



Kapitánský kurz



6a. Teorie a metodika plavby

*Karel Křepinský
Lukáš Boubín*

Říjen 2003

A. Technika jízdy na kánoi

1. Sed a klek v kánoi

Správný sed či klek je předpokladem pro zvládnutí všech prvků techniky jízdy na kánoi. V kánoi sedíme většinou jen na klidných či mírně plynoucích tocích. Při sedu pokrčujeme nohu na straně pádlování a stehnem se opíráme o bok. Druhá je mírně natažena vpřed a opřena.

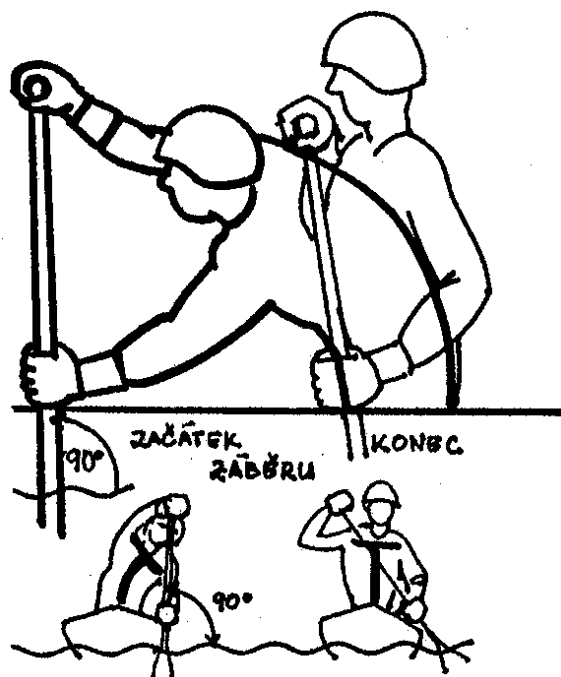
V těžších terénech je nezbytný klek. Zvyšuje stabilitu a poskytuje nejlepší předpoklady k využití všech prvků techniky jízdy. Klečíme na obou kolenech s oporou těla o sedačku. Vhodné jsou různé typy opěrek, postačí však tzv. kšíry z popruhu. Zásada, že jezdec má být co nejpevněji spojen s lodí, nesmí být přehnána na úkor bezpečnosti!

2. Legenda k obrázkům



3. Základní záběr vpřed

Poháněcí záběr lodi, který v této formě provádí většinou jen háček, slouží jako výchozí k provedení dalších prvků. Pádlo uchopíme jednou rukou za hlavici a druhou za žerď ve výšce 15 cm nad listem (ruka při záběrech musí zůstat nad bortem a celý list ve vodě, jinak se bolestivě skřípnete nebo nebudete zabírat na celý list) tak, že palec objímá žerď proti ostatním prstům. Spodní ruka drží pádlo pevně, veškeré změny polohy vykonávají zápěstí! Trup držíme zpříma, uvolněně. Pádlo leží v klíně. Při záběru se trup mírně předklání, přetáčí se v ramenu vnějším vpřed a dolů, paže jdou současně s trupem vpřed do natažení. Jezdec se dívá před sebe na vodu. Pádlo zasune kolmo do vody, vyšší paže nad lubem. Zatažení provede postupným napřímením a dotočením trupu, následují paže, takže dokončí záběr s pádlem šikmo přes prsa. Snížením horní paže vytáhne pádlo z vody a vede ho vpřed s kovááním co nejbliž hladině k dalšímu závěru. Záběry provádí plynule a s dostatečnou silou. Při správném provedení by se špičky lodi neměly příliš horizontálně pohybovat.



Chyby

Stále ohnutá záda.

Stálý, malý či opožděný předklon.

Hlava skloněná mezi rameny.
 Prohnutá záda
 Příliš shrbený hřbet
 Pokrčené paže na začátku

Zatahování pádla za tělo, záklon
 Zavěšování trupu na pádlo
 Mělké či příliš hluboké zasazení pádla
 Přenesení váhy na stranu pádla

4. Řídící záběr zadáka

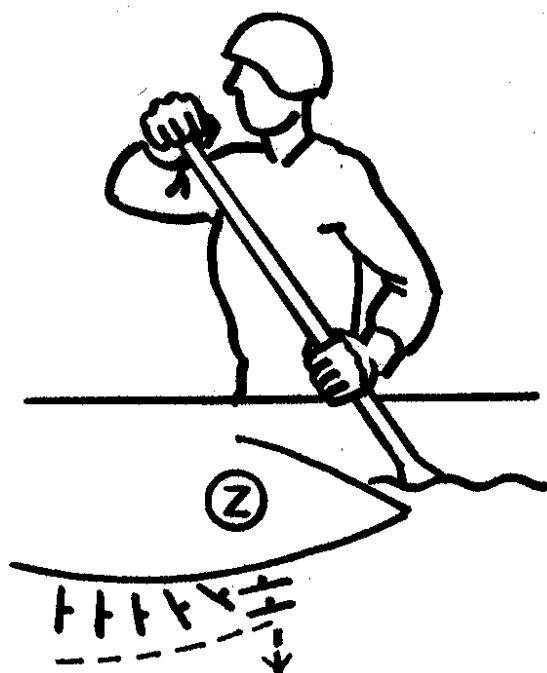
K udržení směru a k řízení lodi nestačí zadákovi základní záběr (lod' se přetáčí na stranu háčka). Musí k tomuto záběru přidat ještě složku řídicí.

a) Slalomový

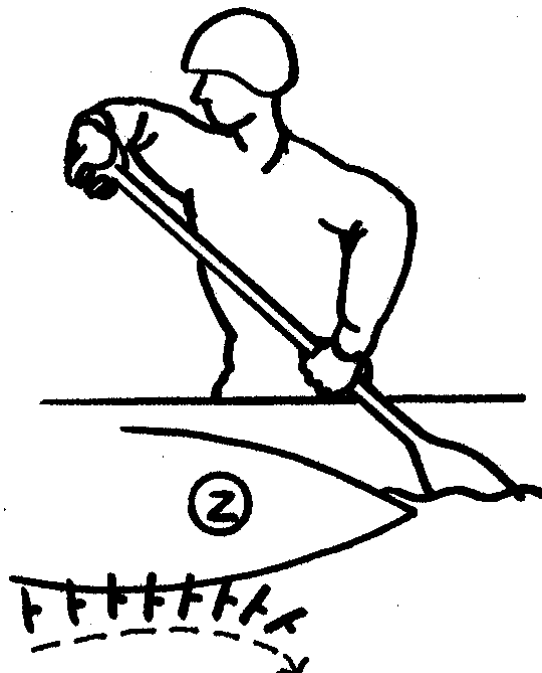
Zadák v poslední třetině záběru táhne pádlo po lubu, v konci záběru (spodní paže vedle těla) obrátí list záběrovou stranou k lodi a zapáčí zatažením horní paže dovnitř. Natočení pádla provádíme vyšší (palec k sobě) i nižší (zápěstí držíme pevně) paží současně. Háček, udávající rytmus, musí pádlovat tak, aby zadákovy dovolil provedení záběru.

Chyby

Nižší ruka drží pádlo u listu
 Zadák nestačí provést řídicí prvek při každém záběru
 Zadák vynechává jednu dobu a řídí loď jako kormidlem



slalomový



rychlostní

b) Rychlostní

Používá se na klidných tocích a všude tam, kde není zapotřebí rychle proměnlivých řídicích záběrů. Dovoluje zvýšit frekvenci záběrů, používá méně složky brzdící, je ekonomičtější. Na rozdíl od slalomového způsobu zabíráme poněkud pod loď, list se na konci záběru otočí záběrovou stranou od lodi tím, že horní ruku otočíme palcem dopředu, dolní paže jde loktem nahoru, obě zápěstí se ohýbají dolů. Pádlo zatáhneme od lodi.

5. Vylehnutí na pádlo

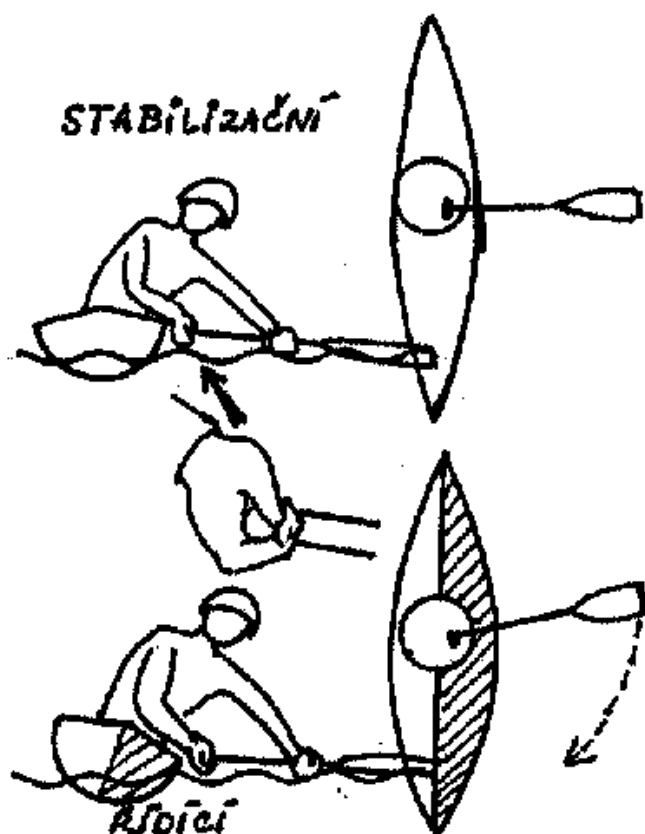
Jezdec v mírném předklonu vysune pádlo na stranu nad vodu co nejdál od lodi a listem se opře o vodu. Přední hrana pádla musí být poněkud výše, aby se pádlo „nezařízlo“. Horní ruka je dlaní vzhůru a v klíně, spodní mimo loď a nepřehmatává. Váhu těla přenesse částečně na pádlo, žerď se neopírá o lub.

Tento prvek má význam především stabilizační, používá se za jízdy ve velkých vlnách jak u háčka tak u kormidelníka.

Vylehnutí provádíme jen na nezbytně nutnou dobu, neboť působí nejen složkou řídicí, ale i brzdicí. Toho využívá zadák při vjezdu do proudu i do tišiny, ale bez předklonu, zato s kováním mírně posunutým vpřed.

Chyby

Spodní ruka není dost nad vodou, malé přenesení váhy.
Špatné natočení přední hrany listu.



6. Brždění lodi z klína

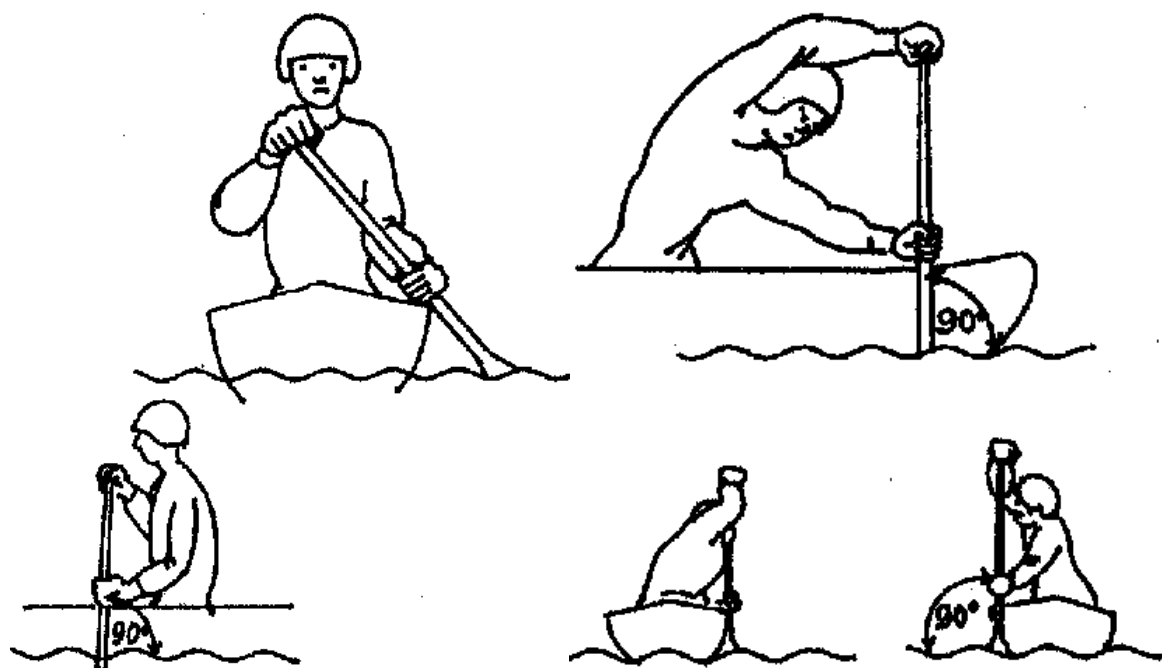
Ze základního záběru v okamžiku, kdy je loket spodní paže u těla, zastaví jezdec prudce pohyb pádla. Loket spodní paže je přitisknut k tělu nebo se opírá o bok. Horní paže se sníží tak, aby ponor pádla odpovídal terénu. Žerď je opřena o lub. Tlak vody má snahu posunout pádlo vzad, nutné je proto pevné držení. Při větší hloubce je možné držet pádlo kolmo, je to účinnější. Na mělčině je nutno držet pádlo šikmo, umožňuje to rychlejší přechod do vylehnutí na pádlo.

Chyby

Záklon jezdcce, zasazení pádla na úrovni těla

Zastavení z klína

Zastavení závěsem za tělem



7. Brždění lodi závěsem za tělem

Opět ze základního záběru v poslední fázi nevytahuje jezdec pádlo z vody a nevede ho k novému záběru, ale dále se zaklání, přetáčí tělo a oběma pažemi vede pádlo vzad. Horní paže jde přes hlavu, takže se pádlo po hraně ve vodě přetočí a záběrová strana listu je plnou plochou proti směru jízdy. Jezdec se zavěsí na pádlo a prudce brzdí. Nevýhodou je obrácená poloha jezdců a horší stabilita lodě. Obvyčně takto se zastavuje před překážkou.

Chyby

Nižší paže natažena, pádlo není kolmo ve vodě, málo účinný záběr

8. Zpětné záběry

a) Zpětný záběr z klína

Po zabrždění lodi přechází jezdec do jízdy vzad. Pádlo zasadí do vody na úrovni boku, dolní paže (loket za tělem) tlačí pádlo vpřed do hlubokého předklonu, horní paže nepatrně přitahuje hlavici. Pohyb těla jednak zesiluje záběr, ale odlehčuje záď a zatěžuje příď, což má význam při řízení lodi. Záběr používá háček i zadák pro jízdu vzad.

Chyby

Tělo jezdce nejde do předklonu, pádlo zasazeno příliš vpředu

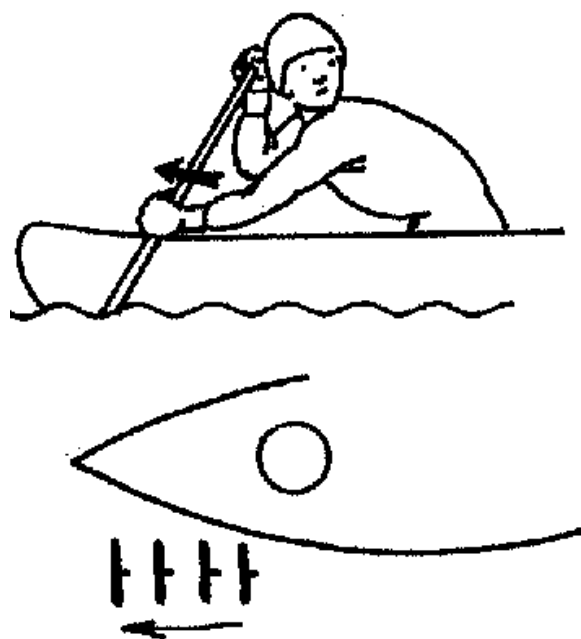
b) Zpětný záběr závěsem za tělem

Po zabrždění přejde jezdec do záběru přitažením paží k tělu, kterým se současně vrací do vzprímení. Když dosáhne pádlem k tělu, vytáhne ho z vody a natažením paží se současným záklonem se vrací k novému záběru (či u tohoto záběru obzvláště výhodně vede pádlo zpět vodou – viz. dále). Záběr se používá jako poháněcí i řídicí při jízdě vzad (při kombinaci se záběrem z klína) po vodě - je dobře vidět na překážku.

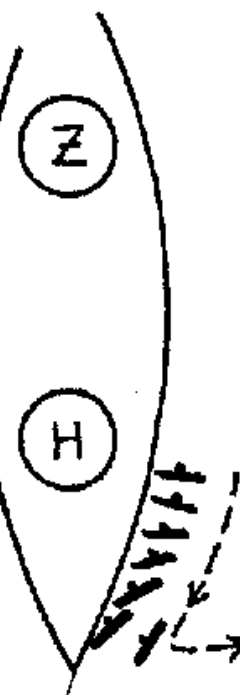
c) Zpětný záběr z klína řídicí - se zatáčením

Provádí většinou háček, který při zpětné jízdě přebírá řízení lodi. Zakončí zpětný záběr přiložením pádla k lubu, vytočením vnitřní strany dopředu a zapáčením horní paže dovnitř lodě.

Zpětný záběr z klína



Zpětný záběr z klína se zatáčením



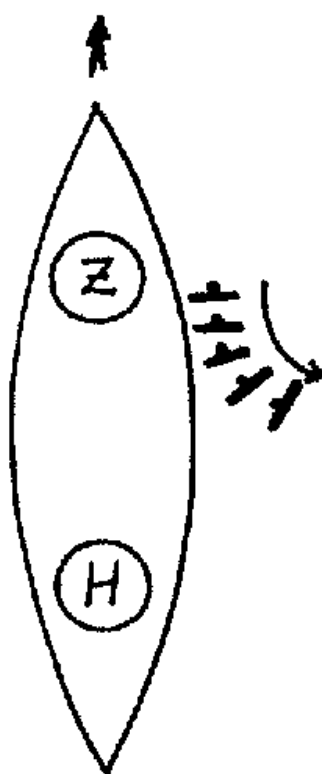
d) Zpětný záběr z klína řídicí - odtlačovací

Používá při jízdě vzad většinou zadák. Zasadí pádlo do vody na úrovni boků, horní paže mírně pokrčena ve výši ramen, dolní tlačí pádlo dopředu, přičemž list vede ven obloukem, který začíná u lodi. Silou záběru a jeho směrem se dosahuje požadovaného účinku.

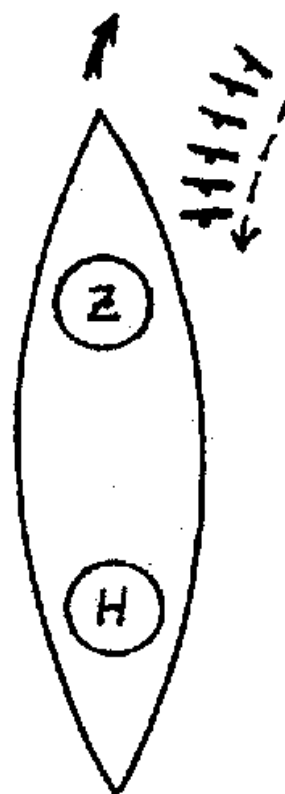
e) Zpětný záběr ze závěsu za tělem řídicí

Vychází ze zpětného záběru závěsem za tělem, při kterém podle zasazení pádla blíže či dále od lodi dojde k menšímu či většímu přitažení. Používá háček i zadák.

Zpětný záběr z klína odtlačování



Zpětný záběr ze závěsu za tělem –
přitahovací



9. Jízda vzad

Přejde se do ní po zastavení lodi. Při rozjezdu vzad je vhodné natočit loď předem mírně na stranu háčka, usnadní to rychlý rozjezd bez nutnosti řídit zpočátku loď. Při jízdě vzad pokud možno nezatěžovat zád, ztěžuje to řízení. Oba jezdci sledují terén za sebou, nejedou naslepo! Jízda vzad je náročná, neboť předpokládá výměnu úkolů, řízení přebírá háček. K pohonu i řízení používá posádka kombinací všech uvedených záběrů dle potřeby, obratnosti a především dle své fyzické dispozice.

Chyby

Neustálý záklon (zatopení zádě)

Jezdci nesledují terén

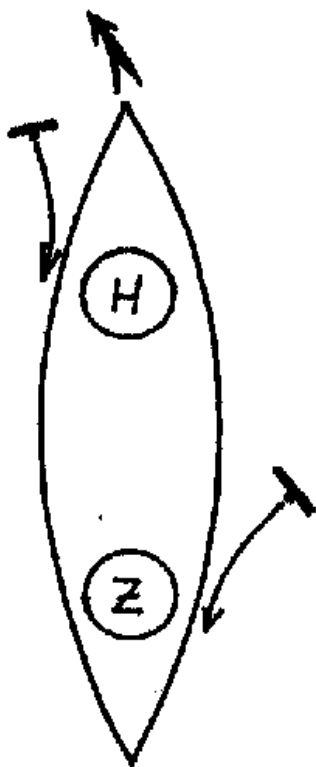
Pro řízení používají poháněcích záběrů vpřed

10. Řízení lodi na stranu háčka

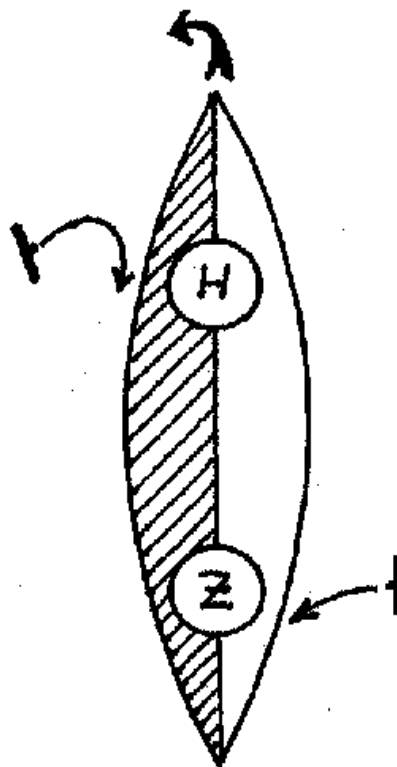
a) Malé přitažení

Používá se při menší změně směru o větším poloměru oblouku. Oba jezdcí v normálním rytmu zasazují pádlo asi 20-40cm daleko od lubu vnitřní hranou listu šikmo vpřed, záběrová strana je přivracena šikmo k lodi. Záběr táhnou směrem k tělu. Loď možno mírně odklonit.

Malé přitažení



Velké přitažení



b) Velké přitažení

Používá se pro větší změny směru jízdy a již ne v normálním rytmu jízdy - je to záběr řídicí s minimální poháněcí složkou.

Háček zasadí pádlo co nejdál stranou těla. Pádlo musí být nastaveno tak, aby na něj nabíhala voda. Horní paže jde obloukem nad případně i za hlavu (i s ramenem), spodní tlačí zápěstí vpřed. Tak se dostane původně vnitřní hrana listu vně lodi. Kromě toho je vhodné předsunout kování dopředu. V další fázi háček táhne záběr ku přidi, teprve pak může přejít do normálního záběru. Čím víc je nutno loď přitáhnout, tím víc se háček natáčí trupem do strany a vytahuje z lodi. Zavěšením na pádlo se loď odlehčí a stane se pohyblivější. V sedě je tento prvek již dosti riskantní.

Zadák tento prvek neprovádí, neboť je při jízdě vpřed téměř neúčinný a nahrazuje ho záběrem k lodi. Náklon je na stranu háčka.

Chyby

Špatné vytočení listu, záběrová strana pádla není proti vodě.

Háček provádí prvek za sebou.

První fáze záběru není vedena ke špičce.

c) Závěs

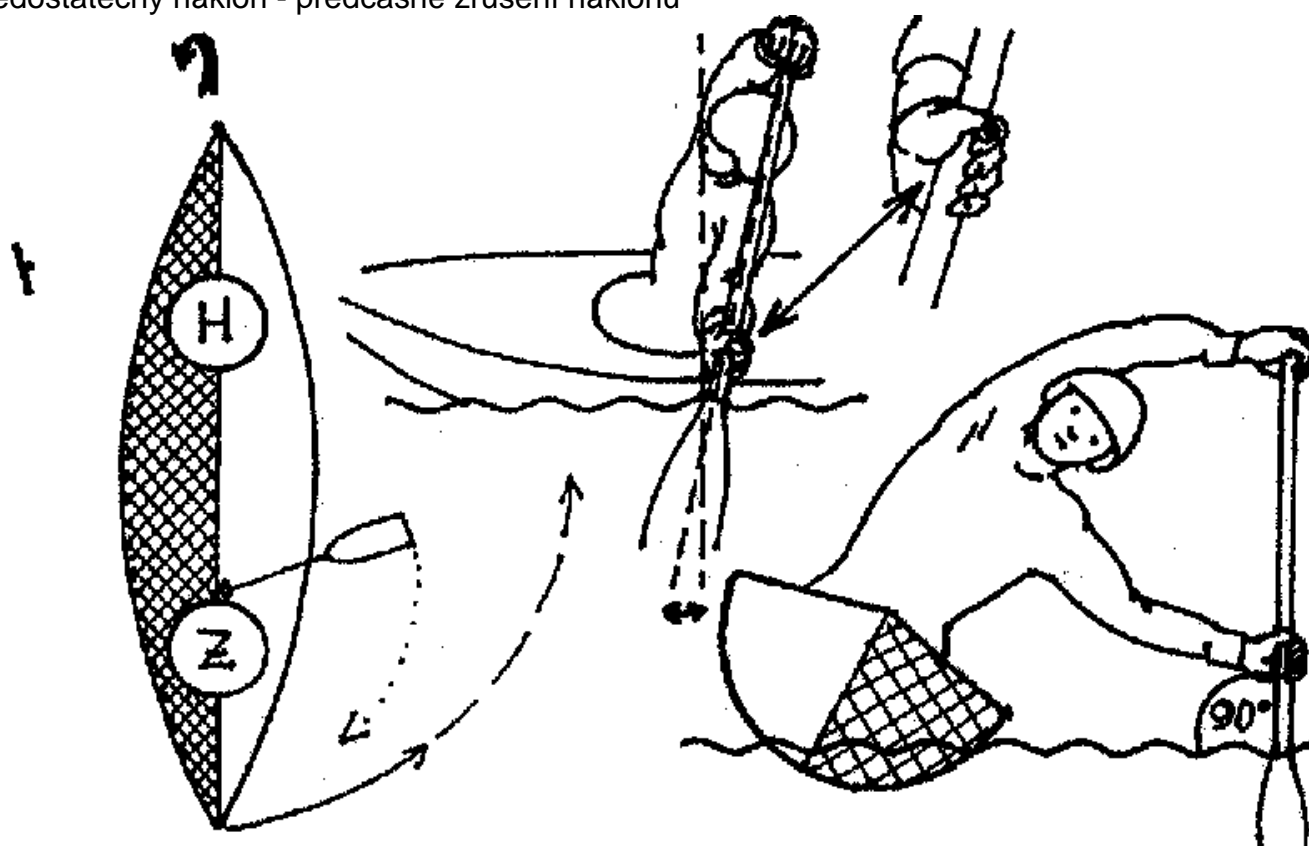
Používá se k prudké změně jízdy, nejčastěji při vjezdu a výjezdu z proudu. Jeho účinek je vysloveně řídicí a brzdicí.

Háček se „vytáhne“ z lodi do strany kolmo k podélné ose lodi co nejdále (obdobně jako u velkého přitažení). Poloze pádla a tím i paží je nutno věnovat mnohem větší pozornost. Správné vedení a vytočení pádla je podmíněno správnou polohou horní paže. Náklon na svou stranu drží háček přenesením váhy na pádlo. Loď se odlehčí a její otočný bod se přenesse na pádlo. Zadák vzhledem k velkému náklonu nemůže do řízení účinně zasáhnout. Pomáhá měnit těžiště tím, že se skloní k palubě a pokud to náklon a terén dovolí, pádluje na plochu vpřed tzv. „zametá“. Po vyrovnání rychlosti s okolním terénem přejde háček ve velké přitažení a zruší náklon.

Chyby

Špatný sklon a úhel pádla -zasazení pádla za tělem

Nedostatečný náklon - předčasné zrušení náklonu

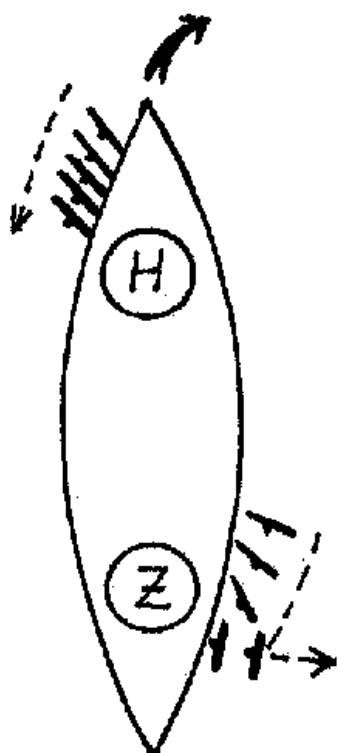


11. Řízení lodi na stranu zadáka

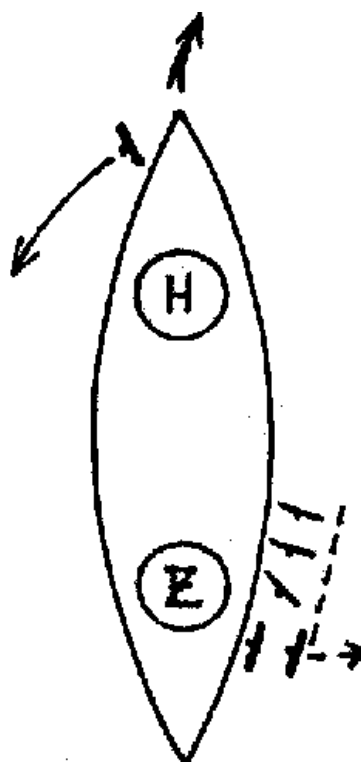
a) Záběr od lodi

Používá se pro pomalejší změnu jízdy a tam, kde je málo vody. Háček natočí záběrovou stranu listu od lodi těsně u lubu a táhne záběr obloukem od lodi. Váhu těla přenáší co nejvíc na pádlo. Horní paže může poněkud pokrčit. Zadák zavírá kratším záběrem pod loď a důrazněji páčí, nebo jen páčí či odtlačuje zád.

Záběr od lodí



Odtlačování záběr od lubu



b) Odtlačovací záběr po lubu

Dovoluje provádět oblouky při poměrně malé ztrátě rychlosti, ovšem jen na hluboké vodě.

Háček pádluje jako při normálním záběru, ale vytáčí list záběrovou plochou ven. Žerď přitom musí klouzat po lubu, kopíruje tvar přídě. Podle sklonu listu se mění odtlačovací účinek.

Práce zadáka je shodná s předešlým záběrem.

c) Přiložení pádla klubu

Používá se pro rychlou změnu směru jízdy. Je to jeden z neúčinnějších a „nejparádnějších“ prvků, ale také nejnáročnějších, takže v sedě se vřele nedoporučuje.

Háček zůstává vzpřímený, ale odklání se (tzv. paragraf). Pádlo zarazí do vody v místě, kde má koleno tak, aby list byl rovnoběžně s bokem lodí. Spodní ruka je opřena hřbetem dlaně o lub a musí vydržet náraz. Horní paže mírně pokrčena a ruka nad opačným lubem.

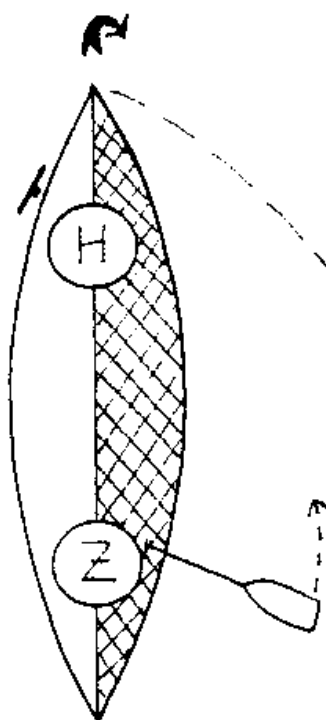
Kování musí být vysunuto kupředu. Tlak vody působící na pádlo ho přitiskne k lubu a odtlačuje příď na opačnou stranu tím prudčeji, čím víc je loď rozjetá.

Tlak vody má snahu vytáhnout jezdce z lodí, proto je odklon nutný. Důležitý je sklon listu k podélné ose lodí, malý je neúčinný, velký příliš brzdí a netočí. Je-li tlak na pádlo příliš velký a hrozí vytažení z lodě či převržení, pustí jednoduše háček hlavici, ta se sklopí k hladině a spodní rukou klidně pádlo vytáhne. Háček je vydán na milost a nemilost zadákov. Ten musí udržet náklon velkým vylehnutím na pádlo. Jakmile tlak vody na pádlo pomine a je třeba dalšího točení, provede háček:

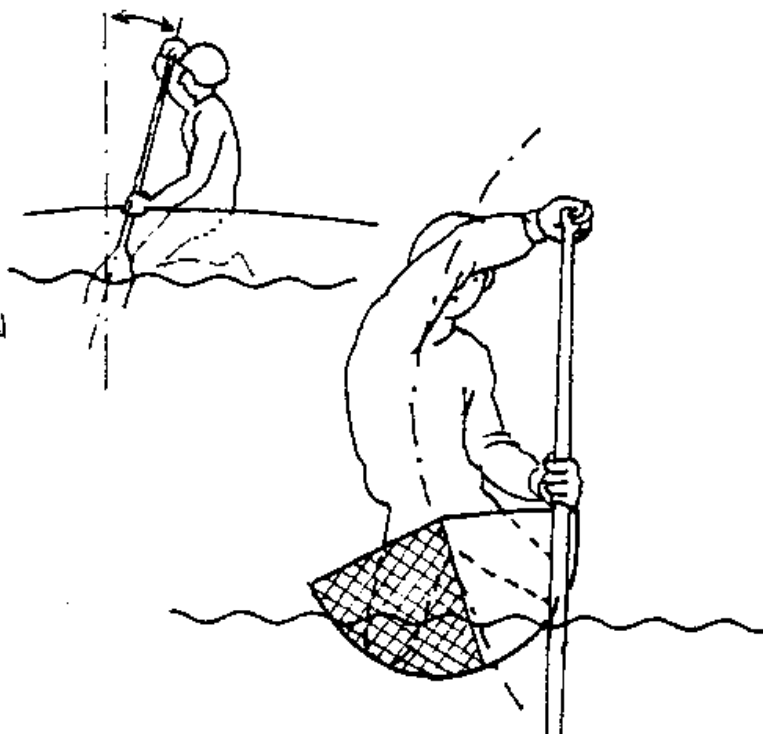
- a. Tažení pádla po lubu vpřed - až kam dosáhne, případně to opakuje
- b. Zapáčení - s pádlem v základní poloze zatáhne horní ruku směrem ke středu lodí

Chyby

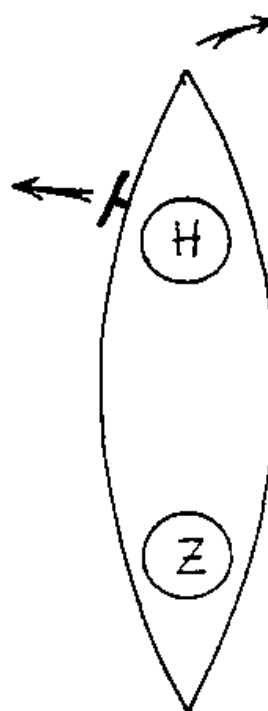
Příliš velký či malý úhel listu
 Pádlo není kováním vpřed
 Tělo nemá odklon
 Pádlo příliš vpředu (předklon)



Zvětšení účinku tažením po lubu vpřed



Zvětšení účinku zapáčením



d) Záběr přes ruku

V poslední době velmi módní záběr. Opodstatnění má u C1 jako v podstatě jediný rozumný, u C2 je vhodný pro mělké i vodnaté toky, kde nelze uplatnit předešlé záběry a to spíše u lodí se štíhlými a nízkými špičkami, kde se pádlo při přechodů zpět nemusí vyndávat z vody a je taženo vodou před špičkou. Na C2 je vhodné tento záběr provádět pouze u zkušenějších posádky.

Háček tedy přetočí trup na opačnou stranu lodi, zasadí pádlo na opačné straně do vody šikmo vpřed dále od lodi, záběrovou stranou k lodi. Spodní ruka se vysune výše po žerdi a jezdec se na pádlo zavěšuje, nepřenáší na něj však váhu. Možno též v okamžiku, kdy tlak na pádlo povoluje, dotáhnout záběr k přídi, nutno ho však včas vy táhnout, jinak hrozí jeho přimáčknutí k lubu a tím i převržení, které neodvrátíme prostým povolením horní ruky, jako v předešlém záběru! V případě přimáčknutí pádla k lubu je možné odvrátit nebezpečí tím, že spodní ruka pádlo pustí, jezdec se mírně předklání, čímž snižuje těžiště a zároveň umožní pádlo zajet pod loď, za současné včasné reakce kormidelníka na vzniklou situaci, lze provést jen v hluboké vodě. Toto a skutečnost, že přece jen nějakou dobu trvá než se list přehodí tam a zase nazpět a po tu dobu vlastně loď není možno háčkem řídit.

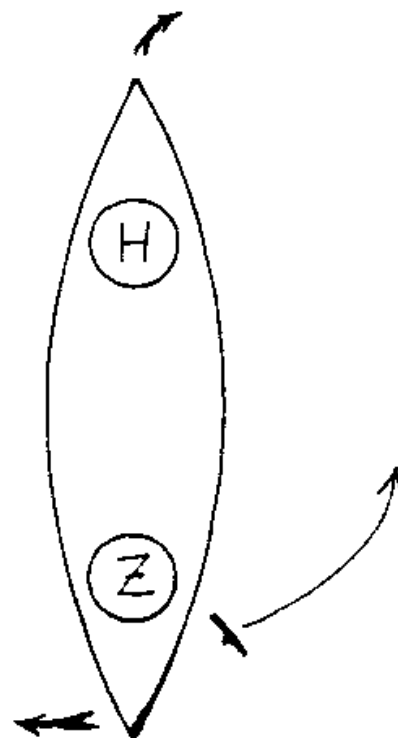
Chyby

- Přenášení váhy na druhou stranu kormidelníka
- Přenášení váhy na pádlo
- Zasazení pádla příliš blízko či naopak daleko od lodi

Záběr přes ruku



Zpětný záběr obloukem od lodi



12. Zpětný záběr obloukem od lodi

Používá zadák při řízení lodi za pohybu i na místě, v kombinaci se záběry háčka - odtlačovacím a přiložení pádla klubu. Zadák zasadí pádlo za tělem u lodi a zabere jako při zpětném záběru z klína, ale obloukem od lodi. Váha těla spočívá co nejvíc na pádle.

Chyby

- Špatné přenesení váhy - zatížená zád' nedovoluje snadné otáčení
- Pádlo zasazené vedle těla - malá účinnost

13. Boční posun lodi

a) Přitahování osmičkami

Záběr začíná jezdec zasazením co nejdál pádla od lodi, nepatrně šikmo za tělem, vzhledem ke kolmici kování mírně vzad s horní paží nataženou, spodní mírně pokrčenou, ramena vytočena ven z lodi. List je natočen záběrovou plochou šikmo vpřed. Jezdec táhne

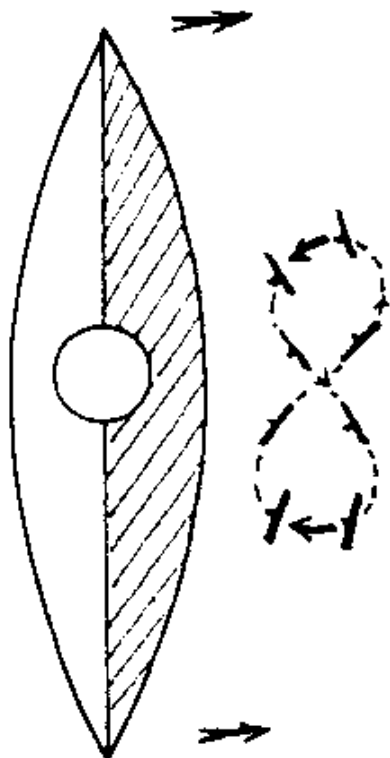
pádlo šikmo k tělu, od tohoto bodu pak po hraně dopředu a od lodi, až se octne v poloze podobné základní, ale před tělem. Přetočí pádlo záběrovou stranou k sobě a přitáhne a pak opět po hraně vzad a od lodi do základní polohy. List opisuje ve vodě osmičku, zůstává stále ve vodě. Mírný náklon ve směru pohybu.

Chyby

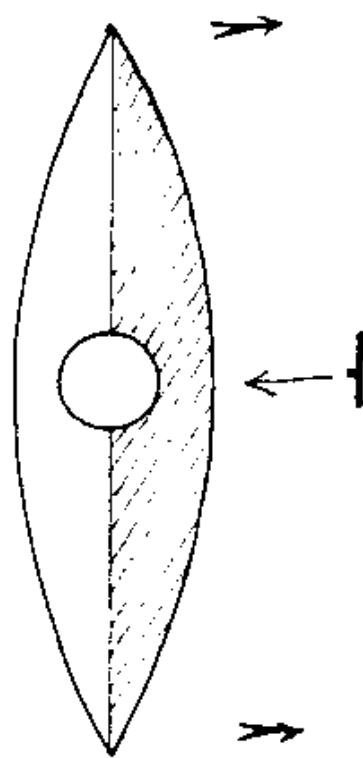
Natažená spodní paže - pádlo jde šikmo do vody

Trhavé neharmonické pohyby

Boční posun – přitahování osmičkami



Boční posun – záběr k lodi



b) Záběr k lodi

Jezdec zasadí pádlo vedle sebe na úrovni těla co nejdál od lodi svisle v obou osách. Tělo je vykloněno z lodi, ramena vytočena rovnoběžně s osou lodi, loď mírně nakloněna ve směru posunu. Pádlo přitáhne k lodi. Tam pádlo vytáhne narovnaním těla a pomocí paží. (Pozor na včasné vytažení pádla) a zruší náklon. Znovu se nakloní, zabere atd. Při tomto záběru se loď střídavě naklání.

Chyby

Natažená spodní paže – viz. výše

Pozdní vyrovnání náklonu a vytažení pádla (možnost přitisknutí k lubu a zvrhnutí)

c) Kvrdlání

V základní poloze drží jezdec pádlo v mírně natažených pažích před tělem vedle lubu kolmo ve vodě, s listem rovnoběžně s osou lodi. Dolní ruka je opřena o lub, ale výjimečně ne pevně, tvoří jakousi objímku, ve které se pádlo protáčí. Horní paže natažená nad opačný lub, co nejdál, aby list byl co možná pod lodí. Další pohyby koná horní paže a to na 4 doby:

1. doba – plec horní ruky směřuje k obličeji. Paže zatáhne energicky směrem do středu lodi. Loď odstrkuje síla při této fázi.
2. doba – horní ruka se otočí palcem dopředu a ven. Tím se pádlo otočí vnitřní hranou k lodi a

3. doba – paže se vrací do základní polohy, tj. ruka co nejdál nad lubem, zápěstí však zůstává vytočeno stejně jako list pádla
4. doba – horní ruka se otáčí palcem zpět k obličeji, takže se dostává zpět do základní polohy.

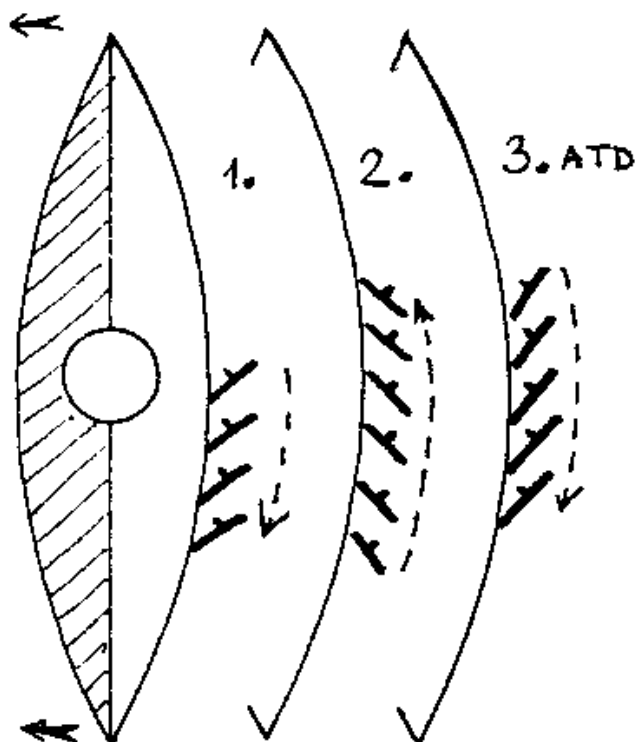
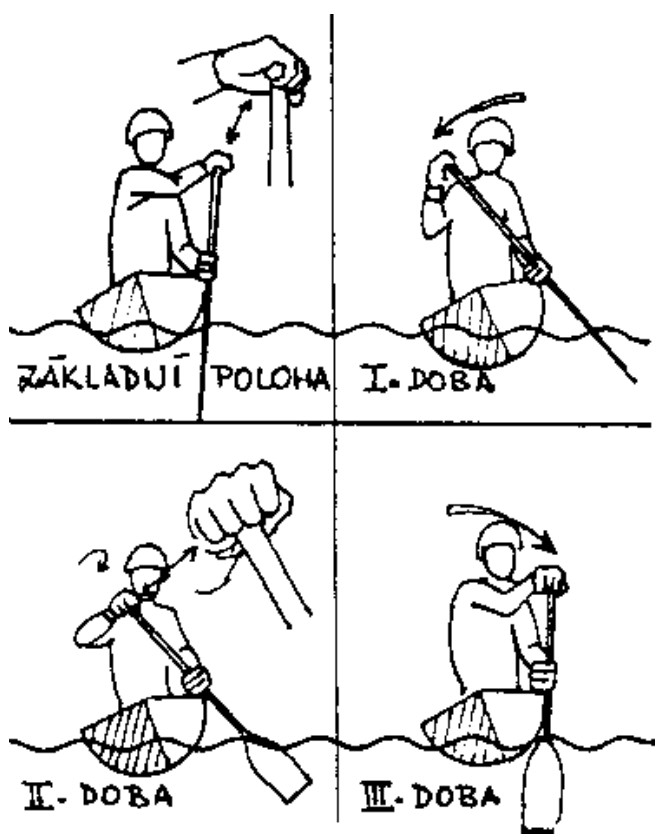
Celý tento zde rozfázovaný pohyb koná jezdec pochopitelně plynule, první dobu silou a energicky, ostatní uvolněně s mírným odklonem. Pohybem těla vyrovnává kolébání loď.

Chyby

Nedotažené jednotlivé fáze
Loď se kolébá

Boční posun – kvrdlení

Boční posun – odtlačování od lubu



d) Odtlačování po lubu

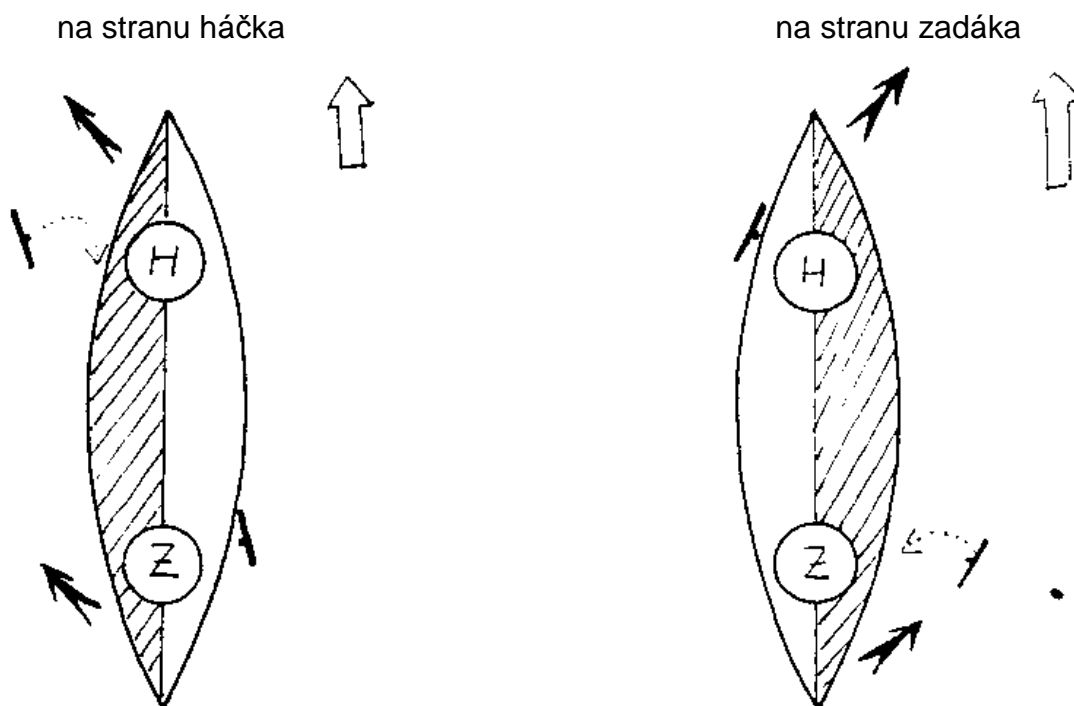
Je účinnější a plynulejší než kvrdlení. Jezdec drží pádlo ve svislé poloze u lubu. Přitažení pádla vzad natočí list záběrovou plochou od lodi. Na konci záběru list otočí záběrovou plochou k lodi a tlačí pádlo vpřed. Dřík musí zůstat v kontaktu s lubem. Podle úhlu listu a intenzity tažení po lubu se loď posouvá.

Vzhledem k rozsazení posádky koná háček i zadák rozdílné záběry. Záleží na jejich souhře, aby loď jela skutečně bokem a ne šikmo vpřed či vzad. Kdo „přetahuje“ druhého, musí ubrat na intenzitě. Loď má vždy mírný náklon ve směru pohybu.

14. Boční posuv za jízdy

Používá posádka v terénu při projíždění překážek, tedy i branek přímou jízdou, aniž je nutno loď natáčet bokem na proud. Loď se pohybuje rovnoběžně se směrem jízdy šikmo vpřed. Tak jako u bočního posuvu na místě provádí háček i zadák rozdílné prvky. Při posuvu na stranu zadáka háček přikládá pádlo k lubu a zadák provede závěs. Při posuvu na háčka ten dělá závěs a zadák přiloží pádlo k lubu, musí však pádlo listem trochu natočit. Při delší dráze posuvu musí oba záběry prodloužit, čili buď velkým přitažením či zapáčením - viz jednotlivé záběry.

Boční posun za jízdy

**15. Střehová pozice pádla**

Je výhodná tam, kde je málo místa (v brankách) a v těžším terénu. Neustálý styk pádla s vodou umožňuje rychlejší provedení jakéhokoli záběru a napomáhá i stabilitě. Jezdec drží pádlo vedle lodě poněkud před sebou listem rovnoběžně se směrem jízdy tak, aby nekladl velký odpor a neovlivňoval směr.

16. Vedení pádla vodou

Šetří čas k provedení nového záběru. Jezdec natočí list hranou a tak ho vede k novému potřebnému záběru. Používá ho hlavně při záběru vpřed (v brankách), při malém a velkém přitažení, kde je výhodný tím, že neruší oporu o pádlo a zachovává stále náklon a při záběru vzad závěsem, kde kromě toho umožňuje využít jeho řídicí prvek. Mimoto na C1 při záběru na opačném lubu (zde neuvedeném) si ani nelze dobře tento záběr bez zpětného vedení pádla vodou představit.

17. Bidlování

Se používá na velmi mělké vodě, kde normální záběry nelze provést. Pádlo jezdec opře kováním o dno u těla a odstrčí se vpřed, do strany či vzad. Přitažení není účinné. Pozor na zaklínění případně zlomení pádla, či na jeho přiražení k lodi, mívá za následek zvrhnutí!

B. Technika a taktika jízdy na proudící vodě

Tvoří nedílné složky zdatnosti každého vodáka. Sebebrilantnější provedení jednotlivých záběrů není k ničemu, neumíme-li jich správně a na pravém místě použít. Na druhé straně nás nespasí, víme-li kudy a jak jet, nejsme-li k tomu vybaveni technickou dovedností.

Technika záběrů na kanoi je zpracována ve stati „Technika jízdy na kanoi“.

Obecné zásady taktiky lze shrnout do těchto bodů:

- **Nechytat se lodi** ani když hrozí zvrhnutí. Spoléhat se jen na pádlo a správné využití technických prvků.
- **Spoléhat se na pádlo** - je pro vodáka na vodě jedinou oporou, proto je nikdy nepouští z ruky. Používá je nejen k pohonu a řízení lodi, ale i pro zajištění její stability.
- **Být klidný - nezmatkovat.** Ukvapené pohyby se většinou míjejí účinkem. Neví-li si vodák momentálně rady, neudělá nic a drží loď v přímém směru.
- **Voda je silnější.** Neprat se s ní, naopak se naučit této síly využít k snazšímu ovládnutí lodi.
- **Dobře číst vodu.** Čtení rozlišujeme nadlouho a nakrátko. *Nadlouho* určujeme základní směr jízdy, na 50-100 m. Čtením *nakrátko* řešíme vlastní vedení lodi, zhruba 5-10 m před sebou. Je nutno brát v úvahu, jak viditelný, tak neviditelný (krytý vodou) terén, podle utváření vody (vln, válců, jazyků apod.) usuzovat na překážky před sebou. Čtení na krátko je převážně záležitostí háčka. Nelze se však spoléhat, že z vody přečteme vše. Před místem, kam pořádně nevidíme, raději zastavme a prohlédněme si je (čím větší a nezkušenější kolektiv vedeme, tím je třeba být obezřetnější). Neznámá a obtížná překážka se obvykle ohlásí zvýšeným hlukem, lidé postávají zvědavě na břehu a sledují, co to s námi udělá. Nespoléhat se však na rady čumilů!
- **Volit vhodnou rychlost.** Loď je ovladatelná jen je-li rychlejší či pomalejší než proud. Je-li jen unášena, je hříčkou živlů! V kamenitém, nepřehledném terénu volme jízdu pomalejší než proud, vyžaduje však dobrou techniku. Rychlost výrazně zpomalují velké vlny nebo naopak mělčiny. Spěcháme-li, vyhýbáme se jim.
- **Využít vlastností lodi.** Výběr a charakteristiky viz stať „Lodě a plavidla“
- **Naučit se rozlišovat překážky.** Je to však věc dlouholeté zkušenosti. Překážky jsou různého druhu, umělého i přírodního původu. Umělé to jsou různé vodní stavby, bagry, lávky, lana, dráty apod. Přírozené jsou kameny, stromy, větve, šterkové lavice, na jaře i kry. Obtížnější překážku vždy prohlédnout, z lodi či břehu. Pro zdolání volíme způsob pro daný typ lodi nejbezpečnější.

1. Terénní jízda

Abychom správně pochopili dále popisované situace. Je nutné popsat a vysvětlit prvky, patřící vlastně ještě do techniky jízdy, ovšem vyžadující již proudící vodu (nákrasy viz. Legenda k obrázkům - Techniky jízdy na kánoji).

2. Vjezd z proudu do tišin (protiproudu)

Používáme jej při přistávání či zastavování. Musíme se ovšem rozhodnout včas. Nutno totiž pamatovat na to, že i když loď pluje vpřed je současně snášena proudem. Navíc loď musí do tišiny najíždět šikmo, čímž se snos ještě zvyšuje (můžeme ho omezit odklonem při nájezdu). Přídí míříme tedy cca 1-2 m nad místo, kam chceme jet. V okamžiku, kdy přídí přejezdí rozhraní a vjede do „druhé“ vody, je nutno provést náklon, úměrný rozdílu rychlostí proudu a tišiny. Pozor! Příliš velký náklon lze zmenšit, malý už nezměníme a plaveme!

a) Na stranu háčka

Jakmile přídí vjede do tišiny, háček provede závěs a drží na něm náklon. Pomine-li tlak na pádlo a loď není ještě do točena, ze závěsu přitáhne loď ještě více do tišiny. Zadák se předklání k palubě, aby odlehčil záď s pádlem ve střehové pozici, případně „zametá“, tj. provádí záběr od lodě na plocho. Teprve až je loď otočena, je možno náklon zrušit. Je-li tišina menší je možné točení zastavit kormidelníkem zasazením pádla k lodi a přiměřeným ulomením.

b) Na stranu kormidelníka

Náklon drží kormidelník vylehnutím na pádlo v mírném předklonu, háček buď záběr na plocho od přídě, nebo přiložení pádla k lubu či záběr přes ruku.

Chyby

Přílišný snos lodi daný zpravidla malou rychlostí lodi, malý úhel nájezdu, nedostatečný náklon, příliš časný záběr háčka (před nebo na rozhraní).

Vjezd do tišiny lze s výhodou užít i při zpětné jízdě (tzv. Australák). Zásady zůstávají stejné, záběry v podstatě také, jen háček si prohodí úlohy se zadákem. Hlavní potíž je v tom, že zatímco při přímé jízdě zadák na háčka vidí, může reagovat na jeho záběry, při zpětné jízdě je tato kontrola značně snížena.

3. Výjezd z tišiny (protiproudu) do proudu

Rychlost; úhel nájezdu a náklon přizpůsobíme rychlosti proudu, do něhož vjíždíme. Rychlost musí být dostatečně velká, aby se loď do proudu skutečně dostala a nedošlo k jejímu otáčení už na rozhraní. *Úhel nájezdu* volíme takový, aby loď sice do proudu vnikla, ale aby jim byla současně otáčena. Při příliš ostrém úhlu může dojít k přejezdu (viz. dále). *Velikost náklonu* se řídí silou proudu (obecně větší, než při vjezdu do tišiny). Důležitý je včasný, úměrný náklon a jeho udržení po celou dobu otáčení. Předčasné zrušení znamená vesměs zvrhnutí. Loď rozjedeme několika razantními záběry ve zvoleném úhlu proti proudu. Posádka předem musí být, alespoň přibližně, kam provádí výjezd.

a) Na stranu háčka

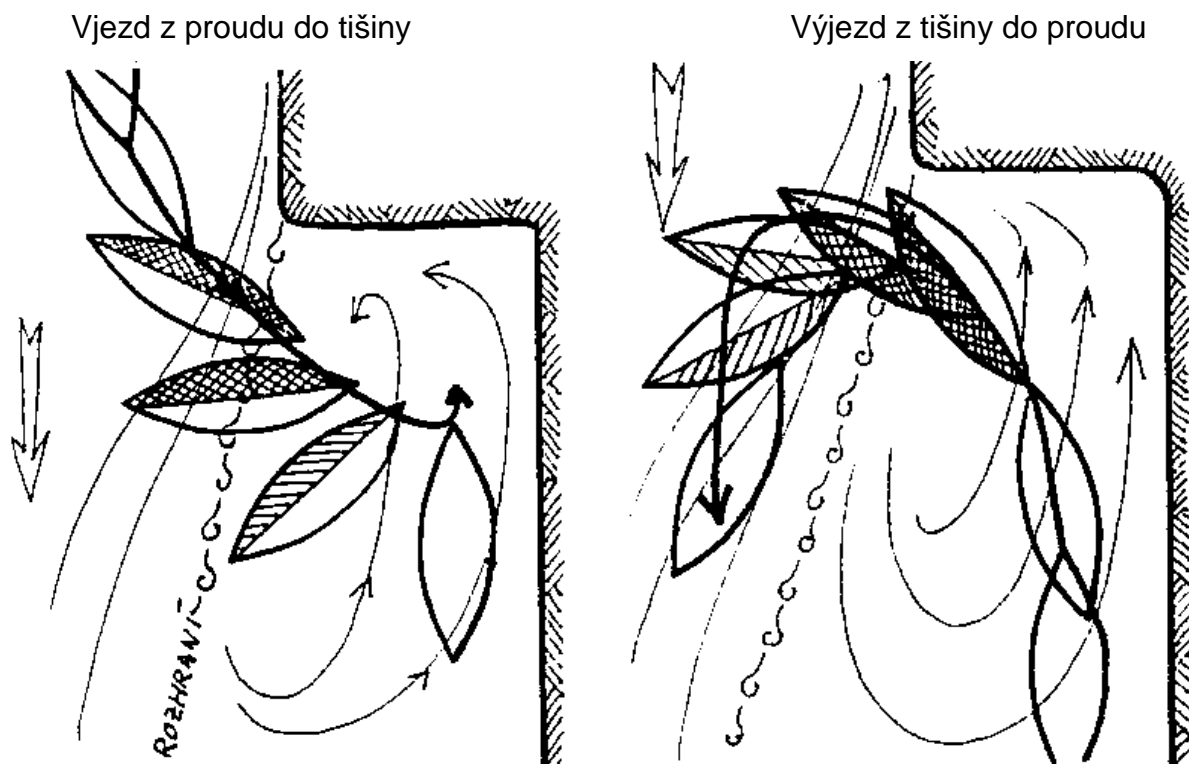
Za rozhraním náklon na háčka, ten zavěsí, drží náklon a natočením pádla dále vtahuje loď do proudu, zadák se shýbá k palubě s pádlem ve střehové pozici. Po dotočení se náklon zruší, háček dokončí přitažením a oba pádlují vpřed.

b) Na stranu zadáka

Za rozhraním náklon na zadáka, ten vylehne v mírném předklonu na pádlo, háček v odklonu má pádlo ve střehové pozici nebo zabere přes ruku (přiložení pádla k lubu je jen pro machry!). Po dotočení lodi se náklon zruší a oba pádlují vpřed.

Chyby

Příliš opatrné „čuchnutí“ do proudu (loď se točí na rozhraní), špatný úhel nájezdu, nepřiměřená rychlost, nedostatečný či předčasně zrušený náklon.



4. Přejezd

Je pohyb lodi napříč proudem, kdy příď směřuje proti němu. Tento pohyb je výslednicí sil rychlosti lodi, rychlosti proudu a úhlu, který s ním loď svírá. Velikost



potřebného úhlu je závislá na rychlosti proudu a intenzitě pádlování, je nutno ji udržovat po celou dobu přejezdu. Čím prudší proud, tím ostřejší úhel. Rovněž velikost náklonu na stranu pohybu je úměrná proudu. Přejíždíme-li proud s

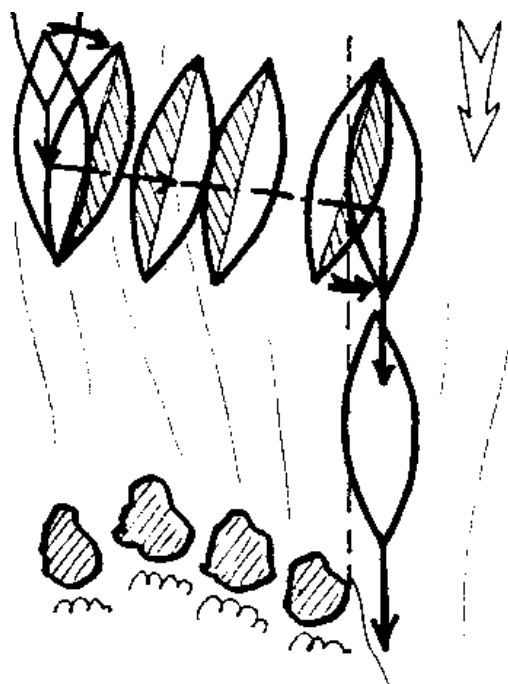
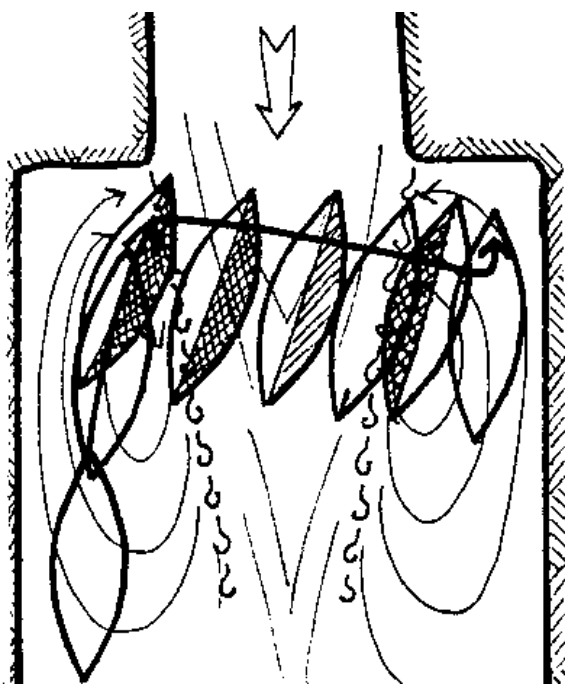
vlnami, je důležitá i volba místa nájezdu. Je totiž nutno najet tak, aby loď při přejezdu jela na vlně „z kopce“. Pak mnohdy není třeba „sáhnout do vody“ a loď při správném náklonu přejeđe jako na šňůře na druhou stranu (Viz obr.) V opačném případě se ani nejsilovnějším pádlováním neudržíme a proud loď snese.

a) Na stranu zadáka

Loď rozjedeme ve zvoleném úhlu do proudu. V okamžiku, kdy příď do něj vjede, nakloníme loď na zadáka a stálými záběry udržujeme úhel. Zadák nedovolí přetočení lodě a koriguje sílu působící na příď. Háček do řízení nezasahuje, provádí záběr vpřed v odklonu. Při vjezdu do tišiny či protiproudu na druhé straně nakloníme loď na druhou stranu a háček přitáhne. Zároveň se ruší náklon.

Přejezd

Traverz



b) Na stranu háčka

Rozdíl je v tom, že určujícím činitelem je v řízení háček. Nesmí dovolit přetočení špičky, jejím přitažením či odtlačováním koriguje úhel. Především musí hlídat nájezd do proudu, kdy může dojít ke „kopnutí“ špičky zpět do tišiny a loď tak zůstává na rozhraní. Zadák většinou jen zabírá. Při ukončení přejezdu uděláme opačný náklon, zadák zajišťuje vylehnutím, háček může zakončit zapáčením, tažením pádla po lubu či záběrem přes ruku.

Chyby

Malá rychlost, příliš velký úhel (loď se přetočí, provede výjezd), nedostatečný náklon, neprovedená změna náklonu po přejezdu.

5. Traverz

Rozumíme tím pohyb napříč proudem, kdy příď směřuje po proudu. Stejně jako u přejezdu je tento pohyb výslednicí rychlosti lodě vzad, proudu a úhlu, jež s ní loď svírá. Je to vhodný a účinný způsob vyhýbání se překážkám či hledání správného průjezdu, ovšem obtížný již tím, že se jedná o jízdu vzad, která nebývá tak zažitá.

V okamžiku, kdy se rozhodneme k traverzu, co nejrychleji zastavíme loď zpětnými záběry, natočíme záď ve směru traverzu. Loď nakloníme do směru pohybu a zpětnými záběry uvedeme do jízdy vzad. Řízení přebírá háček, zadák mu může pomáhat korigovat úhel. Důležitá je jeho volba vzhledem k proudu, jeho síle a rytmu záběrů. Je to věc citu a praxe. Čím prudší proud, tím ostřejší úhel.

Snaha co nejrychleji zastavit loď nutí jezdce zaklánět se. Při prvních pár záběrech to je v pořádku, jakmile se však přemůže největší odpor vody a loď se zastaví, mají se jezdci předklonit, aby odlehčili záď a usnadnili ovládání lodi. Úhel a náklon udržujeme dokud se záď nedostane nad místo, kudy chceme jet dál. Tam úhel i náklon zrušíme a razantními záběry loď rozjedeme.

a) Na stranu zadáka

Po zabrzdění zadák přitáhne záď do směru posunu spolu s náklonem, háček mu může pomoci. Zpětnými záběry s řízením lodi háčkem udržují jezdci správný úhel a náklon. Po ukončení traverzu zruší náklon, loď srovnají zapáčením a pokračují vpřed.

b) Na stranu háčka

Nastavení úhlu se provede zapáčením, zrušení přitažením.

Chyby

Spočívají většinou ve špatném úhlu a ovládání lodi. Nadto vodáci většinou ztrácejí klid, zjistí-li, že je proud unáší k překážce. Nejhorší je přestat pádlovat, pak je střet neodvratný. Snos se obvykle projeví v místech, kde je proud nejsilnější, při březích se síla proudu vyrovnává se silou zpětných záběrů.

6. Vlastní jízda

a) Nošení lodi

S tím nebývají problémy (kromě jejich hmotnosti). Loď můžeme nosit za luby, za úchyty na špičkách či dokonce na rameni. Při nošení lodí s bagáží se osvědčil pár popruhů s držadly na koncích, popruhy se podvléknou pod břichem zhruba ve třetinách lodi a čtyři osoby relativně snadno loď unesou i s bagáží a to poměrně daleko.

b) Spouštění na vodu

U otevřených lodí je nejvýhodnější uchopit ji proti sobě za luby a spouštět záď po proudu. Čím víc proud unáší záď, tím rychleji ručujeme po lubu k přídi. Nakonec zadák uchopí příď a přitáhne ji ke břehu. Zavřenou loď je lépe chytit za příď, záď hodit na vodu proti proudu, ten ji otočí. Ovšem pozor, jeho síla bývá značná a může nám loď z rukou vytrhnout event. převrátit! V kamenitém terénu je lépe vzít loď jen z jedné strany za límec a dávat ji na vodu bokem.

c) Nastupování a vystupování

Podle některých nejrizikovější z celé jízdy. Na proudící vodě nastupujeme zásadně příďí proti proudu. Zadák drží loď za úchyt nebo límec a háček nastupuje první. Na zavřené lodi opře pádlo listem na plochu o břeh, jednou rukou fixuje dřív u hlavice ke špičce límce, druhou se opře o žerď u listu, přenesse na ni váhu, stoupne jednou, a pak druhou nohou do středu lodi a poté zaklekne, případně natáhne zástěru.



Na otevřené lodi není tento způsob nezbytný, stále však platí, že stoupáme do osy lodi a opíráme se o pádlo.

Je-li háček usazen a připraven ke startu, přidržuje loď u břehu (rukou, pádlem, oporou o pádlo na opačné straně a stejně nastoupí zadák. Startujeme vjezdem do proudu nebo částečným přejezdem, je-li hned pod místem startu překážka. Jen na úzkých tocích, kde loď nelze otočit, nastupujeme a startujeme po proudu, ovšem v obráceném pořadí, tj. háček drží a zadák nastupuje první. Po startu odtraverzujeme do proudnice.

Přistáváme příďí proti proudu (výjezd do tišiny). Háček drží loď u břehu, zadák vystupuje první. Stáhne zástěru, zafixuje pádlo (viz. nastupování), vysouká nohy, postaví se a vykročí na břeh, ale neodráží se od lodi. Ta pak totiž podjede a končívá to "břehulákem". Pak podrží příď a nechá vystoupit háčka. Je-li nutno přistát po proudu, pořadí se pochopitelně mění.

Častou chybou bývá, že háček drží špičku příliš u břehu, takže kormidelník má moc daleko loď od břehu.

d) Start a přistání (zastavení) družstva

Všichni musejí být připraveni, aby po první lodi mohly plynule vyjždět další. Čím rychlejší je proud, tím rychleji musejí lodi startovat, aby neztratily kontakt. Obecně platí: Jakmile se loď rozjíždí, už musí začít zabírat další. Setrvačnost zapracuje, že mezera mezi nimi je dostatečná, ale ne nadměrná.

Při přistávání, je-li málo místa, zvláště ve vracácích musí loď udělat místo následujícím, okamžitě, zpravidla couváním.

e) Jízda v proudnici

Voda, jak jsme již řekli, neteče v celém profilu stejnou rychlostí, vytváří proudnici, kde je proud nejsilnější. Využíváme toho ke zvýšení rychlosti jízdy. Této výhody však nelze vždy a všude využít a je nutno se od proudnice odchýlit, často i proto, že rozdílná rychlost vody v proudnici a mimo ni nám pomáhá v řízení lodi. V zákrutech probíhá proudnice po vnější straně oblouku, bývá tam ale nejvíc překážek (padlé stromy apod.).

V obloucích je tedy lépe jet mimo proudnici, na rozhraní mezi ní a klidnější vodou u vnitřního břehu. Čím je proud rychlejší, tím je toto rozhraní výraznější. Příď jede pomalejší

vodou, zád rychlejší a při správném postavení lodi projedeme oblouk bez námahy. Přílišné puštění špičky za rozhraní může však způsobit přetočení lodi do protisměru („hodiny“). Správný náklon je v tomto případě nezbytný, jinak to končí zvrhnutím. Někdy to děláme úmyslně (ty hodiny, ne zvrhnutí!) jako taktický prvek - tzv.pomocnou smyčku. Na konci oblouku je totiž nebezpečí podemletých stromů největší a s použitím pomocné smyčky se lze „proplížit“ u vnitřního břehu, třeba i zpětnou jízdou či bezpečně přistát a místo si v klidu prohlédnout.

Jedeme-li ji po vnějším oblouku, jedinou naší spásou je relativní rychlost vůči proudu. Háček nesmí podlehnout pokušení odtáhnout špičku od břehu, jinak on sám sice unikne ale „protáhne“ zadáka větvemi a jiným neřádstvem.

f) Překážky v proudu

Snažíme se jim vyhnout (viz obr.)

A: Přímoú jízdou šikmo proudem za pomoci odklonu (voda podbíhá a neopírá se o břicho - snos je menší).

B: Pomocnou smyčkou, zvláště tam, kde za překážku dobře nevidíme. Využíváme tišin a protiproudů (i malých) Otočením lodi do protisměru zpomalíme, případně zastavíme a získáme čas. Překážku pak mineme přejezdem, výjezdem kolem ní či jízdou vzad.

C: Traverzem. Zvláště při náhlém objevení překážky, kdy nelze užít jiného způsobu, pokusíme se o traverz. Na kanoi je, však většinou pomocná smyčka snazší a bezpečnější.



Nelze-li se překážce vyhnout, je lépe najet jí přímo, čelně. Zpětnými záběry zmírňujeme náraz a snažíme se loď udržet souběžně s proudem. Pak jízdou, vzad či traverzem se dostat mimo dosah. Dojde-li přese všechno k bočnímu nárazu, není ještě vše ztraceno. Je však bezpodmínečně nutné udělat velký náklon k překážce (opačný znamená zvrhnutí a zlomení lodě) a snažit se nějak z překážky sklouznout, byť pozpátku. A nepodlehout panice, jestliže se to okamžitě nezdaří.



g) Boční přítoky

Běžně je překonáváme pouze přímou jízdou s náklonem proti přitékající vodě. Jsou-li ale zvlášť silné a mocné, je lépe je překonat přejezdem. Na styku dvou proudů otočíme přídi proti zdolávanému přítoku, provedeme přejezd, pak loď otočíme a pokračujeme v jízdě.

h) Jízda v peřejích

Vlny a peřeje jsou způsobeny spádem, překážkami a nerovnostmi dna. Podle



charakteru vln můžeme usuzovat na hloubku překážky pod nimi. Pravidelné a dlouhé vlny značí hlubokou vodu. Platí to i pro jazyky. Poskytují obvykle bezpečný průjezd, síla vody odvalí vše z cesty. Je-li tam však rostlá skála, máme smůlu, zpravidla na to nic neukazuje. První vlna je největší, další postupně slábnou.

Krátké a nepravidelné vlny značí vodu mělkčí. Je-li za vlnou tišina, signalizuje to kámen těsně pod hladinou. Nejjednodušší je jízda kolmo na vlny, loď je prořezává a rozhoupává se v podélné ose, otevřeným lodi hrozí zalití.

Je nutné si pamatovat, že vlny loď výrazně zpomalují. K udržení rychlosti je nutno



intenzivně pádlovat, ovšem tak, že záběry nemohou být zcela v rytmu, ale musejí být zasazeny až za vanu (viz obr.), na její odplývající stranu.

Abychom se vyhnuli zalití lodi, můžeme jet vlny bokem, je to ale náročnější na stabilitu. Loď necháme volně splývat a kopírovat tvar vln (viz obr.). Vodoryska by se neměla

příliš měnit. Tělo držíme ve svislé poloze, nezávisle na sklonu lodě. Bokem nelze jet, kde jsou válce, vlny, jejichž hřebínek přepadá zpět, a kde jsou kameny nízko pod hladinou, o něž by loď mohla „zakopnout“.

i) Velké vlny

Setkáváme se s nimi zvlášť na vodnatých tocích či při povodních. Je-li jich více za sebou, snažíme se jim vyhnout, ne pohoupat se! Rychlost vody se ve vlnách zvyšuje a tím vyrovnává, někdy i eliminuje rychlost lodí. Tak se stane, že dvě, tři vlny ještě přejezdem, na další ale už nemáme rychlost se na ní „vyšplhat“, loď sklouzne nazpět, ta zadní nám „zašlápne“ zadek a je konec. Plave se pak daleko. Druhé nebezpečí je v tom, že si loď „sedne“ do úžlabí mezi vlnami a je jimi bez jakékoliv šance unášena. Postihuje to zvlášť krátké lodě.

j) Vodní válce

Tvoří se za překážkami, kde přitékající voda má velký spád, ta spodní nestačí odtékat a vrací se k překážce. Nebezpečí je v tom, že značně loď brzdí, někdy zcela zastaví ba i vtáhne zpět proti vodě. Válce proto projíždíme vždy pokud možno kolmo co

největší rychlostí a zpočátku co nejvíce odlehčenou špičkou. Případný záběr provádíme až za válec do odplývající vody. Dostaneme-li se přesto do válce bokem, jediná naděje je velký náklon do válce (viz obr) a co největší vytažení těla se závěsem až do odplývající vody.



k) „Karfioly“ a víry

Na našich tocích jsou vzácné. Nicméně „karfiol“ (vyvřelá voda, Presswasser) není nikdy na jednom místě a trvale. Vyvře, ujede po vodě, rozplyne se a někde vedle se utvoří další. Bezpečnější průjezd je přímo přes něj, loď bez náklonu, pádlo z vody, ovšem připravené k okamžitému potřebnému záběru. Zdolání „karfiolů“ je věc zkušenosti, citu a duchapřítomnosti.

Neznám řeku kde by vír nám mohl způsobit komplikace, nicméně možno-li, vyhneme se mu. Není-li to možné, pak jedeme rovnou přes něj, s lodí bez náklonu a pádlem připraveným k nějakému záběru.

l) Nízké lávky

Bývají časté na úzkých tocích, většinou za zatáčkou a v proudu. Podjíždíme je co nejpomaleji, osa lodi rovnoběžná s proudem, přímo či couváním.

Při přímé jízdě užíváme zpětných záběrů ke zmírnění rychlosti, vidíme na překážku i pod ní, musíme se ale shýbat dopředu a při nepodjetí jen těžko vycouváme.

Při jízdě vzad sice na překážku a pod ní pořádně nevidíme, ale háček snáze drží loď u břehu, může ji pomalu spouštět a nelze-li lávku podjet, návrat je snazší.

Machři podjedou i velmi nízké lávky velkým náklonem ke břehu a ručkují po něm, vyklonění zcela mimo loď.

m) Zdivočelá řeka

Mění často a rychle koryto, řečiště není ustálené (Slovensko-Bělá). Nejhlubší bývá u břehu, střed se zanáší oblázky. Padlé, podemleté stromy jsou pravidlem. Oblázky a valouny se v proudu snadno přemísťují, řečiště se stále „stěhuje“, vytváří se mnohá ramena. Volba vhodného je věcí odhadu vodáka a bohužel i náhody. Obvykle je lépe odbočit do nového, vznikajícího ramene, kde je voda nižší, i když musíme „předrncat“ mělčinu celkem bez spádu, než jet dál a sledovat, jak se voda postupně odcezuje, až nakonec ve velké rychlosti a spádu přepadá přes valouny do spodní hladiny a my musíme přenést.

7. Jezy a propusti

Nejsou, to je třeba znovu zdůraznit, divoká voda. Pro jejich zdolávání neplatí do puntíku to, co bylo dosud řečeno, jsou tu odlišnosti.

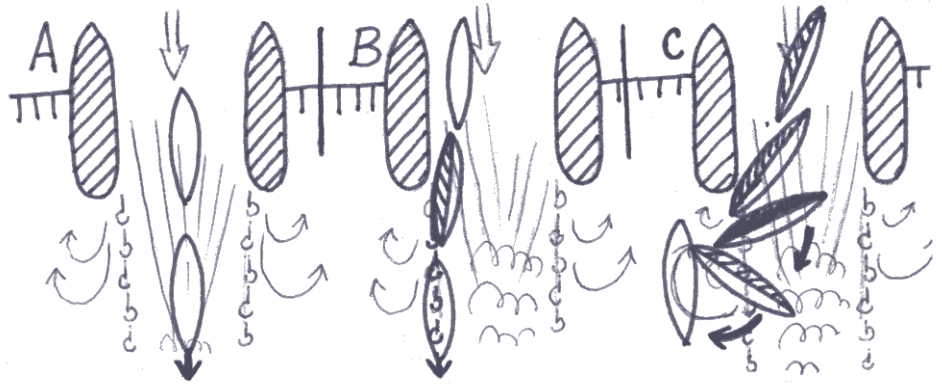
a) Sjíždění propusti

(viz obr.)

A: Přímou – je nejjednodušší, pokud voda pod propustí odplývá a nejsou v ní velké vlny. Loď držíme přímo, kolmo na vlny ve střední rychlosti (při velké rychlosti vlny „řežeme“ a hrozí zalití, při malé je vyhoupeme, ale mohou nás zastavit.

B: Po rozhraní - jsou-li vlny velké hrozící zastavením či zalitím, volíme jízdu po rozhraní.

Lod' vedeme tak, aby se vyhnula největším vlnám a jela po rozhraní mezi proudem a protiproudem. Problém je ve správném najetí. Voda v propusti totiž „natahuje“ do středu a tento tah je nutné překonat. Najíždíme tedy nikoli středem, ale u



srubu a trochu šikmo z proudu, odklonem omezíme snos. Pak srovnáme lod' ve směru rozhraní, zrušíme odklon. Při správném projetí lod' není zalita a bezpečně projede.

C: Výjezd z proudu do vracáku (př. „telemark“) - je po technické stránce stejný jako výjezd z proudu do tišiny, jen síla a rychlost proudu je větší a rozhraní výraznější. Důležité je, aby lod' do protiproudu skutečně vjela a netočila se na rozhraní. K tomu je nutná rychlost a správný úhel nájezdu. Lod' vedeme propustí výrazně šikmo směrem na protiproud, do něhož chceme jet, pomáháme si odklonem a vzhledem k rychlosti vody směřujeme asi metr před konec srubu. V protiproudu musíme udělat dostatečně velký náklon a předčasně ho nerušit. Po otočení budme připraveni zamezit energickými záběry tomu, aby nás vracák nevtáhl zpět do propusti.

b) Zavřená propust'

Není-li rozdíl hladin velký a v propusti dost vody, můžeme sjet přímo, špičky ale obvykle trpí, dochází k rozbití lodě. Proto volíme skok bokem. Není technicky obtížný, je to však nápor na psychiku. Předpokladem je dost vody, jak na hrazení, tak pod ním a dole odplývající voda bez většího válce. Lod' otočíme souběžně s hrazením a necháme se „spláchnout“. Při skoku má být lod' nakloněna mírně ve směru pohybu, aby případná voda padající na palubu ji nezvrhla a náklon držíme i po dopadu, pádlo připravené k vylehnutí. Je-li to možné, snažíme se srovnat lod' do přímé jízdy ještě v propusti, není-li, nakláníme lod' po proudu a snažíme se dosáhnout pádlem do odplývající vody.

c) Retardérová propust'

Je v podstatě jednoduchá, vyžaduje jen pečlivé najetí do úžlabí mezi dva podélné hřebínky (neuděláme-li hrubou chybu, voda nás už z úžlabí nepustí), citlivé vyrovnávání stability a nesahat zbytečně pádlem do vody. Depresivně může působit délka propusti, vysoké kamenné sruby (Větrní) a fakt, že zvrhnutí končí zraněním.

d) Sjíždění jezů

Sjíždíme je pouze tehdy, odplývá-li voda pod nimi a je-li na nich a pod nimi dostatek vody. Raději pomalu, příd' se tolik „nezapíchne“ a případné nárazy mírnější. Háček musí mít připravené pádlo k záběru, aby při ztrátě rychlosti mohl lod' vytáhnout.

U kolmých jezů není rozhodující jejich výška, ale voda pod nimi. Třeba dvoumetrový jez může být bezpečný, má-li kraťouchký vývar a naopak několikacentimetrový s dlouhým vývarem smrtelně nebezpečný! Každopádně je-li vývar silný a delší než lod' a háček po sjetí nedosáhne za něj, je sjíždění nezodpovědný hazard. Někdy se setkáváme se zvláštním jevem. Voda v podjezí z nejrůznějších příčin nestačí odtékat a stoupá, spád zpátky k jezu se zvyšuje. Když už je té vody moc, náhle spadne a odplyne (voda „dejchá“). Interval může být od několika do desítek vteřin. Záleží pak, kdy do toho vjedeme. V

případě vršení vody jsme ztraceni, naopak v momentu, kdy voda opadne, hravě projedeme.

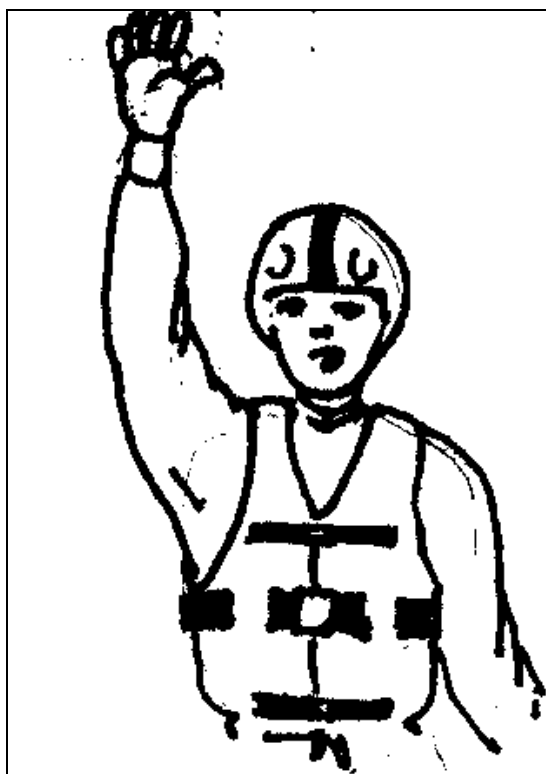
I jezy někdy sjíždíme bokem, zvláště dlouhé lomené, či je-li na tabuli málo vody a při přímé jízdě bychom na koruně uvízly. Zásady jsou obdobné jako u propusti. Náklon na konci jezu je zvláště důležitý.

C. Signály na vodě

Dorozumívání na vodě při akci je velmi důležité. Úspěšnost při splutí či při záchranných pracích je závislá na komunikaci mezi účastníky. Lidské hlasivky obvykle v souboji s hlukem proudící vody neobstojí. Pak je nutné použít různé dohodnuté signály.

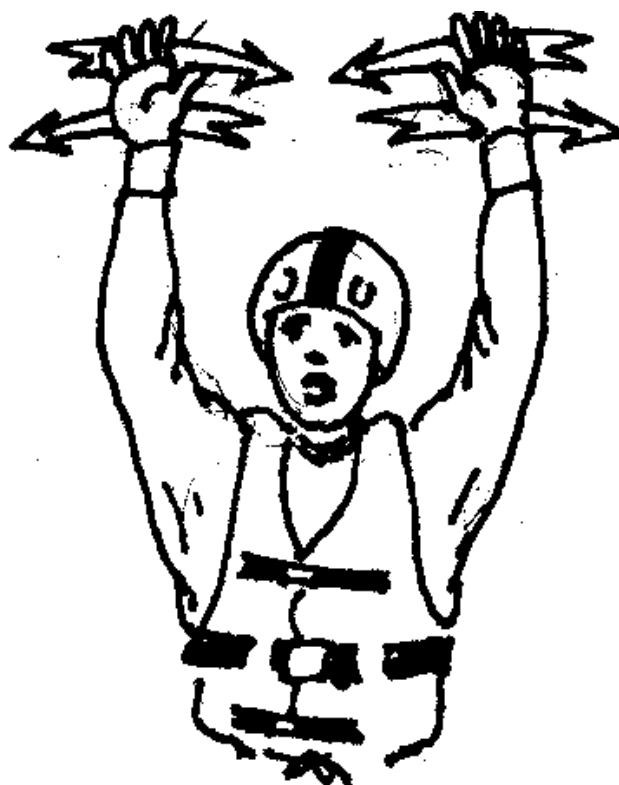
Nabízíme zde proto dva druhy signálů. Prvních deset je určeno pro základní dorozumívání při splutí (například sjíždění jezů a obtížných míst), ostatní pro rozličné situace. Popsané signály se v různých publikacích v detailech odlišují, některá jich uvádějí daleko víc.

Méně je někdy více. Nejde přece o to, aby to uměl vedoucí, ale i jemu svěřené děti. Lépe je znát základní signály opravdu dobře, než si zatěžovat hlavu něčím, co použijem jen zřídka, možná nikdy. Nadto my, jako skauti, můžeme použít, v případě nutnosti, i našich znalostí signalizace i k předání obsažnějších zpráv či pokynů.



STŮJ!

Vztyčená paže s nataženou rukou, dlaní vpřed



ČLOVĚK V NEBEZPEČÍ, NUTNO ZACHRAŇOVAT!

Mávání oběma rukama nad hlavou



POJEĎ, POJĎ SEM

Paže pokrčená v lokti, pokrčená ruka dlaní k sobě, volnější pohyb k sobě



POMALU

Paže ohnutá v lokti před tělem či mírně stranou s dlaní dolů, kratičké pohyby nahoru a dolů



RYCHLE, ROZJEĎ TO!

Paže ohnutá v lokti, ruka v pěst, rychlé kroužení předloktím



DOPRAVA, DOLEVA

Paže pokrčená v lokti, ruka v pěst, palec ve směru pohybu, krátké pohyby tím směrem. Na větší dálku ukazujeme celou paží



NEVIDÍM (KUDY?)

Paže skrčená v lokti, ruka s roztaženými prsty
dlaní k obličej, pohyby sem tam



V POŘÁDKU, PŘIPRAVEN

Paže ohnutá v lokti, ruka v pěst se vztyčeným
palcem



NEJEZDI (SEM)!

Paže i ruka jako při „stůj“, mávání v čelné
rovině



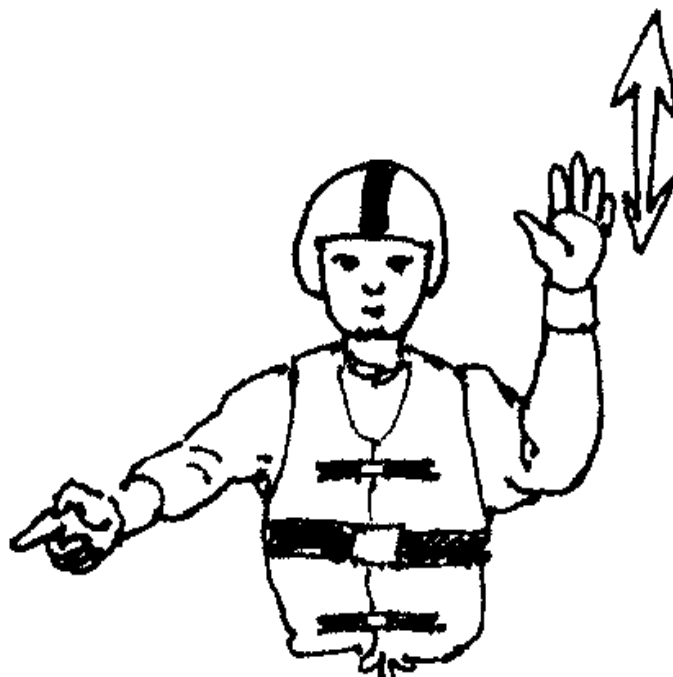
NEVÍM, NEROZUMÍM

Upažení s pokrčením v loktech, dlaně vzhůru



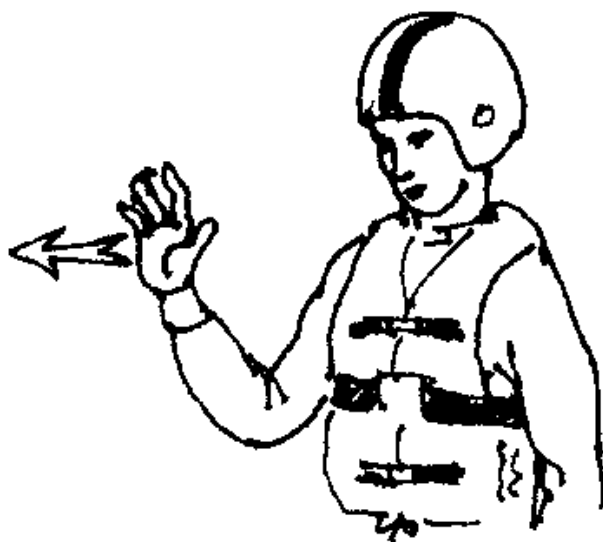
PÁDLO VE VODĚ

Horizontální pohyby pěstmi nad hlavou



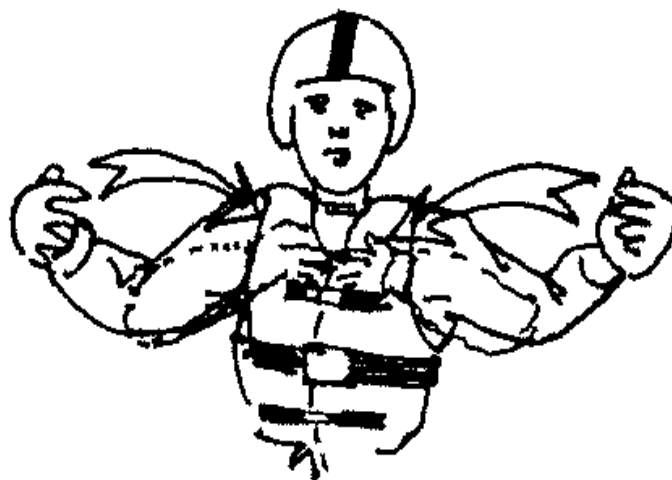
ČLOVĚK VE VODĚ

Vertikální pohyby paže s otevřenou dlaní



ZVYŠTE ODSŤUP

Pohyb paže jako při odtlačování – dlaň dopředu



PORADA, SRAZ

Obě paže z upažení do zkřížmo na prsou



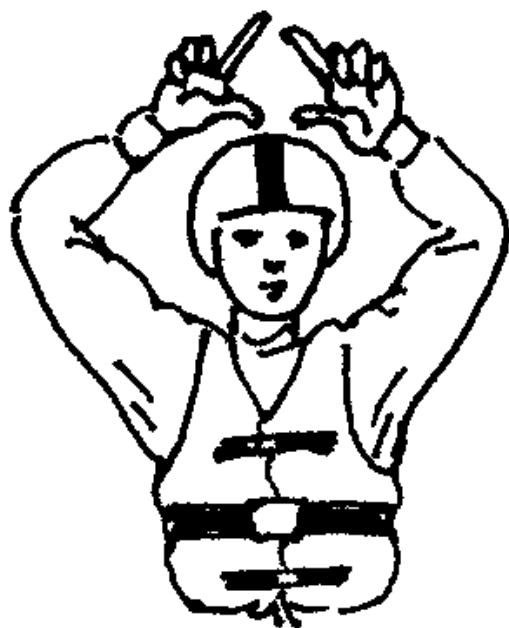
PROHLÍDKA

Ruka nad očima dlaní dolů



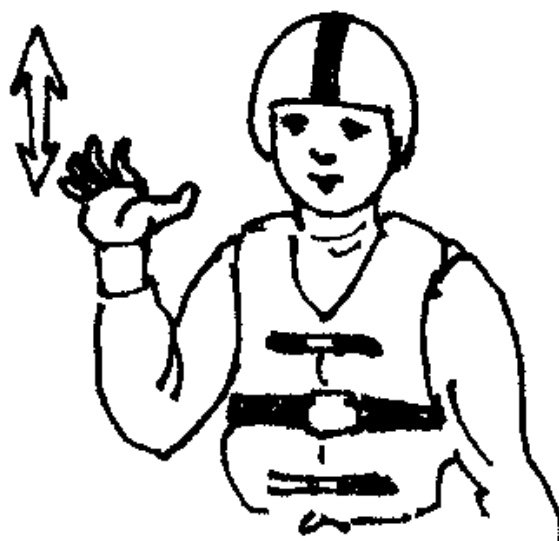
ZPOMALIT

Ruka dlaní vpřed před obličejem (jako utírání potu)



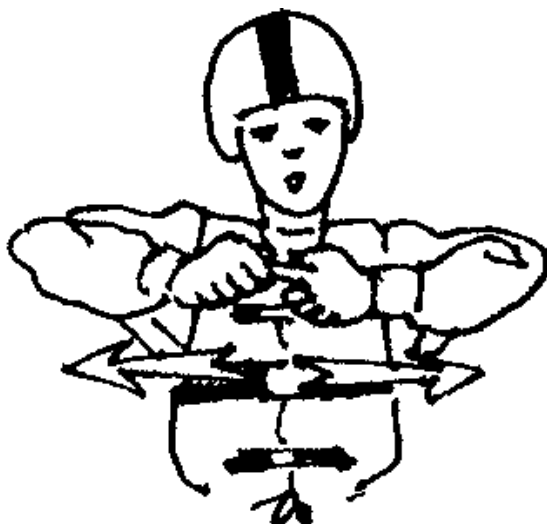
POŠKOZENÁ LOĎ

Otvor z palců a ukazováčků nad hlavou



PŘENÁŠENÍ

Pohyb ruky s dlaní vzhůru nad ramenem (jako zdvihání)



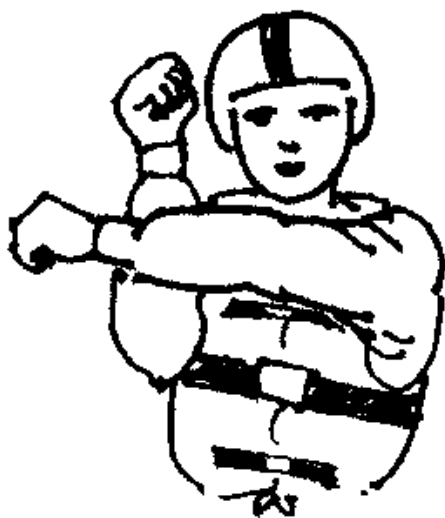
POTŘEBUJI LANO

Sevření ukazováku v dlani a postupné vytahování



POTŘEBUJI SPRÁVOVÁNÍ

Opakované stlačování dlani



POTŘEBUJI LÉKÁRNU

Předloktí s rukama v pěst křížem přes sebe



CHCI FOTOGRAFOVAT

Jako když se drží aparát a tiskne spoušť



JE MI ZIMA

Sevržené paže kolem sebe



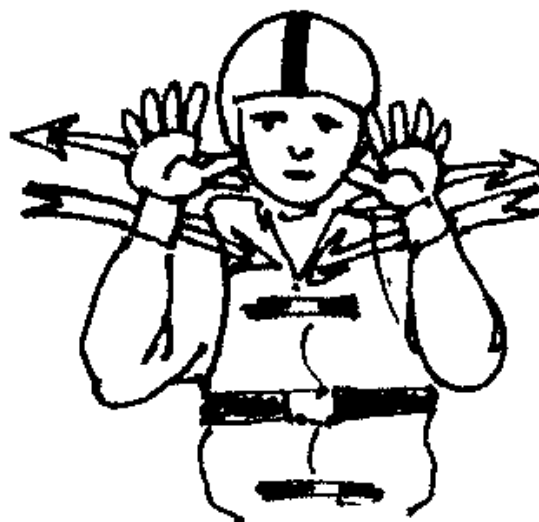
MÁM HLAD

Ukázat do otevřených úst



CHCI SPÁT (ODPOČINOUT)

Hlava složená na složených dlaních



ZRUŠENÍ SIGNÁLU

Pomalé kývání předloktími s dlaněmi vpřed (do zkřížení)

D. Jízda na pramici

To, co bylo dosud řečeno, je možné aplikovat i pro jízdu s pramici. Asi nebudeme jezdit s pramkou propust' bokem, záběr přes ruku se nám také asi těžko zdaří, většinu však možno s úspěchem využít.

Jeden významný rozdíl tu je. Ve dvoučlenné posádce kanoe je shoda snadná, sjezděností se ještě zvyšuje. Na pramici však jde většinou o málo zkušený vodácký potěr, ale i u vyspělejších musí být určitá autorita, jíž se musí posádka podřídít a tou je kormidelník, jeho slovo je svaté. On zodpovídá za loď, on velí. Povelů si samozřejmě sám nevymýšlí, používá předepsanou terminologii.

Pramici nosíme buď ve dvou, za čela, či ve více lidech za luby. Na vodu jí z nízkého břehu spouštíme zádi napřed, z vysokého raději krytou přídí, aby nenabrala, i za cenu toho, že jí musíme pak otočit.

Loď drží háček na straně přivrácené k břehu. První nasedá zásadně kormidelník a podle situace postupně velí, kdo má nastoupit (například „pravý zadák, levý zadák“). Na pramici neklečíme, sedíme co nejbliž luby, vnější nohu pod sebou, vnitřní mírně pokrčenou vpřed. Po nastoupení každý bez povelu připraví do polohy „pohov“. Na povel „odrazit“ háček držící loď jí odrazí a naskočí. Na povel „vpřed“, „vzad“ a podobně pramice vyjíždí.

Při přistávání (i na pramici proti proudu) na povel „Háček!“ tento odloží pádlo, uchopí provaz a vyskočí na břeh vedle lodi (nikoliv vpřed!), přitáhne ji a pevně drží. Vystupuje-li posádka s pádly, druhý háček vynesete i jeho pádlo. Předchází-li povel „páidla odložit“, položí je každý hranou podle boku lodi, dle pokynu kormidelníka vystoupí. Kormidelník jako poslední.

Na mělčinách i v jiných případech je třeba co nejrychleji opustit loď, aby se nepoškodila. Nebývá čas na to, aby si kormidelník vzpomínal na ten úplně správný povel, zavolá něco jako „ven“ nebo „z lodě“ a posádka musí co nejrychleji vyskakat přes boky i s pádly. Ta poslouží jako docela slušná berlička.

P550 je hbitá a obratná loď, umožňující všechny popisované cviky - vjezd do tišiny, výjezd do proudu, přejezd i traverz. Stačí si uvědomit, že při standardním obsazení 4+1 tam jsou 2 háčkové, 2 zadáci a ještě kormidelník, kteří mohou uplatnit popisovanou kanoistickou techniku. Problém je v tom, že to bývají začátečníci, to se však dá napravit náležitým výcvikem. Současně se záběrem vpřed učít i záběr vzad, vylehnutí, závěs a přitažení. Je pak na kormidelníkovi, aby podle situace velel například „levý háček závěs“ nebo „pravý zadák vylehnout“.

Pramice je sice stabilní, i ta však vyžaduje náklony. Je dobré, aby si kormidelník podle potřeby přehodil pádlo tak, aby vylehnutím mohl náklon udržovat.

U zkušených posádek je možno použít celou škálu záběrů. Kormidelník v tomto případě nevelí, co má kdo udělat, ale v podstatě určuje okamžik, kdy je to třeba udělat a posádka, podle postu, na kterém sedí, provede odpovídající záběr. Třeba při povelu „prudce doprava“ pravý háček udělá závěs, který zakončí přitažením, levý záběr od přídě nebo zapáčí, pravý zadák vykloněn provede zpětný záběr obloukem od zádi a levý široký záběr přitažením zádi.

Ujišťuji, že to velmi dobře funguje, úspěšně jsme takto jezdili ve čtyřech na Hubertusu v brankách, chce to ovšem posádku, která to umí.

Ani sebedokonalejší výčet technických a taktických prvků nemůže nikoho naučit dobře jezdit. Jedině spojení teorie a praxe se zkušenostmi může zvýšit bezpečnost a násobit zážitky za sjíždění řek.

E. Povelý

Připravít! (Ready)

Pádlo se uchopí, podle toho jak sedíme, levou nebo pravou rukou za hlavici a druhou za dřík. Takto uchopené pádlo se položí napříč kolen listem nad vodou.

Pozor!... Vpřed! (Go)

Pádlo se zvedne, pádlař se předkloní co nejdál dopředu a pádlo se nasadí kolmo na vodu, list kolmo k boku lodě. Na povel : „Vpřed“ se pádlo ponoří do vody a táhne celým tělem podél bortu lodě dozadu, a pádlo vypluje listem na hladinu. Obloukem se přenesení pádlo opět dopředu a pohyb se opakuje. Dá se to přirovnat k zabodnutí kůlu do vody, ke kterému se pak celým

tělem přitahujeme.

Stop!

Pádlo se nasadí kolmo do vody a tlačí oběma rukama v místě úchyty proti směru chodu lodě. Vlastně pádlo stojí „na místě“ a jen loď setrvačností pokračuje v jízdě. Loď se zpomaluje, až se zcela zastaví.

Kontra!

Je podobný postup tahu, jenže zde se pádlař snaží pádlovat proti směru jízdy, a tím rychleji mění směr jízdy.

K rychlému otočení lodě se používá dvojpovel: pro jednu stranu lodě stop, druhou kontra, nebo ještě pro rychlejší pohyb otočení jedna strana kontra a druhá vpřed. Tak rychlé otočení vlevo má povel: Levá kontra -pravá vpřed!

Pohov! (Lego)

Přestane se pádlovat a pádlo se položí přes kolena, ale drží se na předepsaných místech listem vodorovně k hladině, aby nekladl odpor vlnám či větru.

Odlož!

Pádlující položí pádla vedle sebe na své straně tak, že list je rovnoběžně s bokem lodi dopředu, dřík opřen o sedačku, hlavice vzad.

K pozdravu pádlo vztyč!

Pádlo se otočí obloukovitě tak, aby pěst s hlavicí zůstala v klíně pádlaře a druhá držela dřík pádla ve svislé poloze listem kolmo na podélnou osu lodě. Používá se to k vyjádření vodáckého pozdravu celé posádky pramice.

Pádlo spust!

Pádla jdou opět obloukem do polohy „Připravení“

Háček připravit!, Háček!

Povel pro háčka pramice těsně před doplutím ke břehu. Těsně před přiražením vyskakuje z lodi ven a chytá ji. Jednak ji chrání před nárazem, druhak ji připravuje na vystoupení celé posádky a vyvázání.

F. Doprava lodí

Ty tam jsou doby, kdy průkopníci kanoistiky u nás koníčkovali do Štěchovic a odtud s lodí na zádech přes vršek na Slapy, aby mohli sjet Svatojánské proudy a Vltavu do Prahy. Je i dost dlouho, kdy nám nebylo zátěží hodit loď na podvozek, odvézt ji 20 km pěšky po silnici, a zpátky dojet po vodě do loděnice. I dnes může být podvozek užitečný

(ač je to další krám do lodě), máme-li někde delší přenášení, či posíláme-li loď vlakem a na nádraží je daleko.

Posílání lodí vlakem je dnes komplikované, ne všechny stanice lodi přijímají k dopravě nebo je tam možno posílat. Existuje i spousta jiných omezení. Proto je nutné, počítáme-li s dopravou po železnici, důkladně se u ČD informovat o podmínkách. Vzhledem k tomu, že se každou chvílí mění, před každou akcí se raději přesvědčeme znovu!

Druhá eventualita je doprava auty s lodí na střeše, buď na klasické zahrádce nebo zvláštním zařízení (profilové apod.). Žel dnešní výrobci aut s podobnou dopravou příliš nepočítají.

Spíše se proto setkáváme s nejrůznějšími malými vleky. Měly by být dostatečně bytelné a natolik variabilní, aby umožnily přepravu různých druhů a typů lodí. Co se týče jejich způsobilosti k provozu na pozemních komunikacích, o tom se šířit nebudeme, to je jiná kapitola.

A pak to jsou velké vleky, opět velice různorodé co do konstrukce i provedení, tažené za autobusy či nákladními auty.

Způsobů navazování je několik. Nejjednodušší je vázání „na fest“ kdy loď popruhy či gumovými upínači (gumicuky) přitáhneme pevně ke konstrukci nejlépe podloženou molitanem apod. Nejvíce se osvědčilo a k lodím nejšetrnější je podvěšování. Loď je možno podvěsit i na popruhu, lepší je ale mít podvěsy zhotovené z příhodného materiálu (kůže, hnací pásy, Papopruh) na jedné straně s hákem, odpovídajícím trubce vleku a na druhé straně s okem, jimž je provlečen řemínek. Tím je možno regulovat délku podvěsu, hákem snadno zahákneme za trubku. Loď pak stáhneme upínákem k dolní trubce. Není snadné sehnat dobrý upínák. Musí být sice pružný, ale dost tuhý, příliš měkkým nelze loď spolehlivě upnout.

Na delší vzdálenosti je dobré lodi zajistit ještě „předozaďním úvazem“, popruhem či lankem, upevněném na chytu lodi a na druhé straně na trubce vleku - zajišťuje, že se loď při transportu nemůže pohybovat dopředu ani dozadu, nadto při uvolnění či přetržení podvěsu podrží loď.

A samozřejmě: při každé zastávce kontrolujeme uvázání!

G. Použitá a doporučená literatura

[1] *Učebních texty pro cvičitele vod.turistiky III.tř., Olympia 1980*

H. Obsah

A. Technika jízdy na kánoi	2
1. Sed a klek v kánoi	2
2. Legenda k obrázkům	2
3. Základní záběr vpřed	2
4. Řídící záběr zadáka	3
5. Vylehnutí na pádlo	4
6. Brždění lodi z klína	4
7. Brždění lodi závěsem za tělem	5
8. Zpětné záběry	5
9. Jízda vzad	6
10. Řízení lodi na stranu háčka	7
11. Řízení lodi na stranu zadáka	8
12. Zpětný záběr obloukem od lodi	11
13. Boční posun lodi	11
14. Boční posuv za jízdy	13
15. Střehová pozice pádla	14
16. Vedení pádla vodou	14
17. Bidlování	14
B. Technika a taktika jízdy na proudící vodě	14
1. Terénní jízda	15
2. Vjezd z proudu do tišin (protiproudu)	15
3. Výjezd z tišiny (protiproudu) do proudu	16
4. Přejezd	17
5. Traverz	18
6. Vlastní jízda	18
7. Jezy a propusti	22
C. Signály na vodě	24
D. Jízda na pramici	31
E. Povely	32
F. Doprava lodí	32
G. Použitá a doporučená literatura	33
H. Obsah	36