

ČESKOSLOVENSKÝ
JUNÁK

HLAVNÍ KAPITANÁT
VODNÍCH SKAUTŮ

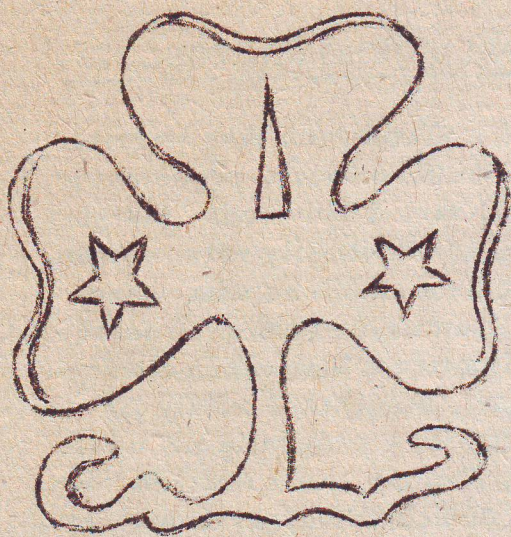
informační oběžník vodních skautů

• • • • •

**KAPITÁNSKÁ
POŠTA**



KP č. 2/1969



22.2.1969

Trojlistku zlatý na vlajce naší
vzlet denně výš nám nad hlavou,
nový svět stvořit touha nás vznáší,
spojme v ní lásku s odvahou.

Mezinárodní den skautek

V posledním období se definitivně mezi řady vodáků zařadily i naše skautky. V tomto měsíci slavíme i my mezinárodní den skautek - The Thinking Day - vzpomínkový den - den přemýšlení - den sesterství. V tento den, kdy se narodili lord a lady Baden-Powell, si všichni s našimi sestrami uvědomujeme znovu základ a cíl skautského hnutí - světové sesterství a bratrství. Uvědomujeme si znovu, že chceme být národem vzdělaným, mírumilovným, demokratickým a pokrokovým. Chceme přispět naším malým dílem ke konečnému porozumění mezi národy a věříme pevně, že naše práce není marná.

Jde o to - říci si hlasitě a všechny vespolek:

"Skautka je přítelkyní všech lidí dobré vůle a sestrou každé skautky".

Josef Štok

OPLAČTĚNÍ SPORTOVNÍCH PLAVIDEL A JEHO NÁZVOSLOVÍ

Plachetní sport zařazujeme do jedné z vývojových etap vodního skautingu. Jestliže jízda na pramici, kanoi nebo kajaku představuje pro vodní skauty snahu zvládnout proudy, víry a vlny vody, tak plachetní sport přináší ještě další úkol, tj. zvládnutí síly větru a jeho podrobení tak, aby se stal naším pomocníkem. Bude se vám snad zdát, že psát o plachetním sportu je ve skautských poměrech ještě předčasné, když řada vodních oddílů má potíže s budováním obyčejných pramic, kanoi a kajaků, ale je známo, že některé oddíly již plachetní sport provozují a řada jiných má jej v programu již v letošním roce nebo v letech následujících. Proto v tomto krátkém článku vás chci alespoň v kostce seznámit s oplachtěním sportovních plavidel u nás užívaných a s jeho názvoslovím. Jistě již sami jste se pokoušeli plachtit a stačil vám k tomu stanový dílec přivázaný na pádle nebo na primitivním stěžni, vyrobeném z větve a s větrem, v zádech jste okoušeli první radosti plachtění na pramici nebo kanoi. Takto pořízené oplachtění vám však nedalo možnost manévrování lodi, k čemuž je třeba jednak zvláštní úpravy lodi, jednak jiných plachet, se kterými se právě v tomto článku seznámíme.

Nositelům plachtovní na plachetních lodích u nás používaných je stěžen /1/, nesprávně též nazývaný stožár. Stěžně mohou být pevné a sklopné, plné a duté, dřevěné nebo kovové. V každém případě musí být pružné a houževnaté, aby vydržely i nejsilnější náporů větru. Dál rozeznáváme ještě stěžně pro vysoké oplachtění, tzv. Marconiho, jehož vratiplachta je trojúhelníkového tvaru, takže pro stejnou plochu této plachty musí být vyšší stěžen než při oplachtění ráhnovém. Oplachtění ráhnové, které má vratiplachtu tvaru obdélníkového, má stěžen podstatně nižší.

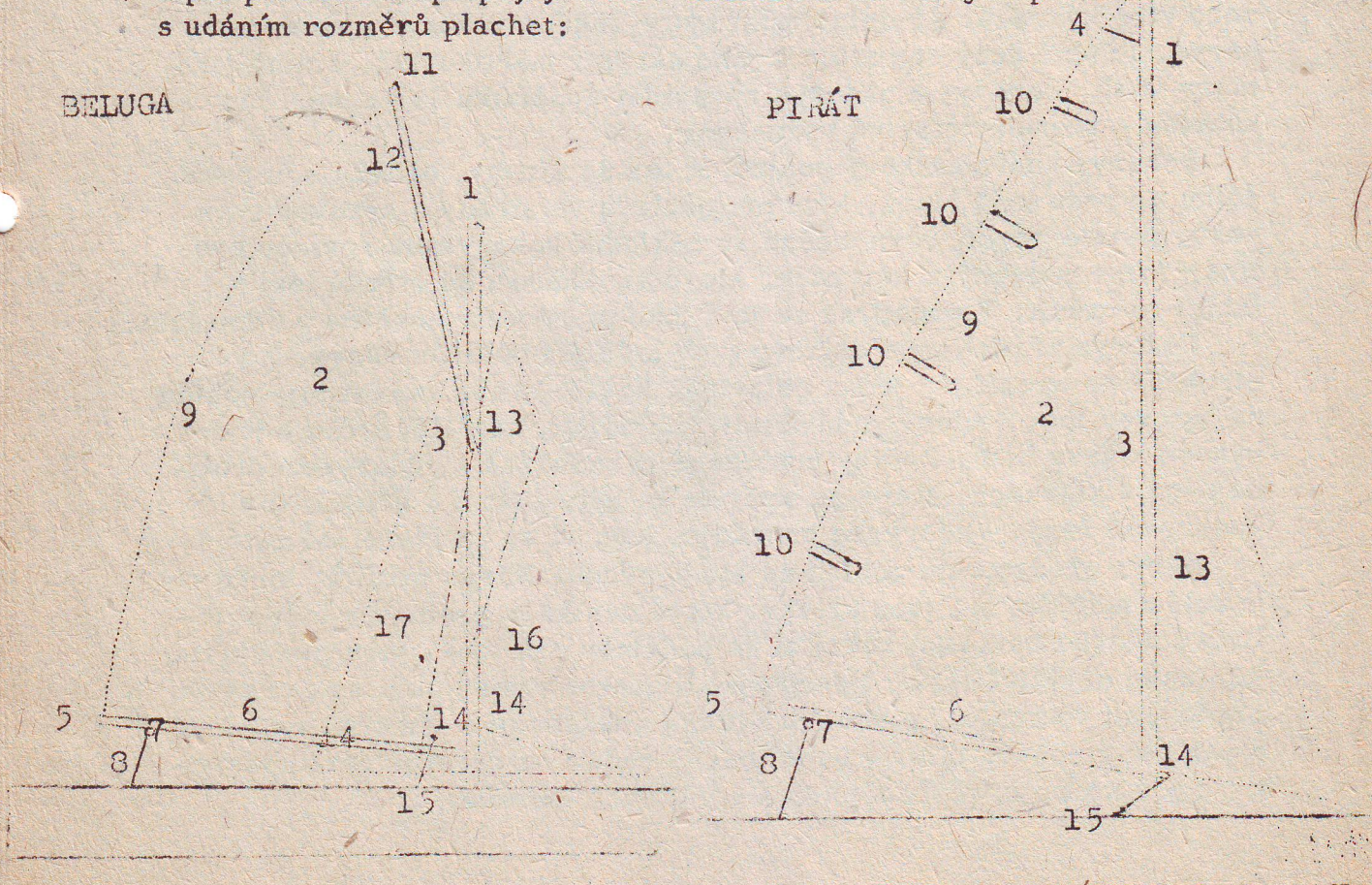
Hlavní plachta našich plachetnic se nazývá vratiplachta /2/ a má u vysokého oplachtění, jak již bylo řečeno, tvar trojúhelníkový. Vede těsně podle stěžně, neb její lem je veden vnitřkem stěžně, je-li dutý, až k samému jeho vrcholu. Tento lem vedený podél stěžně nebo v něm, se nazývá přední lem /3/ a horní vrcholek vratiplachty speciálně vyztužený se nazývá vrcholový trojúhelník /4/. Od dolejšího konce předního lemu je vidlicí připevněno vratiráhno /5/, krátce též nazývané ráhno, na kterém je upevněna vratiplachta spodním lem /6/. Na konci vratiráhna je umístěna kladka /7/ - při větší vratiplachtě je to soustava kladek - kterou probíhají otěže /8/, kterými se plachta povoluje nebo přitahuje. Spojnici mezi vrcholovým trojúhelníkem a koncem vratiráhna tvoří zadní lem /9/ vratiplachty, který tvoří typické zaoblení plachty. Od zadního lemu až do jedné třetiny směrem ke stěžni se

našívají kapsy /10/, do kterých se zasunují pružné latky, které udržují potřebný tvar plachty. U ráhnového oplachtění má vratiplachta obdélníkový tvar, v důsledku čehož má plachta k udržení svého tvaru dolní ráhno /6/ a horní ráhno /11/ a odpadá tudíž vrcholový trojúhelník. Lem u horního ráhna se nazývá horní lem /12/. Plachetnice s vysokým oplachtěním křížují ostře proti větru lépe než plachetnice s ráhnovým oplachtěním, které opět plují lépe na bočním větru.

Kosatka /13/ je značně menší plachta vždy trojúhelníkového tvaru, upevněná na přídi a u vysokého oplachtění asi ve dvou třetinách stěžně, počítáno od paluby lodě a u ráhnového oplachtění u vrcholu stěžně. U třetího vrcholu plachty, zvaného otěžový roh /14/ jsou upevněny 2 otěže /15/, z nichž každá vede k jednomu boku lodě. Vedle normální kosatky lze podle povětrnostních podmínek použít těchto druhů: bouřková /16/ /menší rozměr než normální kosatka/, genna /17/ neb balonová /větších rozměrů/.

Další plachtou u nás poměrně málo používanou je spinakr /16/, což je velká plachta tvaru dosti podobného padáku s upevněním dole a nahoře na stěžni. Třetí uchycení je na konci spinakrového pně, což je vlastně pomocné ráhno, upevněné na stěžni a vysunutě vždy na opačnou stranu ráhna vratiplachty. Spinakr na rozdíl od předchozích plachet se zhotovuje vždy jen z velmi lehké plachtoviny a vytahuje se pouze při zadním větru a zcela ojediněle při zadním bočním větru.

Tolik o oplachtění sportovních plavidel u nás užívaných. Pro lepší porozumění připojuji data a náčrtek dvou různých plachetnic s udáním rozměrů plachet:



PIRÁT /vysoké oplachtění/ : vratiplachta = $7,28 \text{ m}^2$
kosatka = $2,72 \text{ m}^2$
celkem 10,00 m^2

BELUGA /ráhnové oplachtění/
vratiplachta = $15,40 \text{ m}^2$
kosatka = $7,70 \text{ m}^2$
celkem 23,10 m^2

U Belugy při nahrazení normální kosatky kosatkou typu Genna měla by tato kosátka plochu $14,40 \text{ m}^2$ a vytažený Spinakr 17 m^2 .

Aleš Dubovský, Kroměříž

B/ PLÁNY A KOPYTA

Chceme-li postavit nový typ lodi, pro který není dosud kopyto ani hotová loď, je základem stavby plán, který se skládá z jednoho, nebo více výkresů. Zřetelně musí být vyznačen bokorys, půdorys a nárys. Příčné řezy samostatně jako nárys v měřítku 1:1, stejně jako tvary vazů. Bokorys a půdorys zpravidla v měřítku 1:5 a musí být kótován - rozměry číselně vyznačeny.

Bokorys udává celkový pohled na loď se strany, označuje největší délku a výšku lodě, lubů, kýlu při pohledu se strany a správný tvar vazů. Svislé roviny rovnoběžné se základní bokorysnou rovinou protínají loď v podobných křivkách, které se směrem od středu lodi k lubům zmenšují. V půdorysu se jeví jako přímky rovnoběžné s osou lodi.

Půdorys představuje celkový tvar lodě při pohledu shora. Konstrukčně se kreslí jen jedna polovina, kdežto druhá znázorňuje pohled na hotovou loď. Půdorys udává největší délku, největší šířku a půdorysnou křivku lubů. Roviny proložené rovnoběžně s půdorysem protínají loď v křivkách, které se směrem ke kýlu zužují a představují vodorovné řezy. Vodoryska označuje, kam až se zatížená loď zatopí.

Nárys představuje pohled na loď zepředu. Nárys profilů, které se kreslí v měřítku 1:1 jsou křivky, které vzniknou protnutím lodi svislými příčnými rovinami kolnými na podélnou osu lodě. Jsou pro vlastní stavbu nejdůležitější. Nemůžeme-li získat hotový plán a nemáme-li zkušenosti v kreslení plánů, praktické zkušenosti s různými typy lodí a znalost o pohybu těles v kapalinách, raději se do kreslení nepouštíme a použijeme osvědčenějších a levnějších způsobů.

Mimo ekonomická hlediska je nutno před zhotovením kopyta zamyslet se nad kvalitou povrchu lodi. Jakost povrchu té strany, která přiléhá k formě, je totožná s jakostí povrchu formy, zatímco opačná strana má nerovnosti odpovídající vazbě tkaniny a překladům spojů tkaniny. Loď můžeme zhotovit okopírováním přímo z lodě, která nám kopyto nahradí. Tato stavba však není ekonomická, protože vnitřní část lodě bude hladká, kdežto povrch budeme muset dodatečně upravit broušením a potom natřít nebo nastříkat.

Ideálem pro výrobu alespoň 5 lodí je negativní kopyto, které můžeme zhotovit na hotové lodi nebo makety lodi ze dřeva, sádry či pěnového polystyrénu.

Nejvhodnějším materiálem pro negativní formu je ocelový plech nebo skelný laminát. Při použití sádrové formy nutno počítat s tím, že bude křehká a nevydrží mnoho otisků. Při výrobě takové formy je nutno sádru armovat drátěným pletivem nebo jutovým tkanivem. Opět je však nutno mít k dispozici nejprve přesnou maketu lodi a podle makety zhotovit vlastní kopyto. Zhotovení kopyta z ocelového plechu je sice ideální, ale velmi nákladné a vyžaduje speciálních zařízení a znalostí. Nejpřístupnějším materiálem zůstává skelný laminát, stejný materiál jako ten, ze kterého děláme vlastní lodi.

Podle tvaru a konstrukce lodi zvolíme dělicí rovinu kopyta a dále popsáním způsobem vyrobíme jednotlivé části. Patříčně je vyztužíme příčnými profily, v lubech dřevěnými laťkami, které po ztvrdnutí přelaminujeme. Po takovém zesílení stáhneme skořepinu a zbývá jen upravit dělicí rovinu lubu a máme hotové negativní kopyto.

Stavba lodí:

Práce na stavbě lodí ze skelných laminátů vyžaduje tento postup:

1. Separování formy
2. Příprava sklotextilu
3. Příprava polyesterové pryskyřice
4. Povrchová úprava systémem předželatinační vrstvy
5. Vlastní laminování
6. Vytvrzení výrobku
7. Vyztužení a vytáhnutí výrobku z formy
8. Spojení částí formy
9. Dokončovací práce
10. Povrchová úprava

Separování formy:

Separátor je mezivrstva, kterou se oddělí forma, aby se vlastní skořepina lodě do ní nepřilepila. V praxi při stavbě lodí již upouštíme od mastných separátorů /různé typy past/ i celofánu nebo polyamidových folií. To je další podmínkou úprav povrchu, spojování, kterému

by muselo předcházet důkladné odmaštění a obroušení. Nejvýhodnější je použít polyvinylalkoholických separátorů, které jsou v podstatě vodní roztoky, které po vyschnutí vytvoří tenký film. Ten se dá z formy nebo lodě podle toho, na kterou část zůstane po laminování přilepený, odstranit. Děje se tak strhnutím jako u folie celofánu, nebo jednoduchým namočením vodou a utřením hadrem.

Příprava separátoru: 1 - 1,5 váhových dílů práškového PVA /polyvinylalkohol - výrobce: Chemické závody W. Piecka, n.p. Nováky - se rozpustí vařením v 10 dílech vody. Po rozpuštění se přidá 0,1 - 0,2 dílu nastrouhaného nebo práškového jádrového mýdla, které mícháním rozpustíme. Po ochlazení na 60 - 70°C přidáme 10 dílů denaturovaného lihu a současně mícháme. Separátor rychle schne. K nanesení na formu používáme štětce nebo stříkáme. Po zaschnutí nanese se ještě jednu vrstvu, abychom měli jistotu, že jsou všechna místa formy pokryta. Povrch formy před nanášením separátoru řádně očistíme a odmastíme saponátovými prostředky nebo louhem. Na natření jedné formy lodi vystačí 1 litr separátoru.

Pro informaci uvádíme ještě použití separátoru karnaubského vosku s parafinem, zředěného toluenem, nebo trichlorethylenem - 15 dkg karnaubského vosku a 20 dkg parafinu zředíme 60 dkg toluenu nebo trichlorethylenu a nanese se hadříkem nebo štětkou.

Příprava sklotextilu:

Protože čas na zpracování polyesterové pryskyřice je omezený, připravíme si nejprve všechny vrstvy sklotextilu. Vrstvy si označíme podle pořadí, jak je budeme vkládat do formy. Sklotextil se vyrábí a dodává s nejrůznější vazbou a gramáží /váha 1m² v gramech/. Pro stavbu lodí vyhoví podle dosavadních zkušeností nejlépe sklotextil střední vazby a gramáže 350-500 typu Yplast nebo Ykron samozřejmě delubrikovaný, tj. odmaštěný. Vhodná je rovněž kombinace se skelnou rohoží, která se však dosud málo dostává na trh. Za nejvýhodnější skladbu se nyní považuje pro: kajak slalomový a sjezdový, dno 850-1050,

paluba 700-850

kanoe slalomová a sjezdová, dno 1000-1300,

paluba 700-850

/Pod čísla rozumíme gramáž součtu vrstev použitého textilu/.

Lodě v místech sezení vyztužujeme 1 vrstvou sklotextilu 350, ve špičkách o 2 vrstvy. Sklotextil musí být před zahájením stavby bezpodmi-
nečně suchý. Při použití více vrstev slabého textilu se pevnost výrobku zachová, klesne jeho váha, ale stoupcou náklady na textil a stavba je pracnější.

Příprava polyesterové pryskyřice:

Polyesterová pryskyřice se u nás vyrábí v několika variantách s odlišnými vlastnostmi. V současné době se nejvíce používá typu CHS 104 a to v balení po 1,5 , 10 kg i ve větších obalech, K pryskyřici dostaneme i příslušný katalyzátor a urychlovač. Balení po 1 kg je velmi výhodné, neboť k němu dostaneme vždy příslušné množství katalyzátoru a urychlovače a nemusíme se v průběhu laminování zdržovat vážením nebo měřením příslušných dílů. Katalyzátor a urychlovač - smíchané dohromady bez pryskyřice - jsou výbušné, neskladujeme je proto vedle sebe. Pryskyřici a urychlovač je možno smíchat předem, před vlastním použitím přidáme jen katalyzátor. Potřebné množství polyesteru na stavbu odhadneme z plochy celkově použitého sklotextilu v poměru: jaké je číslo granáže, tolik gramů pryskyřice na čtvereční metr.

Chceme-li mít loď barevnou, provedeme obarvení pigmentovými barvivy. Při práci s polyesterem nutno dodržovat potřebnou teplotu 20°C, kdy pryskyřice polymeruje za cca 30 minut. Vyšší teplotou se tato doba zkracuje. Při nízké teplotě nemusí k vytvrzení dojít vůbec.

Povrchová úprava:

Do polyesteru pro předpolymerizační vrstvy můžeme přidat 15-20% změkčujícího polyesteru CHS 200, který zamezuje povrchové křehkosti a 5-15% tixotropního plnidla Aerosolu nebo Siloxydu, které zamezují stékání se svislých ploch. Obě složky však nejsou podmínkou pro stavbu a předpolymerizační vrstvy lze zhotovit i bez nich.

Nejprve si namícháme takové množství pryskyřice, aby stačila na nátěr tenké vrstvy celé formy včetně katalyzátoru a urychlovače. Při zmíněných 20°C smícháme 100% pryskyřice, 4% katalyzátoru a 2% urychlovače. Při teplotě nad 20°C do 25°C 100% : 3% : 1%. Nad 25°C nedoporučujeme pracovat, poněvadž doba polymerizace pryskyřice je tak krátká, že nastane předčasné ztvrdnutí. Po natření necháme vrstvu mírně zatvrdnout a proces zopakujeme znovu. Polyester nanášíme štětcem a mezi jednotlivým nanášením musíme štětec vždy vymýt v acetonu, aby neztvrdl a neznehodnotil se.

Vlastní laminování:

Předželatinační vrstva musí být tak tvrdá, aby se při laminování přitlačováním sklotextilu neporušil její povrch. Nesmí však být úplně tvrdá, poněvadž by se snížila pevnost spojení se sklotextilem. Rozmícháme 1-3 kg polyesteru v poměru: 100% pryskyřice, 2% katalyzátoru a 0,5% urychlovače nejlépe kalibrovanými nádobkami, přičemž na každou složku máme zvláštní nádobku.

Jako první přikládáme textil o nižší gramáži, důkladně vtlačíme do formy a prosytlíme polyesterem natřením a přiklepáváním štětcem kolmo na plochu, aby se vytlačily všechny vzduchové bublinky. Přitlačování textilu můžeme provádět i rukama. Velmi výhodný je speciálně zhotovený váleček. Pokud vznikne bublina nebo záhyby, které nejdou odstranit, můžeme textil proříznout ostrým nožem nebo holicí čepelkou, kraje textilu položit přes sebe a uhladit. Potom nanese opět vrstvu pryskyřice a stejným způsobem položíme další vrstvy. Poslední vrstvu přetřeme polyesterem nakatalyzátorem v poměru jako u předželatinační vrstvy. Polymerizace se tak zrychlí a zamezí se stékání pryskyřice se svislých ploch. Z estetických důvodů vnitřní části lodi pokládáme vyztužující vrstvy sklotextilu pod sezením a ve špičkách mezi vrstvy. Sklotextil při práci na okraji kopyta nenecháme přečnívat delší než 2 cm. Větší okraje jsou příčinou vzduchových bublin na tomto okraji. Jak pracujeme s menšími kousky sklotextilu, nutno překládat vrstvy minimálně 2-3 cm, abychom zaručili vazbu vrstvy. V opačném případě se na těchto místech vyskytují záhyby - zlomy. Při tvrdnutí vrstev skořepiny je vhodné v polotuhém stavu ořezat luby ostrým nožem. Ušetříme si tím pracné řezání pilkou, když jsou již vrstvy úplně ztvrdnuté.

Organizačně je nejvýhodnější spolupráce 3 - 4 osob. Jeden připravuje polyester a vykonává pomocné práce, jako podávání sklotextilu, ostřihování apod. Ostatní jsou zaměstnání prosycováním vrstev...

/Upozornění: někteří jednotlivci precitlivěle reagují na výpary některých pryskyřic, a to záněty a otoky kolem očí, v podpaží a krajině tříselné. Tito se musí chránit před dlouhodobým stykem s pryskyřicemi/.

Josef Štok

METODIKA VODÁCKÉHO VÝCVIKU - /Dokončení.../

Levá strana kontra. Výkon těchto povelů není třeba popisovat, protože je jasné, že povel provádí strana, které se povel týká, zatímco druhá strana normálně pádluje. Chceme-li protijedoucí nebo míjející loď slavnostně pozdravit, použijeme povelu: Pádla k počtě vztyč. Tento povel provádíme ze základního postavení tím způsobem, že pádlo vysuneme tak daleko nad vodu, až vnitřní ruka držící hlavici, spočine na stehně vnitřní nohy, kde pevně spočine a vnější ruka nese pádlo vzhůru až do polohy kolmé, s listem rovnoběžně s tělem. Pozdrav zrušíme povelu: Pohov. Normální pozdrav

provádí pouze kormidelník buď pohybem ruky, anebo vodáckým pozdravem: Ahoj.

Povinností kormidelníka před startem je též prostudovat voďu a hlavně v ní umístěné překážky jako kameny, pevné kůly, stromy, mělčiny, event. tam stojící nebo plující lodě, aby předem věděl, jak bude muset s lodí manévrovat. Při startu více lodí určí vedoucí oddílů pořadí startujících lodí, časové intervaly mezi jednotlivými starty a na jejich dodržování lodí osobně nebo jeho zástupcem. Samotný start na stojaté vodě se koná vždy proti větru, na proudící vodě proti proudu.

Při přistávání řídíme se stejně tak, že přistáváme na stojaté vodě proti větru a na proudící vodě proti proudu. Na výletech při volbě přistávání musíme již předem myslit na možnost následujícího startu. Přistaneme-li těsně před mělčinami nebo peřejemi, značně si tím znesnadníme pozdější start. Při jízdě více lodí musí vedoucí počítat s místem, kde může více lodí přistát. Přistane-li loď pouze na krátkou dobu, dává kormidelník povel: Pádlo odložit, načež posádka položí pádlo do lodě podle boku s hlavicí na sedačce a listem kolmo vzhůru opřeným o bok lodě. Po přistání lodě vyskočí háček na nejbližší břeh z lodě a přidržuje loď u břehu. Je-li dán povel: Z lodě vystoupit bez předchozího povelu: Pádlo odložit, vystupuje posádka s pádly. První vystupuje zbývající háček, potom osazenstvo druhé sedačky, třetí sedačky a poslední vystupuje kormidelník. Toto pořadí odpovídá i staré námořní tradici, kormidelník je na pramici kapitánem. Po vystoupení posádky z lodě upevní háček loď ke břehu lanem a zabezpečí ji před samovolným vzdálením. Kormidelník po provedení se osobně přesvědčí, zda upevnění a zabezpečení lodě je spolehlivě provedeno.

Jak vidno z předchozích statí, mluvíme při výcviku na plovoucím přístavním můstku nebo pevné pramici o funkci instruktora výcviku, kterým může být vedoucí oddílu nebo jeho zástupce, rádce družiny nebo kormidelník, nebo jiný odborník ovládající metodiku výcviku pádlování. V dalším, kdy posádka již jezdí volně na pramici při výcvikových jízdách, výletech nebo putovních táborech, přebírá funkci instruktora posádky již jen kormidelník, což je, jak zřejmo, velmi odpovědná funkce. Kormidelník při výcvikových jízdách dbá o správnou techniku pádlování a musí tudíž sám tuto techniku bezvadně ovládat, aby mohl chyby posádky opravovat. Další výcvik posádky spočívá v ruce kormidelníka, a proto můžeme právem říci, že posádka je taková, jako její kormidelník a že posádka je jeho věrným obrazem. Aby kormidelník mohl být plně odpovědný za bezpečnost své posádky, musí posádku vést ku kázni a pozornosti při jízdě tak, aby posádka si navýkla rychle a přesně reagovat na jeho povely a tím vytvořila předpoklady pro bezpečnou jízdu hlavně na tekoucích vodách. Tuto rych-

lou reakci nelze vydupat až při jízdě samé, ale musí být trpělivě nacvičována již na výcvikových jízdách. Na druhé straně je povinností kormidelníka pečlivě se starat o bezpečnost posádky tím, že bedlivě sleduje vodu před lodí. Čím rychleji voda proudí, tím více se musí kormidelník dívat daleko kupředu před loď, aby viděl včas všechny překážky a mohl na ně reagovat manévrem. Kormidelník musí bedlivě sledovat proudnici řeky, udržovat v ní kurs lodě, brát v úvahu vratiproudy a pro bezpečný kurs lodě musí počítat i s větrem, který by jej mohl zanést na nežádoucí místo. Při projíždění vorových propustí, které mu nejsou dobře známy, za každé výšky vody, přistane dostatečně vysoko před propustí, důkladně ji prohlédne a určí, jakým způsobem bude projeta /se zavazadly nebo bez zavazadel, s celou nebo částečnou posádkou, anebo rozhodne z bezpečnostních důvodů o přenesení/. Při zahražené propusti určí způsob, jak a kde bude loď přes vodní dílo přetažena /propustí, přes jez, nebo terénem/. Při jízdách, i když je dán povel k pohovu, má celá posádka pohov kromě kormidelníka, který stále musí být ve střehu a sledovat vše, co se děje před lodí i kolem lodi. Tímto vším je dána funkce i povinnost kormidelníka, jeho odpovědnost za bezpečnost posádky a lodě, ale také odpovědnost vedoucího oddílu za určení osoby kormidelníka.

Nakonec si ještě promluvíme něco o zachraňování zalité nebo převržené lodě. Zalití pramice při plné posádce se zavazadly bývá častěji než převržení, které spíše nastane při projíždění vorových propustí. Nastane-li zalití pramice vodou a kormidelník uzná, že se loď již nedostane ke břehu, nařídí posádce opustit loď. Posádka opouští loď vždy směrem proti proudu řeky, aby event. nebyla lodí, naplněnou vodou a tudíž velmi těžkou, přiražena na kameny ve vodě. Kormidelník jako kapitán opouští loď poslední. Nezbytnou součástí pramice, zvláště na výletech, má být lanko asi 10 m dlouhé, jehož jeden konec je upevněn na zádi pramice a druhý konec je opatřen plaváčkem. Lanko musí být vždy pečlivě svinuto do volného kotouče, z něhož se může volně odvinovat. Kormidelník opouštěje loď uchopí plaváček a pluje s ním k nejbližšímu břehu, nebo lépe řečeno, k nejpříhodnějšímu břehu. Jakmile je lano napnuto a tím loď tažena ke břehu, dostane správnou pozici ve vodě a proud vody částečně pomáhá pramici tlačit ke břehu. Další povinností kormidelníka je podle situace určit, kdo z posádky bude zachraňovat zavazadla a kdo mu bude pomáhat při vleku lodě. Po přiražení lodě ke břehu tuto částečně nadsadíme a celá posádka se věnuje čerpání vody z lodi pomocí lopatek, pádel nebo větších nádob. Podle toho, jak se voda vyčerpává, vždy občas loď povytáhneme výše na břeh. Nikdy se nepokoušejte plnou pramici překlápět, protože jednak její váha s vodou je příliš velká, jednak překlopením naplněné lodě se ohrožuje loď, neboť by mohlo

dojít k poškození boku lodě. Při převržení postupuje se zásadně stejným způsobem pouze s tím rozdílem, že povinností kormidelníka je v první řadě přesvědčit se, nebyl-li některý člen posádky zraněn. V tomto případě je bezpodmínečně nutné, aby kormidelník i celá posádka se postarala o bezpečnost raněného. Všeobecným pravidlem je převrácenou loď na hluboké vodě nikdy neobracet do její normální polohy, protože vzduch pod lodí tuto nadlehčuje a usnadňuje její vlečení. Při vyšších vodních stavech a prudkém proudu řeky v zákrutu je rovněž výhodné vléci loď, není-li vyložene blízko vnějšího břehu, protože na loď působí též odstředivá síla řeky, vzniklá rychlým proudem a zákrutem. Dobrý a svých povinností dbalý kormidelník nacvičí se svou posádkou záchranu lodi tak, aby v případě nehody byla posádka připravena a každý člen věděl, co má dělat. Skautské heslo: Buď připraven! se má v takovémto případě plně projevit v praxi.

Nakonec je třeba zdůraznit, že pouhým přečtením tohoto článku se nikdo nestane ještě vodákem. Je třeba jej důkladně promyslet a potom neúnavně a trpělivě cvičit. Jen stálým a promyšleným cvičením se dospěje k prvním stupňům vodácké zdatnosti, která nám dává možnost vychutnat plně krásy a radosti tohoto zdravého sportu. Náležitě osvojení všech prvků základní vodácké techniky ušetří námahu a nepříjemnosti na řece. A proto vodní skaut musí dělat čest skautskému heslu:

B u ě p ř í p r a v e n .

Josef Podzimek

ŘÁD PLAVEBNÍ BEZPEČNOSTI

Tuto příručku vydala "Plavební správa" v zájmu zachování pořádku a kázně, jakož i bezpečnosti plavebního provozu na našich řekách. Je určena i širší veřejnosti.

1. Zvukové signály:

Malá plavidla bez vlastního strojního pohonu zvukové signály nedávají. Při setkání s velkými plavidly je však nutné znát signály, které používají. Jsou to:

- jeden dlouhý zvuk - upozornění pro jiná plavidla, koupající se atd.
- jeden krátký zvuk - pluji doprava /signál "Fozor"/
- dva krátké zvuky - pluji doléva
- tři krátké zvuky - jedu zpět, jedu nazad
- čtyři krátké zvuky s předcházejícím "Fozor" - nejsem schopen manévrování

2. Osvětlení:

Malá plavidla bez strojního pohonu musí mít za noci bílé obyčejné světlo se všech stran viditelné, jiné světlo nesmějí nést.

3. Setkání a předjíždění:

Je dovoleno jen tehdy, poskytuje-li plavební dráha a okolnosti dostatek místa. Při setkávání a předjíždění se nesmí měnit směr plavby, mohl by přivodit srážku. Předjíždět smíte jen tehdy, můžete-li tento manévr provést bezpečně. Předjíždějíci má volbu strany, předjížděný má předjíždění usnadnit. Předjíždění je zakázáno v úžinách a obtížných místech, rovněž v místech označených příslušnou značkou. Malá plavidla musí ponechat všem ostatním plavidlům místo pro jejich plavbu a nemohou požadovat; aby se jim vyhýbala. Signálů musí bezpodmínečně uposlechnout.

4. Točení:

Je možné jen tehdy, dovoluje-li to ostatní provoz. Velká plavidla jedním dlouhým a jedním krátkým zvukem oznamují točení vpravo a jedním dlouhým a dvěma krátkými zvuky točení vlevo. Po těchto signálech, je-li to možné, ostatní plavidla změnou směru jízdy otočení umožní. Malá plavidla znamení nedávají.

5. Křižování plavební dráhy:

Malá plavidla nesmějí křižovat cestu velkým plavidlům ve vzdálenosti menší než 200 m. Je zakázáno vplouvat do mezer mezi jednotkami vleku.

6. Přednost plavby:

Tam, kde jedna plavební cesta ústí do druhé, mají přednost plavidla plující po cestě hlavní.

7. Unášení plavidel:

Je zakázáno, aby plavidlo se nechalo unášet v poloze napříč plavební dráhy.

8. Zákaz přibližování k plujícím plavidlům:

Přistát nebo se zavěšovat za plující plavidlo a plout za plavidlem s vlastním pohonem v dosahu lodního šroubu nebo kola je zakázáno /bez výslovného povolení vůdce velkého plavidla/. Koupání v blízkosti plavidel a zavěšování se na ně je rovněž zakázáno.

9. Označení plavební dráhy:

Vůdce plavidla je povinen dbát plavebních znaků. Malá plavidla mohou plout mimo plavební dráhu, neohrozí-li tím svou bezpečnost.

10. Uzavřené vodní plochy:

Je-li na břehu červený balon nebo terč s vodorovným bílým pruhem, je zde plavba pro všechna plavidla zakázána. Plavba je dále zakázána na místech, jež jsou označena plovoucími bójemi /červené s bílým pruhem/.

11. Stání plavidel:

Plavidla musí stát tak blízko břehu, jak to dovoluje ponor, nesmí však překážet plavbě. Stání je zakázáno:

- v úžinách a nebezpečných místech
- na obratištích
- v ústí přítoků, kanálů a vjezdů do přístavů
- v dráze převozu
- v blízkosti průjezdných mostních polí
- v plavební dráze a pokud by byl rušen provoz loděnic

12. Zhoršení viditelnosti:

Pokud by mohla malá plavidla ohrozit plavbu za zhoršené viditelnosti, je jejich plavba zakázána.

13. Plavba malými plavidly /sportovní a rekreační/ je povolena pouze osobám starším 15 let, mladším jen v doprovodu těchto osob.

14. Zákazy:

Je zakázáno provádět jakékoliv úkony, které by mohly plavbu ztížit v místech, kde vedení křížuje vodní cesty. Je zakázáno používat plavebních znaků k vyvazování, přemísťovat je nebo poškozovat.

15. Nehody:

Hrozí-li plavidlu potopení, nebo stane-li se neschopným manévrování, je nutno ihned uvolnit plavební dráhu, zabránit potopení. Zpozorujete-li v plavební dráze nějaký předmět, který plavbu ohrožuje, pokud možno jej odstraňte, nebo ihned nahláste plavebnímu orgánu.

16. Proplavování:

Prodlívat v plavebních komorách nebo před nimi je dovoleno jen tehdy, souhlasí-li plavební správa nebo správa komor. Je zde zakázáno: neoprávněně obsluhovat plavební zařízení a vstupovat do zařízení. Do komory se smí vjet až po příslušném pokynu - signálu - dva zelené terče nebo dvě zelená světla. Proplavuje se jen v pevně stanovených provozních hodinách. Výjezd z komory volný - označuje se jedním zeleným světlem.

Legenda k plavebním značkám:

- Č.1. Kotvení povoleno
2. Rozdělení plavební dráhy
3. Zvýšená opatrnost
4. Průjezdné pole v mostě /na levé i pravé straně/
5. Přejechod plavební dráhy od jednoho břehu k druhému
6. Přejechod plavební dráhy od jednoho břehu k druhému
7. Plavební dráha je při levém břehu
8. Omezená šířka plavební dráhy /vepisuje se číslo značící omezení v m/
9. Omezená plavební hloubka / -" - /
10. Plavební dráha je při pravém břehu

- Č. 11. Převoz neplující volně
12. Zákaz předjíždění jednotlivě plujících plavidel
13. Zákaz předjíždění vleků
14. Zamezit sání a vlnobití
15. Nejvyšší rychlost plavby v km/hod.
16. Vysoké vedení volně křižuje tok
17. Zákaz stání plavidel
18. Zastavit plavidla /plavební komora, pohyblivý most/
19. Povolené stání plavidel
20. Obratiště plavidel
21. Zákaz kotvení a plouření kotev
22. Příkaz plavby v tomto směru
23. Úplné zastavení plavby /za dne/
24. Zákaz potkávání a předjíždění
25. Konec zákazu předjíždění

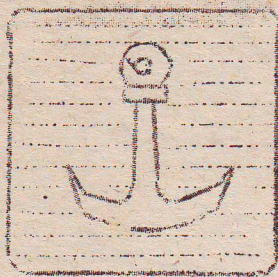
Doporučujeme junáckou literaturu, která vyšla v minulém měsíci:

Dr. Karel Průcha: "První pomoc hrou" - Nakladatelství Červený Kříž

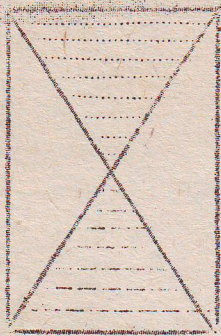
Jaroslav Novák: "Družinová soustava" - Nakladatelství Mladá fronta

Kapitánská pošta č. 2/1969 - informační oběžník vodních skautů.
Vydává vlastním nákladem HKVS v Praze - pouze pro vnitřní potřebu.

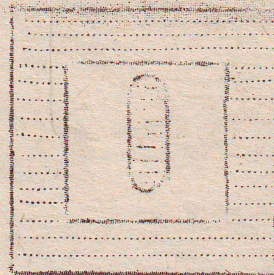
V Praze, dne 20.2.1969



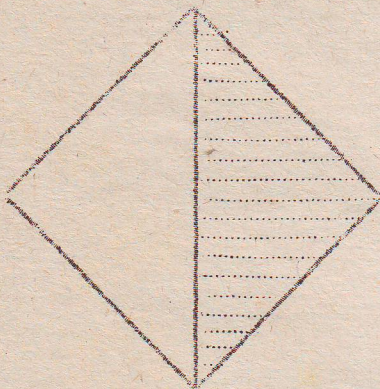
č.1



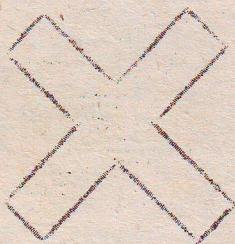
č.2



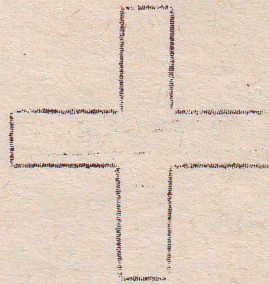
č.3



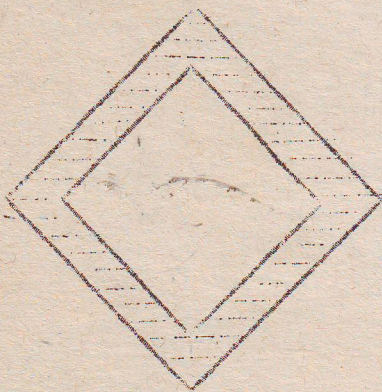
č.4



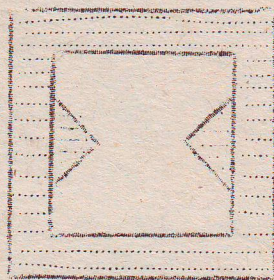
č.5



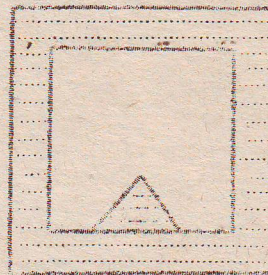
č.6



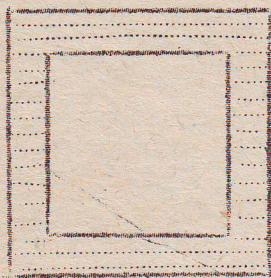
č.7



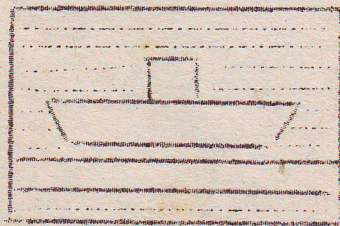
č.8



č.9



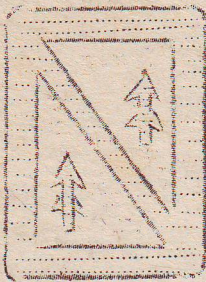
č.10



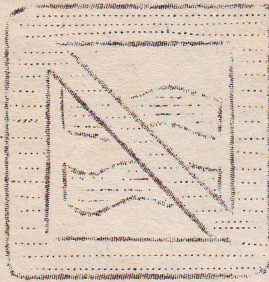
č.11



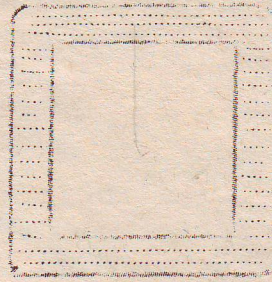
č.12



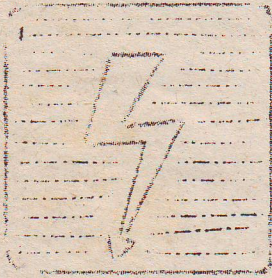
č.13



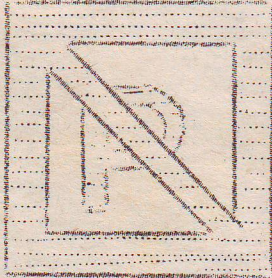
č.14



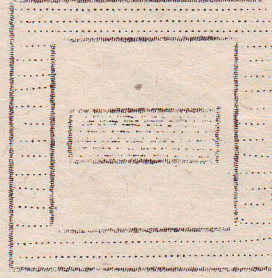
č.15



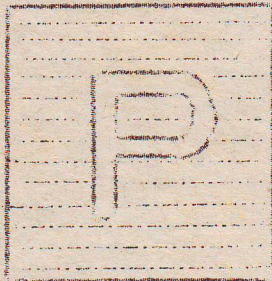
č.16



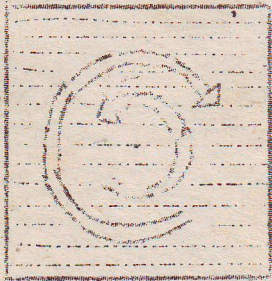
č.17



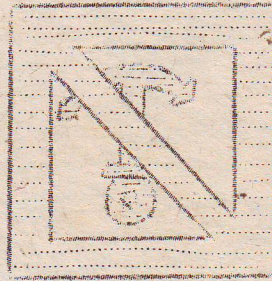
č.18



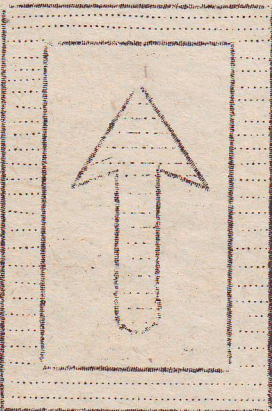
č.19



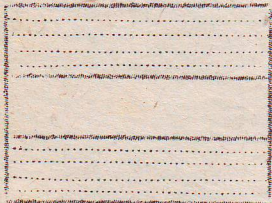
č.20



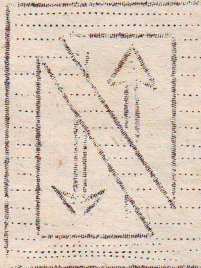
č.21



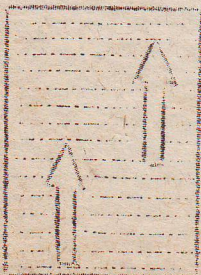
č.22



č.23



č.24



č.25

Barvy :

- černá
- modrá
- žlutá
- červená
- bílá