

Załącznik Nr 1.

do zarządzenia Nr 9

Dyrektora Urzędu Morskiego

w Gdyni z dnia 16 lipca 2018 r.

„Regulacja żeglugi sygnalizacją przeprawy przez operatora kładki”




1. Ogólne zasady przejścia

- o wskazaniach sygnalizacji świetlnej decyduje operator kładki, z którym możliwy jest kontakt na przypisanym kanale VHF (numer kanału 6 lub 15)
- należy bezwzględnie stosować się do wskazań sygnalizacji świetlnej
- szerokość toru wodnego dla kładki otwartej umożliwia bezpieczne przejście w ruchu jednokierunkowym dla charakterystycznego największego statku o parametrach: $B_{max}=13,2m$ i $H_{max}=25m$
- dla ruchu dwukierunkowego suma szerokości statków płynących z przeciwnych kierunków nie może być większa niż $13,2m$
- dla statków o wysokości przekraczającej $H_{max}=25m$ dla kładki otwartej wskazane jest przejście prawą stroną ▲
- maksymalna bezpieczna wysokość statku dla kładki zamkniętej $H_{max}=2,1m$ (przy stanie wody SW)
- wodowskazy zlokalizowane po obu stronach kładki wskazują wysokość pionową w świetle konstrukcji (hśw) dla aktualnego stanu wody


2. Wskazania sygnalizatorów świetlnych

Poniżej przedstawiono możliwe wskazania sygnalizatorów dla poszczególnych faz pracy kładki:





2.1. Kładka zamknięta

	sygnał V	- zakaz przejścia , z wyjątkiem statków o małej wysokości,
	sygnał IV	- zakaz przejścia , (użycie w przypadkach losowych)
	sygnał VI	- zakaz przejścia , z wyjątkiem statków o małej wysokości, duże jednostki chcące przekroczyć kładkę mają kontaktować się ze sterownią na kanale VHF 15


2.2. Otwieranie kładki

	sygnał IVa pulsujący	- zakaz przejścia – zmiana pozycji kładki
---	-------------------------	--

2.3. Kładka otwarta

	sygnał III	- przejście dozwolone w obu kierunkach
	sygnał I	- przejście dozwolone w jednym kierunku, ruch z przeciwnego kierunku jest zabroniony
	sygnał II	- zakaz przejścia, możliwy jest ruch statków z przeciwnego kierunku
	sygnał IV	- zakaz przejścia, (użycie w przypadkach losowych)

2.4. Zamykanie kładki

	sygnał IVa pulsujący	- zakaz przejścia – zmiana pozycji kładki
---	-------------------------	--

3. Zasady kolejności przejścia


3.1. Kładka zamknięta

- kładka zamknięta - sygnał V dla jednostek wychodzących w morze i wchodzących do portu
- kładka zamknięta - sygnał VI dla jednostek wychodzących w morze i wchodzących do portu

3.2. Otwieranie kładki

- proces otwierania kładki - sygnał IVa
- kładka otwarta, pierwszeństwo dla jednostek wychodzących w morze - sygnał I dla jednostek wychodzących w morze, sygnał II dla jednostek wchodzących do portu
- kładka otwarta, przejście wolne - sygnał III dla jednostek wychodzących w morze i wchodzących do portu

3.3. Kładka otwarta

- a) w przypadku sygnału **III** z obydwu stron kładki o kolejności przejścia decyduje kolejność podejścia do kładki
- b) w przypadku jednoczesnego podejścia do kładki pierwszeństwo ma jednostka wychodząca w morze
- c) w szczególnych przypadkach (patrz pkt. 1e) – sygnał **I** oraz wskazanie przez operatora kładki (VHF) przejścia prawą stroną  dla jednostek wychodzących w morze, sygnał **II** dla jednostek wchodzących do portu

3.4. Zamykanie kładki



- a) zamykanie kładki - sygnał **IVa** dla jednostek wychodzących w morze i wchodzących do portu


SYGNALIZACJA AWARYJNA.

1. Opis i zasady użycia sygnalizacji awaryjnej

- a) Kładka Ołowianka jest wyposażona w awaryjny system sygnalizacji przeprawy do regulacji żeglugi.
- b) Sygnalizacja awaryjna jest stosowana w przypadku awarii tablic gdy nie ma możliwości użycia co najmniej jednej tablicy na każdej stronie kładki
- c) Sygnalizacja awaryjna to trójkomorowe sygnalizatory drogowe, które sterowane są za pomocą włączników znajdujących się w pomieszczeniu sterowni. Zlokalizowane są po obu stronach kładki (od strony wejścia/wyjścia do/z portu) na balustradach po stronie budynku sterowni.
- d) Sterowanie sygnalizacji awaryjnej jest niezależne od systemu sterowania zwodzenia kładki.
- e) Stosowanie sygnalizacji awaryjnej wymaga każdorazowo zgłoszenia do oficera dyżurnego Kapitanatu Portu na kanale 14.

2. Wskazania sygnalizatorów awaryjnych

	sygnał VII	-zakaz przejścia
	sygnał VIII	- przejście dozwolone (kładka podniesiona)

	<p>sygnał IX</p>	<p>- zakaz przejścia z wyjątkiem statków mieszczących się w skrajni (kładka położona)</p>
---	------------------	---

3. Zasady kolejności przejścia przy sygnalizacji awaryjnej

3.1. Kładka zamknięta

a) kładka zamknięta – sygnał **IX** dla jednostek wychodzących w morze i wchodzących do portu

3.2. Otwieranie kładki

a) rozpoczęcie otwierania kładki – sygnał **VII** dla jednostek wychodzących w morze i wchodzących do portu

b) kładka otwarta, pierwszeństwo dla jednostek wychodzących w morze – sygnał **VIII** dla jednostek wychodzących w morze, sygnał **VII** dla jednostek wchodzących do portu

c) kładka otwarta, przejście dozwolone – sygnał **VIII** dla obu kierunków - jednostek wychodzących w morze i wchodzących do portu

3.3. Kładka otwarta

a) dla jednostek o wysokości powyżej $H_{max} = 25m$ lub szerokości powyżej $B_{max} = 6,6m$ obowiązuje ruch jednokierunkowy – sygnał **VIII** dla jednostki zgłaszającej przejście w ruchu jednokierunkowym, sygnał **VII** dla kierunku przeciwnego do jednostki zgłaszającej ruch jednokierunkowy.

3.4. Zamykanie kładki

a) rozpoczęcie zamykania kładki – sygnał **VII** dla jednostek wychodzących w morze i wchodzących do portu