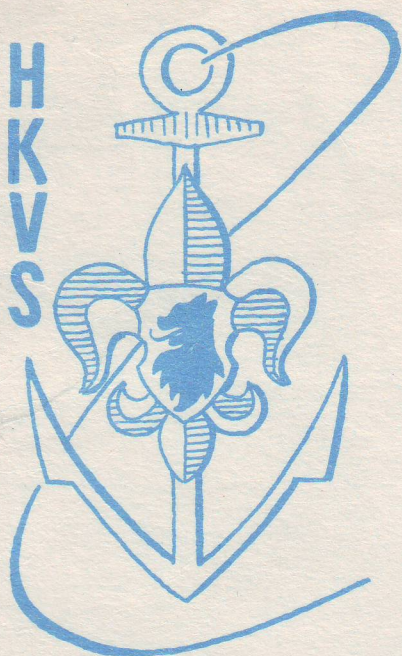


H
K
V
S



ČESKOSLOVENSKÝ JUNÁK

HLAVNÍ KAPITANÁT
VODNÍCH SKAUTŮ

informační oběžník vodních skautů



KAPITÁNSKÁ POŠTA



Kapitánská pošta - informační oběžník vodních skautů.
Vydává vlastním nákladem HKVS v Praze pro vnitřní potřebu.
Dne 18.11.1968.

Již jen několik dní nás dělí od tolik očekávané chvíle, zahájení JUNÁCKÉHO SNĚMU. Přípravy a zajištění hladkého průběhu pomalu ve sněmové komisi končí, dané úkoly harmonogramu práce jsou splněny. Řada obětavých sester a bratří sněmové přípravné komise a jejich pracovních subkomisí cítí únavu probdělých nocí pracovních sobot a nedělí. Věřte však, svůj volný čas věnovali všichni rádi pro zdar Junáckého sněmu, pro skvělé ideály a myšlenky skautingu.

Na Junácký sněm a na valnou hromadu OS se sjedou delegáti z celých Čech a Moravy. Ve svém středu také uvítáme bratrskou delegaci Slovenského Junáka - ústředí skautské výchovy v Bratislavě, aby se s námi společně radovali z obrození skautského hnutí. Junácký sněm bude v pravdě historickou událostí, neboť jednání sněmu má určit další linii rozvoje a práce s mládeží. Před všemi delegáty leží tedy těžký úkol odpovědnosti za další ideovou výchovu, mrávně-mravní přípravu a tělesnou zdatnost našich vlčat a světlušek, našich skautů a skautek, celého kruhu činovníků. Zejména důležité budou volby do obou náčelnictev /chlapecký a dívčí kmen/ a ústřední rady. Věříme, že naši delegáti dají své hlasy nejlepším z nejlepších, osvědčeným a ve skautském hnutí známým sestřím a bratřím.

Na shledanou v Praze se těší Vaše redakční rada.

V ýnosem ministerstva vnitra z 21. října 1968 byly schváleny stanovy dobrovolné organizace český "JUNÁK" s působením pro Čechy, Moravu a Slezsko se sídlem v Praze.

Zimního období použijeme k intenzivní přípravě k vlastnímu vodáckému výcviku, který zahájíme, jakmile tomu dovolí povětrnostní poměry. Protože vodní skauting vyžaduje zvýšenou tělesnou zdatnost a bezpodmínečnou znalost plavání, podnikáme s nováčky pěší nebo lyžařské výlety podle možnosti za každého počasí, aby jejich těla náležitě otužila. Pokud jsou v našem městě lázně, navštěvujeme je pravidelně, aby se nováčkové buď vůbec naučili plavat, nebo se v plavání dále zdokonalovali. V tomto přípravném období jsou dva důležité faktory, a to tělesné otužování a zvyšování tělesné odolnosti a seznamování se s povahou a charakterem našich svěřenců, které vedeme k družnosti, oddílové společnosti a tím k vytvoření ukázněného kolektivu.

Vlastní výcvikový systém musí dbát na všestrannost, čímž rozumíme sladěný tělesný a duševní vývoj. Mimo praktický vodácký výcvik musí být nováčkové seznámeni i s teoretickými poznatky, podle nichž se vodácký výcvik řídí. Používejte při výcviku hodně schopnost mládeže napodobovat /opičení/. Užívání zásady "nemluvit - cvičit" předpokládá, že cvičitel dovede sám výcvik přesně provést. Po provedené ukázce rozložte výcvik na jednotlivé fáze, vysvětlete proč ten který pohyb se musí provádět tak a nikoliv jinak. Jestliže cvičenec předvedenou ukázkou dobře napodobí a jestliže dobře pochopí teorii, je další výcviková práce značně ulehčena, protože cvičenec své pohyby snadněji sám kontroluje. Je třeba též dbátí rozmanitosti, aby svým stálým a pravidelným opakováním se výcvik nestal nezajímavým. Vyjížďky neprovádějte stále stejným směrem a nekonejte je též pouze za pěkného počasí, ale i za ztížených povětrnostních podmínek, aby návyk pádlování, získaný za příznivých podmínek, probíhal stejně i za podmínek nepříznivých. Vedoucí výcviku musí si být vědom, že cvičenci jsou ve věku, kdy jejich těla jsou v rozhodujícím stádiu tělesného vývinu a podle toho musí rozvrhnout i cvičné dávky. Zásadně při pádlování nestrpte jednostranný výcvik. U nováčků dbejte na časté střídání stran /nejméně po 15 min./ a teprve u pokročilých tyto lhůty prodlužujte, stále dodržující zásadu střídání. Před každou cvičnou jízdou je třeba provést krátkou rozvíčku a po jízdě provést uvolňovací a dechové cvičení. Při intenzivnějším výcviku /každodenním/ můžete pozorovat na svěřencích určitý stupeň únavy, která se projevuje nezájmem, neochotou, duševní podrážděností a tělesnou leností. V tomto případě přerušete vodácký výcvik třeba na týden a volte jiné poutavé zaměstnání /míčové hry apod./ Již od samých začátků vodáckého výcviku vštěpujte svěřencům lodní kázeň, která z důvodů bezpečnostních je jednou ze zásadních momentů vodáctví. Okamžité a dokonalé provedení rozkazu kormidelníka tvoří předpoklad bezpečné jízdy na vodě a zamezí nepříjemným a někdy i nebezpečným případům. Mezi lodní kázeň patří i dochvilná docházka k výcviku, jejíž nedodržování brzdí celkový výcvik celé posádky.

Vlastní výcvik pádlování, kde to poměry jen trochu dovolují, začněte na přístavním můstku, tj. na plovoucím upevněném voru, podloženém dřevěnými nebo kovovými sudy ku zvětšení jeho nosnosti. Podél delší vnější strany přístavního můstku postavíme delší lavici cca 35 cm vysokou, vzdálenou od kraje asi 10 cm. Místo normálních pádel zhotovíme cvičná pádla tím, že na oblou tyč dlouhou asi 150 cm přibijeme na horní konec kolmo k tyči asi 10 cm dlouhou oblou tyč, která nám nahrazuje vysoustružovanou hlavici pádla a na dolní část dlouhé tyče přibijeme podélně prkénko dlouhé 60 - 70 cm a široké maximálně 10 cm, které nahrazuje peruť pádla. Na lavici posadíme cvičence obličejem jedním směrem, rozkročmo na vzdálenost sedaček na pramici. Výcvik nováčků na tomto zařízení se velmi osvědčil, protože instruktor, volně se pohybující na přístavním můstku, může lépe sledovat práci svěřenců, není totiž rozptylován starostmi o loď. V případě potřeby může instruktor vlastní rukou vést tělo nebo ruce cvičence do správné polohy. Přesednutím na lavici tak snadno nacvičíme obě strany pádlování. Tento způsob výcviku se doporučuje nejen pro výcvik nováčků, ale doporučuje se provádět na začátku každé vodácké sezóny pro vypracování čistoty a ekonomiky stylu. Pokud není možnost postavit si plovoucí můstek, popsany na začátku tohoto odstavce, je možno použít též upevněné pramice.

Výcvik pádlování začínáme ze základní polohy, tj. pádlo leží na plocho na stehnech obou nohou, vnitřní ruka drží pádlo za hlavici a vnější svírá pádlo těsně nad listem. Cvičenci sedí na sedačkách těsně u okraje pramice, vnější noha v kolenu ohnutá a stehnem opřená o bok loď. Vnitřní noha je mírně pokrčena, natažena dopředu spočívá chodidlem na podlážce. Tělo je zcela volně vzpřímené, hlava otočena ve směru jízdy. Na povel "pozor" vnější ruka nese obloukem list pádla dopředu, zatímco vnitřní ruka současně nese pádlo za hlavici vzhůru. S prvním pohybem pádla se začne vytáčet tělo v bocích tak, že vnější rameno se vytáčí dopředu za zcela mírného předklonu těla. Zatím pádlo dokončuje pohyb do polohy zcela kolmé nad vodou tak, že i vnitřní ruka, nesoucí pádlo vzhůru, je mimo loď nad vodou. Na další povel "vpřed" cvičenec ponoří pádlo, stále v kolmé poloze, celým listem do vody a nyní začíná tah pádla vodou tím, že vzpřímíme trup, vytočíme tělo v bocích do původní polohy, vnější rukou táhneme list vodou až k boku, zatímco vnitřní ruka působí tlakem na hlavici proti tahu vnější ruky. Po celou dobu tahu držíme pádlo stále v poloze kolmé k hladině vodní, protože v této poloze je tah pádla nejúčinnější. Tah pádla končí, když se list pádla přiblíží k boku, neboť další tah je již neúčinný, a proto necháme pádlo volně splynout dozadu, přičemž vnitřní rukou vytáčíme pádlo vnější stranou listu vzhůru. Po splnutí pádla dozadu a po jeho vytočení vytahujeme vnější rukou pádlo z vody ven a vnitřní rukou otáčíme list do polohy na plocho až do polohy uvedené na začátku tohoto odstavce jen s tím rozdílem, že pádlo nepoložíme před sebe na stehna,

neboť již pokračujeme dále v pohybu, tj. děláme pohyb popsaný pod povelom "pozor". Tím jsme uzavřeli jedno zabrání pádlem jako celek. Toto jedno zabrání dělíme na 4 fáze, které postupně jmenujeme tak, jak po sobě následují: 1/ Nasazení, 2/ Protážení, 3/ Splývání, 4/ Vytažení. Tyto fáze pak ještě kombinujeme z různých hledisek jako práce pádlem ve vodě, nad vodou, vydávání energie a uvolnění a rytmus pádlování. Práce pádlem ve vodě obsahuje 3 fáze /1,2,3/, kdežto fáze 4 je práce nad vodou. Vydávání energie obsahuje dvě fáze /1,2/ a uvolnění obsahuje rovněž dvě fáze /3,4/. Rytmus přeměněný na značky morseovy abecedy vychází jako tečka-tečka, tj. fáze 1 a 2 a dále čárka-čárka, tj. fáze 3 a 4. Pod značkou tečka-tečka provádíme dvě fáze /1 a 2/ rychle energicky a s nasazením síly. Pod značkou čárka-čárka provádíme dvě fáze /3 a 4/ zvolna a s uvolněním svalstva. Tato tři hlediska /práce pádlem ve vodě a nad vodou, vydávání energie a uvolnění, rytmus pádlování/ spolu navzájem souvisí. Jako příklad vezmeme si práci pádlem ve vodě /fáze 1,2,3/ a práci pádlem nad vodou /fáze 4/. K fázi 1 a 2 se vztahuje výdej energie a rytmus tečka-tečka, k fázi 4 uvolnění a rytmus čárka-čárka.

K jednotlivým fázím je třeba dodati ještě následující: Zasazení, někdy též uváděno jako zásek, se provádí energicky, rychle a čistě /pádlo kolmo do vody/, aby voda nestříkala. List zasazujeme do vody těsně u boku lodě, ale zase ne tak těsně, abychom si dřeli palec vnější ruky o bok lodě. Zasazení pádla do vody provedeme pouze pažemi, nikoliv tělem, které je již stejně mírně předkloněno. Tělo v momentě zasazení nesmí již jít dále do předklonu, protože by nastávalo tzv. padání do vody, které působí nepříznivě na plynulý běh lodi, neboť přílišným přenesením váhy se posunuje těžiště lodi dopředu. Následkem toho se před lodi ponořuje více do vody, zatímco záď lodi se vynořuje. V důsledku toho se zvětšují čelní odpory a na zádi vzniká škodlivé ssavé víření, což brzdí běh lodi. Proto je třeba při nácviku dávat bedlivý pozor, aby zasazení se dělo pouze pažemi a aby natažení paží, vytočení těla v bocích a vytočení vnějšího ramene dopředu bylo provedeno současně. Protážení je nejdůležitější fází pádlování, protože v něm dáváme lodi energii, která ji pohání kupředu. V tomto momentě konáme několik pohybů najednou, a sice napřímujeme tělo, otáčením těla v bocích dáváme rameno zpět do původní polohy, vnější rukou táhneme pádlo k boku, zatímco vnitřní ruka tlačí hlavici dopředu. Do všech těchto pohybů dáváme sílu a buďme pamětlivi toho, že loď jede tak rychle, kolik síly dáme do této fáze. Při protážení dbáme, aby pádlo bylo těženo po celé délce protážení od zasazení až téměř k boku, stále kolmo k vodní hladině a stále stejnou silou. Jakmile list dotáhneme až k boku těla, přestaneme táhnout a bez jakéhokoliv konečného škubání necháme pádlo volně splynout za bok, čímž vlastně již přecházíme do další fáze.

Splývání je doba oddechová, kdy tělo je v normální základní poloze a svaly jsou zcela uvolněné. Tento klid dává lodi možnost, aby bez jakýchkoliv rušivých pohybů využila dané jí dopředné energie a popojela kupředu v poměru k dané energii. V této fázi je tudíž nejdůležitější moment klidu těl posádky lodě.

Vytažení pádla z lodi, jeho cesta dopředu až do momentu jeho opětového zasazení, provázená vytočením vnějšího ramene, mírným předklonem a vztažením rukou s pádlem dopředu porušuje klid dosud tiše plynoucí lodi a musí být provedeno pomalu, klidně a nenásilně, abychom ještě dali lodi možnost využít dané jí dopředné energie.

/Příště pokračování/.

Štok

hlavní kapitán VS

HISTORIE ČSL. NÁMOŘNÍ PĽAVBY V KOSTCE:

Po rozpadu Rakouska-Uherska bylo rozděleno ve prospěch nástupnických států veškeré námořní dědictví tohoto státu. Dostalo se i na naši republiku, ale ta odmítla převzít vojenská plavidla s odůvodněním, že náš stát nemá mořské hranice a tudíž je nepotřebuje ochraňovat. Náš podíl byl pak rozdělen ve prospěch ostatních států.

Ve službách rakousko-uherského námořnictva sloužil značný počet našich /pozdějších/ státních příslušníků, a to převážně ve strojnických funkcích. Brzy po ukončení války a zřízení československého státu nadšenci pro námořní plavbu zakoupili první československou námořní loď LEGIE o nosnosti 5735 tun, jejímž jedním z hlavních úkolů hned zpočátku její existence byla přeprava československých legionářů do vlasti. Tato loď plula až do roku 1933, kdy z důvodu nedostatečného zaměstnání byla vyvázána a později odprodána. Vlastníkem této lodi byla Legiobanka Praha.

Další lodí pod československou vlajkou byla loď ARNA o nosnosti 3049 tun, majitelem byl JUDr. Erich Veselý, Praha. Na této lodi byla převážně jugoslávská posádka. Plula až do února 1926, kdy se potopila u jižního španělského pobřeží u mysu Cabo de Gata. Na této lodi zahynul při jejím potopení radiotelegrafista české národnosti Juráček.

Další lodi byly velmi malé, převážně plavaly v Baltickém a Severním moři a zabývaly se ve značné míře podlouným obchodem. Byly to tyto lodi:

Jméno lodi	Majitel	nosnost tun
DALIBOR	Ing. Erwin Spitzer Gdaňsk	173
NEPTUN	Ing. Erwin Spitzer Gdaňsk	243
MÍLA	Ing. Erwin Spitzer Gdaňsk	149
DUBEN	Leo Dlass Hamburg	548
PLZEŇ	Gerhart Weich Berlin	79
JIRINA	Ing. Erwin Spitzer Gdaňsk	339
MARIE	Ing. Erwin Spitzer Gdaňsk	129
LITOMĚŘICE	Gerhart Weich Berlin	640

Z těchto lodí jediná - a to MARIE - byla lodí plachetní. Tyto lodě byly převážně obsazeny německými posádkami.

Další lodě, a to MORAVA o nosnosti 3462 tun a LITTLE EVE /malá Eva/ o nosnosti 461 tun byly vlastnictvím fy. Baťa a prováděly plavby v zájmu tohoto koncernu po celém světě. Loď LITTLE EVE se potopila dne 24.6.1934 v Kielském kanálu po srážce se sovětskou lodí BEREZINO.

Rozpoutáním druhé světové války a zánikem československého státu byl osud těchto lodí zpečetěn.

Po ukončení druhé světové války trvalo poměrně dlouho, než byla zakoupena další námořní loď. Teprve v roce 1952 byla koupena stará loď REPUBLIKA o nosnosti 10510 tun, původně určená pro přepravu uhlí z Anglie do Řecka. Po provedených rekonstrukcích byla tato loď nasazena pro cesty na Dálný Východ. V roce 1962 byla prodána v Itálii k sešrotování. V roce 1953 byla zakoupena starší loď JULIUS FUČÍK o nosnosti 7200 tun a byla rovněž nasazena na Dálný Východ. Tato loď byla předána čínským partnerům v roce 1965. Další lodí byla nově postavená loď ve finské loděnici v Turku - LIDICE s nosností 8500 tun a předána do provozu v roce 1954. Plula na Dálný Východ a v roce 1967 byla rovněž předána čínským partnerům. V roce 1958 ve východoněmecké loděnici Warnemünde byla postavena loď DUKLA o nosnosti 10070 tun a provozována v plavbách na Dálný Východ. Byla předána čínským partnerům v roce 1965. V jugoslávské loděnici v Pule byla v roce 1959 postavena loď MÍR o nosnosti 13000 tun a nasazena rovněž na Dálný Východ. Tato loď byla v roce 1967 předána čínským partnerům. V roce 1959 byla v jugoslávské Pule postavena další loď, a to pro tekutý náklad - OSTRAVA, která byla předána čínským partnerům v roce 1965. V tomtéž roce byla od polského rejdáře Polskie Linie Oceaniczne převzata sesterská loď lodi Dukla, která se jmenovala ŽEROMSKI a pojmenována ORAVA. Měla stejnou nosnost jako Dukla 10070 tun, ale pouze polovinu chladírenské kapacity ve srovnání s Duklou. Byla předána čínským partnerům v roce 1965. V roce 1959 byla v Číně převzata loď původně FREDERIC CHOPIN a přejmenována ORLÍK o nosnosti 10000 tun. Tato loď byla předána čínským partnerům v roce 1967. Konečně 19.11.1959 byla převzata v japonské loděnici v Osace loď KLADNO o nosnosti 12839 tun, která plave do dnešního dne pod československou vlajkou. Původně plavala na Dálný Východ a od roku 1961 pluje neustále na Kubu. V roce 1960 v bulharské loděnici ve Varně byla převzata loď PIONÝR o nosnosti 3025 tun, původně nasazená ve Středomoří /Levantě/, později na převoz řeziva do Anglie a v současné době na Kubu. V roce 1963 rovněž v bulharské loděnici ve Varně byla převzata loď JISKRA o nosnosti 3047 tun s totožným nasazením jako loď Pionýr, neboť se jedná o sesterské lodě. V roce 1963 v japonské loděnici v Innoshimě byla postavena loď KOŠICE pro převoz rudy o nosnosti 25912 tun.

V roce 1966 byla přizpůsobena i pro převoz obilí v loděnici Deutsche Werft v Hamburgu. Je provozována jak pro převoz naší rudy z Brazílie, tak i obilí z Kanady a rovněž plave i s cizími náklady.

V roce 1964 v polské loděnici ve Štětíně byla postavena loď REPUBLIKA /druhá v pořadí/ o nosnosti 14100 tun. Je nasazena podle potřeby v nejrůznějších relacích.

V roce 1965 byla postavena v polské loděnici ve Štětíně sesterská loď lodi Republika loď BRNO o nosnosti 14267 tun a nasazena obdobně jako loď Republika.

V roce 1966 v anglické loděnici v Glasgow byla postavena loď VÍTKOVICE; je určena pro přepravu hromadných nákladů o nosnosti 40830 tun. Tato loď většinou pluje s cizím zbožím a jen výjimečně s naší rudou nebo obilím.

V roce 1967 v polské loděnici ve Štětíně byla postavena loď BLANÍK o nosnosti 5985 tun. Tato loď je určena pro plavbu na Kubu a bude mít ještě tři sesterské lodi, a to jednu v roce 1969 a dvě v roce 1970.

Josef Šimek
kapitán ČNP

INFORMACE - RŮZNÉ:

Přístav vodních skautů v Kroměříži-hlásí.....

Ve dnech 27.července až 6.srpna 1968 se uskutečnil putovní tábor kroměřížských vodních skautů po řece Moravě z Kroměříže do Brodského /pohraniční úsek po řece Dunaji nám na poslední chvíli nebyl povolen sjíždět/. Táboru se zúčastnili příslušníci všech oddílů.

Putovního tábora se zúčastnilo 32 členů, z toho 20 skautů, 6 skautek a 6 starších junáků na pěti pramicích a třech člunech s pomocným motorkem. Použití člunů s pomocným motorkem se ukázalo jako velmi užitečné, neboť značná část tábora se uskutečnila za povodňového stavu 3 - 4 m nad normál a zajišťovaly tak bezpečnost plavby /jezy, nízko zavěšená lana na přívozech, zásobování, výběr tábořišť apod./.

Místní, krajový i celostátní tisk a rozhlas věnoval plavbě značnou pozornost. Jen úvodního nástupu pod kroměřížským mostem se zúčastnilo více než 1.000 občanů a rovněž nám byla věnována značná pozornost ve všech obcích i městech v povodí Moravy, kde jsou výhledově velmi dobré podmínky pro vodní skautink /Kvasice, Jarošov, Uh.Hradiště, Veselí n.Mor., Ostrožská Nová Ves, Ostroh, Rohatec, Strážnice, Hodonín/.

Mimo zdokonalení ve vodáckém výcviku zůstalo /zejména díky společnému vaření a stravování/ dostatek času pro plnění I.stupně junácké zdatnosti, kulturně poznávací činnost, tělesnou výchovu aj.

Na závěr putovního tábora byl uskutečněn dvoudenní pobyt v hlavním městě Slovenska Bratislavě.

"SLUŽBA VLASTI" VODNÍCH SKAUTŮ

Hlavní kapitanát vodních skautů přihlížející ke speciálnímu výcviku vodních skautů a možnosti jeho využití ve "Službě vlasti", navázal styk s Ředitelstvím vodních toků. Na společné poradě dne 25.10.68 za předsednictví technicko-provozního ředitele Ing. Starcha byl tento seznámen s minulou činností vodních skautů v protipovodňové službě. Ing. Starch radostně uvítal nabídku vodních skautů na jejich zapojení do protipovodňové a havarijní služby a aktivní podíl na zlepšení stavu našich řek. V diskusi byly projednány možnosti využití vodních skautů v této akci, možnosti vyplývající z jejich výcviku a otázky bezpečnostní. V závěru jednání bylo dohodnuto, že do 30.11.68 předloží HKVS přehledný nástin požadavků Ředitelství vodních toků. Po společném projednání této akce bude sepsána rámcová smlouva s platností od 1.1.1969. Po podepsání této smlouvy vydá Ředitelství i HKVS příslušné pokyny podřízeným složkám. Praktický výkon služby bude vodáckým oddílem dohodnut přímo s nejbližším pořádkovým úřadem podle místních poměrů a potřeb.

V závěru jednání poděkoval Ing. Starch ještě jednou za nabídku vodních skautů a slíbil, že v rámci možnosti budou vodní oddíly vybaveny potřebným materiálem.

Když pračlověku došlo, že voda nese kmen po proudu, využil toho. Jistě zprvu ke hře. Pak se pokusil své plavidlo ovládat - nejdříve dlaněmi, paží - a později paži prodloužil klackem. Spojil-li dva kmeny větvemi, měl plť, vor. Brzy přišel na to, že klacek musí být rovný a dlouhý. Přitahoval se jím ke břehu, odstrkával ode dna. Vida, bidloval.

Bidlo je zdravý kus tyčkoviny, dlouhý asi 3 - 7 m. Zbavíme ji kůry a ohladíme hoblíkem, škrabkou, sklem, pískovým papírem. Krátké kusy do 4 m ponecháme, delší okováme na silnějším, dolním konci, kovovým prstencem s hrotem. Úpravu hladkého povrchu provedeme jen asi do dvou až tří metrů. Zbytek zbavíme kůry a ponecháme ve stavu syrovém /povrch bidla přichází do styku s vodou a využíváme tak přirozené impregnace smolou, která působí po celou životnost bidla samého/.

Bidlování, totiž snaha pohybovati bidlem tak, aby se plavidlo, na němž pro tu chvíli stojíme, pohybovalo námi požadovaným směrem, není věcí lehkou. Zvolené bidlo musí chlapec hravě ovládat svými silami tělesnými i duševními. Jen tak ovládne bidlem plavidlo. Bidlo zůstává tenkým koncem v ruce plavce a silným koncem ve vodě. Neustále, pokud jsme na vodě, a to s koncem ve vodě, nikoliv pod lodí, vždy podél plavidla v přiměřené vzdálenosti a úhlu. Plavidlo - pramici nebo dosti dlouhý vor /cca 6 i více m/ prozatím nezatěžujeme, obsadíme je jedním cvičencem, později dvěma. Pohyb na plavidle se cvičencům dovolí až tehdy, když je vidět, že přišli fortelu na kloub. Jakmile by vedoucí na břehu /malých splavných říček a krajů nehlubokých rybníků/ nebo sedící se cvičenci na plavidle /na vodách hlubších/ tušil porušení rovnováhy, projevivší se nepřiměřeným houpáním, dá povel "sednout" či dokonce "lehnout" na dno plavidla a počká, až se kmitání uklidní. Postupně s přibývajícimi zkušenostmi vlastními i cvičenců přistoupí instruktor k zatížení plavidla zpočátku zátěží /kameny, pískem/ a připustí mohutnější pohyb. Později cvičí se zátěží skutečnou /převoz bagáže na druhý břeh apod./. Výkony boduje. Spravedlivě rozhoduje o srážce bodů za mokrou palubu, za zalívání nákladu, za bezpečnost dopravy a pečlivě rozliší množství vody nabrané mokrým bidlem a jinými okolnostmi /nabraní nebo naklánění/. Cvičení dělá mistry. Bidlování se může případně stát oddílovou specialitou. Kapitán přesvědčí oddíl nebo družinu, rovery o úkolu rozpracovat přesnou metodiku, na podzim a v zimě na suchu, aby se na bidlo zvyklo, a pak nácviků sjíždění různých - i mírně chlupatých vod. Kapitánská pošta ráda přijme podobné metodické příspěvky. Vodní skaut podle svého hesla a zákona si všímá, pozoruje na výletech a táborech, jak jezdí bidlem profesionálové - venkované na trávu, pískaři, mlynáři apod. Brzy zjistí, že nevykonávají zbrklé pohyby, vše se děje klidně, rozvážně, pro netrpělivé chlapce pomalu, ale jistě dopraví svůj náklad tam, kam chtějí a mnohdy s pomůckami, které svou prostotou budí náš obdiv.

Dnes se setkáváte s podobnými primitivnostmi jen zřídka na nejzastrčenějších vodách. Na velkých vodách se dnes jezdí i na trávu s pomocným motorem.

Z bidla se časem zlepšením stalo veslo. Bylo-li dříve pádlo nebo veslo, je sporné téma pro historiky. Společnosti otrokářské nebylo žádné veslo dosti dlouhé, čte se i o veslech 18 m na římských galejích. Při veslařských závodech na skořápkových lodích s vozíčkovými sedačkami můžeme fandit nádheře stylů, souhře mužstev a svalů, ale v oddíle jen náhodně najdeme možnost uplatnit znalosti k výcviku tak individuálního a náročného sportu; nenávšak námitek, aby se jednotlivci nevyžívali sportovně i tímto způsobem pod vlajkou VS.

Nás zajímá hlavně veslo užívané na přídi pramice v páru a na zádi co by kotrč /kormidlo/. Vesla páru děláme drobnější, kotrč mohutnější. Rozměry udávám pro kotrč, vesla budou cca o 10% až 15% menší. Rovněž noleté prkno, coulka, 25 mm by se mohlo v zeslabení na konci listu prohýbat; volíme raději /pokud je to možné/ 30 mm v délce asi 270 cm a opracujeme je. Nakreslíme si tvar a je-li dostupná pásmovka, vyřídíme rukověť asi 15 cm, nato ozub do šířky cca 6 cm až do konce prkna šikmo do šířky cca 12 cm. Lepší ostře hraněný okraj prkna volíme jako hřbet, který ponecháme rovný, anebo jej zarovnáme. Nato opracujeme rukověť do kulata, srazíme hrany a obrousíme povrch a list prohoblováváme do ztracena k širšímu konci asi do síly 12 mm na dolním zaobleném kraji, do síly 15 mm na hřbetním okraji kotrče. Zaoblený okraj okoveme slabším nebo silnějším plechem podle jakosti srsti naší vody. Havlinku namontujeme do vzdálenosti cca mezi 65 až 70 cm od začátku rukověti. Rozměry nedodržujeme přesně, zvláště délku rukověti, abychom mohli případně zkrátit úměrně celé veslo podle získané zkušenosti. Pak je napustíme fermeží a nalakujeme.

Přeplavit se přes řeku pouhým kotrčováním, pohybem kormidla, využívat proud, větru, ponoru, náklonu atd. je jen otázkou cviku. Na kormovém trámku na pramci mějte otvory pro kotrč na obou bocích; ať jezdí kormidelník na levou či na pravou, jen ať jezdí správně. Při práci vesly dávám přednost krátkým, ba trhavým záběrům v poklidném tempu s mělkým ponorem. Pamatuji více nemotorizovaných přívozníků a ti takto jezdili.

Rozměr pádla řídí se, jako Le Corbisier, člověkem. List pádla je jako paže, pádlo samo i s žerdí sahá hlavici k očím nebo až do středu čela, čili tak, aby do loktů upažené a od loktů vzpažené paže tvořili obdélník s pádlem uchopeným za hlavici a v krčku. Šíře listu je píd. Pádla doporučuji vyrábět v oddílu, i když vím, že náklad na domácí výrobu při dnešním nesnadném shánění vhodného materiálu není jako dříve zanedbatelný. Výchovná hodnota však vyváží všechny případné nedostatky. Chlapci i dívky spřátelí se s materiálem, se dřevem, s náradím a vlastnoručně vyrobené pádlo je pěkné, protože je moje, dal jsem

vlastní práci i pot a jinak si vážím takového předmětu, ku kterému mám jiný vztah než k tomu, který jsem za peníze koupil.

K výrobě vždy potřebujeme místo - klubovnu před velkým úklidem, stůl, na který není škoda přibít zarážku, přitáhnout stahovák, poříz, hoblík, rašplí, škrabku, pár listů brusného papíru. Dále pěknou, suchou fošnu, na níž vyřídíme nakreslený tvar již na pile, je-li po ruce pásmovka.

Přesvědčili jsme se na kursu kapitánů, že s trochou odvahy lze postavit pramici za dva dny. Proč by tedy svěřenci neměli mít za týden svoje pádlo; dílny jsou i na školách. Pádlo pak fermeží napustíme a nalakujeme bezbarvým lakem, případně ozdobíme oddílovými barvami a spodní hranu listu oplechujeme mědí či mosazí. Potom přistoupíme k výcviku na pramicích, k pádlování, galejím. Technika je probrána v řadě knih civilních i skautských. Nás zajímá jen to, aby náš dorost seděl vzpřímeně, měl příležitost střídat boky, vždy jednou na levém, podruhé na pravém, i v kleku; jen při závodech povolíme tento tvrdý řád. Můj názor je nic nepřehánět, ani ostrý trénink, ani nápadnou lehárnu.

Někdo jezdil krátkým tempem, někdo pádlo protahoval, módně se vkládal i mezikmih. Skutečně důležité jsou však kázeň a pořádek, tyto vžitě, dobré zvyky urychlí výcvik a stálé opakování kořeněné vtipem her dělá divy. Pamatujte, že někoho cokoliv naučit můžeme jen tehdy, umíme-li to sami; zkuste si proto každou vykládanou poučku nejdříve sami a obklopte se instruktory, kteří to mají v těle už více jak vy, ale od vás chci hlavně skautskou lásku, ohled k lidem i věcem.

Uzavírám: vždy a všude bezpečnost především.

Jiří Z a c h

Z přednášky v kursu pro kapitány a přístavné v Srbsku 16-18/6/68:

SIGNALIZACE

Jakákoliv a čímkoliv prováděná signalizace je poutavou a zajímavou hrou, která nese s sebou hodně užitku nejen pro nás, ale i pro společnost.

Signalizace vznikla již před mnoha stoletími. Byly to primitivní způsoby, kterými se přapředkové na dálku dorozumívali. Oheň, kouř a zvuk bubnů upozorňovaly na blížící se nebezpečí, svolávaly porady či vyzývaly ke slavnostem. Tyto primitivní formy signalizace se nám však dodnes zachovaly a lze je v nouzi použít i v atomovém věku.

Postupem doby s vývojem civilizace a kultury bylo nutné jednoduchým způsobem podávat zprávy na velké vzdálenosti, pokud možno co nejrychleji a s minimálním vynaložením sil a prostředků.

Koncem 18. století sestrojil Francouz Claude Chappe optický telegraf, který se skládal z několika ramen, upevněných na vyvýšeném místě. Ramena se dala sestavovat do určitých poloh, takže se z nich dala sestavit celá abeceda. O několik kilometrů dále byl na vyvýšeném místě stejný telegraf, který písmena první stanice opakoval, a tak odevzdal zprávu dále, až se dostala k adresátovi. Značnou nevýhodou tohoto systému byla nejen dlouhá doba podávání zpráv, ale při zhoršené viditelnosti byl telegraf neupotřebitelný. Další nevýhodou bylo, že u telegrafu musely být neustále služby, které bedlivě sledovaly, kdy stanice začne vysílat.

Objevení elektřiny přineslo, jako ostatně ve všem, i změnu v signalizaci. Američan Samuel Morse, původně malíř, sestrojil na principu elektromagnetu zcela nový telegrafní přístroj. Pomocí elektromagnetu, rýdla jako zapisovacího stroje a svitku papíru, natočeného na bubnu hodinového stroje, byl zhotoven první elektrický telegraf. Na tomto principu jsou sestrojeny i dnešní telegrafické přístroje. Tento přístroj však mohl zaznamenávat pouze tečky a čárky, a proto dorozumívacími znaky byla již dnešní "morčata". V roce 1891 se sešla mezinárodní telegrafická konference, která tomuto základnímu principu - "morseovce" - dala dnešní podobu. Bylo dohodnuto, že každé písmeno se bude skládat z 1 až 4 značek - teček a čárek, číslice z pěti značek a rozdělovací znaménka ze 6 značek.

Morseovku můžeme vysílat opticky i akusticky: pomocí paží, jednoho či dvou praporků, světlem, píšťalkou, trubkou, pískáním a dokonce i amatérsky zhotoveným telegrafním klíčem. Pro získání praxe v eventuelním povolání telegrafisty je nejlépe si zvyknout na vysílání píšťalkou bez tzv. pomocných slov, tzn. že při tónu ".-" se nám okamžitě vybaví písmeno " ".

Signalizace optická:

Signalizace pažemi - za předpokladu, že je dobrá viditelnost, vysílající i přijímající stanice - stanoviště jsou navzájem dobře viditelná, je nejobvyklejším způsobem signalizování pažemi, popř. pro zřetelnější vysílání si paže prodloužíme praporky, upevněnými na tyčkách. Praporky zhotovíme z lehké látky, jsou čtvercového tvaru, buď úhlopříčně dělené /bílá - červená/, anebo jednobarevné. Bereme v úvahu barvu pozadí vysílající stanice. Tak např. nebudeme volit zelený praporek, když budeme mít za zády les apod.

Základním postojem při tomto způsobu signalizace je stoj mírně rozkročený, čelem k přijímající stanici s praporky nebo pažemi podél těla. Upažením jedné ruky znázorníme tečku, upažením oběma znázorníme čárku. Pro oddělení jednotlivých písmen, slov a vět volíme pauzy ve vysílání základním postojem: mezi písmeny cca 2 vteřiny, mezi slovy 3 vteřiny a věty oddělíme setrváním v základním postoji po dobu cca 5 vteřin. Přijímací stanice musí dát po každém správně zachyceném slově znamení, že slovo správně zachytila. V případě, že nerozumí, dá znamení "nerozuměl jsem - opakuj". Pro začátek je vhodné, aby vždy jeden z členů družiny vysílal a druhý přijímal a zprávy zapisoval, aby mohl dát pokyn svému vysílajícímu partnerovi, že slovo bylo správně zachyceno a ten mohl odsignalizovat správný příjem. Členové družiny se střídají po dvojicích, které se bodují buď jednotlivě, anebo po celých družinách.

Signalizace jedním praporkem - vlajkou:

Na delší tyčku - žerď upevníme z lehké látky vyrobený praporec obdélníkového tvaru anebo plamenec a barvu zvolíme opět podobným způsobem, jak výše uvedeno. Základním postavením je opět stoj mírně rozkročený, žerď držíme v ose těla vlajkou k zemi. Tečku znázorníme tak, že praporcem opíšeme nad hlavou ležatou osmičku. Čárku znázorníme opět opsáním ležaté osmičky, ale prodloužíme pohyb od jedné strany téměř od země na druhou stranu opět až k zemi. Pauzy mezi jednotlivými písmeny, slovy a větami jsou tytéž jako v předešlém způsobu, prováděné setrváním v základním postavení.

Signalizace světlem:

Pomocí kapesní svítilny, baterky je to jednoduchý způsob, který se používá v noci a event. i ve dne při použití barevných skel. Zhášení a rozsvícením el. baterky znázorníme opět tečky a čárky a intervaly mezi písmeny a slovy volíme opět jako v předešlých případech. Jestliže nemáme kapesní elektrickou svítilnu, můžeme použít petrolejovou lampu, svíčku, event. oheň. Tečky a čárky znázornujeme odkrýváním a zakrýváním světla např. pomocí sešitu, desek apod. Musíme dbát toho, aby signalizování bylo zřetelné.

Signalizování kouřem:

Tento způsob můžeme použít pouze za klidného, bezvětrného počasí, protože kouř musí stoupat kolmo nahoru, aby byl zřetelně vidět. Je to výhodný způsob tehdy, když není možné, anebo nechceme, aby jednotlivá stanoviště byla navzájem viditelná. Rozděláme oheň, na který po rozhoření hodíme listí, trávu, aby začal kouřit a pak kouř přerušujeme listnatými větvemi tak, aby nám stoupaly vzhůru pouze přerušované pásy kouře, které znázorňují tečky a čárky. Takto je výhodné signalizovat pouze krátké zprávy, event. předem dohodnuté signály.

Signalizace akustická:

Při signalizaci pomocí zvuku, tj. píšťalkou, trubkou, pískáním, el. zvukem si musíme být vědomi toho, kde tohoto způsobu používáme, abychom totiž nerušili okolí. Pro znázornění tečky užíváme opět jeden krátký zvuk a pro čárku zvuk delší - intervaly volíme stejně jako v předešlých způsobech.

Jednoduchým a dobrým způsobem cvičení v klubovně je tukaní např. klíčem nebo tužkou na desku stolu, těleso ústředního topení atd. Znázornění tečky provedeme jedním úderem a čárky dvěma rychlými údery za sebou. Při troše technického nadání si můžeme zhotovit telegrafní klíč sami pomocí baterie nebo zvonkového transformátoru 220V - 12V - 6V, zvonkového drátu, žárovky nebo el. zvonku a tlačítka. Z jedné místnosti do druhé natáhneme drát, zapojíme do transformátoru nebo na baterii; v jedné místnosti zapojíme tlačítkový vypínač a ve druhé místnosti zapojíme 6V žárovku nebo zvonek a můžeme obvyklým způsobem vysílat. Trochu větší práci dá sestavení opravdového telegrafního klíče, ale není to tak těžké a drahé a může na druhé straně zpestřit družinovy v zimních měsících.

Signalizování semaforem:

Je to podstatné zjednodušení signalizace morseovky pažemi. Používá se opět 2 praporků, kterými si pro lepší viditelnost prodloužíme paže. Zjednodušení tkví v tom, že každé písmeno má pouze jednu značku, a to pomocí jedné či dvou paží postavených do určitého úhlu k tělu vysílajícího. V zásadě se jedná o rozdělení kruhu - 360° po 45° tak, jak znázorňuje na další straně uvedená tabulka. Tohoto způsobu se hodně používá na vojenských lodích.

Příště pokračování o mezinárodním signálním kódu.

Jiří Kostkan

Abeceda:

a	.-	n	-. .
b	-. . .	o	-. . .
c	-. . .	p	-. . .
d	-. . .	q	-. . .
e	-. . .	r	-. . .
f	-. . .	s	-. . .
g	-. . .	t	-. . .
h	-. . .	u	-. . .
ch	-. . .	v	-. . .
i	-. . .	w	-. . .
j	-. . .	x	-. . .
k	-. . .	y	-. . .
l	-. . .	z	-. . .
m	-. . .		

Rozdělovací znaménka:

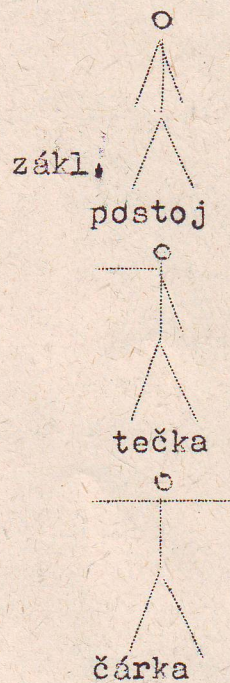
tečka
čárka . - . - . -

Dorozumívací znaménka:

volání stanice - . - . - .
vysílejte
chyba, omyl
sečkejte
konec zprávy . - . - .
přijal jsem, rozumím
nerozumím, opakujte
konec vysílání

Číslice:

1	. - - - -	6	-
2	. . - - -	7	- - . . .
3	. . . - -	8	- - - . .
4 -	9	- - - - .
5	0	- - - - -



Semafor:

