

**Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich
w Poznaniu
Rejon Dróg Wojewódzkich
w Szamotułach**

I N S T R U K C J A

Obsługi promu w Zatomiu Starym

BG-03-006

Niniejszą Instrukcję wprowadza się do
użytku na przewozie promowym w Zatomiu Starym
dnia 01-05-2018 r.

1. Wstęp.

1.1. Wymiary promu.

Długość kadłuba między pionami	$L_{pp} = 11,000 \text{ m}$
Szerokość konstrukcyjna kadłuba	$B = 5,10 \text{ m}$
Wysokość kadłuba na owręzu	$H = 0,750 \text{ m}$
Zanurzenie w stanie bezładunkowym	$T_o = 0,330 \text{ m}$
Zanurzenie konstrukcyjne	$T = 0,500 \text{ m}$
Wysokość wolnej burty	$W_b = 0,250 \text{ m}$
Wysokość bezpieczna otworu	$H_{bo} = 0,300 \text{ m}$
Długość maksymalna promu z klapami wjazdowymi	$L_{max} = 15,96 \text{ m}$
Szerokość maksymalna promu	$B_j = 6,10 \text{ m}$
Wysokość maksymalna	$H_{max} = 5,80 \text{ m}$
Długość użytkowa jezdni promu	$L_j = 10,00 \text{ m}$
Szerokość użytkowa jezdni promu	$B_j = 4,90 \text{ m}$

1.2. Charakterystyka techniczno - eksploatacyjna promu.

Nośność ogólna promu - 7,950 ton lub 10,0 osób dorosłych.

Maksymalny ciężar jednego pojazdu 6,0 tony.

Typ kadłuba „A” / według nomenklatury Polskiego Rejestru Statków – konstrukcja zamknięta z włazami pokładowymi bryzgoszczelnymi/.

Rodzaj napędu – górnolinowy od naporu nurtu na burtę kadłuba.

Ilość członków załogi promu (obsługi promu) na jedną zmianę – 1 przewoźnik.

Maksymalny ciężar promu z wyposażeniem -

Konstrukcja kadłuba całkowicie stalowa spawana.

Rejon pływania 3 / według nomenklatury PRS/.

Ograniczenia, co do typów wjeżdżających na prom – żadne.

Warunki dobowe eksploatacji – żegluga dzienna.

1.3. Opis techniczny promu.

Prom o wymiarach i charakterystyce jak w punktach 1.1. i 1.2. napędzany jest siłą uzyskaną, jako składową od naporu nurtu wody na burtę kadłuba i oporu liny zasadniczej i lin manewrowych. Warunkiem uzyskania ruchu promu jest ukośne ustawienie kadłuba w stosunku do kierunku nurtu. Położenie to nadawane jest promowi przy pomocy dwóch lin manewrowych, biegnących od kadłuba ku rolkom jezdnyom zawieszonym na linie poprzecznej zasadniczej. Przez

skrócenie jednej liny a wydłużenie drugiej, prom ustawiany jest pod dowolnym kątem w stosunku do kierunku nurtu. Skracanie i wydłużanie lin manewrowych odbywa się przy użyciu ręcznej dźwigarki zamontowanej przy jednej z burt promu. Powyższy układ zapewnia jednocześnie regulowanie szybkości jazdy promem w obu kierunkach. Ponieważ warunkiem dostatecznie szybkiej jazdy jest uzyskanie odpowiedniej siły składowej od naporu nurtu, w celu powiększenia uciągu promu zamontowano przy burcie naporowej po dwie pary klap stalowych – samo pływających. Przez opuszczenie klap w dolne położenie uzyskuje się znaczne powiększenie siły naporu nurtu na prom. Siła ta jednak może okazać się niewystarczająca w wypadku bardzo wolnego przepływu wody w rzece szczególnie przy jednoczesnym działaniu silnego wiatru w kierunku „pod prąd” wody. Dlatego przy burcie przeciwległej zamontowano dwie dodatkowe klap naporowe, również opuszczane lub podnoszone w zależności od potrzeby. Opuszczenie wszystkich klap naporowych zapewnia normalną jazdę promu przy każdych warunkach pogodowych i przy każdym rodzaju przewożonego ładunku / w tym ciągniki z przyczepą załadowane sianem /.

W celu zapewnienia łatwego i bezpiecznego wjazdu pojazdów na prom, po obu ścianach czołowych kadłuba zamontowane są klap wjazdowe (najazdowe). Konstrukcja samonośna klap /równoważy się wzajemnie/ nie wymaga stosowania jakichkolwiek przeciwwag, co znacznie zmniejsza ciężar promu. Dla podnoszenie lub opuszczania klap wjazdowych służy dźwigarka z przekładnią ślimakową zamontowana przy stanowisku manewrowym (obsługi promu) przewoźnika. Prom nie potrzebuje żadnych przyczółków umieszczonych na brzegach rzeki na tamach dojazdowych (na nasypach dróg dojazdowych). Zaleta ta wymaga jednak od (obsługi promu) przewoźnika szczególnej uwagi w momencie dobijania promem do lądu. Chodzi tu o nie dobijanie ze zbyt dużą szybkością, aby na skutek uderzeń kłapy o nawierzchnię jezdni nie powodować szybkich uszkodzeń drogi dojazdowej. Poza tym ważne jest, aby krawędź zewnętrzna kłapy opierała się na lądzie możliwie jak najbliżej lustra wody, co gwarantuje dostateczny zapas głębokości rzeki pod dnem promu w momencie uzyskania przechyłów wzdłużnych przy wjazdach lub wyjazdach cięższych pojazdów.

Poprzeczny kurs promu w stosunku do nurtu rzeki zapewnia urządzenie górnolinowe, składające się z dwóch masztów stalowych oraz rozpiętej między nimi liny stalowej \varnothing 22 mm. Po linie tej toczą się dwie rolki jezdne połączone z linkami manewrowymi promu.

Znaczna długość promu w stosunku do szerokości szlaku żeglownego na rzece Warcie, wymaga urządzenia odpowiedniego promowiska na jednym z wybranych brzegów rzeki. W przypadku promu w Zatociu Starym promowisko to powinno znajdować się na prawym brzegu rzeki. Ukształtowanie zatoki promowej powinno być takie, aby najdalej wysunięta w kierunku szlaku żeglownego część promu, nie wykraczała poza aktualną linię brzegu rzeki więcej niż 6 metrów. W porze nocnej, wystająca poza linię brzegu rzeki część promu powinna być oznakowana białą latarnią o sektorze świecenia 360°.

Warunkiem bezpiecznej eksploatacji promu jest także należyte jego cumowanie do brzegu. W tym celu przy każdej klapie wjazdowej zamocowane są dwa łańcuchy cumownicze o grubości oczka \varnothing 11 mm. Wytrzymałości tych łańcuchów powinny odpowiadać wytrzymałości pali cumowniczych rozmieszczone po obu brzegach rzeki.

Prom wyposażony jest w komplet sprzętu i osprzętu wymaganego przepisami żeglugowymi na śródlądowych drogach wodnych.

Obsługę promu sprawować może jedynie pracownik (promista) posiadający Patent Żeglarski Przewoźnika Żeglugi Śródlądowej, oraz aktualne ważną Żeglarską Książeczkę Pracy. Nie jest wymagana jakakolwiek pomoc w pracy (obsługi promu) przewoźnika zarówno ze strony pasażerów jak i innych osób, z wyjątkiem prac konserwacyjnych i montażowych przy urządzeniu linowym.

1.4. Warunki eksploatacji promu.

Prom może być eksploatowany wyłącznie na podstawie Świadectwa Zdolności Żeglugowej, wydanego przez Urząd Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy.

Powyższe zezwolenie ważne jest na czas określony decyzją administracji żeglugowej. Utrata ważności Świadectwa Zdolności Żeglugowej pociąga za sobą automatycznie decyzję o wstrzymaniu eksploatacji promu.

Ruch promu na przeprawie może odbywać się tylko w porze dziennej przy wszelkich stanach wody w rzece, do osiągnięcia poziomu wody brzegowej włącznie. Po przekroczeniu tego stanu, przewóz należy zamknąć nie czekając na jakiekolwiek decyzje administracyjne. W tym samym trybie należy zamknąć przewóz po ogłoszeniu zamknięcia sezonu żeglugowego / ogłasza Rejon Dróg Wojewódzkich w Szamotułach - Administrator przeprawy promowej.

Lina poprzeczna (zasadnicza) promu nie może posiadać zwisu innego niż 1,0 m. Nadmierne napięcie liny grozi jej zerwaniem, natomiast nadmierne wyluzowanie może spowodować przeszkodę w żegludze innych statków.

Obsługujący prom powinien znać aktualnie obowiązujące przepisy żeglugowe /jeden egzemplarz tych przepisów stanowi wyposażenie promu/, oraz postanowienia niniejszej Instrukcji. Znajomość tych przepisów (obsługa promu) przewoźnik potwierdza własnoręcznym wpisem i podpisem w oświadczeniu załączonym do Instrukcji.

2. Dokumenty.

Komplet dokumentów promu stanowią:

A – Dokumenty dostarczane przez Administratora przeprawy promowej:

- Uprozczone Świadectwo Zdolności Żeglugowej promu,
- Dokument z przeglądu technicznego statku o zdatności do pływania promu i łodzi towarzyszącej,
- Świadectwa pomiarowe statku żeglugi śródlądowej przeznaczonego do przewozu ładunków,
- Informacja o stateczności dla Kierownika Jednostki, [dla promu],
- Uprozczone Świadectwo Zdolności Żeglugowej łodzi przewozowej,
- Dokument z przeglądu technicznego statku o zdatności do pływania łodzi przewozowej,
- Instrukcja obsługi promu,

B – Dokumenty dostarczane przez (obsługę promu) przewoźnika,

- Żeglarska Książeczka Pracy,
- Patent Żeglarski Przewoźnika Żeglugi Śródlądowej,

Całość tych dokumentów powinna być przechowywana na jednostce. W przypadku braku któregoś z w/w dokumentów o uruchomieniu przewozu decyduje wpis osoby uprawnionej, wniesiony protokołem przeglądu wyposażenia i urządzeń. Za uruchomienie przewozu bez kompletu ważnych dokumentów lub bez pisemnej decyzji osób uprawnionych, wniesionej protokołem przeglądu, odpowiedzialność karną ponosi (obsługa promu) przewoźnik promu.

Dokumenty przeterminowane uważa się za nieistniejące.

3. Postanowienia dotyczące ruchu promu.

3.1. Przepisy porządkowe na przewozie promowym w m. Zatoniu Starym

Wprowadza się następujące przepisy porządkowe na przewozie:

- 1. (Obsługa promu) przewoźnik zobowiązany jest do wykonania swoich czynności na przewozie w stanie pełnej trzeźwości (0,0 promila alkoholu we krwi, lub wydychanym powietrzu).**
2. Przewóz osób wykazujących widoczną nietrzeźwość dozwolony jest wyłącznie pod warunkiem zapewnienia im opieki ze strony pasażerów promu wykazujących pełną trzeźwość.
3. (Obsługa promu) przewoźnik w czasie wykonywania obowiązków przewozowych na promie, lub podczas pełnienia dyżurów ma obowiązek posiadać telefon umożliwiający bezpośredni kontakt ze Służbami Ratowniczymi, Policją oraz Administratorem przeprawy promowej – Rejonem Dróg Wojewódzkich w Szamotułach.
4. W czasie przerw nocnych lub dziennych w ruchu promu, znajdujące się na przewozie środki przeprawowe powinny być zabezpieczone przed uruchomieniem przez osoby postronne.
5. Wszelkie czynności związane z obsługą promu wykonuje wyłącznie (obsługa promu) przewoźnik. Korzystanie z pomocy pasażerów dozwolone jest wyłącznie w przypadku awarii promu i konieczności prowadzenia akcji ratowniczej.
6. (Obsługa promu) przewoźnik obsługujący prom ma prawo i obowiązek wydawania poleceń niezbędnych dla zachowania bezpieczeństwa przeprawy. Winnych nie stosowania się do takich poleceń należy zgłaszać Policji oraz powiadamiać Administratora przeprawy promowej - Rejon Dróg Wojewódzkich w Szamotułach.
7. Przed wydaniem pozwolenia wjazdu lub wejścia na prom (obsługa promu) przewoźnik zobowiązany jest sprawdzić prawidłowość przycumowania promu do brzegu, oraz właściwe oparcie się kłapy wjazdowej na drodze dojazdowej. Prom należy cumować na dwa łańcuchy. Sygnałem pozwolenia wjazdu lub wejścia na prom jest otwarcie bariery jezdni. W tym momencie bariera na drugim końcu jezdni musi być zamknięta.
8. Na prom w pierwszej kolejności wjeżdżają pojazdy konne, potem pojazdy mechaniczne a dopiero w ostatniej kolejności osoby piesze.
9. Pasażerowie wszelkich pojazdów zobowiązani są opuścić pojazd przed wjazdem na prom. Kierujący pojazdami mechanicznymi winni opuścić pojazd po zaparkowaniu na promie.
10. Przed przystąpieniem do uruchomienia promu (obsługa promu) przewoźnik sprawdza, czy do przewozu nie zbliżają się inne obiekty pływające. (Obsługa promu) przewoźnikowi nie wolno uruchamiać promu z chwilą, gdy usłyszy sygnał "bacność" od strony zbliżającego się statku.

11. Prom nie ma pierwszeństwa przejazdu przed innymi statkami ani nie może zmuszać ich do zmniejszenia szybkości lub zmiany kursu.
12. W przypadku powstania fali ze statkiem przepływającym w pobliżu przewozu, należy z uruchomieniem promu do czasu całkowitego ustania tego ruchu wody. W czasie ruchu promu do burty jego nie mogą być przywiązane jakiegokolwiek obiekty pływające oprócz łodzi towarzyszącej.
13. Przewożenie pasażerów w łodzi towarzyszącej przycumowanej do promu jest zabronione.
14. Od momentu uruchomienia promu, do momentu dobicia do brzegu przeciwnego, (obsługa promu) przewoźnik obsługujący prom powinien znajdować się na stałe na stanowisku manewrowym / przy dźwigarkach i kłapach naporowych/.
15. (Obsługa promu) przewoźnik zobowiązany jest wskazać pasażerom i kierowcom pojazdów takie miejsce przebywania na promie, w którym wyrównane zostaną przechyły boczne kadłuba spowodowane naporem wody na burtę. Jazda promem wykazującym widoczne przechyły wzdłużne lub poprzeczne jest zabroniona.
16. Przed wydaniem pozwolenia zejścia lub wyjazdu z promu / otwarciem bariery zagrządzającej jezdnię/, (obsługa promu) przewoźnik zobowiązany jest sprawdzić czy prom jest prawidłowo przycumowany do brzegu / na dwa łańcuchy/.
17. Z promu schodzą w pierwszej kolejności osoby piesze a dopiero po nich wyjeżdżają pojazdy.
18. (Obsługa promu) przewoźnik jest zobowiązany do udzielenia pasażerom pierwszej pomocy w zakresie podanym w dalszej części niniejszej instrukcji.
19. Zażywanie kąpieeli w rzece w pobliżu promu jest zabronione.
20. W przypadku konieczności wymiany sygnałów ze statkami zbliżającymi się do przewozu, (obsługa promu) przewoźnik zobowiązany jest do posługiwania się wyłącznie flagami sygnałowymi lub trąbką sygnałową. Sposoby podawania odpowiednich sygnałów podane są w „Przepisach Żeglugowych Na Śródlądowych Drogach Wodnych”, których jeden egzemplarz powinien znajdować się stale na przewozie. (Obsługa promu) przewoźnik zobowiązany jest znać te przepisy. Flagi sygnałowe i trąbkę należy stale wozić na promie w miejscu łatwo dostępnym.
21. (Obsługa promu) przewoźnik może uruchomić prom pod warunkiem posiadania kompletnego wyposażenia promu, podanego w dalszej części niniejszej instrukcji.
22. (Obsługa promu) przewoźnik zobowiązany jest do natychmiastowego zamknięcia przewozu / bez czekania na czyjekolwiek polecenia / w przypadkach:
 - stwierdzenia nieszczelności kadłuba,
 - uszkodzenia któregośkolwiek z elementów nośnych urządzenia linowego / słupy, lina poprzeczna, liny manewrowe, rolki jezdne na linie /,
 - uszkodzenia kłap wjazdowych,
 - pojawienia się kry lub śryżu,
 - zalania dróg dojazdowych przez wysoką wodę.
23. (Obsługa promu) przewoźnik zobowiązany jest do natychmiastowego wykonania wszelkich poleceń w zakresie bezpieczeństwa żeglugi, wydawanych przez organa upoważnione do sprawowania kontroli nad bezpieczeństwem przewozu /Urząd Żeglugi Śródlądowej, Policję,

Kierownictwo i służbę techniczną Administratora przeprawy promowej – RDW w Szamotułach/. (Obsługa promu) przewoźnik zobowiązany jest do ułatwienia tym organom sprawowania czynności kontrolnych.

3.2. Wypadki żeglugowe.

Przez wypadek żeglugowy należy rozumieć, co następuje:

- spowodowanie śmierci lub trwałego kalectwa w czasie lub w związku z wykonywaniem czynności przewozowych,
- zatopienie promu lub przewożonego pojazdu,
- spowodowanie katastrofy komunikacyjnej na skutek zerwania się liny poprzecznej promu,
- zderzenie się promu z innym statkiem.

Jeżeli w wyniku któregoś z wymienionych wypadków nastąpiła śmierć lub kalectwo osób korzystających z przewozu, (obsługa promu) przewoźnik zobowiązany jest do niezwłocznego powiadomienia o tym Policji, oraz Administratora przeprawy promowej - Rejonu Dróg Wojewódzkich w Szamotułach. W pozostałych przypadkach wystarczy powiadomienie Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy oraz Administratora przeprawy promowej - Rejonu Dróg Wojewódzkich w Szamotułach z tym, że Inspektorat należy również powiadomić w przypadkach śmierci lub trwałego kalectwa pasażera promu. Powiadomienie jednego tych organów nie zwalnia (obsługi promu) przewoźnika od obowiązku powiadomienia organu drugiego. (Obsługa promu) przewoźnik powinien mieć zapisane adresy i numery telefonów Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy i Policji. (Obsługa promu) przewoźnik zabezpiecza także miejsce wypadku i dowody rzeczowe na okoliczność wypadku, wstrzymując w razie konieczności ruch promu aż do czasu przybycia przedstawicieli Urzędu Żeglugi Śródlądowej i Policji.

3.3. Akcja ratunkowa podczas wypadku żeglugowego.

3.3.1. Postępowanie w przypadku tonięcia promu.

Należy natychmiast otworzyć wszystkie włazy pokładowe i sprawdzić w ilu przedziałach wodoszczelnych promu pojawiła się woda. W przypadku pojawienia się wody tylko w przedziałach skrajnych / skrajnikach /, należy nieznacznie przesunąć pojazdy znajdujące się na promie w kierunku skrajnika szczelnego. W przypadku pojawienia się wody w skrajniku i przedziale przyległym należy natychmiast przesunąć pojazdy znajdującemu się na promie możliwie jak najdalej w kierunku skrajnika szczelnego, nie dalej jednak niż do miejsca, w którym na skutek przechyłu wzdłużnego zaczyna być zalewany pokład przy kłapie wjazdowej. Jednocześnie należy wspomagać ruch promu w kierunku brzegu przeciwnego do brzegu, od którego zaczęła się jazda promu. W przypadku bardzo szybkiego napływu wody, należy natychmiast zorganizować ewakuację pasażerów przy pomocy łodzi ratunkowej / towarzyszącej /. Obsługę łodzi należy powierzyć pasażerowi znającego zasady wiosłowania lub należy pouczyć osoby ratujące się, by nie opuszczały łodzi aż do momentu dobicia jej do któregoś z brzegów. (Obsługa promu) przewoźnik podczas tej akcji musi mieć nałożony na siebie pas ratunkowy. Koła ratunkowe należy trzymać w pogotowiu na

wypadek wypadnięcia którejś z osób za burtę promu lub łodzi. (Obsługa promu) przewoźnik opuszcza prom ostatni. W przypadku konieczności nagłego opuszczenia promu przez pasażerów i (obsługę promu) przewoźnika, należy odciąć lub odłączyć od wozów wszelką uprząż, uwalniając zwierzęta pociągowe. Identycznie należy postępować w przypadku zalania wodą dwóch przedziałów środkowych promu. W przypadku pojawienia się wody tylko w jednym z przedziałów środkowych, należy postępować odpowiednio do możliwości wyrównania przechyłu promu przez przesuwanie pojazdów. Ewakuację pasażerów należy w tym przypadku zarządzić tylko wtedy, gdy nie jest możliwe zachowanie pływalności promu na skutek bardzo silnego przechyłu wzdłużnego.

Wszystkim pasażerom znajdujących się na promie należy wydać pasy ratunkowe (kamizelki) znajdujące się na wyposażeniu promu.

Należy pamiętać, że nawet całkowite zalanie wodą jednego z przedziałów środkowych lub skrajnych nie spowoduje zatopienia promu obciążonego pełnym ładunkiem 7 ton, pod warunkiem jednak zachowania w miarę równego położenia kadłuba / nie może zanurzać się na skutek przechyłu żadna część pokładu drewnianego /.

Nie należy podejmować prób usunięcia przecieku przed dobieciem promu do brzegu. W celu przyspieszenia jazdy promu w kierunku brzegu, należy użyć odbijaczy / lasek – wiosła pychowych / i bosaków znajdujących się w wyposażeniu przewozu. Czynność tę można powierzyć tylko pasażerom odpowiednio sprawnym fizycznie. W przypadku ewakuacji promu, w pierwszej kolejności należy zabierać do łodzi starców, niepełnosprawnych, kobiety i dzieci.

Pozostałym pasażerom należy nakazać trzymanie się balustrad promu do czasu zabrania przez łódź, przy ponownym kursie. Balustrady promu znajdować się będą najdłużej nad powierzchnią wody.

3.3.2. Postępowanie w przypadku zerwania się promu z liny poprzecznej zasadniczej.

Należy natychmiast przygotować kotwicę, lecz sam moment rzucenia odłożyć do czasu, gdy prom obróci się burtą z kotwicą w górę rzeki. Obrót promu do tego położenia można przyspieszyć przy pomocy odbijaczy / lasek - wiosła pychowych / i bosaków. Podobnie należy kierować promem nie dopuszczając do jego dobiecia w miejscu przypadkowym. Dopiero po zatrzymaniu promu na kotwicy należy podjąć decyzję, co do dalszego przebiegu akcji ratowniczej. Zaczynać ona się powinna od wyewakuowania z promu osób niezdolnych do udzielenia pomocy (obsłudze promu) przewoźnikowi. Jednocześnie należy oznakować prom stojący na kotwicy flagami czerwonymi lub czerwono-białymi, stosownie do potrzeby i obowiązujących przepisów sygnalizacyjnych. Następnie (obsługa promu) przewoźnik wybiera brzeg rzeki, wzdłuż którego możliwa będzie ręczne przeciągnięcie promu w kierunku stałego miejsca postoju na przeprawie /promowiska/.

Przeciągnięcie takie wymaga pomocy, co najmniej 4 osób, które utrzymywać będą od strony lądu linę konopną ratunkową / awaryjną /, znajdującą się na wyposażeniu promu. W czasie przeciągania promu do brzegu, a także w czasie ręcznego holowania w górę rzeki, na promie winna znajdować się, co najmniej jedna osoba zdolna do manewrowania odbijaczem / laskami - wiosłami pychowymi/, najlepiej, gdy czynność tę wykonuje sama (obsługa promu) przewoźnik. Wyprowadzenie z promu pojazdów następuje po dociągnięciu jego do jednej z dróg dojazdowych.

3.3.3. Postępowanie w przypadku zderzenia się promu z innym statkiem.

W przypadku wdarcia się do promu wody, lub w przypadku zerwania się z liny poprzecznej, należy postępować w myśl punktów 3.3.1, oraz 3.3.2. niniejszej instrukcji. (Obsługa promu) przewoźnik zobowiązany jest również do niesienia pomocy pasażerom i załodze statku, z którym nastąpiło zderzenie.

3.3.4. Postępowanie w przypadku zakleszczenia się promu na linie poprzecznej z dala od brzegu.

Należy niezwłocznie oznakować prom flagami odpowiednio do powstałej sytuacji, oraz obowiązujących przepisów żeglugowych. I w przypadku wątpliwości, czy sygnały te zostały należycie zrozumiałe przez załogę zbliżającego się do przewozu innego statku, należy wezwać go do zatrzymania się przez wymachiwanie nad głową czerwoną flagą / w nocy czerwoną latarką /. Następnie należy zluźnić maksimum linę poprzeczną promu i w tym położeniu należy próbować ustawienia rolki, która wypadła ze swego normalnego położenia na linie /w rowku /, w normalne położenie. Czynność tę wykonuje się przy pomocy bosaku lub wiosła w łodzi. W przypadku niepowodzenia, zakleszczoną linę należy odłączyć od dźwigarki manewrowej / ewentualnie nawet odciąć / i skierować prom do brzegu przy pomocy odbijaczy / lasek - wiosła pychowych / i bosaków, wspomagając ten ruch pracą pozostałej liny manewrowej i rolki jezdnej.

Należy dążyć do jak najszybszego uwolnienia szlaku żeglownego.

Pożądane jest, aby na czas akcji ratowniczej, wywieźć z promu osoby niemogące udzielić pomocy (obsłudze promu) przewoźnikowi, wzywając w ich miejsce osoby o odpowiedniej sprawności fizycznej.

3.3.5. Postępowanie w przypadku pożaru na promie.

W przypadku zapalenia się pojazdu na promie, należy natychmiast użyć wszystkich znajdujących się na wyposażeniu środków gaśniczych, przyspieszając jazdę promu do brzegu przy pomocy odbijaczy / lasek - wiosła pychowych / i bosaków. Palący się pojazd jak najszybciej usunąć z promu.

4. Zabezpieczenie promu na postoju.

4.1. Postoje dzienne i nocne.

Stałym miejscem postoju promu w Zatomiu Starym promowisko na prawym brzegu rzeki Warty. W przypadku rozładowania promu na lewym brzegu rzeki i nie zabierania ładunku powrotnego, należy natychmiast powrócić na prawy brzeg. Prom powinien być przycumowany na postoju przy pomocy dwóch łańcuchów. Pale cumownicze należy wbić w ziemię w miejscu niezalewanym przez wysoką wodę. Między palami a łańcuchami cumowniczymi, należy przeprowadzić łańcuchy pośrednie, zakończone zaczepami. Wytrzymałość pali, łańcuchów pośrednich i zaczepów musi być nie mniejsza niż wytrzymałość na rozerwanie samych łańcuchów cumowniczych.

W przypadku przerw w ruchu promu / dziennych i nocnych / połączonych z oddaleniem się (obsługi promu) przewoźnika od przewozu, prom oraz znajdujące się na przeprawie łodzi należy zabezpieczyć przed samowolnym uruchomieniem ze strony osób nieuprawnionych / zamknąć na mocne kłódki /.

4.2. Postoje zimowe.

Miejscem postoju promu na okres zimowej przerwy nawigacyjnej jest prawy brzeg rzeki patrząc zgodnie z kierunkiem nurtu rzeki Warty w pobliżu zabudowań wsi Zatom Stary. Wyboru miejsca postoju dokonuje (obsługa promu) przewoźnik.

W czasie postoju promu (obsługa promu) przewoźnik zobowiązany jest do codziennego sprawdzania szczelności kadłuba, do obrąbywania lodu wokół promu, a także do odpowiedniego wiązania promu do brzegu, zależnie od wahań poziomu wody w rzece.

W okresie spływu lodów konieczne jest sprawdzanie zabezpieczania promu przed samowolnym spłynięciem także w porze nocnej.

Na czas postoju zimowego należy zdjąć z promu wyposażenie, odłączyć liny manewrowe i poluzować nieco linę poprzeczną zasadniczą, o ile nie zostanie ona zdemontowana w celach konserwacji.

5. Kontrole żeglugowe.

Do sprawowania kontroli żeglugowej nad przewozem promowym w Zatomiu Starym uprawniony jest:

**Urząd Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy,
85-066 Bydgoszcz, ul. ks. Konarskiego 1-3, tel. 52 / 320-42-30**

oraz Administrator przeprawy promowej - Rejon Dróg Wojewódzkich w Szamotułach.

Przybywający na przewóz w celach kontroli inspektorzy nadzoru nad żeglugą posiadają legitymacje służbowe. (Obsługa promu) przewoźnik zobowiązany jest stosować się do wydawanych przez inspektorów zarządzeń dotyczących bezpieczeństwa żeglugi. Inspektorzy zobowiązani są do udzielenia (obsłudze promu) przewoźnikowi wszelkich wyjaśnień w zakresie przepisów żeglugowych. (Obsługa promu) przewoźnik powinien informować także inspektorów o wszelkich wypadkach nie stosowania się do przepisów żeglugowych ze strony załóg statków przepływających w pobliżu przewozu / np. nie nadawanie sygnałów „bacność”, usiłowanie cumowania statków do promu, niszczenie tam dojazdowych/.

W czasie kontroli (obsługa promu) przewoźnik okazuje inspektorom wszystkie znajdujące się na przeprawie dokumenty promowe oraz swój Patent Żeglarski Przewoźnika Żeglugi Śródlądowej oraz Żeglarską Książeczkę Pracy.

W zakresie kontroli ogólnego porządku społecznego (obsługa promu) przewoźnik podlega nadzorowi ze strony Policji. W zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem urządzeń przeprawowych / urządzenia linowe, kadłub promu, łodzie, wyposażenie, drogi dojazdowe /, (obsługa promu)

przewoźnik podlega służbie technicznej Administratora przeprawy promowej - (RDW w Szamotułach).

6. Obsługa techniczna przewozu promowego.

6.1. Zestawienie zespołów i elementów podlegających obsłudze technicznej.

A – Zespoły:

Do zespołów tych zaliczają się:

- kadłub promu,
- klapy wjazdowe z urządzeniem podnoszącym iciągami linowymi,
- klapy naporowe burtowe,
- urządzenie manewrowe / dźwigarka /, dwie liny manewrowe, dwie rolki klinowe na promie,
- rolki jezdne na linii poprzecznej zasadniczej,
- lina poprzeczna zasadnicza,
- osprzęt liny poprzecznej / sercówki, naprężacze, sworznie naprężaczy, zamki linowe /,
- maszty linowe z odciągami i fundamentami.

B – Elementy wyposażenia przeprawy promowej:

Na promie:

- 1 - kotwica czterołapowa o masie 50 kg,
- 1 - łańcuch kotwiczny kal. 6-10 mm, L= 15 mb / lub lina stalowa 7 mm, L= 15 mb /,
- 1 - boja kotwiczna żółta z linką stalową,
- 1 - bosak łodziowy / 1-szt. na promie /,
- 2 - odbijacze / laski - wiosła pychowe /,
- 1 - Instrukcja ratowania człowieka za burtą i reanimacji / w formie tablic z piktogramami /,
- 1 - Instrukcja obsługi promu,
- 1 - Przepisy Żeglugowe,
- 1 - latarka / wodoszczelna /,
- 2 - bariery łańcuchowe z oznakowaniem jezdni / na wjeździe i na zjeździe z promu /,
- 1 - Apteczka pierwszej pomocy,
 - sprzęt pokładowy / cumy /,

Sprzęt nawigacyjny:

- 1 - tuba głosowa,
 - 1- trąbka sygnałowa,
- 1 - dzwon lub gong o słyszalności do 0,5 km,
- 2 - flagi sygnałowe / czerwono-białe – 2 szt. /,
- 1 - kula sygnałowa zielona
- 4 - latarnie 360°, / zielona 360° - 1 szt., czerwona 360° - 2 szt., biała 360° - 1 szt. /,
- 1 - akumulator zasilający lampy,

Sprzęt ratunkowy:

- 1 - Apteczka pierwszej pomocy / na promie /,
- 11- kamizelek ratunkowych (pasów), /1-szt. dla obsługi promu, 10-szt. dla pasażerów /,
- 2 - koła ratunkowe / w tym jedno z linką rzutką 8-10 mm, L= 25 mb /,
- 1 - łódź towarzysząco -ratownicza oznaczona nazwą promu z kpl. wyposażenia / raszki drewniane /,
- koło ratunkowe i kamizelki w razie potrzeby pobrać z promu,
- 1 - lina ratunkowa konopna / lub PP / - 50 mb,

Sprzęt p. pożarowy:

- 1 - gaśnica uniwersalna na promie,
- 1 - wiadro 10 litrów, ppoż. metalowe z linką,
- 1 - łom,
- 1 - toporek strażacki / topór /,
- 1 - para rękawic ognioodpornych,

Instalacja zęzowa na promie,

- 1 - pompa zęzowa ręczna 10 l/min, / szyperska /

Na brzegu:

- 2 - Rogatki drogowe stałe, zamykając wjazd na prom z odpowiednim oznakowaniem,
- 4 - łańcuchy cumownicze - po 2-szt. na każdym brzegu rzeki przy najazdach na prom,
- 2 - pale cumownicze,

C - Łódź **towarzysząco-ratownicza** oznaczona nazwą promu **BG-03-006** wraz z kompletem wyposażenia / **nierozłączny element promu** /.

D - Łódź **przewozowa** (dla 3+1 = **4 osób**) oznaczona nazwą **BG-04-002** wraz z kompletem wyposażenia.

Przy korzystaniu z łodzi przewozowej / wymagany sprzęt należy pobrać z promu /:

- 1 - łódź przewozowa z kpl. wyposażenia: / w tym raszki drewniane /,
- 1 - koło ratunkowe z linką rzutką,
- 4 - kamizelki ratunkowe (pasy) / w ilości odpowiadającej ilości ludzi na łodzi /,
- 1 - Apteczka pierwszej pomocy,
- 2 - wiosła,
- 1 - bosak łodziowy,
- 2 - odbijacze / laski - wiosła pychowe /,
- 1 - latarka / wodoszczelna /,
- 2 - liny cumownicze,
- 1 - czerpak,

Ponadto (obsługa promu) przewoźnik, oraz właściciel promu / Administrator przeprawy promowej - RDW w Szamotułach / zobowiązani są dbać o należyty stan dróg dojazdowych do promu, szczególnie na odcinkach współpracujących z urządzeniem wjazdowym promu / kłapami wjazdowymi /.

6.1.1 Zakres prac przy obsłudze codziennej przewozu.

Przed wznowieniem ruchu promu **po każdej przerwie dziennej lub nocnej**, (obsługa promu) przewoźnik zobowiązany jest sprawdzić:

- szczelność kadłuba promu,
- stan cięgieł linowych / nośnych /, kłap wjazdowych, czy nie grożą zerwaniem się kłap,
- prawidłowość przycumowania promu do brzegu rzeki, tak, aby możliwy był bezpieczny wjazd pojazdów,
- prawidłowość zamocowania liny poprzecznej i naprężaczy linowych do obu masztów,
- prawidłowość działania lin i rolek manewrowych, rolek jezdnych, oraz stan lin manewrowych / czy nie grożą zerwaniem się /.
- kompletność wyposażenia promu.

6.1.2. Zakres prac przy obsłudze comiesięcznej przewozu.

W zakres kontroli **comiesięcznych** wchodzi:

1. Smarowanie liny poprzecznej smarem stałym / np. towotem /.
2. Smarowanie dźwigarki manewrowej, lin i rolek na promie.
3. Smarowanie dźwigarki ponoszenia kłap wjazdowych.
4. Smarowanie rolek lin nośnych kłapy lub ewentualna wymiana tych lin.
5. Kontrola łańcuchów i pali cumowniczych.
6. Kontrola szczelności promu.
7. Kontrola szczelności łodzi towarzyszącej.
8. Drobne naprawy lub wymiany sprzętu i osprzętu promowego.

W celu nasmarowania liny poprzecznej, należy przygotować wiadro z ok. 3 litrami smaru ogrzanego do stanu znacznego rozrzedzenia, a także pędzel pierścieniowy osadzony na drążku o długości ok. 4 metry. Linę poprzeczną zluzowaną przy pomocy naprężaczy do największego zwisu należy podciągnąć dość grubą warstwą towotu, unikając jednak smarowania przesadnego, powodującego zanieczyszczenie rzeki. Smarowanie należy wykonywać z łodzi towarzyszącej kotwiczonej kolejno w poprzek rzeki pod szczególnymi odcinkami smarowania liny. (Obsługa promu) przewoźnik podczas smarowania powinien mieć nałożoną na siebie kamizelkę ratunkową, oraz flagę sygnałową gotową w każdej chwili do użycia w celu zatrzymywania statków zbliżających się do opuszczonej liny. Ponieważ smarowanie liny trwa około godziny, konieczne jest wykonywanie tej czynności w okresie najmniejszego ruchu statków, to jest tuż po świcie, jednak w warunkach pełnej widoczności szlaku żeglownego / nie wolno luzować liny poprzecznej podczas mgły, pogody pochmurnej, deszczowej itp./.

Nie przeprowadzenie, co miesięcznej obsługi liny może spowodować jej zniszczenie w ciągu niespełna sezonu żeglugowego. Linę nasmarowaną należy natychmiast napiąć do pierwotnego położenia.

W przypadku konieczności wymiany lin nośnych kłap lub smarowania osi rolek, należy jedną z kłap / tę od strony rzeki / podnieść na maksymalną wysokość, a następnie zamocować w tym położeniu do promu przy pomocy lin lub łańcuchów pomocniczych. Po zamocowaniu / zablokowaniu / kłapy w górnym położeniu należy zluźnić całkowicie linę nośną i zdjąć z urządzenia. W tym samym położeniu kłapy należy zdemontować rolę liny nośnej w celu nasmarowania lub naprawy. Montaż urządzenia nośnego kłap odbywa się w odwrotnej kolejności. Linę nośną kłap należy wymienić w przypadku stwierdzenia więcej niż 8 szt. pękniętych drutów na długości jednego zwoju liny.

Kontrola łańcuchów cumowniczych polega na sprawdzeniu ogniw czy nie są nadmiernie przetarte. Dopuszczalna głębokość rowku przetarcia – 2 milimetry.

Szczelność promu należy sprawdzić po wejściu do wnętrza każdego z przedziałów wodoszczelnych. Na czas obecności (obsługi promu) przewoźnika w komorach promu, przy otwartym włazie powinna znajdować się osoba ubezpieczająca, mogąca udzielić pomocy w razie konieczności natychmiastowego opuszczenia komory. Drobne przecieki w poszyciu promu, tak zwane łzawienia, można usunąć przez zakuwanie nieszczelnego miejsca w spoinie przy pomocy zwykłego przecinaka. Zakute miejsce sprawdza się przez wytarcie do sucha szmatą i pokrycie cienką warstwą kredy szkolnej. Identycznie należy sprawdzić szczelność łodzi.

6.1.3. Zakres prac przy corocznej obsłudze promu.

W zakres kontroli **corocznej** wchodzi:

1. Oczyszczenie i konserwacja liny stalowej poprzecznej, oraz lin manewrowych.
2. Oczyszczenie i konserwacja / lub wymiana / lin nośnych kłap wjazdowych.
3. Naprawy sprzętu i osprzętu promowego, wymiany sprzętu i osprzętu.
4. Czynności podane w odniesieniu do kontroli comiesięcznych i codziennych.
5. Demontaż, oczyszczenie i konserwacja liny stalowej poprzecznej, oraz lin manewrowych co 3 lata w czasie konieczności wymiany lin.

Oględziny i konserwacje lin stalowych należy przeprowadzić po ich zdemontowaniu i nawinięciu na bębny. Przed przeglądem należy linę osuszyć, oczyścić z piasku szczotką lub przemyć dokładnie naftą w celu usunięcia wszelkich zanieczyszczeń. Tak przygotowaną linę należy poddać oględzinom w celu ustalenia ewentualnych uszkodzeń. W przypadku konieczności wymiany, na przewoźniku promowym mogą być zastosowane wyłącznie liny o następującej charakterystyce technicznej:

Miejsce zamontowania	Średnica liny w [mm]	Maksymalna średnica drutów liny w [mm]	Siła zrywająca linę w [KG]	Konstrukcja liny i kierunek zwojów
Na masztach linowych	22	Dowolne	22.800	Dowolne
Dźwigarka manewrowa –	8	0,5	2.900	Dowolne

rolki jezdne				
Dźwigarka kłap wjazdowych – kłapy	12,5	0,8	7.450	Dowolne

Liny nowo zakupione powinny mieć atesty fabryczne potwierdzające zgodność powyższych danych z charakterystyką danej liny. Atesty te należy przechowywać w teczce akt promu / u Administratora przeprawy promowej - RDW w Szamotułach /. Możliwe jest zastosowanie lin o większej wytrzymałości / sile zrywającej / niż to podano w tabeli, jednak pod warunkiem zachowania tych samych średnic zewnętrznych i średnic drutów. W przypadku braku atestu, linę należy oddać do zbadania w laboratorium wytrzymałościowym przy którejkolwiek Politechnice lub innym Ośrodku Naukowo Badawczym wystawiającym Świadectwo badania lin. W tym wypadku dokumentem potwierdzającym właściwość użytej liny jest świadectwo badania. Zanim jednak podjęta zostanie decyzja wymiany, liny istniejące na przewozie należy poddać oględzinom, celem stwierdzenia stopnia ich zużycia. Orzeczenie czy lina nadaje się do dalszej eksploatacji zależne jest zbadania następujących cech zewnętrznych:

- prawidłowość kształtu / lina nie może być odkręcona lub załamana /,
- zachowania średnicy zewnętrznej podanej w atencie / lina po dłuższym czasie pracy staje się cieńsza na skutek trwałego wydłużenia drutów /,
- stanu powierzchni / nie może być silnie zardzewiała lub naderwana /,
- ilości widocznych od zewnątrz zerwanych drutów w linie na długości jednego zwoju.

Linę należy zdyskwalifikować w przypadku stwierdzenia, któregoś z podanych wyżej uszkodzeń, z tym, że dopuszczalne jest używanie lin stalowych także w przypadkach stwierdzenia pewnej ilości zerwanych drutów / tzw. „wszy” / jednak ilość takich drutów nie może przekraczać granic podanych w tabeli jak niżej:

Ilość widocznych zerwanych drutów w linie

Ilość splotów i drutów w linie / konstrukcja liny/.	Przeciwzwitej na długości 6 x d	Przeciwzwitej na długości 30 x d	Współzwitej na długości 6 x d	Współzwitej na długości 30 x d
6 x 19 = 114	8	16	3	6
8 x 19 = 152	18	36	6	12
6 x 37 = 222	30	60	10	20
8 x 37 = 296	40	80	12	24

Uwaga: podany w tabeli symbol „d” oznacza średnicę zewnętrzną liny.

W przypadkach, gdy na długości 6 x d ilość pękniętych drutów jest mniejsza od podanej w tabeli a na długości 30 x d równa lub większa, lina również podlega dyskwalifikacji.

Po stwierdzeniu, że lina, która przepracowała już dany sezon i nadaje się do dalszej eksploatacji, przystępuje się do prac konserwacyjnych. Czynność tę wykonuje się przez przewijanie liny z jednego bębna na drugi, przy jednoczesnym zanurzeniu jej „po drodze” w wannie napełnionej olejem osiowym podgrzanym do temperatury 80°. Szybkość przesuwu liny przez kąpiel olejową nie powinna być większa niż dwa metry/minutę. W przypadku braku oleju osiowego, można użyć jakiegokolwiek innego nie zawierającego kwasów np. cylindrowego, lnianego itp. Natychmiast po przesunięciu się konserwowanego odcinka poza obręb wanny z kąpielą, linę należy wytrzeć do sucha szmatami. Konserwację powierzchni towotem należy przeprowadzić w sposób podany w zakresie kontroli comiesięcznej.

6.1.4. Konserwacja kadłuba promu.

Konserwację kadłuba promu na wodzie wykonuje (obsługa promu) przewoźnik. Konserwację kadłuba połączoną z wyciąganiem promu na ląd / w części podwodnej / należy zlecić stoczni posiadającej odpowiednie urządzenia wyciągowe lub dźwigi. Wszelkie próby wyciągania promu na ląd przy użyciu środków podręcznych i w sposób zaimprovizowany, grozić może całkowitym zniszczeniem kadłuba. W przypadku zaopatrzenia przewozu w specjalne sanie wyciągowe, sposób wykonywania prac konserwacyjnych lub remontowych podany jest w instrukcji obsługi tego urządzenia wyciągowego.

UWAGA: Długotrwałe przebywanie w komorach kadłuba promu grozi ciężkim zatruciem. Dlatego wszelkie kontrole szczelności promu należy przeprowadzić w maskach przeciwgazowych, i tylko w obecności drugiej osoby dyżurującej przy otwartym wlocie pokładowym.

6.2. Dokumenty potwierdzające sprawność techniczną promu.

6.2.1. Potwierdzenie wykonania kontroli comiesięcznej.

(Obsługa promu) przewoźnik zobowiązany jest po przeprowadzeniu kontroli comiesięcznej wpisać do **Książki Inspekcji Promu** następującą uwagę:

„W dniu: przeprowadzono kontrolę comiesięczną promu

/ podać datę /

i urządzeń przeprawowych zgodnie z instrukcją obsługi. Stwierdzono, że prom jest zdolny do dalszej eksploatacji zgodnie z Instrukcją.”

.....

/ podpis (obsługi promu) przewoźnika /

(Obsługa promu) przewoźnik nie ma prawa dokonywać przewozu promem nie spełniając warunków podanych w niniejszej instrukcji. W przypadku stwierdzenia braków zagrażających bezpieczeństwu żeglugowemu, przewóz promem można wznowić dopiero po usunięciu tych braków i po dokonaniu zapisu w **Księżce Inspekcji Promu**.

6.2.2. Protokół rocznych oględzin promu oraz łodzi.

Roczne oględziny promu przeprowadza Inspektor Polskiego Rejestru Statków na wniosek Administratora promu - (Rejon Dróg Wojewódzkich w Szamotułach) i sporządza z nich protokół – orzeczenie techniczne.

Na podstawie otrzymanego orzeczenia technicznego o zdatności do pływania Urząd Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy wystawia uproszczone świadectwo zdolności żeglugowej z ważnością 12 miesięcy od terminu przeglądu.

W przypadku stwierdzenia niesprawności lub braków poszczególnych elementów wymienionych w niniejszej instrukcji obsługi, Inspektor wyznacza nowy termin oględzin, nie dopuszczając do eksploatacji promu nieprzygotowanego do żeglugi. W przypadku stwierdzenia nieszczelności lub uszkodzeń kadłuba promu, Inspektor nadzoru nad żeglugą wstrzymuje eksploatację promu do czasu ustalenia dalszego toku postępowania na podstawie odrębnego protokołu.

7.Postanowienia szczegółowe dotyczące bezpieczeństwa pracy przy demontażu i montażu urządzenia górnolinowego.

7.1.Demontaż masztów i ich odciągów winien być wykonywany wyjątkowo i po uzyskaniu warunków i pisemnej zgody Administrator przeprawy promowej - RDW w Szamotułach

Czynności związane z demontażem lub montażem urządzenia górnolinowego może wykonywać jedynie osoba uprawniona / (obsługa promu) przewoźnik / i nadzorowana przez pracownika wyznaczonego przez Administrator przeprawy promowej - RDW w Szamotułach.

Czynność tę należy wykonywać w zasadzie w czasie przerwy w ruchu statków / zimowej / lub należy uzyskać zgodę administracji wodnej na czasowe zamknięcie żeglugi. Kolejność czynności przy demontażu urządzenia górnolinowego jest następująca:

- a. Należy wyluzować linę poprzeczną przy pomocy naprężaczy / prom w tym czasie jest przycumowany do lewego brzegu rzeki/.
- b. Przy pomocy 4 zacisków linowych dołączyć do górnego ucha śruby naprężacza linę stalową \varnothing 12,5 mm, następnie linę \varnothing 12,5 mm przeprowadzić przez oś naprężacza zamocowaną w postawie masztu, tak, aby było możliwe skierowanie tej liny pod kątem 90° w stosunku do pionu masztu / załamania liny /. W układzie tym wolna część osi naprężacza / oś jest szersza od ucha naprężacza / spełniać będzie funkcję przewłoki linowej. Drugą wolną część liny \varnothing 12,5 mm należy zamocować do samochodu ciężarowego lub ciągnika ustawionego w odległości około 10 metrów od masztu.

- c. Naprężyć nieco linę \varnothing 12,5 mm, tak, aby możliwe było całkowite rozkręcenie śruby rzymskiej naprężacza.
- d. Po rozkręceniu naprężacza luzować linę \varnothing 12,5 mm /powoli podjeżdżać samochodem lub ciągnikiem do masztu/. Zanim lina podejdzie w górne położenie wraz z pozostałą przy niej śrubą naprężacza, do pętli liny poprzecznej \varnothing 22 mm dowiązać linę konopną o długości około 20 m.
- e. Całkowicie wyluzować linę poprzeczną, po czym całkowicie zdemontować odciąg i pętlę linową na przeciwległym brzegu rzeki.
- f. Przeciągnąć linę przez rzekę przy pomocy samochodu lub ciągnika lub ręcznie przy pomocy liny konopnej – bez przeciągania liny poprzecznej po osi naprężacza.
- g. Zdjąć z liny poprzecznej rolki jezdne i odłączyć od lin manewrowych.

W przypadku konieczności zdemontowania masztów, czynność tę należy również wykonać przy pomocy ciągnika lub dźwigu. Kolejność czynności jest następująca / po uprzednim odłączeniu liny poprzecznej wg punktów 7.1.a-g/:

7.2 Zdemontować / rozkręcić / wszystkie śruby mocujące maszt do podstawy z wyjątkiem dwóch śrub w skrajnych dolnych otworach masztu.

7.3. Wyluzować odciągi masztu na maksymalną długość naprężaczy.

7.4. Dołączyć do szczytu masztu linę stalową \varnothing 12,5 mm. Drugi koniec liny dołączyć do samochodu lub ciągnika stojącego w odległości około 20 metrów od masztu.

7.5.Naprężyć linę \varnothing 12,5 mm przy pomocy jadącego samochodu lub ciągnika tak, aby możliwy był demontaż obu odciągów od fundamentów / złącza górne pozostawić w stanie zamontowanym/.

7.6. Jednocześnie z naprężaniem liny \varnothing 12,5 mm ciągnąć za maszt w kierunku rzeki, używając do tego celu dwóch odcinków liny konopnej dowiązanej do górnej części masztu /niekoniecznie do samego szczytu/. W ten sposób będzie możliwe poruszanie masztem w kierunku od i do rzeki, potrzebne do odłączenia pozostałych śrub mocujących przy podstawie. Przy linie konopnej wstawić po dwóch ludzi na końcu każdego odcinka.

7.7. Po wykręceniu śrub mocujących pociągnąć za obie końcówki liny konopnej zwalniając jednocześnie linę \varnothing 12,5 mm stalową jadąc samochodem lub ciągnikiem kierunku masztu. Maszt obracając się wokół osi montażowej zacznie się pochylać w kierunku rzeki.

7.8. Po pochyleniu masztu pod kątem 45° przerwać pracę linami i w odległości około 2 metrów od fundamentu słupa ustawić klatkę z krawędziaków sosnowych lub innego drewna.

7.9. Ponownie zwalniać linę \varnothing 12,5 mm / stalową / aż do oparcia się słupa na klatce drewnianej.

7.10. Kolejno zniżyć klatkę przez wybijanie poszczególnych krawędziaków, aż do uzyskania poziomego położenia słupa.

7.12. W identyczny sposób zdemontować słup na przeciwległym brzegu rzeki.

W przypadku zakładania nowej liny poprzecznej, należy dokładnie wymierzyć długość liny starej w celu wykonania pętli mocujących naprężacze dokładnie na tej samej długości odcinka. Linę połączyć ze śrubami obu naprężaczy po uprzednim przeciągnięciu przez rolki na szczytach masztów. Zwis

montażowy liny poprzecznej obciążonej rolkami jezdnyymi i linami manewrowymi wynosi dokładnie 1,730 m.

Montaż urządzenia górnolinowego wykonać w kolejności odwrotnej.

8.Obowiązki (obsługi promu) przewoźnika w zakresie udzielania pierwszej pomocy sanitarnej.

Każda osoba pracująca na stanowisku (obsługi promu) przewoźnika jest zobowiązana przejść szkolenie I stopnia „Udzielania pierwszej pomocy” – zakończone stosownym zaświadczeniem.

(Obsługa promu) przewoźnik obowiązany jest znać zasady udzielania pierwszej pomocy w zakresie przypadków:

- zasłabnięcia pasażera na promie,
- złamania kości,
- zwichnięcia stawów,
- ratowania tonącego

Szczegóły udzielania tej pomocy zawiera instrukcja obsługi dołączona do apteczki podręcznej. Apteczka nieposiadająca takiej instrukcji traktowana jest podczas kontroli żeglugowej za nieistniejącą.

(Obsługa promu) przewoźnik udzielając pomocy powinien dbać także o bezpieczeństwo własne. W związku z tym nie wolno (obsłudze promu) przewoźnikowi ratować tonących inaczej jak tylko przy pomocy kół ratunkowych lub łodzi towarzyszącej / nie może rzucać się do wody z pomocą, chyba, że posiada uprawnienia ratownika/. Do obowiązku (obsługi promu) przewoźnika należy także zorganizowanie możliwie jak najszybciej pomocy lekarskiej, o ile poszkodowany nie jest zdolny udać się do lekarza o własnych siłach lub przy pomocy innych osób.

9. Podstawowe zasady BHP na stanowisku pracy (obsługi promu) przewoźnika.

9.1. (Obsługa promu) przewoźnik powinien dobrze zaznajomić się z postanowieniami niniejszej Instrukcji.

9.2. Do prac naprawczych należy używać odpowiednich materiałów i narzędzi.

9.3. W czasie prac wykonywanych z łodzi lub na łodzi towarzyszącej, (obsługa promu) przewoźnik powinien mieć nałożoną na siebie kamizelkę ratunkową.

9.4. W czasie oczyszczania z rdzy / przy pomocy szczotki stalowej lub młotka/ (obsługa promu) przewoźnik powinien mieć nałożone okulary ochronne.

9.5. Przy pracach linowych oraz cumowaniu należy mieć nałożone rękawice ochronne.

9.6. Do komór kadłuba promu należy wchodzić w masce przeciwgazowej. Przy włączach musi w tym czasie znajdować się drugi pracownik ubezpieczający.

9.7. (Obsługa promu) przewoźnik wykonuje swą pracę w stanie absolutnej trzeźwości (0,0 promila alkoholu we krwi lub w wydychanym powietrzu).

9.12.(Obsługa promu) przewoźnik nie dopuszcza w pobliże urządzeń mechanicznych promu przewożonych promem pasażerów.

Niniejszym oświadczam, że znana mi jest treść niniejszej **Instrukcji**, oraz zobowiązuje się do ścisłego jej przestrzegania.

[illegible]