

מועדון חתירה חיפה



השימוש בסירה במים

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
01	בטיחות
01	החותר
00	מוסמך / הגאי
01	התהפכות
03	התנהגות במערבולת
04	חוקי התנועה במים ומניעת התנגשות - עקיפה - פינוי דרך - אימון מספר סירות במעבר צר - חתירה בתנאי ראות לקויה - יציאה לים - התנהגות בגלים - מכשולים בקישון

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 האורכי אך עדינה ושבירה בכל כיוון אחר.

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

חוברת 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 הזרכה 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

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 ישב 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.

3.1 חריגים

- מוסמך ישב 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 ישב במושב החרטום לפחות 10 פעמים.
- לאחר 10 פעמים במושב החרטום, כאשר החונך משוכנע שהמועמד שולט בסירה וקיא בחוקי הדרך, ייבחן המועמד להסמכה.
- במידה ועבר המועמד את הבחינה, יחשב המועמד כמוסמך ויורשה לקבל אחריות על סירות המועדון ללא הגבלות מלבד הרשאה להדריך.
- בבחינת הסמכה ייבדק:-
 - א. בקיאות בנהלי הפעלת סירת החתירה.
 - ב. בקיאות בנהלי בטיחות שייט וחוקי דרך.
 - 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.

3.2 אמות מידה להערכה בבחינה

- 3.2.1 בחוף:
- 3.2.1.1 תנועה בטוחה עם הסירה במועדון, בדרך למים ומהמים.
- 3.2.1.2 תמיכה נכונה של הסירה בכל מקרה.
- 3.2.1.3 הכנת הסירה וציודה לחתירה.
- 3.2.2 טיפול בסירה ובציוד לאחר החתירה.
- 3.2.3 ערנות ותגובות ליד הגשר הצף.
- 3.2.4 במים:
- 3.2.4.1 הוכחת ידע ויכולת תמרון.
- 3.2.4.2 בטיחות שייט כולל תגובות.
- 3.2.4.3 כניסה ויציאה נכונים לסירה ושימוש שאינו מסכן אותה.
- 3.2.4.4 ניווט נכון.
- 3.2.5 חתירה:- רמה סבירה שאינה מסכנת את הסירה וידעת נוהלי המועדון.

3.3 הפקודות

סירה 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.

- 3.3.1 מיקום החותרים
- החותרים נספרים בסירה על פי תקן FISA דהיינו חותר החרטום הנו מספר 1, וחותר הירכתיים הוא 2, 4 או 8 לפי דגם הסירה. יש סירות שהמלגזים שלהן ממוספרים. אותן אלה המגיעות מאיטליה ממוספרות מהירכתיים לחרטום, כנהוג באיטליה.

הפקודות (בסוגריים - הנוהג במועדונים אחרים)

- נוח (יבש):- מצב המוצא לכל שאר הפקודות בסירה. הגוף רפוי, רגליים ישרות, ידיים רפויות.
- היכון...חתוב:- 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 אחורה כיוון התנועה הרגיל - הפקודה תהיה "

אחורה הדוף". כאשר ניתן "קדימה הדוף" נבצע תנועות חתירה קצרות וחלשות. כאשר ניתן "אחורה הדוף", נדחוף את המשוטים מאתנו 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 המשוטים מתאים לכיוון שאליו פועל כל צד, דהיינו במקרה של ימין אחורה - שמאל קדימה - הדוף, ידחוף צד ימין את המשוטים מסובבים לחתירה (SQUARED) וצד שמאל ידחוף אותם במהלך סרק כאשר הלהבים מקבילים למים (FEATHERED). בתנועה נגדית (לכיוון החרטום) ימשוך צד שמאל את משוטיו במים במצב חתירה ולעומתו ימשוך צד ימין את המשוטים 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 המשוטים במים תוך סיבוב איטי של הידית למצב חתירה.
- ימין (שמאל) עצור: פקודה המשמשת לעצירת הסירה תוך כדי סיבוב או כדי להימנע מהתנגשות או על מנת 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:- א. לבצע אותן בעדינות וללא כח. ב. להימנע ככל האפשר מעצירת הסירה על צד אחד. לעולם אין לסובב סירה כאשר תנועת האחורה ותנועת הקדימה נעשות יחד!

- דופן: (במיוחד בסירות ים), הצמדת המשוטים לדופן הסירה על מנת לעבור במקום צר או להתקרב לגשר.
- פרוש: העברת המשוטים ממצב דופן למצב נוח. יעשה לאחר שהסירה חלפה את המקום הצר או יצאה מהגשר.
- הערה: השימוש ב"דופן" בסירות אולימפיות עשוי לגרום להתחככות במיוחד אצל צוות לא מאומן. יש להגביל את השימוש במצב זה למינימום.

- משוטים-נוח(יבש): פקודת הפסקת החתירה. הפקודה תינתן בשני שלבים, בשתי מכות חתירה, בזמן שהמשוטים במים. אם אין זמן לעצור בשתי מכות, נעצור בעזרת "עצור".

3.4 ניהוג סירה ללא הגה

למעט סירות יחיד, נהוגות כל סירות החתירה 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 במים 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"הצות") גדול יותר. עדיף לתת הצעות רבות קצרות מאשר הצעות בודדות ארוכות באשר 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 מאיך צריך להילחם בפיתוי לבצע הצעות לאחור ולנהוג בעצמו. עליו לסמוך על איש החרטום. ה"קפטין" הוא איש החרטום.

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

ניהוג טוב הוא תוצאה של תרגול וניסיון.

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.

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 מזערית.
הערה: טעות היא לכונן את ההגה מראש עם הטיה על מנת לאזן כוחות לא שקולים של החותרים.

3.6 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 אצלנו) 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 כי ההגאי 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 בפתאומיות עקב יציאה או כניסה למסתור מרוח, יגיב ההגאי מייד. 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 ככלם לסירה במיוחד אם ישתמשו בו בזוויות גדולות ובפראות. היגוי מינימלי יכון את הסירה ולא יעצור אותה. לעולם על תחזיק את ההגה במצב משוך לזמן ארוך. ההיגוי נעשה במשיכות קטנות כאשר המשוטים במים.

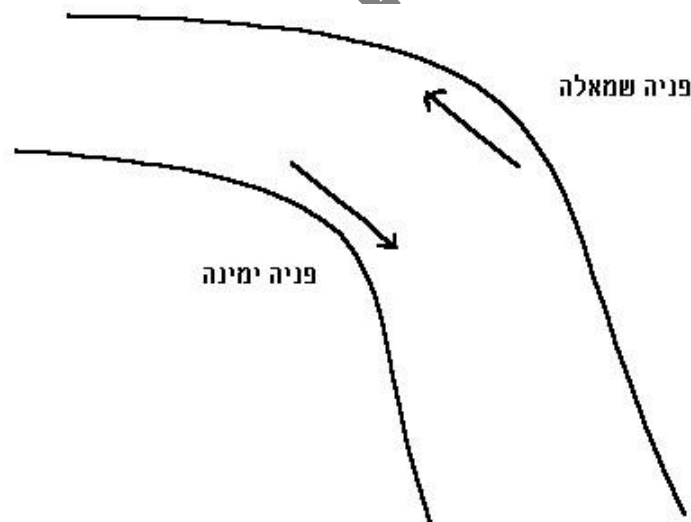
כאשר הנך לוקח את הסירה:-

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

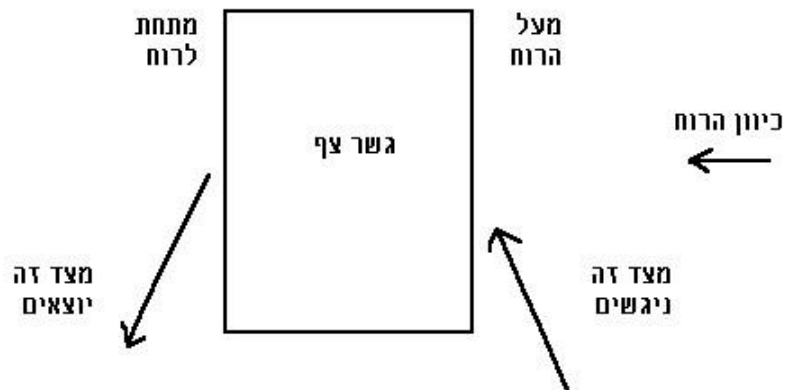
קבע את כיוון הסירה מוקדם עד כמה שניתן. נסה לכוון לפחות 500 מטר קדימה, כאשר אתה שם לב לכל הסירות האחרות ולכל מכשולי הניווט שבדרך. כך תימנע גם מנהיגה בזיג זג שתעצבן את שאר הצוות. אף אחד לא יזכור לך שנהגת טוב אבל כולם ירדו עליך עם תנהג בזיג זג.

הרשימה הבאה מכילה קווים מנחים נוספים עבור נוהג הסירה:-

- 1 כהגאי (ומוסמך), אחרי יותר 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 שירטון או על חפצים הנמצאים תחת המים.
- 2 כאשר מתקרבים לפנייה, צפה את הפניה כך שתוכל לעשותה בהדרגה ולא במשיכות חזקות הגה.
- 3 לעולם על תחתוך פינות בנחל. פניה שמאלה תיעשה תמיד בקשת גדולה (ראה ציור מספר 0).



- 4 אפקט הבלימה של ההגה מטה את הסירה. ע"י ביצוע תנועת ההיגוי כאשר המשוטים במים, תישמר יציבות הסירה.
- 5 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.
- 6 כאשר הסירה עומדת, היא עדיין נתונה להשפעתם של הרוח והזרם. הרוח תמיד תסובב את הסירה כך שתפנה עם הזדקף לרוח. אם, למרות זאת ירצה ההגאי לשמור כיוון, הוא יעשה זאת בסיוע החותרים בלבד.
- 7 כאשר אתה ניגש לגשר, עשה זאת תמיד במהירות איטית המתאימה לתנאי היום. רתום את הרוח לעזרתך - כניסה לרציף תעשה מעל הרוח ויציאה מרציף מתחת לרוח (ראה ציור מספר 1). צא מהגשר תמיד עם הפנים לכיוון התנועה (אחורה הדוף) ואל תכנס לדרכם של כלי שייט אחרים הנמצאים באזור המועדון.



ציור מספר 1 - כניסה ויציאה מהגשר בהתחשב ברוח

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

כללי ההיגוי הבסיסיים זהים לכל דגמי הסירות, בין אם זו שמיניה, רביעייה 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, כך 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 וזורשת 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.

התשימוש בסירה במים

- 8.2 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:-
- 8.2.1 לפני הורדת הסירה למים, על החותרים או הוודא שהסירה בטוחה ושכל המכלולים הקשורים לסירה במצב תקין:-
- 8.2.2 בדוק שלמות גוף הסירה.
- 8.2.2.1 ודא שהפקקים נמצאים במקומם ושהם סגורים.
- 8.2.2.2 ודא שהמלגזים מחוברים היטב ושכל החלקים הנעים בסירה פועלים כשורה.
- 8.2.2.3 הגאים/אנשי חרטום יבדקו תמיד את תקינות כבלי ההגה, מנגנון ההיגוי, ההגה והחרב.
- 8.2.2.4 ודא שהמשוטטים במצב טוב. ודא במיוחד שהטבעות מחוברות היטב ושאינן נזקים בלהב ובגזע.
- 8.2.3 לחרטום הסירה יהיה בכל עת מחובר כדור לבן בקוטר של לפחות 4 ס"מ העשוי מגומי או חומר דומה.
- 8.2.4 יש להימנע מלצאת בחושך או בתנאי ראות לקויה. במידה ויוצאים בשעת הדמדומים, באחריות המוסמך לשאת נצנץ פועל.
- 8.2.5 יש לודא שמנגנון השחרור המהיר בנעליים, תקין ומכוון כך שהרגל תחלץ מהנעל בכל תנועה שהיא שונה מתנועת החתירה. אין לקשור את הרגליים ברצועות כתחליף ל"ולקרו" שהתבלה.
- 8.2.6 מתחילים יצאו בסירות ללא נעלים.
- 8.2.7 אם המים אינם שקטים (קיימים גלים), יש לקחת אמצעי לניקוז מים בסירה (סמרטוטים, ספוגים, פחיות).
- 8.2.8 עם החזרת הסירה לבית הסירות בגמר החתירה, יש לפתוח את הפקקים.
- 8.2.9 על מנת להבטיח שהציוד נשאר תקין גם לחותרים הבאים, יש לדווח על כל תקלה בסירה לאיש התחזוקה במועדון ולא להסס להוציא סירה משימוש.

8.3 החותר

- 8.3.1 כל חותר הנכנס לסירה חייב להיות בעל בריאות טובה ולדעת לשחות.
- 8.3.2 כל החותרים יהיו בקיאים בנהלים המקומיים של כל מועדון שהם חותרים בו.
- 8.3.3 יש להודיע למועדון לפני כל יציאה של הצוות ועל שעת החזרה המשווערת. במועדון שלנו יעשה הדבר ע"י רישום הצוות ביומן החתירה ע"י המוסמך כולל שעת יציאה וחזרה וכן באפליקציה.
- 8.3.4 כל חברי המועדון הפעילים צריכים להיות בקיאים בנהלי חירום והתהפכות. כל חבר מועדון צריך לבצע תרגולת התהפכות.
- 8.3.5 חבר היורד למים חייב לוודא שהסירה וציוד החתירה תקינים ובטוחים לשימוש. אם קורה נזק, יש לדווח עליו לאיש האחזקה ולמנהל המועדון.
- 8.3.6 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.
- 8.3.7 מתחילים ירדו למים בליווי מאמן בסירת מנוע או בנוכחות חותר מנוסה בסירה בלבד.

- 8.3.8 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.
3. חותרים בסירות יחיד אחראים לעצמם ואין מי שיעזור להם בשעת צרה. על כן חותר בסירת יחיד יוגבל יותר מאשר חותרים אחרים (יפורט בהמשך).

8.4 מוסמך / הגאי

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

- 8.4.1 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 ואזור החתירה (למשל מעל/ מתחת לרוח).
- 8.4.2 המוסמך חייב להבין ולמלא אחר כל חוקי הבטיחות והתקנות הישימות לאזור הפעילות ובמיוחד את אותן התקנות הנוגעות למתן זכות קדימה ולמניעת התנגשות בים. בהתאם: א. לדעת ולשמור את הנחיות הניווט המקומיות.
- 8.4.3 במים לא מוכרים (למשל בכנרת), לוודא האם יש במקום הנחיות מקומיות ואם יש במקום מכשולי ניווט ו/או סכנות אחרות.
- 8.4.4 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 ראויים בעיניך לכך).
- 8.4.5 חפש תמיד שחיינים! במקרה הטוב יראה רק הראש ומכת חרטום או חרב יכולה לגרום מות. אל תכנס לחופי רחצה.
- 8.4.6 המוסמך צריך לוודא שהצוות מבצע נכון את הנהלים לתמיכת סירות במדפים ובחמורים, לנשיאת סירות ומשוטים, להורדת והרמת הסירה למים, לכניסה וליציאה.
- 8.4.7 לפני כל יציאה יודא המוסמך שמנגנון ההיגוי תקין ומתפקד.
- 8.4.8 סירות החתירה הינן סירות קשות לתמרון בעיקר בגלל ארכן. המוסמך צריך להיות בקיא בשליטה בסירה במצבים שונים ובמיוחד:-
- 8.4.8.1 למד לעשות שימוש נכון ברוח ובזרם (במיוחד בגישות).
- 8.4.8.2 היה ערני 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.
- 8.4.9 המוסמך צריך לדעת להתמודד עם תנאי מזג אוויר חריגים (רוח וגלים) כמו למשל: א. רוחות חזקות ומיוחדות במקום שרוח וזרם נוגדים.
- 8.4.9.1 הצורך להישאר רחוק יותר מגדת הנחל הנמצאת מתחת לרוח.
- 8.4.9.2 הצורך להתחשב ברוח (כיוון ועצמה) ובזרם בגישות לרציף וביציאה ממנו.
- 8.4.10 המוסמך צריך להיות מוכן לקבל החלטה שיציאה נדחית או מבוטלת בגלל תנאי מזג אוויר.
- 8.4.11 כל מוסמך יהיה בקיא בנוהל התהפכות.
- 8.4.12 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.

8.5 התהפכות

- 8.5.1 מטבען, וכאשר יופעלו כשורה, סירות חתירה לא תתהפכה.
- 8.5.2 הסיכוי להתהפך גדול יותר ככל שהסירה קטנה יותר. אם זאת אפילו שמיניה יכולה להתהפך בתנאי מזג אויר קשים, עקב טעות הפעלה או עקב תאונה.
- 8.5.3 האויב הגדול ביותר לצוות סירה שהתהפכה הוא הפניקה. תרגול התהפכות יעזור במתן בטחון עצמי ומניעת פניקה.
- 8.5.4 כל החותרים חייבים לקחת חלק בתרגולי התהפכות ולהיות בקיאים בנהלי היחלצות מהתהפכות ע"מ לדעת למה לצפות כאשר הסירה מתהפכת.
- 8.5.5 גם חותר ותיק ומנוסה שמעולם לא התהפך עלול לעבד את השליטה העצמית כאשר הסירה מתהפכת.
- 8.5.6 תרגולי התהפכות יעשו אך ורק תחת השגחה קפדנית ובנוכחות סירת מנוע עם פקח בטיחות.
- 8.5.7 הכללים להיחלצות מהתהפכות שונים מעט בין התהפכות שקרתה קרוב לחוף לבין התהפכות במים פתוחים.
- 8.5.8 ההבדלים יצוינו בהמשך.
- 8.5.9 האחריות ליציאה ממצב התהפכות היא על המוסמך האחראי על הסירה.
- 8.5.10 ההיחלצות מהתהפכות
- 8.5.10.1 שחרר הרגליים מההדום, עלה לפני המים והיאחז בסירה.
- 8.5.10.2 בדוק שכל הצוות ישנו ושאינ איש תפוס בסירה.
- 8.5.10.3 ודא שאינ נפגעים. אם יש מישהו שנפגע, יש לדאוג לחילוץ לפני שאר הצוות והסירה.
- 8.5.10.4 אין לעזוב את הסירה - היא אמצעי ההצפה היחידי עבור הצוות. לכלל זה שני יוצאים מהכלל: א. הסירה גוררת את החותרים בזרם או מערבלת לעבר סכנה.
- 8.5.10.5 ב. לצורך פינוי של חותר שנפגע.
- 8.5.10.6 אסוף חפצים שהתפזרו מהסירה.
- 8.5.10.7 המשך הפעילות יהיה בהתאם למקום ההתהפכות כדלקמן:-
- 8.5.10.7.1 ליד חוף:-
- 8.5.10.7.1.1 0. הוצא המשוטים.
- 8.5.10.7.1.2 1. הפוך הסירה.
- 8.5.10.7.1.3 3. הכנס המשוטים.
- 8.5.10.7.1.4 4. גרור הסירה בשחייה למים רדודים.
- 8.5.10.7.1.5 5. הטה הסירה להוצאת המים. אם נכנסו מים למכלי הציפה, יש להוציאם אבל אין להרים את הסירה כאשר מכלי הציפה מלאים מים. סירה מלאה מים תישבר ככל הנראה אם ירימו אותה במצב זה או יכנסו לתוכה.
- 8.5.10.7.1.6 6. חותר אחד יחזיק בסירה, שאר החותרים יכנסו כפי שנכנסים מגשר צף.
- 8.5.10.7.1.7 7. המשך בחתירה לאחר שבדקת שאינ נזקים לסירה.
- 8.5.10.7.1.8 8. אם יש נזקים, אין ברירה אלא לגרור את הסירה בשחייה למועדון.
- 8.5.10.7.2 רחוק מהחוף
- 8.5.10.7.2.1 0. הוצא המשוטים.

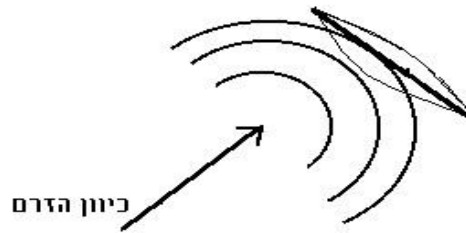
- 8.5.10.7.2.2 1.) הפוך הסירה.
- 8.5.10.7.2.3 3.) הכנס המשוטים.
- 8.5.10.7.2.4 4.) הכנס לסירה:-
- 8.5.10.7.2.5 א.) בסירת יחיד- החזק את שני המשוטים ביד אחת.
- 8.5.10.7.2.6 ב.) בסירת צוות כפולה - חותר אחד או יותר יאזנו את הסירה והחותר שנכנס ראשון יחזיק את שני המשוטים שלו ביד אחת.
- 8.5.10.7.2.7 ג.) בסירת משוט - חותר אחד מאזן מדופן אחת תוך כדי החזקת משוט והחותר הראשון שנכנס יהיה בדופן הנגדית תוך כדי אחיזת משוטו.
- 8.5.10.7.2.8 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.
- 8.5.10.7.2.9 6.) תוך כדי אחיזת המשוט/ים התיישב במקומך ואזן את הסירה.
- 8.5.10.7.2.10 7.) חזור על התהליך לשאר החותרים. עבורם התהליך יהיה הרבה יותר קל היות ויש חותר בסירה שמאזן עם משוטים.
- 8.5.10.7.2.11 8.) הוצא מים מהסירה באמצעים שישנם (בגדים, ספוגים וכו') וחזור למועדון.

הערות:

- 8.5.10.8 בטיחות הצוות קודמת לסירה
- 8.5.10.9 תהליך הכניסה לסירה ממצב שחיה הוא תהליך קשה לסירה ויסתיים קרוב לוודאי בנזקים. יש להעדיף את גרירת הסירה למועדון/חוף בשחיה בכל מקרה, אלא אם הדבר לא סביר בגלל מרחק מהחוף.
- 8.5.10.10 סירה מלאה מים ואשר גם מכלי הציפה שלה התמלאו, תטבע קרוב לוודאי אם יכנסו אליה (או תשבר). סירה כזו אפשר רק לגרור בשחייה לחוף הקרוב ביותר ולהוציא ממנה את המים.
- 8.5.10.11 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.

8.6 התנהגות במערבולת

- 8.6.1 מערבולות נוצרות בדרך כלל כתוצאה מפעולת מדחפי גוררות הנמל או אניות.
- 8.6.2 מערבולות עשויות גם להיווצר כאשר ישנם זרמי מים נוגדים כמו למשל במוצא הקישון לאחר ימים גשומים בחורף.
- 8.6.3 במערבולת ניתן להבחין ע"י תנועת מים ברורה שונה בפני הים.
- 8.6.4 3. לא ניתן לשלוט על סירה שנקלעה למערבולת. סירה כזו תימשך במחזורות 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).



8.6.5 ציור מספר 3 - התנהגות הסירה במערבולת

8.6.6 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.

8.6.7 התנהגות במערבולת

8.6.7.1 כעקרון, אין להיכנס למערבולת.

8.6.7.2 אם נקלעה הסירה לתוך מערבולת, יש להאט את החתירה או לעבור לנוח על מנת שהיתפסות משוטים במים לא תביא להתהפכות הסירה.

8.6.7.3 יש להניח למערבולת לסחוב את הסירה לגבולה משם ניתן להמשיך לחתור כרגיל.

8.6.7.4 אל תלחם במערבולת, היא חזקה יותר מכל סירה!

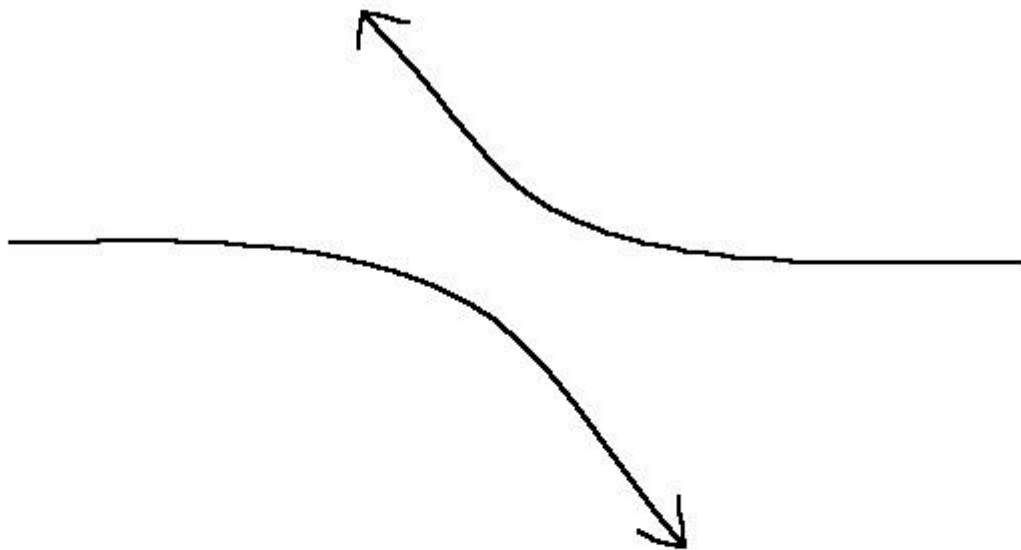
8.7 חוקי התנועה במים ומניעת התנגשות

8.7.1 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!

8.7.2

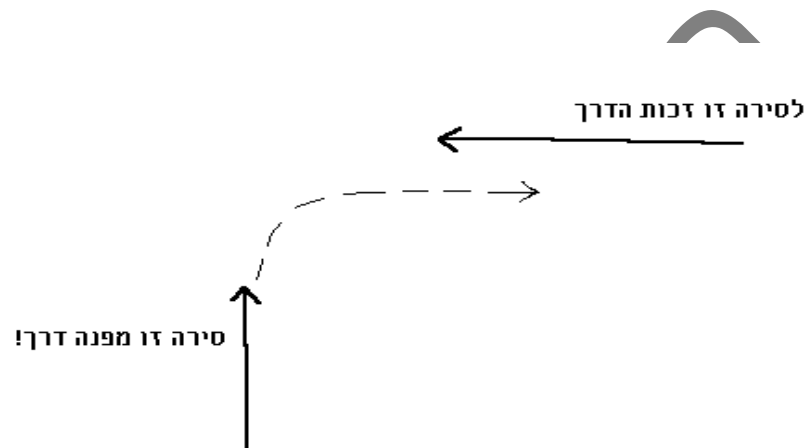
8.7.3 בניגוד לכביש, אין מחויבות בים לנוע בצד ימין למעט מעברי מים "צרים". אם זאת יש כללים ברורים למניעת התנגשות שיש לשמור עליהם היטב.

- 8.7.4 יש לקיים תצפית ערנית (כאמור לפחות כל 10 מכות) לכיוון התנועה. במקום שלא ניתן לקיים תצפית לטווח עצירה של הסירה במהירותה, יש להאט את הסירה (כמו למשל מעבר לפינות).
- 8.7.5 אין לחתוך פינות. סירה המגיעה לפניה שליד מסתור תאט 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.
- 8.7.6 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.
- 8.7.7 יש לחתור מקביל לגדת הנחל כל עוד אין צורך לתמך.
- 8.7.8 אין להסתובב במעבר צר כאשר הסיבוב עשוי להפריע למהלכן של סירות אחרות.
- 8.7.9 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.
- 8.7.10 שאר החוקים שפורטו כאן ואשר מצוטטים מהתקנות הבינלאומיות למניעת התנגשות בים נוגעים לזכות הדרך של סירת חתירה אחת מול רעותה:
- 8.7.11 סירות נמצאות ב"קורס התנגשות" כאשר הכיוון ביניהן אינו משתנה ממכה למכה.
- 8.7.12 שתי סירות השטות חרטום מול חרטום, תפנינה ימינה כל אחת, על מנת לעבור דופן שמאל לדופן שמאל.
- 8.7.13 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

- 8.7.14 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.
- 8.7.15 הסירה שחייבת לפנות דרך תפנה על מנת לעבור מאחורי ירכתיה של הסירה שלה זכות הדרך (ראה ציור מספר 5).
- 8.7.16 הפקודה בסירה המפנה תהיה לחזק ימין.



ציור מספר 5 - מתן זכות קדימה לסירה חולפת

- 8.7.17 הסירה שלה זכות הדרך תמשיך את דרכה ב"קורס" ומהירות קבועים על מנת שלא להטעות את הסירה המפנה.
- 8.7.18 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.
- 8.7.19 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.
- 8.7.20 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.

8.7.21 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 השנייה 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 מהשנייה (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.

8.7.22 אימון מספר סירות במעבר צר

לעיתים נעשה אימון משותף של מספר צוותים יחד שעשוי גם להיות אימון במהירויות וקצבים גבוהים שבו מטבע הדברים הנטייה היא להתרכז באימון ע"ח תשומת לב לסביבה ולנהיגת הסירה. באימונים כאלה, סכנת

התשובות
 בסיורה במים

ההתנגשות גדולה במיוחד. באימונים משותפים לעיתים קרובות תשוטנה הסירות האחת ליד השנייה ולא אחרי השנייה.

לפיכך, בעת אימון משותף יש להקפיד על הכללים הבאים:-

8.7.22.1 אימון משותף תמיד ילווה בסירת מנוע לפיקוח בטיחות. יוצא מן הכלל יהיה לגבי סירות עם הגאי.

8.7.22.2 באימון הנעשה באינטנסיביות גבוהה ובקצבים גבוהים, יהיה האימון מתואם בין הסירות. כל הסירות תשוטנה לכיוון אחד בלבד ובקצה המסלול תחכינה עד להגעת שאר הסירות.

8.7.23 חתירה בתנאי ראות לקויה

8.7.23.1 ככלל תמנענה סירות חתירה מלנוע במצבי ראות לקויה.

8.7.23.2 כמצבי ראות לקויה יוגדרו:-

- ערפל.

- לילה או דמדומים.

- גשם חזק.

- סופת חול.

8.7.23.3 3. סירה שעשויה להגיע לגבול הדמדומים בגלל משך אימון או כל סיבה אחרת תצטייד בנצנץ הנראה מסביב או לפחות תלווה ליווי צמוד ע"י סירת מנוע נושאת פנס.

8.7.24 יציאה לים עם סירות אולימפיות

8.7.24.1.1 בגלל גובהן מעל המים, קשה לסירות חתירה לפעול בגלים ואפילו גלים נמוכים יחסית.

8.7.24.1.2 כמוכן עקב ארכן עלולות סירות החתירה להישבר במידה ותשענה על שני גלים. סכנה זו גדולה יותר ככל שהסירה ארוכה יותר.

8.7.24.1.3 על כן יש להימנע מלצאת עם סירות המועדון לים בים שאינו חלק.

8.7.24.1.4 יש להימנע לחלוטין מלצאת לים עם סירות יחיד ללא ליווי סירת מנוע. במידה ויקרה לחותר משהוא, האפשרות לדעת על כך ולסייע לו כמעט ואינה קיימת.

8.7.24.1.5 אין לצאת לים עם שמיניה. סכנת שבירתה בגלים גדולה יותר מכל סירה אחרת.

8.7.24.1.6 אין בשום מקרה לצאת מהשטח התחום ע"י הקו המחבר את שובר הגלים של נמל חיפה עם שובר הגלים של נמל הקישון.

8.7.24.1.7 אין להכנס לנמל חיפה.

8.7.25 התנהגות בגלים

8.7.25.1 כאמור עשויה סירת חתירה להישבר לשניים במידה ותשען על שני גלים.

8.7.25.2 סכנה זו גדולה יותר ככל שהסירה ארוכה יותר או מהירה יותר.

8.7.25.3 על כן סירה העומדת לפגוש בגלים, תעצור ותפנה לגל את הדופן כך שתעלה עליו מלא ארכה בבת אחת.

8.7.25.4 איזון הסירה יעשה ע"י המשוטים. ניתן גם להרים את הדופן הפונה אל הגל המתקרב על מנת למנוע ממשברים להיכנס לסירה.

8.7.26 מכשולים בקישון (נת"בים – נקודות תורפה בטיחותיות)

להלן מספר מכשולים שיש להימנע מהם באזור החתירה של

המועדון:

8.7.26.1 אין לעבור את גשר ידין עד להודעה חדשה.

8.7.26.2 רציף הגלנוע הנו נת"ב ולעיתים קשורים אליו כלי שייט קטנים

8.7.26.3 בכניסה לנחל יש ריכוז דוברות של חברת מעגן שהבולטות שלהן לתוך הנחל משתנה יומית

8.7.26.4 באמצע הלגונה יש מצוף אדום

- 8.7.26.5 יש להיזהר במעבר מהקטע הרחב בנחל לקטע הצר ולשמור מרחק מתאים מהגדה.
- 8.7.26.6 גשר חיבורי המפרץ הוא נת"ב
- 8.7.26.7 אזור העץ הגדול הוא אזור היצרות בנחל וגם שינוי כיוון והסתרה עם פוטנציאל התנגשות
- 8.7.26.8 הדוברות מול הכניסה למרינה תופסות רוחב הרבה יותר גדול מהכניסה ה. הוצבו מצופים (ירוק ואדום)
בכניסה לנחל / מרינה
- 8.7.26.9 הגשרים מול רציף הגלנוע

השימוש בסירה במים