



INSTRUKCJA, ZNAKI, ZASADY

DEKALOG WODNIAKA

- 1. Trasa rejsu.** Zaplanuj rejs ze wszystkimi szczegółami,ienne przeloty, uzupełnianie zapasów, godziny pracy mostów, pochylni, śluz, miejsca postojów itp. Poinformuj o nich swoich bliskich.
- 2. Łączność.** Miej przy sobie telefon komórkowy. Zawsze w wodoodpornym pokrowcu. Zapamiętaj nr alarmowy WOPR **601 100 100**.
- 3. Pogoda.** Przed rejssem sprawdź prognozy pogody, w miarę możliwości sprawdzaj je w jego trakcie, obserwuj niebo i wodę. Nie lekceważ żadnych oznak załamania pogody.
- 4. Bezpieczeństwo na jachcie.** Kamizelki ratunkowe przechowuj w łatwo dostępnym miejscu. Przy wietrze powyżej 3B (4/5m/s, 16km/h) należy założyć kamizelkę bez względu na umiejętności pływackie. Dzieci i osoby nie potrafiące pływać powinny nosić kamizelki w trakcie rejsu, a także w portach. Stosuj zasadę jedna ręka dla siebie, jedna dla jachtu. Nie zostawiaj dzieci bez opieki.
- 5. Manewrowanie w portach.** Nie pchaj się do „dużego pokoju”, weź pod uwagę wielkość jachtu i wybierz miejsce najbezpieczniejsze, a nie najbliższe do WC. Podczas manewrów wykorzystuj naturę: wiatr i prąd. Staraj się cumować pod wiatr lub prąd. Kotwiczenie tylko pod wiatr.
- 6. Pomagaj innym.** Nie ważne, w porcie, czy na wodzie, zawsze staraj się pomagać innym wodniakom, nie wiesz kiedy taka pomoc będzie potrzebna Tobie.
- 7. Środowisko.** Zaopatrzyć się w mocne worki na śmieci i wyrzucaj je w miejscach do tego przeznaczonych. Nie wylewaj popłuczyn ze środkami chemicznymi do wody. Nie dopuszczaj do wycieku paliwa i olejów silnikowych. Opróżniaj WC chemiczne i zbiorniki na fekalia tylko w miejscach wyznaczonych. Wszyscy, jak najdłużej chcemy cieszyć się czystą naturą.
- 8. Szanuj przyrodę.** Nie dobijaj do brzegów, przedzierając się przez roślinność przybrzeżną, do postojów na dziko wybieraj miejsca otwarte. Nie niszczy roślinności wodnej i lądowej. Pływaj środkiem rzeki pozbawionej roślin. Ogniska rozpalaj tylko w miejscach dozwolonych. Zostawiaj po sobie porządek.
- 9. Dbaj o jacht.** Dbaj o czystość Twojej jednostki wewnątrz i na zewnątrz, uczul na to załogę. Nie stosuj do mycia jachtu żadnej chemii, do tego służy zwykła woda i szczotka ryżowa. Jacht na którym pływasz jest Twoją wizytówką.
- 10. Zdrowy rozsądek.** Przydaje się nie tylko w życiu codziennym, na wodzie szczególnie potrzebny. Miej pokorę dla wody i wiatru.



INSTRUKCJA, ZNAKI, ZASADY

Znaki Żeglugowe Śródlądowe

- Znaki Kardynalne** - Jednymi z ważniejszych znaków, które warto znać, są znaki kardynalne, określające położenie niebezpieczeństwa (mielizny, kamieni itp.). Znaki te mają swoje nazwy pochodzące od stron świata np. znak kardynalny północny oznacza że bezpieczna woda jest na północ od niego, południowy że od południa i tak dalej.



Znaki kardynalne

- Znaki toru wodnego** - Też dość ważne znaki, które wskażą tor wodny, musimy pamiętać, które którą burtą je mijać. Wbrew pozorom może się to popiórkować. Pamiętajmy że na wodach śródlądowych płynąc z prądem rzeki boje czerwone wyznaczają będą prawą stronę toru wodnego i mijamy je prawą burtą, zielone lewą. Pod prąd odwrotnie.

Znaki wyznaczające granicę szlaku żeglownego na wodach śródlądowych

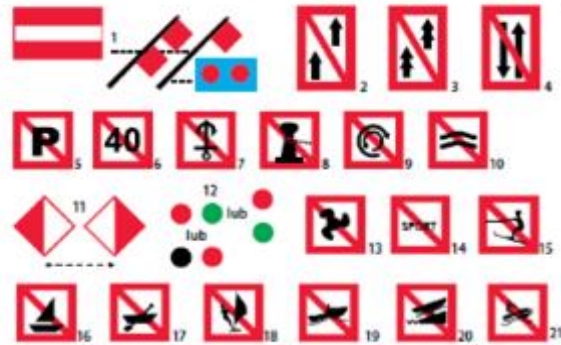
1. Lewa strona szlaku żeglownego
2. Rozgałęzienie szlaku żeglownego
3. Prawa strona szlaku żeglownego
4. Miejsce niebezpieczne przy lewym brzegu szlaku żeglownego
5. Miejsce niebezpieczne na środku szlaku żeglownego
6. Miejsce niebezpieczne przy prawym brzegu szlaku żeglownego
7. Znak odosobnionego bezpieczeństwa
8. Znak bezpiecznej wody
9. Przebieg szlaku żeglownego wzdłuż lewego brzegu
10. Przebieg szlaku żeglownego wzdłuż prawego brzegu
11. Przejście szlaku żeglownego od prawego do lewego brzegu
12. Przejście szlaku żeglownego od lewego do prawego brzegu
13. Znak ustawiony z lewej strony wyjścia z jeziora lub szerokiej drogi wodnej
14. Znak ustawiony z prawej strony wyjścia z jeziora lub szerokiej drogi wodnej
15. Flaga „A” Uwaga! Nurek pod wodą.



INSTRUKCJA, ZNAKI, ZASADY

A. Znaki zakazu

1. przejścia
2. wyprzedzania statków
3. wzajemnego wyprzedzania się pociągów holowniczych, zestawów pchanych i zespołów sprzężonych
4. mijania i wyprzedzania się wszystkich statków
5. postoju (zakaz kotwiczenia lub cumowania) po tej stronie szlaku żeglownego, po której stoi znak
6. kotwiczenia lub wleczenia kotwic, łańcuchów lub lin po tej stronie szlaku żeglownego, po której stoi znak
7. cumowania po tej stronie szlaku żeglownego, po której stoi znak
8. zawracania
9. wytwarzania wysokiej fali lub zjawiska przyssawania
10. przejazdu poza skrajnie oznaczoną tablicami albo zielonymi światłami
11. przejścia poza skrajnie określoną tablicami
12. przejścia – przygotować się do wejścia lub przejścia
13. pływania statków o napędzie mechanicznym
14. pływania statków sportowych
15. pływania na nartach wodnych
16. pływania statkami żaglowymi
17. pływania łodziami wiosłowymi
18. pływania na desce z żaglem
19. koniec strefy rozwijania dużych prędkości dla małych statków sportowych lub rekreacyjnych
20. wodowania i wciągania statków na brzeg
21. ruchu skuterów wodnych



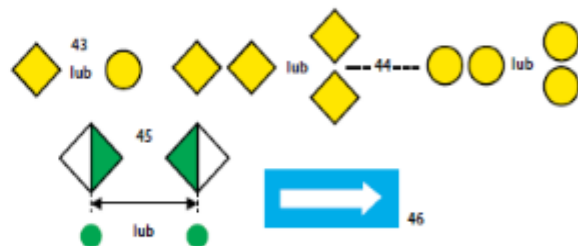
C. Znaki ograniczenia

38. głębokości szlaku żeglownego (w metrach)
39. prześwitu nad zwierciadłem wody (w metrach)
40. szerokości przejazdu lub szlaku żeglownego
41. inne ograniczenia ruchu żeglownego
42. granica szlaku żeglownego oddalona od prawego (lewego) brzegu (w metrach)



D. Znaki zezwoleń i zaleceń

43. przejścia w obydwu kierunkach
44. przejścia w jednym kierunku (przejście z przeciwnego kierunku zabronione)
45. trzymania się we wskazanym obszarze
46. przejścia w kierunku określonym strzałką



INSTRUKCJA, ZNAKI, ZASADY

E. Znak Informacyjny

47. zezwolenie przejścia
48. linia napowietrzna nad drogą wodną (wysokość linii nad poziomem najwyższej wody żeglownej)
49. jaz w bliskiej odległości
50. prom na uwieży
51. prom przemieszczający się swobodnie
52. zezwolenie na postój
53. zezwolenie na postój na akwenu, którego szerokość w metrach podana jest na znaku, licząc od miejsca ustawienia znaku
54. zezwolenie na postój na akwenu ograniczonym odstępami w metrach, podanymi na znaku, licząc od miejsca ustawienia znaku
55. zezwolenie na postój, burta przy burcie, w maksymalnej liczbie podanej na znaku
56. miejsce postoju dla statków przeznaczonych do pchania nie załadowanych materiałów niebezpiecznych
57. miejsce postoju dla statków przeznaczonych do pchania, które powinny pokazywać jedno niebieskie światło lub jeden niebieski stożek
58. miejsce postoju dla statków przeznaczonych do pchania, które powinny pokazywać dwa niebieskie światła lub dwa niebieskie stożki
59. miejsce postoju dla statków przeznaczonych do pchania, które powinny pokazywać trzy niebieskie światła lub trzy niebieskie stożki
60. miejsce postoju dla statków z wyjątkiem przeznaczonych do pchania, które nie są zobowiązane pokazywać znaków
61. miejsce postoju dla statków z wyjątkiem przeznaczonych do pchania, które powinny pokazywać jedno niebieskie światło lub jeden niebieski stożek
62. miejsce postoju dla statków z wyjątkiem przeznaczonych do pchania, które powinny pokazywać dwa niebieskie światła lub dwa niebieskie stożki
63. miejsce postoju dla statków z wyjątkiem przeznaczonych do pchania, które powinny pokazywać trzy niebieskie światła lub trzy niebieskie stożki
64. miejsce postoju dla wszystkich statków, które nie są zobowiązane pokazywać znaków
65. miejsce postoju dla wszystkich statków, które powinny pokazywać jedno niebieskie światło lub stożek
66. miejsce postoju dla wszystkich statków, które powinny pokazywać dwa niebieskie światła lub stożki
67. miejsce postoju dla wszystkich statków, które powinny pokazywać trzy niebieskie światła lub stożki
68. zezwolenie na postój na kotwicy i wleczenie kotwicy, łańcucha lub liny
69. zezwolenie na cumowanie do brzegu
70. miejsce postoju zarezerwowane dla załadunku i wyładunku samochodów
71. miejsce do zawracania
72. miejsce skrzyżowania głównej drogi wodnej z bocznią
73. miejsce połączenia głównej drogi wodnej z bocznią
74. miejsce skrzyżowania bocznej drogi wodnej z główną
75. miejsce połączenia bocznej drogi wodnej z główną
76. koniec obowiązywania zakazu lub nakazu albo ograniczenia – obowiązuje tylko w jednym kierunku ruchu
77. jedno lub dwa białe światła stałe przed przeszkodą – należy się zatrzymać jeżeli wymagają tego przepisy
78. jedno lub dwa białe światła migające przed przeszkodą – przejście dozwolone
79. miejsce poboru wody pitnej
80. telefon
81. zezwolenie na ruch statków o napędzie mechanicznym
82. zezwolenie na pływanie statkami sportowymi
83. zezwolenie na pływanie na nartach wodnych
84. zezwolenie na pływanie statkami żaglowymi
85. zezwolenie na pływanie łodziami wiosłowymi
86. zezwolenie na pływanie na desce z żaglem
87. zezwolenie na ruch z dużą prędkością małych statków sportowych lub rekreacyjnych
88. zezwolenie na wodowanie i wciąganie statków na brzeg
89. wskazanie kanału radiotelegraficznego, na którym można uzyskać informacje nawigacyjne
90. zezwolenie na ruch skuterów wodnych



INSTRUKCJA, ZNAKI, ZASADY

- **PRAWO DROGI** - Brak obowiązku posiadania patentu nie zwalnia nikogo z obowiązku znajomości zasad prawa drogi. Postaram się przedstawić je w sposób najbardziej uproszczony i łatwy do zapamiętania. Poniżej kilka definicji:
 - **Mały statek** – oznacza statek, którego długość kadłuba jest mniejsza niż 20 m; do małych statków nie zalicza się, niezależnie od ich wymiarów, statków dopuszczonych do przewozu więcej niż 12 pasażerów, bądź takich, które są promami albo prowadzą zestaw złożony ze statków nie będących małymi statkami lub są przystosowane do prowadzenia zestawu – czyli praktycznie wszelkiego rodzaju holowniki i pchacze.
 - **Statek o napędzie mechanicznym** – oznacza każdy statek wprowadzany w ruch przez maszynę, z wyjątkiem statków, których maszyna jest używana tylko do małych przemieszczeń albo do zwiększenia sterowności statku.
 - **Statek żaglowy** – statek poruszający się wyłącznie za pomocą żagli; statek poruszający się równocześnie za pomocą żagli i mechanicznego urządzenia napędowego uznawany jest za statek o napędzie mechanicznym. Ale jeśli statek żaglowy będzie np. podczas robienia zwrotu pomagał sobie sterem strumieniowym, dalej pozostaje statkiem żaglowym – ster strumieniowy używany jest w tym przypadku tylko do zwiększenia
- **Zasady prawa drogi** - Zaczniemy od statków poruszających się z dużą prędkością. Za takie, w myśl prawa uważane są jednostki, których prędkość w danej chwili przekracza 40 km/h. Takie statki powinny pozostawiać innym statkom akwen zapewniający im możliwość zachowania kursu oraz swobodę manewrowania. Statki o dużej prędkości nie mogą żądać, aby inne statki ustępowały im z drogi. Małe statki powinny ustępować z drogi innym statkom. Małe statki, czyli przeważnie my, ustępujemy z drogi wszystkim statkom większym niż 20 m, statkom pasażerskim, holownikom, pchaczom, zestawom holowanym itp. Często ten przepis jest upraszczany i tłumaczony w ten sposób, że ustępujemy drogi tym, którzy są na wodzie w pracy. Wyjątkiem od tego przepisu jest sytuacja kiedy „duży” statek rozwija dużą prędkość, a my nie. Wtedy nie ma przed nami pierwszeństwa.
- **ZASADY OBOWIĄZUJĄCE POMIĘDZY MAŁYMI STATKAMI** -Pomiędzy małymi statkami obowiązuje pewna „hierarchia uprzywilejowania”: Statki o napędzie mechanicznym (czyli nasze houseboty) ustępują wszystkim innym statkom, czyli jachtom żaglowym, czy np. kajakom i łodziom wiosłowym. Statki, które nie są o napędzie mechanicznym, ani żaglowym, czyli wspomniani np. wcześniej kajak, ustępują statkom o napędzie żaglowym. W momencie gdy spotykają się na kursie kolizyjnym dwa statki o napędzie mechanicznym – obowiązują wobec nich następujące zasady: można powiedzieć, że obowiązuje tutaj zasada „prawej ręki”, pierwszeństwo ma statek znajdujący się z burty prawej. Ustępując drogi unikamy przecinania kursu przed dziobem – najlepiej jest iść za rufą statku, któremu ustępujemy drogi (czyli kręcimy w prawo). Jeżeli dwa statki o napędzie mechanicznym idą wprost na siebie, oba powinny zmienić kurs w prawo.
- **Jak zachowywać się przy ustępowaniu pierwszeństwa?** -Oczywiście jeśli musimy ustąpić komuś pierwszeństwa, o ile to możliwe unikamy przecinania mu kursu przed dziobem. Nasze działania powinny być na tyle zdecydowane, żeby zostały zauważone z drugiej jednostki. Należy wyraźnie zmienić kurs lub prędkość.

INSTRUKCJA, ZNAKI, ZASADY

- **Jak zachowywać się gdy mamy pierwszeństwo?** -Jeśli jesteśmy w sytuacji, w której to my mamy pierwszeństwo, to naszym obowiązkiem jest zachować kurs i prędkość. Jeśli natomiast statek nam nie ustępuje pierwszeństwa, powinniśmy my wykonać manewr mający na celu uniknięcia zderzenia. Przepisy nie regulują jak taki manewr powinien wyglądać, jednak wskazane jest kręcić cyrkulację w prawo aby uniknąć sytuacji gdy my zmienimy kurs w lewo a drugi jacht w prawo (ponieważ powinien) i sytuacja niebezpieczna gotowa.
- **Wyprzedzanie** - Oczywiście jest dozwolone, pod warunkiem, że wyprzedzający stwierdzi, że nie będzie stanowiło to zagrożenia. Statek wyprzedzany powinien, w miarę możliwości, ułatwić manewr wyprzedzania. Jednak można najłatwiej wytłumaczyć ten przepis, że to wyprzedzany ma pierwszeństwo przed wyprzedzającym. Jeśli statkiem o napędzie mechanicznym wyprzedzamy inną motorówkę, powinniśmy robić to z jej lewej burty (na całym Świecie na drogach wodnych obowiązuje prawostronny ruch), jeśli jednak szerokość szlaku jest wystarczająca, możemy wyprzedzać z prawej strony.
- **Zdrowy rozsądek** - Oczywiście poza przepisami należy wykazywać się zdrowym rozsądkiem, zwanym dobrą praktyką żeglarską. Gdy widzimy jakikolwiek trening, czy to do regat, czy szkolenie żeglarskie lub motorowodne staramy się nie przeszkadzać. Łatwo to rozpoznać, bo przeważnie łódki biorące udział w treningu kręcą się wokół jakiś bojek, a jachty szkoleniowe powtarzają te same manewry np. ćwiczą manewr „człowiek za burzą”. Stosujemy również zasadę ograniczonego zaufania i każdy manewr wykonujemy z wyprzedzeniem tak aby druga jednostka jak najszybciej poznała nasze intencje.
- **CUMOWANIE** -podczas rejsu jachtem można zatrzymać się praktycznie w każdym miejscu i o każdej porze dnia (pływamy tylko w porze dziennej) w specjalnie przystosowanych do tego przystaniach lub przy dowolnym brzegu, na dziko, wyjątek stanowią miejsca, przy których stoi znak ZAKAZ CUMOWANIA oraz śluzy i mosty.
- **KOTWICZENIE** - to chyba manewr najmniej stresujący, zazwyczaj mamy sporo miejsca wkoło, wybieramy jednak miejsca osłonięte np. zatoczki na jeziorach i z odpowiednią głębokością (w tym celu przyda się echosonda zamontowana na naszych łodziach). Pamiętajmy że siła trzymania kotwicy zależy od głębokości i długości liny kotwicznej (najlepiej jak najwięcej jej leży na dnie). Nie polecamy nocowania na kotwicy, przecież nie będziemy trzymać nocnych wacht kotwicznych, nocować lepiej w miejscach do tego wyznaczonych. Gdy już wybierzemy miejsce kotwiczenia, podchodzimy pod wiatr na minimalnej prędkości, zatrzymujemy jacht i wkładamy kotwicę dziobową, jeśli wiatr jest zbyt słaby i nie cofnie jachtu pomagamy silnikiem, luzując w tym czasie linę kotwiczną. Wydajemy jej tyle ile trzeba, im więcej tym lepiej, pamiętając jednak o tym że wiatr może się zmienić i obrócić jacht. Promień cyrkulacji to długość wydanej liny plus długość jachtu, w tym rejonie nie powinniśmy mieć innych jachtów lub przeszkód (mielizny, trzciny itp.).



INSTRUKCJA, ZNAKI, ZASADY

- **SPRZĄTANIE JACHTU PO REJSIE** - Jacht po rejsie musi być wysprzątnany – jego stan czystości nie może być niższy niż w momencie zaokrętowania. WC chemiczne opróżnione i umyte, zbiornik na fekalia pusty, a zbiorniki na wodę i paliwo pełne. Można ją sprzątnąć samodzielnie lub zamówić odpłatnie serwis sprzątający tzw. opłatę serwisową, która spowoduje że całość tych prac spadnie na nas. Pamiętajmy, że nawet przy wybraniu opcji płatnego sprzątnania, należy pozostawić po sobie:
 - wymyte i ustawione naczynia
 - opróżniony kosz na śmieci i lodówka
 - puste i czyste szuflady i szafki
 - posłane koje

