

MICHAL ŠPERGER

Provozovatel lodě „Krajánek“.

Příručka
k lodi Krajánek
600

Podniková příručka

Plavební příručka po Labsko - Vltavské vodní cestě

Michal Šperger
Jabloňová 2881/98, Praha 10
Telefon: +420722301129 • Mail: info@lodenarece.cz
www.lodenarece.cz

Úvod.

děkujeme Vám za vaše rozhodnutí STRÁVIT AKTIVNÍ dovolenou na palubě naší lodi. směr a rozsah vaší plavby je jen na vás a vašich časových možnostech. před vyplutím si přečtěte tuto téměř heslovitou plavební příručku. snížíte tím veškerá rizika plavby a míra adrealinových zážitků bude plně ve vašich rukách.

Tato příručka je plně použitelná pouze s plavební mapou pro rekreační PLAVBU VLTAVA, kterou vydalo nakladatelství „T“ v roce 2009 a Plavební mapou Labe, od stejného vydavatele v roce 2006

Tyto plavební mapy Vám půjčíme pro účely Vaší plavby, nebo Vám zprostředkujeme její koupi.

Pokud se stanete účastníkem plavební nehody, volejte okamžitě na telefonní číslo 840111254

Čím začít?

Úvodní informace pro bezpečné vyplutí.

Krajánek je malé 5,9 m dlouhé, 2,4 m široké a 1,5 m vysoké plavidlo s ponorem cca 20 cm. Pohání ho závěsný 4 kW motor Honda s dobíjením el. proudu 12V. Ovládání směru i rychlosti se provádí hlavní pákou. Plyn se dá zaaretovat. Součástí plavidla je mini kuchyňka s lihovým vaříčem a nádobím, mini autolednička, suchým WC, autozásuvka s možností nabíjení během chodu motoru. Plavidlo je určeno maximálně pro 4 pasažéry!!! Líh nikdy nedolévejte, když hoří, mohli byste začít hořet!!! Před dolitím nechte vaříč vychladnout a po té dolejte potřebné množství lihu. Součástí plavidla jsou záchranné vesty, pádla, lana, kotva, lékárnička, kýbl a houbička, kovové tyče pro ukotvení lodi u břehu.

Startování motoru

Dřív, než poprvé nastartujeme motor, je nutná kontrola upevnění motoru, dostatku paliva v nádrži a jeho dolití, zapnutí zkratovače na motoru.

Pro nastartování studeného motoru Krajánka vysuneme páčku sytiče a zataháme za startovací šnůru. Po naskočení motoru zasuneme páčku sytiče. **Vždy před řazením rychlostí musí být motor ve volnoběžných otáčkách!!!** Pro vyplutí vpřed, přesuneme páku řazení nahoru, která se nalézá na pravé straně motoru ve směru vpřed. Před zařazením zpětného chodu dáme plyn do volnoběžných otáček, po té páku řazení rychlosti přesuneme do neutrálu. Před zařazením zpětného chodu se přesvědčíme, že je motor ve volnoběžných otáčkách a páku řazení zatlačíme dolů. Po té můžeme přidávat plyn. Pro zastavení dáme plynovou páku do neutrálu. Po té vytáhneme zkratovač. Směr řízení se provádí otáčením plynové páky.

Nikdy neřadíme jinak, než za volnoběhu. Vzniklá škoda by zřejmě překročila výši požadované kauce a zkazila by vám dovolenou nepojízdností motoru.

Čtyřdobý motor je schopen po ohřátí plout na volnoběh i se zařazeným stupněm vpřed, nebo vzad.

Řadicí páka má tři polohy: neutrální uprostřed, vpřed (nahoru) a vzad (dolů).

Upozornění na plavební vlastnosti každé lodi

Loď nemá ruční brzdu, proto neuvázaná, nebo nezakotvená loď vlivem proudu, nebo větru stále někam pluje, nejčastěji tam, kam vůbec nechcete! Vliv větru vás mnohokrát zklame zejména při přistávání, kdy vás odchýlí od vašeho plánovaného směru plavby. S tím je nutno neustále počítat!

Zpětný chod zároveň slouží v případě potřeby, jako brzda. Nepřidávejte ovšem plný plyn. Na to není pojistka proti vyklopení motoru stavěná.

Otáčení lodi

Loď Krajánek se otáčí na průměru asi 25m. Na rozdíl od automobilu čím menší nápor vrtule, tím větší průměr zatáčení. Proto, když budete mít stočený motor do zatáčky a loď nebude kolem volnoběžných otáček dostatečně reagovat, neváhejte přidat plyn, ovšem tak, abyste nehavarovali najetím na břeh, nebo na jinou loď. V nouzi potom zařaďte přes volnoběh zpětný chod, přetočte kormidelní kolo do opačné pozice a vycouvejte.

S výhodou můžete podobnou situaci otáčení vyvolat úmyslně sami: Couvejte s lodí na zpětný chod, potom v klidu přeřaďte vpřed a po stočení kormidla a přidání plynu loď ještě couvá, nebo stojí, ale otáčí se prakticky na místě, než vyrazí vpřed. Toto je vhodné použít zejména na úzkých místech a je to známkou mistrovského ovládní lodi.

Odplouvání od mola, nebo zdi

Pravý a levý břeh

Loď na rozdíl od automobilu se otáčí v ose otáčení, která se nachází přibližně jednu třetinu délky ponořené délky trupu od zádi. Takže, když máte loď „nalepenou“ k molu a chcete odplout, odřete záď lodi za všeobecného veselí přihlížejících a stejně neodplujete. Je nutné odrazit příď lodi, vyčkat až celá loď se vzdálí od mola (nebo zdi komory) a potom vyrazit zpočátku rovně vpřed. Pokud máte zbrklého pomocníka na zádi, nebo vás k molu tlačí vítr, je to docela problém. Naopak můžete využít proud, nebo vítr ve svůj prospěch. Na zpětný chod tento problém není, protože závěsný motor loď vytáhne žádaným směrem. Takže pokud to nejde dopředu, vycouvat a vpřed.

Pozor i při odplouvání od břehu. Přesvědčte se, zda je u vrtule dostatečná hloubka. Můžete ji zničit o dno. Nová stojí 3000,-Kč a mohli byste přijít o kauci a další zážitky z plavby by se vám zkomplikovali

V souvislosti s označením plavební dráhy a stálým pojmenováním břehů vodáci i plavci používají ustálený název břehů. Břehy určujeme směrem po proudu (vory).

Proto pravý břeh máme při plavbě po proudu po pravé ruce, levý břeh po levé ruce.

Při plavbě proti proudu máme pravý břeh po levé ruce, levý břeh po pravé ruce!

Plavební dráha

Důležité, nepoplést, jinak skončíte někde na ponořené hrázi bez vrtule!

Plavební dráha je vyznačena bójemi, ale jen tam, kde není zaručen stanovený ponor pro třídu vodní cesty. To znamená, kde jsou mělčiny, ponořené hráze, zatopené staré bunkry, částečně rozebrané staré jezy a podobně.

Pravá strana plavební dráhy je vyznačena červenými bójemi válcového tvaru.

Levá strana plavební dráhy je vyznačena zelenými bójemi kuželového tvaru.

V současné době, kdy jsou na bójích zároveň namontovány radarové odražeče, jsou bóje jednotného tvaru (ale rozdílné barvy) a válcový, nebo kuželový tvar mají ve stylizované podobě tyto radarové odražeče. V noci se to špatně určuje.

Před vyplutím Vám doporučuji prohlédnout si v **plavební mapě** na straně 18 signální znaky:

Nejdůležitějším znakem je znak A1, zákaz proplutí. Najdete jej před jezy spolu se šipkou, ukazující odkud kam nesmíte. V průběhu zakázané trasy jsou většinou žluté bóje. Také bývá tento signální znak v neprůjezdných mostních polích a všude tam, kde plout nelze (například koupaliště, mělčiny, náhony turbin a podobně). Není třeba připomínat, že porušením tohoto zákazu můžete riskovat život celé posádky. Spadnout z jezu vysokého například 5 m není žádná legrace!

V této souvislosti Vás musím upozornit na kotvu, umístěnou v zadní části lodě. Tuto kotvu použijte jen v případě, že Vám vysadí motor a proud Vás unáší k jezu (například dojde palivo), nebo v jiném podobném nebezpečí. Tato kotva váží 5 kg. Cena této kotvy je 2500 Kč.

Jiným znakem, který za chvíli potkáte je znak A10, který Vás dovede do průjezdného pole mostu. Toto pole je doplněno znakem D1a, nebo D1b.

Před plavební komorou narazíte na znak B5, určující, že pokud bude na plavební komoře svítit červené světlo (nebo dvě pod sebou), musíte zůstat stát. Tento znak je v dostatečné vzdálenosti od plavební komory, aby mohla bezpečně vyplout plavidla v protisměru.

V plavebních úžinách potkáte signální znak A2. V mapě chybí znak označující konec omezení (podobně jako na silnici), který vypadá takto: Bílá tabule s modrým okrajem a modrou úhlopříčkou spadající zleva do prava.

Znak A1a používají také potápěči, takže pozor! Pod lodí vzadu máte ostrou vrtuli!

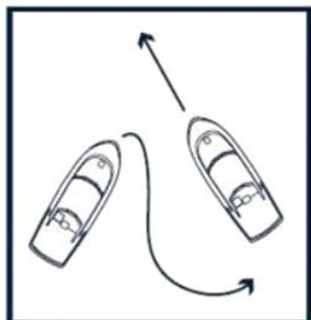
Ostatní znaky si v klidu prostudujete za plavby při konkrétní situaci.

Nezbývá, než připojit nejdůležitější pravidla plavebního provozu:

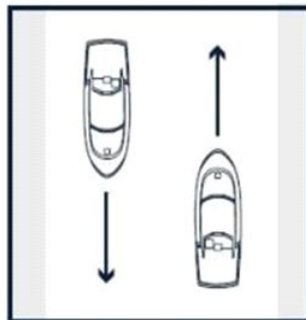
Takzvaná „velká plavidla“ mají před Vámi absolutní přednost v plavbě. Vy se jim musíte včas vyhnout, nesmíte jim křížit plavební dráhu ve vzdálenosti menší, než 200m. Pokud se chce velké plavidlo vyhýbat po pravoboku (musíte potom plout vlevo, ukáže na pravoboku modrou tabuli. To se použije především v plavebních úžinách, kdy je plavidlo omezeno buď mělčinou, nebo poloměrem zatáčky plavební dráhy. Na vašem plavidle je již osazena bílá vlajka s červeným pruhem, označující „malé“ plavidlo. Tuto vlajku musí nést každé malé plavidlo delší jak 7 m. Kdo ji nemá, je velkým plavidlem! Proto tuto vlajku nesmíte snímat, kromě jiného by jste museli mít průkaz způsobilosti vůdce (velkého) plavidla, tedy kapitánský patent! V Praze potkáte řadu plavidel, která jsou ve velikosti „Kajman“, ale protože jsou stavěna již jako velká plavidla, mají kapitána a vozí pasažéry, jsou velkými plavidly a mají před vámi přednost.

Ostatní přednosti. Vy máte neovladatelnější plavidlo a proto musíte dát přednost plachetnicím a veslicím. Veslaři na Vltavě toho dost zneužívají a myslí si podobně jako rybáři, že řeka patří jen jim. Upozorňuji, že vlasec namotaný na vrtulové hřídeli se obtížně odstraňuje a rána veslem od rozjeté osmiveslice do zátylku dovede zabít plavce.

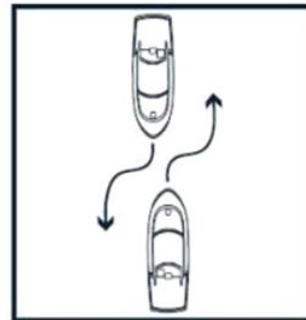
Na vodě lze plout vpravo i vlevo, doporučuje se ovšem plout a vyhýbat se vpravo. Nástupní možnosti na vaší lodi i poloha kormidelního kola jsou doporučenému směru plavby přizpůsobeny.



vždy platí, že motorová loď plující zprava má přednost



na kanálech, říkách a v plavebních drahách plujte vždy vpravo, nikoliv však těsně u břehů



motorové lodě se vyhýbají vždy vpravo a míjejí se levobokem

Zákaz kotvení a zákaz stání není totéž. Plavební znak A6 (viz mapa) vymezuje prostor, kde je potrubí, kabel, nebo jiné zařízení, které by kotva mohla poškodit. Můžete zde ale stát, pokud to není zakázáno jinak.

Stání je zakázáno: 100m od můstků veřejné dopravy (na přehradách jen 50m), 100m od vodních děl, pod mosty a tam, kde to zakazuje plavební znak. Podle vyhlášky 241 můžete stát mimo označená stanoviště jen 24 hodin a plavidlo musí být pod stálým dohledem!

K vedení našich plavidel nemusíte mít průkaz způsobilosti! Naše plavidla byla postavena tak, aby vyhověla ustanovením zákona.

Základní pravidla plavebního provozu

Ze zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, musí být plavidlo při provozu na vodní cestě vedeno osobou, která je k tomu způsobilá a nazývá se vůdce plavidla. Vůdce plavidla ani jiná osoba, která se podílí na obsluze plavidla (veslování, pádlování, vázání plavidla apod.) nesmí být za plavby pod vlivem alkoholu, nebo jiných omamných či psychotropních látek.

Osoba bez průkazu způsobilosti může na všech vodních cestách vést malé plavidlo bez vlastního strojního pohonu, nepřesahuje-li celková plocha jeho plachet 12 m² a jeho hmotnost 1000 kg včetně povoleného zatížení.

Osoba, která dosáhla věku 15 let, může bez průkazu způsobilosti vést na všech vodních cestách malé plavidlo s vlastním strojním pohonem o výkonu do 4 kW včetně, nepřesahuje-li jeho celková hmotnost 1000 kg včetně povoleného zatížení.

Osoba, která dosáhla věku 18 let, může bez průkazu způsobilosti vést malé plavidlo s vlastním strojním pohonem, schopné plout pouze ve výtlačném režimu a dosahovat maximální rychlosti 12 km/hod na vodní cestě dopravně významné využívané 0. třídy, vodní cestě účelové nebo nesledované, anebo je-li toto plavidlo obsaženo v povolení k provozování půjčovny malých plavidel.

Osoba, která může vést plavidlo bez průkazu způsobilosti je účastníkem plavebního provozu, a proto musí být obeznámena s technikou vedení plavidla a v rozsahu potřebném pro jeho vedení též s pravidly plavebního provozu.

Výtah pravidel plavebního provozu, potřebných pro bezpečné vedení malých plavidel v rámci půjčoven

Vůdce malého plavidla musí zachovávat přiměřenou opatrnost a chovat se tak, aby nedošlo k ohrožení bezpečnosti a plynulosti plavebního provozu, lidského života nebo zdraví, ke vzniku škody na majetku a aby nezpůsobil nehodu v plavebním provozu nebo překážku na vodní cestě, znečištění vodní cesty nebo jiné poškození životního prostředí, zejména:

musí zajistit, aby obsazení plavidla cestujícími nebo zatížení plavidla nákladem a jeho rozmístění na plavidle neohrožovalo bezpečnou plavbu,

je povinen řídit se plavebním značením umístěným na hladině, březích a na stavbách na vodní cestě a světelnými a zvukovými signály,

nesmí poškozovat plavební značení a jiná plavební zařízení na vodní cestě nebo je používat k vyvazování plavidla,

nesmí vyvazovat plavidlo ani za stromy, zábradlí, sloupy, pilíře, patníky, žebříky, svodidla apod.,

je povinen užívat při plavbě na plavidle vhodným způsobem optickou a zvukovou signalizaci a další zařízení určené pro zajištění bezpečnosti plavby,

je povinen plavbu včas přerušit, pokud by s ohledem k místním podmínkám další plavba nebyla již bezpečnou,

je povinen uposlechnout pokynů provozovatele půjčovny, které mu dá před dosažením nejvyššího povoleného vodního stavu pro plavbu nebo z jiných důvodů, pro které by další plavba již nebyla bezpečná.

Ve vztahu k ostatním účastníkům plavebního provozu, musí vůdci malých plavidel dodržet další pravidla, zejména:

pokud míjí malé plavidlo s vlastním strojním pohonem koupajícího se, obepluje ho ve vzdálenosti alespoň 10 m a pokud možno tak, aby koupající se zůstal mezi malým plavidlem a nejbližším břehem,

nesmí křížit směr plavby plavidel, která nejsou malými, ve vzdálenosti menší než 200 m,

musí jiným než malým plavidlům vytvořit dostatek místa, aby nemusela měnit svůj směr ani rychlost plavby a nesmí vyžadovat, aby se mu tato plavidla vyhýbala,

malé plavidlo s vlastním pohonem musí uvolnit dráhu všem ostatním malým plavidlům,

malá plavidla s vlastním strojním pohonem se vzájemně potkávají levými boky,

malé plavidlo se proplavuje plavební komorou v menší skupině, nebo samostatně, není-li předpoklad, že do jedné hodiny připluje další plavidlo, které by mohlo být proplaveno současně,

proplavuje-li se malé plavidla plavební komorou společně s plavidly, která nejsou malými, smí vplout do plavební komory až po těchto plavidlech,






























po dobu plnění nebo vypouštění plavební komory až do povolení k vyplutí musí být vůdce plavidla na plavidle a zajišťovat povolování a zkracování vyvazovacích lan, aby plavidla nenarážela do zdí, vrat nebo do jiných plavidel a aby nebylo narušeno plynulé proplavení,

v obvodu plavební komory je povinen řídit se pokyny obsluhy plavební komory,

je povinen bez prodlení hlásit Státní plavební správě nehodu, na které měl účast. Plavební nehoda se oznamuje telefonicky středisku Říčních informačních služeb, které provozuje Státní plavební správa:

NEJPOUŽÍVANĚJŠÍ SIGNÁLNÍ ZNAKY V REKREAČNÍ PLYVBĚ

MEISTGEBRAUCHTE SIGNALZEICHEN FÜR DIE ERHOLUNGSSCHIFFFAHRT

	A.1 Zákaz proplutí / <i>Durchfahrt verboten</i>		E.1 Povolené proplutí / <i>Erlaubnis zur Durchfahrt</i>
	A.1a Zákaz vplutí do vyhrazeného prostoru / <i>Gespernte Wasserflächen</i>		A.1a Zákaz plavby ve vzdálenosti menší než 25 m odbóje / <i>Fahrverbot näher als 25 m von der Schwimmböje</i>
	A.2 Zákaz předjíždění / <i>Überholverbot</i>		
	A.4 Zákaz potkávání a předjíždění / <i>Verbot des Begegnens und Überholens</i>		
	A.5 Zákaz stání / <i>Stilliegeverbot</i>		E.5 Povolené stání / <i>Erlaubnis zum Stilliegen</i>
	A.6 Zákaz kotvení, vlečení kotev, lan a řetězů / <i>Ankerverbot, Verbot des Schleifenlassens von Ankern, Trossen und Ketten</i>		E.6 Povolené kotvení, vlečení kotev, lan a řetězů / <i>Erlaubnis zum Ankern, Schleifenlassens von Ankern, Trossen und Ketten</i>
	A.7 Zákaz vyvazování u břehu / <i>Festmachenverbot am Ufer</i>		E.7 Povolené vyvazování u břehu / <i>Erlaubnis zum Festmachen am Ufer</i>
	A.9 Zákaz vytvářet vlnobíť nebo sání / <i>Vermeidung von Wellenschlag oder Sogwirkungen</i>		
	A.10 Zákaz plavby mimo vyznačený prostor / <i>Verbot außerhalb der angezeigten Begrenzung zu fahren</i>		D.2 Doporučení plout ve vyznačeném prostoru / <i>Empfehlung, sich in dem durch die Tafeln begrenzten Raum zu halten</i>
	A.12 Zákaz plavby plavidel s vlastním pohonem / <i>Fahrverbot für Fahrzeuge mit Maschinenantrieb</i>		E.15 Plavba s vlastním pohonem povolena / <i>Fahrerlaubnis für Fahrzeuge mit Maschinenantrieb</i>
	A.13 Zákaz plavby sportovních rekreačních plavidel / <i>Fahrverbot für Sportboote</i>		E.16 Plavba sportovních a rekreačních plavidel povolena / <i>Fahrerlaubnis für Sportboote</i>
	B.1 Příkazáný směr plavby / <i>Gebot, das durch den Pfeil angezeigte Richtung einschlagen</i>		D.3 Doporučený směr plavby / <i>Empfehlung, in die Richtung des Pfeils</i>
	B.5 Příkaz zůstat stát / <i>Gebot, unter bestimmten Bedingungen anzuhalten</i>		E.11 Konec zákazu nebo příkazu platného pro plavbu v jednom směru nebo konec omezení / <i>Ende eines Verbots oder eines Gebots, das nur in einer Verkehrsrichtung gilt, oder Ende einer Einschränkung</i>
	B.6 Maximální rychlost (km/hod) / <i>Höchstgeschwindigkeit (km/h)</i>		
	B.7 Příkaz dát zvukový signál / <i>Gebot, Schallzeichen zu geben</i>		
	B.8 Zvláštní pozornost / <i>Gebot, besondere Vorsicht walten zu lassen</i>		
	B.9 Vplutí na hlavní vodní cestu / <i>Gebot, Einfahrt zur Haupt-Wasserstrasse</i>		E.9 Přednost v plavbě / <i>Einmündende Wasserstraßen gelten als Nebenwasserstraßen</i>
	C.1 Hloubka omezena (analogicky šířka, podjezdná výška) / <i>Die Fahrwassertiefe ist begrenzt (analog Breite, Durchfahrthöhe)</i>		



D.1a Doporučené proplouvání v obou směrech
/ *Empfohlene Durchfahrtsöffnung für Verkehr in beiden Richtungen*



D.1b Doporučené proplouvání v jednom směru
(v protisměru zakázáno) / *Empfohlene Durchfahrtsöffnung für Verkehr in Richtung in der die Zeichen sichtbar sind (in der anderen Richtung untersagt)*



E.3 Jez / Wehr



E.4 Přívoz / Fähre



E.13 Místo odběru pitné vody / *Trinkwasserzapfstelle*

	1 dlouhý zvuk	„Pozor“
	1 krátký zvuk	„Pluji doprava“
	2 krátké zvuky	„Pluji doleva“
	3 krátké zvuky	„Stroj má zpětný chod“
	4 krátké zvuky	„Nejsem schopen manévrování“
	řada velmi krátkých zvuků	„Hrozí nebezpečí kolize“
	opakovaná řada dlouhých zvuků	„Signál nouze“
	řady úderů na zvon	
	1 dlouhý zvuk, po kterém následuje 1 krátký zvuk	„Mám v úmyslu provést obrát doprava“
	1 dlouhý zvuk, po kterém následují 2 krátké zvuky	„Mám v úmyslu provést obrát doleva“

Plavební komory

Jak to funguje

Na stále zmiňované plavební mapě si najdete plavební komoru, ke které připlouváte. Zde zjistíte důležité údaje, jako rozdíl hladin, hloubku nad záporníkem (o tom bude ještě řeč), telefon na objekt a provozní dobu.

Před vplutím do plavební komory si především udělejte pořádek na obou palubách a hlavně si rozmotejte a připravte lana na vazacích, háčky si připravte do držáků na palubách.

Na každé plavební komoře je tabule s třemi světly. Dvě světla jsou červená a jedno zelené.

Jedno červené světlo značí pochopitelně zákaz vplutí. Dvě červená světla pod sebou značí, že komora je mimo provoz. Pokud je to po 17 hodině, je to proto, že skončila pracovní doba a nikdo na velíně není.

V plavební mapě máte ale telefonní čísla na komory a včas, to znamená před 17 hodinou si můžete dojednat mimořádné prokomorování. Uspějete hlavně v tom případě, že poplujete společně s linkovým plavidlem. Vzhledem k provozu pražského disneylandu smíchovská komora funguje často dlouho do noci.

Na zelené světlo můžete vplout i vyplout z komory. Pokud vplujete do komory na zelené světlo a v další části (u středních vrat) svítí červené světlo, zůstaňte stát v té části před červeným světlem. Buď vás „udělají“ v malé komoře, nebo obsluha komory vás nechce pustit do části, kde je při komorování silný proud.

Dbejte pokynů obsluhy.

Chování v komoře.

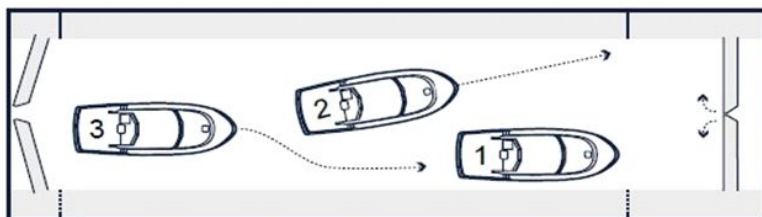
Fígl 1 : Rozhodně se nestavte hned za vrata! Je zde práh, zvaný záporník, na kterém při komorování dolů můžete zůstat viset, pokud si toho „komorník“ včas nevšimne. Rozsah záporníku bývá na stěně komory vyznačen.

Fígl 2: snažte se plavidlo postavit tak, aby člen posádky vpředu byl u jedné z vazacích prvků a druhý člen posádky na zádi byl u druhé z vazacích prvků. Vzhledem k malé délce plavidla to bude asi pachole, někde ale nedosáhnete a tak dejte přednost tomu na přídi.

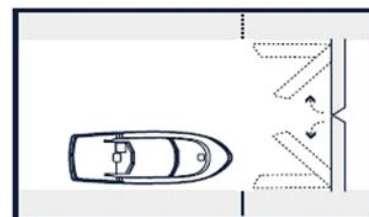
Nikdy se v plavební komoře nepřivazujte! Jen přehoďte lano přes pachole, aby jste při komorování lano včas přehodili na jiné pachole. NESTAVTE SE KE STŘEDNÍM VRATŮM KOMORY A NEVSTUPOUJTE NA BŘEH KOMORY. Na to bývá obsluha háklivá.

Pokud vaše síly nestačí na proudění v komoře, neperte se s tím a loď pusťte. Plavební komory nebyly postaveny jako nebezpečné,

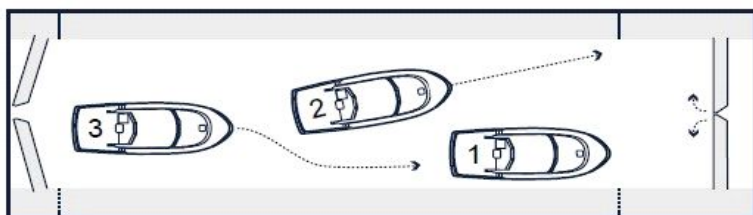
plováky a odrazníky katamaránu již nějaký ten náraz vzniklý touto situací vydrží a vy sklídíte možná jen úsměšky přihlížejících. Nesnažte se ale narazit do nablýskané jachty. To by bylo drahé! Zde oceníte neustále udržovaný pořádek v lanech a háčcích na palubě.



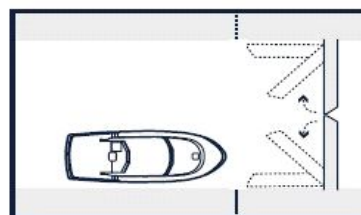
ve zdymadlech se vždy řadte tak, aby se do něj vešlo co nejvíce lodí, dodržujte však přednostně pokyny obsluhy zdymadla



s lodí zastavte vždy tak, aby bylo možné otevřít vrata zdymadla

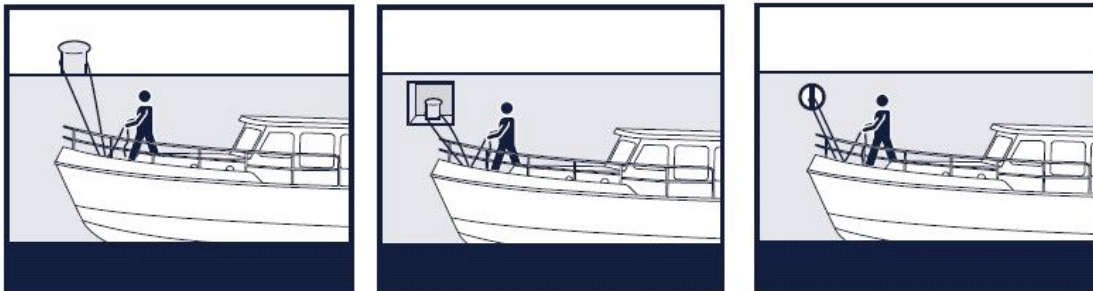


ve zdymadlech se vždy řadte tak, aby se do něj vešlo co nejvíce lodí, dodržujte však přednostně pokyny obsluhy zdymadla

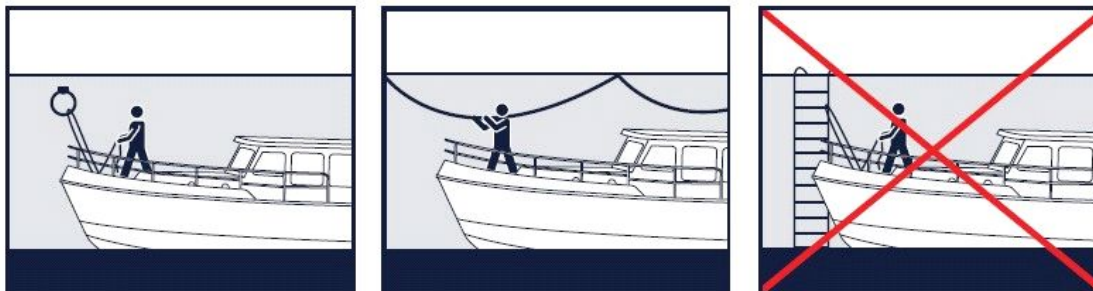


s lodí zastavte vždy tak, aby bylo možné otevřít vrata zdymadla

Jak vyvázat loď ve zdymadlech



ve zdymadlech se lodě vyvazují na pacholata, průvlaky, nebo kruhy, jeden konec lana je uvázan na lodi, druhý držíte v ruce,



a podle potřeby povolujete nebo přitahujete, lodě je nutné vždy vyvázat na přídi i na zádi nikdy nevyvazujte loď na žebřík



u obou lan (na přídi i zádi lodě) musí být člen posádky po celou dobu stání ve zdymadle a nikdy nesmí loď napevno uvázat, pokud loď uvážete, při vypouštění komory loď zůstane viset a je nutné lano okamžitě přeríznout nožem

Pokyny pro přepravu na vodní zdviži.

Pokud se vydáte po proudu přes Vltavské kaskády, čeká vás přesun přes hráze přehrad.

Je potřeba znát spodní ponořenou část lodi. U Krajánka je dno relativně ploché, jen uprostřed je výztuha vyčnívající cca 10 cm. Nejhlubší část lodi je noha motoru s vrtulí cca 50 cm pod hladinou.

Při příjezdu na zdviž, najíždějte pomalu s vypnutým motorem a motor sklopte do vodorovné polohy, aby ve vodě nic nevyčnívalo. Jinak hrozí uražení vrtule a poškození nohy motoru!!! Pak byste měli po výletu.

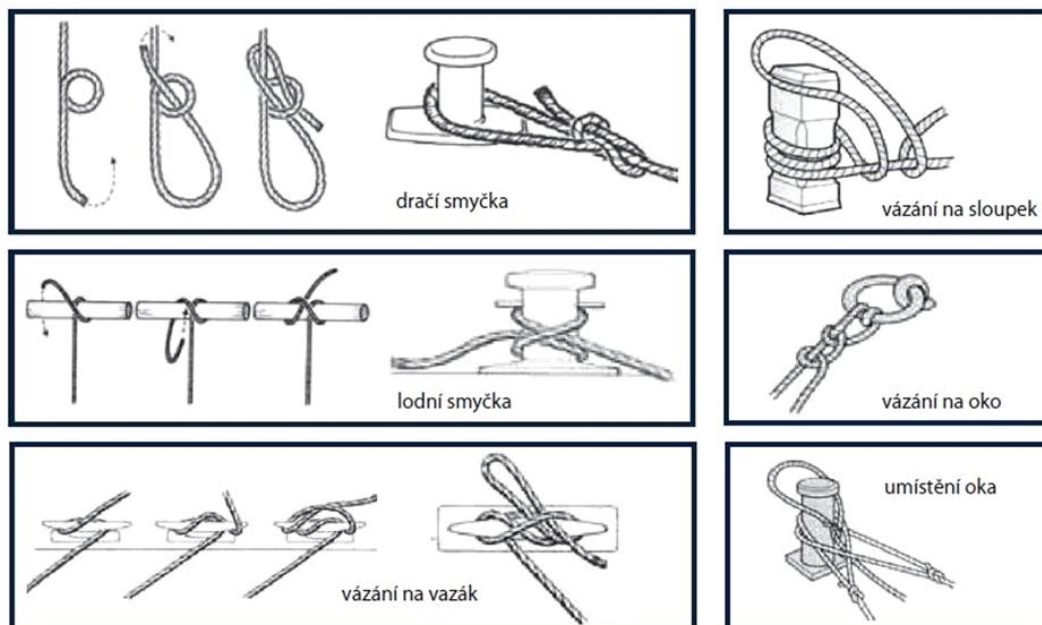
Následně dbejte pokynů obsluhy. Po „nasednutí“ na dno vozíku, pořádně uvažte loď, aby se neuvolnila.

Obsluha zdviže po vás může chtít informace o plavidlu. Pokud jejich vůdci nebudou dostatečně způsobilí ovládat plavidlo, nebudou schopni prokázat hmotnost plavidla či nebudou dobře obeznámeni s technickými parametry plavidla, zejména jeho ponořených částí (tvaru a umístění kýlu, lodního šroubu, provozních nádrží apod.) od nichž se odvíjí vhodný způsob stabilizace plavidla na vozíku výtahu, nebude obsluhou zařízení umožněn vjezd na přepravní vozík.

Kotvení

Ke břehu je potřeba připlouvat opatrně, myslet na setrvačnost plavidla. Při přiblížení je potřeba zavčas stáhnout plyn do neutrálu a v případě vyšší rychlosti je potřeba zpomalit zpětným chodem. Též hodte kotvu do vody. Při rychlejším připlutí hrozí proražení trupu nebo plováku. Pokud by toto nastalo, tak se musí loď odstavit a opravit. Pak by jste museli uhradit opravu i ušlý zisk s dalších pronájmů!!! Při měkkém doražení vemte kovové tyče a zatlučte je do země do řádné hloubky ve tvaru V vůči plavidlu, aby je vítr s lodí nevytrhl.

Jaké používat uzly



Před vyplutím si zkontrolujte množství paliva v nádrži. Pokud je ho nedostatek, tak odpojte nádrž od motoru a vezte ji na břeh, kde si doplňte benzín. Všechny motory máme 4 taktní a fungující na **Natural 95!!!**

Odpadky, všechny vámi vyprodukované odpadky dávejte do pytle v odpadkovém koši pod kuchyňskou linkou. Po zaplnění nebo po skončení plavby pytel odnese na břeh a dejte do míst k tomu určených. V našem kotvišti na Lavičkách je k tomu určený kontejner umístěný vedle horního parkoviště.

Je zakázáno jakékoli znečišťování vody i břehů.

Pokud by nastaly problémy s motorem, tak se nikdy nepouštějte do rozebírání a oprav motoru. Případné problémy konzultujte s provozovatelem.

Součástí plavidla jsou záchranné vesty, pádla, lana, kotva, lékárnička, kýbl a houbička, kovové tyče pro ukotvení lodi u břehu. Na vaření se používá lihový vaříč. Líh nikdy nedolévejte, když hoří, mohli byste začít hořet!!! Před dolitím nechte vaříč vychladnout a po té dolejte potřebné množství lihu.

Důležitá telefonní čísla:

Záchranná služba 155
Policie ČR 158
Hasiči 150

SPS Praha : 840111254
Provozovatel 724549937

Na palubě máte mapy : Plavební mapa pro rekreační plavbu Vltava, vydané nakladatelstvím T v r. 2009 a Plavební mapou Labe od stejného vydavatele v r. 2006.

Opatření před zastavením plavby

Vodní stav ohrožující bezpečnost plavby

(1) Vodní stav, při kterém je ohrožena bezpečnost plavby pro všechna plavidla, je v úseku

- a) Labe Kunětice ř. km 973,50 až Přelouč ř. km 951,20 na vodočtu v Přelouči 240 cm a vyšší,
- b) Labe Přelouč ř. km 951,20 až Toušeň ř. km 869,14 na vodočtu v Přelouči 280 cm a vyšší,
- c) Labe Toušeň ř. km 869,14 až Mělník ř. km 837,38 na vodočtu v Kostelci nad Labem 560 cm a vyšší,
- d) Labe Obříství ř. km 843,50 až Lovosice ř. km 787,76 na vodočtu v Mělníku 450 cm a vyšší,
- e) Labe Lovosice ř. km 787,76 až Ustí nad Labem-Střekov ř. km 767,32 na vodočtu v Ustí nad Labem 520 cm a vyšší,
- f) Ustí nad Labem-Střekov ř. km 767,32 až Hřensko ř. km 726,60 na vodočtu v Ustí nad Labem 540 cm a vyšší,
- g) Vltavy České Budějovice-Jiráskův jez ř. km 239,50 až Hněvkovice ř. km /210,40 při vodním průtoku v profilu vodočtu České Budějovice 100 m³/s a vyšším,
- h) Vltavy Hněvkovice ř. km 210,40 až soutok s Lužnicí ř. km 202,10 při vodním průtoku v profilu vodočtu Hněvkovice 100 m³/s a vyšším,
- i) Vltavy od soutoku s Lužnicí ř. km 202,10 až Rejsíkov ř. km 193,00 při vodním průtoku v profilu vodočtu Kořensko 150 m³/s a vyšším,
- j) Vltavy Kořensko ř. km 200,40 až Rejsíkov ř. km 193,00; současně platí zastavení plavby při dosažení hladiny 351,20 m n. m. a vyšší na vodočtu Orlík,
- k) Vltavy Slapy-Třebenice ř. km 91,60 až Praha-Velká Chuchle ř. km 61,70 při vodním průtoku v profilu vodočtu Praha-Velká Chuchle 600 m³/s a vyšším,
- l) Vltavy přes plavební komoru Praha-Modřany při vodním průtoku v profilu vodočtu Praha-Velká Chuchle 450 m³/s a vyšším,
- m) Vltavy Praha-Velká Chuchle ř. km 61,70 až Praha-Jiráskův most ř. km 54,30 při vodním průtoku v profilu vodočtu Praha-Velká Chuchle 800 m³/s a vyšším,

n) Vltavy Praha-Jiráskův most ř. km 54,30 až Praha-Holešovice ř. km 46,00 při vodním průtoku v profilu vodočtu Praha-Velká Chuchle 600 m³/s a vyšším,

o) Vltavy Praha-Holešovice ř. km 46,00 až Mělník ř. km 0,00 při vodním průtoku v profilu vodočtu Praha-Velká Chuchle 450 m³/s a vyšším,

p) Moravy včetně Baťova kanálu Otrokovice-jez Bělov ř. km 166,77 až Uherský Ostroh ř. km 133,33 na vodočtu Kroměříž 140 cm a vyšší a

q) Moravy včetně Baťova kanálu Uherský Ostroh ř. km 133,33 až Hodonín ř. km 101,77 na vodočtu Strážnice 315 cm a vyšší.

(2) Vodní stav, při kterém je ohrožena bezpečnost plavby sestav plavidel a samostatně plujících plavidel delších 85 m, je v úseku Labe Mělník ř. km 837,38 až Lovosice ř. km 787,76 na vodočtu v Mělníku 410 cm a vyšší.

- v těchto případech, kdy je zvýšený průtok vody na řece, je povinen nájemce najít nejbližší chráněné místo nebo ochranný přístav pro zakotvení a dbát pokynů provozovatele. Provozovatel řádně zabezpečí plavidlo, aby neodplavalo a následně ho bude kontrolovat až do odvolání nadlimitních vodních stavů.

- v případě zastavení plavby musí vůdce plavidla najít nejbližší možné bezpečné místo k zakotvení, loď co nejrychleji opustit a pevně uvázat. Provozovatel řádně zabezpečí plavidlo, aby neodplavalo. Nadále ho kontrolovat až do odvolání nadlimitních vodních stavů.

- plavidlo zastaví tak blízko břehu, jak to dovoluje jejich ponor a místní podmínky, vždy však tak, aby nepřekážela proplouvání jiných plavidel.

- stojící plavidlo kotví nebo se vyvazuje s ohledem na vítr, kolísání vodní hladiny, sání a vlnobití tak, aby nemohla změnit svoji polohu a ohrozit tím jiná plavidla nebo jim překážet.

- plavidlo stojí mimo plavební dráhu, stojí-li v úseku vodní cesty označeném signálními znaky vyjadřující rozsah a způsob stání.

Závěrem k této části

Shrnutí předešlého

Veškeré vaše plavecké umění, které po vás bude vyžadovat pronajatá loď a konkrétní vodní cesta je obsaženo v předešlé části. Jedná se o:

Znalost základních plavebních znaků z kapitoly 1. K jejich rozpoznávání vám pomůže plavební mapa a když některý znak nepoznáte, podívejte se do ní.

Dodržovat přednosti v plavbě (hlavně uhnout velkým plavidlům) z kapitoly 1.

Dodržovat i ostatní základní pravidla plavebního provozu z kapitoly 1.

Naučit se zacházet s lodí a motorem viz kapitola 2

Rozeznat bezpečně a neomylně pravý a levý břeh a bóje s tím související viz kapitola 2

Pustit se beze strachu, ale poučeně do plavebních komor. Od toho zde jsou a trocha adrenalinu k dovolené také patří. Viz kapitola 3.

Kam plout

A to je vše.

Než zpracujeme tuto část podrobně, zatím jen drobné rady.

Z Laviček můžete plout buď proti proudu Vltavy do Jižních Čech až do Týna nad Vltavou a od 22.5. do českých Budějovic. To ale za minutyden nemůžete stihnout, pokud navštívíte památky cestou. Též se můžete vydat na 13 km po Otavě nebo po Lužnici do Kolodějí na 6 km.

Pokud se vydáte po proudu tak zažijete převozy přes hráze 2 přehrad a několik plavebních komor. Převoz na Slapské přehradě funguje jen v pátek, sobotu, neděli a v pondělí, při dostatečném množství vody v přehradě. Pokud máte málo času na přejezd, zvažte cestu. Může se stát, že můžete být ve frontě čekajících plavidel až patnácti a při zhruba 40-ti minutovém intervalu se dostat dolů až večer, nebo druhý den ráno. A nezapomeňte, že provoz plavebních komor končí v 17.00.

Po Slapech zbývá doplout na Vranskou přehradu, kde je spousta nových hospůdek a marin, například u klubu Lávkka kromě dobrého jídla doplníte zásobu vody, dobijete akumulátor plavidla, nebo si zahrajete některou z nabízených míčových her. Je také dobře doplout na konec vzdutí Sázavy do Pikovic, kde je výborné koupání. Ale zde pozor, za vzdutím jsou již peřeje a mělčiny. V Davli je nová marina.

Směrem dolů můžete plout první den k zámku Nelahozeves, kde najdete novou marinu s možností vyvázání u jejich mola, za noc si účtují 20 Kč za metr délky lodi. Přes den nic. Dobré jídlo, hlavně poháry, sprchy, možnost ubytování. Druhý den se snadno dostanete až

na Labe, do Mělníka. Třetí den se můžete rozhodnout, zda poplujete po Labi směrem ke Střekovu (dál ne, nevrátili by jste se pro silný proud pod Střekovem.), nebo do Chvaletic přes Lysou, Poděbrady, Nymburk atd.

Cesta po Labi směrem k hranicím může končit na velkém písňíku v Žernosekách, případně v marině v Píšťanech, kde je vše, včetně WiFi přístupu na internet, tankování a odsávání odpadních vod z lodi. Koupání na Žernosekách údajně předčí koupání na jihočeských přehradách.

Cesta po Labi směrem do Chvaletic je cestou srovnatelnou s plavbou v Německu, nebo Holandsku. Proplouváte užší řekou, krajina kolem má charakter parku a často i tak slouží s cestami, lavičkami a parkovým osvětlením. Nabízí se prohlídka měst po cestě, včetně lázní Poděbrady.

Vždy si ale rozplánujte plavbu tak, aby jste se vrátili včas zpět! Vyplout poslední den z Hořína na Vltavě v 7.00, kdy začíná tato komora fungovat je časově dosti riskantní, ale můžete včas doplout, pokud se nic nepříhodu. Lépe je doplout před posledním dnem do mariny v Nelahozevsi. Máte zde dva zámky v těsné blízkosti (Nelahozeves, Veltrusy). Musíte být však u plavební komory v Podbabě před 17 hodinou.

Po domluvě můžete plout jedním směrem a my vás za úplatu vezmeme zpět.

Odpadky dávejte do odpadkového pytle, který se vynesou do popelnice v kempu Laičky. Tam je máme předplacené.

Ještě vás musím upozornit, abyste nezasahovali do elektrické sítě ani do motoru!!!

Přejeme vám dobrou plavbu plnou krásných zážitků!