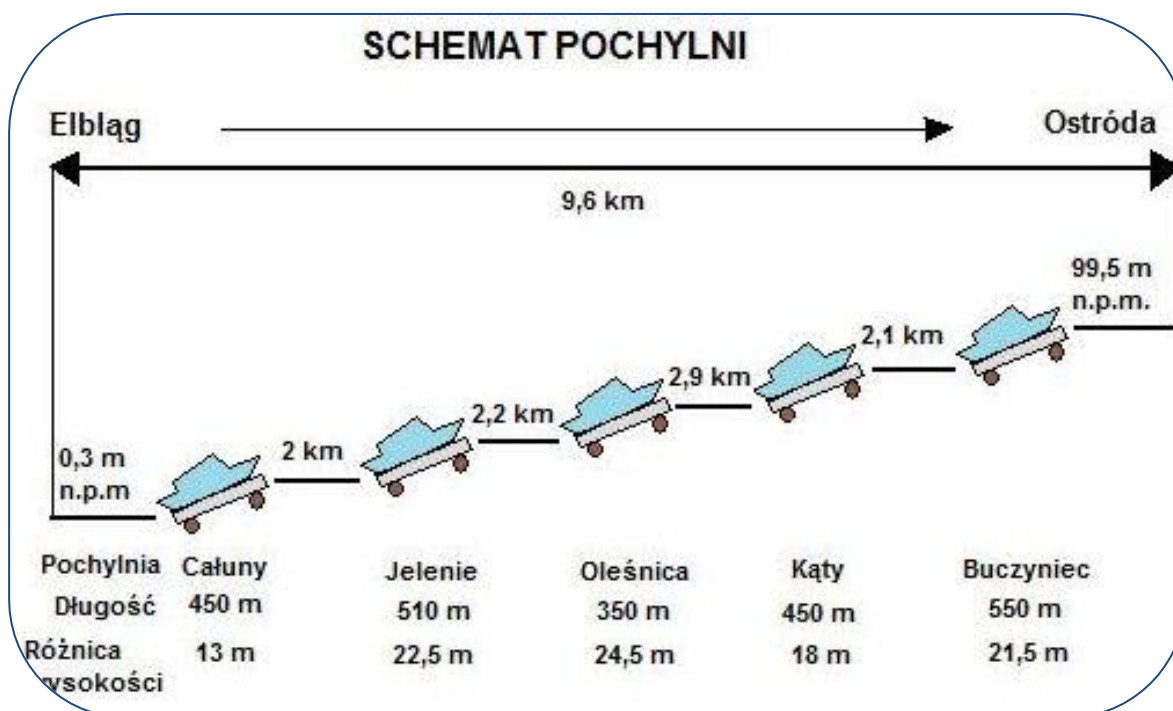


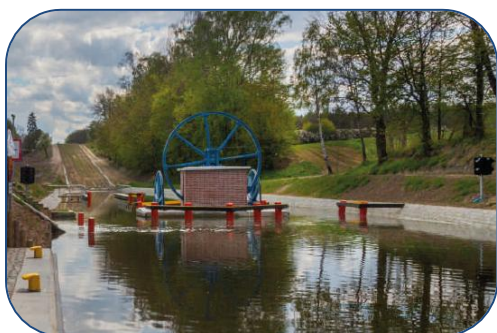
## INSTRUKCJA WEJŚCIA NA POCHYLNIE – WOLNE OD SZEFA

Pochylnie na Kanale Elbląskim niwelują około stu metrową różnicę poziomów między j. Druzno a j. Jeziorak, jest ich pięć. Pierwsza od strony Miłomłyna to Buczyniec, tam znajduje się przyjazna keja dla oczekujących z możliwością podłączenia prądu i uzupełnienia wody. Maszynownia znajduje się na lewym brzegu, płynąc od strony Miłomłyna, tam płacimy za wszystkie pochylnie, na następne wchodzimy z biegu, tylko na zielonym świetle. Jeśli mamy światło czerwone, musimy poczekać (statki białej floty mają pierwszeństwo), przy każdej pochylni znajduje się niewielka keja postojowa. Całuny, to pierwsza pochylnia od strony Elbląga, jeśli płyniemy od tej strony to przy zielonym świetle wchodzimy na wózek z biegu. Na górze stajemy przy kei postojowej i w maszynowni płacimy za wszystkie pochylnie. Przejście wszystkich pochylni zajmuje około 2 – 2,5h, aby przejść wszystkie jednego dnia, wejście na pierwszą nie może być później niż o 1500. Pochylnie są napędzane wodą, tak jak Steenke je zaprojektował, wyrzut wody znajduje się przy dolnych stacjach, szczególnie trzeba uważać na pochylni Jelenie gdzie boczny prąd wody znajduje się tuż za wózkiem i powoduje boczny dryf jachtu. Na górnych stacjach czasami przeszkadza boczny wiatr. Manewry należy wykonywać ze spokojem i opanowaniem, nie dajmy się pospieszać przez inne załogi lub obsługę. Członkowie załogi powinni znać swoje obowiązki podczas tych manewrów i mieć bosak i odbijacze zawsze w pogotowiu (przed wózkami musimy minąć wąskie bramki i betonowe dalby). Na każdy z wózków znajduje się gong (dajemy sygnał gdy jesteśmy gotowi) i hamulec bezpieczeństwa – jeden z członków załogi powinien przy nim stać i użyć w razie potrzeby. Gdy jacht siądzie na wózku, najlepiej gdy załoga pozostaje w miejscu (ta na jachcie) tak aby jacht pozostawał w jednej pozycji w trakcie całego przejazdu (dlatego warto wcześniej ustalić kto zostaje na jachcie a kto na wózku).





**BUCZYNIC** - Pierwsza od strony Miłomłyna, najwyżej położona pochylnia z najbardziej rozbudowaną pod kątem turystyki infrastrukturą. Tutaj znajduje się Izba Historii Kanału Elbląskiego, oraz obelisk twórcy i konstruktora kanału Georga Jacoba Steenke, można też zwiedzić maszynownię, a przy dolnej stacji jest pole namiotowe. Pochylnia Buczyniec znajduje się na 36,77km kanału, długość pochylni wynosi 550m, a różnica poziomów 20,62m. Wózki tej pochylni (tak jak pochylni Całuny, ostatniej od strony Miłomłyna) mają podwyższone kratownice. Jacht zejdzie naprawdę nisko, starajmy się go trzymać blisko kratownicy, lekko odpychając dopiero w ostatniej fazie osiadania



**KĄTY** - Druga od strony Miłomłyna pochylnia na 39,10km. Długość pochylni 450m, różnica poziomów 18,88m. Na tej pochylni i na dwóch następnych wózki mają standardową wysokość, jednak nadal aby uniknąć nadmiernego przechyłu jachtu staramy się go utrzymywać w miarę blisko bocznej kratownicy wózka. Odpychając go lekko dopiero tuż przed osiadaniem na wózku.



**OLEŚNICA** - Środkowa pochylnia na 41,66km od Miłomłyna, jednocześnie jest pochylnią o największej stromiźnie i największej różnicy poziomów, na 350m pokonujemy tutaj różnicę aż 24,20m. Wózki tej pochylni również posiadają standardową wysokość i tutaj również ustawiamy łódź jak najbliżej bocznej kratownicy.



**JELENI** - Przedostania już pochylnia płynąc od strony Miłomłyna i druga od strony Elbląga. Pochylnia na 43,97km. Jej długość to 510m, a różnica poziomów 21,99m. Na tej pochylni trzeba zwrócić szczególną uwagę na trudności manewrowe przy wpływaniu i wypływaniu z wózka na dolnej stacji pochylni, gdzie wypływająca z dużym impetem woda z kanału wylotowego powoduje silny boczny prąd utrudniający manewry. Należy zachować szczególną ostrożność.



**CAŁUNY** - Ostatnia od strony Miłomłyna i pierwsza od strony Elbląga pochylnia na 46,00km. To najmłodsza i najnowocześniejsza pochylnia, a właściwie jej napęd, ponieważ zastosowano tu zamiast koła wodnego turbinę wodną. Długość pochylni 450m, różnica poziomów 13,83m. Tak jak Buczyniec, tak i ta pochylnia ma wózki z podwyższonymi kratownicami.

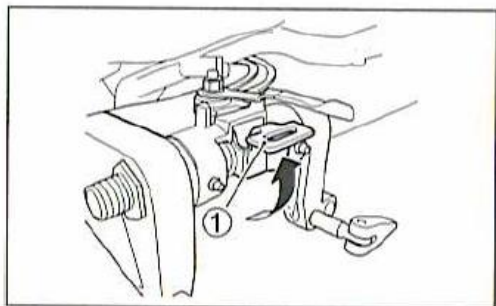
Przejście pochylni nie jest ekstremalnie trudne i niebezpieczne, należy stosować jednak kilka zasad (każdy jacht jest nieco inny) i przejście może być czystą przyjemnością.



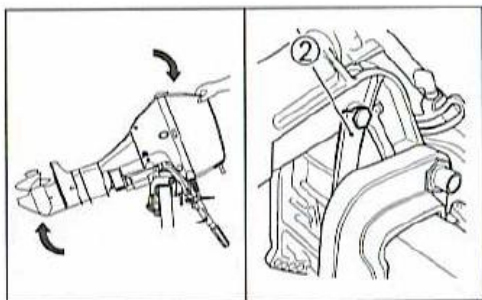
1. Jeśli robimy to pierwszy raz, warto stanąć z boku (przy kei jest kilka miejsc postojowych) i spojrzeć jak robią to inni, zobaczyć konstrukcję wózka, szczególnie część podwodną, niewidoczną podczas wplywania. Na pierwszej pochylni i tak musimy zatrzymać się aby kupić bilet (normalnie kupujemy go na górze w maszynowni, płacimy na pierwszej pochylni za całość naszego przejścia), jest to dobry czas aby zrobić rekonesans. Warto poinformować obsługę, że robimy to pierwszy raz.
2. Wszystkie wózki posiadają dwie belki wyższe niż inne w swojej środkowej części, żaden z naszych jachtów nie powinien siadać na tych belkach, znajdują się one mniej więcej na wysokości żółtych haków, widocznych na pomostach wózka w środkowej jego części.
3. Warto pytać obsługę o wszystkie niuanse przejścia, na pewno będzie pomocna.
4. Na wózek wplywamy wtedy gdy mamy zielone światło, słuchając wskazówek obsługi.
5. Ze względu na swoją konstrukcję, barka WOLNE OD SZEFA musi wplywać na wózek jako pierwsza lub ostatnia, tak aby w żadnym przypadku jacht nie osiadł na środkowych, wystających belkach. Barka wyposażona jest w płozy które niwelują przechyły barki na wózku.
6. Pamiętajmy że wózki są dłuższe niż widoczne podczas wplywania pomosty: pierwsza i ostatnia pochylnia o około 4m, trzy środkowe o około 2m.
7. Po wplynięciu na wózek, zanim damy sygnał obsłudze o naszej gotowości upewnijmy się że: wewnątrz wszystko jest poształowane, nic nie gotujemy, a każdy z członków załogi zna swoje obowiązki.
8. Dwie osoby wychodzą na pomost ze szpringami, dziobowym i rufowym i ustawiają barkę tak aby nie pływała przód, tył. **Dziób barki nie powinien przekroczyć pierwszego żółtego haka na wózku jeśli wplywa jako ostatnia lub wystawać około 2 do 3 m poza widoczny pomost jeśli wplywa jako pierwsza, wtedy mamy pewność że barka siądzie prawidłowo.**
9. **Bezwzględnie wyłączamy silnik, który jest chłodzony wodą. Brak chłodzenia uszkodzi silnik bardzo szybko. Zwalniamy blokadę silnika i podnosimy go, wtedy śruba nie dotknie belek na wózku, jeśli tego nie zrobimy uszkodzimy silnik i jego mocowanie.**



1. Przesuń dźwignię zatraskową (1) w pozycję „zwolnioną”.

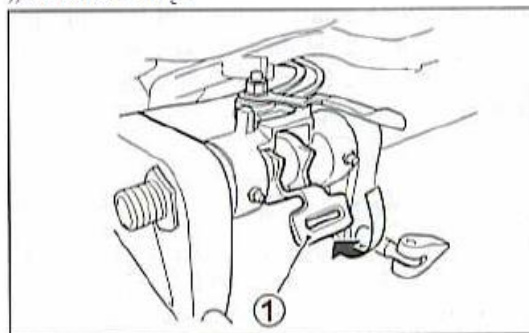


2. Złap za tylną część obudowy silnika i podnieś do momentu kiedy zostanie on automatycznie zatrzaśnięty przez ramię zatraskowe (2) w pozycji całkowicie podniesionej.

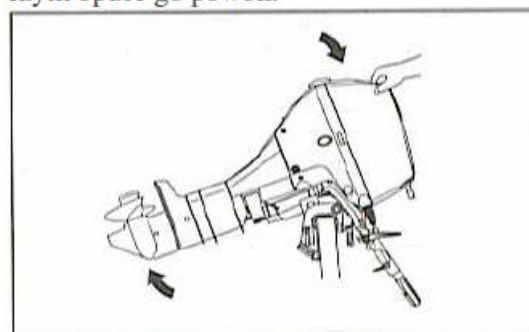


Aby opuścić silnik należy:

1. Przesuń dźwignię (1) na pozycję „zablokowaną”.



2. Pociągnij silnik delikatnie ku sobie po czym opuść go powoli.



10. Gdy jesteśmy gotowi, dajemy sygnał gongiem, pamiętajmy że gdy wózek ruszy, jacht trochę zatańczy, pracujemy linami na biegowo aby utrzymać właściwą pozycję, szczególnie tuż przed siadaniem barki.
11. Gdy wózek jedzie, jacht płynie z nim, trzymajmy go blisko pomostu, w ostatniej chwili, tuż przed osiadaniem, lekko odepchnijmy. Unikniemy oparcia jachtu na skośnych wspornikach w dolnej części wózka.
12. Gdy posadzimy jacht prawidłowo nie powinien się położyć na bok, jeśli jednak wpłyniemy za daleko i dziób siędzie na środkowej belce to może położyć go na którąś burtę. Pamiętajmy więc o zabezpieczeniu sprzętów wewnątrz.
13. Gdy jacht siędzie liny, które do tej pory trzymaliśmy na biegowo należy wybrać i przywiązać do barierki wózka tak aby patrzyły w stronę górnej stacji. Gdy wózek ponownie wjedzie w wodę liny znowu łapiemy na biegowo tak aby reagować na tańczenie jachtu gdy odzyska pływalność.
14. Podczas jazdy uczulamy załogę aby pozostała na miejscach i niepotrzebnie nie poruszała się na jachcie.
15. Wypłynięcie jest mniej skomplikowane, ale uważać trzeba, między dalbami jest dość wąsko i prąd boczny na dolnych stacjach może utrudniać manewry.
16. W razie potrzeby możemy podstawić skippera, który przeprowadzi jacht przez wszystkie pochylnie – koszt to tylko 150pln. W przypadku braku patentu i braku doświadczenia w manewrowaniu, opłata i skipper mogą być obowiązkowe.
17. **POWODZENIA**

