordeel word “per definisie” swart is.

## 5. Befondsing en finansiële sake

Die beleid van die NSRI is om fondse in te samel vir ontwikkeling en operasies deur openbare subskripsie en om dié dienste te verskaf deur van vrywilligers gebruik te maak. Die NSRI se inkomste is hoofsaaklik afkomstig uit donasies van maatskappye, individue en trusts. Die regering verskaf 'n klein, maar baie welkome toelae (minder as 2% van ons jaarlikse inkomste).



Die operasionele begroting vir die 2014/15-siklus was R74m.

Inkomste word verkry van individuele donasies (62%), fondsinsamelingsaktiwiteite (16%), lede (1%), nalatenskappe (7%), beleggings (6,5%) en die regering (2%).

Die instituut opereer in 'n uitdagende ekonomiese omgewing (beperkte groei van 3,8%) en ons is amper uitsluitlik afhanklik van skenkings van individuele en korporatiewe filantropie. Slegs 'n klein persentasie van ons geld is van die regering afkomstig.

Die instituut lewer 'n openbare diens ter waarde van meer as R200m per jaar aan die publiek van Suid-Afrika se 51 miljoen mense en besoekende toeriste (by benadering sowat 14 miljoen per jaar) teen 'n baie lae koste aan die belastingbetaler – alles befonds deur die vrygewigheid van amper 60 000 donateurs. Daar bestaan geen kompeterende of komplementêre diens in die land nie, behalwe dié van die Suid-Afrikaanse Lewensreddingsdienste. Hulle verskaf egter net 'n reddingsdiens op strande – en ook net op sekere strande vir sommige tye van die jaar.

Die brandstofprys en die wisselkoers het 'n direkte impak op die koste van operasies, omdat die prys van brandstof en ingevoerde binne- en buiteboordenjins ons grootste kostedrywers is.

Bote word 80% plaaslik vervaardig met 'n klein ingevoerde komponent. In die 2014/15 finansiële jaar is R4,3 miljoen in die plaaslike bootvervaardigingseconomie geïnvesteer.

Die organisasie opereer sonder enige belastingkortings, behalwe vir die feit dat belasting op toegevoegde waarde (BTW) teruggeëis word.

## 6. Reddingsbasisse

Elke reddingsbasis (ons verwys gewoonlik daarna as “stasies”) is onder die beheer van 'n stasiebevelvoerder, bygestaan deur 'n adjunk-stasiebevelvoerder en 'n komitee. Stasies word gestig waar daar 'n behoefte is en waar daar 'n gemeenskap van vrywilligers bestaan om dit te laat gebeur. Die komitee word saamgestel uit senior lede van die stasie en sal tipies die volgende mense insluit: die hoof beheerbeampte, die sekretaris/tesourier, die stasie se openbare skakelbeampte, die opleidings/personeeloffisier en die stuurmanne (coxswains).

Maandelikse stasiekomiteevergaderings word gehou en word gewoonlik gevolg deur amptelike bemanningsvergaderings wat bemanningslede die geleentheid gee om hul menings te lug en te luister na die idees en standpunte van ander.

## 7. Seleksie van bemannings

Die insituut het nie enige geslags- of rassebeperkings op wie 'n bemanningslid mag wees nie. Die organisasie hou hom egter wel die reg voor om bemanningslede aan te stel gebaseer op aanvaardingskriteria en 'n persoon se volgehoue prestasie as bemanningslid.



NSRI bemanningslede gee hulle dienste vrywillig en ontvang geen betaling of toelaes nie. Dit word van bemanningslede verwag om die NSRI vry te stel van enige eise in die geval van 'n ongeluk.

Waar 'n bemanningslid jonger as 18 jaar oud is, word van ouers of wettige voogde verwag om 'n vrywaringsvorm te teken. Geen persoon onder die ouderdom van 16 word toegelaat om by 'n NSRI stasie aan te sluit nie en niemand onder die ouderdom van 18 mag see toe gaan op 'n reddingsoperasie nie.

Die stasiebevelvoerder sal die finale besluit neem of 'n stuurman (coxswain) of bemanningslid gereed is om see toe te gaan op aktiewe diens.

## 7.1 Versekeringspolis

Die NSRI het 'n versekeringspolis vir lede wat op diens beseer of gedood word. (Diens sluit in die bywoon van vergaderings, onderhoudswerk, opleiding en reddingsoperasies op land of op die water).

Die ongeluksvoordeel is op die oomblik R1m.

Die huidige polis dek ook mediese sorg vir 'n vrywilliger tot R100 000 per insident. Die polis mag ook gedeeltelike uitbetaling vir die verlies van inkomste en ongeskiktheid dek, afhangende van die aard van die besering.

As enige beseerde persoon sy eie mediese versekering het, sal die NSRI se versekeringsdekking net geaktiveer word as die lid se eie dekking uitgeput is. As 'n vrywilliger hul persoonlike mediese fonds uitput as gevolg van 'n besering op NSRI diens en daar is onvoldoende fondse oor om enige verdere eise vir hulself of hul familie te betaal, sal die NSRI hulle fonds aanvul tot die maksimum bedrag wat hulle geëis het vir die besering terwyl hulle op NSRI diens was.

As 'n vrywilliger nie 'n mediese fonds of hospitaalplan het nie en beseer word, moet die stasiebevelvoerder of stuurman (coxswain) aan diens onmiddelik die uitvoerende direkteur kontak om hospitaaltoelating te reël. In sulke gevalle sal behandeling in 'n privaathospitaal gedek word tot en met die maksimum versekerde bedrag van R100 000. Addisionele kostes in 'n staatshospitaal sal deur die NSRI gedra word.

Ons versekeraars verwag dat die NSRI sal verseker dat dienende bemanningslede medies en fisies fiks genoeg is om die eise van 'n reddingsoperasie in slegte weersomstandighede te kan weerstaan.

## 7.2 Mediese ondersoek

Om op 'n reddingsoperasie te gaan in uitdagende weersomstandighede kan fisies baie uitputtend wees. Daarom is dit 'n absolute vereiste dat vrywilligers 'n mediese ondersoek ondergaan wanneer hulle aansluit en dat dit op gereelde tussenposes herhaal word. Hierdie



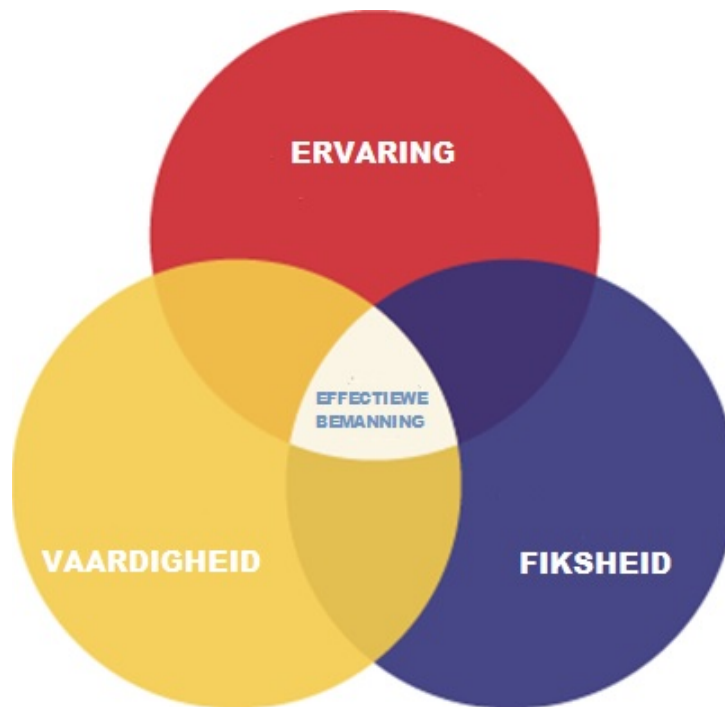
ondersoek is in die belang van die bemanningslid, sy mede-bemanningslede, die reddingspoging en ons versekeraars.

In die geval van 'n ongeluk sal ons versekeraars enige eis afwys as hulle moet ontdek dat die eiser nie in besit was van 'n geldige mediese sertifikaat nie of dat hy/sy nie binne die voorgeskrewe ouderdomsperk geval het nie.

Kusbemannings (die nie-seegaande lede van die stasie) moet ook 'n NSRI mediese ondersoek ondergaan as hulle aansluit en elke vyf jaar daarna.

Voorsiening word ook op die NSRI se mediese vorm gemaak vir kleurblindheidstoetse – veral in die groen en rooi spektrum. As dit vir enige rede nie gedoen word nie, is dit in die belang van aansoekers om hulle visie te laat toets, omdat 'n persoon wat nie sekere kleure kan sien nie, nie per SAMSA-regulasie kan kwalifiseer as 'n dag/nag stuurman (coxswain) nie – sou hulle later daarvoor wil aansoek doen.

### 7.3 Gereedheid om te dien



**Figuur 4:** 'n Effektiewe bemanningslid beskik oor 'n balans tussen ondervinding, vaardigheid en fiksheid.

- **Ondervinding** sluit in volwassenheid en oordeel. Dit sluit die durf en oordeel in om tou op te gooi en om te draai. Dit sluit ook die omsigtigheid en wysheid in om die potensiële beloning van 'n suksesvolle reddingspoging op te weeg teen die risiko vir die vaartuig en die bemanning. Dit beteken ook om die regte benadering en waardes te hê van 'n vrywillige reddingswerker. (Waardes soos of jy die doelwitte en visie van die instituut en sy handelsmerk ondersteun en of jy bewus is van die feit dat jy deel is van iets groter as jyself).



- **Vaardigheid** sluit die teoretiese kennis sowel as die praktiese vaardigheid in om 'n vaartuig te stuur en om 'n reddingspoging te lei. Die teorie word behandel in goed-ontwerpte, relevante en interessante handboeke en aanlyn-opleidingskursusse. Die praktiese vaardigheid word geoefen in ekstensiewe “waarde-vir-tyd” opleiding ter see.
- **Fiksheid** is essensieël. As jy nie jouself kan red nie, is jy 'n risiko vir jouself en jou mede-bemanningslede. Dit is 'n vereiste van die instituut om maatreëls te implementeer, te vestig en te onderhou wat verhoed dat gewillige maar onbekwame vrywilligers 'n risiko vir hulself en hul mede-bemanningslede is.

Behalwe vir bogenoemde is persoonlike toewyding en familieondersteuning die twee mees essensiële elemente wat die sukses van enige vrywilliger bepaal.

## 7.4 Fiksheid (seegaande bemanning)

Alle nuwe aansoekers moet 'n fiksheidstoets ondergaan voordat hulle op 'n reddingsvaartuig toegelaat word. Alle bemanningslede moet te alle tye aan dié vereistes voldoen en word gereeld getoets om seker te maak dat hulle steeds daaraan voldoen.

- **Swem:** 200m in 10 minute. (dws 2,5 minute per 50m swembadlengte). Die tyd is doenbaar vir 'n nie-swemmer as hulle bereid is om 'n kursus te doen en ernstig is daarvoor. Dit moet gedoen word sonder 'n reddingsbaadjie.
- **Watertrap:** 10 minute. Kan gedoen word met 'n NSRI-duikpak met die hande op die kop of sonder 'n duikpak (met die hande enige plek). Dit moet gedoen word sonder 'n reddingsbaadjie.
- **Uit die water:** Klim binne een minuut uit die water tot op die klas boot waarop jy hoop om diens te doen. Jy mag nie op die enjin of kielhak (*skegs*) staan nie. Lere mag gebruik word op vaartuie langer as 9 meter. Jy moet 'n reddingsbaadjie en die standaard seeuitrusting dra.

## 7.5 Ouderdomsbeperkings

Die NSRI verseker all bemanningslede (see-gaande of aanland) tussen die ouderdomme van 16 en 74 (74 jaar en 365 dae). Vrywilligers ouer as 74 moet hulself verseker en 'n brief verskaf wat dit pertinent so aandui.

## 8. Opleiding

Opleiding vind beide op land en op see plaas, maar leerlingbemanningslede word nie toegelaat om see toe te gaan op reddingsoperasies nie. Die opleidingsperiode duur 'n minimum van ses maande.



As leerlingbemanningslede bewys kan verskaf van aanvaarbare ondervinding op 'n vaartuig anders as 'n reddingsboot sal sulke seetyd in aanmerking geneem word om hulle te help om te kwalifiseer – op voorwaarde dat hulle ten minste 20 uur seetyd deurgebring het op die grootste vaartuig wat by die stasie gebruik word.

Waar seetyd deurgebring is op meer as een klas vaartuig sal die volgende formule gebruik word: 20 uur op klas I en 30 uur op klas III; of 15 uur op klas II en 15 uur op klas III.

Die stasiebevelvoerder het die prerogatief om die minimum ure te verhoog waar meer praktiese ondervinding benodig word voordat 'n kandidaat kan kwalifiseer as 'n volle bemanningslid.

Ongeag ekstensiewe seegaande ondervinding sal daar steeds van kandidate verwag word om hulle te vergewis van NSRI protokols. In 'n reddingsituasie, meer so as in sport, is spanwerk van kardinale belang en een van die redes waarom jy seetyd moet uitdien, is om gewoon te raak aan jou spanlede. Alle seetyd moet in die logboek aangeteken word wat voorsien word.

Let daarop dat die seetyd wat jy as leerlingbemanningslid uitdien ook tel as jy wil kwalifiseer vir 'n stuurman (coxswain)-kwalifikasie van SAMSA.

Onthou dat opleiding voortduur, selfs nadat jy as bemanningslid gekwalifiseer het. Die opleidingskomitee se funksie is juis om te verseker dat bemannings aan die hoogste opleidingstandaarde voldoen. Ons by die NSRI het een gemeenskaplike doelwit – om **lewens te red**. Ekstensiewe opleiding is daarom van uiterse belang.

## 9. Wat van jou verwag word as stasie-bemanningslid

NSRI Reddingstasies is gedissiplineerde strukture, maar nie geregimenteerd nie. Nietemin sal daar van jou verwag word om te konformeer aan alle stasie-spesifieke en nasionale behoeftes.

As jy op see is, is die stuurman (coxswain) se bevele wet.

Alkohol mag nooit op 'n NSRI-reddingsvaartuig geneem of gebruik word nie (of as jy in uniform is nie).

Die algemene publiek oordeel ons gedrag en voorkoms in alle opsigte en het die hoogste agting vir ons.

Voorgenome bemanningslede aanvaar dat, tesame met die opwinding daarvan om see toe te gaan in vinnige reddingsbote, daar die verantwoordelikheid van roetine onderhouds- en skoonmaaktake kom.

“Entoesiasme” en “selfmotivering” is 'n moet.



## 9.1 Vertroulikheid

In die loop van jou NSRI-diens kan jy in besit kom van inligting van 'n vertroulike aard. Dit is belangrik dat 'n bemanningslid nie enige detail oor 'n operasie aan die media (of enigiemand anders) oordra nie. Ook behoort hulle nie hul eie opinies te deel oor wat behoort, of moes gebeur het nie.

'n Stelsel is in plek om die media ingelig te hou oor NSRI-bedrywighede en navrae moet verwys word na die stasiebevelvoerder of die media-skakeloffisier (082 380-3800).

## 9.2 Diens

Die diensperiode is gewoonlik vir een week op 'n keer, afhangende van die stasie se beleid. Die periode wat jy van diens af is sal afhang van hoeveel bemannings jou stasie het. Gedurende die diensperiode reageer die bemanningslede op 'n SMS-uitroepstelsel. As sulks moet hulle seker maak dat hulle fiks en gereed is vir diens wanneer hulle ookal geroep word – enige tyd daardie week.

Die diensbemannings neem ook die reddingsboot see toe vir 'n oefening gedurende hulle week op diens en doen onderhoudswerk by die stasie.

Die NSRI-uniform moet gedra word tydens opleiding en as jy op diens is. Reddingsbaadjies en beskermende klere soos duikpakke en helms word deur die NSRI verskaf.

Die NSRI is 'n vrywillige organisasie en daar is geen monetêre vergoeding vir dienste gelewer nie. Van die beloning waarna jy kan uitsien is die bevrediging om te weet dat jy noodsaaklike werk van 'n humanitêre aard gedoen het en die genot van die *esprit de corps* en die kameraderie van jou mede-bemanningslede. Jy kan verwag om uitgeroep te word op reddingsmissies in goeie en slegte weer en om in sommige gevalle blootgestel te word aan beduidende fisiese ongemak gedurende hierdie operasies.

Jy kan ook verwag om meer as net een Saterdag en een Sondag per maand by die stasie deur te bring vir onderhoudsessies. Daar word van bemanningslede verwag om met goeie gesindheid te reageer op versoeke vir hul tyd en moeite as die geleentheid daarom vra.





## 10. Die reddingsvloot

### 10.1 Klas 1-vaartuie



**Figuur 5:** 'n Klas 1-vaartuig.

Hierdie bote is tussen 10 en 12 meter lank en dra 'n bemanning van tussen vier en ses persone. Hulle is toegerus met 'n kajuit en kan op see bly vir solank as twee dae. Hulle het binneboord-dieselenjins.

### 10.2 Klas 2- en 3-vaartuie



**Figuur 6:** Klas 2- en 3-vaartuie.

Hierdie is hoë-spoed dubbel-enjin reddingsbote vir gebruik naby die kus. Dit sluit 5,5m-; 6,5m-; 7,3- en 8,5m-vaartuie in wat in staat is tot 'n topspoed van tot 35 knope (65 km/h). Hulle is rigiede opblaasbote (RIB's of Rigid Inflatable Boats) en het die voordeel dat hulle op treilers geneem kan word na 'n geskikte plek om hul te water te laat naby die toneel van die ongeluk. Hulle het buiteboord-petrolenjins. Die bote met radar word as Klas2-vaartuie geklassifiseer.

### 10.3 Klas 4-vaartuie



**Figuur 7:** Klas 4-vaartuie.

Hierdie is kleiner enkel-motorige vaartuie van 4,7m en 4,2m asook “Rescue Runners (Jet ski’s). Hulle word in die branderlyn gebruik en net gedurende dagligure.

### 10.4 Reddingsvoertuie



**Figuur 8:** Reddingsvoertuie.

Die meerderheid van NSRI-stasies beskik oor vierwieltrek-reddingsvoertuie wat dien as mobiele NSRI-beheersentrums en kus-soekeenhede. Reddingsvoertuie is van onskatbare waarde om te skakel met ander soek- en reddingseenhede soos die polisie, mediese nooddienste, kuswagte en lede van die publiek. Hulle word ook gebruik om kleiner reddingsbote te sleep. Vierwielmotorfiets (quad bikes) kan Rescue Runners lanseer op plekke anders as die reddingstasie. Hulle kan ook gebruik word as noodhulpstasies. Dit moet benadruk word dat hulle nie mobiele ambulanse of ekstreme veldvoertuie is nie.

Trekkers word by sommige stasies gebruik om bote op die strand te lanseer. Vierwielmotorfiets word gebruik om Rescue Runners te lanseer in gebiede wat moeilik per pad bereikbaar is. Hulle mag egter nie op openbare paaie gebruik word nie.

# 11. Kommunikasie

- **Beleidsveranderings vir Operasionele Memo's** word gestuur na stasies en word by vergaderings van bemannings bespreek.
- **Insidentbulletins** word na stasies gestuur in die geval van insidente, ongelukke en ampse ongelukke (near misses) sodat ander stasies daaruit kan leer en voorkomende maatreëls in plek gestel kan word.
- **Operasionele Bevoegdheidshandleidings (Operational Capabilities Manuals)** is 'n opgawe van hulpbronne en operasionele areas aan die Suid-Afrikaanse kus.

Addisionele bronne::

- Webblad – [www.searescue.org.za](http://www.searescue.org.za)
- NSRI stasies se Facebook-blaaie.
- Videos op ons webblad (die NSRI in aksie).
- NSRI Jaarverslag: <http://www.nsri.org.za/publications/>
- Sea Rescue Magazine – verskyn drie keer per jaar, met 'n leserskap van 60 000.
- *For Those in Peril.* ('n Koffietafelboek)

## 11.1 Die Seereddings-handelsmerk

Die NSRI se handelsmerk en reputasie is ons grootste bate en iets wat al die aktiwiteite van die organisasie ondervang. Donateurs identifiseer daarmee, lede dra dit met trots, maatskappye wil graag daarmee geassosieer word, erflaters het vertroue daarin terwyl watergebruikers daarop peil trek.

Ons is 'n huishoudelike naam, trots Suid-Afrikaans, die media berig daagliks oor ons en jy vind selfs ons naam op yskasmagnete in mense se huise.

Om hierdie handelsmerk en reputasie te beskerm is vir ons van die grootste belang en ons reageer amper net so vinnig om dit te beskerm as op noodgevalle.

Ons handelsmerk is onmiskenbaar, baie grafies en onapologeties eties.

