

# PLAVEBNÍ PRŮVODCE HOLANDSKO 2017



Sezóna 2017

SP Praha s.r.o., lodní cestovní kancelář

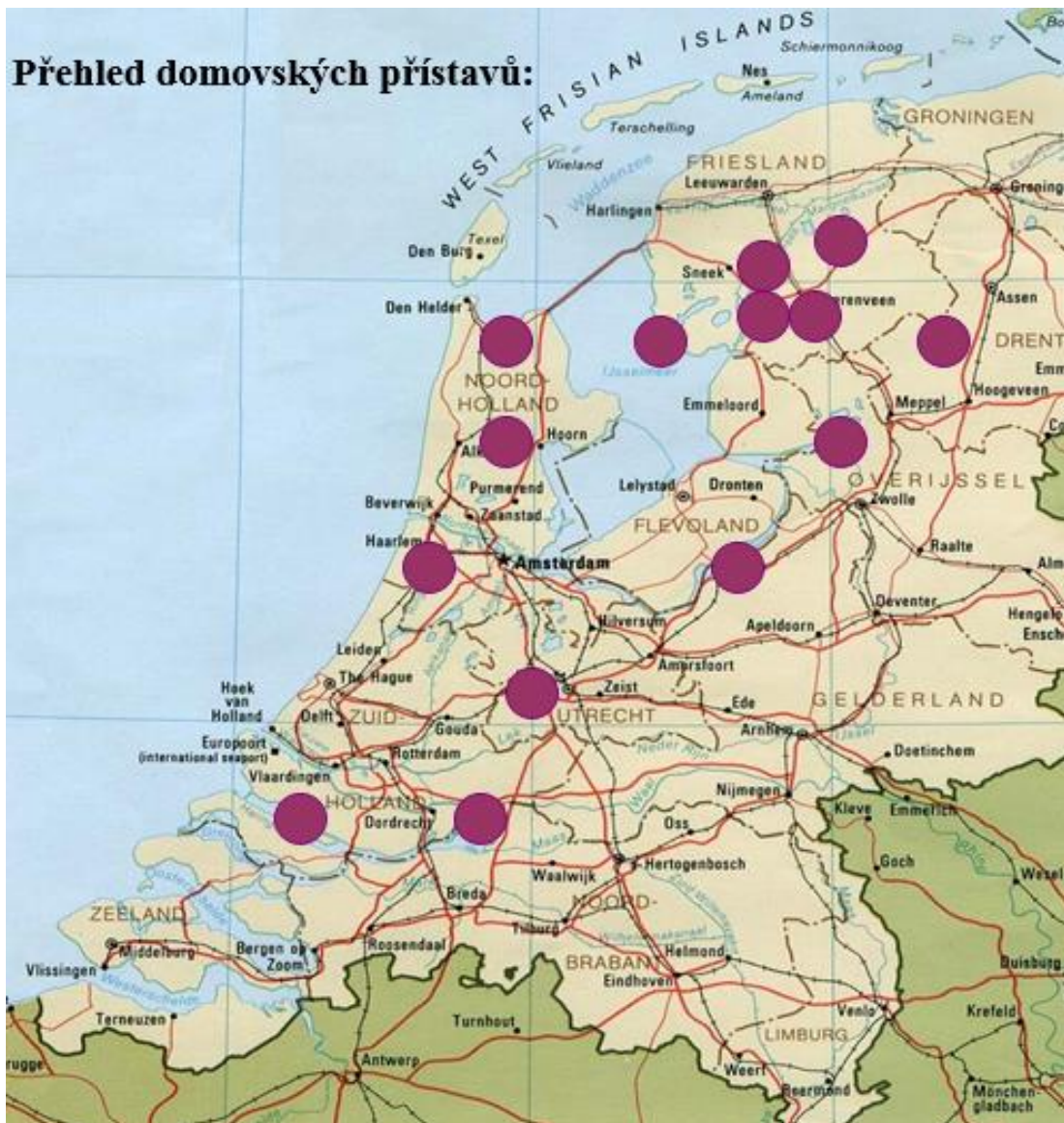
Základy plavební nauky, výtah z plavebních předpisů, zásady bezpečné plavby, zobrazení nejdůležitějších plavebních znaků, slovníček pojmů...

Informační servis pro klienty CK SP Praha - **NEPRODEJNÉ**

# Vážení kapitáni,

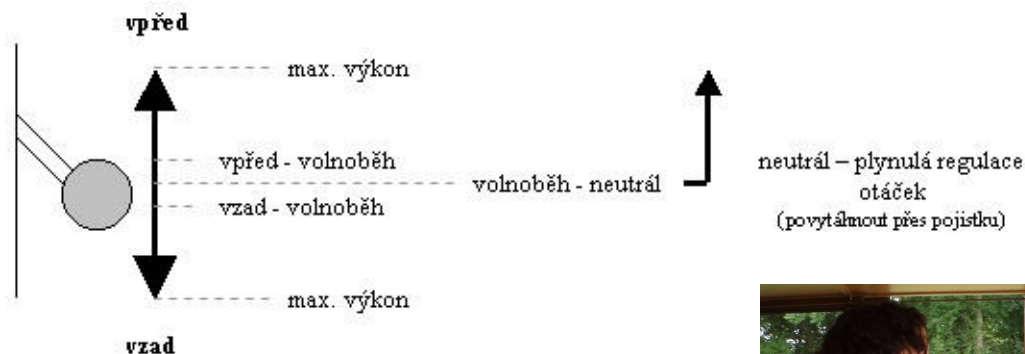
gratulujeme Vám k výběru netradiční dovolené plné nevšedních zážitků a děkujeme, že jste si za svého partnera při toulkách po vodních cestách Nizozemského království vybrali společnost SP Praha. Až se vrátíte ze své dovolené, budete většinu toho, co se v této příručce píše, pokládat za jaksi samozřejmé. Přesto pro člověka, který bude loď ovládat poprvé, je těchto několik stránek užitečnou pomůckou a i při opakování plavby si některé zásady neškodí připomenout. Plavba pak bude znamenat nezapomenutelný zážitek oproštěný od zbytečných stresů. Zejména pro první dny plavby vám doporučujeme nespěchat a pomalu zkoušet, jak se loď chová a především v úzkých místech jet velmi pomalu, abyste měli dostatek času na korekci případných chyb.

**Takže příjemné čtení, hezké počasí a dobrou plavbu!**



## Ovládání plavidla

Plavidlo se v zásadě ovládá pouze dvěma ovládacími prvky - kormidlem (pro určení směru plavby) a rychlostní pákou (ovládá otáčky motoru a tedy rychlost plavby a směr plavby, myšleno vpřed a vzad). Některé větší lodě jsou ještě pro snadnější manévrovatelnost při přistávání a odplouvání vybaveny bočními šrouby, tzv. dokormidlovacím zařízením, posouvajícím příď (někdy i zád) lodě bočně do stran. Při řízení je třeba se vyvarovat zejména náhlé změny chodu vpřed/vzad či vlevo/vpravo v případě bočních šroubů. Při řazení důsledně dodržujte pauzu na neutrálu. Některé typy starších lodí vyžadují každodenní promazávání mechanických částí podle pokynů provozovatele – obnáší to zpravidla každodenní pootočení pevně zabudovanou maznicí. Během plavby je třeba sledovat teplotu na ukazateli teploty motoru. Jestliže teplota stoupá nad stanovenou mez, je nutné zvolnit tempo. Co se týče pohonných hmot, není třeba si dělat žádné starosti. Plavidlo přebíráte s plnou nádrží, která je natolik velká, že vám nafta spolehlivě vystačí po celou dobu plavby. Platba za naftu proběhne při vrácení lodě – a to ve většině případů dočerpáním nádrže do plna na čerpací stanici domovského přístavu nebo odečtem motohodin z příslušného měřicího zařízení, které je umístěno na hlavní přístrojové desce.



Nejčastěji používané schéma rychlostní páky

Kdybyste měli pocit, že se Vám jakýkoliv manévr s lodí nedaří, nestyďte se opatrně couvnout, či udělat kolečko a zkusit to znovu. Nesnažte se manévr za každou cenu dokončit, když vidíte, že jste si špatně najeli. Opakovaný pokus není žádná ostuda. Pozor též na případný boční vítr, který vám může loď začít směřovat jinam, než si zrovna představujete. Také je dobré mít na paměti, že loď, aby se dala řídit, musí vzhledem k hladině



plout. Byť pomalu, ale plout. Je-li loď jenom unášena (proudem, větrem), mají pohyby kormidelním kolem na chování lodě jen nepatrný vliv. Při čekání na zvednutí mostu či otevření plavební komory je nutné se buď uvázat nebo nepatrně popojíždět.

Před vjezdem do úzkých míst nezapomeňte spustit na boky lodě gumové odrazníky, tzv. fendry, které slouží v případě doteku či drobné kolize s břehem nebo zdí jako nárazník a zabraňují tak poškození trupu lodě. Zvykem bývá, že za normální plavby po rozlehlých vodních plochách, kde nebezpečí oděru laku nehrozí, jsou fendry vytažené na palubu. Fendry nesmíme samozřejmě zapomenout spustit před přistávacím manévrem. Při uvázání lodě jsou stále spuštěné a zabraňují tak přímému kontaktu plavidla se zdí, molem, můstkem či jinou „pevninou“.

Pitnou vodu je nutno během plavby několikrát doplnit. Nejjednodušší způsob doplnění představuje dočerpání pitné vody při stání (nocování) v oficiálním regulérním přístavišti / maríně. Každé přístaviště disponuje výdejními stojany s dostatečně dlouhými hadicemi (v Holandsku si na rozdíl od Francie většinou lodě své vlastní hadice na vodu nevozí). Další možností je dobrání vody u lodních benzinových stanic nebo u sólo stojanů občasně umístěných např. v plavební komoře nebo jen tak na břehu kanálu či městského grachtu. Většina holandských lodí je vybavena uzavřeným odpadovým systémem, jehož vypouštění probíhá prostřednictvím kalových stojanů se žlutou hadicí. Systém vypouštění vám bude předveden při předávce plavidla.



Drobné mince si stále ještě připravte pro případnou místní obsluhu mostů a zdymadel. Menší část těchto zařízení, zejména v turisticky atraktivních lokalitách, je stále ještě ovládaná místně a tudíž zpoplatněna, i když centralizace a moderní dálkové ovládání tradiční výběr „mýtného do dřeváku“ nekompromisně vytlačuje. Platí se též za vjezd do některých měst, např. do Amsterdamu.

## Výběr trasy:

Při výběru trasy je nutno dbát zejména na včasné a řádné odevzdání lodě a respektování šířky a výšky zapůjčeného plavidla vzhledem k výšce a šířce mostů, zdymadel a úzkých míst (ne všechny mosty jsou zvedací, resp. posuvné). Součástí každého pronájmu sjednaného naším

prostřednictvím je též návrh plavební trasy, který veškerá tato omezení zohledňuje, nicméně není samozřejmě nutné se ho za každých okolností držet.

## Zvednutí mostu:

Zda-li budete potřebovat zvednout konkrétní most zjistíte spolehlivě z plavební mapy, kde jsou uvedeny veškeré podjezdové výšky (v decimetrech). Pokud je u mostu poznámka BB, jedná se o most zvedací nebo posuvný. Provozní doby všech mostů v Holandsku jsou uvedené v Plavebním almanachu, který je součástí palubní dokumentace každého plavidla. Současně bývá provozní doba uvedena též na plechové ceduli přímo u mostu. Mosty disponují stejnou signalizační soustavou jako zdymadla. Pokud je most ovládán místně, není třeba žádné žádosti ani signalizace – stačí připlout blíže, obsluha most zvedne a případně vybere poplatek pomocí spuštěného dřeváku. Dálkově ovládané mosty jsou většinou doplněny tlačítkem umístěným v těsné blízkosti mostu, jehož stlačením se žádá obsluha centrálního dispečinku o zvednutí a proplavení. Výjimečně může být na mostě umístěna cedule s telefonním číslem, kam je nutné v případě žádosti o zvednutí zatelefonovat (pouze ojedinělé řešení na některých vedlejších málo užívaných kanálech)



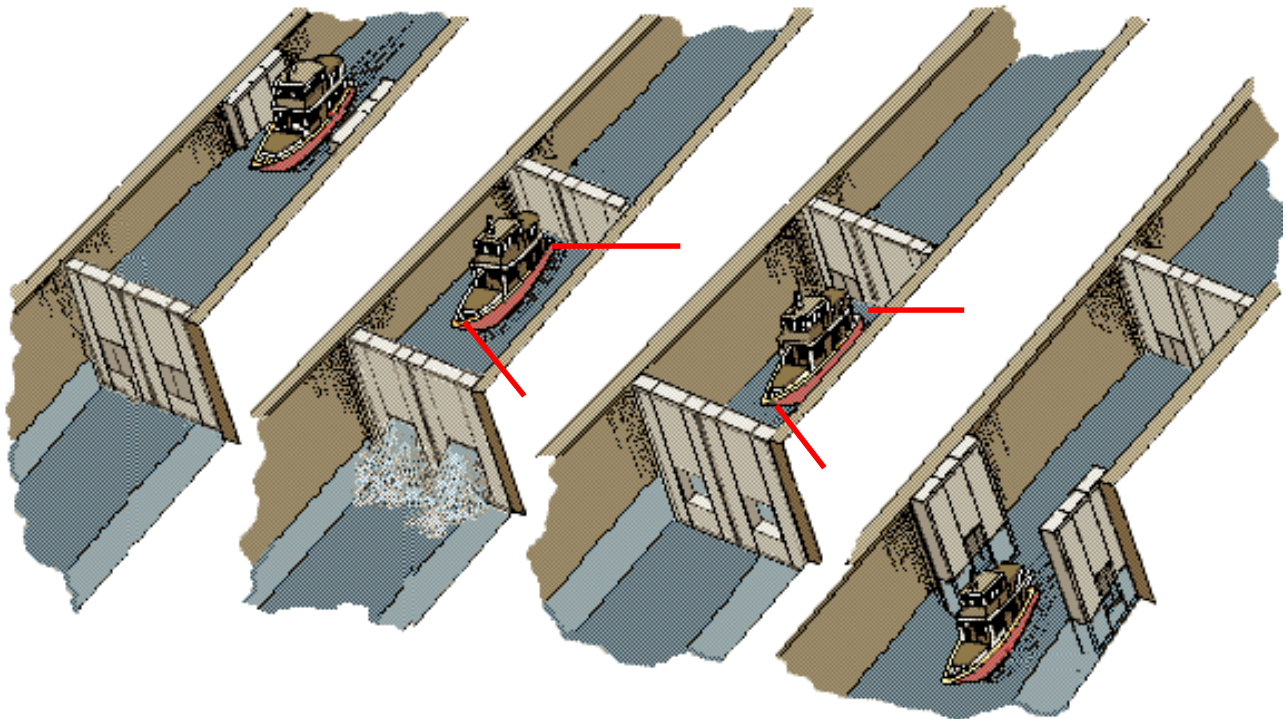
## Chování ve zdymadle:

Plavební komory slouží plavidlům k překonání rozdílu hladin na vodních tocích, které jsou způsobeny umělou regulací toku. Většina plavebních komor v Holandsku není nijak hluboká, často je rozdíl hladin pouhých několik desítek centimetrů, takže ani pořádně nevíte, zda-li budete klesat nebo stoupat. Na rozdíl od Francie jsou holandské komory většinou dostatečně široké, takže vlastní vjezd nečiní posádkám žádný problém, všude je dost místa. Již před vjezdem do plavební komory spusťte fendry, po vplutí do plavební komory a následném přiražení ke stěně komory je třeba loď pomocí lan přidržovat, abyste zabránili nežádoucímu pohybu plavidla.

Po zastavení v komoře se musíte přichytit lany – na špici i zádi plavidla. Pozor, pouze přichytit a lana držet v rukách. **Nesmíte se nikdy napevno přivázat, protože při následném vzestupu či poklesu hladiny by mohlo dojít v hlubších komorách i k převrácení plavidla.** Lana volně popouštíte nebo přitahujete podle toho, jak hladina stoupá nebo klesá.

Výjezd z komory je nejjednodušším manévrem, je třeba dát pozor, abyste nedřeli zbytečně bokem lodě o zeď komory a při výjezdu na volnou plochu v samém závěru hlídejte zád lodě. Plavidla vyjíždějí z plavební komory v takovém pořadí, ve kterém do ní připlula. V okolí plavební komory platí zákaz předjíždění.

Před vjezdem do plavební komory si zkontrolujte lana a rozdělte úkony, aby bylo jasné, kdo bude loď přichycovat na vázacích prvcích a kdo zůstane u kormidla, aby mohl případně provést korekční manévr.



*Princip proplavení plavební komorou*

### Stání přes noc:

nesmíte zapomenout na **dobré** uvázání lodě, stát lze vždy jen na místech, na kterých není vyvázání plavidel zakázáno. Není nutné vždy nocovat pouze v oficiálních marinách a úvazištích, nicméně svým stáním nesmíte omezovat plavební dráhu nebo jiným způsobem překážet. Zakázáno je rovněž vyvazování na vodohospodářské zařízení a na můstky lodí osobní dopravy. **Vždy je však nutné se uvázat** - kotvu je nutno chápat pouze jako nouzový prostředek - **nelze ji v žádném případě využít pro stání.**

## Kola na palubě:

máte-li s sebou jízdní kola (vřele doporučujeme), nezapomeňte je uvázat, aby při případném rozhoupání lodě nedošlo k jejich pádu do vody. K rozhoupání lodě dochází při potkávání se s většími plavidly, při vlnách na jezeře apod.

## Fendry:

pro jízdu úzkými místy a pro stání shazujeme zavěšené „gumové pytle“ na bocích lodi, abychom zabránili odření boků plavidla. Je nutné též hlídat výšku zavěšení fendrů.

## Děti na palubě:

není asi nutné připomínat, že pokud cestujete s dětmi, je třeba dbát zvýšenou měrou o jejich bezpečnost – zvláště při jízdě v úzkých místech, při podjíždění mostů, při proplouvání plavebními komorami. Při přistávání je důležité dohlédnout, aby se děti nevykláněly, nepřesahovaly obrys lodě a tím si nezpůsobily zbytečný úraz. To samozřejmě platí i pro dospělé – všichni účastníci plavby musí dbát pokynů toho, kdo loď momentálně řídí. Také pozor na situace, kdy si někdo oblíbí ležení na střeše lodi – při podjíždění mostů je nutné dbát na průjezdnou výšku. Stejně tak nenadálý vztyk některého z cestujících může skončit nepříjemným úrazem. Zvýšené nebezpečí vzniká, když se vše odehrává mimo zorné pole kormidelníka lodě. Ale abychom nezdůrazňovali jenom nebezpečí. Po nabytí určitých zkušeností se nebojte svěřit řízení dětem (ti odrostlejší vás později rádi zastoupí) – samozřejmě pod dozorem.



Některé větší lodě jsou vybaveny dvojitým řízením – pro případ špatného počasí je jedna kormidelna dole pod střešou. Pokud loď disponuje venkovním řídicím stanovištěm, snažte se plavidlo řídit z něj. Máte pak dokonalý přehled o všem, co se kolem šustne a neustále vidíte obrysy plavidla i provozní situaci nejenom před, ale i za lodí.



Historický plavební kanál Vecht spojující Amsterdam s Utrechtem

## Vyplouváme

Tak, po dlouhé cestě autem konečně nacházíme naše přístaviště. Součástí každého přístavu našich smluvních partnerů je parkoviště, kde můžete bez obav zanechat svůj automobil po dobu plavby. Po ohlášení se v kanceláři a odevzdání příslušného vouchery bude vyčleněn lodní technik, který vám loď předá a na místě vysvětlí jednotlivé ovládací prvky plavidla a určité základní zvyklosti lodního provozu. V některých případech může následovat deseti až dvacetiminutová projížďka, při které vám budou názorně předvedeny jednotlivé funkce lodě a vy si rovněž první pohnutí kormidlem vyzkoušíte pod dozorem zkušeného odborníka.

## Plavba

### a) Kličkování

Nastává moment, kdy opravdu sami vlastními silami poprvé vyplouváte. Téměř každý začátečník trpí neduhem tzv. kličkování. Je důležité si uvědomit, že kormidlo není volant a loď nereaguje naprosto bezprostředně, ale až s určitou časovou prodlevou.

Takže následující scénář zažilo 90 % začínajících rekreačních kapitánů a to mnohokrát:

- loď se stáčí mírně doleva, je potřeba provést korekci směru
- pohnu kormidlem mírně doprava, a ono nic – loď se stáčí stále vlevo



- začnu tedy točit kormidlem doprava, dokud neucítím reakci plavidla
- konečně, příd' se stáčí vpravo, pomalu, uvolňuji kormidlo zpět do přímého směru
- jenže co to, příd' pokračuje pořád vpravo - honem rychle kormidlo vlevo a na doraz
- ano, ano, příd' se stáčí vlevo, kormidlo zpět, ale co to, příd' nezůstává přímo, ale začíná směřovat vlevo a to někdy i v celkem svižném tempu 😊

Taková smyčka končí buď přetočením, zastavením, nebo se situaci podaří „ustát“, ale výsledkem je neustálé kličkování. A přitom stačilo na začátku kormidlem mírně pootočit doprava a počkat. Musíte počítat s nepřirozenou setrvačností. Ale nebojte se, ono to časem půjde. Loď zkrátka reaguje se zpožděním. Stejně tak je třeba počítat s faktem, že abyste udrželi bezkýlovou loď (což jsou v Holandsku všechny kanálové lodě) v přímém směru, jsou nutné neustálé drobné korekce kormidelním kolem. Není to závada plavidla, řízení zkrátka vyžaduje neustálou pozornost.

## b) Brzdění

Záludností brzdění je relativně malá maximální rychlost, kterou se loď pohybuje. Naše loď nikdy nepojede rychleji než cca 13 km/hod. – ovšem pozor, rychlosti jsou na kanálech často omezeny na **8 km/h** , **5 km/h** a v obytných zónách nebo v přírodních rezervacích dokonce i na pouhé **3 km/h**, což je v automobilovém chápání něco jako bychom stáli. O to větší překvapení nastává, když najednou zjišťujeme, že to z té prokleté „osmičky“ nemůžeme ubrzdít. Maličkou „výhodou“ je, že pak můžeme v klidu sledovat náraz s pocitem zpomaleného filmu. Proto je nutné myslet vždy trochu dopředu a počítat se zpomalenými reakcemi plavidla. Brzdíme zpětným tahem – zpátečkou, ovšem pozor, **nesmíme dopustit, abychom z výkonu vpřed přešli ihned do výkonu vzad a naopak**, neboť tímto chceme po hřídeli lodního šroubu, aby se v jeden okamžik změnil razantně směr jejího otáčení. Správné je tedy počkat v poloze NEUTRAL až otáčky motoru klesnou na volnoběh a pak teprve řadit opačný směr. Pokud se tímto nebudeme řídit, dojde k usmyknutí pojistného kolíčku nebo závlačky hřídele lodního šroubu, eventuelně k závažnému poškození převodovky nebo motoru. Plavidlo se stává okamžitě neschopným pohybu, v případě usmyknutí pojistného kolíčku ztratíme den plavby opravou, v případě poškození převodovky pak končí celá dovolená, protože oprava takto závažně poškozené lodě trvá několik dní.



Severní provincie Frísko, Rilsomazijl, pohled z lodě Solea

**Takže pozor při řazení – vždy počkat v poloze NEUTRAL na klesnutí otáček do volnoběhu!**

### c) Mapy, orientace

Naprosto nezbytnou pomůckou k plavbě je speciální mapa vodních cest, ze které se dá vyčíst mnoho nezbytných údajů pro plavbu. Lodní GPS navigaci s mapovými podklady má pouze část provozovaných plavidel, takže si velice často musíme vystačit se starými dobrými papírovými mapami. Tyto mapy bývají v měřítku 1: 50 000 a pokrývají oblasti zhruba o rozloze 50 – 70 km. Každé plavidlo našich smluvních partnerů je vybaveno několika mapami do vzdálenosti cca 70 km od domovského přístavu, pouze u plavidel přístavu Utrecht IJsselstein je třeba při předávce plavidla v domovském přístavišti zakoupit tyto za zvýhodněnou cenu. Pokud se hodláte vydat dál, je třeba toto ohlásit při přebírání lodě – potřebné mapy budou doplněny.

**Lod' Splendens je jedním z největších nabízených plavidel**



Jinak se většinou mapy dají zakoupit pouze ve speciálních knihkupectvích a prodejnách ANWB, neboť správci nácestných přístavů vůbec nepočítají s možností, že by na nějaké lodi mapy příslušné oblasti chyběly. Speciální plavební mapy v aktuálním vydání jsou k dostání samozřejmě i v kanceláři naší společnosti nebo je možné si je u nás objednat na dobírku.

Plánování plavby je velice důležitá a zodpovědná záležitost, protože ne každá loď se vejde - ať už na šířku či na výšku - pod každý most a do každého zdymadla. Jestliže podceníte plánování cesty, můžete se dostat díky zdlouhavému objíždění neprůjezdného místa do silného časového presu, protože termín odevzdání lodě je nutné dodržet. Za nedodržení termínu vrácení lodě může být inkasováno penále až do výše celkové ceny pronájmu lodě pro další turnus. Pozdní odevzdání je vizitkou nespolehlivosti a neseříznosti.

Další povídání ohledně omezené šířky a výšky najdete u popisu jednotlivých značek na plavební cestě.



Nyní trochu o tom, co by dobrá mapa měla obsahovat. Jednoznačně veškeré šířky a výšky v místech zúžených plavebních profilů – mostů, zdymadel, jezů, průplavů, aquaduktů apod. Dále údaje o tom, jestli se jedná o překážku pevnou či odstranitelnou (např. zvedací mosty se značí zkratkou BB). Barva vodní cesty vyjadřuje využitelnost pro plavbu: modré trasy značí vody volně přístupné, přičemž odstíny modré vyjadřují hloubku (zkratka hloubky je písmeno D), žluté označují rezidentní vody a červeně jsou vyznačené vodní plochy vyhrazené (může, ale nemusí být plavba povolena). Podrobné vysvětlivky značek v českém jazyce jsou přílohou tohoto průvodce. Dále musí mapa obsahovat jména jednotlivých kanálů a použité značení na vodní cestě, tzn. veškeré stálé

bóje, plovatky, majáky - včetně druhů, frekvence a barvy jejich světél, označení trvalých nebezpečných míst apod. Každá bójka na vodní ploše má své unikátní označení, které musí být na mapě vyznačeno poznámkou u každé zakreslené bóje – toto je skvělá orientační pomůcka na jezerech a rozsáhlých vodních plochách. Příklad označení LFL 8<sup>s</sup> **BM 9** - přesně toto označení nalezneme v mapě u jedné bóje na jezeře Braassemermeer zhruba 15 km jihozápadně od Amsterdamu. Kód pro zajímavost vyjadřuje: BM – zkratka názvu vodní plochy, 9 pořadové číslo bóje, v tomto případě lichost čísla značí levou stranu plavební dráhy (zelenou bóji), zbytek značení upozorňuje, že je bóje doplněná rytmickým světlem s dlouhými záblesky (2 sekundy – LFL long flash) zelené barvy. Na vlastní bóji bude napsáno BM 9, což nám díky mapě určí polohu se solidní přesností. Vybavení lodí navigačními pomůckami se může diametrálně lišit. U nových a větších strojů může být součástí palubních přístrojů satelitní navigace GPS, kompas, echolot, častěji však pouze hloubkoměr a v kategorii nejlevnějších lodí ani ten ne. Radarem ani dalšími navigačními pomůckami se lodě až na výjimky nevybavují, neboť na otevřené moře nesmí. Přístrojové vybavení bývá u každé lodě jasné a inzerované předem, takže zhruba víte, jak bude loď vybavená. Stejně ovšem doporučujeme vzít si s sebou obyčejnou buzolu a **dalekohled**, protože i na sladkovodních plochách se dá za snížené viditelnosti slušně „kufrovat“ a dalekohled se hodí na lodi vždy.

## Poplatky, tankování paliva

Během plavby musíme počítat s dalšími drobnými poplatky, které nám ještě nepatrně zvýší finanční náročnost plavby. V první řadě jsou to již zmiňované občasně poplatky za zvedání mostů a proplavení zdymadly. Mějte proto vždy u sebe přiměřené množství drobných mincí. Peníze se stále ještě občas vybírají pomocí dřeváku či jiné nádoby zavěšené na jakémsi rybářském prutu, který za jízdy spustí na vaši loď obsluha mostu a na vrácení drobných zpět není čas. Tento způsob výběru už je celkem vzácný. Ceny za zvednutí mostu či proplavení zdymadlem se pohybují v rozmezí 1 až 3 EUR, v ojedinělých případech to může být i více. Většina mostů je však v současné době již předělaná na dálkovou obsluhu a jsou tudíž zdarma. Ve větších městech se může vybírat poblíž vjezdu jednorázový poplatek (Amsterdam, Haarlem...) a veškeré další služby jsou již zdarma. Provozní doba mostů a zdymadel se výrazně liší podle důležitosti dané vodní cesty a podle ročního období. Zcela jistě se dá projet na všech obsluhovaných mostech v době od 9 do 16 hodin, přičemž musíme počítat s hodinovou přestávkou na oběd, zpravidla mezi 12 a 13 hodinou. Doba strávená čekáním se různí podle toho, zda je most dálkový nebo místní, zda případná místní obsluha ovládá pouze jedno stanoviště nebo přejíždí na kole mezi více stanovišti apod. Vše souvisí s důležitostí kanálu. Hlavní tepny s intenzivní nákladní dopravou mají obsluhu nonstop, malé romantické kanálky vyžadují většinou trochu toho čekání.

Další peníze nám z kapes vytáhnou placená úvaziště a kotviště. Ceny se pohybují dle oblasti, velikosti plavidla, počtu osob a poskytovaných služeb od 15 do 35 EUR.



Stojan s pitnou vodou

Běžným standardem je osvětlený přístup na loď, dostatečně dimenzované sociální zařízení, možnost připojení lodě na elektrickou přípojku, dotankování pitné vody, možnost odčerpání odpadních vod a velmi často též WIFI připojení na internet. Ve větších kotvištích bývají navíc restaurace, občůdky apod...

I když budeme v průběhu plavby míjet řadu čerpacích stanic, jejich služeb na 99% nevyužijeme. Plavidla mají natolik kapacitní nádrže, že doplnění naftou proběhne až po týdenní plavbě v domovském přístavu, kde nám při předávání lodě zpět vystaví za spotřebovanou naftu účet. Průměrná týdenní spotřeba je cca 100 – 200l nafty, ceny jsou obdobné jako u silničních čerpacích stanic.



Stojan na připojení elektriky



Přístaviště IJsselstein, domovská základna lodí Rietgans, Rogger 900, Rogger 1400, Stormvogel, Albatros a mnoha dalších



[www.dovolenaslodi.cz](http://www.dovolenaslodi.cz)

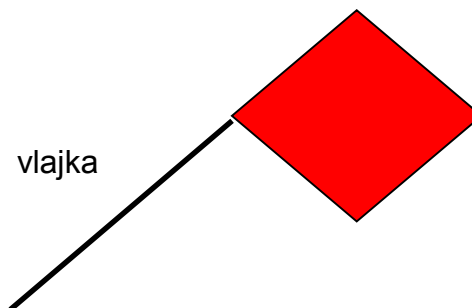
**Přehled základních „značek pro lodě“ (tzv. signálních znaků) a značek na jednotlivých plavidlech (tzv. signalizace za plavby), které je dobré znát a řídit se jimi, a na které při své plavbě dozajista narazíte.**

## 1. Zákazy

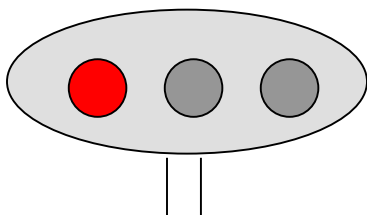
**ZÁKAZ PROPLUTÍ** - jeden ze základních a nejdůležitějších signálních znaků, který je opravdu nutné dodržovat. Pokud použijeme příměru k silničnímu provozu, tak pod pojmem *zákaz proplutí* se nám skloubí zákaz vjezdu všech vozidel v obou směrech, zákaz vjezdu do jednosměrné ulice, stůj a pozor na semaforu. **Pokud je signální znak zdvojený** (dvě červená světla, dvě červené vlajky, dvě červenobílé tabule pod sebou), **jedná se o uzávěru trvající delší dobu**. Takže pokud dorazíte k takto označenému zdymadlu nebo otevíracímu mostu, pak vězte, že vás čeká delší pauza, proto přistaňte u břehu (vyvažte se) a zjistěte provozní dobu. Velice často bývá uvedena na tabuli viditelné z lodě. V zásadě je možné říci, že pokud je okolo poledne, bude pauza maximálně hodinová, pokud je po čtvrté či páté odpolední, máte téměř stoprocentní jistotu, že pro dnešní den je konec. Provozní doby jsou různé dle důležitosti kanálů, ročního období apod., takže např. vstupní zdymadlo do Amsterdamu M 18 – Schellingwoude proplavuje v podstatě nonstop, naopak o pár kilometrů jižnější zdymadélko Proostdijersluis, rovněž na vstupu do předměstí Amsterdamu, ale na nejposlednějším kanále Waver/Winkel, proplavuje pouze několik hodin denně a po půl čtvrté odpolední tam nikoho nečekejte.

Trošku jsme v našem povídání odbočili, a proto musíme znovu apelovat na důležitost dodržování tohoto plavebního znaku, neboť jste účastníky velice silného lodního provozu (i na neuvěřitelně úzkých kanálech můžete potkat nákladní loď) a přehlédnutí červeného světla nebo červenobílé desky vás může dostat do velice svízelné situace.

Zákaz proplutí (vyjadřuje zákaz vjezdu): tabule

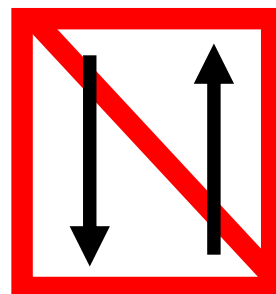
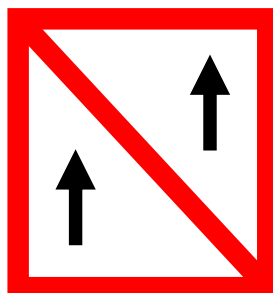


Zákaz proplutí (vyjadřuje pokyn STÚJ): semafor



**ZÁKAZ PŘEDJÍŽDĚNÍ, ZÁKAZ POTKÁVÁNÍ A PŘEDJÍŽDĚNÍ** - význam je jasný, jedná se o zákaz předjíždění všech plavidel všemi plavidly. Uvádět modifikace pro speciální plavidla (např. pro sestavy plavidel) nemá význam, neboť pro vaši jízdu neplatí. Občas můžeme být svědky toho, že obzvláště sportovní a rekreační plavidla tuto značku ne úplně dodržují. V případě výskytu značky „zákaz potkávání a předjíždění“ je třeba zbystřit, neboť bychom se neměli v následujícím úseku potkávat s protijedoucími plavidly (úzká místa, vjezdy do vodních děl apod.).

Zákaz předjíždění (tabule)



Zákaz potkávání a předjíždění (tabule)

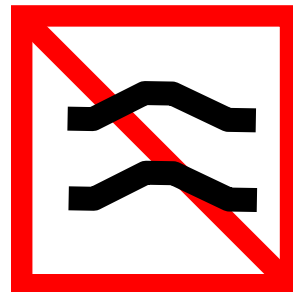
**ZÁKAZ STÁNÍ** - zákaz stání jak na kotvě tak i zákaz stání a uvázání u břehu (tzv. vyvázání).  
**Zde zaparkovat opravdu nelze.**

(tabule)

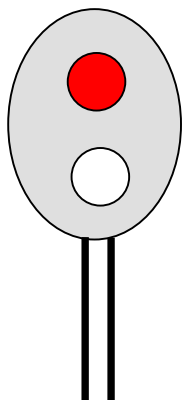
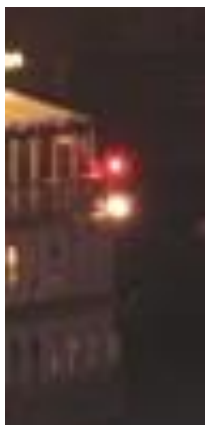


**ZÁKAZ VYTVÁŘENÍ VLNOBITÍ A SÁNÍ** - stručně řečeno upravte rychlost tak, abyste za sebou nevytvářeli vlny či prudkým přidáváním plynu vodní víry. Tato značka není ani tak o vlastní bezpečnosti plavby, ale o **ohleduplnosti a slušnosti**. Na řadě míst jsou domy či chaty okolo kanálů postaveny takovým způsobem, že rychlý průjezd lodí znamená pro majitele potopu. Ve městech můžete často rychlou jízdou doslova vyplavit balkóny domů, pro zakotvené hausbóty je rychlý průjezd přímo pohromou – padá nádobí z poliček, kácejí se vázy apod.... Ohleduplný průjezd okolo zahrad, staveb a zařízení, které by mohli utrpět újmu, ale i okolo **zakotvených lodí se považuje za samozřejmost** a nijak zvlášť se neoznačuje. Pouze tam, kde to není na první pohled zcela zjevné či kde by „brázdou“ za lodí vznikla opravdu veliká škoda, upozorňuje plavidlo tato značka na úpravu rychlosti. Velice často bezprostředně sousedí se značkou udávající (omezující) maximální rychlost plavby. Nedodržování tohoto ustanovení je vizitkou hulvátství a bezohlednosti. Navíc může být postihováno říční policií. Ohleduplnosti je ale třeba i při míjení malého plavidla – pokud například těsně minete s patnáctimetrovou lodí - třeba i jen na „půl plynu“- loďku s rybářem, téměř sto procentně mu připravíte koupel. Snížit rychlost je třeba s větším předstihem, neboť jinak nás vlna dostihne a jediným hmatatelným výsledkem bude, že si námi způsobené škody budeme moci díky mizivé rychlosti dostatečně podrobně prohlédnout. Opravdu se to nezdá, ale rychlým průjezdem můžeme vážně poškodit například uvázané pramice či někomu ublížit.

Zákaz vytvářet vlnobití nebo sání: (tabule)



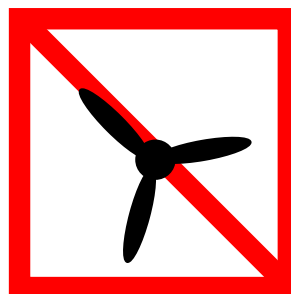




(signální světlo červená / bílá)

**ZÁKAZ PLAVBY PLAVIDEL S VLASTNÍM POHONEM** – pro nás to znamená zákaz vjezdu, značka se umísťuje na hranicích chráněných vod a přírodních rezervací. Porušení zákazu je tvrdě postihováno, nicméně pokud stojíte nedaleko, můžete v případě lodí kategorie LUX PLUS spustit člun, nasadit vesla a pěkně se za použití vlastních paží v tichosti projíždět plantážemi leknínů.

Zákaz plavby plavidel s vlastním pohonem: (tabule)



**ZÁKAZ VYVAZOVÁNÍ KE BŘEHU** - označuje místa, kde se **nesmíme** - i když by to jako na potvoru bylo lákavé – uvázat u břehu. Po podrobnějším průzkumu většinou zjistíme, že bychom opravdu překáželi.

Značka se rovněž umísťuje v případě poškození vázacích prvků na břehu, zkrátka, tady ne ☺

Zákaz vyvazování ke břehu: (tabule)



**ZÁKAZ PLAVBY VŠECH SPORTOVNÍCH A REKREAČNÍCH PLAVIDEL** - značka se používá v případech, kdy chce správce vodní cesty oddělit rekreační plavbu od té „opravdové velké“. Většinou je to v místech, která nejsou nijak sympatická – v průmyslových zónách, na silně vytižených vodních tepnách, zkrátka všude tam, kde bychom se neúnosně pletli nákladním či osobním obrům. Zpravidla se plavební dráhy dělí před obřimi zdymadly a obdobnými vodními stavbami s nekonečným množstvím betonu, neskutečně silným provozem a desítkami semaforů, bójí a jiných příkazů. Pro nás to zkrátka znamená **zákaz vjezdu!** Maximálně zbystřete pozornost. Důležité je najít nějakou cestu, nějaký průplav, který je označen modrou značkou „**PLAVBA SPORTOVNÍCH PLAVIDEL POVOLENA**“ případně „**PŘÍKAZ PLOUT VE SMĚRU STANOVENÉM ŠIPKOU**“ s doplňkovou tabulkou SPORT tzn. který je určen nám. Opravdu nemá cenu riskovat a zákaz projíždět, neboť jsme většinou již v tuto dobu sledováni kamerovým systémem obsluhy vodního díla, která nás stejně časem dál nepustí. Občas se obsluha průmyslové části zdymadla skloní i k tak drobnému plavidlu jako je to naše a snaží se ampliíonem poradit, kde hledat cestu, ale většinou to zkouší pouze holandsky... Toto chrčení nebývá moc uklidňující. Například v úvodu zmiňované zdymadlo Amsterdam M 18 je v tomto směru opravdovou lahůdkou. V takových případech je nutné zachovat klid, pečlivě zhodnotit situaci a značení, neboť pokud opravdu bedlivě sledujete jednotlivé plavební znaky a pokud možno i chování ostatních lodí, musíte každým takovým zařízením proplout se ctí a přehledem. I to k plavbě patří a i toto má své kouzlo. Odměnou vám bude úsměv a přátelský pozdrav s kapitánem plavidla desetkrát většího, než je to vaše.



Zákaz plavby všech sportovních a rekreačních plavidel (tabule)



Plavba sportovních a rekreačních plavidel povolena (tabule)

V některých případech může být dělení vodní cesty vysvětleno i pomocí nestandardizovaných tabulí

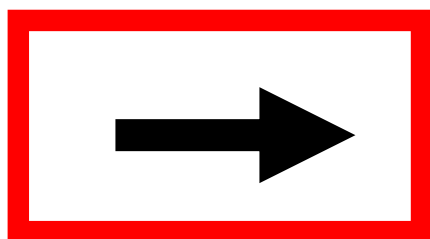
Na obrázku dělení plavebních drah dle kategorie plavidel plujících směrem k mostu Schellingwoudebrug na severním okraji Amsterdamu (směr Markemeer)



## 2. Příkazy

**PŘÍKAZ PLOUT VE SMĚRU STANOVENÉM ŠIPKOU** – je to vlastně přikázaný směr jízdy, pokud je značka doplněná dodatkovou tabulkou „SPORT“ platí to pouze pro nás a ostatní rekreační lodě, velké lodě pojedou zřejmě jinudy. Značku je nutné bezpodmínečně respektovat.

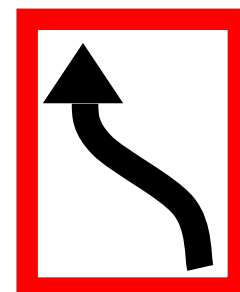
Příkaz plout ve směru stanoveném šipkou (tabule)



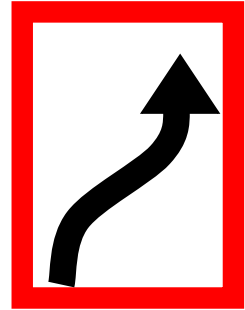
### **PŘÍKAZ PLOUT KE STRANĚ PLAVEBNÍ DRÁHY, KTERÁ JE PO LEVÉM (PRAVÉM) BŘEHU**

- značka nás upozorňuje na to, že bychom měli přeplout na opačnou stranu plavební dráhy. To je nepochybně účelné, otázkou je pro jak velké lodě. Takže sice **určitě přejedeme**, ale volně a opatrně, neboť místní zvyk může i maličko odchylný. Kontrolujte ostatní plavidla, zda jsou v bezpečné vzdálenosti a zda s nimi nejste v kolizním směru.

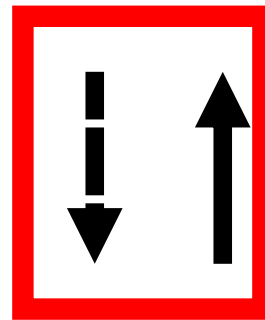
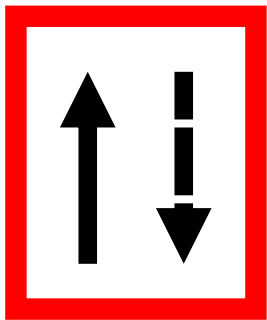
příkaz plout ke straně plavební dráhy, která je po levém břehu: (tabule)



příkaz plout ke straně plavební dráhy, která je po pravém břehu: (tabule)



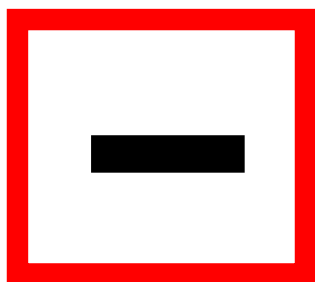
**PŘÍKAZ PŘIDRŽOVAT SE STRANY PLAVEBNÍ DRÁHY, KTERÁ JE PO LEVÉM (PRAVÉM) BOKU** - v podstatě buď navazuje na předchozí značku a dává nám pocit jistoty, že je vše v pořádku, když stále plujeme v protisměru, nebo stojí sama o sobě (pouze varianta pro pravý bok) a nabádá nás držet se vpravo **co nejvíce to jde**.



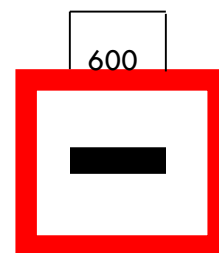
příkaz přidržovat se strany plavební dráhy, která je po levém boku

příkaz přidržovat se strany plavební dráhy, která je po pravém boku

**PŘÍKAZ ZŮSTAT STÁT V PŘÍPADECH STANOVENÝCH ŘÁDEM** – značka vymezuje místo, kam nejdále můžeme plout, pokud následná signalizace zakazuje plavbu. Za tuto pomyslnou čáru **už nesmíme**, pokud nám není povolena další plavba signalizačním zařízením (eventuelně jiným způsobem). Je to obdoba „stopčáry“ na silniční křižovatce. Značka se umísťuje v blízkosti průplavů, zdymadel a všude tam, kde chce správce vodní cesty nějakým způsobem regulovat provoz zadržením plavidel ještě před vlastním signálem zakazujícím plavbu. Pokud je značka doplněna údajem v metrech, jedná se o jakousi předvěst, upozornění, že za „xy“ metrů bude následovat právě tento „kmenový“ znak.



Příkaz zůstat stát v případech stanovených Řádem (tabule)



Příkaz zůstat stát v případech stanovených Řádem – předvěst znaku

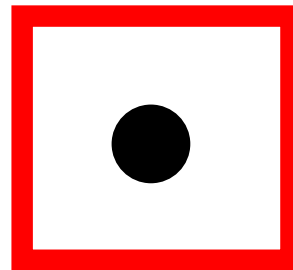
**PŘÍKAZ NEPŘEKRAČOVAT STANOVENOU RYCHLOST (v km/h)** – význam naprosto jasný, přesné dodržování trochu problematické, neboť dobrá polovina obytných motorových lodí nemá rychloměr. Pro hrubou orientaci si stačí pamatovat, že číslice 15 – 20 nás nemusí vůbec vzrušovat, neboť naše loď tak rychle zřejmě ani nejede, číslo 7 – 8 znamená tak na „půl plynu“. Rychlosti pod 7 km/h jsou právě o té již dříve zmiňované ničivé brázdě za lodí. Z tohoto důvodu bývá značka omezující rychlost doplněna značkou „*zákaz vytvářet vlnobití nebo sání*“, takže platí to, co jsme si řekli již dříve u této značky. Takže především **ohleduplnost a slušnost** vyjádřenou stálou kontrolou a hlavně neničivostí vlny za lodí. A nespěchat.



Příkaz nepřekračovat stanovenou rychlost (v km/hod) (tabule)

(Říční lodní doprava počítá rychlost v km/h nikoliv v uzlech)

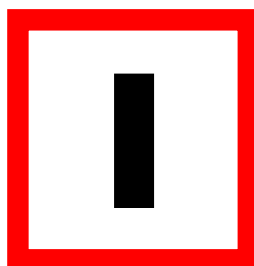
**PŘÍKAZ DÁT ZVUKOVÝ SIGNÁL** - při míjení této značky dáte lodní houkačkou jeden dlouhý táhlý signál. Značka se umísťuje před vodními díly jejichž proplutí vyžaduje součinnost s obsluhujícím personálem, ale ten na vás ze svého stanoviště nemusí vidět, proto ho tímto způsobem musíte upozornit. Stejně tak může být značka umístěna před úzkými místy nebo před plavební dráhou přívozu, zkrátka všude tam, kde je třeba aby se o vaši jízdu vědělo. Jinak se v běžném provozu snažíme lodní píšťalu mimo odvrácení hrozícího nebezpečí nepoužívat.



Příkaz dát zvukový signál: (tabule)

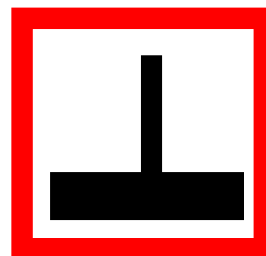
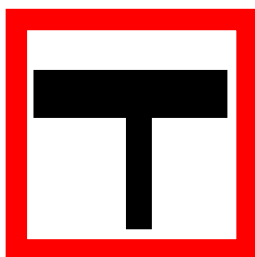
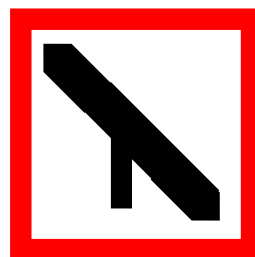
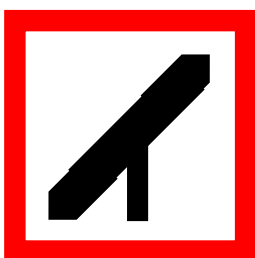
**PŘÍKAZ ZACHOVÁVAT ZVLÁŠTNÍ POZORNOST** - zřejmě nás čeká nějaká záludnost, pokud bychom použili analogie se silničním provozem, lze jednoznačně říci „*pozor, jiné nebezpečí*“. Používá se též při označení místa práce na vodní cestě.

Příkaz zachovávat zvláštní pozornost: (tabule)



Název celé řady modifikací následujících značek je poměrně krkolomný: **Povinnost přesvědčit se před vplutím na hlavní vodní cestu nebo před jejím křížením, zda tento manévr nepřinutí plavidla na hlavní vodní cestě změnit směr nebo rychlost plavby.** Název krkolomný, ale říkající vše. Jedná se o příkaz *dej přednost v jízdě* i s vyznačením tvaru křižovatky a hlavní vodní cesty.

Jednotlivé modifikace příkazu: (tabule)



## Obecná upozornění:

### Pozor za kormidlem:

pravidla přednosti na vodních křižovatkách platí pouze pro lodě stejné kategorie. Rozhodně nepočítejte s tím, že nákladní loď vyjíždějící z vedlejšího směru dá vaší loďce přednost. Dle předpisů mají plavidla, která nejsou malými (nad 20 metrů) před ostatními přednost vždy.

Noční plavba a plavba za značně snížené viditelnosti je vyloučena! V případě deště, řídké mlhy nebo obdobných zhoršených rozhledových podmínek nezapomeňte zapnout poziční světla.

Veškerá plavidla jsou určena pouze pro říční vnitrostátní plavbu a jejich použití na moři nebo na vyjmenovaných rozlehlých vodních plochách je přísně zakázáno!

---

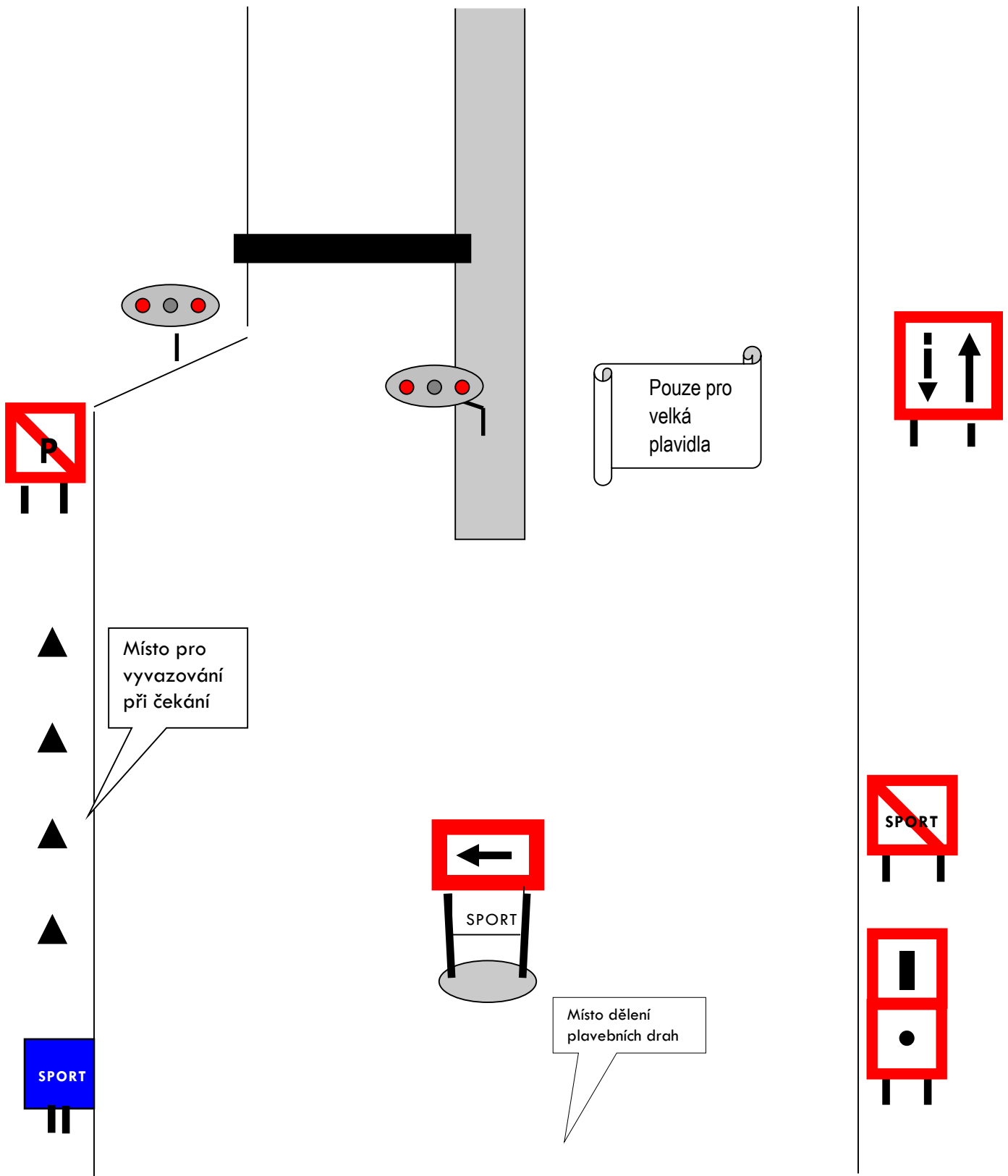
V případě porušení výše uvedených ustanovení o noční a pobřežní plavbě není platné pojištění lodě a veškeré případné škody jdou na vrub nájemce plavidla (hodnota obytné lodě je několik milionů Kč).

Zejména nedovolená pobřežní plavba může být navíc přísně pokutována.





Příklad užití zákazových a příkazových znaků:



### 3. Omezující značky

**HLOUBKA JE OMEZENA** - vyznačuje hloubku v metrech - pokud není číslo uvedeno, s největší pravděpodobností se jedná o omezení pro skupinu lodí, která je o omezení zpravena jiným způsobem (velká plavidla). Přesto v takovém případě bedlivě sledujte palubní přístroje udávající okamžitou hloubku (je-li jimi plavidlo vybaveno). Údaj o hloubce je uveden v plavebních mapách jako písmeno D a udává se v decimetrech.



Hloubka je omezena (tabule)

**PRŮJEZDNÍ VÝŠKA JE OMEZENA** – vyznačuje maximální průjezdnou výšku v metrech, příslušné předpisy připouští i značku bez konkrétní hodnoty použitou jako obecné upozornění, kdy konkrétní hodnotu je nutno vyhledat v mapě. Veškeré omezení průjezdní výšky je uvedeno a zakresleno v plavebních mapách (označuje se jako H a je uvedeno v decimetrech, zvedací most se značí písmeny BB), proto je velmi důležité věnovat plánování plavby dostatečnou pozornost. Ušetříme si tím případné zbytečné vrácení, v místech řídké sítě plavebních cest i velkou časovou ztrátu, která se v okamžiku končící dovolené může změnit ve stresující závod s časem. Při vlastní plavbě je užitečné si výšku plavidla pamatovat – pokud je rozdíl mezi výškou plavidla a maximální průjezdnou výškou minimální, vjíždíme do takového úseku jen nepatrnou rychlostí. Hladina vody může nepatrně kolísat, na podjížděném mostě nemusí být úplně rovná mostovka apod. Potom může být problém proplout i předepsanou výškou. V některých případech to může být naopak výhodou a nějaký ten centimetr navíc právě díky těmto skutečnostem „protáhneme navíc“. Je však velice nepříjemné vracet loď s poškrábanou, neřkuli rozbitou střežou.

**Důležité upozornění** – nesmíme zapomínat na sklopný stěžej s vrcholovým světlem – ten samozřejmě do výšky plavidla započítán není a pokud nedojde k jeho sklopení, zvyšuje výšku

plavidla až o metr! Večerní lepení vrcholového světla z tisíce roztříštěných kousků vteřinovým lepidlem patří k oblíbeným kratochvílím nepozorných posádek.



Průjezdni výška je omezena (tabule)

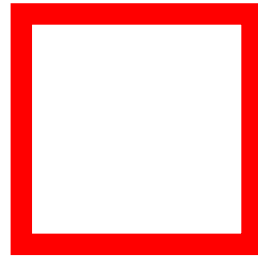
**ŠÍŘKA PLAVEBNÍHO PROFILU NEBO ŠÍŘKA PLAVEBNÍ DRÁHY JE OMEZENA** – vyznačuje maximální šířku v metrech, zásady jsou naprosto stejné, jaké jsme si popsali u signálního znaku *průjezdni výška je omezena*. Ač se to nemusí zdát, na několika místech holandské vodní sítě opravdu nemusíme se svým plavidlem projet (zejména lodě okolo 15m délky). Veškeré omezení šířky plavební dráhy a plavebního profilu je rovněž vyznačeno v plavebních mapách, čili platí stejné zásady jako s výškou. Při nerespektování maximální šířky a výšky - a následných opravdu hlubokých rýhách v plavidle – může být částečně stržená vratná kauce



Šířka plavebního profilu nebo šířka plavební dráhy je omezena (tabule)



**INFORMUJTE SE** – značka vyjadřuje jiné omezení v plavbě, se kterým je nutné se seznámit. Značka není příliš rozšířená, příslušnou informaci lze v některých případech vyčíst v plavební mapě či v plavební příručce Wateralmanak, která je součástí lodních dokumentů, eventuelně dané omezení jednoznačně vyplývá z místní úpravy (příkaz může být vepsán do bílého pole). Dobrou nápovědou může být i pozorování chování ostatních plavidel.



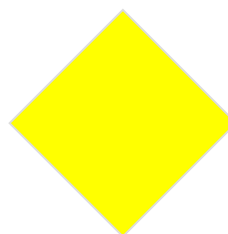
Informujte se (tabule)

#### 4. Proplouvání vyznačeným prostorem

tzn. proplutí a orientace v mostních a jezových polích, plavba zdymadly a jinými umělými vodními stavbami.

Proplouvání jednotlivými dírami v mostě (mostními poli) má svá specifika. Nejdříve je dobré si ujasnit, jestli se naše plavidlo pod most vejde nebo zda budeme potřebovat most zvednout. Situace, kdy se pod most nevejdeme a most není zvedací, se nám při pečlivém plánování cesty nemůže stát – a pokud se stane, nezbyvá než čelem vzad (viz naše předchozí povídání). Pokud nebudeme most potřebovat zvednout (otočit) a pokud má most několik mostních polí dělených jednotlivými pilíři v plavební cestě, musíme věnovat pozornost místní regulaci provozu, která se na každém takovém mostě vyznačuje. Každé pole, kterým je možno projet, bývá nějak označeno, pokud tomu tak vzácně není, znamená to, že proplutí tímto prostorem je sice povoleno (nemůžete být pokutováni), ale **nedoporučuje se**, neboť v neoznačeném mostním poli není správcem vodní cesty garantovaná plavební hloubka ani podjezdň výška.

**DOPORUČENÉ PROPLOUVÁNÍ V OBOU SMĚRECH** – značka se umísťuje v ose plavební dráhy a vypovídá o obousměrném provozu tímto konkrétním mostním polem, touto „dírou“. Je tedy třeba se přidržívat pravé strany plavební dráhy.

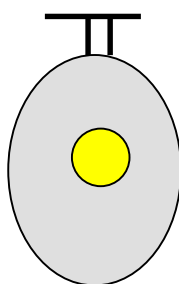


Doporučené proplouvání v obou směrech:

(tabule)

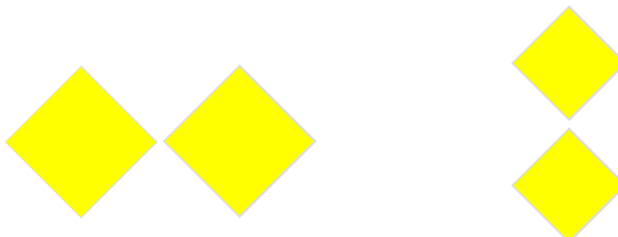


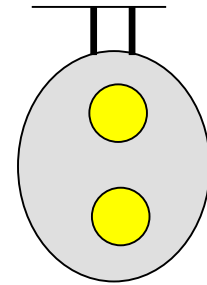
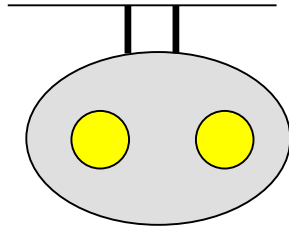
(signální světlo žluté barvy)



**DOPORUČENÉ PROPLOUVÁNÍ V JEDNOM SMĚRU** – značka se umísťuje v ose plavební dráhy a vypovídá o jednosměrném provozu tímto mostním polem, z druhé strany je plavební dráha označena znakem „*zákaz proplutí*“, čili pokud proti nám nevyrazí naprostý ignorant, máme celou šířku plavební dráhy pro sebe.

Doporučené proplouvání v jednom směru: (tabule)



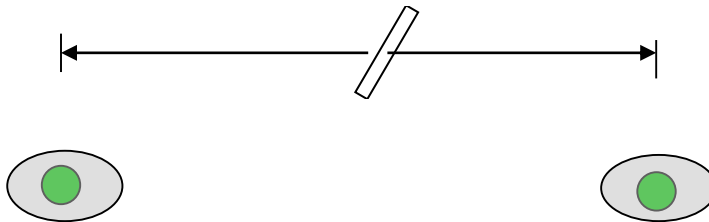
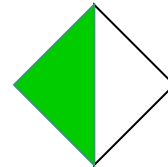
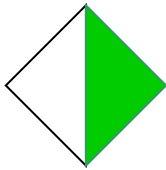


(dvě signální světla žluté barvy)

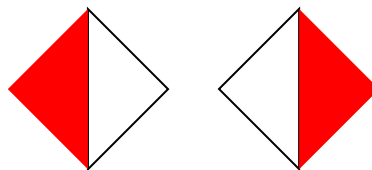
**DOPORUČENÍ DRŽET SE V URČENÉM PROSTORU** – název říká vše, je doporučeno držet se mezi těmito značkami (v prostoru, kam směřují zelené šipky), nicméně proplutí jiným polem (značka se ale nemusí vztahovat pouze na mostní pole - zkratka proplutí jinudy) není zakázáno.

Doporučení držet se v určeném prostoru:

(tabule + signální světla zelené barvy)



**ZÁKAZ PLAVBY MIMO VYZNAČENÝ PROSTOR** – tak tady už na výběr nemáme, značka jasně vymezuje plavební dráhu. Je třeba se důsledně držet v prostoru mezi těmito značkami (v prostoru, kam směřují bílé šipky). Tento signální znak je třeba **opravdu dodržovat**, jinak hrozí nebezpečí srážky, najetí na mělčinu nebo jiné vážné havárie!



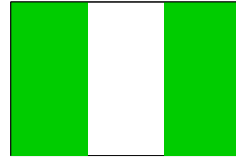
Zákaz plavby mimo vyznačený prostor: (tabule)



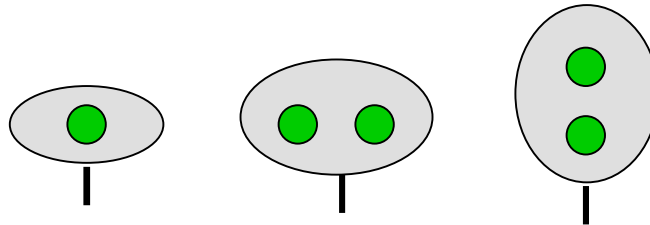
**POVOLENÍ PROPLUTÍ** – málo užívaná značka, která se umísťuje v případech, kdy by nemuselo být zřejmé, je-li plavba tímto polem, bazénem, kanálem, úvazištěm apod. povolena. Jeden z mála uklidňujících plavebních znaků.

Povolené proplutí:

(tabule)



(jedno nebo dvě zelená signální světla)

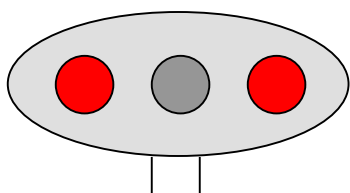




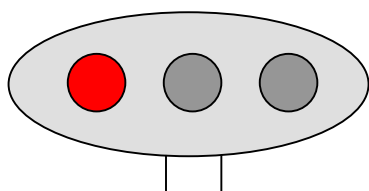
Pro řízení provozu v plavebních komorách, v úzkých hrdlech či pod zvedacími mosty se používá tato jednoduchá signální soustava návěstěná dobře viditelnými semaforey umístěnými buď přímo na nebo v těsné blízkosti stavby:

### Zákaz proplutí na delší dobu

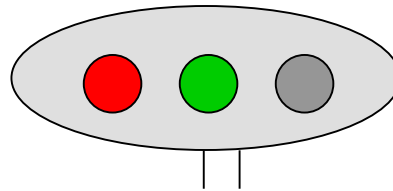
(viz povídání u znaku *zákaz proplutí*)



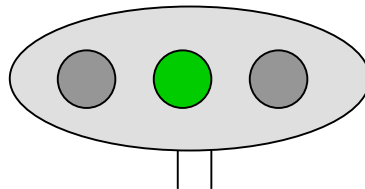
**Zákaz proplutí** (je třeba počítat s tím, že pojede opačný směr a vytvořit dostatečný prostor pro jízdu protijedoucích plavidel)



**Proplutí je zakázáno, ale je třeba připravit se k plavbě** (většinou v tuto chvíli dochází k otevírání vrat komory nebo k zvedání mostu)



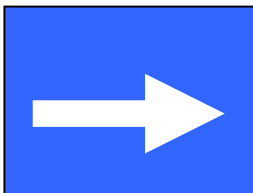
**Povolení proplutí**



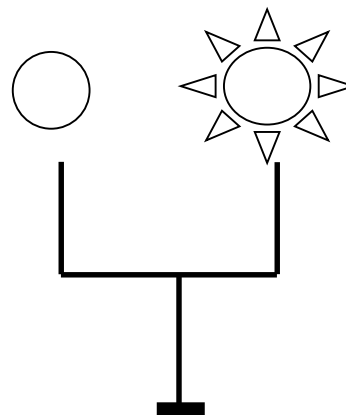
Při více plavebních komorách nebo při aktivně regulovaném dělení plavební cesty se používají následující značky, které je dobré respektovat, i když v názvu mají pouze slovíčko „doporučuje se“. Název jinak říká vše.

**Doporučuje se plout ve směru šipky nebo od stálého světla k blikavému.**

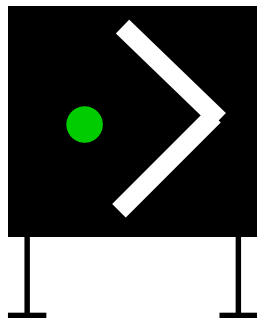
(tabule)



(signální světla – od klidného ke kmitavému)



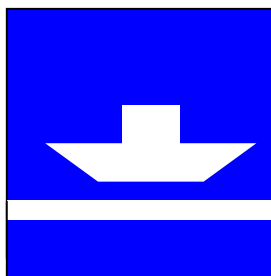
(světelná šipka, většinou ve spojení s jiným signálním znakem – např. pro určení komory)



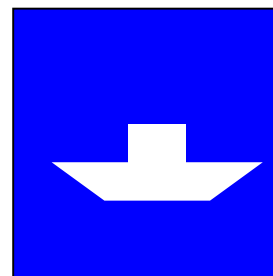
Tak. Opravdu důležité značky máme za sebou. Jenom pro zajímavost si uvedeme několik dalších informativních značek, jejichž význam by se mohl hodit. Nebojte, tak obsáhlé to už zdaleka nebude – jedeme na dovolenou a ne skládat kapitánské zkoušky.

Pokud se naše plavební dráha kříží s dráhou převozní lodě, bývá na takové místo upozorněno následujícími značkami:

a) převozní loď neplující volně (na laně)



b) převozní loď plující volně

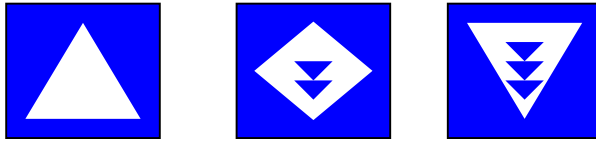


Převozní lodě jsou označeny zeleným balónem umístěným na nejvyšším místě plavidla. Pokud je pod balónem zavěšen bílý válec, znamená to, že převozní loď má přednost. I když ovšem válec nemá, je slušností umožnit bezpečné proplutí takovému převoznímu plavidlu. Těchto převozních lodí překonávajících často pouze desítky metrů široký kanál je v Holandsku poměrně hodně. (za snížené viditelnosti vystavuje převozní plavidlo nad vrcholovým bílým světlem ještě jedno zelené)



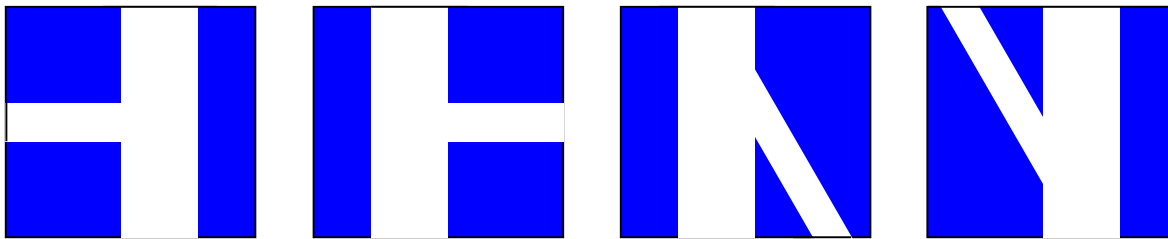
*(volně plující převozní loď – noční znak)*

Pokud narazíme (a že určitě narazíme) na modrý čtverec, ve kterém je/jsou různě uspořádané bílé a v nich zase modré trojúhelníky, jako např.



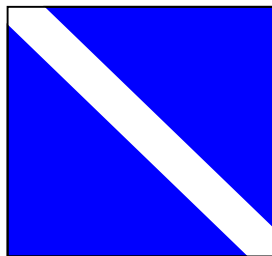
tak se jedná o vyhrazené „parkoviště“ pro lodě vezoucí nebezpečný náklad – počet a postavení trojúhelníků označuje jak nebezpečný náklad je a pro jaká plavidla je vyhrazené místo k stání určeno. Podrobnější popis nemá pro naše účely význam. Co si však musíme zapamatovat: na takto označených místech **nezastavujeme, nevyvazujeme a nepřekážíme**. Obvykle jsou to buď záchytná stání před velkými městy či přístavy, anebo přímo stáčírny ropných látek, chemických hnojiv či odpadů.

**Plavidlo pluje po hlavní vodní cestě** - značka pouze informuje o tom, že se nacházíme na hlavní vodní cestě, jinak platí to, co bylo uvedeno u znaku „*povinnost přesvědčit se před vplutím...*“ (existuje celá řada modifikací vyjadřujících skutečný tvar křižovatky vodních cest)



**Konec zákazu nebo příkazu platného pro plavbu v jednom směru nebo konec omezení** – název říká vše.

(tabule)

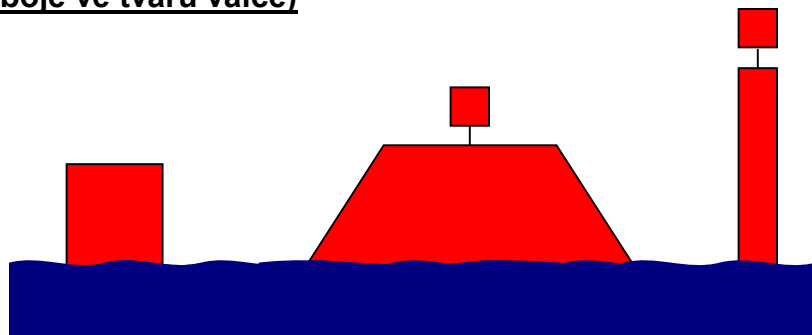


## 5. Značky pro vyznačení plavební dráhy

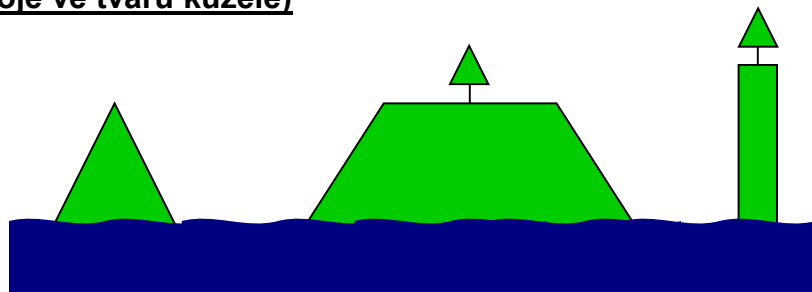
K vyznačení plavební dráhy a nebezpečných či uzavřených míst na vodní ploše se užívá tzv. plovoucích plavebních znaků – bójí různých tvarů a barev. **Důsledné vedení plavidla ve vyznačených plavebních drahách patří k základům bezpečné plavby.** Doporučujeme značení respektovat i v případech, kdy ostatní rekreační a sportovní plavidla vyznačenou plavební dráhu ignorují. To si mohou dovolit plavidla místní, jejichž posádky velice dobře znají lokální poměry a i jim se občas poštěstí najetí na mělčinu. Holandská jezera bývají mimo značené vodní cesty velice mělká, často i kilometr od břehu se hloubka počítá v desítkách centimetrů. Najetí na mělčinu není nic příjemného a velice zřídka se z takové situace dostaneme sami. Pokud v takovém případě nenarušíme trup lodě a „pouze“ plavidlo zaboříme do bahna, máme sice štěstí v neštěstí, ale zdaleka není vyhráno. Lodní šroub víří bahno, pomalu se „uhrabává“ celá loď, hrozí nebezpečí poškození lodního šroubu včetně hnací hřídele a přehřátí motoru. Cizí pomoc bývá nevyhnutelná. Bohužel vytváříme nebezpečí i pro plavidlo, jehož posádka se nám rozhodne v takové situaci pomoci. Stejně tak, i pokud jsme v roli záchranáře, si počínáme velmi opatrně, neustále sledujeme hloubkoměr a zobrazené údaje nepřetržitě ověřujeme bidlem. K uváznuté lodi najíždíme přídíl. V případě, že se i vaše loď začne bořit do bahna, není na co čekat a musíte razantně vycouvat. Posádka postiženého plavidla pak musí „obětovat“ jednoho svého člena, který doplave (nebo spíše dojde) s lanem za vámi do bezpečné hloubky.

Pravá strana / levá strana je vždy myšlena směrem po proudu, tzn. při plavbě po proudu máte červené bóje po pravé straně, zelené po levé straně. Při plavbě opačným směrem je to naopak, zelené levostranné bóje máte po své pravé straně, pravostranné červené po levé. Věnujte pozornost plavebním mapám, ze kterých je vše zřejmé.

### Pravá strana plavební dráhy (bóje ve tvaru válce)

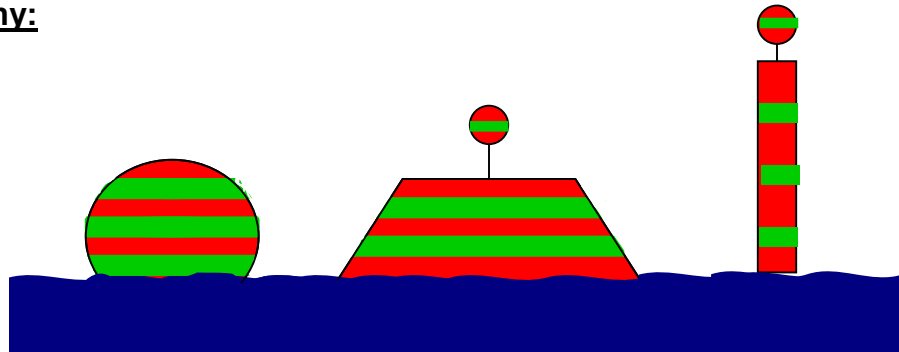


### Levá strana plavební dráhy (bóje ve tvaru kužele)



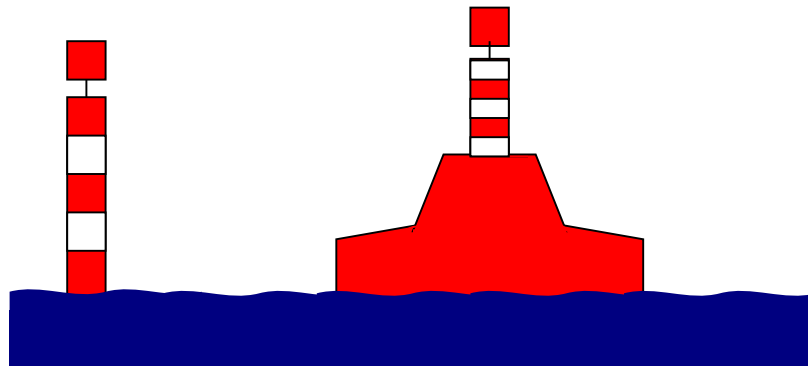
Pokud se plavební dráhy dělí, je bóje v místě dělení dvoubarevná, zeleno/červená

### Rozdělení plavební dráhy:

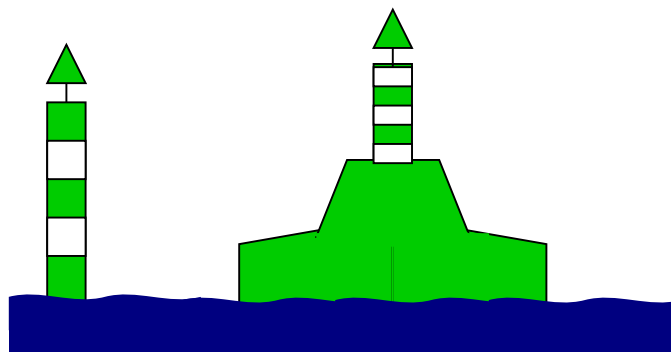


Pravá a levá strana plavební dráhy může být vyznačena rovněž tzv. plovatkami, význam je stejný jako u bójí „pravá strana plavební dráhy“ / „levá strana plavební dráhy“, bílá barva (pruhy) je použita pouze pro optické zvýraznění a nemá další význam.

**Pravý břeh** (vyznačuje vjezd do ústí nebo přístaviště, event. značí cestu k takovému vjezdu)

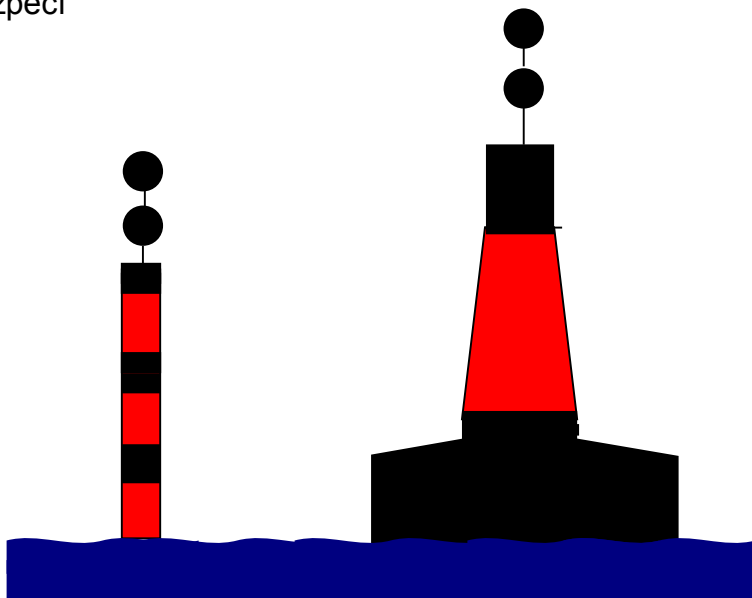


**Levý břeh** (vyznačuje vjezd do ústí nebo přístaviště, event. značí cestu k takovému vjezdu)

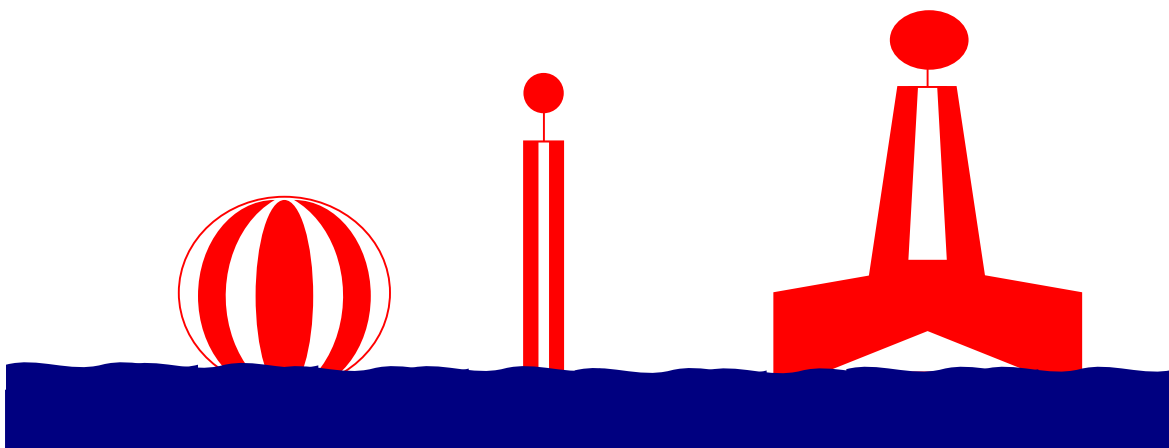


**Označení zvlášť nebezpečného místa** – bójka se osazuje buď přímo na překážku nebo je zakotvena nad tímto nebezpečným místem. Označují se tak izolované překážky pod vodní hladinou, které ohrožují plavbu. Obepnout lze tuto bójku ze všech stran, nicméně udržujte od bójky vzdálenost spíše větší než menší. Čím dále od bójky s lodí budete, tím lépe.

Izolované nebezpečí  
(bójky)

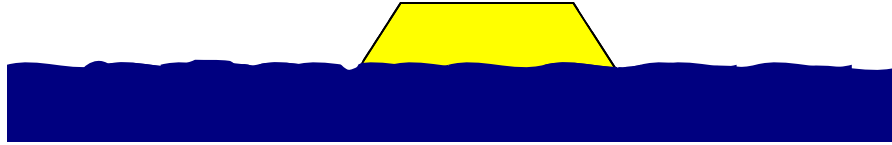


**Bezpečné vody** – označení bezpečné hloubky pro veškerá plavidla na rozsáhlých vodních plochách, může vyznačovat též osu plavební dráhy, která není jinak vyjádřená (například na Markermeeru značí cestu Amsterdam – Lelystad) Velmi často je součástí bílé světlo blikající po 10 sekundách signál A Morseovy abecedy. Jedná se o vynikající pomůcku ke správné orientaci.



Uzavřené a zakázané části vodních ploch jsou označeny žlutými bójemi jakýchkoliv tvarů (bez nebo i s doplňkovým rytmickým světlem), za nimi je pro nás **vjezd zakázán**.

### Uzavřená plocha



Každá bóje může být doplněna světlem příslušné barvy blikajícím v různých intervalech. Zákonitosti použití jednotlivých rytmů bójí a majáků nemá pro naše účely cenu nijak zvlášť rozebírat. Pouze pro zajímavost uvádíme následující tabulku. Barvy světel jsou dány druhem bóje, jejíž význam vyjadřují:

druh bóje	barva světla	rytmus blikání	poznámka
pravá strana	červená	jednotlivě probleskové	-
levá strana	zelená	jednotlivě probleskové	-
rozdělení plavební dráhy	bílá	různý rytmus	musí se lišit od rytmu osy dráhy a nebezpečného místa
pravý břeh	červená	jednotlivě probleskové	-
levý břeh	zelená	jednotlivě probleskové	-
zvlášť nebezpečné místo	bílá	skupinově probleskové	skupina se skládá ze dvou problesků
bezpečné vody	bílá	viz. povídání o bójce	-

Právě jsme dospěli k místu, od kterého se naše povídání stává jakousi vyšší školou plavby. Není samozřejmě nutné si následující věci pamatovat. Pokud jste ovšem skutečně dočetli až sem, mohlo by vás následující povídání zajímat.



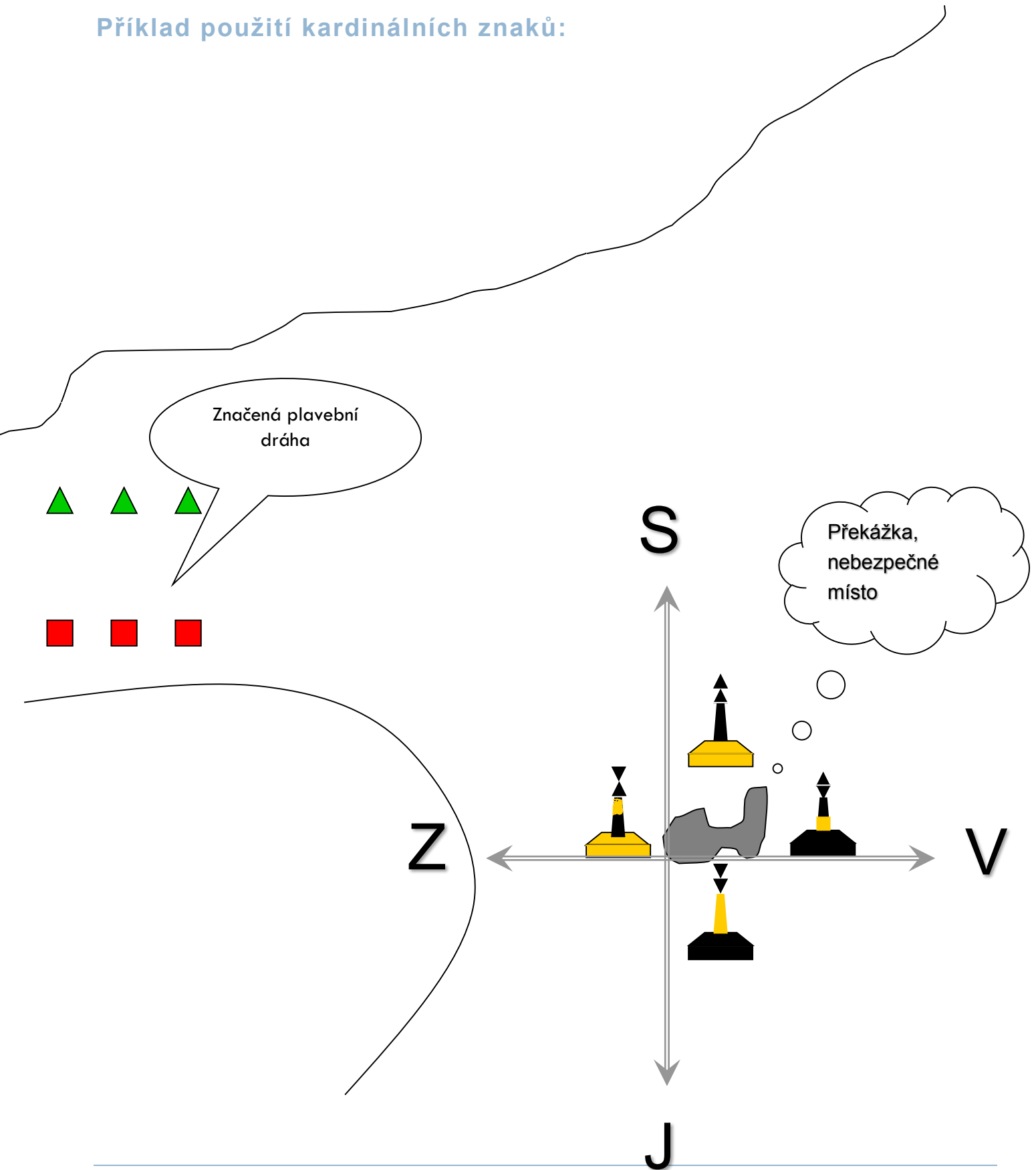
## 6. Kardinální znaky

Kardinální znaky jsou značky vyznačující nebezpečná místa a překážky na rozlehlých vodních plochách, na kterých není provedeno trasování plavební dráhy. Při plavbě na ně narazíte jen výjimečně (záleží na oblasti plavby), ale stát se to může. Podle tvaru značky lze provést orientaci a bezpečně obeplout překážku. Rozhodně značení neignorujte! Nemá cenu systém značení složitě popisovat. Nejlépe problematiku pochopíte podle názorného příkladu použití. Pro případ plavby za snížené viditelnosti a v noci bývají znaky doplněné signálním světlem bílé barvy kmitajícím dle následujícího schématu:

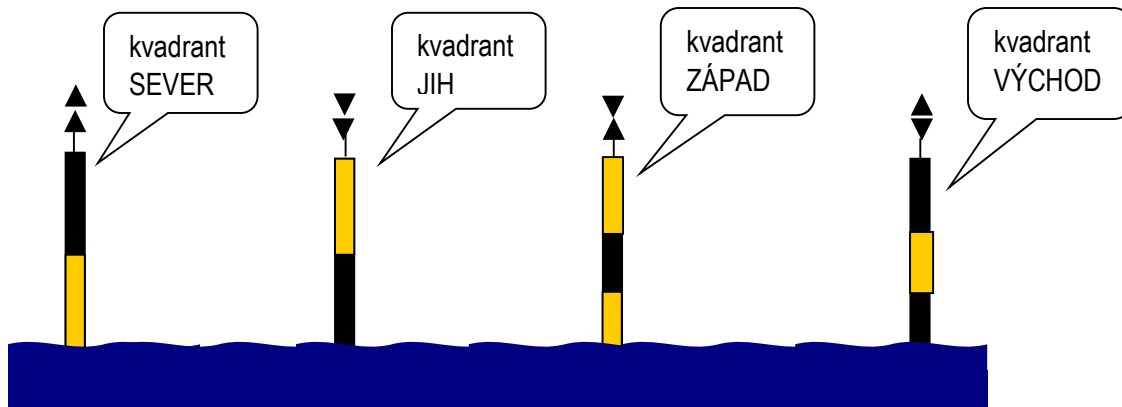
<b>znak sever</b>	kmitající nepřetržitě rychle nebo probleskově
<b>znak jih</b>	kmitající skupinově rychle nebo velmi rychlé probleskové skupiny – po šesti sledované probleskem po 2 sekundách
<b>znak západ</b>	kmitající skupinově rychle nebo velmi rychlé probleskové skupiny- po devíti
<b>znak východ</b>	kmitající skupinově rychle nebo velmi rychlé probleskové skupiny – po třech



### Příklad použití kardinálních znaků:



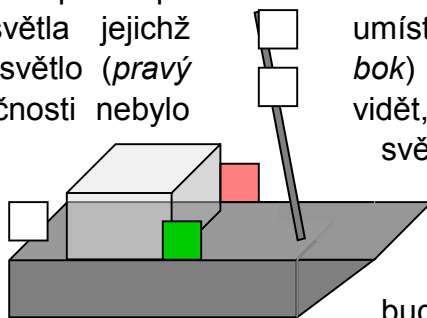
Kardinální znaky mohou být vyjádřeny i pomocí tzv. plovatek:



## 7. Značky na plavidlech (signalizace za plavby)

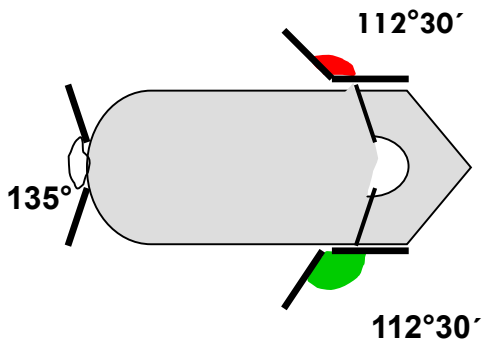
Nejenom vodní cesta, ale i plavidla samotná jsou nepřebornou studnicí různých signalizačních zařízení - desek, vlajek a tajemných světýlek. Signalizace za plavby se postupem času vyvíjela od prapůvodních vlajkových kódů a záblesků, jak je známe z historických filmů, až k dnešnímu systému signalizace, poznávacích znaků plavidel, ponorových stupnic a cejchování, které mají své novodobé kořeny v příloze k závěrečnému aktu Mezinárodní konference o bezpečnosti lidského života na moři z roku 1960. V roce 1973 proběhla poslední rozsáhlá revize signalizace za plavby v souvislosti s přijetím nové Úmluvy o mezinárodních pravidlech pro zabránění srážkám na moři, která začala platit v plném rozsahu od 1. ledna 1976.

Když si pořádně prohlédnete své plavidlo, zjistíte, že je vybaveno různými signálními světly zapojenými většinou na jeden, u větších plavidel na dva vypínače umístěné na hlavním ovládacím panelu (u hlavního kormidla). Nebudeme si popisovat všechny možnosti a varianty, ale pouze ty, které budou s největší pravděpodobností instalovány právě na vaší lodi. Jeden vypínač spíná tzv. poziční světla jejichž umístění je znázorněno obrázkem uprostřed tohoto textu. Zelené světlo (*pravý bok*) a červené světlo (*levý bok* – vidět, jak ukazuje obrázek pod tímto světla u plavidla plujícího vlastním pohonem (resp. s délkou nad 7m). S velkou pravděpodobností budou doplněna vrcholovým bílým světlem na sklopném stožáru. Pokud budete plout s lodí, jejíž délka se blíží 15 metrům, bude plavidlo zřejmě vybavené i tzv. zářovým světlem bílé barvy. Všechna tato světla jsou zapojena na jeden spínač jako světla poziční, která je **nutno použít** za snížené viditelnosti a při plavbě v noci (**kte**

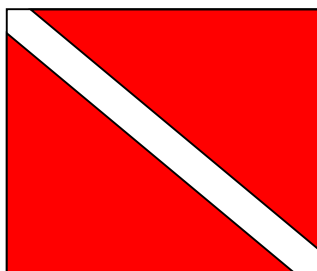


**vás zakázána**). Může se stát, že nad vrcholovým světlem bude umístěno ještě jedno světlo bílé barvy ovládané samostatným vypínačem. Toto světlo nikdy neužíváme za plavby, je totiž určeno pro účely delšího stání. Takže pokud svou loď na noc uvážete v místech, kde lze předpokládat pohyb plavidel (tzn. všude mimo fyzicky vyhrazená stání v přístavech či marinách a mimo kanálů nezpůsobitelných k noční plavbě), nesmíte zapomenout zapnout toto světlo, které doslova říká: *Pozor, plavidlo přímo nebo nepřímo vyvázané nebo zakotvené při břehu*. I když vám asi nikdo hlavu za opomenutí rozsvícení světla neutrhne, je slušnost světlo, pokud je ve výbavě plavidla, použít. O vybití lodní baterie, pokud je v dobré kondici, nemusíte mít strach, protože vydrží napájet toto světlo desítky hodin.

### Pohled z perspektivy ukazující úhly svícení jednotlivých světel

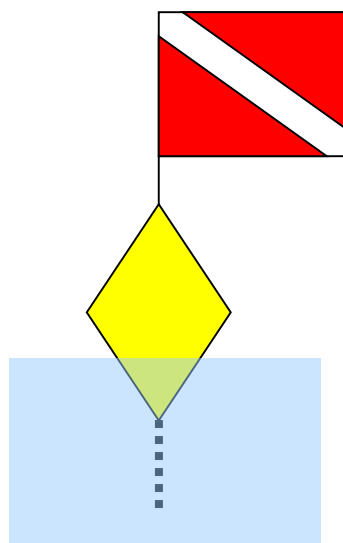


## Označení vyhrazené vodní plochy, kde se pohybují potápěči:



Zákaz vplutí do vyhrazeného prostoru

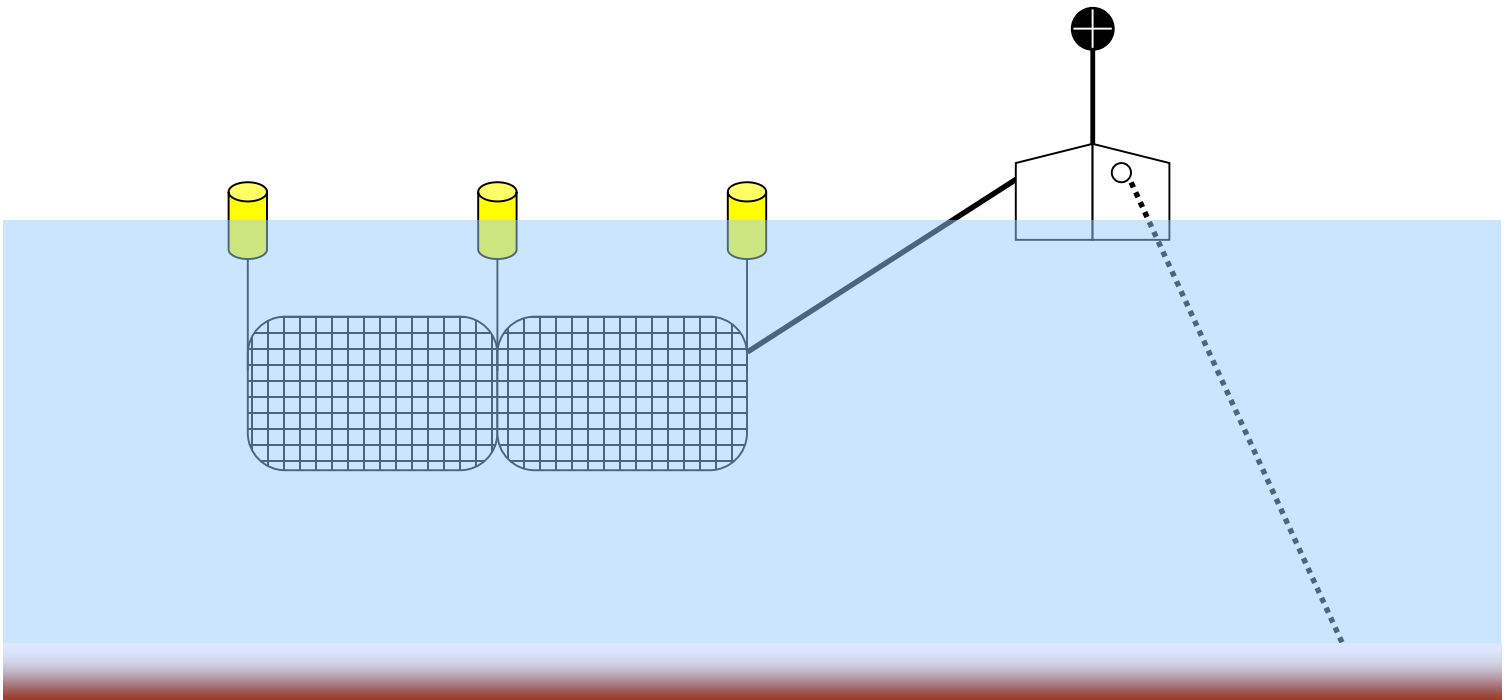
Zákaz plavby ve vzdálenosti menší než 25 m od bóje



Druhou, obecně stále často užívanou možností signalizace potápěčů pod hladinou, je maketa vlajky "A" Mezinárodního vlajkového kódu. Ta může být umístěna na plavidle, nebo přímo na malé bójce plující po hladině – viz foto. Tato fotografie byla pořízena na plavebním kanálu poblíž hlavního města provincie Friesland Leeuwardenu při zásahu složek integrovaného záchranného systému. Pod bójkou se pohybuje policejní potápěč.

**Pokud tuto značku zahlédnete, zvolněte a držte se v co největší vzdálenosti.**

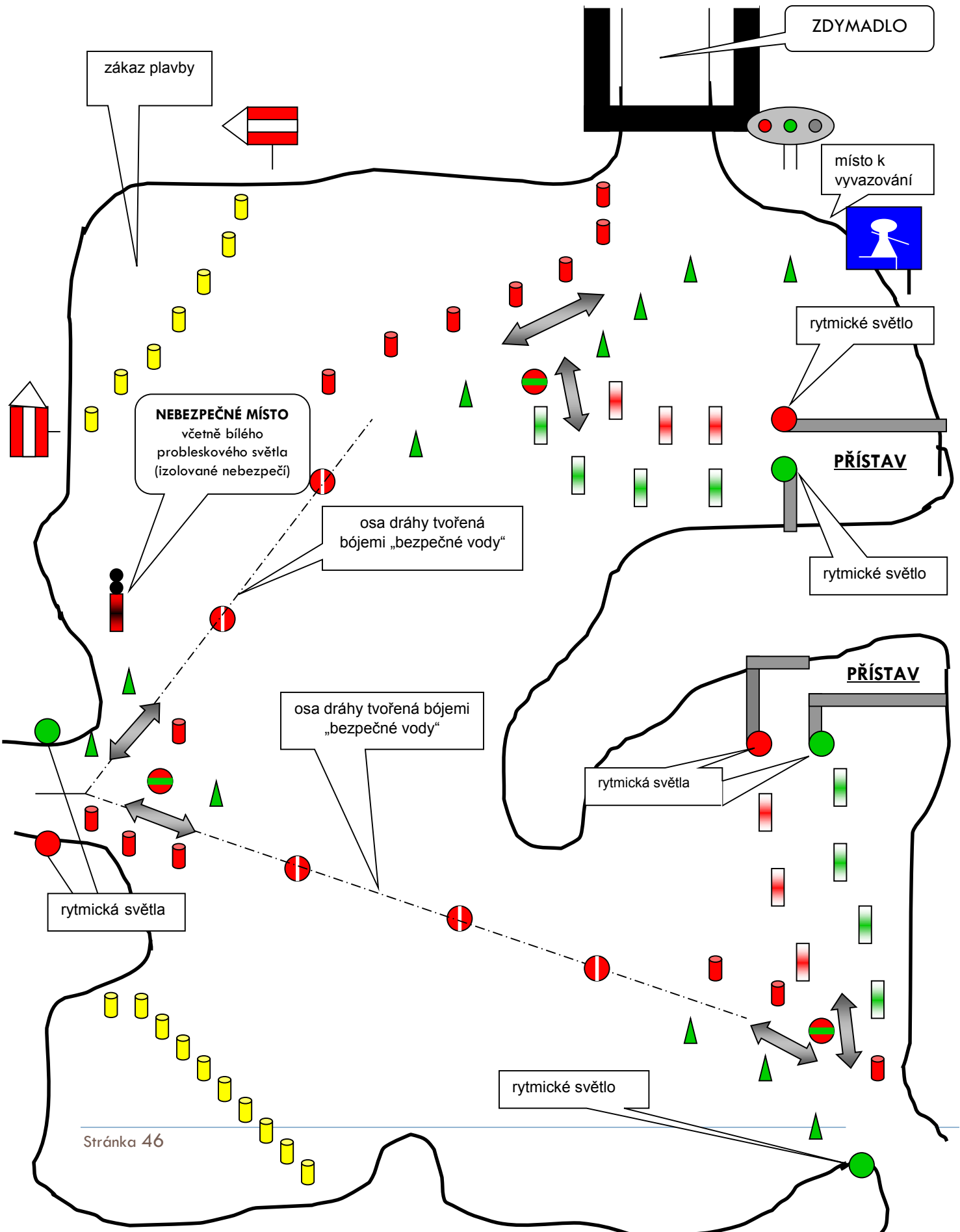
**Příklad použití žlutých bójí k vyznačení uzavřeného prostoru** – v tomto případě rybářské sítě, černý balón na jistící loďce znamená signál *Plavidlo stojící na volné vodní ploše*.



*Lod' Contessa Eclips odplouvá vstříc ruchu amsterdamského provozu...*



## Příklady použití jednotlivých značek a bójí



A to je asi vše, co bychom měli alespoň mlhavě znát, než se pevně chopíme kormidla našeho „parníku“. Jestli se Vám toho zdá přespříliš, pak vězte, že jsme vybrali z existujících značek pouhou polovinu. Přesně takovou, jaká by se Vám při plavbě mohla hodit. K vedení lodě do 15 metrů délky sice nepotřebujete žádné oprávnění ani zkoušky, ale musíte se řídit příslušnými plavebními předpisy, které jsme se Vám snad touto trochu lidštější formou, než je litera zákona samotného, snažili vysvětlit. V případě zavinění nehody nesete veškerou právní odpovědnost, takže je opravdu nutné nebrat plavební předpisy na lehkou váhu.

**Přejeme vám krásnou dovolenou, nádherné počasí a spoustu příjemných zážitků.**

## Šťastnou plavbu!





## Přehled užitečných frází

<i>česky</i>	<i>německy</i>	<i>holandsky</i>
Jsmo v ..., můžete nám pomoci?	Wir sind in..., können Sie uns helfen kommen?	Wij zijn in..., kunt u ons komen helpen?
Kam máme dojet, abyste nám mohli přijet pomoci?	Biswohin sollen wir fahren, um Sie uns helfen kommen können?	Waar moetenwe heen rijden zodat u ons kunt komen helpen?
Motor se přehřívá.	Der Motor läuft heiss.	De motor is heetgelopen.
Nemůžeme nastartovat motor.	Wir können nicht Motor starten.	We kunnen de motor niet starten.
Motor běží, ale nelze zvýšit otáčky.	Der Motor läuft nicht, aber es ist unmöglich Drehzahl zu erhöhen.	De motor loopt, maar het is onmogelijk het toerental te verhogen.
Máme poruchu řízení.	Wir haben Störung der Steuerung (Lenkung).	Wij hebbeneen storing aan de stuurinrichting.
Nemůžeme pokračovat v plavbě.	Wir können nicht in der Schifffahrt vorsetzen.	We kunnen de boottocht niet voortzetten.
Srazili jsme se.	Wir stiessen zusammen.	We hebben een aanvaring gehad.
Poškodili jsme:	Wir beschädigten:	We hebben (Wij beschadigden):
- cizí loď	- fremde Schiff	- de andere boot beschadigd
- vlastní loď	- unsere Schiff	- onze boot beschadigd
- lodní šroub	- Schiffschraube	- de sloopsschroef beschadigd
- motor	- Motor	- de motor beschadigd
Nemůžeme najít:		We kunnen de paaltjes voor sloopssanker vinden
- kolíky na ukotvení	Wir können die Pföche für Schiffanker finden.	
- přístaviště		Wij kunnen het haventerrein niet vinden
- cestu	- Hafengelände	
- klíčky od zapalování	- Weg	Wij kunnen de weg niet vinden
- motorový olej	- Zündschlüssel	Wij kunnen het contactsleuteltje niet vinden
	- Motor Öl	Wij kunnen de motorolie niet vinden
Svíí kontrolka:	Kontrollampe scheint (leuchtet):	Het controlelampje brand:
- mazání	- Schmierung	- voor olie brandt
- dobíjení	- Batterienachladen	- voor accu-laden brandt
- teploty vody	- Wassertemperatur	- voor watertemperatuur brandt
- teploty oleje	- Öltemperatur	- voor olietemperatuur brandt
- paliva		

<p>Smíme (můžeme):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- pokračovat v plavbě</li> <li>- vypustit fekálie</li> <li>- se připojit na elektrickou přípojku</li> <li>- dočerpát pitnou vodu</li> <li>- zakotvit</li> <li>- zaplatit</li> <li>- hodit lano</li> <li>- se navázat na Vaši loď</li> <li>- přirazit k Vaší lodi</li> </ul>	<p>Brennstoffe, Kraftstoffe</p> <p>Dürfen wir (können wir):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- In der Schifffahrt vorsetzen</li> <li>- Fäkalien herauslassen (ablasen)</li> <li>- Den Elektro-Anschluss anschliessen</li> <li>- Trinkwasser nachfüllen</li> <li>- verankern</li> <li>- bezahlen</li> <li>- Schiffseil werfen</li> <li>- an ihre Schiff anbinden</li> <li>- zu ihrer Schiff anlegen</li> </ul>	<p>voor brandstof brandt</p> <p>Mogen we (kunnen we):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de boottocht vervolgen</li> <li>- de fecaliën (uitwerpselen) weggoaien</li> <li>- de electriciteit aansluiten</li> <li>- drinkwater aanvullen</li> <li>- voor anker gaan</li> <li>- betalen</li> <li>- het sloopstouw gooien</li> <li>- aan uw boot vastleggen</li> <li>- aan uw boot aanleggen</li> </ul>
<p>Naše loď má:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- problémy</li> <li>- délku ...</li> <li>- šířku ...</li> <li>- štěstí</li> </ul>	<p>Unsere Schiff hat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Probleme</li> <li>- Lange...</li> <li>- Breite...</li> <li>- Glück</li> </ul>	<p>Onze boot heeft:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- problemen</li> <li>- De lengte van onze boot is...</li> <li>- De breedte van onze boot is...</li> <li>- Geluk (Gelukking, veel geluk)</li> </ul>
<p>uvázli jsme</p> <p>Rozsvítte poziční světla</p> <p>vpravo, vlevo</p> <p>nahoře, dole</p> <p>Nemáte prosím:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- mapu</li> <li>- nářadí</li> <li>- kladivo</li> <li>- šroubovák</li> <li>- kleště</li> <li>- kus drátu</li> <li>- trochu nafty</li> <li>- drobné</li> <li>- vodu</li> </ul>	<p>Wir sind steckengeblieben</p> <p>Machen sie Positionslichte</p> <p>rechts, links</p> <p>oben, unten</p> <p>Haben sie bitte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Landkarte</li> <li>- Werkzeug</li> <li>- Hammer</li> <li>- Schraubenzieher</li> <li>- Zange</li> <li>- ein Stück Draht</li> <li>- einbisschen Erdöl (Naphtha, Diesel)</li> <li>- Kleigeld</li> </ul>	<p>Wij zijn blijven steken</p> <p>Ontsteek uw navigatielichten</p> <p>rechts, links</p> <p>boven, onder</p> <p>Hebt u alstublieft:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- een routekaart (plattegrond)</li> <li>- gereedschap</li> <li>- een hamer</li> <li>- een schroevendraaier</li> <li>- een tang</li> <li>- een stuk draad (lijn, touw)</li> <li>- een beetje aardolie</li> <li>- klein geld</li> </ul>

	- Wasser	- water
Jaká je provozní doba?	Welche Betriebszeit?	Welke werkingstijd
Co jsme dlužní?	Was sind wir schuldig?	Wat zijn we verschuldigd?
Můžeme to nějak urovnat?	Können wir das regeln?	Kunnen we dat regelen?
Omlouváme se.	Wir entschuldigen uns.	Wij bieden onze verontschuldigingen aan.
Děkujeme.	Wir bedanken uns.	Wij bedanken u (Hartelijk bedankt, Bedankt).
Dobrý den / nashledanou	Guten Tag / Auf Wiedersehen	Goeden dag / Tot ziens
Urazili jsme poziční světlo.	Wir haben Positionslicht abgeschlagen.	Wij hebben een navigatielicht beschadigd.
Trochu jsme loď poškrábali.	Wir haben ein bisschen die Schiff gekratzt (geritzt)	Wij hebben de boot een beetje beschadigd (bekrast).
Prosím, poradte nám.	Bitte, beraten Sie uns.	Kunt u ons adviseren?
Jak se dostaneme do .....	Wie erreichen wir... (Wie kommen wir in...)	Hoe komen we...
Je to daleko?	Wie weit ist das?	Hoe ver is dat?
Kolik hodin plavby?	Wieviel Stunden der Schifffahrt?	Hoeveel uur varen is dat?
Jaké bude počasí?	Was für Wetter sein wird?	Wat voor weer wordt het?
To je nádhera.	Das ist eine Pracht.	Dat ziet er prachtig uit.
Moc se nám tu líbí.	Es gefällt uns hier sehr.	Het bevalt ons hier zeer.
Za rok asi přijedeme znovu.	Höchstwahrscheinlich kommen wir nächstes Jahr wieder.	Hoogstwaarschijnlijk komen we volgend jaar weer.



## SP Praha s.r.o.

Text, ilustrace, foto: SP Praha s.r.o.  
 Výřez z mapového podkladu společnosti ANWB  
 Otisk a další použití pouze se souhlasem SP Praha s.r.o.  
 Šesté přepracované vydání – 2016/NL

**Tato brožura je pouze informativního charakteru a nelze z ní vyvozovat žádné právní závěry.**  
 Uvedené informace se mohou v průběhu sezóny měnit.