

## מועדון חתירה חיפה



השימוש בסירות במים

# השימוש בסירה במים

## תוכן העינים

3	מבוא
4	הסמכה - תפקידי המוסמך - תהליך ההסמכה
5	הפקודות במים - כללי - מיקום החותרים - הפקודות
6	ניהוג סירה ללא הגה
7	ניהוג סירה עם הגה
7	ניהוג הסירה
10	בטיחות
10	החותר
11	מוסמך / הגאי
12	התהפכות
13	התנהגות במערבולת
14	חוקי התנועה במים ומניעת התנגשות - עקיפה - פינוי דרך - אימון מספר סירות במעבר צר - חתירה בתנאי ראות לקויה - יציאה לים - התנהגות בגלים - מכשולים בקישון

## מבוא

פרק זה משלים את החוברת על השימוש בסירה בחוף. מטרת החוברת להנחות את חברי המועדון בשימוש נכון וזהיר בסירה ללא תאונות וכך שתישמר לאורך זמן.

סירת החתירה מתאפיינת במספר תכונות המחייבות שימוש זהיר ועמידה בכללי בטיחות:-

- \* הסירה מהירה מאד.
- \* החותרים יושבים כשגבם לכיוון החתירה.
- \* סירת החתירה הינה קשת תמרון.
- \* לסירה משוטים, מלגזים, הגה וחרב הבולטים מהסירה, חלקם למרחק גדול מממנה.
- \* הסירה קשיחה בכיוון הארכי אך עדינה ושבירה בכל כיוון אחר.

הירידה למים מחייבת את החותרים בידיעת הכללים, בשפה משותפת, בהכרת הסכנות באיזור ובקבלת האחריות על הסירה ועל חבריהם.

חברת זו מרכזת את עיקר הכללים וההנחיות הנהוגים במועדון חתירה חיפה ומתבססת על כללים הנהוגים במועדון ומועלים על הכתב, על חוקי FISA, על התקנות הבינ"ל למניעת התנגשות בים (במקום שרלוונטי) ועל ספרות הדרכה לחתירה.

ההנחיות משתנות מפעם לפעם ויעודכנו. חברי המועדון נקראים להציע, להפנות תשומת לב ולהתריע על סכנות, הנחיות חסרות או שינוי בתנאים המחייב שינוי בכללים.

חתירה נעימה.

מועדון חתירה חיפה

## הסמכה

### תפקידי המוסמך

- בכל סירה במועדון היורדת למים יהיה אחד מאנשי צוותה מוסמך ע"י המועדון.
- המוסמך הוא אדם מנוסה, המכיר את נוהלי השימוש בסירה ואת ההוראות הנוגעות לבטיחות השייט ואשר נבחן במועדון והוסמך.
- המוסמך יושב בסירה במושב החרטום או במושב ההגאי בסירה שבה יש כזה.
- המוסמך אחראי בפני המועדון על השימוש הנכון בסירה, על בטיחות השייט ועל החזרתה במצב תקין לרשות המועדון.
- אקט קבלת הסירה לאחריות הינו בחתימה ביומן החתירה הנמצא במועדון. אקט השחרור מאחריות הינו בהחזרת ציוד החתירה בשלמותו, בדיווח התקלות לאיש התחזוקה ובסיכום החתירה ביומן.

### חריגים

- מוסמך יושב במושב אחר מאשר במושב החרטום כאשר הוא מלמד חותר אחר להסמכה.
- סירות יכולות לצאת ללא מוסמך בתנאי שהן נמצאות בליווי של סירת מנוע לפיקוח ובתנאי שיקבל אדם את הסירה בגשר. סירה כזו לא תצא לים וגם תמעיט את שהותה בתחום הנמל למינימום הנדרש ע"מ לעברו לכיוון הקישון.

### תהליך ההסמכה

- חותר שהמאמן הראשי החליט שהינו מנוסה מספיק ומרגיש בטחון עצמי במים, יעבור לשבת במושב החרטום בסירה כאשר במושב האחורי יושב חותר מנוסה המסוגל להדריך אותו. החותר המתלמד יושב במושב החרטום לפחות 10 פעמים.
- לאחר 10 פעמים במושב החרטום, כאשר החונך משוכנע שהמועמד שולט בסירה יבחן המועמד להסמכה. במידה ועבר המועמד את הבחינה, יחשב המועמד כמוסמך ויורשה לקבל אחריות על סירות המועדון ללא הגבלות מלבד הרשאה להדריך.
- בבחינת הסמכה יבדק:
  - א. בקיאות בנהלי הפעלת סירת החתירה.
  - ב. בקיאות בנהלי בטיחות שייט.
  - ג. הכרת נחל ונמל הקישון על מכשולי הניווט שבהם.
  - ד. ידיעת חתירה סבירה.
- יודגש שלהסמכה נדרשת רמת חתירה סבירה לשליטה בסירה ולא יותר. הבחינה אינה בחינת חתירה. אם זאת חותר אשר יסכן בחתירתו את הסירה לא יוסמך.
- לחותרים הבאים למועדון עם ידע מוקדם בחתירה ממקומות אחרים, יהיה מסלול הסמכה מקוצר שעיקרו הכרת הקישון, הסכנות שבו והגעה לשפה משותפת עם חברי המועדון.

### אמות מידה להערכה בבחינה

1. בחוף: - תנועה בטוחה עם הסירה במועדון, בדרך למים ומהמים.
  - תמיכה נכונה של הסירה בכל מקרה.
  - הכנת הסירה וציודה לחתירה.
  - טיפול בסירה ובציוד לאחר החתירה.
  - ערנות ותגובות ליד הגשר הצף.
2. במים: - הוכחת ידע ויכולת תמרון.
  - בטיחות שייט כולל תגובות.
  - כניסה ויציאה נכונים לסירה ושימוש שאינו מסכן אותה.
  - ניווט נכון.
3. חתירה: - רמה סבירה שאינה מסכנת את הסירה וידיעת נוהלי המועדון.

## הפקודות בסירה

### כללי

על-מנת ליצור שפה משותפת בין החותרים בסירה נקבע סט פקודות להפעלת הסירה. מועדוננו משתדל להיות בשפה משותפת עם שאר המועדונים בארץ אך ברור שפקודות מסוימות השתמרו בנוסח מקומי. בפרק שלהלן נשתדל להצביע על ההבדלים.

### מיקום החותרים

עפ"י FISA נספרים החותרים מהחרטום לירכתיים כלומר איש החרטום (BOWMAN) הינו מספר 1, ואילו החותר האחורי ביותר הינו 2, או 4, או 8 (STROKE). במועדוננו ולפעמים בשאר המועדונים בארץ סופרים הפוך כלומר מהירכתיים לחרטום וזאת בעיקר משום שחלק ניכר מהסירות בארץ הינן איטלקיות שבהן הציוד מזוהה עפ"י שיטה זו.

### הפקודות (בסוגריים - הנוהג במועדונים אחרים)

- **נוח (יבש):** מצב המוצא לכל שאר הפקודות בסירה. הגוף רפוי, רגליים ישרות, ידיים רפויות.
- **הכון... חתור:** הפקודה לתחילת תנועת החתירה. הפקודה תינתן בשני חלקים, בהיכון יבואו החותרים למצב היכון וימתינו לפקודת החתירה.
- **הדוף (חתור):** הפקודה תשמש לצורך חתירות חלשות המיועדות לתמרון. אם נרצה להתקדם - הפקודה תהיה "קדימה הדוף" ואם נרצה להתקדם אחרון כיוון התנועה הרגיל - הפקודה תהיה "אחורה הדוף". כאשר ניתן "קדימה הדוף" נבצע תנועות חתירה קצרות וחלשות. כאשר ניתן "אחורה הדוף", נדחוף את המשטים מאיתנו כאשר אנו מחזירים אותם אלינו הפוכים.
- **ימין אחורה-שמאל קדימה הדוף:** הפקודה משמשת על מנת לסובב את הסירה במקום. במקרה המתואר בדוגמה הסירה תסתובב שמאלה. במידה ונרצה לסובב את הסירה ימינה, תהינה הפקודות הפוכות דהינו שמאל אחורה - ימין קדימה - הדוף. **סיבוב סירה במקום יעשה רק כאשר הסירה עומדת!**
- סיבוב הסירה יעשה כאשר כל החותרים נעים יחד ורק סיבוב המשטים מתאים לכיוון שאליו פועל כל צד, דהינו במקרה של ימין אחורה - שמאל קדימה - הדוף, ידחוף צד ימין את המשטים מסובבים לחתירה (SQUARED) וצד שמאל ידחוף אותם במהלך סרק כאשר הלהבים מקבילים למים (FEATHERED). בתנועה הנגדית (לכיוון החרטום) ימשוך צד שמאל את משוטיו במים במצב חתירה ולעומתו ימשוך צד ימין את המשטים כאשר הם במצב סרק הפוך.
- **עצור:** פקודת חירום שיעשה בה שימוש רק כאשר הסירה עומדת בפני התנגשות ויש צורך לעצור אותה תוך זמן קצר. "עצור" מתבצע ע"י השקעת המשטים במים תוך סיבוב איטי של הידית למצב חתירה.
- **ימין (שמאל) עצור:** פקודה המשמשת לעצירת הסירה תוך כדי סיבוב או כדי להימנע מהתנגשות או עלמנת לבצע סיבוב מהיר.

הערה:- כל הפקודות שמשמעותן סיבוב על המקום גורמות לעומס כבד על גוף הסירה. העומס גדול יותר ככל שהסירה ארוכה יותר. על כן יש:-

- לבצע אותן בעדינות וללא כח.
- להימנע ככל האפשר מעצירת הסירה על צד אחד.

### **לעולם אין לסובב סירה כאשר תנועת האחורה ותנועת הקדימה נעשות יחד!**

- **דופן:** (במיוחד בסירות כבדות), הצמדת המשטים לדופן הסירה על מנת לעבור במקום צר או להתקרב לגשר.
- **פרוש:** העברת המשטים ממצב דופן למצב נוח. יעשה לאחר שהסירה חלפה את המקום הצר או יצאה מהגשר.
- **הערה:** השימוש ב"דופן" בסירות אולימפיות עשוי לגרום להתהפכות במיוחד אצל צות לא מאומן. יש להגביל את השימוש במצב זה למינימום.
- **משטים-נוח(יבש):** פקודת הפסקת החתירה. הפקודה תינתן בשני שלבים, בשתי מכות חתירה, בזמן שהמשטים במים. אם אין זמן לעצור בשתי מכות, נעצור בעזרת "עצור".

## ניהוג סירה ללא הגה

למעט זוגיות כפולות וסירות יחיד, נהוגות כל סירות החתירה באופן תקני עם הגה. פרק זה עוסק באותם המקרים שבהן נוהגים ללא הגה.

נהיגה, בהעדר הגה, נעשית ע"י חיזוק צד ימין או שמאל בסירה בהתאמה בזמן שהמשוטים נמצאים במים. ישנן שתי דרכים לחזק צד. הדרך הנהוגה בדרך כלל היא ע"י חיזוק הצד המנוגד לכיוון הפניה לקראת סוף המכה. יש הגורסים שהפניה תיעשה ע"י תפיסת מים חזקה יותר כלומר, בתחילת המכה. ניהוג בדרך זו נעשה ע"י הגברת הלחץ ברגל המנוגדת לכיוון הפניה. לפעמים, כאשר יש צורך בפניה הדוקה כמו למשל בסיבובים בנחל, לא תהיה פעולה זו מספיקה ונידרש גם להחליש את הצד שאליו פונים.

נהיגה טובה תלויה בראות טובה ובהכרת המסלול שבו חותרים. על מנת לראות את המסלול שבו חותרים יפנה איש החרטום (בד"כ המוסמך) את מבטו לאחור מפעם לפעם. המבט אחורה יעשה כאשר המשוטים באויר והגוף נמצא בערך במחצית המסלול תוך הפרעה מינימלית לקצב החתירה. מבט לאחור יעשה בד"כ כל כעשר מכות אך ברור שבמקום שבו המעבר צר או תנועת הסירות גדולה יהיה קצב הפניות לאחור (ה"הצעות") גדול יותר. עדיף לתת הצעות רבות קצרות מאשר הצעות בודדות ארוכות כאשר הצעות ארוכות במרווח גדול מפריעות לחתירה וגם מורידות את הסיכוי לראות התפתחות מצבי סכנה.

איש החרטום, צריך לעשות את עבודת הניהוג בעצמו. מכל מקום במידה וקשה לו לבצע פניה בעצמו, יעזור לו ה-STROKE (עפ"י בקשה בלבד).

ה-STROKE מאידך צריך להילחם בפיתוי לבצע הצעות לאחור ולנהוג בעצמו. עליו לסמוך על איש החרטום. ה"קפטיין" הוא איש החרטום.

נסה לצפות את השינויים הנדרשים בכיוון הסירה ולבצע אותם בהדרגה והימנע עד כמה שאפשר משינויים חדים.

ניהוג טוב הוא תוצאה של תירגול וניסיון.

## ניהוג סירה עם הגה

נהיגה בעזרת הגה נעשית ע"י הגאי או ע"י אחד החותרים (בד"כ איש החרטום) בעזרת הגה רגל.

כאשר נוהגים סירה בעזרת הגה, יש לשים לב למצב הכבלים. במידה וכבלי ההגה מוצלבים, תפנה הסירה לכיוון שאליו נפנה את הגה הרגל. במידה וכבלי ההגה לא מוצלבים, תפנה הסירה לכיוון ההפוך מכיוון הזזת רגלית ההגאי. כך גם בסירה עם הגאי.

בסירות ללא הגאי, יש להקפיד על מתיחה נכונה של כבלי ההגה. כמוכן יש להקפיד על כיוון ההגה כך שכאשר הרגלית נמצאת מול המצביע, ההגה בדיוק באמצע. על ההגאי לוודא שהוא יכול להפנות בנוחיות את רגלו ימינה ושמאלה באותה המידה ע"מ שההיגוי יפריע לחתירה במידה מיזערית.  
הערה: טעות היא לכונן את ההגה מראש עם הטיה על מנת לאזן כוחות לא שקולים של החותרים.

## ניהוג הסירה

המרחק הקצר ביותר בין שתי נקודות הוא קו ישר. זה צריך להיות הקו המנחה להגאי בסירת החתירה. ברור שלא תמיד ניתן לנהוג בקו ישר במיוחד בנהר מפותל (כמו אצ'ינו) אך, תפקיד ההגאי לבצע מינימום ניהוג!

מעבר לכך שניהוג יתר יגרום לכך שהסירה תבצע דרך ארוכה יותר, גורמת פעולת הניהוג להאטת הסירה ע"י הגדלת הגרר הפועל על הסירה.

אחת הטעויות הגרועות ביותר שיכול ההגאי לגרום היא ה"שוטטות" הנגרמת או ע"י היגוי רשלני או מכיון שההגאי נותן לסירה לשנות את מהלכה בגלל כוחות חיצוניים מבלי שהוא מתקן את המהלך בזמן.

תפקיד ההגאי לצפות מראש כוחות הפועלים על הסירה ולתקן את מהלך הסירה בהתאם. שניים מהכוחות המשפיעים ביותר על מהלכה של הסירה הינם רוחות צד וחתירה בכוחות לא שווים בין שני הצדדים.

במקרה של רוחות צד, ניתן לשמור על מהלכה התקין של הסירה ע"י תיקונים קטנים, רציפים של ההגה לכיוון הרוח.

סטיות מהמהלך בגלל הפרשי כוחות קורות במיוחד בצוותים בלתי מנוסים. גם כאן תפקיד ההגאי הוא לחזות את הסטיות עד כמה שניתן ולתקן במשיכות הגה קלות.

אם סטיה של הסירה נגרמת בפיתאומיות (עקב יציאה או כניסה למיסתור מרוח), יגיב ההגאי מיד. ככל שיגיב ההגאי מוקדם יותר, כך יזדקק לפחות היגוי ויפריע פחות למהלך הסירה.

### **תיקוני היגוי נעשים תמיד כאשר המשוטים במים!**

זכור! ההגה עוזר אבל הוא יכול להיות גם מטרד. ההגה ישמש כבלם לסירה במיוחד אם ישתמשו בו בזוויות גדולות ובפראות. היגוי מנימלי יכון את הסירה ולא יעצור אותה. לעולם על תחזיק את ההגה במצב משוך לזמן ארוך. ההיגוי נעשה במשיכות קטנות כאשר המשוטים במים.

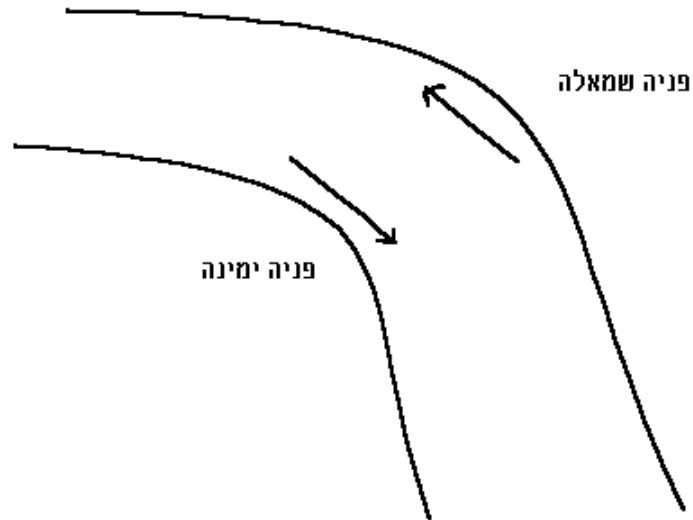
כאשר הינך לוקח את הסירה:-

- בדוק האם כבלי ההגה מקבילים או מוצלבים.
- ודא מתיחות נכונה בכבלים.
- ודא הגה מאופס.

קבע את כיוון הסירה מוקדם עד כמה שניתן. נסה לכוון לפחות 500 מטר קדימה, כאשר אתה שם לב לכל הסירות האחרות ולכל מכשולי הניווט שבדרך. כך תימנע גם מנהיגה בזיג זג שתעצבן את שאר הצוות. אף אחד לא יזכור לך שנהגת טוב אבל כולם ירדו עליך עם תנהג בזיג זג.

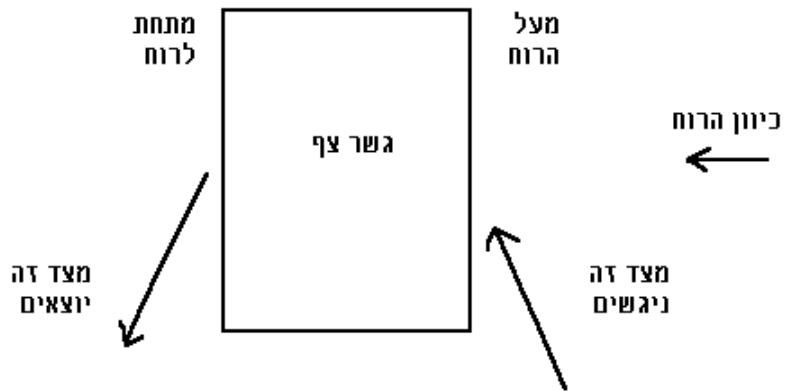
הרשימה הבאה מכילה קווים מנחים נוספים עבור נוהג הסירה:-

1. כהגאי (ומוסמך), אחריותך היא לדעת את חוקי הדרך בכלל ואת אלה המיוחדים למקום בו אתה חותר. ככלל היצמד לצד ימין של הנחל או כל מעבר מים צר אחר (תמיד צד ימין של הסירה - לא של החותרים). עם זאת אל תיצמד לחוף עד כדי סכנת עליה על שרטון או על חפצים הנמצאים תחת המים.
2. כאשר מתקרבים לפניה, צפה את הפניה כך שתוכל לעשותה בהדרגה ולא במשיכות חזקות הגה. לעולם על תחתוך פניות בנחל. פניה שמאלה תיעשה תמיד בקשת גדולה (ראה ציור מספר 1).





3. אפקט הבלימה של ההגה מטה את הסירה. ע"י ביצוע תנועת ההיגוי כאשר המשוטים במים, תישמר יציבות הסירה.
4. כאשר עוקפים מכשולים, יש להשאיר מרווח גדול בין הסירה למכשול על-מנת לפצות על השפעות רוח או זרם. אל תקל ראש בכוחו של הים/נחל.
5. כאשר הסירה עומדת, היא עדיין נתונה להשפעתם של הרוח והזרם. הרוח תמיד תסובב את הסירה כך שתפנה עם הדופן לרוח. אם, למרות זאת ירצה ההגאי לשמור כיוון, הוא יעשה זאת בסיוע החותרים בלבד.
6. כאשר אתה ניגש לגשר, עשה זאת תמיד במהירות איטית המתאימה לתנאי היום. רתום את הרוח לעזרתך - כניסה לרציף חיעשה מעל הרוח ויציאה מרציף מתחת לרוח (ראה ציור מספר 2). צא מהגשר תמיד עם הפנים לכיוון התנועה (אחרון הדוף) ואל תכנס לדרכם של כלי שייט אחרים הנמצאים באיזור המועדון.



#### ציור מספר 2 - כניסה ויציאה מהגשר בהתחשב ברוח

7. פנה דרך לכולם! אתה הפגיע ביותר. אם יש לך ספק, עצור!

כללי ההיגוי הבסיסיים זהים לכל דגמי הסירות, בין אם זו שמיניה, רביעיה או זוגית. אם זאת יש לזכור שההבדלים במהירות ובאורך של הסירות כמו גם כוחם וניסיונם של הצוותים, ישפיעו על תזמון פעולת ההיגוי על עצמתה ועל משכה. כן שונה גם רדיוס הסיבוב בין הסירות על פי הכלל הבא:- ככל שהסירה ארוכה יותר או מהירה יותר, כן יגדל גם רדיוס הסיבוב שלה.

בסירות הקצרות יותר, בהן היציבות עדינה יותר, חשוב במיוחד להשתמש בהגה במשיכות קטנות ולהחזיק את הגוף יציב כאשר נוהגים ללא הגה.

טכניקת ההיגוי פשוטה למדי ודורשת מעט תרגול. שינויי כיוון צריכים להיעשות ע"י משיכת ההגה בזווית קטנה ככל האפשר בכל פעם - לא במשיכות חזקות ופתאומיות. כאמור יש לחזות את ההיגוי מראש עד כמה שניתן.

## בטיחות

1. ציוד חתירה בטוח
  - ציוד החתירה צריך להיות מתוחזק במצב טוב ע"מ למנוע מהחותרים סכנה הנובעת מציוד לא תקין כאשר הם נמצאים על המים. תשומת לב מיוחדת צריכה להינתן לנקודות הבאות:-
    - א. לפני הורדת הסירה למים, על החותרים או הוותר לוודא שהסירה בטוחה ושכל המכלולים הקשורים לסירה במצב תקין:-
      - (1). בדוק שלמות גוף הסירה.
      - (2). בסירות שיש להן כיסוי נילון, ודא שאין בו חורים.
      - (3). ודא שהפקקים נמצאים במקומם ושהם סגורים. כנ"ל גם למכסי מחיצות. הדבר חשוב במיוחד בסירות העשויות מחומרים שאינם צפים באופן טבעי כמו סירות הפלסטיק למיניהן.
      - (4). ודא שהמלגזים מחוברים היטב ושכל החלקים הנעים בסירה פועלים כשורה.
      - (5). הגאים/אנשי חרטום יבדקו תמיד את תקינות כבלי ההגה, מנגנון ההיגוי, ההגה והחרב.
      - (6). ודא שהמשוטות במצב טוב. ודא במיוחד שהטבעות מחוברות היטב ושאינן נזקים בלהב ובגזע.
  2. לחרטום הסירה יהיה בכל עת מחובר כדור לבן בקוטר של לפחות 4 ס"מ העשוי מגומי או חומר דומה.
  3. יש להימנע מלצאת בחושך או בתנאי ראות לקויה. במידה ויוצאים בשעת הדימדומים, באחריות המוסמך לשאת פנס אטום למים.
  4. בסירות המצוידות בנעלים, יש לוודא שמנגנון השחרור המהיר תקין ומכוון כך שהרגל תחלץ מהנעל בכל תנועה שהיא שונה מתנועת החתירה. אין לקשור את הרגליים ברצועות כתחליף ל"ולקרו" שהתבלה. מתחילים יצאו בסירות ללא נעלים.
  5. אם המים אינם שקטים (קיימים גלים), יש לקחת אמצעי לניקוז מים בסירה (סמרטוטים, ספוגים, פחיות).
  6. אם החזרת הסירה לבית הסירות בגמר החתירה, יש להוציא את הפקקים ו/או מכסי המחיצות.
  7. על מנת להבטיח שהציוד נשאר תקין גם לחותרים הבאים, יש לדווח על כל תקלה בסירה לאיש התחזוקה במועדון ולא להסס להוציא סירה משימוש.

## החותר

1. כל חותר הנכנס לסירה חייב להיות בעל בריאות טובה ולדעת לשחות.
2. כל החותרים יהיו בקיאים בנוהלים המקומיים של כל מועדון שהם חותרים בו.
3. יש להודיע למועדון לפני כל יציאה של הצוות ועל שעת החזרה המשוערת. במועדון שלנו יעשה הדבר ע"י רישום הצוות ביומן החתירה ע"י המוסמך כולל שעת יציאה וחזרה.
4. כל חברי המועדון הפעילים צריכים להיות בקיאים בנוהלי חירום והתהפכות. כל חבר מועדון צריך לבצע תרגולת התהפכות.
5. חבר היורד למים חייב לוודא שהסירה וציוד החתירה תקינים ובטוחים לשימוש. אם קורה נזק, יש לדווח עליו לאיש האחזקה ולמנהל המועדון.
6. חברי המועדון הפעילים חייבים להיות בקיאים בדרך הנכונה להוריד סירות ממדפים, להחזיר סירות למדפים, לשאת סירות, להוריד סירות למים ולהוציא סירות מהמים על מנת לצמצם את סיכוני הנזק וההתהפכות. הסירות יורדו ויוחזרו עפ"י הנוהל בלבד.
7. מתחילים ירדו למים בליווי מאמן בסירת מנוע או בנוכחות חוחר מנוסה בסירה בלבד.

8. למרות שכנורמה, אם יש הגאי בסירה, הוא אמור להיות האחראי על הסירה, הרי שהעובדה שלעיתים קרובות משתמשים בהגאים צעירים מאד ובלתי מנוסים מחייבת שהאחריות לסירה תהיה של חותר מנוסה. חותר זה חייב לשים לב מה קורה מחוץ לסירה, לוודא שהסירה אינה מתנגשת ושההגאי ממלא את תפקידו כראוי.
9. חותרים בסירות יחיד אחראים לעצמם ואין מי שיעזור להם בשעת צרה. על כן חותר בסירת יחיד יוגבל יותר מאשר חותרים אחרים (יפורט בהמשך).

## מוסמך / הגאי

הערה: כל הכתוב בפרק זה מיועד למוסמכים בסירות ללא הגאי ולהגאים מומכים בסירות עם הגאי.

1. המוסמך חייב להכיר את הפקודות לשליטה בסירה בחוף ובמים ולהשתמש בהן בצורה נכונה, ברורה, אינסטינקטיבית והחלטית. המוסמך חייב גם להיות בקיא במונחי ימאות בסיסים הנמצאים בשימוש אצל שאר משתמשי המעגן ואיזור החתירה (למשל מעל/ מתחת לרוח).
2. המוסמך חייב להבין ולמלא את כל חוקי הבטיחות והתקנות הישימות לאיזור הפעילות ובמיוחד את אותן התקנות הנוגעות למתן זכות קדימה ולמניעת התנגשות בים. בהתאם:-
  - א. לדעת ולשמור את הנחיות הניווט המקומיות.
  - ב. במים לא מוכרים (למשל בכנרת), לוודא האם יש במקום הנחיות מקומיות ואם יש במקום מכשולי ניווט ו/או סכנות אחרות.
  - ג. תמיד להכיר ולכבד את זכות וצורך המשתמשים האחרים במים. יש לתת לדייגים ולאחרים את אותו הכבוד ואותה ההתחשבות שאתה מצפה לקבל מהם (גם אם הם לא ראוים בעיניך לכך).
  - ד. חפש תמיד שחינים! במקרה הטוב יראה רק הראש ומכת חרטום או חרב יכולה לגרום מות. אל תכנס לחופי רחצה.
3. המוסמך צריך לוודא שהצוות מבצע נכון את הנוהלים לתמיכת סירות במדפים ובחמורים, לנשיאת סירות ומשוטים, להורדת והרמת הסירה למים, לכניסה וליציאה.
4. לפני כל יציאה יודא המוסמך שמנגנון ההיגוי תקין ומתפקד.
5. סירות החתירה הינן סירות קשות לתמרון בעיקר בגלל ארכן. המוסמך צריך להיות בקיא בשליטה בסירה במצבים שונים ובמיוחד:-
  - א. למד לעשות שימוש נכון ברוח ובזרם (במיוחד בגישות).
  - ב. היה עירני לכך שסירה שעוצרת מסתובבת ומפנה דופן לרוח ולזרם. אל תעצור סירה מעל הרוח או הזרם למכשול כמו למשל גשרים או סירות עגונות. עצירה תיעשה תמיד מתחת לרוח.
6. המוסמך צריך לדעת להתמודד עם תנאי מזג אויר חריגים (רוח וגלים) כמו למשל:-
  - א. רוחות חזקות ומיוחד במקום שרוח וזרם נוגדים.
  - ב. הצורך להשאר רחוק יותר מגדת הנחל הנמצאת מתחת לרוח.
  - ג. הצורך להתחשב ברוח (כיוון ועצמה) ובזרם בגישות לרציף וביציאה ממנו.
7. **המוסמך צריך להיות מוכן לקבל החלטה שיציאה נדחית או מבוטלת בגלל תנאי מזג אויר.**
8. כל מוסמך יהיה בקיא בנוהל התהפכות.
9. המוסמך צריך להסתכל אחורה כל כ-10- מכות ללא קשר לסוג האימון.
 

לא חשוב עד כמה אתה בטוח שאין כלום לפני הסירה, תמיד אפשר להחטיא עצם שקוע במים, שחיין או סירה ששינתה את מהלכה בפתאומיות ולהתנגש.

## התהפכות

1. מטבען, וכאשר יופעלו כשורה, סירות חתירה לא תתהפכנה.
- הסכוי להתהפך גדול יותר ככל שהסירה קטנה יותר. אם זאת אפילו שמיניה יכולה להתהפך בתנאי מזג אוויר קשים, עקב טעות הפעלה או עקב תאונה.
2. האויב הגדול ביותר לצוות סירה שהתהפכה הוא הפניקה. תרגול התהפכות יעזור במתן בטחון עצמי ומניעת פניקה. כל החותרים חייבים לקחת חלק בתרגולי התהפכות ולהיות בקיאים בנוהלי ההיחלצות מההתהפכות ע"מ לדעת למה לצפות כאשר הסירה מתהפכת.
- גם חותר ותיק ומנוסה שמעולם לא התהפך עלול לעבד את השליטה העצמית כאשר הסירה מתהפכת.
3. תרגולי התהפכות יעשו אך ורק תחת השגחה קפדנית ובנוכחות סירת מנוע עם פקח בטיחות.
4. הכללים להיחלצות מהתהפכות שונים מעט בין התהפכות שקרתה קרוב לחוף לבין התהפכות במים פתוחים. ההבדלים יציגו בהמשך.
5. האחריות ליציאה ממצב התהפכות היא על המוסמך האחראי על הסירה.

## ההיחלצות מהתהפכות

1. שחרר הרגליים מההדום, עלה לפני המים והיאחז בסירה.
2. בדוק שכל הצוות ישנו ושאינן איש תפוס בסירה.
3. ודא שאינן נפגעים. אם יש מישהו שנפגע, יש לדאוג לחילוץ לפני שאר הצוות והסירה.
4. אין לעזוב את הסירה - היא אמצעי ההצפה היחיד עבור הצוות. לכלל זה שני יוצאים מהכלל:-
  - א. הסירה גוררת את החותרים בזרם או מערבולת לעבר סכנה.
  - ב. לצורך פינוי של חותר שנפגע.
5. אסוף חפצים שהתפזרו מהסירה.
6. המשך הפעילות יהיה בהתאם למקום ההתהפכות כדלקמן:-

### א. ליד חוף:-

1. הוצא המשוטים.
2. הפוך הסירה.
3. הכנס המשוטים.
4. גרור הסירה בשחיה למים רדודים.
5. הטה הסירה להוצאת המים. אם נכנסו מים למיכלי הציפה, יש להוציאם אבל אין להרים את הסירה כאשר מיכלי הציפה מלאים מים. סירת עץ מלאה מים תישבר ככל הנראה אם ירימו אותה במצב זה או יכנסו לתוכה. יש לשקול קריעת הנילון המכסה את מיכלי הציפה.
6. חותר אחד יחזיק בסירה, שאר החותרים יכנסו כפי שנכנסים מגשר צף.
7. המשך בחתירה לאחר שבדקת שאינן נזקים לסירה.
8. אם יש נזקים, אין ברירה אלא לגרור את הסירה בשחיה למועדון.

### ב. רחוק מהחוף

1. הוצא המשוטים.
2. הפוך הסירה.
3. הכנס המשוטים.
4. הכנס לסירה:-
  - א. בסירת יחיד- החזק את שני המשוטים ביד אחת.
  - ב. בסירת צוות כפולה - חותר אחד או יותר יאזנו את הסירה והחותר שנכנס ראשון יחזיק את שני המשוטים שלו ביד אחת.
  - ג. בסירת משוט - חותר אחד מאזן מדופן אחת תוך כדי החזקת משוט והחותר הראשון שנכנס יהיה בדופן הנגדית תוך כדי אחיזת משוטו.
5. תוך כדי סיוע באיזון הסירה ע"י שאר הצוות (במקום שרלוונטי), גרור את עצמך באיטיות על הסירה עד שתוכל להעביר רגל למקום שניתן לדרוך עליו. קח בחשבון שלפחות בסירת עץ, קרוב לודאי שתגרום נזק לסירה!

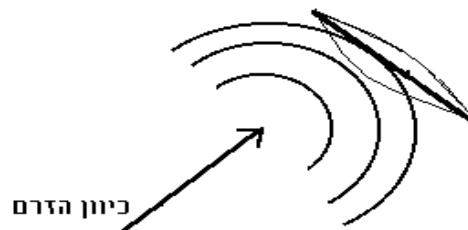
6. תוך כדי אחיזת המשוט/ים התישב במקומך ואזן את הסירה.  
 7. חזור על התהליך לשאר החותרים. עבורם התהליך יהיה הרבה יותר קל היות ויש חותר בסירה שמאזן עם משוטים.  
 8. הוצא מים מהסירה באמצעים שישנם (בגדים, ספוגים וכו') וחזור למועדון.

#### הערות:

- א. בטיחות הצוות קודמת לסירה  
 ב. תהליך הכניסה לסירה ממצב שחיה הוא תהליך קשה לסירה ויסיימם קרוב לודאי בנזקים (במיוחד בסירות עץ). יש להעדיף את גרירת הסירה למועדון/חוף בשחיה בכל מקרה, אלא אם הדבר לא סביר בגלל מרחק מהחוף.  
 ג. סירה מלאה מים ואשר גם מיכלי הציפה שלה התמלאו, תטבע קרוב לודאי אם יכנסו אליה (או תשבר). סירה כזו אפשר רק לגרור בחוף הקרוב ביותר ולהוציא ממנה את המים.  
 ד. חותר שאיבד את ההכרה בגלל מכת משוט או מלגז או טביעה, יש להחזיק עם הראש מעל המים עד הגעת כלי חילוץ ואם ניתן להכניסו לסירה.

### התנהגות במערבולת

1. מערבולות נוצרות בדרך כלל כתוצאה מפעולת מדחפי גוררות הנמל או אניות.  
 מערבולות עשויות גם להיווצר כאשר ישנם זרמי מים נוגדים כמו למשל במוצא הקישון לאחר ימים גשומים בחורף.  
 2. במערבולת ניתן להבחין ע"י תנועת מים ברורה שונה בפני הים.  
 3. לא ניתן לשלוט על סירה שנקלעה למערבולת. סירה כזו תימשך במהירות עם הזרם ותיזרק בסופו של דבר לקצה המערבולת שם ניתן יהיה להשתלט עליה. הסירה תסתובב בזרם עד אשר תהיה ניצבת לו (ראה ציור מספר 3).



#### ציור מספר 3 - התנהגות הסירה במערבולת

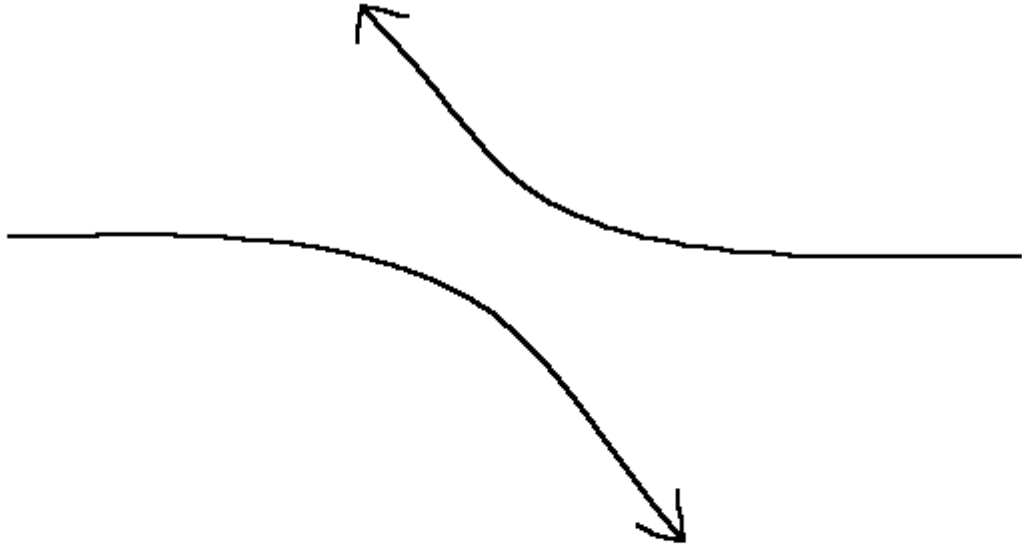
4. הסכנה הגדולה ביותר בתוך מערבולת היא סכנת ההתהפכות שכן הצוות עשוי להיסחב לעומק ולטבוע. לסירה עצמה לא נשקפת סכנה מלבד האפשרות להיזרק על החוף או על עצמים ליד החוף.

## התנהגות במערבולת

1. כעקרון, אין להיכנס למערבולת.
2. אם נקלעה הסירה לתוך מערבולת, יש להאיט את החתירה או לעבור לנוח על מנת שהיתפסות משוטים במים לא תביא להתהפכות הסירה.
3. יש להניח למערבולת לסחוב את הסירה לגבולה משם ניתן להמשיך לחתור כרגיל.
4. אל תלחם במערבולת, היא חזקה יותר מכל סירה!

## חוקי התנועה במים ומניעת התנגשות

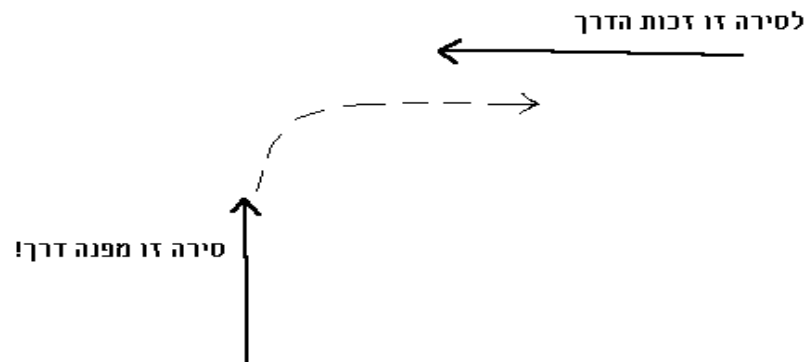
1. הצדדים בסירה נקבעים עפ"י כיוון ההתקדמות או כפי שהגאי רואה את הסירה דהיינו צד ימין של הסירה הוא הצד הירוק או צד שמאל של החותרים. מאחר ובעברית אין מינוח שונה לצדדי הסירה ולצדדי החותרים, ניתנות הפקודות בסירה עפ"י צדדי החותרים מה, דבר שעשוי לבלבל!
2. בניגוד לכביש, אין מחויבות בים לנוע בצד ימין למעט מעברי מים "צרים". אם זאת יש כללים ברורים למניעת התנגשות שיש לשמור עליהם היטב.
3. יש לקיים תצפית עירנית (כאמור לפחות כל 10 מכות) לכיוון התנועה. במקום שלא ניתן לקיים תצפית לטווח עצירה של הסירה במהירותה, יש להאיט את הסירה (כמו למשל מעבר לפינות).
4. אין לחתוך פינות. סירה המגיעה לפניה שליד מסתור תאיט את מהלכה. אם הפינה נמצאת בצד ימין של הסירה היא התנועה תעשה צמוד לפינה. אם הפינה נמצאת בצד שמאל של הסירה, התנועה תעשה בקשת גדולה ככל האפשר ורחוק מהפינה.
5. במעברים צרים (בנחל), תיעשה התנועה בצד ימין (של הסירה) בלבד. התנועה תיעשה קרוב לגדת הנחל אך במרחק כזה שיאפשר להימנע מפגיעה בקרקע או במכשולים רדודים כגון אבנים או שרטונות.
6. יש לחתור מקביל לגדת הנחל כל עוד אין צורך לתמך.
7. אין להסתובב במעבר צר כאשר הסיבוב עשוי להפריע למהלכן של סירות אחרות.
8. סירת החתירה היא כלי השיט הפגיע ביותר השט במים. על כן, על אף ולמרות האמור בחוקי התנועה בים, תפנה הסירה דרך לכל כלי שייט בים שאינו סירת חתירה גם אם לכאורה זכות הדרך היא של סירת החתירה.
9. שאר החוקים שיפורטו כאן ואשר מצוטטים מהתקנות הבינלאומיות למניעת התנגשות בים נוגעים לזכות הדרך של סירת חתירה אחת מול רעותה:-
  - א. סירות נמצאות ב"קורס התנגשות" כאשר הכיוון בינהן אינו משתנה ממכה למכה.
  - ב. שתי סירות השטות מול חרטום, תפנינה ימינה כל אחת, על מנת לעבור דופן שמאל לדופן שמאל. הפקודה בסירה תהיה "ימין חזק" או "שמאל עצור" או "שמאל החלש" או הפנית ההגה לצד ימין של הסירה - שמאל של החותר (ראה ציור מספר 4).



ציור מספר 4 - חליפת סירות חרטום מול חרטום

- ג. לסירה הנמצאת בצד ימין של סירה אחרת (צד שמאל של החותר) זכות הדרך. בהתאמה, סירה המבחינה בסירה אחרת הנמצאת בצד ימין של הסירה, חייבת לפנות דרך. הסירה שחייבת לפנות דרך תפנה על מנת לעבור מאחורי ירכתיה של הסירה שלה זכות הדרך (ראה ציור מספר 5).  
הפקודה בסירה המפנה תהיה לחזק ימין.

סירה במים



### ציור מספר 5 - מתן זכות קדימה לסירה חולפת

- ד. הסירה שלה זכות הדרך תמשיך את דרכה ב"קורס" ומהירות קבועים על מנת שלא להטעות את הסירה המפנה.
- ה. סירה העומדת להתנגש בסירה אחרת או בכל עצם צף אחר והגיעה למצב של צורך בפעולה קיצונית, תעצור על אחד הצדדים. העצירה תהיה על הצד שיאפשר את הסיכוי הגדול יותר שלא להתנגש או לצמצם את הנזק. במידה והעצירה נעשית ממצב של חרטום מול חרטום, היא תהיה על צד ימין של הסירה כלומר על המשוטים השמאליים ("שמאל עצור").
- הערה: עצירה במצב של תנועה מהירה עשויה להעיף את החותר למים או לגרום לפגיעה.

### עקיפה

סירה היוצאת לעקיפה, ובמיוחד במעבר צר (בנחל), תוודא היטב שאינה יוצרת סכנת התנגשות בגלל העקיפה. העקיפה תיעשה תמיד לכיוון אמצע הנחל ולא ע"י הידחקות בין הסירה הנעקפת לחוף. האחריות למניעת התנגשות בזמן עקיפה היא לעולם על הסירה העוקפת עד להשלמת העקיפה כאשר שתי הסירות נמצאות במסלולן ליד הגדה. אין האמור מפחית מאחריות הסירה הנעקפת לפעול למניעת התנגשות.

### פינוי דרך

פינוי דרך יעשה תמיד בזווית גדולה שללא שום ספק ניתן להבחין בה מהסירה שמפנים לה דרך. גם הסירה המפנה וגם הסירה שמפנים לה דרך, יוודאו שהסירה השניה מבחינה בה. דבר זה יעשה באופן רגיל ע"י צעקות.

כל פעולה הנעשית למניעת התנגשות תיעשה במועד מוקדם וללא היסוס. פעולה הנעשית למניעת התנגשות תביא למעבר הסירות במרחק בטוח אחת מהשניה (ללא הצלבת משוטים). במקום שהמצב לא ברור ונדרש זמן להעריך את המצב, יש לעצור את הסירה.

הערה: נוכחות סירת מנוע אינה משחררת את האחראי על הסירה מאחריות לפינוי דרך.



## אימון מספר סירות במעבר צר

לעיתים נעשה אימון משותף של מספר צוותים יחד שעשוי גם להיות אימון במהירויות וקצבים גבוהים שבו מטבע הדברים הנטיה היא להתרכז באימון ע"ח תשומת לב לסביבה ולנהיגת הסירה. באימונים כאלה, סכנת ההתנגשות גדולה במיוחד. באימונים משותפים לעיתים קרובות תשוטנה הסירות האחת ליד השניה ולא אחרי השניה. לפיכך, בעת אימון משותף יש להקפיד על הכללים הבאים:-

1. אימון משותף תמיד ילווה בסירת מנוע לפיקוח בטיחות. יוצא מן הכלל יהיה לגבי סירות עם הגאי.
2. באימון הנעשה באינטנסיביות גבוהה ובקצבים גבוהים, יהיה האימון מתואם בין הסירות. כל הסירות תשוטנה לכיוון אחד בלבד ובקצה המסלול תחכינה עד להגעת שאר הסירות.

## חתימה בתנאי ראות לקויה

1. ככלל תמנענה סירות חתימה מלנוע במצבי ראות לקויה.
2. כמצבי ראות לקויה יוגדרו:-  
- ערפל.  
- לילה או דמדומים.  
- גשם חזק.  
- סופת חול.
3. סירה שעשויה להגיע לגבול הדמדומים בגלל משך אימון או כל סיבה אחרת תצטיד בפנס הנראה מסביב או לפחות תלווה ליווי צמוד ע"י סירת מנוע נושאת פנס.

## יציאה לים

1. בגלל גבהן מעל המים, קשה לסירות חתימה לפעול בגלים ואפילו גלים נמוכים יחסית.
2. כמוכן עקב ארכן עלולות סירות החתימה להישבר במידה ותשענה על שני גלים. סכנה זו גדולה יותר ככל שהסירה ארוכה יותר.
3. על כן יש להימנע מלצאת עם סירות המועדון לים בים שאינו חלק.
4. יש להימנע לחלוטין מלצאת לים עם סירות יחיד ללא ליווי סירת מנוע. במידה ויקרה לחותר משהוא, האפשרות לדעת על כך ולסיע לו כמעט ואינה קימת.
5. אין לצאת לים עם שמיניה. סכנת שבירתה בגלים גדולה יותר מכל סירה אחרת.
6. אין בשום מקרה לצאת מהשטח התחום ע"י הקו המחבר את שובר הגלים של נמל חיפה עם שובר הגלים של נמל הקישון.
7. אין להכנס לנמל חיפה.

## התנהגות בגלים

1. כאמור עשויה סירת חתימה להישבר לשניים במידה ותשען על שני גלים.  
סכנה זו גדולה יותר ככל שהסירה ארוכה יותר או מהירה יותר.
2. על כן סירה העומדת לפגוש בגלים, תעצור ותפנה לגל את הדופן כך שתעלה עליו מלא ארכה בבת אחת.
3. איזון הסירה יעשה ע"י המשוטים. ניתן גם להרים את הדופן הפונה אל הגל המתקרב על מנת למנוע ממשברים להכנס לסירה.
4. העצירה תהיה על הצד שמתחת לגל המתקרב (הצד הרחוק).

## מכשולים בקישון

- להלן מספר מכשולים שיש להימנע מהם באיזור החתימה של המועדון:-
- א. אין לעבור את גשר הרכבת עד להודעה חדשה.
  - ב. איזור הגרוטאות התחום בין נמל הדייגים ועד המרכז הימי (ליד המספנות) מלא חפצים תת ממיים. יש להימנע מלהתקרב לחוף באיזור זה.
  - ג. יש להיזהר במעבר מהקטע הרחב בנחל לקטע הצר ולשמור מרחק מתאים מהגדה.
  - ד. הדוברות מול הכניסה למרינה תופסות רוחב הרבה יותר גדול מהכניסה
  - ה. הוצבו מצופים (ירוק ואדום) בכניסה לנחל / מרינה