



Fundacja Towarzystwo Wisła Dla Wioślarzy (TWDW)

ul. Skaryszewska 7 | 03-802 Warszawa

NIP 1132895566 | kontakt@twdw.pl

Przystań TWDW

Wisła | ul. Wał Miedzeszyński 399 | 03-942 Warszawa

Żerań | ul. Modlińska 16 | 03-216 Warszawa

POLITYKA BEZPIECZEŃSTWA KLUBU WIOŚLARSKIEGO TWDW

Marzec 2026

Przygotowali: Tomasz Wiśniewski, Wojciech Bagiński

Zrecenzowali: Aleksandra Kucharska, Aleksandra Nowakowska, Bartłomiej Deszcz,
Jacek Ojrzyński, Kinga Gaździńska, Maciej Zieliński, Magdalena Gawin

SPIS TREŚCI

POLITYKA BEZPIECZEŃSTWA KLUBU WIOŚLARSKIEGO TWDW	1
1. WSTĘP	2
2. DEFINICJE	3
3. CZYM JEST POLITYKA BEZPIECZEŃSTWA TWDW	3
5. RYZYKA WYSTĘPUJĄCE W KW TWDW MACIERZ RYZYK	3
6. CZŁONEK ZARZĄDU DS. BEZPIECZEŃSTWA	5
6.1. SZKOLENIA Z BEZPIECZEŃSTWA TRENINGÓW W KW TWDW	5
6.2. WYMAGANIA W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA DOTYCZĄCE ŁODZI WIOŚLARSKICH	5
7. WARUNKI UNIEMOŻLIWIAJĄCE ZEJŚCIE NA WODĘ	5
8. ZASADY BEZPIECZEŃSTWA WIOSŁOWANIA PO WARSZAWSKIM ODCINKU WISŁY	6
8.1. KOMUNIKATY ZARZĄDU DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA	6
8.2. OBOWIĄZEK WPISYWANIA SIĘ Z KSIĄŻKĘ PŁYWAŃ W HANGARZE ORAZ W GRAFIK TWDW6	6
8.3. BĘDĄC NA WODZIE	6
8.4. SZLAK WIOŚLARSKI, CZYLI REGUŁA „W GÓRĘ PO BRZEGU PRASKIM, W DÓŁ PO WARSZAWSKIM”	7
8.5. SZLAK WIOŚLARSKI VS. SZLAK ŻEGLOWNY (TOR WODNY)	7
8.6. OKOLICE POMOSTU KLUBOWEGO I WYJŚCIE Z PORTU CZERNIAKOWSKIEGO I PROM MIĘDZY PŁYTĄ DESANTU A PLAŻĄ SASKĄ.	8
9. PRZESZKODY POWODUJĄCE ZABURZENIA REGUŁY „W GÓRĘ IDZIEMY BRZEGIEM PRASKIM, W DÓŁ WARSZAWSKIM”	8
9.1. PRZESZKODY WYSTĘPUJĄCE PRZY STANIE WODY PONIŻEJ 300CM NA WODOWSKAZIE „WARSZAWA-BULWARY”	8
9.2. PRZESZKODY WYSTĘPUJĄCE PRZY STANIE WODY PONIŻEJ 200CM NA WODOWSKAZIE „WARSZAWA-BULWARY”	8
9.3. PRZESZKODY WYSTĘPUJĄCE PRZY STANIE WODY PONIŻEJ 150CM NA WODOWSKAZIE „WARSZAWA-BULWARY”	8
9.4. WYCHODZENIE NA WODĘ PRZY BARDZO NISKICH STANACH RZEKI.	9
9.5. PRZESZKODY POWYŻEJ MOSTU SIEKIERKOWSKIEGO	10
9.6. STATKI PRACUJĄCE W RÓŻNYCH MIEJSCACH NA WIŚLE	11
10. PŁYNIĘCIE W GÓRĘ RZEKI VS. PŁYNIĘCIE W DÓŁ RZEKI	13
11. ZASADY WIOSŁOWANIA NA KANALE ŻERAŃSKI	13

13. WYCHODZENIE NA WODĘ W OKRESIE GDY TEMPERATURA WODY JEST NISKA-----	18
14. W RAZIE WYPADKU NA WODZIE-----	18
15. SAMODZIELNE WYCHODZENIE NA WODĘ (BEZ OBECNOŚCI TRENERA)-----	19
16. MOTORÓWKI TRENERSKIE-----	19
17. OBOWIĄZKI I DOBRE PRAKTYKI TRENERÓW I INSTRUKTORÓW W KLUBIE TWDW-----	20
18. PRAWO DROGI CZYLI KTO MA PIERWSZEŃSTWO-----	20
18.1. OGÓLNE PRZYJĘTE ZASADY PRAWA DROGI-----	20
18.3. PIERWSZEŃSTWO-----	21
18.4. WYPRZEDZANIE-----	22
18.5. ZDROWY ROZSĄDEK-----	22
19. BEZPIECZNE KORZYSTANIE Z SIŁOWNI TWDW-----	22
20. INSTRUKCJA BEZPIECZEŃSTWA POŻAROWEGO TWDW-----	23
1. Obiekty objęte Instrukcją-----	23
2. Opracowano na podstawie-----	23
I. POSTANOWIENIA OGÓLNE I PODSTAWA PRAWNA-----	23
II. WARUNKI OCHRONY PRZECIWPOŻAROWEJ I ZASADY EKSPLOATACJI-----	24
III. WYPOSAŻENIE W URZĄDZENIA PPOŻ I PRZEGLĄDY-----	24
IV. SPOSOBY POSTĘPOWANIA NA WYPADEK POŻARU I INNEGO ZAGROŻENIA-----	25

1. WSTĘP

Niniejsza Polityka Bezpieczeństwa (PB) dotyczy klubu wioślarskiego TWDW, a jego znajomość jest obowiązkiem wszystkich instruktorów oraz członków KW TWDW.

Każdy członek klubu TWDW jest zobowiązany do stosowania zasad i dobrych praktyk bezpieczeństwa opisanych w tym dokumencie.

Niniejszy dokument jest zgodny z wytycznymi bezpieczeństwa FISA ujętymi w dokumencie „FISA’s Minimum Guidelines for the Safe Practice of Rowing”. Szczegóły na www.worldrowing.com.

Misją Fundacji TWDW jest zwiększenie liczby osób uprawiających wioślarstwo, w szczególności na poziomie rekreacyjnym. Rozwój KW TWDW oraz innych sekcji amatorskich na Wiśle zaowocował wzrostem liczby osób wiosłujących samodzielnie (tj. bez obowiązkowej asysty trenera) na rzece Wiśle. Wioślarstwo amatorskie na taką skalę nie istniało w Warszawie od lat 30-tych XX wieku. Kluby wioślarskie, operujące na Wiśle w Warszawie w latach powojennych, przed powstaniem TWDW, koncentrowały się niemal wyłącznie na zajęciach dla dzieci i młodzieży, które zawsze odbywają się w asyście trenera, który odpowiada za bezpieczeństwo młodych zawodników.

Pojawienie się dużej liczby dorosłych osób trenujących samodzielnie na sportowych łódkach na Wiśle jest na moment tworzenia tego dokumentu (II.2026) zjawiskiem względnie nowym. Wymaga zatem bardziej systemowego podejścia do kwestii bezpieczeństwa.

Członkostwo w Klubie **nie jest powiązane z objęciem jej członków ochroną ubezpieczeniową**. Zachęca się klubowiczów do samodzielnego objęcia ochroną ubezpieczeniową zdarzeń związanych z uprawianiem wioślarstwa (od następstw nieszczęśliwych wypadków i/lub odpowiedzialności cywilnej).

Jakkolwiek TWDW dokłada wszelkich starań do stworzenia warunków do bezpiecznego uprawiania wioślarstwa, tak **nic, co jest zawarte w niniejszym dokumencie nie ogranicza odpowiedzialności poszczególnych członków klubu za ewentualne konsekwencje ich decyzji i działań**.

2. DEFINICJE

PB – Polityka Bezpieczeństwa

PZTW – Polski Związek Towarzystw Wioślarskich

FISA – Fédération Internationale des Sociétés d’Aviron (Międzynarodowa Federacja Woślarska)

Szlak żeglowny (tor wodny) – pas wody przeznaczony do żeglugi, oznakowany zielonymi i czerwonymi bojami oraz znakami na mostach. Na śródlądziu prawa strona szlaku (patrząc z prądem) oznaczana jest kolorem czerwonym, a lewa zielonym. Na rzekach kierunek biegnie zgodnie z prądem (od źródeł do ujścia).

Szlak wioślarski – umowny tor wiosłowania po warszawskim odcinku Wisły ustalony między klubami jako niepisana zasada (w górę rzeki po brzegu praskim, w dół po warszawskim).

3. CZYM JEST POLITYKA BEZPIECZEŃSTWA TWDW

PB TWDW określa obowiązkowe zasady bezpieczeństwa oraz definiuje proces wdrażania, monitorowania i poprawy bezpieczeństwa w TWDW.

4. PRZEGLĄD POLITYKI BEZPIECZEŃSTWA TWDW

Poniżej znajduje się podsumowanie krok po kroku tego, co TWDW robi, aby zachować zgodność z Polityką Bezpieczeństwa TWDW. Szczegóły każdego kroku są zawarte w dalszych częściach dokumentu.

1. Wyznacz członka zarządu ds. bezpieczeństwa
2. Dokonaj oceny bezpieczeństwa operacji, obiektów i sprzętu
3. Utwórz macierz ryzyk występujących w TWDW
4. Przestrzegaj wymagań niniejszego dokumentu
5. Upewnij się, że członkowie są zrzeczeni i zarejestrowani
6. Przeprowadź obowiązkowe szkolenia z zakresu bezpieczeństwa dla każdego członka

5. RYZYKA WYSTĘPUJĄCE W KW TWDW | MACIERZ RYZYK

ZDARZENIE	PRZYCZYNA	ŹRÓDŁO RYZYKA	METODA ZAPOBIEGANIA
UTONIĘCIE 1	brak umiejętności pływania	ludzie	odrzuć kandydatury (polegamy aktualnie na deklaracji)
UTONIĘCIE 2	brak zrywki rzepów i dekli	sprzęt i inne obiekty	przeglądy łodzi przed i po treningu na wodzie, zakaz wyjścia jeśli brak sprawnej zrywki i zamocowanych dekli
UTONIĘCIE 3	kolizja pływak z pojazdem wodnym będącym w ruchu (pływak to wioślarz po wypadnięciu z łódki)	ludzie	ćwiczenia zatrzymania awaryjnego, ćwiczenie umiejętności powrotu na łódź
URAZY W WODZIE 1	kolizja pływak z pojazdem wodnym będącym w ruchu (pływak to wioślarz po wypadnięciu z łódki)	ludzie	dokładne zapoznanie się z wywieszoną w klubie "mapą akwenu" i zawartymi tam szczegółowymi instrukcjami, ćwiczenia zatrzymania awaryjnego, ćwiczenie umiejętności powrotu na łódź
URAZY W WODZIE 2	hipotermia - brak umiejętności powrotu na łódź, brak asysty motorówki przy niskich temperaturach	ludzie	ćwiczenie umiejętności powrotu na łódź, ćwiczenie holowania łodzi, zabieranie folii NRC, umówienie asysty motorówki przy niskich temperaturach, nie wychodzenie na wodę na łodziach typu 1x i 2x bez asysty motorówki w okresie niskich temperatur (orientacyjnie m-dyzi listopadem a marcem)

URAZY W WODZIE 3	spadnięcie z pomostu przy zajmowaniu miejsca w łodzi lub wysiadaniu z łodzi przy pomoście	ludzie	zapoznanie się z odpowiednim odcinkiem instruktażu na TWDW TV, koncentracja na czynności, asysta
URAZY NA WODZIE 1	kolizja łodzi ze stałym obiektem (pogłębiarka, boja, lina, filar mostu, drzewo)	ludzie	dokładne zapoznanie się z wywieszoną w klubie "mapą akwenu" i zawartymi tam szczegółowymi instrukcjami, doświadczenie i koncentracja sterników i noskowych, ćwiczenie zatrzymania awaryjnego,
URAZY NA WODZIE 2	udar słoneczny	warunki naturalne	nakrycie głowy, wpisanie wyjścia na wywieszonej w klubie tablicy "obecni na wodzie"
URAZY NA WODZIE 3	odwodnienie	ludzie	zabieranie napojów
URAZY NA ŁĄDZIE 1	manewry ze sprzętem w ciasnym hangarze	sprzęt i inne obiekty	zapoznanie się z odpowiednim odcinkiem instruktażu na TWDW TV, koncentracja osady, właściwe kierowanie manewrem, jeśli jest trener lub sternik
URAZY NA ŁĄDZIE 2	deszcz powodujący śliskość zejścia na pomost	warunki naturalne	koncentracja osady, właściwe kierowanie manewrem, jeśli jest trener lub sternik
URAZY NA ŁĄDZIE 3	manewry ze sprzętem w terenie pomiędzy stojakami i innymi obiektami	sprzęt i inne obiekty	zapoznanie się z odpowiednim odcinkiem instruktażu na TWDW TV, koncentracja osady, właściwe kierowanie manewrem, jeśli jest trener lub sternik
URAZY NA ŁĄDZIE 4	hipotermia - brak folii termicznej w wyposażeniu łodzi, brak telefonu w wodoodpornym opakowaniu	sprzęt i inne obiekty	wyposażenie łodzi w pakiet z folią, na łodzi co najmniej 1 osoba z telefonem komórkowym, wpisanie wyjścia na wywieszonej w klubie tablicy "obecni na wodzie", zapisany numer na policję rzeczną
URAZY NA ŁĄDZIE 5	zderzenie z rowerzystą w drodze na pomost	ludzie	ostrożność przy przekraczaniu ścieżek, znaki ostrzegawcze dla rowerzystów
USZKODZENIE SPRZĘTU 1	manewry ze sprzętem w ciasnym hangarze	sprzęt i inne obiekty	zapoznanie się z odpowiednim odcinkiem instruktażu na TWDW TV, koncentracja osady, właściwe kierowanie manewrem, jeśli jest trener lub sternik
USZKODZENIE SPRZĘTU 2	zbyt wysoka woda - pływające drzewa itp. obiekty,	warunki naturalne	zakaz wyjścia podczas wezbrań rzeki wysyłanie komunikatów do członków klubu o zakazie wychodzenia na wodę
USZKODZENIE SPRZĘTU 3	zbyt niska woda - kamienie, łachy	warunki naturalne	zakaz wyjścia podczas ekstremalnych niżówek, wysyłanie komunikatów do członków klubu o zakazie wychodzenia na wodę
USZKODZENIE SPRZĘTU 4	silny podmuch wiatru	warunki naturalne	wiązanie łódek do stojaków
USZKODZENIE SPRZĘTU 5	deszcz powodujący śliskość zejścia na pomost	warunki naturalne	koncentracja osady, właściwe kierowanie manewrem, jeśli jest trener lub sternik
USZKODZENIE SPRZĘTU 6	wandalizm lub przestępczość, ułatwione przez nieuprawnione wejście do otwartego hangaru, w którym nikogo nie ma	ludzie	wpisanie wyjścia na wywieszonej w klubie tablicy "obecni na wodzie", czysta tablica upoważnia do zamknięcia hangaru od wewnątrz przed opuszczeniem klubu

6. CZŁONEK ZARZĄDU DS. BEZPIECZEŃSTWA

Wszyscy członkowie TWDW są zobowiązani do przestrzegania procedur bezpieczeństwa, a odpowiedzialność za wdrażanie w/w procedur spoczywa na Członku Zarządu ds. Bezpieczeństwa. **Od dnia 01.05.2022 tę rolę w KW TWDW pełni Tomasz Wiśniewski.**

Zakres obowiązków Członka zarządu ds. Bezpieczeństwa w TWDW:

- wprowadzanie i podnoszenie standardów bezpieczeństwa w klubie wioślarskim TWDW,
- opracowanie i aktualizacja Polityki Bezpieczeństwa,
- opracowanie programu szkoleń dotyczących bezpieczeństwa na wodzie i na lądzie,
- przeprowadzanie szkoleń ds. bezpieczeństwa,
- nadzór nad trenerami w zakresie polityki bezpieczeństwa,
- prowadzenie dziennika incydentów,
- w przypadku rażącego naruszenia zasad bezpieczeństwa Członek Zarządu ds. Bezpieczeństwa może podjąć działania dyscyplinarne ze skreśleniem z listy członków włącznie.

6.1. SZKOLENIA Z BEZPIECZEŃSTWA TRENINGÓW W KW TWDW

Członek Zarządu ds. bezpieczeństwa przeprowadza obowiązkowe szkolenia dotyczące bezpiecznego uprawiania wioślarstwa dla każdego członka TWDW lub wyznacza do tego odpowiednią osobę. Każdy członek KW TWDW ma obowiązek przynajmniej raz odbyć szkolenie.

Program szkoleń obejmuje wszystkie zagadnienia polityki bezpieczeństwa, ze szczególnym uwzględnieniem praktycznej strony bezpiecznego poruszania się po rzece.

6.2. WYMAGANIA W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA DOTYCZĄCE ŁODZI WIOŚLARSKICH

Sprawna łódź wioślarska:

- posiada zamknięte, nie przedziurawione komory wypornościowe (przynajmniej w części dziobowej i rufowej)
- posiada „zrywkę” umożliwiającą zerwanie rzepów butów jednym ruchem ręki
- posiada pięty podwiązane do podnóżka aby ułatwić uwolnienie stóp podczas wypadku
- posiada dobrze zamocowaną kulkę dziobową
- posiada sprawne, tj. nieużyte, nieprzestarzałe, będące w dobrym stanie dulki, które mocują wiosła do łodzi
- ma poprawnie zamocowane odsadnie do kadłuba

7. WARUNKI UNIEMOŻLIWIAJĄCE ZEJŚCIE NA WODĘ

- Zwracamy uwagę na stan rzeki i stosujemy się do komunikatów zarządu TWDW wysyłanych drogą elektroniczną.
- Nie schodzimy na wodę w trakcie trwania wezbrań ani stanów utrzymujących się orientacyjnie powyżej 480cm na wodowskazie Warszawa-Bulwary (aktualny i prognozowany stan dostępny online).
- Nie schodzimy na wodę w warunkach ograniczonej widoczności – po zmroku, podczas mgły, intensywnego deszczu, śnieżycy oraz jeśli zbliżają się wyładowania atmosferyczne.
- Nie schodzimy na wodę gdy wiatr podnosi spienione fale (białe grzywy, „white horses”).
- Nie schodzimy na wodę gdy na rzece pojawia się lód w postaci śryżu lub kry.
- Nie schodzimy na wodę jeśli stan łodzi lub osprzętu budzi wątpliwości.

Każdy zawsze wychodzi na wodę na własną odpowiedzialność. Klub TWDW dokłada wszelkich starań, aby treningi na wodzie były maksymalnie bezpieczne i między innymi z tego powodu powstała niniejsza Polityka Bezpieczeństwa. Obowiązkiem każdego członka TWDW, a w szczególności instruktorów jest przestrzeganie Polityki Bezpieczeństwa TWDW.

Jeżeli ktoś zdecyduje się wyjść na wodę mimo zaistnienia którejs z powyżej wymienionych okoliczności, to robi to WBREW obowiązującej Polityce Bezpieczeństwa TWDW.

8. ZASADY BEZPIECZEŃSTWA WIOSŁOWANIA PO WARSZAWSKIM ODCINKU WIŚŁY

Najważniejszym zadaniem na każdym treningu jest powrót z niego, a stała kontrola kierunku i świadomość swojego położenia na rzece jest obowiązkiem wioślarzy na Wiśle. Na podstawie wieloletniej, niepisanej umowy między warszawskimi klubami wioślarskimi „szlak wioślarski” (kierunek pływania) na Wiśle jest lewostronny i opisywany jednym zdaniem „**W górę rzeki po brzegu praskim, w dół po warszawskim**”. Zatem z innymi osadami wioślarskimi na Wiśle mijamy się lewym wiośłem.

8.1. KOMUNIKATY ZARZĄDU DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA

Członkowie TWDW zobowiązani są **śledzić i stosować się to komunikatów dotyczących bezpieczeństwa** publikowanych na kanałach komunikacyjnych klubu. Zarząd w stosownych sytuacjach może zakazać wychodzenia na wodę z różnych powodów – najczęściej zbyt niskich lub zbyt wysokich stanów rzeki.

8.2. OBOWIĄZEK WPISYWANIA SIĘ Z KSIĄŻKĘ PŁYWAŃ W HANGARZE ORAZ W GRAFIK TWDW

- Każde zejście i powrót z wody bezwzględnie musi zostać w odnotowane w grafiku TWDW oraz w książce pływań w hangarze.
- Na miejscu w klubie, bezpośrednio przed wyjściem na wodę wpisujemy imię, nazwisko i łódkę w książce pływań przed wyjściem i po powrocie.

8.3. BĘDĄC NA WODZIE

- Trzymamy się szlaków wioślarskich wskazanych na mapach akwenu opracowanych przez TWDW (również na mapie wywieszanej w klubie). Wybieramy na nich przejścia, co do których jesteśmy pewni, że są wolne od kamieni. W razie konfliktu szlaku wioślarskiego z szlakiem żeglownym nie mamy żadnego przywileju.
- Kontrolujemy wzrokiem strefę przed dziobem, odwracając się wystarczająco często, aby zawsze wiedzieć co jest przed nami.
- Nasłuchujemy cały czas.
- Staramy się być widoczni (biała lub jaskrawa odzież).
- Ostrzegamy okrzykiem w sytuacji niejasnej intencji lub kolizyjnego kursu innej łodzi wioślowej.
- Staramy się zapamiętać mijane stałe przeszkody na wodzie i charakterystyczne punkty na brzegu, żeby lepiej zorientować się w drodze powrotnej.
- Mamy ze sobą telefon w wodoodpornym etui z zapisanym numerem telefonu na policję rzeczną, do trenerów będących w tym czasie na motorówkach.
- Boje nie zawsze są w miejscu, w którym powinny być - zdarza się, że sypną w inne miejsce lub w ogóle przepadną. Wioślujący po Wiśle muszą być stale **świadomi gdzie są na rzece, czytać rzekę, poznać akwen**. Jeśli nie ma bojek - i tak powinniśmy pamiętać, gdzie zwykle stoją. Ponadto oznaczenia toru wodnego są zawsze wyjmowane z wody na okres zimy.
- **Aktywnie, świadomie i nieprzerwanie kontrolujemy i w razie potrzeby korygujemy kierunek. To my musimy decydować o kierunku płynięcia łódki, a nie rzeka.**

8.4. SZLAK WIOŚLARSKI, CZYLI REGUŁA „W GÓRĘ PO BRZEGU PRASKIM, W DÓŁ PO WARSZAWSKIM”

W optymalnych warunkach, czyli:

- przy stanie wody przynajmniej powyżej 300 cm na wodowskazie “Bulwary Wiślane”,
- przy braku pracujących na rzece statków na odcinku od Mostu Poniatowskiego do okolicy wejścia do portu Warszawskiego Klubu Wodniaków PTTK (ok 500 m powyżej Mostu Siekierkowskiego) **łodzi wioślarskie powinny iść w górę rzeki trzymając się brzegu praskiego, a w dół rzeki trzymając się brzegu warszawskiego** (Rysunek 1) .
Niezależnie od poziomu wody powyżej WKW należy idąc w górę rzeki zmienić brzeg w sposób opisany w punkcie 11.4. Przeszkody powyżej Mostu Siekierkowskiego.



Wioślowanie na innych odcinkach Wisły, tj. poniżej Mostu Poniatowskiego lub powyżej Elektrociepłowni Siekierki Polityka Bezpieczeństwa traktuje w taki sam sposób jak wioślowanie na wszelkich innych wodach śródlądowych. **Zawodnicy robią to na własną odpowiedzialność.** Chcąc mieć pewność co do bezpiecznego przejścia, TWDW zaleca poruszanie się po szlaku wioślarskim opisanym powyżej. Jedyną rekomendacją jaką warto w tym miejscu podać jest taka, że na nieznanym akwenu najbezpieczniej jest poruszać się po torze wodnym.

8.5. SZLAK WIOŚLARSKI VS. SZLAK ŻEGLOWNY (TOR WODNY)

Pływając na łodziach wioślarskich nie mamy obowiązku zawsze iść torem wodnym (szlakiem żeglownym). Ustalony kierunek wioślowania – „szlak wioślarski” – wynika z wieloletniej, niepisanej umowy między klubami znad Wisły i ma na celu wykorzystanie całej rzeki, a nie tylko wąskiego toru wodnego, na którym niezwykle trudno byłoby się mijać osadom wioślarskim. Niemniej należy pamiętać, że tor wodny **istnieje** i jest wyznaczony przez zielone i czerwone boje oraz odpowiednie znaki na mostach, a jednostki o większym zanurzeniu się go przeważnie trzymają. Prawdą jest, że jako wioślarze raz wpływamy na szlak, a innym razem z niego uciekamy. Wioślarze trzymają się bowiem brzegu (z zachowaniem bezpiecznej odległości), a nie toru wodnego. Znajdując się w torze wodnym, przy mijaniu się z innymi jednostkami, pamiętać należy, że **ruch na samym torze wodnym jest prawostronny.**

Przykładowo idąc w dół rzeki od Mostu Łazienkowskiego do Poniatowskiego po warszawskiej stronie znajdujemy się właśnie w torze wodnym. Wobec tego nie należy iść przy samym brzegu, lecz po prawej stronie toru wodnego (bliżej czerwonej niż zielonej bojki) aby minąć się z jednostkami idącymi w górę rzeki.

Zasady poruszania się na śródlądowych drogach wodnych są powszechnie dostępne i jako wodniacy (nawet początkujący) jesteśmy zobowiązani je znać.

8.6. OKOLICE POMOSTU KLUBOWEGO I WYJŚCIE Z PORTU CZERNIAKOWSKIEGO I PROM MIĘDZY PŁYTĄ DESANTU A PLAŻĄ SASKĄ.

W okolicach pomostu klubu TWDW, wyjścia z Portu Czerniakowskiego i Plaży Saskiej należy zachować szczególną ostrożność i pełne skupienie ze względu na:

- Kursujący w poprzek rzeki prom, który ma pierwszeństwo na wodzie
- Motorówki wychodzące z Portu oraz motorówki dobijające i odbijające z pomostu TWDW (nie zawsze są to tylko motorówki trenerskie)
- Osady odbijające (i dobijające) od pomostu TWDW, które w tym miejscu często ustawione są jeszcze (już) w poprzek rzeki
- Osady z innych klubów, które nieraz korzystają z pomostu TWDW
- Osady początkujące manewrujące w okolicy pomostu

9. PRZESZKODY POWODUJĄCE ZABURZENIA REGUŁY „W GÓRĘ IDZIEMY BRZEGIEM PRASKIM, W DÓŁ WARSZAWSKIM”

Poniżej opisane są szczegółowo **przeszkody**, które powodują zaburzenie ogólnej zasady „w górę po praskim, w dół po warszawskim”. Dla wioślarzy przeszkody powodują zwężenie dostępnego do pływania odcinka rzeki. Nie zmienia to zasady, że **osady powinny mijać się lewym wiośłem**.

Przy stanie wody powyżej 300cm na wodowskazie „Warszawa-Bulwary” przyjmujemy, że żadne kamienie nie stanowią zagrożenia na użytkowanym odcinku Wisły.

9.1. PRZESZKODY WYSTĘPUJĄCE PRZY STANIE WODY PONIŻEJ 300CM NA WODOWSKAZIE „WARSZAWA-BULWARY”

Kamienie w Wiśle - okolice Mostu Poniatowskiego i Łazienkowskiego są zaznaczone na *Rysunku 2* na żółto. BEZWZGLĘDNIE omijamy zaznaczone na żółto obszary. Jest jeden, znany, bezpieczny tor płynięcia, który gwarantuje bezpieczne przejście (zaznaczony na zielono). Nie igrzajmy z losem i trzymajmy się z dala od środka rzeki między M. Łazienkowskim i Poniatowskim. **Czerwona boja przy wyjściu z Portu Czerniakowskiego to najważniejsza boja na całym odcinku, po którym pływamy. Idąc w dół rzeki ZAWSZE, ale to ZAWSZE mijamy ją od strony warszawskiej. Jeśli tego nie zrobimy, to wplynięcie na kamienie jest prawie pewne.** Na tym odcinku musimy bardzo rygorystycznie unikać środka rzeki.

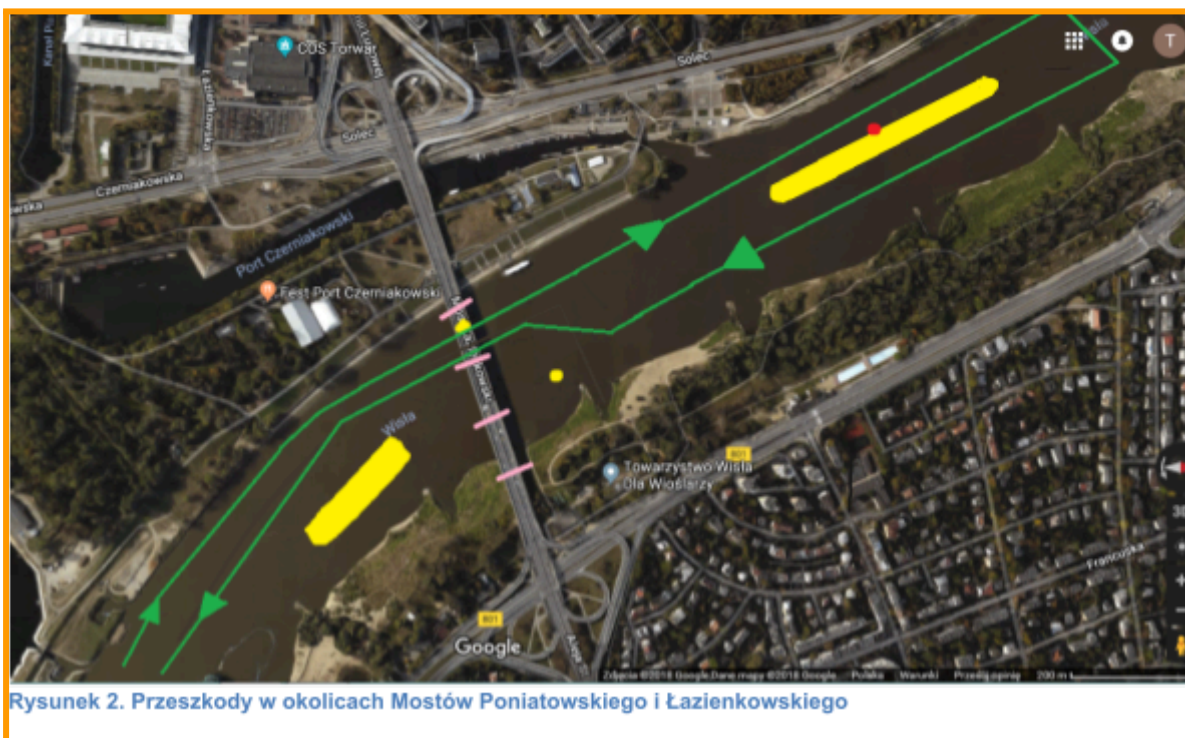
9.2. PRZESZKODY WYSTĘPUJĄCE PRZY STANIE WODY PONIŻEJ 200CM NA WODOWSKAZIE „WARSZAWA-BULWARY”

Oprócz przeszkód występujących przy stanie wody poniżej 300cm, są to:

- **Kamienie między Mostem Łazienkowskim a Grubą Kaścią** zaznaczone są na *Rysunku 2*. Omijamy je odsuwając się od brzegu praskiego. Jak zawsze, niezmiennie mijamy osady wioślarskie płynące w przeciwnym kierunku **lewym wiośłem**, ale przechodzimy znacznie bliżej warszawskiego brzegu, **również w górę rzeki**.

9.3. PRZESZKODY WYSTĘPUJĄCE PRZY STANIE WODY PONIŻEJ 150CM NA WODOWSKAZIE „WARSZAWA-BULWARY”

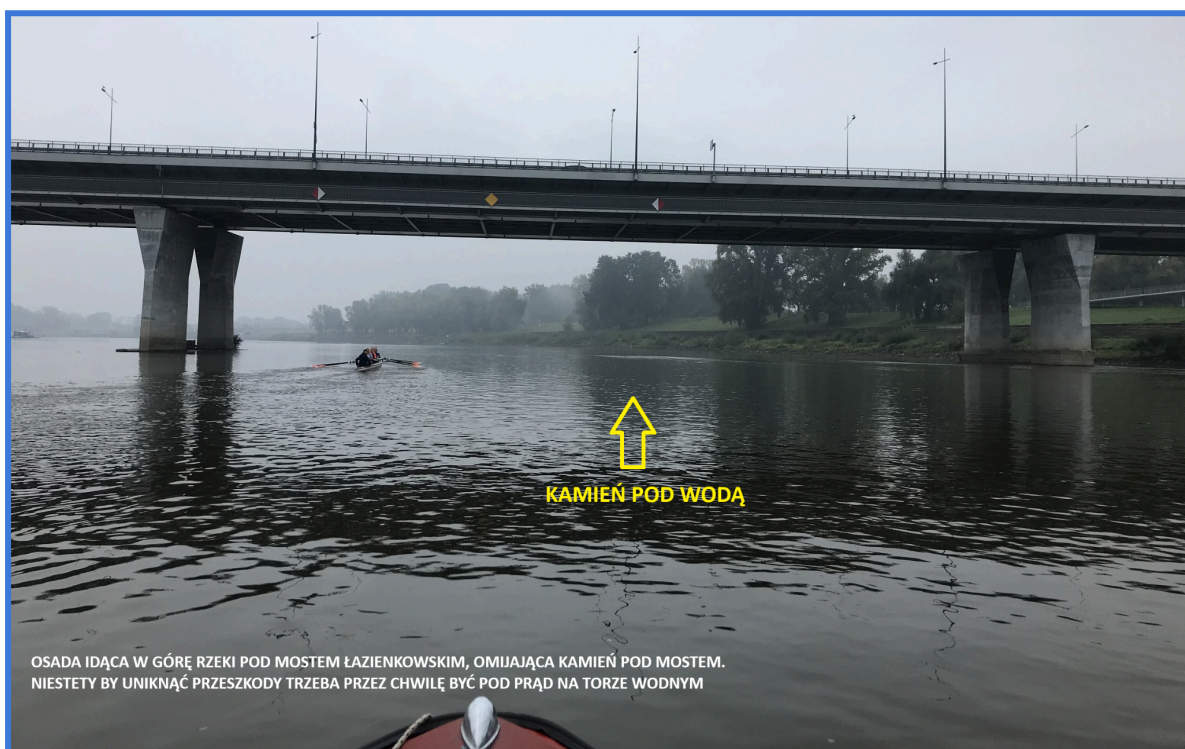
Przy stanie wody poniżej 150cm przejście pod Mostem Łazienkowskim nie jest bezpieczne mimo tego, że jest to szlak żeglowny. Pod mostem, po warszawskiej stronie szlaku można o coś zaczepić. Woda się marszczy, co widać na *Rysunku 3*. Łódka widoczna na nim przepływa poprawnie pod Mostem Łazienkowskim w miejscu, które **gwarantuje bezpieczne przepłynięcie**. Pod znakiem oznaczającym prawą stronę toru wodnego (biało-czerwony kwadrat) widać zmarszczenie wody, gdzie jest w/w przeszkoda. Aby bezpiecznie ominąć kamień trzeba przez chwilę iść pod prąd toru wodnego. Zupełnie tak samo jak jadąc samochodem omija się przeszkodę na poboczu.



Rysunek 2. Przeszkody w okolicach Mostów Poniatowskiego i Łazienkowskiego

9.4. WYCHODZENIE NA WODĘ PRZY BARDZO NISKICH STANACH RZEKI.

Niestety ze względu na postępującą erozję dna Wisły oraz wieloletnią suszę, rzeka na odcinku, z którego korzystamy zmienia się z roku na rok odstawiając nieznane wcześniej przeszkody w wodzie, czyli głównie kamienie. **Gdy poziom wody jest bardzo niski należy uważnie śledzić komunikaty zarządu klubu zawierające wskazówki dotyczące bezpiecznego trenowania na Wiśle i bezwzględnie się do nich stosować.**



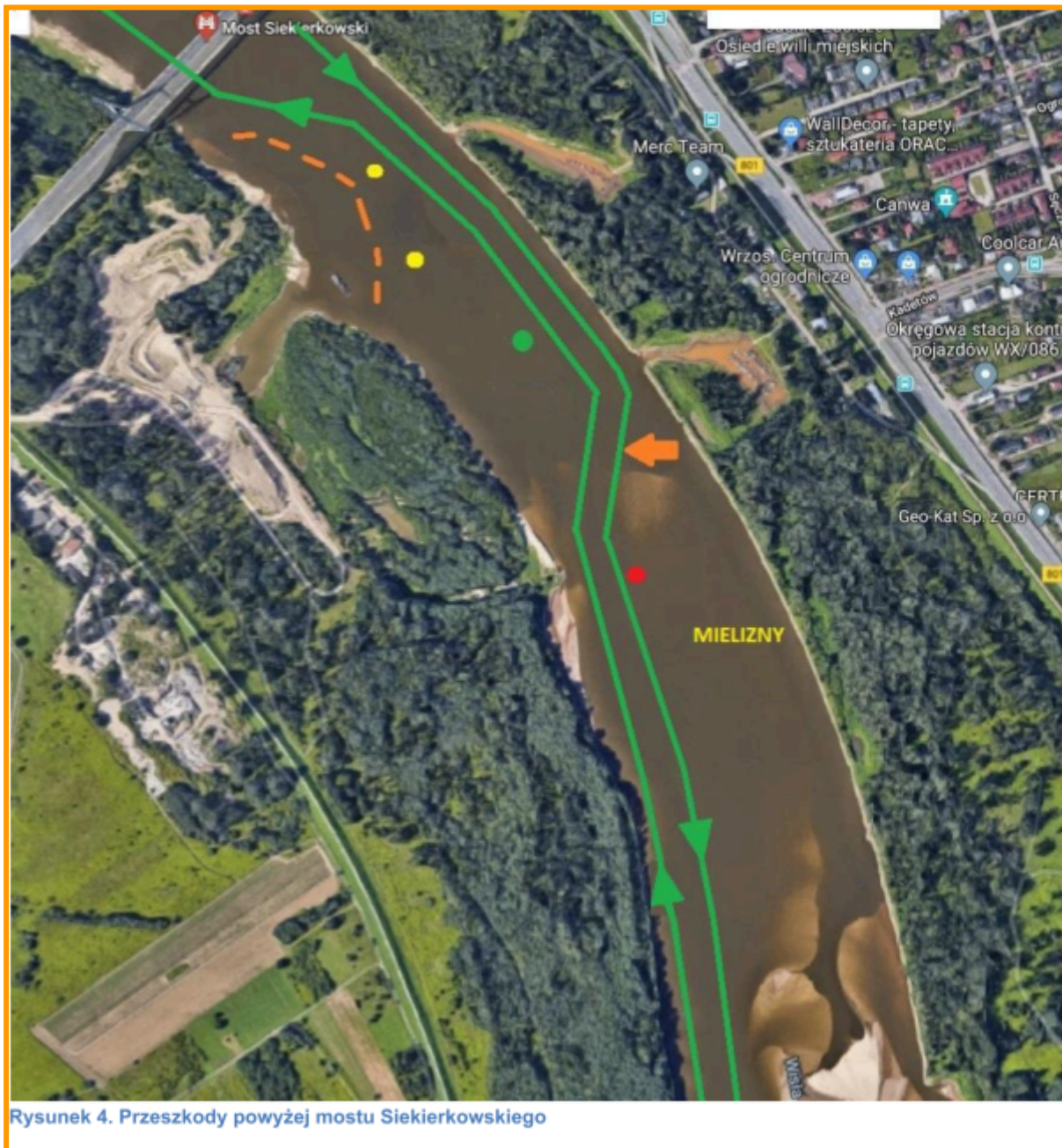
OSADA IDĄCA W GÓRĘ RZEKI POD MOSTEM ŁAZIENKOWSKIM, OMIJAJĄCA KAMIENIEM POD MOSTEM. NIESTETY BY UNIKNĄĆ PRZESZKODY TRZEBA PRZEZ CHWILĘ BYĆ POD PRĄD NA TORZE WODNYM

Rysunek 3. Przeszkoda pod mostem Łazienkowskim

9.5. PRZESZKODY POWYŻEJ MOSTU SIEKIERKOWSKIEGO

Przeszkody (mielizny i barka) powyżej Mostu Siekierkowskiego są widoczne na *Rysunku 4*, zaznaczony został też bezpieczny tor płynięcia. Ciężko jest jednoznacznie określić stan wody, przy którym można się nie obawiać mielizn. Występują na środku rzeki, na całym odcinku między WKW PTTK a Mostem Południowym. Mają różną wysokość, zmieniają się po większych wezbraniach, nieraz nawet gdy mielizna jest pod wodą, to na środku zalega zaczeplone o nią całe drzewo. W rezultacie niezależnie od poziomu wody, zalecamy poruszać się w sposób przedstawiony na *Rysunku 4* i opisany w punktach poniżej

- Powyżej pogłębiarki pracującej nieopodal M. Siekierkowskiego powinny znajdować się oznaczenia szlaku żeglownego - **zielona i czerwona boja** (czasem są dwie, czasem jedna, czasem żadnej), patrz *Rysunek 3*. Idąc w górę rzeki mijamy zieloną boję od strony praskiej, następnie **przeływamy na brzeg warszawski**, mijamy czerwoną boję od strony warszawskiej i trzymamy się jej aż do Mostu Południowego. Jeśli nie ma żadnej bojki, to poprawnego toru należy się **nauczyć** i czytać rzekę. Decydując się na pływanie powyżej M. Siekierkowskiego, należy znać rzekę, mieć swoje punkty orientacyjne na brzegu (barka, wejście do WKW, ostroga przy brzegu warszawskim) i z tej wiedzy korzystać aby w odpowiednim momencie zmienić brzeg. Należy zwrócić uwagę na fakt, że na tym odcinku łódki wioślarskie poruszają się w obie strony w torze wodnym, który jest wytyczony przy brzegu warszawskim. Czyli szlak wioślarski pokrywa się z torem wodnym. Dochodzi więc do sytuacji, że wioślarze poruszają się w obu kierunkach pod prąd w torze wodnym na tym odcinku. Jednak na moment tworzenia niniejszego dokumentu ruch jednostek innych niż wioślarskie na tym odcinku jest znikomy i w praktyce możemy sobie pozwolić na tolerowanie takiego stanu rzeczy bez istotnego ryzyka.
- Wspomniana wyżej pogłębiarka korzysta ze stalowych - nie plastikowych - boi, które są stare i słabo widoczne
- Na tym odcinku należy bardzo uważnie **czytać rzekę** - gdy woda zmienia kolor i staje się jasna, oznacza to, że jest bardzo płytko i pod łódką jest piasek. Ponadto zwykle z daleka widać mieliznę, gdyż woda się na niej załamuje i marszczy.
- Jeśli nie czujesz się komfortowo ze znajomością rzeki powyżej MS - **zawróć** i zrób trening na znanej części akwenu.
- **Wpłynięcie na mieliznę piaskową** może skutkować poważnym uszkodzeniem łodzi. Dziób wsuwa się na piach, a środek łodzi traci podparcie w wodzie. Łódka może w konsekwencji pęknąć w połowie, bo ciężar osady działa na łódkę tak, jakby zawodnicy usiedli na łódkę stojącą na kobyłkach.
- Jeśli zaistnieje konieczność wyjścia z łodzi w celu spłynięcia z mielizny, pamiętajmy, że mielizna potrafi gwałtownie się skończyć, a głębokość z kilkunastu centymetrów przejść od razu w kilka metrów, występują tzw. ruchome piaski i inne zagrożenia. Kąpiel i chodzenie po dnie Wisły nie jest bezpieczne i należy tego unikać. **Stąpaj bardzo ostrożnie obserwując jasność wody i trzymając się cały czas łodzi!**
- Przy bardzo niskich stanach rzeki (orientacyjnie poniżej 150cm), odradzamy pływanie tak daleko w górę rzeki.

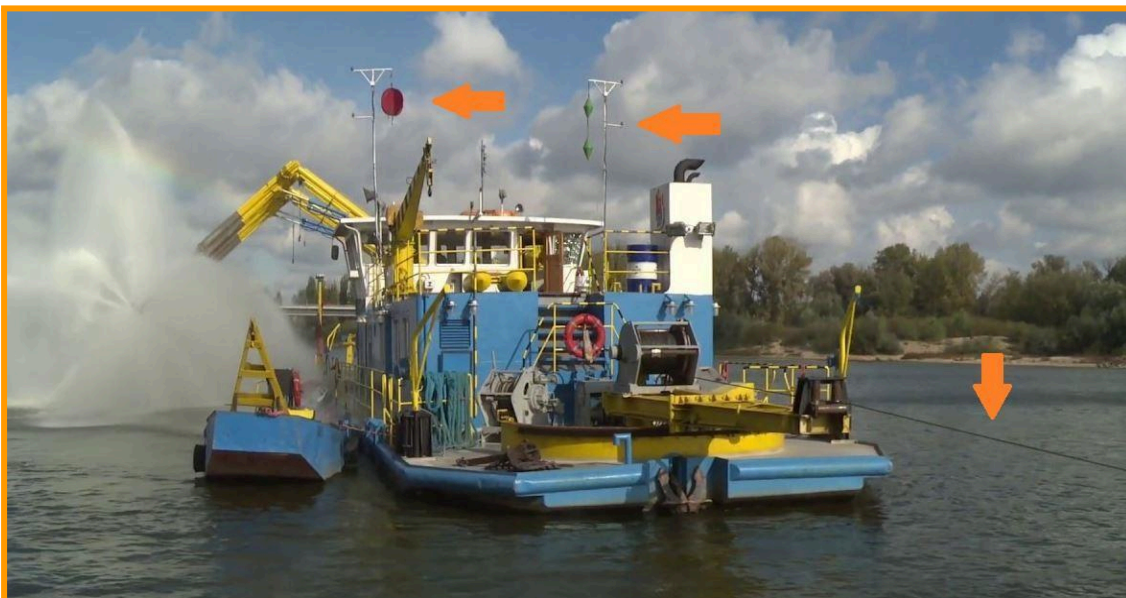


Rysunek 4. Przeszkody powyżej mostu Siekierkowskiego

9.6. STATKI PRACUJĄCE W RÓŻNYCH MIEJSCACH NA WIŚLE

Przede wszystkim należy bezwzględnie omijać barki **szerokim łukiem**. Pamiętajmy, że:

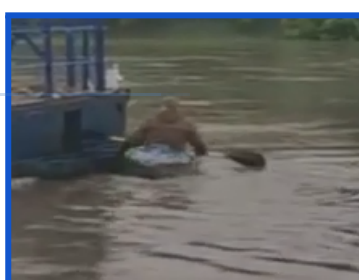
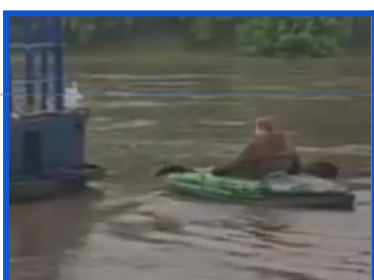
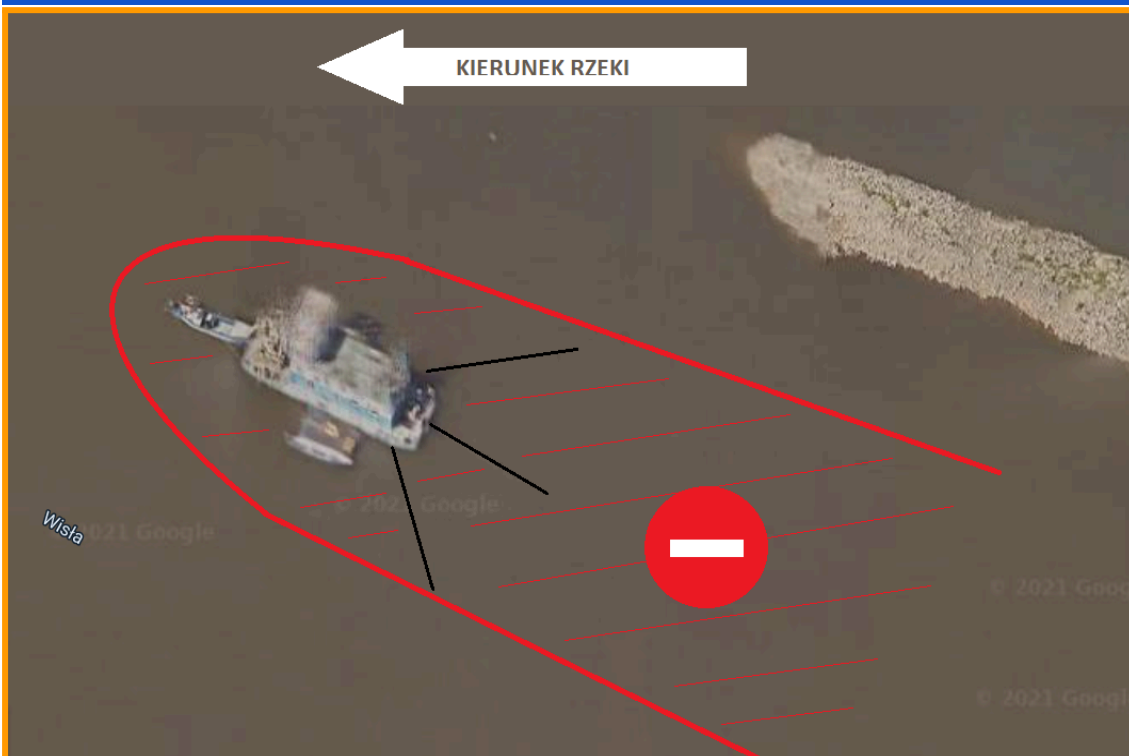
- Od stojących barek odchodzą **słabo widoczne** liny kotwiczne, w które łatwo wptynać, jeśli nie zachowamy odległości. Napięta lina może stanowić zagrożenie nawet kilkadziesiąt metrów od barki gdyż wchodzi do wody daleko od barki pod małym kątem (Rysunek 5).
- Jest to równoznaczne z tym, że w bezpośrednim sąsiedztwie żółtej boi lina jest najgłębiej, więc jest w tym miejscu względnie bezpiecznie.
- Żółte boje są zwykle dobrze rozstawione, ale **nie zawsze**. Statki zmieniają miejsce pracy, nieraz boje spływają
- barki pracujące na Wiśle zgodnie z przepisami posiadają oznaczenia:
 - ze strony, z której szlak żeglowny **jest wolny** dla przejścia statków: **dwa zielone podwójne stożki** umieszczone pionowo – **z tej strony mijamy statek**
 - ze strony, z której szlak żeglowny **jest zamknięty** dla przejścia statków: **czerwona kula**



UWAGA!

**WPŁYNIĘCIE Z PRĄDEM RZEKI NA POGŁĘBIARKĘ
STANOWI ZAGROŻENIE ZDROWIA I ŻYCIA!
PŁYNĄCA WODA Z DUŻĄ SIŁĄ BĘDZIE WPYCHAĆ ŁÓDKĘ POD BARKĘ!**

**PŁYNAĆ W DÓŁ RZEKI POD ŻADNYM POZOREM NIE WOLNO
POZWOLIĆ NA WPŁYNIĘCIE ŁODZI NA BARKĘ!!!
(RYSUNEK 6 ORAZ 7).**



Rysunek 7: Kajak wpychany pod barkę przez rzekę.

10. PŁYNIĘCIE W GÓRĘ RZEKI VS. PŁYNIĘCIE W DÓŁ RZEKI

Należy pamiętać, że płynąc w dół rzeki przemieszczamy się znacznie szybciej względem stałych przeszkód niż płynąc w górę. Ta sama barka lub boja, do której wolno zbliżyliśmy się płynąc w górę rzeki, znajdzie się blisko nas znacznie szybciej podczas płynięcia w dół.

Idąc w dół rzeki w ciągu 5 chwytów pokonujemy w przybliżeniu ponad 60 metrów!

Przy omijaniu przeszkód (zwłaszcza gdy zostaną zauważone późno) należy pamiętać, że manewr „wstecz lewym” nie jest odwrotnością manewru „zarób prawym”. Manewr „wstecz” hamuje, a manewr „zarób” rozpędza łódkę.

11. ZASADY WIOSŁOWANIA NA KANALE ŻERAŃSKI

1. Zasady ogólne i bezpieczeństwo

- a. Na całym akwenu obowiązuje zasada szczególnej ostrożności oraz ograniczonego zaufania wobec innych użytkowników wody.
- b. Kanał jest akwenu wąskim i intensywnie użytkowanym. Nawet posiadając pierwszeństwo, w przypadku ryzyka kolizji należy zwolnić lub zatrzymać się. Bezpieczeństwo ma zawsze pierwszeństwo przed treningiem.
- c. Zaleca się korzystanie z urządzeń rejestrujących trasę (GPS w zegarku lub telefonie) na wypadek konieczności odtworzenia przebiegu pływania po zdarzeniu lub kolizji.

2. Wyposażenie łodzi i obserwacja akwenu

- a. Wszystkie łodzie muszą być wyposażone w lusterko zamontowane na ostatniej odsadni, umożliwiające obserwację akwenu za łodzią.
- b. Noskowi jest zobowiązany do regularnego kontrolowania lusterka oraz informowania załogi i trenera o przeszkodach, innych jednostkach lub zagrożeniach na trasie.

3. Kierunek pływania i poruszanie się po kanale

- a. Po Kanale Żerańskim obowiązuje ruch z brzegiem po lewej stronie, zgodnie z zasadą: „lewa ręka – lewy brzeg”.
- b. **UWAGA:** Jest to ruch prawostronny, zgodny z zasadami na torze wodnym. **Inaczej niż na Wiśle**, nie ma na Kanale czegoś co umownie nazywamy “torem wioślarskim”, czyli umowy między klubami dotyczącej zasad pływania.
- c. W obszarach oznaczonych bojami (zieloną i czerwoną) należy poruszać się lewą stroną wyznaczonego toru.
- d. Linie poprawnego kierunku pływania zostały zaznaczone na mapie stanowiącej załącznik do regulaminu.

4. Zakręty, łuki i przeszkody na wodzie

- a. Zakręty i łuki Kanału należy pokonywać spokojnie i z zachowaniem szczególnej ostrożności, bez ścinania trasy.
- b. Ze względu na ograniczoną widoczność zabrania się ścinania zakrętów. Należy zwolnić i trzymać się swojego brzegu.
- c. Treningi o zwiększonej intensywności (interwały, sprawdziany) należy wykonywać wyłącznie na długich, prostych odcinkach o dobrej widoczności.
- d. Na akwenu mogą występować przeszkody, takie jak zwalone drzewa, pływające kłody, kępy roślin czy glony. W okresie jesiennym mogą one znacznie ograniczać prędkość łodzi.
- e. Załoga, a w szczególności noskowi, ma obowiązek stałej obserwacji akwenu i reagowania na pojawiające się zagrożenia.

5. Ruch w części portowej i przy pomostach

- a. Wypływanie i wplywanie do części portowej, w której znajduje się pomost TWDW, wymaga szczególnej koncentracji ze względu na wzmożony ruch jednostek.
- b. W tym rejonie występują tory kolizyjne związane z podejściami i odejściami do pomostów klubów (m.in. AZS, Skra, smocze łodzie).
- c. Dobijanie i odbijanie od pomostu TWDW odbywa się zgodnie z załącznikiem graficznym do regulaminu. Nieprzestrzeganie tych zasad prowadzi do przecinania torów pływania i zwiększa ryzyko kolizji.

6. Inni użytkownicy Kanału

- a. Kanał Żerański jest użytkowany przez różne grupy: kajakarzy turystycznych, osoby na SUP-ach, pontony, wędkarzy, motorowodniaków oraz wiele klubów sportowych.
- b. Użytkownicy rekreacyjni często nie znają zasad poruszania się po akwenie — należy wykazać się cierpliwością i kulturą osobistą.
- c. Motorowodniacy i motorówki z narciarzem wodnym poruszają się w wyznaczonej strefie, zaznaczonej na mapie.
- d. W przypadku kontaktu z wędkarzami należy unikać dyskusji i odpuścić, nawet jeśli mamy rację w sporze.
- e. Na Kanale działają m.in.: AZS AWF, Warsaw Rowing Club, Uniwersytet Warszawski, Kajaki Spójni, Water Crew, załogi smoczyc łodzi oraz turyści. Wiele załóg to dzieci i młodzież, obowiązuje zasada wzajemnego szacunku.
- f. Zawsze należy ustąpić pierwszeństwa statkowi kursującemu do Serocka. W przypadku spotkania należy zatrzymać się i poczekać na jego przepłynięcie.

7. Wyprzedzanie i mijanie

- a. Wyprzedzanie należy wykonywać spokojnie i nieagresywnie, po wcześniejszym poinformowaniu wyprzedzanej osoby lub jej trenera.
- b. W przypadku zamiaru wyprzedzania przez inną jednostkę należy spuścić z toru i umożliwić bezpieczne manewrowanie.

8. Zawody i wydarzenia sportowe

- a. W przypadku trwających na Kanale zawodów lub imprez sportowych należy nie przeszkadzać uczestnikom (nawet podczas zawodów wędkarskich).
- b. Sposób i moment przepłynięcia przez rejon zawodów należy uzgodnić z sędziami lub organizatorami.
- c. Istnieje możliwość, że zawody uniemożliwiają zejście na trening, co należy uszanować.

9. Zasady poruszania się na pomoście i zapleczu

- a. Osoby schodzące na pomost powinny ustępować pierwszeństwa załogom wynoszącym łodzie na brzeg.
- b. Na pomoście obowiązuje kultura osobista: spokojna komunikacja, brak krzyków oraz wzajemna wyrozumiałość, szczególnie przy dużym natężeniu ruchu.
- c. Obowiązuje zakaz czekania z łodzią na schodach. Czekać należy na brzegu bądź na pomoście.

10. Sprzęt i obowiązki organizacyjne

- a. Po zakończeniu treningu łódź należy umyć wodą z Kanału w wyznaczonym miejscu, używając dostępnych wiader i szmat.
- b. Wiosła należy odłożyć lub odwiesić na przeznaczone do tego miejsce.
- c. Łodzie należy odkładać w sposób zabezpieczający lusterko przed uszkodzeniem.
- d. Wszelkie awarie sprzętu lub infrastruktury należy niezwłocznie zgłaszać do klubu.
- e. Każdy trening musi być wpisany do elektronicznego grafiku pływań oraz papierowej książki pływań, również trening na sprzęcie prywatnym.
- f. Po zakończonym treningu, jeśli jesteś ostatnia/ostatni na przystani:
 - Sprawdź w papierowej książce pływań oraz w elektronicznym grafiku, kto i jaki sprzęt wyszedł na wodę. Na tej podstawie można stwierdzić, czy na wodzie pozostały jeszcze inne osady.
 - Jeśli nikogo nie ma, koniecznie pozamykaj: furtkę na pomost, bramę na teren, przyczepę sanitarną oraz hangar na łodzie.
- g. Obowiązuje zakaz parkowania samochodów wzdłuż wybrzeża w okolicy przystani. Obszar objęty zakazem parkowania został zaznaczony na mapie.
- h. TWDW nie ponosi odpowiedzialności za majątek pozostawiony bez opieki na terenie przystani (np w szafkach czy hangarze).
- i. Wszystkich obowiązują zasady czystości. Śmieci wyrzucamy do odpowiednich zbiorników. Nie zostawiamy bałaganu w warsztacie, hangarze bądź w szatni. Unikamy wchodzenia w zabłoconych butach do szatni i łazienek (zdejmij/wyczyść buty). Jeśli zabłocisz sanitariat bądź szatnie mile widziane przetarcie podłogi mopem. Dbaj o infrastrukturę klubową jak o swoje :)

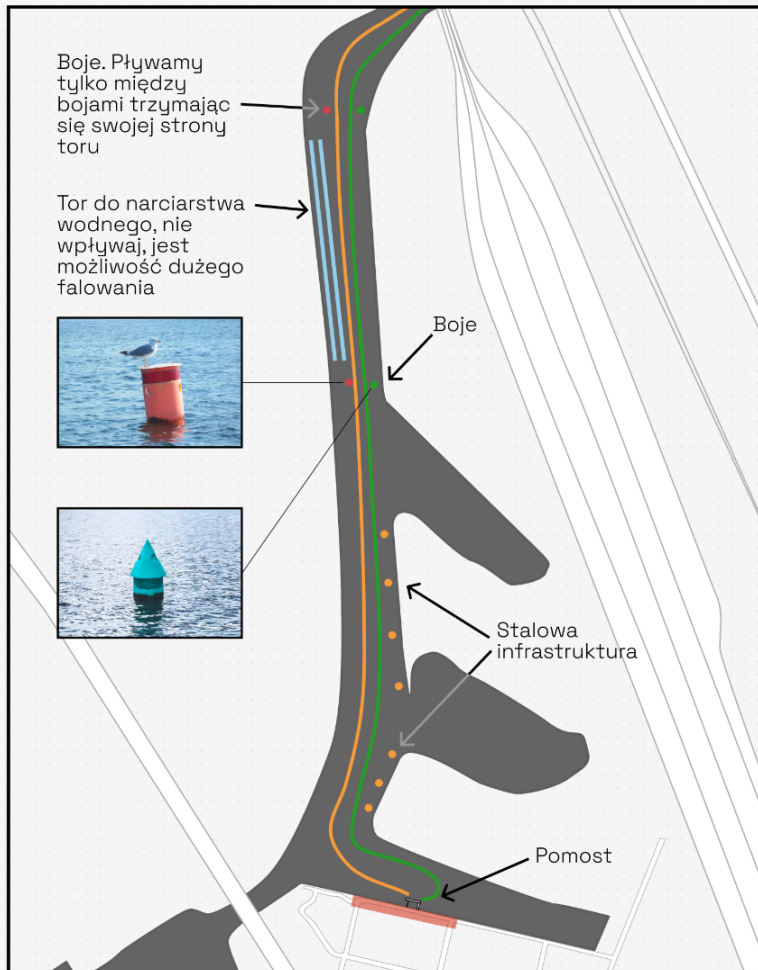
11. Pływanie samodzielne (bez obecności trenera) na Kanale Żerańskim

- a. Pływanie samodzielne, czyli bez trenera obecnego na wodzie, jest dozwolone wyłącznie po:
 - Odbyciu szkolenia z pływania na Kanale Żerańskim.
 - Uzyskaniu zgody Trenera Koordynatora.
- b. Klubowicze przeszkoleni nie mogą zabierać na trening osób, które nie przeszły szkolenia.
- c. Lista osób przeszkolonych będzie odnotowana w elektronicznym grafiku pływań, co pozwala na weryfikację uprawnień przed zejściem na wodę.
- d. Zgoda Trenera Koordynatora wydawana jest indywidualnie i dotyczy wszystkich klubowiczów, niezależnie od doświadczenia czy rodzaju łodzi. Decyzja zależy m.in. od umiejętności zawodnika, stażu pływania na Kanale oraz typu łodzi (klubowa, prywatna).
- e. Trener Koordynator może zawiesić lub cofnąć zgodę na samodzielne pływanie w przypadku naruszenia regulaminu, niewłaściwego zachowania na wodzie lub stwierdzenia braku odpowiednich umiejętności.
- f. W razie wątpliwości co do zasad pływania samodzielnego lub swojej zgody, klubowicz może skontaktować się z zespołem TWDW pod adresem kontakt@twdw.pl

12. Bezpieczeństwo na Kanale Żerańskim

- a. W wypadku konieczności wezwania służb ratowniczych należy dzwonić pod numer 112 lub bezpośrednio na straż pożarną 998. **Kanał Żerański nie posiada stałego zespołu WOPR ani policji wodnej.**
- b. Każdy trening musi być wpisany do elektronicznego grafiku oraz papierowej książki pływań. Pozwala to na identyfikację osób, które nie wróciły z wody.
- c. Zaleca się posiadanie co najmniej jednego telefonu komórkowego na osadę.

KLUBOWE ZASADY PŁYWANIA PO KANALE ŻERAŃSKIM



Żółta Rura, ok. 7km od pomostu TWDW →



Zalecany długi odcinek do robienia przyspieszeń i testów

Ostry zakręt, zwojnij, oglądaj się



Ostry zakręt, zwojnij, oglądaj się

Pomosty innych klubów, zwróć uwagę na odbijające żelazki

ZASADY

I. Zasady ogólne i bezpieczeństwo

Na całym akwenu obowiązują zasady szczególnej ostrożności oraz ograniczonego zaufania wobec innych użytkowników wody. Kanał jest akwenem wąskim i intensywnie użytkowanym. Nawet posiadając przeważenie, w przypadku wąskiej kolizji należy zwojnij lub zatrzymać się. Bezpieczeństwo na zawsze przeważa nad treningiem. W przypadku konieczności ewakuacji klubów stowarzyszonych należy dzwonić pod numer 112 lub bezpośrednio na straż pożarną 998. Kanał Żerański nie posiada stałego zespołu WOPR ani policji wodnej.

II. Wyposażenie łodzi i obserwacja akwenu

Wszystkie łodzie muszą być wyposażone w kuterko zamontowane na ostatniej ośmi, umożliwiające obserwację akwenu za łodzią. Noskowi jest zobowiązany do regularnego kontrolowania listka oraz informowania załogi i trenera o przeszkodach, innych jednostkach lub zagrożeniach na trasie.

III. Kierunek pływania i poruszanie się po kanale

Po Kanał Żerański obowiązuje ruch z brzożem po lewej stronie, zgodnie z zasadą „lewa ręką - lewą brzoż”. W obszarach oznaczonych bojami (żółtymi i czerwonymi) należy poruszać się lewą stroną wyznaczonego toru. Linie poprzeczne kierunku pływania zostały zaznaczone na mapie.

IV. Zakrety, łuki i przeszkody na wodzie

1. Zakrety i łuki Kanału należy pokonywać spokojnie i z zachowaniem szczególnej ostrożności, bez ścinania trasy.
2. Ze względu na ograniczoną widoczność zabrania się ścinania zakretów. Należy zwojnij i trzymać się swojego brzoża.
3. Treningi o zwiększonej intensywności (interwały, sprawdziany) należy wykonywać wyłącznie na długich, prostych odcinkach o dobrej widoczności.
4. Na akwenu mogą występować przeszkody, takie jak zwalone drzewa, pływające kłody, kępy roślin czy gliny. W okresie jesennym mogą one znacznie ograniczać przepływność wody.
5. Załoga, a w szczególności noskowi, ma obowiązek stałej obserwacji akwenu i reagowania na pojawiające się zagrożenia.

VI. Inni użytkownicy Kanału

1. Kanał Żerański jest użytkowany przez różne grupy: kajakarzy turystycznych, osoby na SUP-ach, pontonów, wędkarzy, motorowodniaków oraz wielu klubów sportowych.
2. Użytkownicy rekreacyjni często nie znają zasad poruszania się po akwenu - należy wykręcić się o przepływność i kulturę osobistą.
3. Motorowodniacy i motorówki z narciarzem wodnym poruszają się w wyznaczonej strefie, zaznaczonej na mapie.

VII. Wyprzedzanie i mijanie

1. Wyprzedzanie należy wykonywać spokojnie i nieagresywnie, po wyczerpaniu możliwości wyprzedzenia obojga lub jej trenera.
2. W przypadku zamiaru wyprzedzenia przez inną jednostkę należy spłynąć z toru i umożliwić bezpieczne manewrowanie.

STREFA ZAKAZU PARKOWANIA SAMOCHODÓW

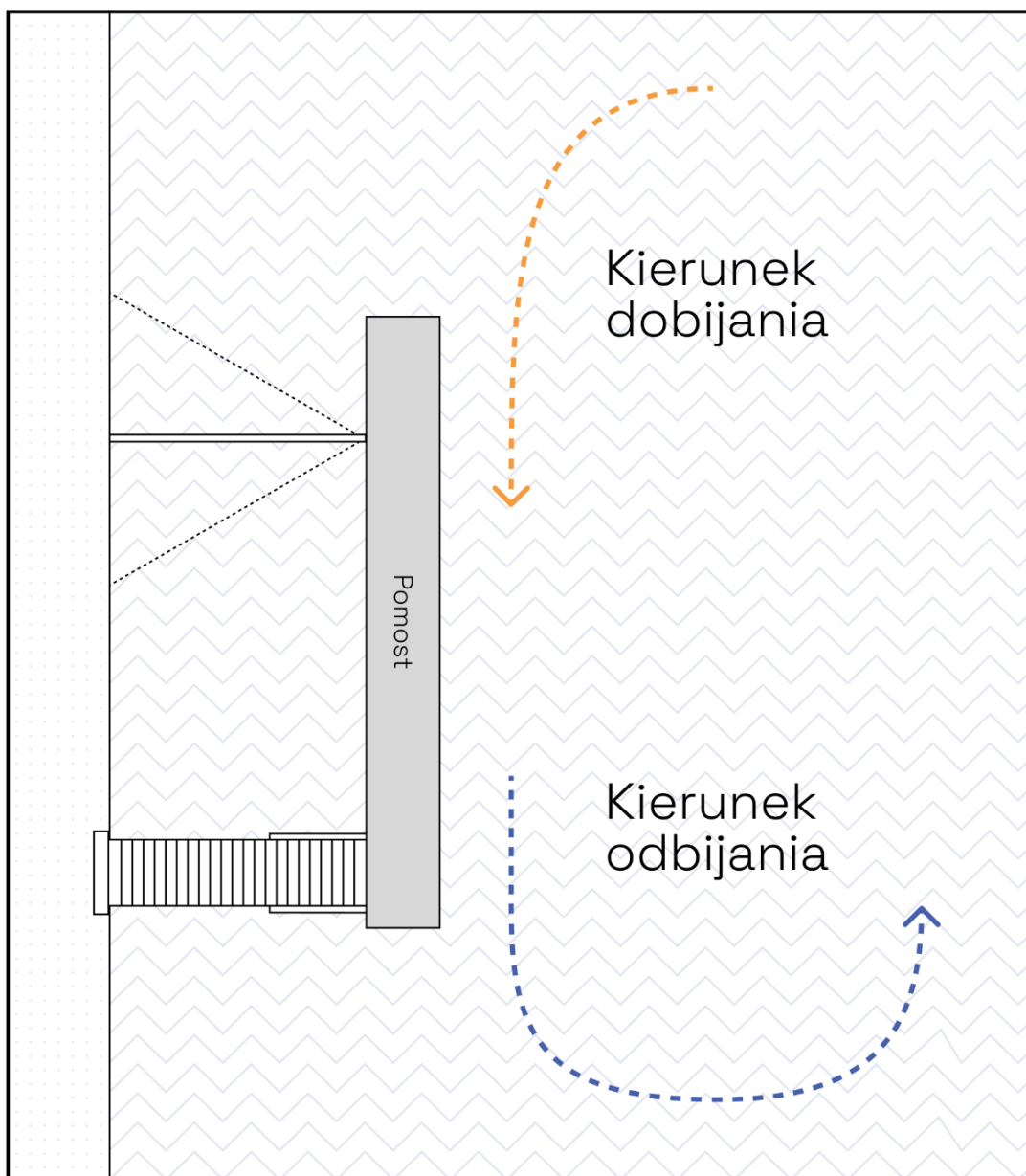
TRASA DO DOLU

TRASA DO GÓRY



DOBIJANIE I ODBIJANIE OD POMOSTU TWDW ODBYWA SIĘ ZGODNIE Z GRAFIKĄ.

NIEPRZESTRZEGANIE TYCH ZASAD PROWADZI DO
PRZECINANIA TORÓW PŁYWANIA I ZWIĘKSZA RYZYKO KOLIZJI.



1. Osoby schodzące na pomost powinny ustępować pierwszeństwa załogom wynoszącym łódzie na brzeg.
2. Na pomoście obowiązuje kultura osobista: spokojna komunikacja, brak krzyków oraz wzajemna wyrozumiałość, szczególnie przy dużym natężeniu ruchu.
3. Obowiązuje zakaz czekania z łodzią na schodach. Czekać należy na brzegu bądź na pomoście.
4. Po zakończonym treningu jeśli jesteś ostatnia/ostatni na przystani oraz nikogo nie ma na wodzie konieczne zamykaj: furtkę na pomost.

13. WYCHODZENIE NA WODĘ W OKRESIE GDY TEMPERATURA WODY JEST NISKA

Gdy temperatura wody jest na tyle niska, że znalezienie się w niej niesie ryzyko hipotermii, (zwykle między październikiem a kwietniem) należy stosować się do poniższych zaleceń:

- Nie wychodzić na wodę na małe typy łódek (jedyńki i dwójki) bez umówionej asysty motorówki
- Zabierać na wodę folię termiczną i telefon w wodoodpornym etui z zapisanym numerem telefonu na policję rzeczną, do trenerów będących w tym czasie na motorówkach i do członków zarządu TWDW
- Zaleca się treningi na większych typach łodzi (czwórki i ósemki), które są mniej wywrotne
- Nie zaleca się wychodzenia na wodę bez umówionej asysty motorówki osadom pływającym samodzielnie, ale nadal względnie mało doświadczonym

14. W RAZIE WYPADKU NA WODZIE

- Zachowujemy spokój: Wisła jest czystą rzeką, koncentrujemy się przede wszystkim na uwolnieniu stóp z podnóżka
- Po uwolnieniu chwytamy się łodzi i nie odpywamy od niej. Sprawna łódka nie tonie i działa jak koło ratunkowe.
- Jeśli posiadamy umiejętność wchodzenia do łodzi z wody, wracamy do łódki i kontynuujemy na wiosłach do klubu.
- Jeśli nie posiadamy w/w umiejętności, holujemy łódź do brzegu, owijamy się w folię termiczną i telefonujemy po wsparcie. Po uzgodnieniu możliwe jest kontynuowanie powrotu na wiosłach do klubu lub holowanie motorówką np przez trenera.
- Jeżeli zajdzie taka konieczność pozostaw łódź przy brzegu, wróc pieszo na przystań i natychmiast poinformuj zespół klubu o miejscu pozostawienia sprzętu.
- Zalecamy aby mieć ze sobą telefon w wodoodpornym etui. Wówczas mamy szansę zatelefonować do tych, którzy mogą nam najszybciej pomóc, tj:
 - **trenerów, o których wiemy, że są na wodzie** (warto mieć zapisane numery do różnych trenerów)
 - **komisariatu policji rzecznej 47 723 28 10**
 - **112**
- Jeśli jesteśmy świadkami wypadnięcia do łodzi i sami jesteśmy w łodzi wiosłarskiej, należy w pierwszej kolejności zadbać o własne bezpieczeństwo. Próba pomocy z tej pozycji jest trudna i ryzykowna i może skończyć się drugą wywrotką. Należy tego unikać. Aby pomóc w pierwszej kolejności telefonujemy na numery podane w punkcie wyżej.
- Obowiązkowo zgłaszamy zdarzenie członkowi zarządu do spraw bezpieczeństwa lub innej osobie z kierownictwa TWDW i sprawdzamy stan sprzętu. Klub prowadzi rejestr wypadków aby wyciągać z niego wnioski na przyszłość. Nie notujemy personaliów osób, tylko okoliczności zdarzeń.
- pamiętaj, że sprawne łódki wiosłarskie z komorami wypornościowymi mogą się przewrócić, ale nie toną. Są Twoim kołem ratunkowym. Jednocześnie pamiętaj, że Twoje bezpieczeństwo jest najważniejsze i w razie wywrotki nie martw się zanadto o sprzęt (np zatopiony wózek albo złamane wiosło).

Procedura w przypadku kolizji z inną jednostką pływającą

- W wypadku braku możliwości powrotu na przystań łodzią, nie wolno oddalać się z miejsca zdarzenia bez poinformowania zespołu klubu lub trenera. Dopiero po przekazaniu informacji i ustaleniu działania z przedstawicielem klubu (np. pozostawienie sprzętu przy brzegu) należy bezpiecznie wrócić na przystań piechotą/motorówką udzielającą pomocy.
- Zaleca się rejestrowanie treningów za pomocą GPS (np. Strava), co pozwala na późniejszą analizę trasy i okoliczności zdarzenia.

15. SAMODZIELNE WYCHODZENIE NA WODĘ (BEZ OBECNOŚCI TRENERA)

TWDW zachęca do usamodzielniania się pełnoletnich zawodników i zaleca wychodzenie bez asysty trenera gdy spełnione są poniższe warunki:

- Wszyscy członkowie osady dokładnie przestudowali Politykę Bezpieczeństwa, w szczególności zasady nawigacji
- Osoby początkujące mogą uczestniczyć w treningach wyłącznie z trenerem (asystującym "na wiośle" lub z motorówki).
- **Samodzielne wyjście na wodę możliwe jest dopiero po uzyskaniu rekomendacji i zatwierdzeniu przez trenera koordynatora. Zgoda obejmuje konkretny typ łodzi oraz akwen, co do którego możliwe jest samodzielne wiostowanie.**
- Klub prowadzi rejestr osób, które otrzymały zgodę na samodzielne wyjście na trening od Trenera Koordynatora.
- Samodzielne wyjście na wodę bez uzyskania w/w zgody jest rażącym naruszeniem zasad bezpieczeństwa i regulaminu TWDW i w skrajnych przypadkach może się wiązać ze skreśleniem z listy członków.

Zastosowanie się do powyższych punktów jest obowiązkiem klubowiczów chcących wychodzić samodzielnie na wodę. **Jednocześnie udzielona zgoda nie zwalnia klubowicza z pełnej odpowiedzialności za każdorazowe wyjście na wodę, którego się podejmuje.** Stanowi jedynie bezpiecznik, który klub nakłada na organizację aby zwiększyć bezpieczeństwo

16. MOTORÓWKI TRENEERSKIE

Klub TWDW dokłada najwyższych starań, aby wyposażenie motorówek było zgodne z obowiązującymi przepisami. Niemniej w przypadku kontroli lub wypadku, za ewentualne ubytki w wyposażeniu i ich konsekwencje odpowiadają sternicy. Poniżej lista obowiązującego wyposażenia dla motorówek służących w TWDW wg przepisów na dzień tworzenia niniejszego dokumentu

- Pasy lub kamizelki ratunkowe w liczbie osób znajdujących się na łodzi.
- Koło ratunkowe wyposażone w nietonącą lina o średnicy 8-11mm i długości 30 metrów.
- Gaśnica proszkowa o napętnieniu 2kg. Dotyczy łodzi o długości powyżej 3,5 metra i każdej łodzi z silnikiem.
- Odbijacze w liczbie odpowiedniej do rozmiarów łodzi. Dotyczy łodzi o długości powyżej 3,5 metra.
- Bosak.
- Pagaj.
- Apteczka pierwszej pomocy.

17. OBOWIĄZKI I DOBRE PRAKTYKI TRENERÓW I INSTRUKTORÓW W KLUBIE TWDW

Najważniejsze zasady prowadzenia treningów w klubie wioślarskim TWDW zostały opisane w oddzielnym dokumencie „Obowiązki i dobre praktyki trenerów TWDW”. Każda osoba prowadząca zajęcia w KW TWDW jest zobowiązana zapoznać się, podpisać i stosować do opisanych tam zasad, w szczególności tych dotyczących bezpieczeństwa.

Obowiązki trenera

1. Trener odpowiada za organizację treningu oraz bezpieczeństwo osady lub grupy na wodzie.
2. Nadzoruje przestrzeganie regulaminu przez uczestników.
3. Udziela instrukcji przed i podczas treningu oraz w sytuacjach awaryjnych.
4. Podejmuje decyzje o zejściu na wodę w trudnych warunkach pogodowych lub w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa.
5. Wspiera zawodników w przypadku wywrotek, awarii sprzętu lub innych zdarzeń na wodzie.

18. PRAWO DROGI CZYLI KTO MA PIERWSZEŃSTWO

Na początek 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. **Łodzie wioślarskie to małe statki.**

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 sterowności statku.

Statki o dużej prędkości – to statki poruszające się na podwodnych płatach (wodoloty), poduszkowce, a także inne statki pływające z prędkością większą niż 40 km/h.

18.1. OGÓLNE PRZYJĘTE ZASADY PRAWA DROGI

Statki o dużej prędkości powinny pozostawiać innym statkom akwen zapewniający im możliwość zachowania kursu oraz swobodę manewrowania. Nie mogą one żądać, aby inne statki ustępowały im z drogi, a zamiar mijania lub wyprzedzania powinny sygnalizować we właściwym czasie.

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. Ustępujemy więc wszystkim statkom (małym i dużym – biała flota) o charakterze zarobkowym. Wyjątkiem od tego przepisu jest sytuacja kiedy „duży” statek rozwija dużą prędkość, a my nie – wtedy nie ma przed nami pierwszeństwa.



18.2. ZASADY OBOWIĄZUJĄCE POMIĘDZY MAŁYMI STATKAMI.

Pomiędzy małymi statkami obowiązuje pewna „hierarchia uprzywilejowania”:

- Statki o napędzie mechanicznym ustępują wszystkim innym statkom, czyli jachtom żaglowym, czy np. kajakom i łodziom wiosłowym.
- Kajak lub łódź wiosłowa ustępują statkom o napędzie żaglowym.
- Upraszczając: mały statek o napędzie żaglowym ma pierwszeństwo przed wszystkimi innymi małymi statkami.
- Od tej reguły jest pewne odstępstwo: jeżeli mały statek płynie wzdłuż prawego brzegu lub blisko prawej krawędzi szlaku żeglownego powinien zachować swój kurs, a więc ma pierwszeństwo przed innymi małymi statkami bez względu na rodzaj napędu. Prawy brzeg lub prawa krawędź to ta, którą mamy z prawej burty (dla nas to lewe wiośło).

18.3. PIERWSZEŃSTWO

- **Jak zachowywać się przy ustępowaniu pierwszeństwa?**
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 przez drugą jednostkę. Należy wyraźnie zmienić kurs lub prędkość.
- **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 drugi statek nie ustępuje nam pierwszeństwa, nie mamy wyboru i musimy wykonać manewr mający na celu uniknięcie zderzenia. Przepisy nie regulują jak taki manewr powinien wyglądać.

Należy także pamiętać, że statek, który ma małą zdolność manewrową bądź ją utracił, będzie zawsze miał pierwszeństwo przed wszystkimi innymi jednostkami.

18.4. WYPRZEDZANIE

Wyprzedzanie jest dozwolone, pod warunkiem, że wyprzedzający stwierdzi, że nie będzie stanowiło zagrożenia. Statek wyprzedzany powinien, w miarę możliwości, ułatwić manewr wyprzedzania. Najlepiej jednak zapamiętać, że to wyprzedzany ma pierwszeństwo przed wyprzedzającym.

ZAKAZ WYPRZEDZANIA:

- Przed śluzami oraz w śluzach
- Pod mostami
- W miejscach oznaczonych znakami:
 - zakaz wyprzedzania / zakaz wyprzedzania i mijania

18.5. ZDROWY ROZSĄDEK

Oczywiście poza znajomością przepisów należy wykazywać się zdrowym rozsądkiem, dobrą praktyką wodniacką. Oto kilka zasad, które warto stosować, gdy poruszamy się po śródlądziu:

- gdy widzimy jakikolwiek trening, czy to do regat, czy szkolenie żeglarskie lub motorowodne staramy się nie przeszkadzać. Jest to łatwo rozpoznawalne, bo przeważnie łódki biorące udział w treningu kręcą się wokół jakiś bojek, a jachty szkoleniowe powtarzają te same manewry
- jeśli widzimy na swojej drodze jacht żaglowy z położonym masztem – ustępujemy mu, dość ciężko manewruje się z położonym masztem. To samo tyczy się, gdy załoga stawia lub kładzie maszt na wodzie.
- na wodzie wobec innych użytkowników akwenu należy stosować zasadę ograniczonego zaufania.
- należy mieć świadomość, że sternicy motorówek często nie mają świadomości jak bardzo dokuczliwe - a w skrajnym wypadku niebezpieczne - jest być utworzenie dużej fali w pobliżu łodzi wiosłarskiej.

19. BEZPIECZNE KORZYSTANIE Z SIŁOWNI TWDW

Klubowicze trenujący na siłowni TWDW są zobowiązani do:

- Odkładania ciężarów na miejsce i utrzymania porządku w trakcie i po treningu,
- Odkładania, nie rzucania ciężarów. Ciężar rzucony odbija się od maty i tworzy potencjalne zagrożenie,
- Wykonywania ćwiczeń z wolnymi ciężarami, a w szczególności wyciskania, z asekurantem,
- Wykonywania nieznanymi ćwiczeń (szczególnie złożonych) wyłącznie w towarzystwie osoby doświadczonej,
- Przed rozpoczęciem serii upewnić się, że otoczenie jest bezpieczne, tj. czy o nic nie zawadzę i czy mogę w razie czego upuścić ciężar tak, żeby nie zrobić sobie i innym krzywdy,
- Niepodejmowania prób dźwigania ciężarów ponad siły,
- Upewnienia się, że podczas wykonywania danego ćwiczenia z daną techniką nie stwarza się zagrożenia dla siebie i innych.

20. INSTRUKCJA BEZPIECZEŃSTWA POŻAROWEGO TWDW

1. Obiekty objęte Instrukcją

Przystań Wał Miedzeszyński 399, Warszawa:

- Hangar wioślarski nr 1
- Hangar wioślarski nr 2
- Kontener sanitarny

Przystań nad Kanałem Żerańskim ul. Modlińska 16, Warszawa:

- Hangar Wioślarski
- Przyczepa sanitarna

2. Opracowano na podstawie

- Ustawa z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej (tekst jednolity z późn. zm.).
- Rozporządzenie MSWiA z dnia 7 czerwca 2010 r. w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, innych obiektów budowlanych i terenów (Dz.U. Nr 109 poz. 719 z późn. zm.).
- Wewnętrzne materiały PPOŻ Fundacji.

I. POSTANOWIENIA OGÓLNE I PODSTAWA PRAWNA

§1 Cel Instrukcji

Celem Instrukcji jest określenie wymagań organizacyjnych, technicznych i porządkowych ochrony przeciwpożarowej (PPOŻ) dla obiektów Fundacji, w celu ochrony życia, zdrowia i mienia przed pożarem, klęską żywiołową lub innym miejscowym zagrożeniem, zgodnie z obowiązującymi przepisami.

§2 Odpowiedzialność

Odpowiedzialność za zapewnienie bezpieczeństwa PPOŻ spoczywa na Zarządzie/Kierownictwie Fundacji.

Odpowiedzialność za przestrzeganie postanowień Instrukcji spoczywa na wszystkich osobach przebywających na terenie obiektów, w tym pracownikach, członkach, trenerach oraz użytkownikach.

§3 Obowiązki w zakresie PPOŻ

- Wyposażenia obiektów w wymagane urządzenia przeciwpożarowe, sprzęt gaśniczy (gaśnice) i ratowniczy oraz zapewnienia ich konserwacji i napraw.
- Zapewnienia osobom przebywającym w obiektach bezpieczeństwa i możliwości ewakuacji.
- Ustalenia sposobów postępowania na wypadek pożaru, klęski żywiołowej lub innego miejscowego zagrożenia.
- Zaznajomienia pracowników, członków i użytkowników z przepisami PPOŻ, treścią niniejszej Instrukcji, rozmieszczeniem sprzętu gaśniczego oraz zasadami alarmowania.

II. WARUNKI OCHRONY PRZECIWPOŻAROWEJ I ZASADY EKSPLOATACJI

§4 Czynności zabronione

- Używania otwartego ognia i palenia tytoniu w hangarach, kontenerach sanitarnych i przyczepach oraz w strefach składowania materiałów łatwopalnych.
- Użytkowania instalacji i urządzeń niesprawnych technicznie lub w sposób niezgodny z przeznaczeniem.
- Garażowania pojazdów silnikowych w pomieszczeniach nieprzeznaczonych do tego celu.
- Składowania materiałów palnych w odległości mniejszej niż 0,5 m od urządzeń nagrzewających się.
- Użytkowania elektrycznych urządzeń ogrzewczych ustawionych bezpośrednio na podłożu palnym.
- Składowania przedmiotów na drogach ewakuacyjnych lub komunikacyjnych.
- Zamykania drzwi ewakuacyjnych w sposób uniemożliwiający ich natychmiastowe otwarcie.
- Uniemożliwiania dostępu do gaśnic i wyłączników prądu.
- Przechowywania gazów palnych w butlach w pomieszczeniach w sposób niezgodny z przepisami.
- Wykonywania zmian w instalacjach elektrycznych i gazowych przez osoby bez uprawnień.

§5 Warunki techniczne i organizacyjne

- Należy zapewnić stały i nieograniczony dojazd dla pojazdów straży pożarnej.
- Drogi i wyjścia ewakuacyjne muszą być oznakowane zgodnie z Polskimi Normami.
- Wyjścia ewakuacyjne muszą być utrzymywane w stanie umożliwiającym natychmiastowe otwarcie.
- Obiekty muszą być wyposażone w gaśnice odpowiednie do rodzaju zagrożenia.
- Odległość do najbliższej gaśnicy nie powinna przekraczać 30 m.

III. WYPOSAŻENIE W URZĄDZENIA PPOŻ I PRZEGLĄDY

§6 Wyposażenie przeciwpożarowe

- Gaśnice w każdym hangarze, kontenerze sanitarnym oraz przyczepie sanitarnej.
- Przeciwpożarowy wyłącznik prądu elektrycznego w widocznym miejscu.
- Instrukcje postępowania na wypadek pożaru wraz z wykazem telefonów alarmowych.

§7 Przeglądy i konserwacja

Urządzenia przeciwpożarowe oraz gaśnice powinny być poddawane przeglądom technicznym zgodnie z Polskimi Normami i instrukcjami producentów, nie rzadziej niż raz w roku.

LP.	NAZWA URZĄDZENIA	CZĘSTOTLIWOŚĆ
1	Gaśnice	1 raz w roku
2	Instalacje elektryczne	1 raz na 5 lat
3	Przeciwpożarowy wyłącznik prądu	1 raz w roku

IV. SPOSOBY POSTĘPOWANIA NA WYPADEK POŻARU I INNEGO ZAGROŻENIA

§8 Alarmowanie i działania

- Niezwłocznie powiadomić osoby zagrożone oraz Straż Pożarną.
- Numer alarmowy: 112 lub 998.
- Podać co się pali, gdzie się pali oraz czy istnieje zagrożenie życia.
- Przystąpić do ratowania życia i ewakuacji osób.
- W miarę możliwości rozpocząć akcję gaśniczą przy użyciu podręcznego sprzętu gaśniczego.
- Priorytetem jest ratowanie życia ludzkiego.
- Opuścić obiekt drogami ewakuacyjnymi zgodnie z poleceniami kierującego akcją.
- W przypadku zadymienia pozostać w pomieszczeniu, uszczelnić drzwi i sygnalizować swoją obecność.
- Nie wolno gasić wodą urządzeń elektrycznych pod napięciem.
- Należy wyłączyć dopływ prądu elektrycznego w strefie objętej pożarem.