

PRÍRUČKA

Vodca malého rekreačného plavidla

BOAT SKIPPER

Osnovy na skúšky na chorvátskom kapitanáte



Zadunajská cesta 9, 851 01 Bratislava

Tel.: +421 – 2 - 63 53 03 61 Fax: +421 - 2 - 63 53 03 64 Mob.: +421 911 711 119

E-mail: obchod@vodnesporty.sk

www.vodnesporty.sk

ÚVOD	-3-
PLAVEBNÉ VLASTNOSTI	-3-
ZÁKLADNÉ POVINNOSTI V PRÍSTAVOCH	-4-
MEDZINÁRODNÉ PRAVIDLÁ PRE ZABRÁNENIE KOLÍZIÍ NA MORI	-4-
PLAVEBNÉ PREDPISY	-7-
PREDBIEHANIE	-7-
VZÁJOMNÉ POVINNOSTI LODÍ	-8-
KORMIDLOVANIE A PRAVIDLÁ PLACHTENIA	-9-
NAVIGAČNÉ SVETLÁ	-11-
ZVUKOVÉ SIGNÁLY	-17-
NAVIGÁCIA, NAVIGAČNÝ TROJUHLNÍK	-18-
NÁMORNÉ MAPY	-19-
ZNAČKY NA MAPE	-20-
KARDINÁLNE A LATERÁLNE ZNAKY	-25-
CHARAKTERISTIKA NAVIGAČNÝCH SVETIEL	-26-
MAJÁKY	-27-
METEOROLÓGIA	-28-
DRUHY OBLAKOV	-29-
ŠTRUKTÚRA KONŠTRUKČNÝCH SKUPÍN	-31-
LANO	-31-
UZLE	-32-
MOTORISTIKA	-40-
PRVÁ POMOC	-42-
RÁDIOOPERÁTOR	-45-
GPS	-49-
PRÍLOHY	-51-
Beufortova stupnica vetra	-51-
Fonetická tabuľka na hláskovanie	-52-
Signálny kód	-53-
Chorvátske pojmy a ich význam	-56-
Výbava lode	-61-
Jachtársky slovníček	-62-
Chorvátsko informácie	-68-
TEST	-78-

ÚVOD

Príručka vodcu plavidla je pre kandidátov na skúšky vodcu plavidla v Chorvátsku. Skúšky musia mať osoby ktoré jazdia s loďami s motorom nad 5 kW, gliser=katamaran, plachetnice dlhšie ako 5 m. Osoba, ktorá chce vykonať skúšku vodcu plavidla sa musí prihlásiť na príslušnom kapitanáte doložiť dve fotografie 3x2,5 cm, vyplniť prihlášku s číslom pasu a identifikačnými údajmi a vykonať skúšku spôsobilosti z:

- pravidiel plavby
- námornej rádiovýzostnej služby
- poskytovania prvej pomoci
- motoristika a bezpečné vzdialenosti a správanie sa v prístavoch

Malé rekreačné plavidlo na mori je charakterizované ako plavidlo ktoré má menej ako 12 m dĺžku, jej celková hmotnosť je menšia ako 15 ton a preváža menej ako 12 ľudí.

Dôležitá výstroj lode:

Výstroj lode pozostáva z navigačných prístrojov, záchranných prostriedkov, signalizačných prostriedkov, protipožiarnu výbavu.

Dozor a spôsobilosť lode na plavbu vykonáva prístavný kapitanát!

PLAVEBNÉ VLASTNOSTI

Každé plavidlo je charakterizované individuálnymi plavebnými vlastnosťami, odlišnými od vlastností iných podobných plavidiel. Je to dané ich rozdielnym tvarom trupu, konštrukčnou koncepciou, rozložením čiastkových hmotností vo vzťahu k ťažisku hladinovej vodorysky a inými osobitnými danosťami plavidla. Rozhodujúce vlastnosti plavidla sú charakterizované nasledovne:

Plávateľnosť – je schopnosť plavidla plávať po hladine v určitej požadovanej polohe pôsobením jej vlastného hydrostatického vztlaku. Aby plavidlo plávalo v požadovanej polohe, musí spĺňať podmienky plávateľnosti. Pod pojmom „požadovaná poloha“ obvykle rozumieme plávanie plavidla na hladine, ktorá odpovedá ponoru plavidla po hlavnú (konštrukčnú) vodorysku označovanú ako HVR.

Zásoba plávateľnosti – je tzv. rezervný výtlak plavidla daný objemom trupu plavidla nad vodnou hladinou po rovnobežnú rovinu s hladinou, prechádzajúcou najnižším miestom na vynorenej časti trupu, ktoré sa už nedá vodotesne uzatvoriť.

Nepotopiteľnosť – je spôsobilosť plavidla zachovať si určitú zásobu plávateľnosti pri zatopení určitého priestoru plavidla.

Vonkajšie sily pôsobiace v určitých plavebných podmienkach, napr. pôsobenie vetra, vlnenia, náhleho presunutia nákladu, alebo osôb, prudko vykonaný manáver zmeny smeru, alebo podobné vplyvy, spôsobujú neustálu zmenu polohy plavidla na hladine. Túto zmenu označujeme ako **kolísanie lode**. Je výsledným periodickým pohybom okolo osi súmernosti, ktorý je vyvolaný spolupôsobením niekoľkých, alebo všetkých prvkov vychýľovania z rovnovážnej polohy. Každé plavidlo za tých istých podmienok pôsobenia síl sa chová inakšie, čo je dané individuálnymi plavebnými vlastnosťami plavidla.

Nakláňanie (kolísanie) – je pohyb v priečnej rovine okolo pozdĺžnej osi. Miera jednorázového vychýlenia je **náklon**, alebo **uhol náklonu**.

Skláňanie (hojdanie) – je pohyb plavidla v pozdĺžnej rovine okolo priečnej osi. Miera jednorázového vychýlenia je **sklon** alebo **uhol sklonu**.

Vybočovanie – je pohyb plavidla vo vodorovnej rovine okolo zvislej osi. Miera jednorázového vychýlenia je **vybočenie** alebo **uhol vybočenia**.

Norenie – je pohyb plavidla vo zvislej rovine. Miera jednorázového vychýlenia smerom k vodnej hladine je **ponor**, a miera jednorázového vychýlenia smerom od vodnej hladiny je **výnor plavidla**.

Športové a rekreačné plavidlá, ktoré majú rôzne vlastnosti a konštrukčnú koncepciu, majú aj rôznu schopnosť plavby v určitých plavebných podmienkach. Túto schopnosť označujeme ako plavbyschopnosť. Je to technická spôsobilosť plavidla pre plavbu za obvyklých podmienok v určitej plavebnej oblasti. Z hľadiska všeobecnej rajonizácie rozoznávame nasledovné rozdelenie plavebných oblastí:

- neobmedzená plavba (oceánska)
- obmedzená plavba (kabotážna) – pobrežná plavba
- vnútrozemská plavba (riečna a jazerná)

ZÁKLADNÉ POVINNOSTI V PRÍSTAVOCH

V lodi musí byť vždy potrebné náradie. Pred naštartovaním lode je potrebné skontrolovať hladinu oleja, ako aj paliva. Po naštartovaní treba skontrolovať vodu v chladiči.

VOZIŤ SA NA SKÚTRI A NA MOTOROVÝCH KLZÁKOCH SA SMIE LEN VO VZDIALENOSTI VÄČŠEJ AKO 300 M OD BREHU.

MALE PLAVIDLÁ NA MOTOROVÝ POHON SMÚ PLÁVAŤ MIN 150 M OD NEOHRANIČENÉHO KÚPALISKA. PLAVCI SA NESMÚ VZDIALOVAŤ VIAC AKO 100 M OD BREHU NEOHRADENÉHO KÚPALISKA (PLÁŽE) A MIMO OHRADY OHRANIČENÉHO KÚPALISKA.

NA PLÁŽ SA SMIE PRIPLÁVAŤ LOĎKOU LEN NA VYHRADENÉ Miesto A TO LEN PRI POUŽITÍ VESIEL.

V prístavoch nie je dovolené plávať, ani sa opaľovať na brehu.

Počas plavby na lodi musíte mať povolenie k plavbe, ako aj povolenie - preukaz vodcu plavidla.

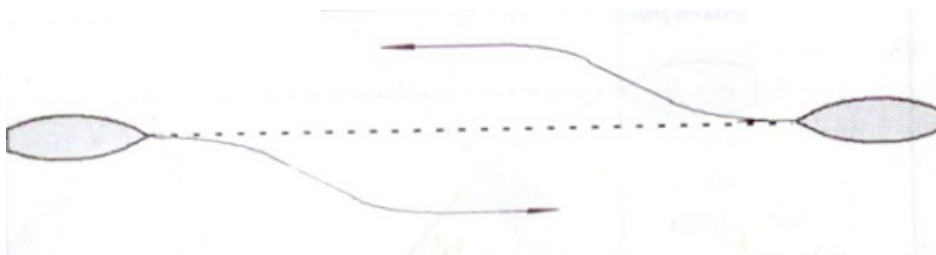
Každá loď musí byť vybavená adekvátnymi nástrojmi - v závislosti od druhu a využitia lode. Do mora je prísne zakázané hádzať akékoľvek druhy smetí a vylievať zaolejšované tekutiny. Pokiaľ tieto na mori zaregistrujete, je potrebné to nahlásiť najbližšiemu kapitanátu.

MEDZINÁRODNÉ PRAVIDLÁ PRE ZABRÁNENIE KOLÍZIÍ NA MORI (COLREG)

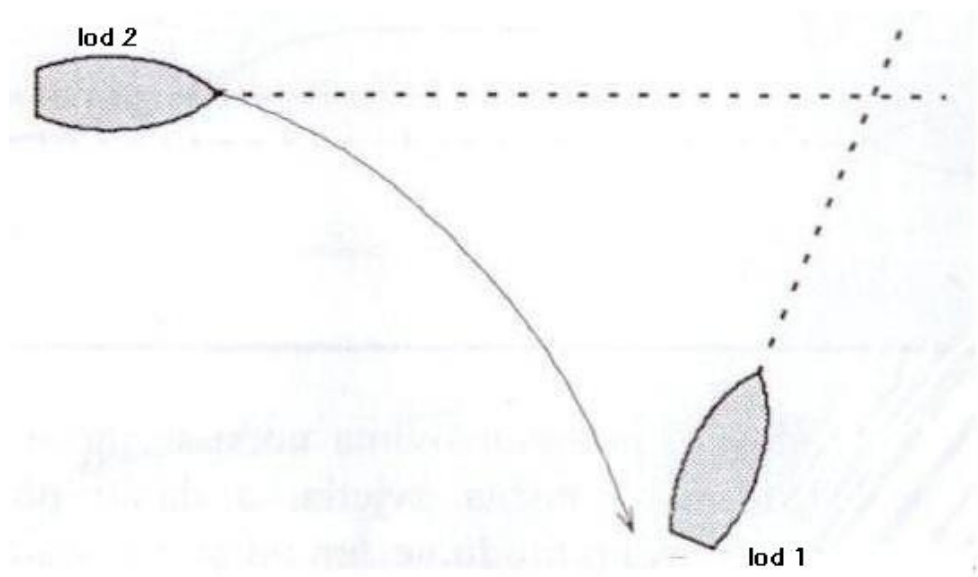
Na mori platí pravidlo pravej strany - všetko čo prichádza z pravej strany má prednosť. Loď, ktorá má lepšiu možnosť manévrovania, bez ohľadu na toto pravidlo musí dať prednosť lodi, ktorá má slabšiu možnosť manévrovania. Loď na mechanický pohon musí dať prednosť plachetniciam a tiež vyhnúť sa lodiam, ktoré ťahajú sieť a tiež sa vyhýbať lodiam, ktoré ťahajú náklad

Príklady situácií:

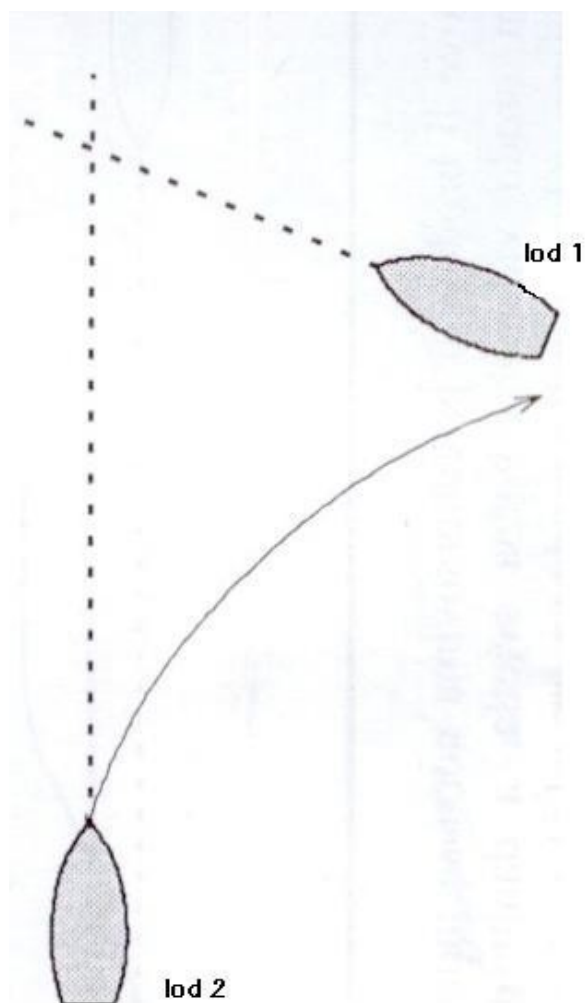
Dve lode, ktoré plávajú v opačných kurzoch sa vyhýbajú tak, že každý ide na svoju stranu.



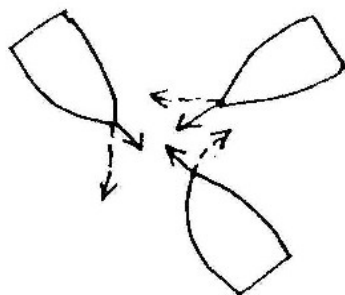
Dve lode, ktoré idú podľa nakreslených kurzov sa vyhýbajú tak, že loď 2 zahne vpravo a prechádza poza kormu lode 1. Loď 2 sa vyhýba preto, že loď 1 vidí zo svojej pravej strany.



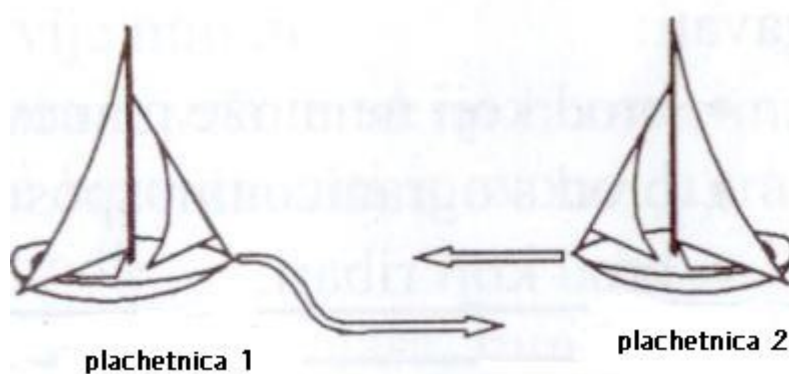
V tomto prípade loď 2 sa vyhýba kvôli tomu, že loď 1 vidí zo svojej pravej strany.



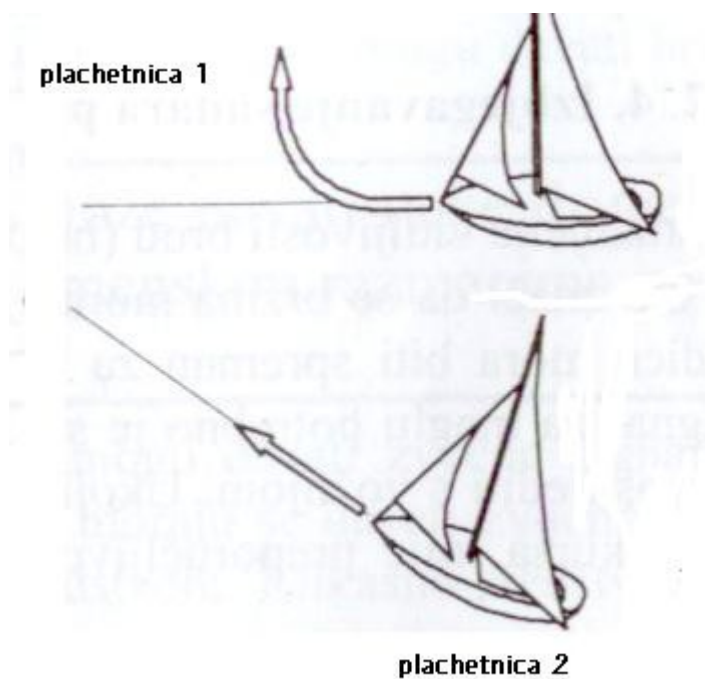
V tomto prípade každá loď sa vyhýba na pravú stranu.



Plachetnica 1 dáva prednosť plachetnice 2 a predbiehajú po svojom ľavoboku.

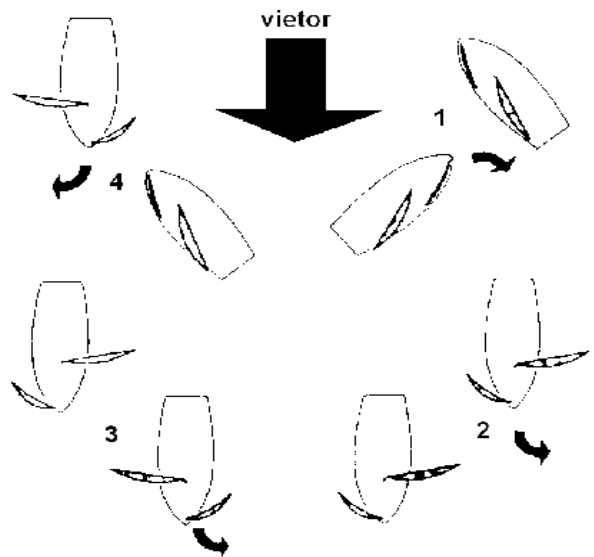


Plachetnica 1 sa vyhýba vpravo a tým dáva prednosť plachetnice 2.



PLAVEBNÉ PREDPISY

1. Loď plaviaca sa s plachtami na pravoboku (s vetrom zľava) dáva prednosť lodi plaviacej sa s plachtami na ľavoboku (s vetrom sprava).
2. Ak majú dve plachetnice plachtu na rovnakom boku, tak náveterná plachetnica sa musí vyhýbať záveternej plachetnici.
3. Ak sa dve lode plavia na zadný vietor, loď plaviaca sa s plachtou na ľavoboku má prednosť.
4. Loď plaviaca sa na zadný vietor musí dať prednosť lodi plaviacej sa ostro proti vetru, ktorá má plachtu na ľavoboku.



Hoci sa predpokladá, že človek sa plaví po moriach od pravekých čias, prekvapujúce je, že pravidlá námornej dopravy boli spísané len pred 100 rokmi. *Medzinárodné pravidlá pre zabránenie zrážkam na mori* (The International Regulations for the Prevention of Collisions at Sea - COLREG) sú komplexný a záväzný právny dokument, ktorý sa zaoberá každou situáciou, do ktorej sa loď môže dostať na otvorenom mori alebo v zálivoch.

Samotné plavebné predpisy sú majstrovským dielom, v ktorom má každé slovo presný význam. Predpisy sú rozdelené do 38 pravidiel a každé pravidlo do mnohých častí. Rozdelenie zodpovedá logike a námorníckym zvyklostiam.

Naučiť sa presné znenie pravidiel je takmer nemožné. Každý jachtár a námorník si ich však musí dôkladne preštudovať, a až potom dokáže oceniť ich zmysel a pochopiť, čo znamenajú jednotlivé svetelné a zvukové signály a signálne znaky rôznych tvarov.

Veľa národných orgánov poverených dohľadom nad more-plavbou publikuje presné znenie plavebných predpisov aj s vysvetlivkami.

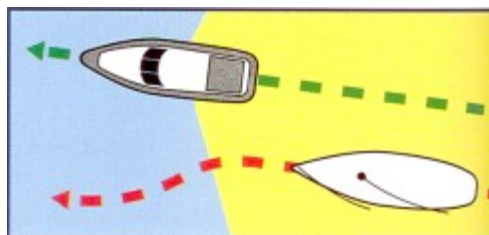
V podstate existujú dva typy pravidiel:

1. Prvá skupina pravidiel hovorí o výstroji, ktorý námorník alebo jachtár potrebuje a o spôsobe a čase jeho použitia. Niektoré z týchto predpisov definujú kto ste, odkiaľ smerujete, čo robíte a kde sa plavíte vzhľadom na iné lode.
2. Pravidlá druhej skupiny definujú, akým kurzom sa máte plaviť, a podľa nich viete určiť kto ste, kde sa nachádzate, čo robíte a kam smerujete.

Uvedené rozdelenie je podstatnou črtou Medzinárodných pravidiel pre zabránenie zrážkam na mori.

Samotné predpisy majú štyri časti: Všeobecné nariadenia. Kormidlovanie a plavebné predpisy, svetlá a znaky. Zvukové a svetelné signály. Uvádzame stručné znenie plavebných predpisov, pričom samotné predpisy sú uvedené kurzívou.

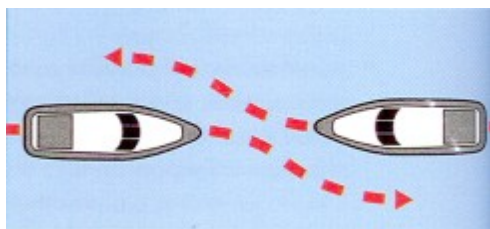
PREDBIEHANIE



Predbiehajúce plavidlo (poháňané motorom alebo plachtou) musí nechať voľnú cestu plavidlu, ktoré predbieha. Avšak plavidlo, ktoré je predbiehané nesmie brániť predbiehajúce plavidlo.

Plavidlá so stojným pohonom

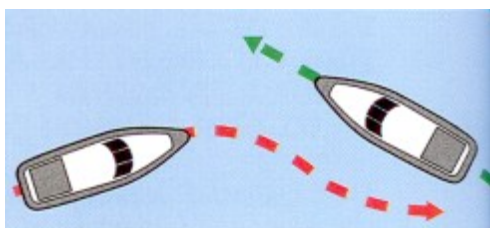
Plavidlá plávajúce proti sebe



Plavidlá so stojným pohonom ktoré sa približujú priamym smerom proti sebe, by mali zmeniť kurz doprava tak, aby sa navzájom míňali po ľavej strane.

“Červená k červenej, bezpečne vpred plávame“.

Križovanie



Pokiaľ sa križujú kurzy oboch plavidiel so stojným pohonom, plavidlo, ktoré má to druhé na pravoboku, mu musí uvoľniť cestu.

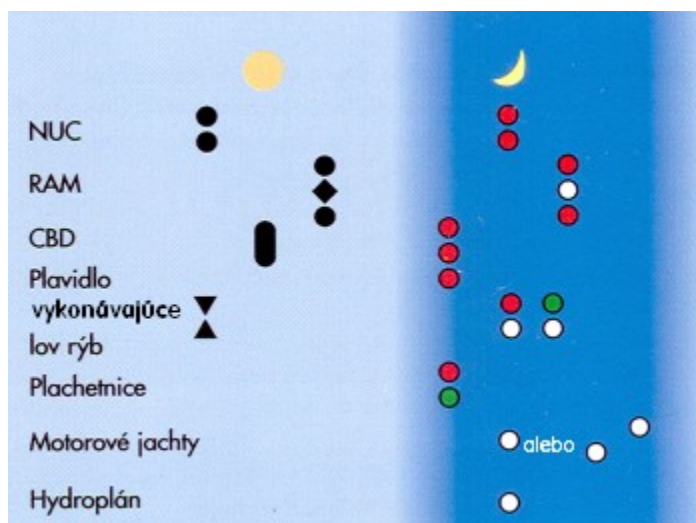
“Keď sa na pravoboku objaví červená, musíš jej dať prednosť“.

Pamätajte: Včas vykonajte účinný krok k zabráneniu zrážkam na mori.

Povinnosť plávať stále rovnakým smerom a rovnakou rýchlosťou.

1. Pokiaľ máte prednosť, udržiajte kurz a rýchlosť
2. Môžete vykonať úhybný manéver, pokiaľ to nevykoná plavidlo, ktoré má dať prednosť.
3. Nezatáčajte vľavo, ak je na ľavej strane plavidlo.
4. Plavidlo, ktoré je povinné uvoľniť cestu, nie je týmto od plnenia tejto povinnosti oslobodené.

VZÁJOMNÉ POVINNOSTI LODÍ



Plavidlo musí dať prednosť všetkým plavidlám, ktoré sa nachádzajú v tejto hierarchii uvedenej nad ním, výnimku tvoria prípady v úzkych kanáloch, systémov rozdelenej plavby a pri predbiehaní.

VŠEOBECNÉ NARIADENIA

VYMEDZENIE PLATNOSTI PREDPISOV

Tieto predpisy sa vzťahujú na všetky plavidlá plaviace sa na otvorenom mori a s ním spojených splavných vodách.

ZODPOVEDNOSŤ

Plavidlo alebo jeho majiteľ, kapitán alebo posádka úplne zodpovedajú za následky zanedbania svojich povinností. Pri plnení týchto pravidiel treba brať ohľad na nebezpečenstvá plynúce z navigácie, nebezpečenstvo zrážky a konkrétne podmienky, ktoré môžu spôsobiť odchýlku od týchto pravidiel v snahe vyhnúť sa nebezpečenstvu.

KORMIDLOVANIE A PRAVIDLÁ PLACHTENIA

HLIADKA

Každé plavidlo musí mať zabezpečené nepretržité hliadkovanie, ktorým sa kontroluje situácia podľa konkrétnych podmienok.

Toto je pravdepodobne najdôležitejšie pravidlo. Musíte si uvedomiť, že na lodi sú miesta, na ktoré nevidíte. Je to napríklad záveterná strana hlavnej plachty a v prípade, že hliadkujete dlhší čas od kormidla, tak i priestor za nadstavbou. V noci je dôležité zachovať si nočné videnie, ktoré môžu v zlomku sekundy úplne narušiť jasné svetlá z vnútra lode, svetlo zapalovača alebo iné palubné svetlá. Nočné videnie potom znovu nadobudnete až po niekoľkých minútach. Uvedomte si aj vonkajšie vplyvy na sluch, a preto v hmle hliadkujte čo najďalej od hlučného motora a výfuku.

BEZPEČNÁ RÝCHLOSŤ

Každá loď musí napredovať bezpečnou rýchlosťou, pri ktorej nie je obmedzená jej schopnosť vyhnúť sa zrážke.

V tomto prípade treba brať do úvahy tieto faktory: stupeň viditeľnosti, rušnosť dopravy, manévrovacie schopnosti lodí, hĺbka vody, výskyt svetiel v diaľke a stav vetra, vln a prílivu.

NEBEZPEČENSTVO ZRÁŽKY

Stupeň hroziaceho nebezpečenstva sa určuje so zreteľom na tieto situácie: ak sa podľa ručného námerového kompasu dostatočne nemení smer plavby približujúceho sa plavidla, ak sa približuje veľké plavidlo, alebo vlečené plavidlo, alebo ak je približujúca sa loď veľmi blízko.

Každú približujúcu sa loď musíte zamerať a jej pohyb nepretržite sledovať.

POSTUP PRI VYHÝBANÍ SA ZRÁŽKAM

Manéver, ktorým sa má zabrániť zrážke, musí byť pozitívny, jednoznačne pozorovateľný a treba ho vykonať v dostatočnom časovom predstihu.

Vaše zámery musíte dať najavo dostatočne jasne. Ak dáte prednosť jednému plavidlu, nesmiete tým riskovať zrážku s iným plavidlom. Pri zmene kurzu v ohraničenej oblasti sa môže malá loď dostať mimo dostatočne hlbokú vodu vymedzenú bójami.

ÚZKY PLAVEBNÝ KANÁL

Lod', ktorá sa plaví v úzkom plavebnom kanáli alebo úzkej plavebnej dráhe, musí sa pohybovať najbližšie pri vonkajšej hranici dráhy, avšak bezpečnosť lode sa nesmie narušiť. Lode kratšie ako 20 metrov a lode venujúce sa rybolovu nesmú iným lodiam brániť v prechode. Vyhýbajte sa kotveniu v plavebných kanáloch.

V tomto predpise sa zámerne neuvádza definícia úzkeho plavebného kanálu alebo úzkej plavebnej dráhy.

Tá istá oblasť sa môže zdať jachtárovi dostatočne veľká, námorník však musí cez ňu viesť svoju obchodnú loď s mimoriadnou presnosťou.

Veľká výletná loď potrebuje na zmenu rýchlosti alebo kurzu veľmi veľký priestor.

SYSTÉM ROZDELENIA PLAVBY

Lod' by sa mala vyhýbať križovaniu plavebných dráh. Ak je však križovanie plavebnej dráhy nevyhnutné, musí ju križovať v pravom uhle. Plavidlo kratšie ako 20 metrov alebo plachetnica nesmú brániť v bezpečnej plavbe motorovým lodiam plaviacim sa po plavebnej dráhe.

Môže sa zdať, že táto zásada protirečí pravidlu o prednosti plachetníc pred motorovými loďami. Uprednostnenie veľkých lodí pred menšími plavidlami v oblastiach s rušnou premávkou by malo byť samozrejmosťou. Majte tiež na pamäti zásadu križovať plavebné dráhy výhradne v pravom uhle. Znamená to, že smerovanie lode (skutočný kurz lode) musí zviazať pravý uhol s plavebnou dráhou a nie kurz lode vzhľadom na dno. Toto pravidlo existuje z dvoch dôvodov.

Po prvé: loď prejde cez plavebnú dráhu rýchlejšie, ak ju križuje v kolmom smere, ako keby využila silu prílivu na šikmé križovanie.

Po druhé: V noci jasne vidieť úmysel kolmo križovať plavebnú dráhu podľa svetiel a postavenia lode. Počet plavebných dráh sa stále zvyšuje, preto by sme im mali venovať dostatočnú pozornosť.

PLACHTIACE LODE

Ak sa k sebe blížia dve plavidlá, má sa predísť možnosti ich zrážky, jedno z nich sa musí vyhnúť druhému podľa nasledujúcich zásad:

- a) Ak lode plachtia každá s vetrom na inom boku, prednosť má loď plaviaca sa s plachtami na ľavoboku (s vetrom sprava).*
- b) Ak majú obe lode vietor na rovnakom boku, loď na náveternej strane musí dať prednosť lodi na záveternej strane.*
- c) Ak posádka lode plaviacej sa s plachtami na pravom boku (s vetrom zľava) zisti, že na náveternej strane sa plaví loď o ktorej nie je schopná určiť či sa plaví s vetrom z ľavej alebo pravej strany, musí jej dať prednosť.*

PREDBIEHANIE

Každá predbiehajúca loď musí dať prednosť predbiehanej lodi. Loď sa považuje za predbiehajúcu vtedy, keď uhol jej kurzu na priečnu os predbiehanej lode je viac ako $22,5^\circ$. Ak si posádka lode nie je istá, či predbieha alebo nie, musí akceptovať skutočnosť, že sa považuje za predbiehajúcu loď. Pri akejkoľvek následnej vzájomnej zmene polohy oboch lodí podľa pravidiel nesmie predbiehajúca loď skrížiť cestu predbiehanej lodi.

Toto pravidlo už vopred nabáda kormidelníka k zváženiu dôsledkov zmeny kurzu.

ČELNÉ STRETNUTIE LODÍ

Keď sa dve lode s motorovým pohonom plavia opačným alebo takmer opačným smerom a stretnú sa, obe musia zmeniť kurz doprava tak, aby sa vzájomne obišli po svojom ľavom boku.

Loď plaviaca sa s pomocným motorom sa v zmysle pravidiel považuje za loď s motorovým pohonom.

KRIŽOVANIE DRÁH LODÍ

Ak sa dráhy dvoch lodí s motorovým pohonom stretávajú a hrozí nebezpečenstvo zrážky, prednosť má loď plávajúca po pravej strane. Loď po ľavej strane sa musí vzdať križovania plavebnej dráhy druhej lode, ak to vyžadujú okolnosti.

Takouto okolnosťou môže byť situácia, pri ktorej tretia loď alebo riskantná navigácia bráni zmenu kurzu doprava.

DÁVANIE PREDNOSTI

Každá loď, ktorá má dať prednosť inej lodi, musí tak urobiť včas a dostatočne zreteľným spôsobom.

MANÉVER PRI DÁVANÍ PREDNOSTI

Ak jedna loď musí dať prednosť druhej, musí uprednostnená loď zachovať svoj kurz i rýchlosť. Ak loď, ktorá má povinnosť sať inej lodi prednosť, tak neurobí včas a dostatočne zreteľne, musí aj uprednostnená loď vykonať taký manéver, aby zabránila zrážke.

Môže sa zdať, že toto pravidlo si protirečí, pretože vyžaduje od lode nachádzajúcej sa po pravej strane vzhľadom na druhu loď zachovanie kurzu a rýchlosti, ale zároveň jej povoľuje vykonať manéver, ktorým zabráni zrážke. Toto pravidlo však umožňuje lodi, ktorá má prednosť, zabrániť zrážke v prípade, že sa loď, ktorá má dať prednosť, nespráva v súlade s plavebnými predpismi.

ZODPOVEDNOSŤ JEDNOTLIVÝCH LODÍ

Ak nie je v predpisoch číslo 9, 10 a 13 uvedené inak, musí loď dodržiavať tieto pravidlá:

- a) Loď s motorovým pohonom sa musí vyhnúť neovládateľnej lodi, lodi s obmedzenými manévrovacími schopnosťami, lodi venujúcej sa rybolovu a plachetnici.*
- b) Plachetnica sa musí vyhnúť neovládateľnej lodi, lodi s obmedzenými manévrovacími schopnosťami a lodi venujúcej sa rybolovu.*
- c) Rybárska loď sa musí vyhnúť neovládateľnej lodi a lodi s obmedzenými manévrovacími schopnosťami.*

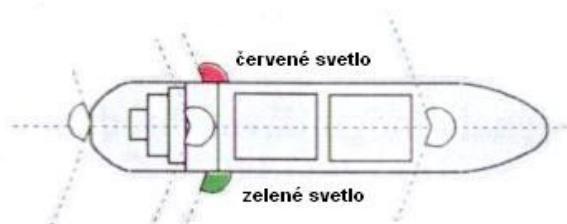
NAVIGAČNÉ SVETLÁ

Každá loď musí mať min. 1 biele svetlo viditeľné na všetky strany. Lode s dĺžkou do 50m musia mať zelené svetlo vpravo, červené vľavo a sťažňové biele svetlo. Lode dĺžky cez 50m musia mať zelené svetlo vpravo, červené vľavo a dve biele svetlá na provovom a kormovom (zadnom) sťažni. Rybárska loď, ktorá ťahá sieť, musí mať zelené svetlo vpravo, červené vľavo, sťažňové biele a na vrchu sťažňa zelené svetlo viditeľné v okruhu 360 stupňov. Remorkér, ktorý ťahá náklad v dĺžke do 200 m, musí mať zelené svetlo vpravo, červené vľavo, 2 biele sťažňové svetlá a osvetlenú vlečenú loď.

Remorkér, ktorý ťahá osvetl. vlečnú loď dlhšiu ako 200 m, musí mať zelené svetlo vpravo, červené vľavo a 3 biele sťažňové svetlá.

Loď, ktorá nie je schopná manévrovania, okrem navigačných svetiel musí mať zapnuté aj dve červené svetlá na sťažni.

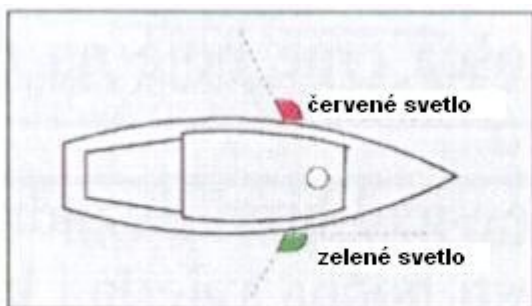
Zelené svetlo vpravo a červ. svetlo vľavo sú bočné svetlá.



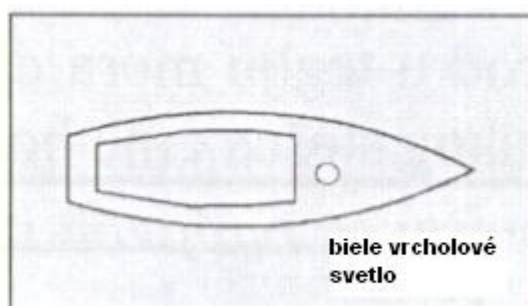
Lod dlhšia od 50 m



Lod kratšia ako 50 m



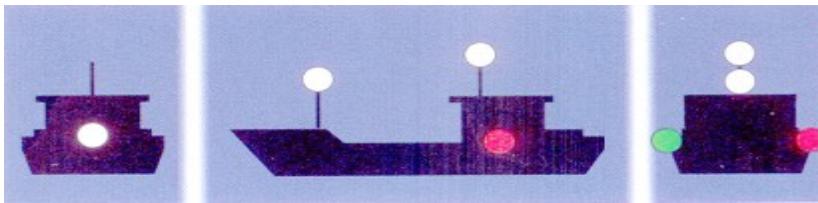
Lod dlhšia ako 7 m



Lod kratšia ako 7m

OSVETLENIE PLAVIDIEL SO STROJNÝM POHONOM ZA PLAVBY PRI ZNÍŽENEJ VIDITEĽNOSTI A V NOCI

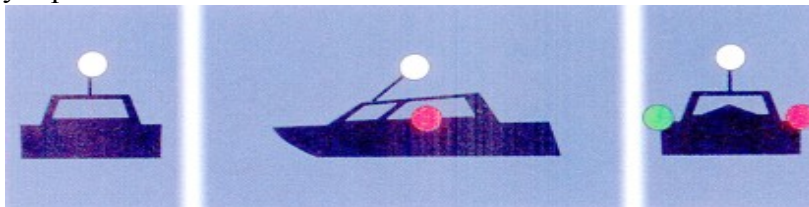
Plavidlo so strojným pohonom dlhšie ako 50m



Plavidlo so strojným pohonom kratšie ako 50m



Plavidlo so strojným pohonom kratšie ako 12m



Plavidlo so strojným pohonom kratšie ako 7m a rýchlosť nižšia ako 7 uzlov



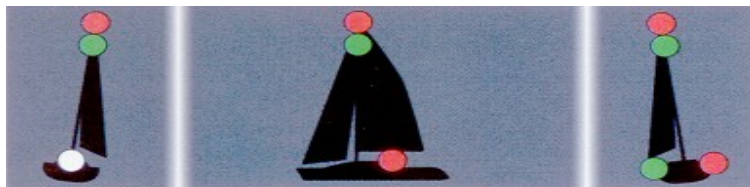
PLACHETNICE ZA PLAVBY



Iba bočné svetlá a kormové svetlo – bez svetla na sťažni.



Plachetnice kratšie ako 20m môžu mať kombinované svetlo v blízkosti vrcholu sťažňa alebo na sťažni. (červené / zelené / biele) a žiadne iné ďalšie.



Jachta môže mať kruhové svetlá, a to červené nad zeleným, a ďalej bočné a kormové svetlo. (zriedka)



Plachetnica ktorá používa strojný pohon, vystavuje rovnaké svetlá ako motorový čln. Po zapnutí sa teda rozsvieti svetlo na vrchole sťaža.



Cez deň:

Plachetnica používajúca pri natiiahnutých plachtách strojný pohon by mala mať vpredu kužeľový znak smerujúci vrcholom dole.

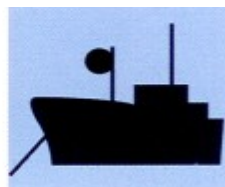
ZAKOTVENÉ PLAVIDLÁ



Kratšie ako 50m
Kruhové biele svetlo
vpredu.



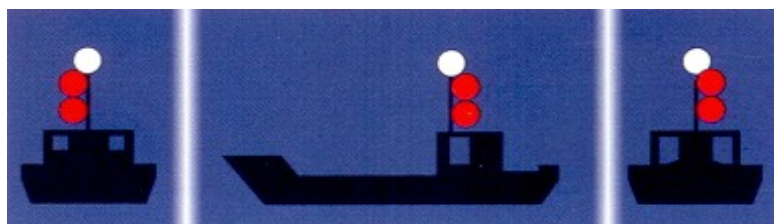
Dlhšie ako 50m
Druhé biele kruhové
svetlo v zadu
(nižšie ako je predné svetlo)



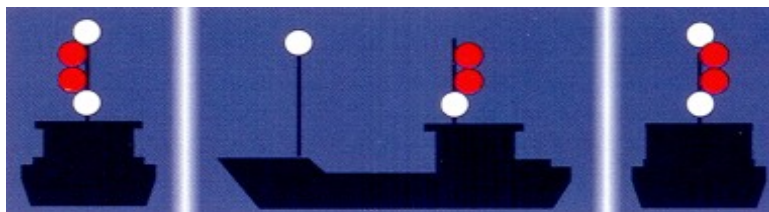
Cez deň – Jedna guľa.

Poznámka: Jachty kratšie ako 7m nemusia vystavovať kotevné svetlo, pokiaľ nie sú v blízkosti plavebnej dráhy alebo kotviska.

PLAVIDLÁ NASADNUTÉ NA DNE (NEOVLÁDATEĽNÉ LODE)



Lod' kratšia ako 50m - dve červené kruhové svetlá plus kotvové svetlo.



Lod' dlhšia ako 50m – dve červené kruhové svetlá plus dve kotvové svetlá.



Poznámka: Plavidlá kratšie ako 12m nemusia vystavovať svetlá ani signálne znaky predpísané pre plavidlá nasadenuté na dne.

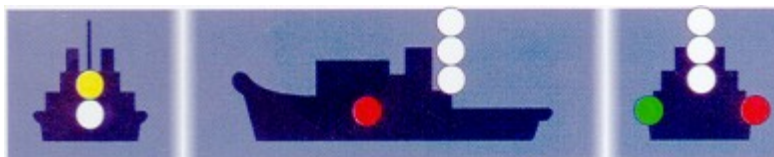
VLEČENIE A TLAČENIE



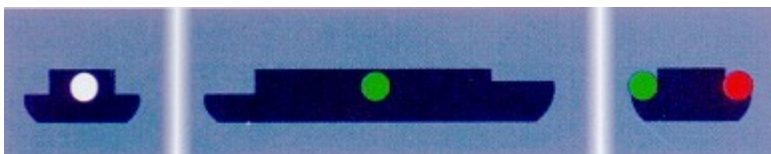
Lodný vlek je meraný od kormy vlečeného člna po kormu vlečenej lode.



Osvetlenie lode kratšej ako 50m pokiaľ má vlečné plavidlo kratšie ako 200m



Osvetlenie lode kratšej ako 50m pokiaľ má vlečné plavidlo dlhšie ako 200m



Osvetlenie lode dlhšej ako 50m pokiaľ má vlečné plavidlo dlhšie ako 200m



Cez deň : Na vrchole postavené kosoštvorce sú potrebné vtedy, ak je vlečné plavidlo dlhšie ako 200m.

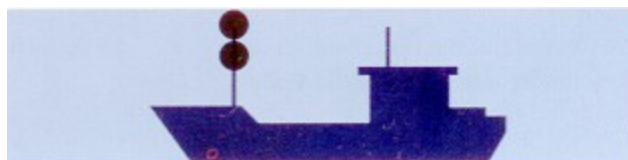
NEOVLÁDATEĽNÉ PLAVIDLÁ

(mechanickou závadou, alebo závadou na kormidle)



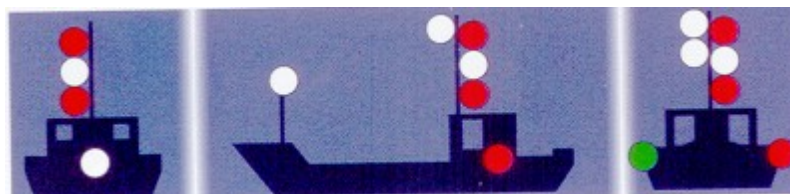
Dve kruhové jasne viditeľné červené svetlá.

Poznámka: Samozrejme, je nepravdepodobné, že by neovládateľná loď používala motory, pokiaľ by plávala, použila by pre plavbu, navigačné svetlá pre neovládateľné plavidlá.



Cez deň: Dve gule.

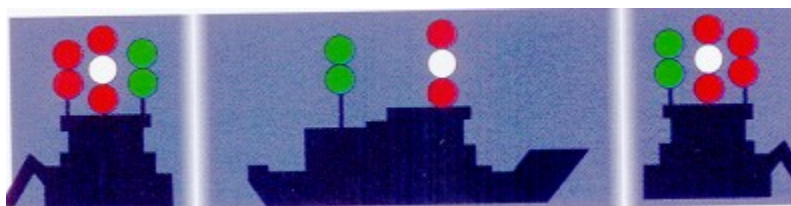
PLAVIDLÁ S OBMEDZENÝMI MANÉVROVACÍMI SCHOPNOSŤAMI



Tri kruhové svetlá umiestnené vertikálne: červená / biela / červená. Pokiaľ sa loď pohybuje vzhľadom k vode, plus bočné svetlá, stožiarové a kormové svetlo.



Cez deň: Tri nad sebou umiestnené signálne znaky: guľa / kosoštvorec / guľa



Pracujúci báger vystavuje dve nad sebou umiestnené červené svetlá na strane, kde sa pracuje, a dve nad sebou umiestnené zelené svetlá na strane, kde je voľný priechod – ďalej svetlá signalizujúce obmedzené manévrovacie schopnosti (a navigačné svetlá pokiaľ sa pohybuje vzhľadom k vode)



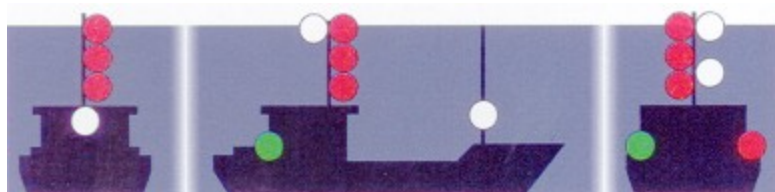
Cez deň: Dve nad sebou umiestnené kosoštvorce na strane, kde sa pracuje, a dve nad sebou umiestnené gule na strane, kde je voľný priechod – ďalej signálne znaky onačujúce obmedzené manévrovacie schopnosti plavidla.

PLAVIDLÁ VYKONÁVAJÚCE ODMÍNOVACIE PRÁCE NA VODE



Odmínovacie plavidlá musia vystavovať tri zelené kruhové svetlá alebo tri gule (cez deň), plus svetlá pre plavidlá so strojným pohonom alebo svetlá / signálne znaky plavidla na kotve. Od tohto plavidla udržiajte minimálnu vzdialenosť 1000m.

PLAVIDLO OBMEDZENÉ SVOJIM PONOROM

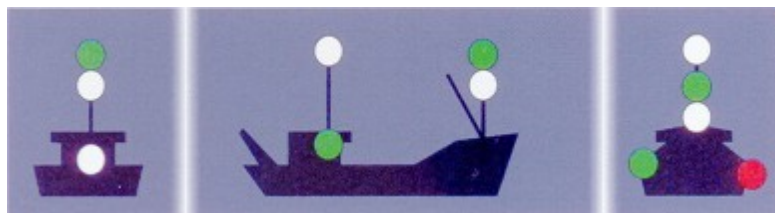


(napr. plavidlo, ktoré môže plávať iba stredom úžiny) vystavuje tri nad sebou umiestnené kruhové červené svetlá a predpísané navigačné svetlá.



Cez deň: Vertikálne orientovaný valec.

PLAVIDLÁ VYKONÁVAJÚCE LOV RÝB VLEČNOU SIEŤOU



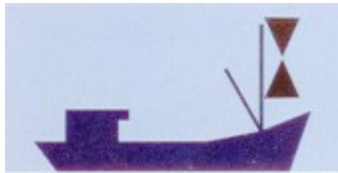
(tzn. že vlečie za sebou nejakú sieť.) Zelené kruhové svetlo nad bielym kruhovým svetlom. Pri plavbe musí vystavovať bočné navigačné svetlá plus kormové svetlo, nie keď však stojí. (tzn. nepohybuje sa vzhľadom k vode.)

PLAVIDLÁ VYKONÁVAJÚCE LOV RÝB INAK AKO VLEČNOU SIEŤOU



(tzn. že sieť sa nachádza niekde na boku lode, resp. pred ňou.)

Červené kruhové svetlo nad bielym kruhovým svetlom. Pri plavbe musí vystavovať bočné navigačné svetlá plus kormové svetlo, nie keď však stojí. (tzn. nepohybuje sa vzhľadom k vode.) Pokiaľ lovné zariadenie presahuje obrys lode viac ako 150m, musí byť v smere vysunutého zariadenia vystavené biele kruhové svetlo.



Cez deň: Plavidlá vlečúce siete a plavidlá na rybolove vystavujú signálne teleso v tvare dvoch kužeľov, ich vrcholy smerujú k sebe.

LODIVODSKÁ LOĎ



ZVUKOVÉ SIGNÁLY

Plavidlá vzájomnom dohľade



Mením svoj kurz vpravo



Mením svoj kurz vľavo



Moje motory vykonávajú spätný chod.

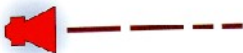


Vaše zámery nie sú zrozumiteľné. Uvoľnite cestu.

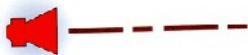
Plavidlá v úžine vo vzájomnom dohľade



Mám v úmysle vás predbiehať po vašom pravoboku.



Mám v úmysle vás predbiehať po vašom ľavoboku.



Súhlasím, aby ste ma predbehli.



Približujem sa k zákrute kanálu.



Ako odpoveď, približujúceho sa plavidla skrytého za zákrutou sa používa tiež jedno dlhé zatrúbenie.

Plavidlá pri zníženej viditeľnosti



Jedno dlhé zatrúbenie. Každé 2 min.: Loď so strojným pohonom pohybujúci sa vzhľadom k vode.



Dve dlhé zatrúbenia. Každé 2 min.: Loď so strojným pohonom za plavby ale zastavená.

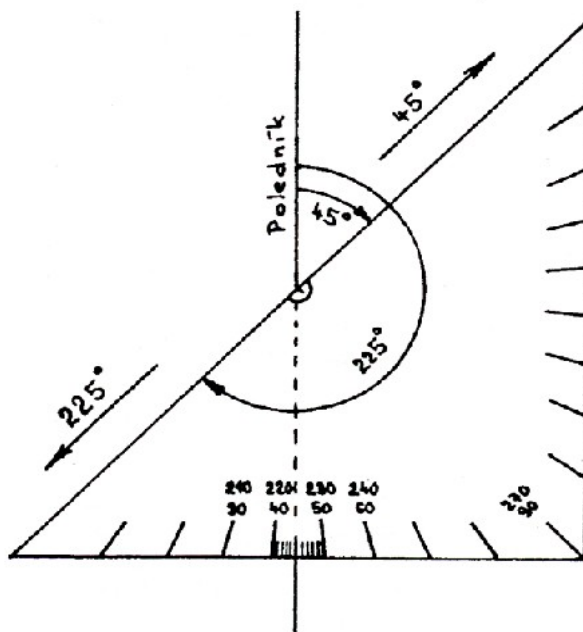


Jedno dlhé a dve krátke zatrúbenia . Každé 2 min.: Plachetnice, tiež plavidlá na rybolove, loď vykonávajúca vlečenie alebo tlačenie, NUC, RAM, CBD.

NAVIGÁCIA

Navigačný trojuholník

Navigačný trojuholník je rovnoramenný trojuholník, ktorý je vlastne uhlomerom. Uprostred prepony (najdlhšia strana trojuholníka) je vyznačený stred uhlovej stupnice. Po odvesnách postupuje delenie uhlovej stupnice. S trojuholníkom pracujeme tak, že ho vždy nanášame preponou smerom hore (k severu) a odvesnami s uhlovou stupnicou k sebe. Ak položíme navigačný trojuholník na mapu tak, ako je možné vidieť na obrázku dole, tj. stredom prepony na poludník, odčítame uhlovú hodnotu v mieste stupnice, kde ho pretína ten istý poludník. V našom prípade čítame hodnotu buď 045° alebo 225° .

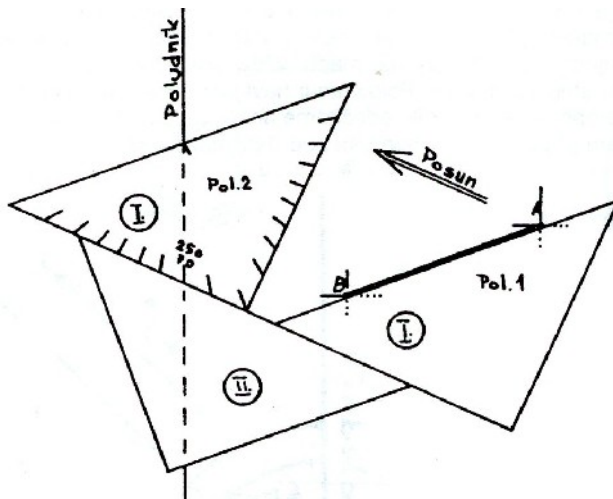


Navigačné trojuholníky nám teda môžu slúžiť k riešeniu dvoch základných úloh.

- Odčítanie smeru z mapy
- Nanášanie požadovaných smerov (kurzov) na mapu.

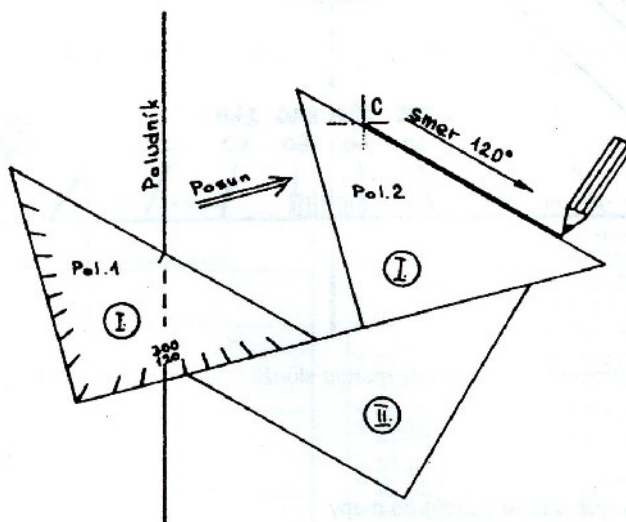
a) Hľadáme smer z bodu A do bodu B

- trojuholník I. položíme preponou na spojnici bodov A, B (poloha 1).
- trojuholník II. položíme preponu k odvesne trojuholníku I.
- trojuholník I. posúvame pozdĺž trojuholníku II. do takej polohy, aby značka v strede prepony trojuholníka I. ležala na ľubovoľnom poludníku (poloha 2).
- na stupnici trojuholníka I. odčítame uhlovú hodnotu hľadaného smeru. Hľadaná hodnota smeru z A na B je 250° .



b) Chceme do mapy vykresliť smer (kurz) 120° z bodu C

- trojuholník I. položíme na poludník najbližší k bodu C tak, aby stred prepony a údaj 120° ležali súčasne na poludníku (poloha 1).
- trojuholník II. položíme preponu k odvesne trojuholníku I.
- trojuholník I. posunieme pozdĺž trojuholníku II. tak, aby prepona trojuholníka I. prechádzala bodom C (poloha 2)
- z bodu C vykreslíme do mapy požadovaný smer.



NÁMORNÉ MAPY

Na námornej mape je vyznačené všetko, čo je potrebné pre bezpečnú plavbu. Meridiány - poludníky nám ukazujú zemepisnú dĺžku na východ a na západ od nultého poludníka.

Vodorovné línie – rovnobežky na mape nám znázorňujú zemepisnú šírku od rovníka na sever a na juh. Modrá farba pri brehu nám ukazuje hĺbku do 10m. Čierne prerušované línie v modrej farbe pri brehu nám ukazujú hĺbku do 5 m, krížik + na mape značí hĺbku do pol metra (skala). Vlnovka značí telefónne alebo elektrické káble. Pri jednom aj druhom je zakázané kotvenie aj rybárenie. Čísla na

mape ako napr. 10,85, atď. Značia hĺbku mora v m. Písmená na mape (platí pre chorvátske mapy) napr.: M - mulj (blato) K - kameň Kor - koral P - piesok

Najlepšie je kotviť na kotviskách s bahnitým dnom. Každý maják má svoju charakteristiku. Majáky môžu mať modré, zelené alebo červené svetlo. Charakteristika majáka sa označuje napr.: B Bl ss 23m 21 M. B - označuje farbu svetla, v tomto prípade biele svetlo. Bl - charakteristika svetla - blesk, záblesk. Ss - záblesk každé 2 sekundy 23m - označujú výšku svetla od hladiny mora. 21 M. označuje vzdialenosť do ktorej je svetlo viditeľné v nautických míľach. Charakteristika uvedeného svetla teda je: biely záblesk každé 2 sekundy, výška svetla 23 m a viditeľnosť do vzdialenosti 21 nautických míľ. Takto možno prečítať charakteristiku akéhokoľvek svetla s tým, že zelené svetlo sa označuje písmenom Z a červené C.

Kurz je uhol, ktorý uzatvára najbližší meridián a prova lode. Jedna nautická míľa má 1852 m a delí sa na 10 kabelov. Na nautickej mape je 1 nautická míľa 1 minúta poludníka.

ZNAČKY NA MAPE

a 0 prístavný úrad

a 1 colnica

a 2 komín

a 3 kostol, kaplnka

a 4 kostolná veža

a 5 pevnosť

a 6 pomník

a 7 zrúcanina

a 8 veža (výška veže nad hladinou)

a 9 stanoviisko lodivoda

b 0 majákové svetlo

b 1 svetlo s vyznačeným sektorom

b 2 majáková loď

b 3 kotvisko

b 4 kotvisko pre malé plavidlá

b 5 vlnolamy, prístavné hrádze

b 6 móla

b 7 kotvenie zakázané

b 8 piloty, dalby

b 9 plávajúci dok

c 0 železničný most

c 1 most s uvedením podjazdnej výšky

c 2 žeriav na zdvíhanie lodí

c 3 bóje pravej strany

c 4 bóje ľavej strany

c 5 bóje označujúce izolované nebezpečenstvo

c 6 vyvážovacie bóje

c 7 plaváky

c 8 pevné značky na tyči

c 9 bóje kardinálneho systému

d 0 vysielateľ

d 1 viacsmerový vysielateľ (RC), smerový (RD), natáčací (RW) pobrežný vysielateľ vydávajúci QTG

d 2 signály (R), námerový vysielateľ (RG) rozhlasový vysielateľ (R),

d 3 rádiový telefón (RT), rádiostanica (Rst) pobrežná radarová stanica (Ra), radarové odpovedajúce bóje (Racon), aktívne radarové bóje (Ramark)

d 5 radarový odrážač

d 6 skaly trvalo nad vodou s uvedenou výškou

d 7 skaly skryté počas prílivu, výška nad hladinou

d 8 skaly vo výške hladiny nebezpečné skalné útesy pod

d 9 vodou (hĺbka neznáma, menej ako 2m)

e 0 hĺbka vody nad skalou

e 1 vrak viditeľný nad vodou, vrak skrytý pri prílive

e 2 vrak pod hladinou s viditeľnými sťažňami

e 3 nebezpečný vrak pre plavbu (hĺbka 20 m a menej)

e 4 bezpečný vrak, hĺbka neznáma

e 5 hranica plytčín a skál pod vodou

e 6 navigačné svetlo s vyznačeným sektorom

e 7 kurzy pre plavbu s radarom

e 8 kabel pod vodou

e 9 potrubie pod vodou

f 0 hranica vojenského zakázaného priestoru

f 1 hranica zákazu plavby

f 2-9 izobaty

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
a			● 43	Ckv Ch	Sp					
b										
c										
d		RC RD RW	R RG	R RT Rst	Ra Racon Remark					
e										
f										

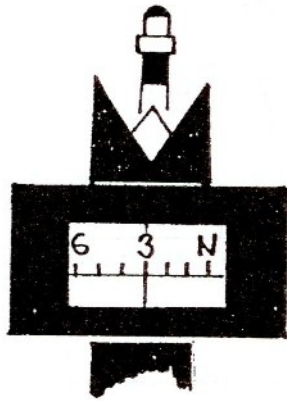
Určenie pozície lode námerom

Metóda sa vyznačuje zameraním, námerom na pevný objekt pomocou námerového kompasu.

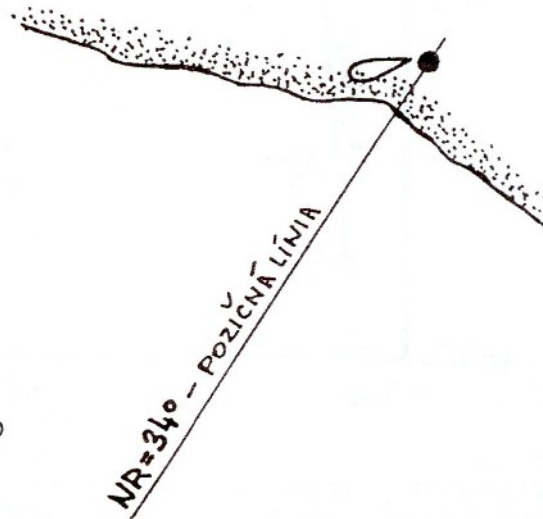
Pozorované objekty musia byť v dosahu viditeľnosti, ale môžu byť zamerané aj pomocou rádiových signálov majákov. K vyznačeniu pozície lode musíme mať námer na najmenej dva objekty. Námer na jeden objekt nám umožní vyznačiť iba pozičnú líniu, t.j. priamku, na ktorej sa nachádzame. Pozičnú líniu môžeme získať z námeru, zo vzdialenosti, z vodorovného uhla a z hĺbky.

Pozičná línia z námeru

Námer môže byť vykonaný námerovým kompasom, alebo námerovým prijímačom. Pozičná línia je rovnako línia nábežníkov. Kompasový námer NK musíme vždy prepočítať na námer reálny NR!

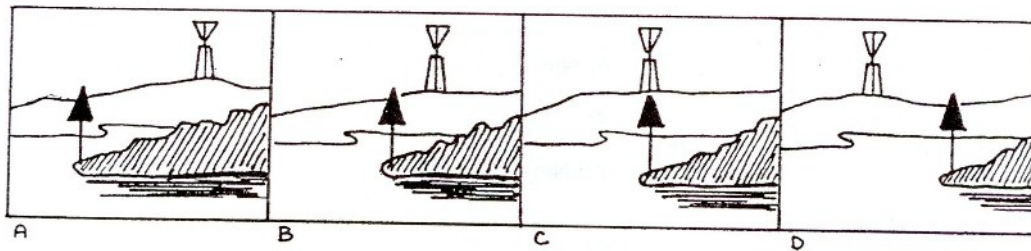


Námerový kompas - $NK=30^\circ$



Na tejto pozičnej línii sa niekde nachádza loď.

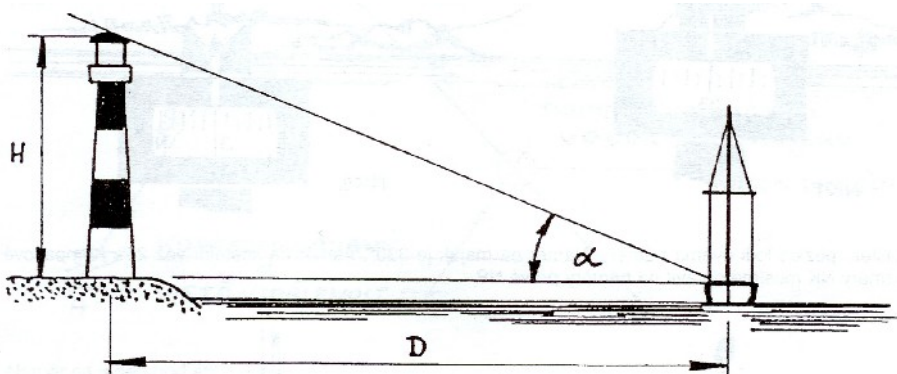
Pozičná línia je tak isto aj línia nábežníkov. Nastáva to v okamihu, kedy sú obidva znaky v zákryte. (obr.c)



Pozičná línia zo vzdialenosti

Vzdialenosť na mori môžeme určovať viacerými spôsobmi. Pre malé športové jachty sú možné dva spôsoby:

a.) zmeraním zvislého uhla b.) výpočtom vzdialenosti horizontu



Zmeraním zvislého uhla α , pod ktorým vidíme pozorovaný objekt a z určenia jeho výšky môžeme vypočítať vzdialenosť.

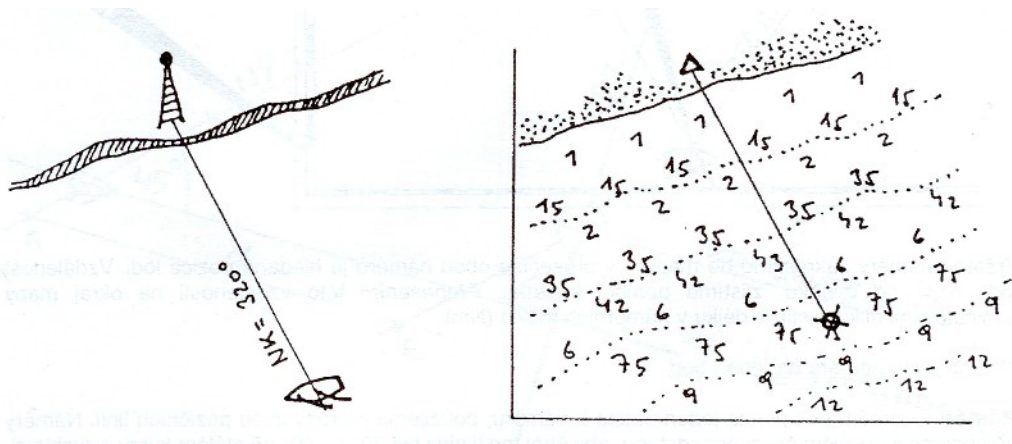
D = vzdialenosť v Nm,

H = výška zameriavaného objektu v m,

α = zvislý uhol v minútach. (poznámka: uhol sa meria sextantom, ktorý spravidla nie je vo výbave jachty pre pobrežnú plavbu.) Obr. je len ukážkou riešenia.

Pozičné línie pomocou námeru a hĺbky.

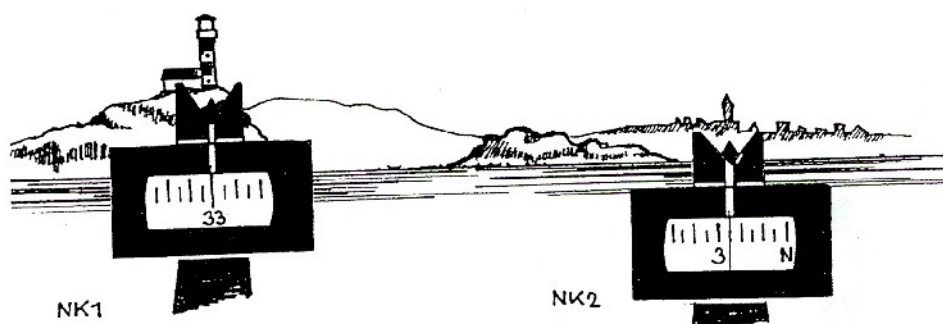
Princíp tejto málo používanej metódy je na obrázku. V okamihu námeru meriame aj hĺbku dna a situáciu vyhodnotíme na mape.



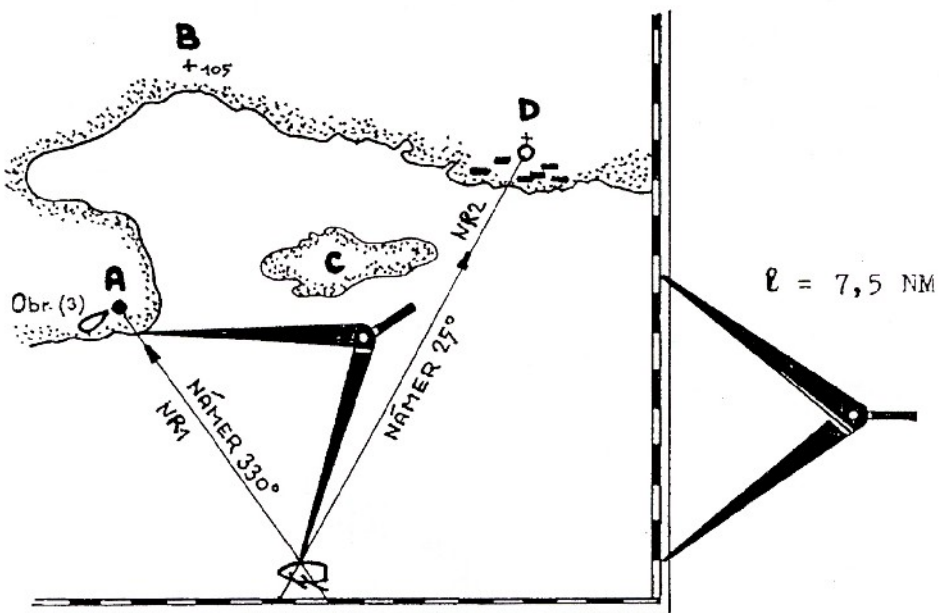
Zisťovanie polohy z námeru na dva body.

V terestrickej navigácii je to spoľahlivá a jednoduchá metóda. V rovnakom čase sa zoberú náмеры na dva rôzne body, teda kompasové náмеры NK1 a NK2 a zapíše sa čas merania. Náмеры sa opravia o hodnotu deklinácie a deviácie a prepočítavajú sa na náмеры reálne NR1 a NR2, ktoré sa zakreslia do mapy. Ich priesečník je zemepisnou polohou lode v čase merania.

Pri voľbe námeru by sa pozičné línie mali pretínať v uhloch od 30° do 150° .



Zistenie pozície lode z dvoch námerov. Námer na maják je 330° , námer na kostolnú vežu 25° . Kompasové náмеры NK musíme opraviť na náмеры reálne NR.

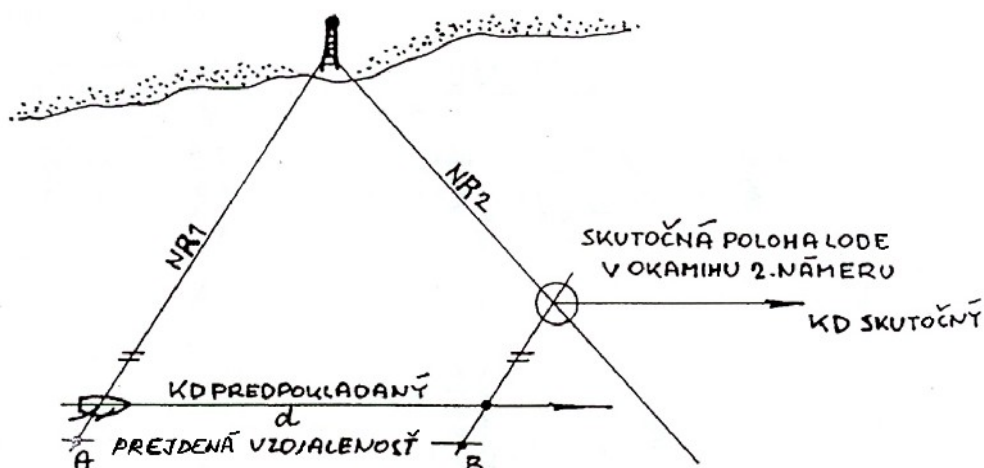


Zistené náмеры zakreslíme do mapy – v priesečníku u oboch námerov je hľadaná pozícia lode. Vzdialenosť lode, napr. od majáku, zistíme pomocou kružidla (resp. odpichovátko). Prenesením tejto vzdialenosti na okraj mapy s minútovými dielkami zistíme dĺžku v námorných míľach. (Nm).

Metóda dvoch námerov na jeden bod.

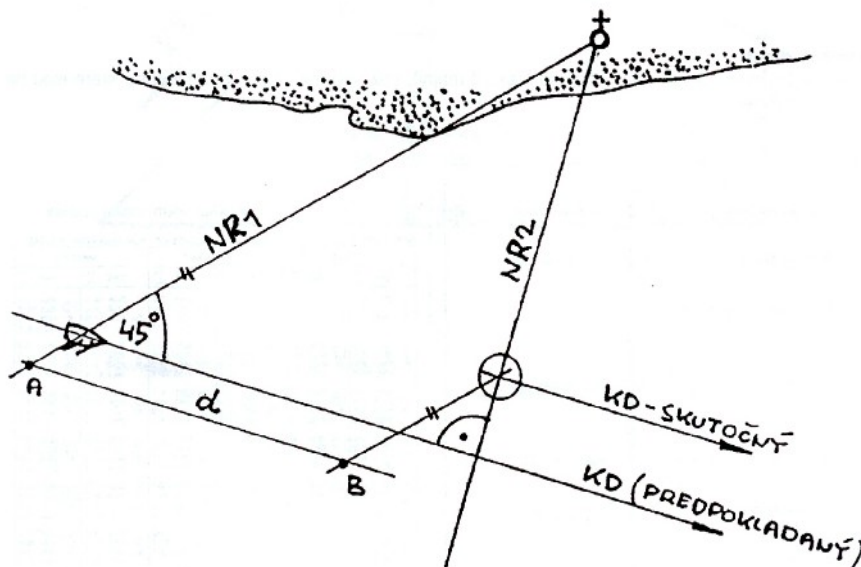
Ak máme v zornom poli len jeden objekt k námeru, použijeme metódu dvoch pozičných línií. Náмеры vykonáme v takom časovom odstupe, aby uhol medzi nimi bol $30^\circ - 150^\circ$ pri stálom kurze a rýchlosti. Postup:

- Vykonáme námer na dotyčný bod. Kompasový námer prepočítame na reálny námer NR a zakreslíme do mapy s časom merania;
- Po určitej dobe vykonáme druhý námer na rovnaký bod, prepočítame na NR a zakreslíme do mapy. Súčasne zakreslíme kurz proti dnu KD a preplávanú vzdialenosť medzi dvoma meraniami. Tento úsek je potrebné posunúť. Z koncového bodu preplávanej dráhy vedieme rovnobežku s prvým námerom, tak až pretne druhý námer. Tento bod je okamžitou polohou lode druhého námeru.



Námer na jeden bod $45^\circ/90^\circ$

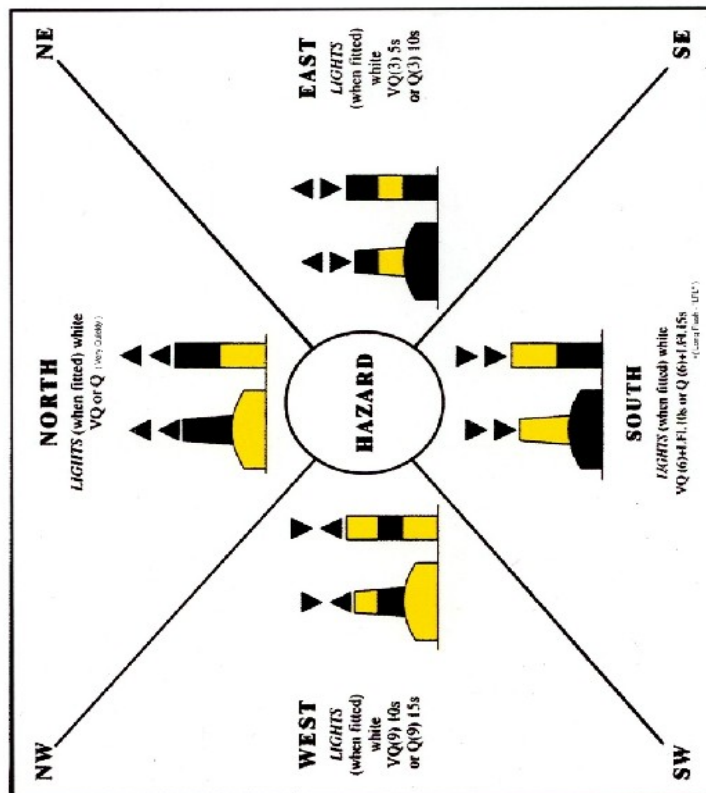
Kompasový námer na objekt odčítame vtedy, až bude v pozičnej línii 45° . Údaj prepočítame na námer reálny NR1 a zakreslíme do mapy s údajom času merania. Druhý námer odčítame vtedy, až sa objekt bude nachádzať v pozičnej línii kolmo k lodi, čiže v uhle 90° . Kompasový námer NK prevedieme na námer reálny NR2 a zakreslíme do mapy. Z koncového bodu B preplávanej dráhy vedíme rovnobežku s prvým námerom až pretne druhý námer. Priesečník je hľadanou polohou lode.



KARDINÁLNE A LATERÁLNE ZNAKY

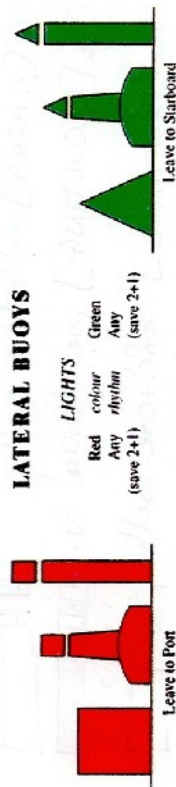
IALA CARDINAL MARKS

Black double topmarks are a major feature of these black and yellow marks, and they are always fitted when practicable. Their distinctive arrangement must be memorised. North and South topmarks point as might be expected. East is like an Egg. West resembles a Wineglass. Various marks may be used; buoys are always pillar or spar.



IALA REGION A

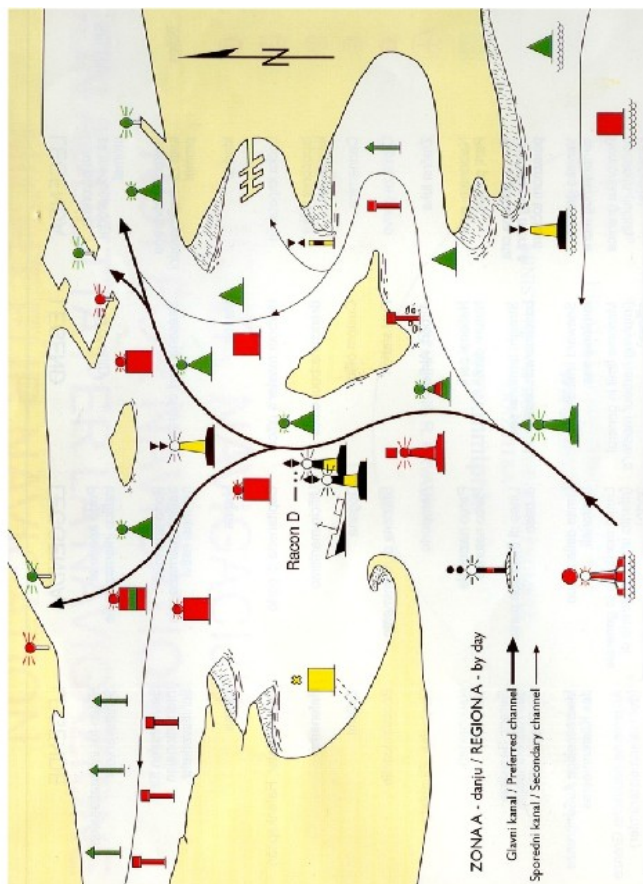
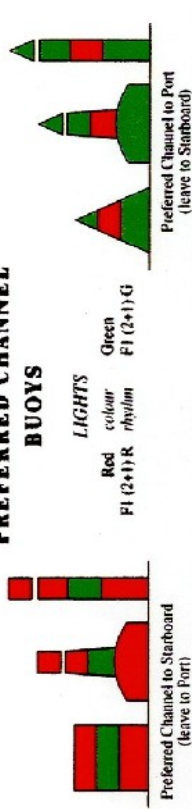
LATERAL BUOYS



CONVENTIONAL DIRECTION OF BUOYAGE

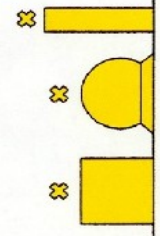


PREFERRED CHANNEL BUOYS

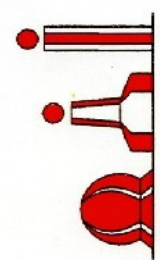


SPECIAL MARKS

SAFE WATER



ISOLATED DANGER



CHARAKTERISTIKA NAVIGAČNÝCH SVETIEL

	Medzinárodné značenie	Chorvátske značenie	Znázornená perióda
Stále – Fixed (<i>Steady light</i>)	F	B; C; Z	
Prerušované – Occulting (doba trvania svetla je dlhšia ako tma)	Oc	Pk	
Prerušované skupinové <i>Group occulting</i>	Oc(2)		
Prerušované skupinové kombinované <i>Composite group occulting</i>	Oc(2+3)		
Izofázové – Isophase (svetlo i tma v rovnakej dobe)	Iso	Izo	
Zábleskové – Flashing (doba svetla je kratšia ako tma)	Fl	Bl	
Dlhé záblesky – Long flashing (záblesk 2s a viac)	L Fl	DBl	
Zábleskové skupinové <i>Group flashing</i>	Fl(3)		
Zábleskové skupinové kombinované <i>Composite group flashing</i>	Fl(2+1)		
Blikajúce – Quick (od 50 – 79 zábleskov za minútu)	Q	KBl	
Blikajúce skupinové <i>Group quick</i>	Q(3)	KBl(3)	
Prerušované blikanie <i>Interrupted quick</i>	IQ		
Rýchle blikajúce – Very Quick (od 80 – 159 zábleskov za minútu)	V Q	VKBl	
Rýchle blikajúce skupinové <i>Very group quick</i>	V Q(3)	VKBl(3)	
Rýchle prerušované blikajúce <i>Interrupted very quick</i>	IV Q		
Ultra rýchle blikajúce – Ultra Quick (od 160 a viac zábleskov za minútu)	UQ		
Ultra rýchle blikajúce prerušované <i>Interrupted ultra quick</i>	IUQ		
Morseov kód <i>Morse code</i>	Mo(K)	Mo	
Stále so zábleskami <i>Fixed and Flashing</i>	F Fl		
Meniace farbu – Alternating	Al.WR	Prn	

MAJÁKY

Majáky meniace farbu (napr. Al WR):

Ukazujú pravidelne po sebe svetlá rôznych farieb. Tento typ majáku je v Európe zriedkavý.

Sektorové svetlá:

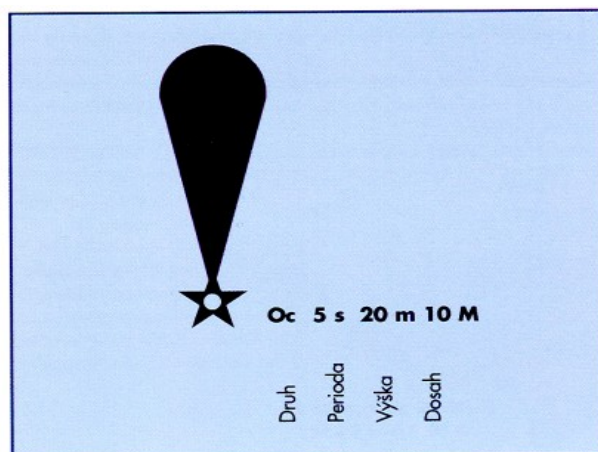
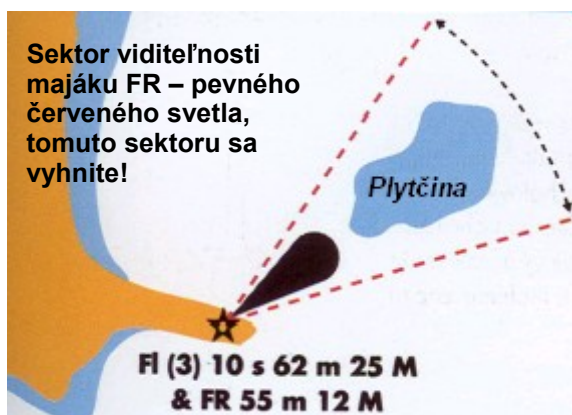
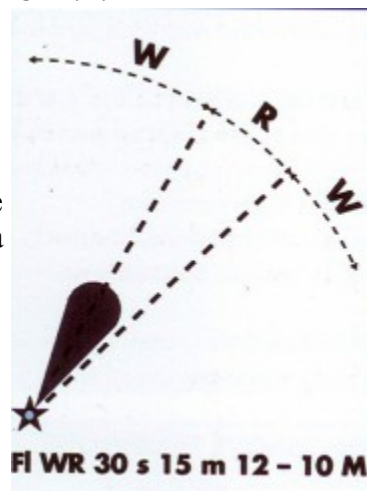
Pokiaľ nie sú viacfarebné majáky brané ako meniace farbu (tzn. že charakteristike nie je „Al“), potom to bude sektorové svetlo. Napr. **Fl WR 30s 15m 12-10M**.

(viď. obr. 1.). Ide o maják, ktorého záblesk je v perióde 30 sekúnd, biele svetlo vystavuje v niektorých sektoroch a červené zas v iných. Majte na pamäti, že sú dané dva dosahy, pretože dosah **červeného svetla** (10Nm) bude kratší, ako **svetlá bieleho** (12Nm).

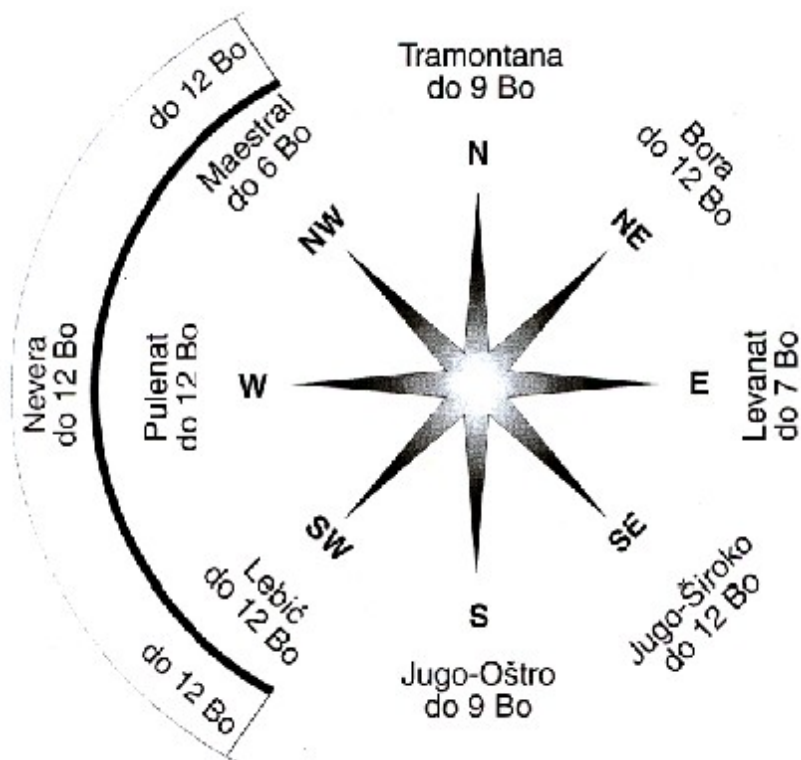
Sektorové svetlá je možné použiť buď na varovanie pred nebezpečenstvom, alebo na ukázanie bezpečného smeru do prístavu.

Poznámka: Pokiaľ je sektorový maják uvedený v zozname majákov alebo v ročenke, smer sektorov udávajú námer na príslušný smerom od mora k majáku.

OBR. 1.



METEOROLÓGIA



VETRY A SMERY NA JADRANE:

BORA (NE)

Nebezpečný vietor, prichádza väčšinou v zime, trvá niekoľko dní. Je to náhly, suchý a studený vietor s rýchlosťou dosahujúcou až 12 Bf.

LEVANAT (E)

V tlakovej níži vietor s dažďom s rýchlosťou do 7 Bf. Tlak vzduchu premenlivý.

JUGO – ŠIROKO (SE)

V tlakovej níži – nebezpečný vietor s dažďom, rýchlosť do 12 Bf., často trvá až tri dni. Na mori sa tvoria veľké vlny, tlak vzduchu klesá.

JUGO – OŠTRO (S)

Počasie je bezoblačné, vietor s rýchlosťou do 6 Bf. Väčšinou sa prejavuje v období mesiacov August – September, a trvá niekoľko dní. Tlak vzduchu je premenlivý.

LEBIČ (SW)

Nebezpečný vietor, prichádza náhle a vane málokedy. Jeho rýchlosť dosahuje až 12 Bf. Tlak vzduchu je nízky.

PULENAT (W)

Nebezpečný vietor, prichádza náhle a vane málokedy. Jeho rýchlosť dosahuje do 12 Bf. Tlak vzduchu je nízky.

MAESTRAL (NW)

Väčšinou vane v lete (popoludní), rýchlosť vetra do 6 Bf. Na otvorenom mori môže vyvolať dosť vysoké vlny, veľmi vhodný pre jachting. Tlak vzduchu je vysoký.

TRAMONTANA (N)

Dosť nepríjemný vietor s rýchlosťou dosahujúcou až 9 Bf., tlak vzduchu je vysoký.

NEVERA (SW) – (NW)

Veľmi nebezpečný vietor. Príchod je možné rozoznať podľa ťažkých tmavých oblakov z uvedených smerov spolu s bleskami a búrkou. Trvá krátko (1–2 hodiny), rýchlosť vetra do 12 Bf. Väčšinou sa prejavuje počas letnej sezóny. Kôli bezpečnosti plavby sa doporučuje nájsť kotvisko chránené pred priamym pôsobením vetra. Tlak vzduchu kolísava.

DRUHY OBLAKOV

Vysoké oblaky : CIRRUS, CIRROCUMULUS, CIRROSTRATUS.

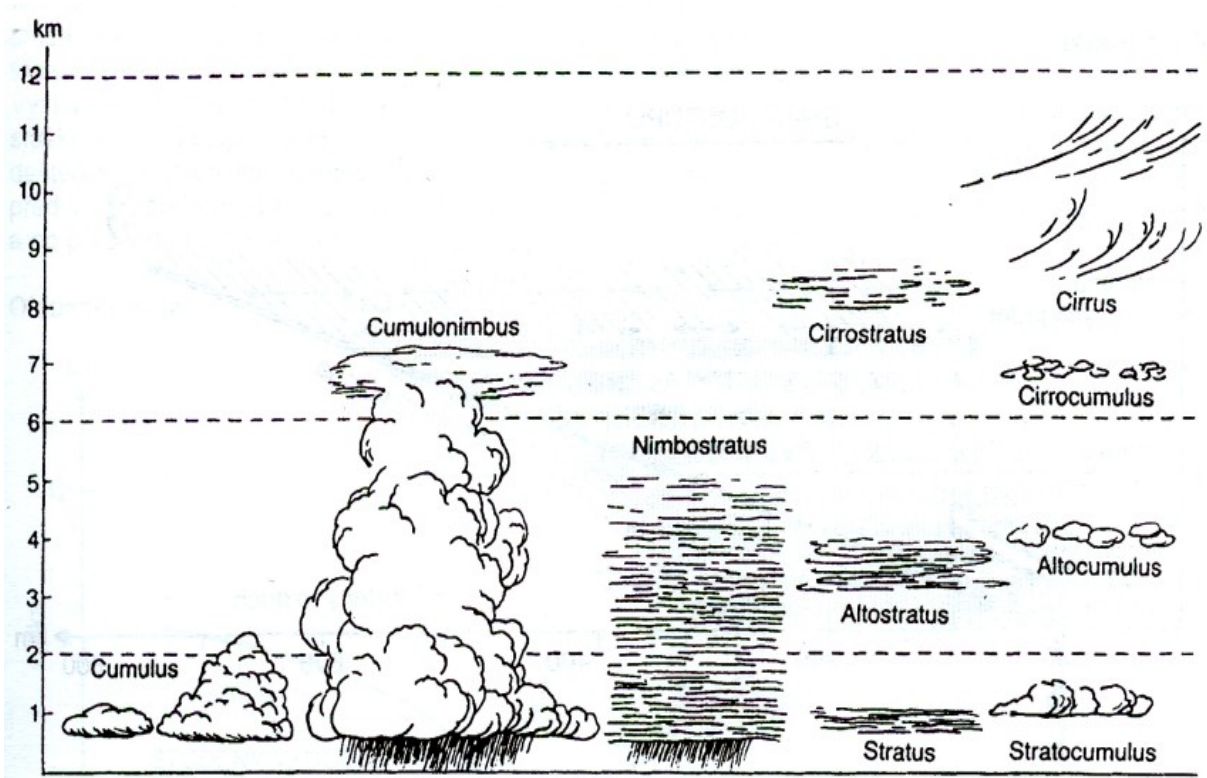
Stredné oblaky : ALTOCUMULUS, ALTOSTRATUS.

Nízke oblaky : STRATOCUMULUS, STRATUS (*prevažne teplé oblaky*)

Nízke - Stredné : CUMULUS (*prevažne studené oblaky*)

Stredné - Nízke : NIMBOSTRATUS

Všetky sféry : CUMULONIMBUS (*prevažne studené oblaky*)



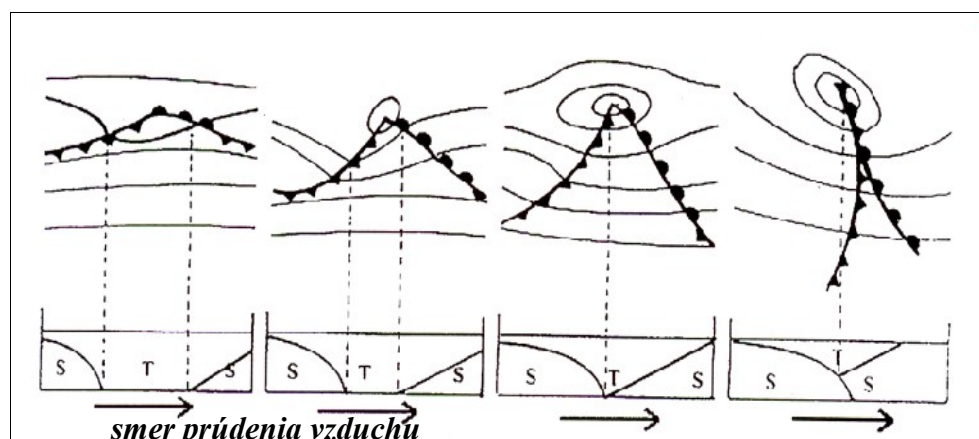
Niektoré odhady vývoja počasia.

Ak sa na horizonte objaví oblak cumulonimbus s vrcholkom pileus pripomínajúci kovadlinu, môžeme očakávať búrku a silný nárazový vietor.

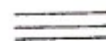
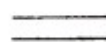
Červená obloha pri východe slnka naznačuje pravdepodobnosť zlého počasia.



Slnko zapadá za husté tmavé oblaky na horizonte. Oblaky majú do červena zafarbené okraje. Je možné očakávať pravdepodobne zhoršenie počasia.

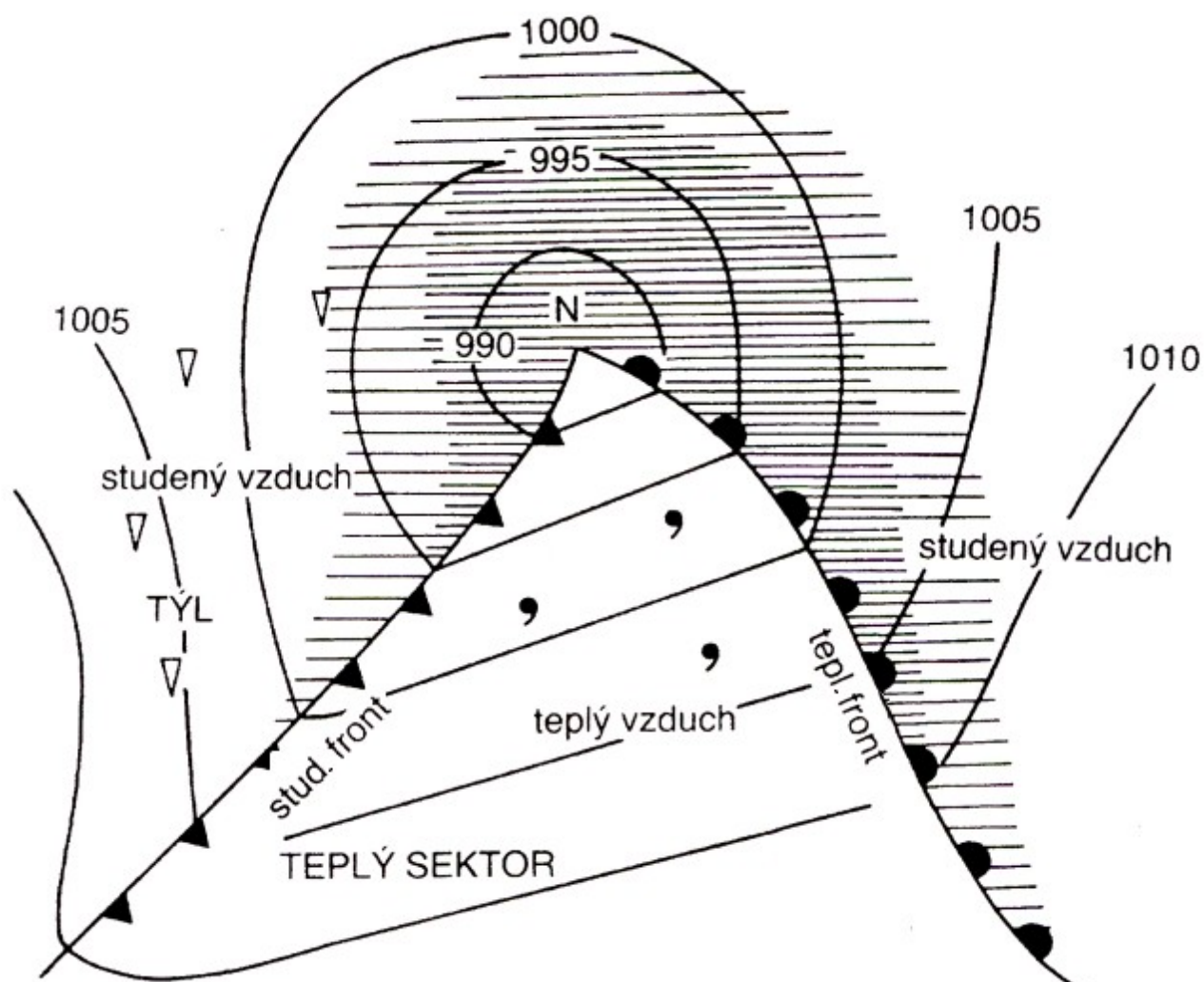
Vývoj frontálneho systému:



Model malej tlakovej níže. (cyklóna)

 Frontálne zrážky
 Frontálna oblačnosť

 Prehánky
 Mrholenie
 Izobary



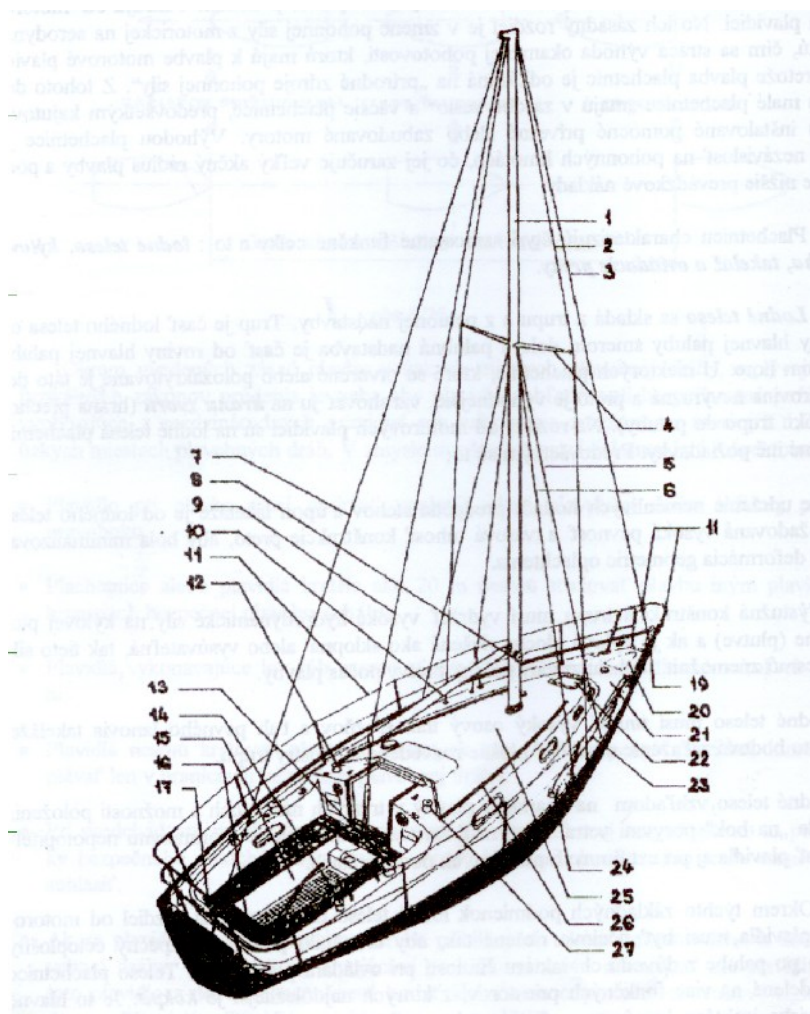
ŠTRUKTÚRA KONŠTRUKČNÝCH SKUPÍN

Plachetnice svojou štruktúrou konštrukčných skupín sa podstatne odlišujú od motorových plavidiel. No ich zásadný rozdiel je v zmene pohonnej sily z motorickej na aerodynamickú, čím sa stráca výhoda okamžitej pohotovosti, ktorú majú k plavbe motorové plavidlá, pretože plavba plachetníc je odkázaná na „prírodné zdroje pohonnej sily“. Z tohto dôvodu malé plachetnice „majú v zásobe veslo“ a väčšie plachetnice, predovšetkým kajutové, majú inštalované pomocné prívesné alebo zabudované motory. Výhodou plachetnice je však nezávislosť na vonkajších hmotách, čo jej zaručuje veľký akčný rádius plavby a podstatne nižšie prevádzkové náklady.

Plachetnicu charakterizujú štyri samostatné funkčné celky a to: **lodné teleso, kýlová plocha, takeláž a ovládacie prvky.**

Základné prvky rekreačnej námornej jachty:

- 1 – sťažen
- 2 – vrcholová úpona
- 3 – predný steh
- 4 – výstuha-saling
- 5 – salingová úpona predná
- 6 – salingová úpona zadná
- 7 – zadný steh
- 8 – navijak spúšte hlavnej plachty
- 9 – záves rahna-dirk
- 10 – rahno
- 11 – pevné lanovie zábradlia
- 12 – navijak spúští
- 13 – liace hlavnej plachty
- 14 – navijaky liací kosatiek a spinakra
- 15 – kokpit
- 16 – kormový kôš palubného zábradlia
- 17 – kormové pozičné svetlo
- 18 – bočné pozičné svetlá – červené a zelené
- 19 – predný kôš palubného zábradlia
- 20 – skriňa kotvy a kotevnej reťaze
- 21 – predná paluba
- 22 – kajutový svetlík-núdzový prielez
- 23 – spinkarový peň
- 24 – trup plachetnice
- 25 – kajutová nadstavba
- 26 – strešná rukoväť-madlolo
- 27 – navijak výťahu spinakra



LANO

ŠTRUKTÚRA LANA:

- krútené lano
- spletené lano
- opletané lano

MATERIÁLY NA VÝROBU LANA:

Prírodné vlákna – bavlna, cannabis sativa (konope), jutovník, kokosové orechy, sisal, abaka alebo divoký banánovník
Umelé vlákna – polyamid, polyester, polypropylen a polyetylén

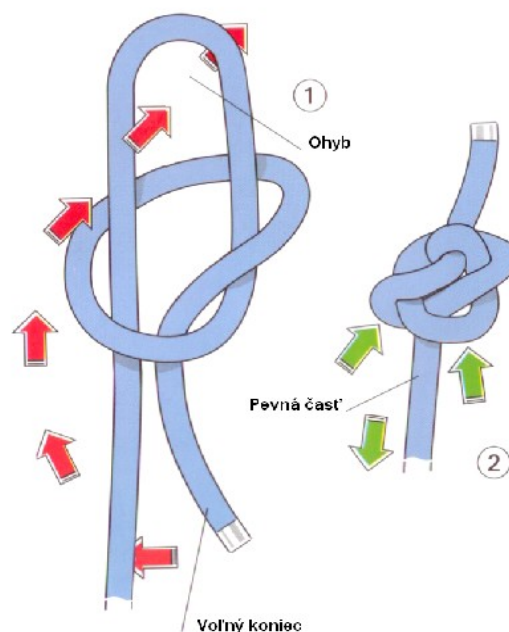
STAROSTLIVOSŤ A ÚDRŽBA LANA:

- pred použitím lano zkontrolujte či nieje poškodené
- udržujte ho vždy v čistote
- lano perte v mydlovej vode bez prídavkov detergentu
- lano vystavené slanej vode čo najčastejšie preplachujte sladkou vodou, pred uskladnením ho prepláchnite vždy
- pri stáčaní lana dávajte pozor aby sa netvorili uzlinky
- rozviažte všetky nepoužívané uzle
- nevystavujte lano nadmernému treniu – vzniknuté teplo škodí všetkým druhom vlákien
- netahajte lano pieskom, štrkom, olejom, cez drsné povrchy
- nestúpajte na lano – nečistoty z podrážiek poškodzujú vlákna
- ak to nieje nevyhnutné, nenechávajte lano na priamom slnku

UZLE

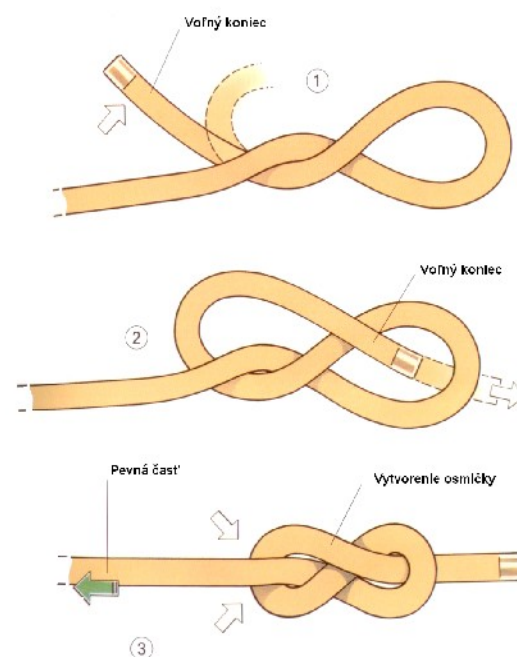
Ústřicový uzol

Ľahko sa uviaže vytvorením jednoduchej smyčky, prevlečením voľného konca ohybom a stiahnutím uzlu za pevnú časť. Správne vytvarovaný uzol má širokú plochú základňu a pravdepodobne je to najlepší koncový uzol.



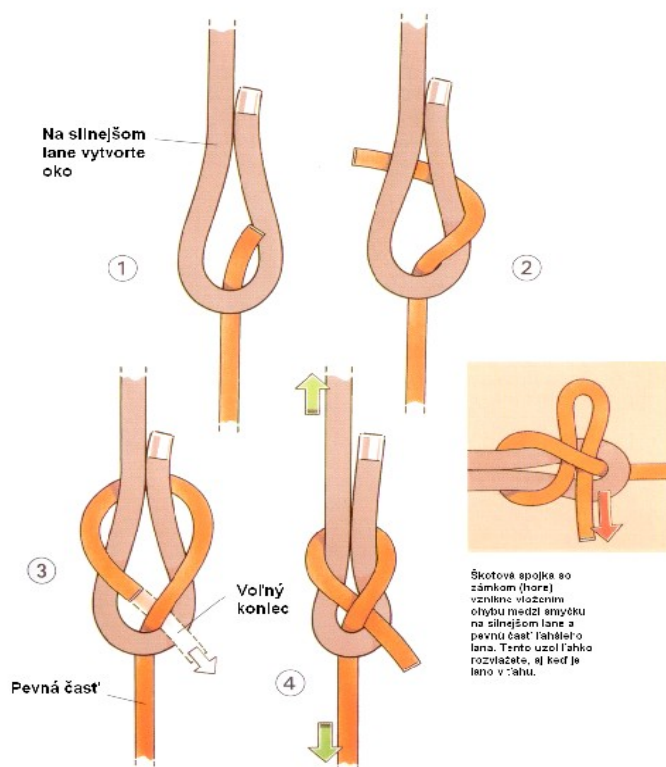
Osmičkový uzol

Vo svojej najjednoduchšej forme je osmičkový uzol snád' najbežnejší z koncových uzlov, používaných ako zarážky. Využíva sa aj v mnohých zložitejších praktických a bezpečných uzloch. Ako zarážka je omnoho objemnejší ako jednoduché očko a lepšie sa rozvážuje. Práve preto je jeho používanie tak rozšírené na plachetniciach k zastaveniu lana, prebiehajúceho blokom. Uzol sťahujte ťahaním za pevnú časť. Ohyby pritom držte v dlani tak aby vznikol tvar ako na vyobrazení. Pokiaľ budete ťahať zároveň za pevnú časť aj za voľný koniec, vznikne dekoratívny uzol. Pri nadmerných otrasoch plachty by sa mohol dokonca rozviazať.



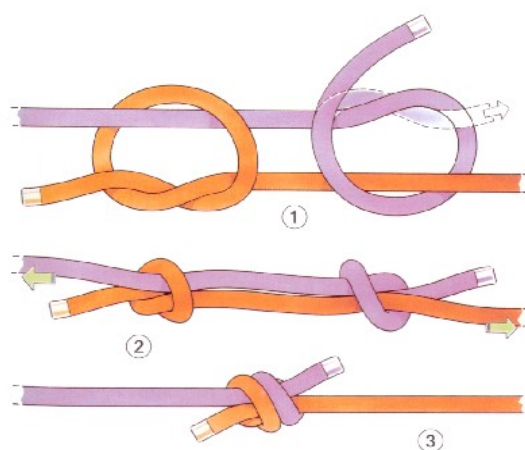
Škotová spojka

môžete ho použiť k spojeniu dvoch rôzne silných lán za predpokladu, že rozdiel v ich hrúbke nie je príliš veľký. Škotovú spojku možno použiť k zachyteniu lana v nejakom predmete s otvorom, ktorým lano prevlečiete a voľný koniec zachytíte pod pevnou časťou – napríklad v krúžku hamaky. Ďalšia možnosť použitia je upevnenie spodného konca vlajkovej šnúry ku zdvíhaciemu lanku. Bežne sa táto spojka používa pri pletiarских prácach a pri opravách sietí.



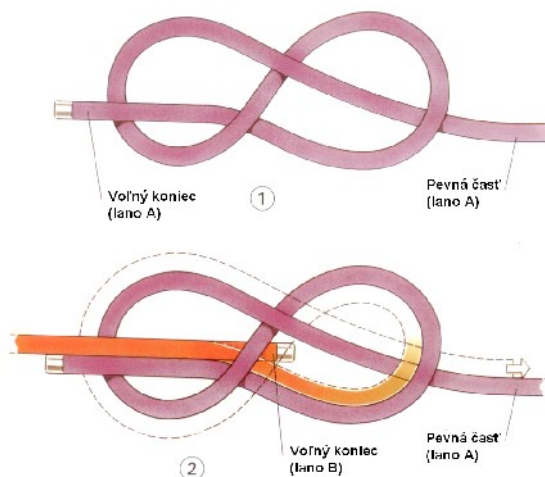
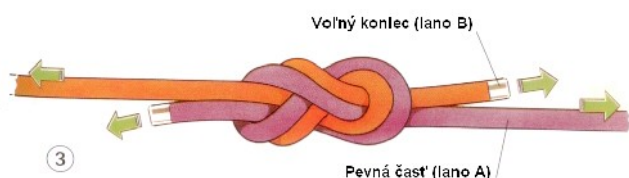
Rybársky uzol

Tvorí ho dve identické jednoduché očka stiahnuté k sebe tak, aby krátke voľné konce ležali v opačných smeroch. Toto je bezpečný a spoľahlivý spôsob spojenia dvoch šnúr alebo lán s rovnakým alebo podobným priemerom. Rovnako ako všetky uzly však znižuje pevnosť šnúry, na ktorej je uviazaný.



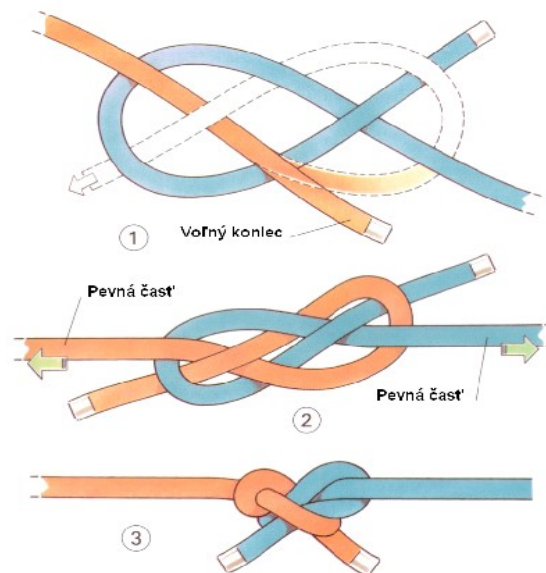
Osmičková spojka

Osmičková spojka je jedna z najbežnejších a najstabilnejších spojok, aké sa v súčasnej dobe na šnúrach a na lanách používajú. Ľahko sa viaže a dokonca aj po silnom zatiahnutí sa dá s trochou trpezlivosti rozviazať. Na lane A vytvorte voľne uviazaný osmičkový uzol. Rovnobežne s voľným koncom lana A vložte do uzlu voľný koniec lana B. Vedzte lano uzlom tak, aby sa voľný koniec lana B vynoril pozdĺž pevnej časti lana A. Ak bude treba, tak upevnite voľné konce k pevným častiam.



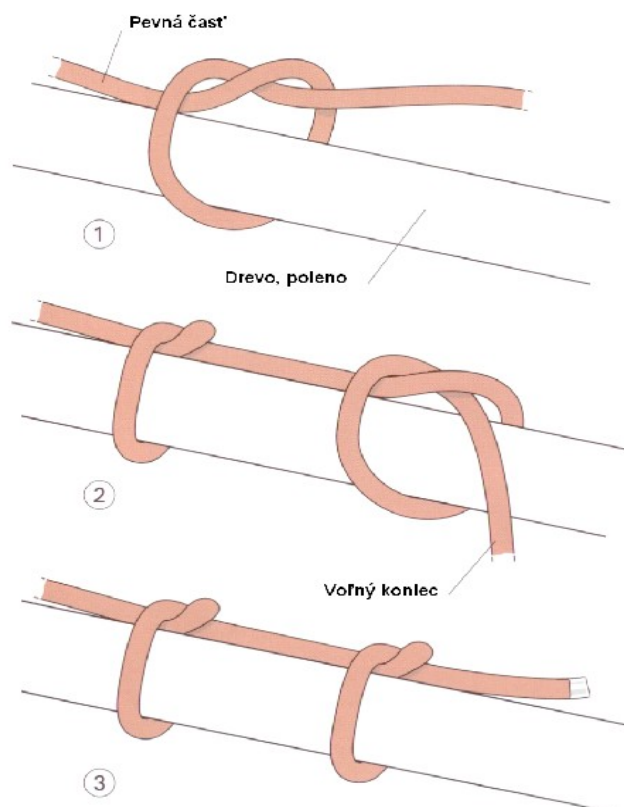
Plochý uzol

Plochý uzol sa používa hlavne k spájaniu silných alebo vyvážovacích lán. Môže sa použiť k spojeniu dvoch lán s mierne odlišnými priermi a musí sa utáhovat' za pevné časti. Ak bude treba prevliekať lana napríklad kruhom alebo ho otáčať okolo vratidla, musia sa voľné konce pripevniť k pevným častiam. Majte na pamäti, že voľné konce vystupujú z uzlu opačnými smermi.



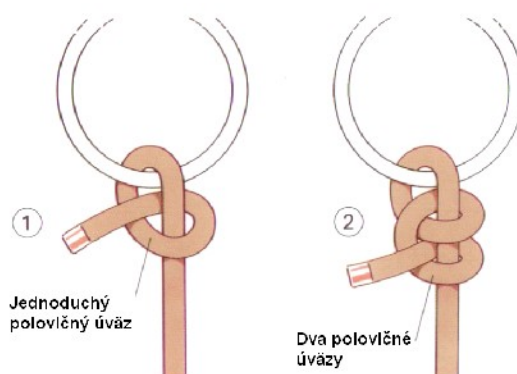
Dvojitý polovičný úvaz

Dvojitý polovičný úvaz by sa dal nazvať ako „niečo medzi“. Dá sa uviazať len na šnúre, ktorá je už k predmetu pripevnená iným uzlom alebo zapleteným okom a je na konci zaistená lodnou smyčkou alebo polovičným úvazom. Výhoda dvojitého polovičného úvazu oproti polovičnému úvazu tkvie v tom, že voľný koniec prechádza najskôr nad a potom pod pevnou časťou a lepšie ju tak sťahuje. Pri viazaní tohto úvazu ťaháte lano dole a od seba a potom ho vytiahnete späť do stredu tak, aby držalo, než budete postupovať ďalej. Tento uzol môžete použiť k zaveseniu hamaky alebo zaisteniu dlhého zväzku prútov.



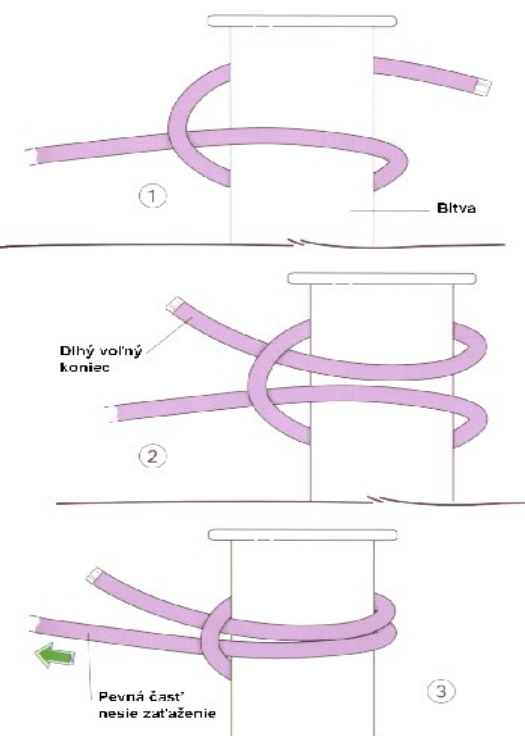
Polovičný úvaz

aj keď je polovičný úvaz samostatný uzol, ako taký sa používa len zriedkavo. Priviazaný k rahnú alebo do kruhu bude dobre držať iba vtedy, keď lano nebude kĺzať. Omnoho častejšie sa polovičný úvaz používa na podporu iného uzlu.



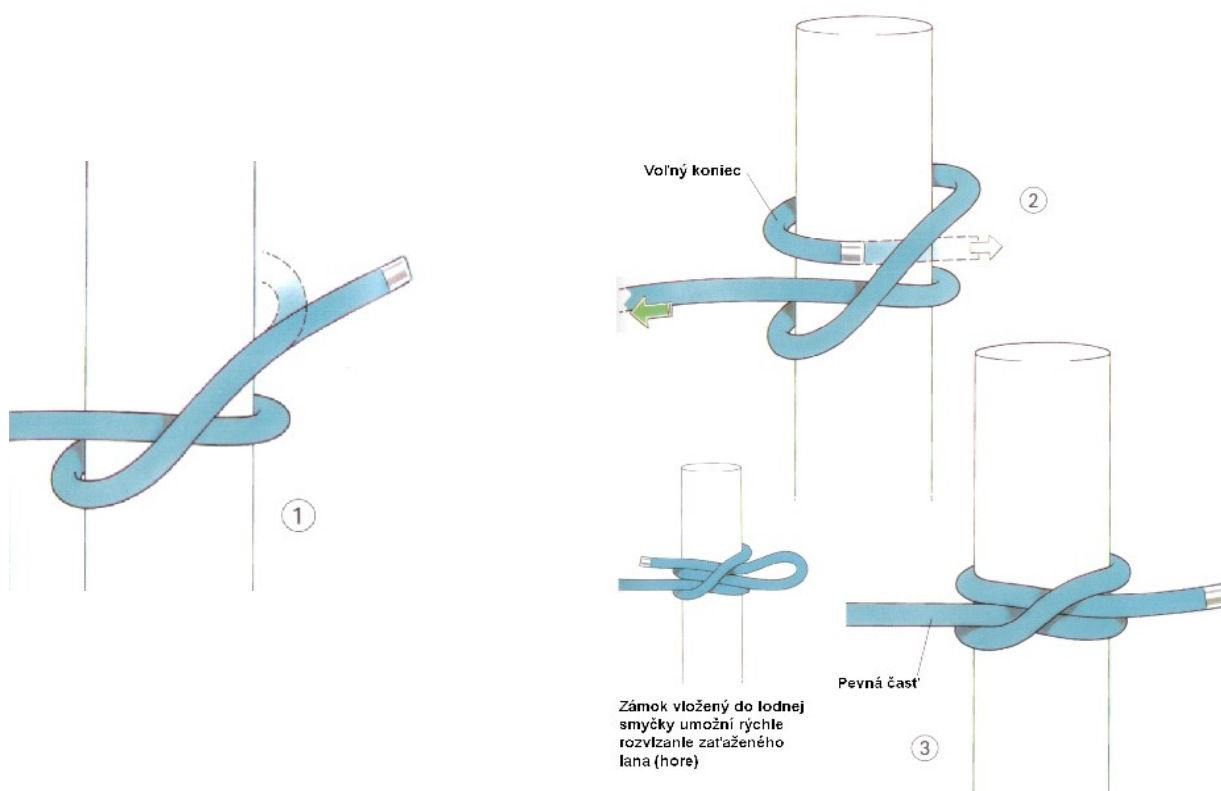
Kravský úvaz

Tento univerzálny uzol tvoria dva protiľahlé úväzy nad pevnou časťou. Viaže sa do kruhu, okolo tyče alebo kolíka. Hodí sa k zaveseniu predmetov na hák, na kruh alebo na lano. Dá sa uviazať štyrmi spôsobmi. Pri prvom spôsobe vedzte voľný koniec okolo predmetov a pevne ho utiahnite, kým urobíte druhý úvaz. Pretože zaťaženie nesie iba pevná časť, môže byť nutné voľný koniec nejako zaistiť, napríklad polovičným úväzom alebo zadrhnutím pozdĺž pevnej časti. Ďalšia možnosť je viesť voľný koniec medzi ohybom a predmetom, takže vznikne čistokrvný kravský uzol. Pri viazaní kravského úväzu druhým spôsobom nad predmetom alebo skrz neho a oba konce ohybom prevlečte. Pri treťom spôsobe vedzte ohyb zo zovretej smyčky kruhom (ako pri viazaní štítku na kufor) a potom predmet pripojený k smyčke prevlečte ohybom. Pri štvrtom spôsobe prevlečte kruhom kožený alebo tkaný popruh a urobte prvý úvaz. Druhý úvaz urobte tak, aby koniec spočíval na pevnej časti a bol utiahnutý ako kravata.



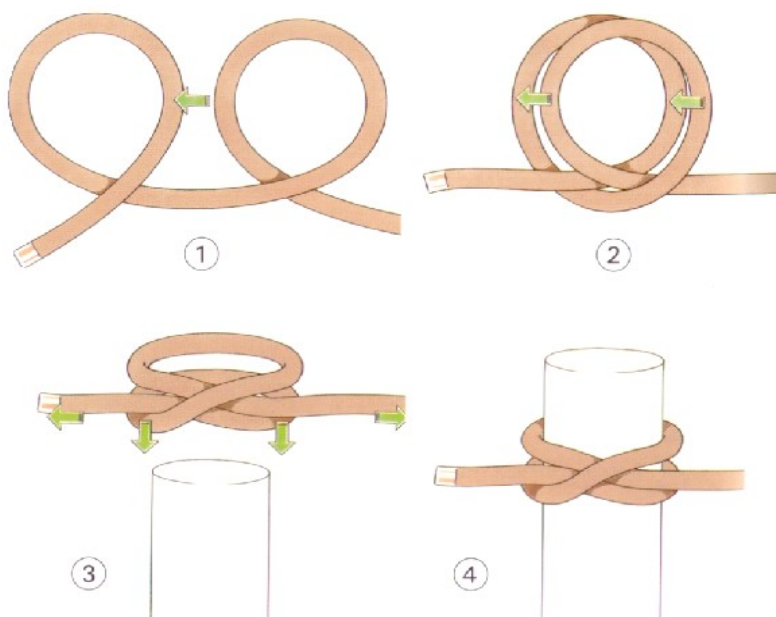
Lodná slučka

Lodná smyčka je dobrý viazací uzol, vhodný pre každodenné použitie. Ľahko sa viaže, ale ako úvaz sa používa s výhradou, že sa môže rozviazať, pokiaľ sa predmet, okolo ktorého je uviazaná, bude otáčať alebo keď na jednom konci či na oboch koncoch lana povolí zaťaženie. To platí obzvlášť pre klzké laná z umelých vlákien, napríklad polypropylenové. Existujú dva spôsoby viazania lodnej smyčky.



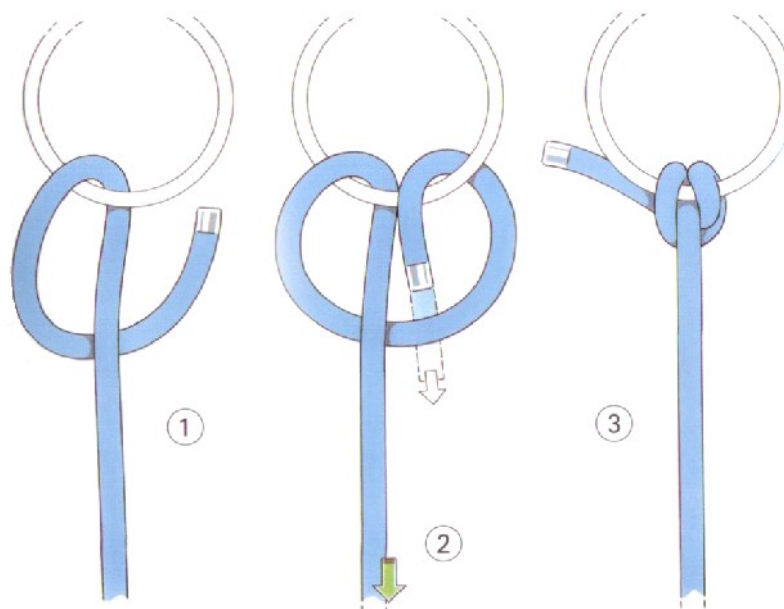
Lodná slučka (uviazaná na bitvu)

Pokiaľ je prístupný koniec stĺpiku, tyče alebo bitvy, môžete uviazať lodnú smyčku zloženú z dvoch polovičných úväzov. Tie si dopredu pripravíte v ruke a na bitvu navlečiete súčasne; pokiaľ potrebujete mať lano pevne napnuté, navliekajte na bitvu závitý jeden po druhom.



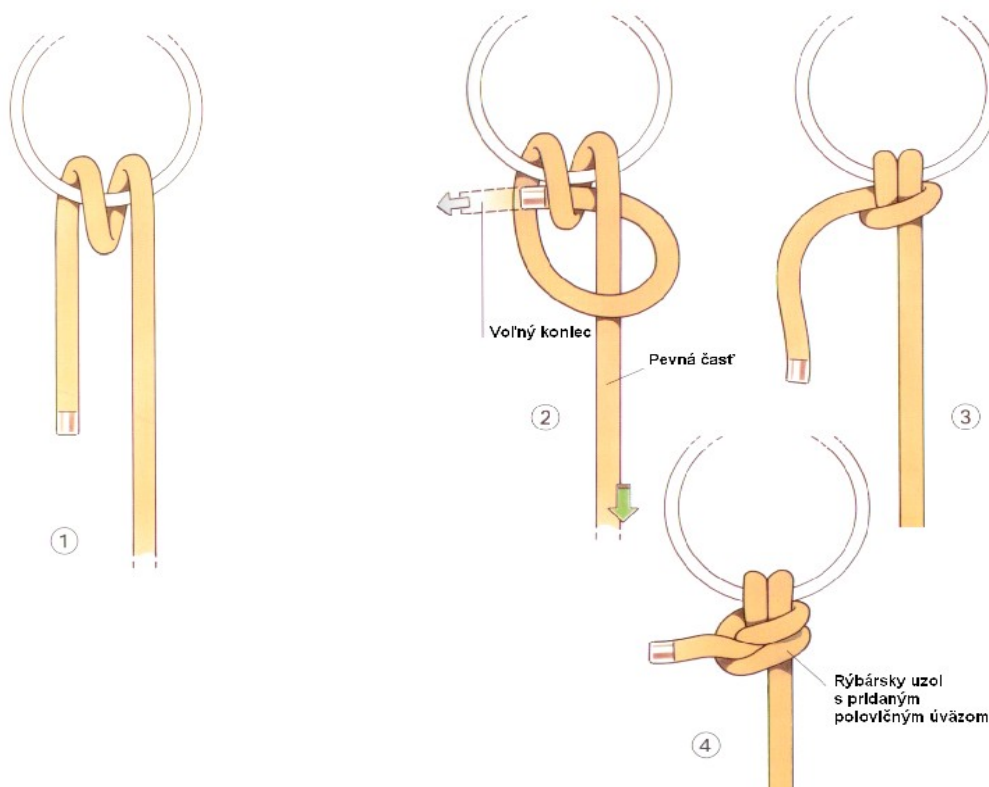
Lodná slučka (uviazaná do kruhu)

Lodnou smyčkou môžete aj uviazať lano do kruhu. Nezaťažená sa ľahko upravuje, takže tento spôsob je zvlášť vhodný, keď potrebujete regulovať dĺžku lana. Voľný koniec nechajte dlhý, aby neprešiel uzlom. Ďalšou možnosťou je voľný koniec k pevnej časti prilepiť páskou alebo na ňom urobiť polovičný úväz.



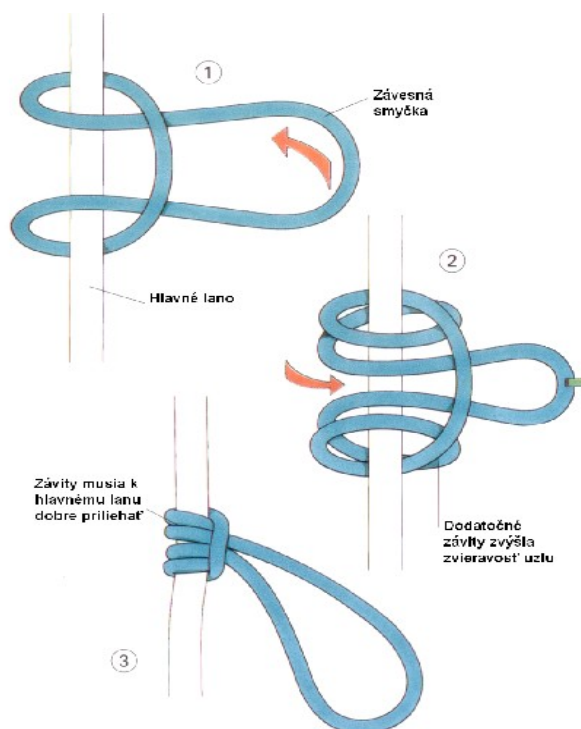
Rybársky úváz (kotevný úváz)

Tento úváz je stabilný a spoľahlivý uzol, použiteľný pre lano takmer akéhokoľvek typu a veľkosti, rovnako ako pre šnúru či povraz. Môžete ním priviazať lano ku kotve, uviazať čln ku kruhu atď. Pre zvýšenie bezpečnosti uviažte okolo pevnej časti lana alebo šnúry polovičný úváz. Pri trvalejšom uviazaní upevníte voľný koniec k pevnej časti zadrhnutím.



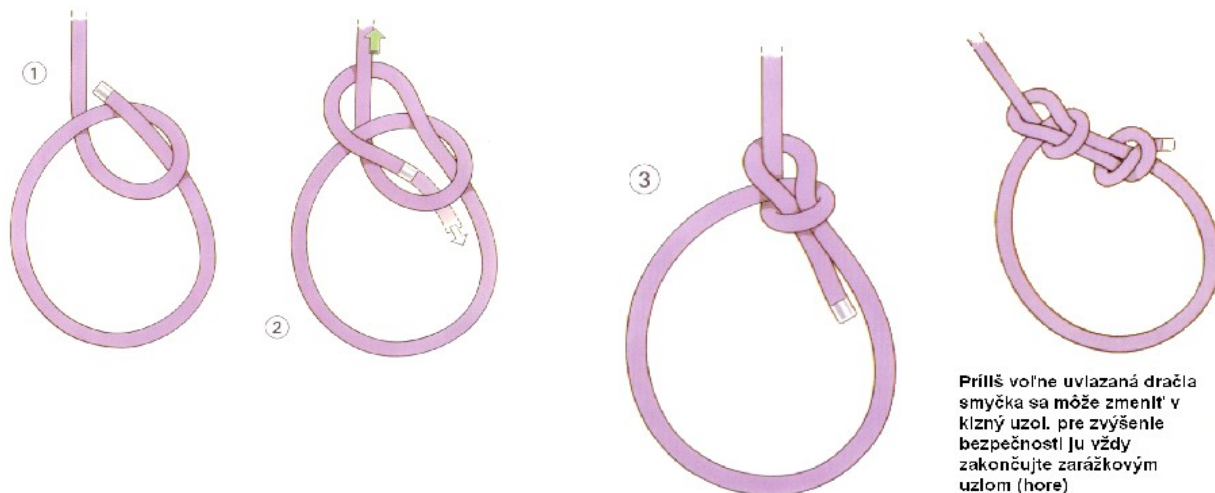
Prusikový uzol

Toto je spôsob upevnenia závesnej smyčky k vertikálnemu alebo horizontálnemu lanu. Lano použité na závesnú smyčku nesmie byť silnejšie ako polovina priemeru hlavného lana. Pomocou ohybu smyčky vytvorte kravský úváz a vonkajším ohybom potom urobte najmenej dva závit. Väčší počet závitov samozrejme zvýši zvieravosť uzlu, ale iba vtedy, keď závit prilieha k hlavnému lanu a neprekrývajú sa. Pri zaťažení závesnej smyčky sa závit okolo lana zovrú. Po uvoľnení záťaže môžete smyčku posúvať po lane hore alebo dole.



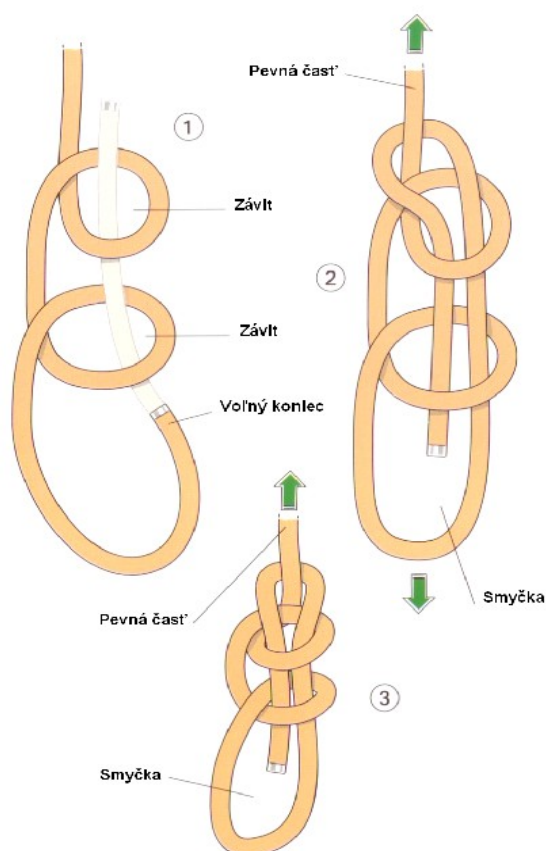
Dračia slučka

Patrí k najčastejšie používaným uzlom, hlavne k uviazaniu pevnej smyčky na konci lana. Tento uzol, preverený stáročiami, je spoľahlivý, pevný a stabilný. Pretože sa dá uviazať niekoľkými spôsobmi, je použiteľný v mnohých rôznych situáciách. Dračia smyčka ponecháva lanu, na ktorom je uviazaná, okolo 60 percent pôvodnej pevnosti a preto sa používa k rôznym účelom. Patria medzi ne dočasné oká na vyvažovacích lanách, zaistenie lana k bezpečnostnému pásu či kruhu, držadlo na konci lana atď.



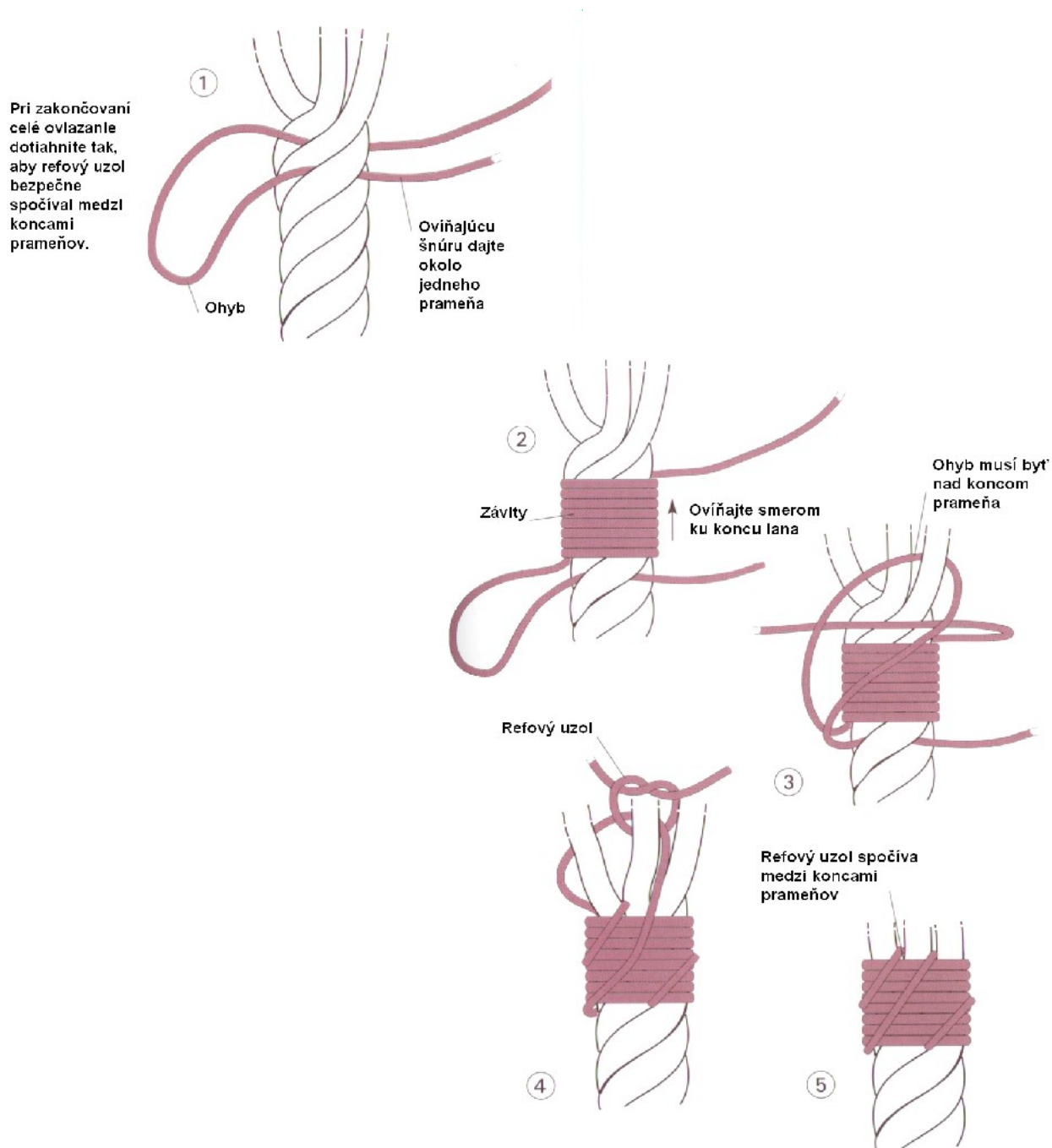
Vodná dračia slučka

Ešte jeden závit v pevnej časti tejto dračej smyčky zvýši pri zaťažení zovretie voľného konca. Výsledkom je uzol ešte o niečo bezpečnejší, ktorý odolá aj hrubému zachádzaniu. Ohyb okolo pevnej časti toľko neuľahčuje, pretože zaťaženie nesie hlavne spodný závit. Práve preto rozviažete vodnú dračiu smyčku, zvlášť mokrú, ľahšie ako obyčajnú dračiu smyčku. Vytvorte v pevnej časti dva závity. Oboma závitmi prevlečte voľný koniec, vedzte ho okolo pevnej časti a potom oboma závitmi dole. Upravte smyčku na požadovanú veľkosť. Zatiahnutím za pevnú časť a za smyčku uzol utiahnite.



Plachtárske oviazanie

Plachtárske oviazanie je snád' najlepšie oviazanie akého koľvek krúteného lana. Rovnako ako všetky ostatné oviazania je najúčinnnejšie, keď použijete navoskovanú šnúru čo najbližšie pri konci lana. Oviazanie musí byť čo najpevnejšie utiahnuté a vykonané v dĺžke jeden až jeden a pol priemeru lana. Zakončíte ho refovým uzlom medzi prameňmi. Toto oviazanie používajte na krútených lanách z prírodných vlákien a zo syntetických materiálov.



MOTORISTIKA

Charakteristika motorov
Popis štvortaktného motora a jeho činnosti.
Popis dvojtaktného motora a jeho činnosti.
Popis dieslového motora a jeho činnosti.
Kontrola chodu motora.
Diagnostika porúch motorov.
Udržiavanie akumulátora
Narábanie s palivom
Postupy pri požari
Ochrana mora od znečistenia.

POHONNÉ ZARIADENIA MOTOROVÝCH PLAVIDIEL

Kompletné pohonné zariadenie sa skladá z hnacieho stroja, prevodového agregátu, hriadeľového vedenia a propulzoru. Zo známych druhov hnacích strojov sú v malých plavidlách využiteľné len elektrické motory a spaľovacie motory.

Elektrické motory

Koncepcia tohto pohonu môže byť dvojaká. Buď je elektromotor zabudovaný do telesa plavidla a cez hriadeľové vedenie je poháňaná vrtuľa alebo elektromotor s vrtuľou tvorí kompaktný celok zavesený nohou na kormu plavidla. Elektromotory nenašli doteraz širšieho uplatnenia. Dôvod ich občasného používania je v tichosti chodu a ekologicky čistá prevádzka. Majú jednoduché ovládanie a reverzovanie. Ich údržba je nenáročná.

Nevýhodou týchto pohonov je vysoká hmotnosť akumulátorov a veľká závislosť plavidla na vybavenosti pobrežia zdrojmi sústavného dobíjania akumulátorov. Plavebný rádius plavidiel je daný kapacitou zabudovaných akumulátorov a preto sa používajú len do výkonov 3kW.

Spaľovacie motory

Zo spaľovacích motorov sa v malých plavidlách používajú zážihové (benzínové) motory, vznetové (naftové) motory a spaľovacie turbíny, ktoré sa však pre nehospodárnosť používajú len zriedkavo. Spaľovacie motory sa používajú v prevedení pre zabudovanie do lodného trupu, alebo v prevedení ako prívesné motory.

Benzínové motory-ich použitie v malých plavidlách je najrozšírenejšie. Bývajú dvojtaktné alebo štvortaktné, obvykle chladené vodou. Chladenie vzduchom sa používa len na prívesných motoroch malých výkonov, zhruba do 4kW. V rozvnaní s automobilovými motormi majú vyššiu spotrebu pohonných hmôt z toho dôvodom, že takmer nepretržite pracujú s nominálnym výkonom. Medzi ich prednosti patrí nízka hmotnosť, okamžitá pohotovosť k plavbe, nenáročná obsluha a ovládanie, nízka cena, malé rozmery a nenáročná montáž do plavidla. Nevýhodou je pracovný režim vo vysokých otáčkach, vysoká hlučnosť a nebezpečnosť skladovateľnosti a manipulácie s benzínom.

Naftové motory-v malých plavidlách sa používajú upravované automobilové motory alebo špeciálne lodné motory, ktorých cena je však neúmerne vyššia. V zrovnaní s benzínovými motormi sú ťažšie, ale zato hospodárnejšie. Ich prednosťou je možnosť reverzácie chodu, nižšie nominálne otáčky a vyššiu bezpečnosť manipulácie s naftou. Ich nevýhodou je tvrdý chod a zápach z nafty. Zriedkavo sa vyrábajú ako motory prívesné. Chladenie majú len vodné.

Lodné závesné motory

Sú riešené ako samostatné ucelené pohonné zariadenie zložené zo štyroch základných častí: motor – noha s prevodovým ústrojenstvom a vrtuľou – závesný upevňovací mechanizmus s ovládaním – palivová sústava.

Závesné motory sú dnes najrozšírenejším druhom pohonného zariadenia malých plavidiel všetkých druhov. Vyrábajú sa jedno až šesťvalcové, prevažne dvojtaktné benzínové. Sortiment týchto motorov je veľmi pestrý s výkonmi od 1 do 150 kW.

Výhody prívesných motorov:

Kompaktnosť konštrukcie, pohotovosť a okamžitá prevádzkyschopnosť, pohodlná montáž a demontáž na plavidlo, malé rozmery a nízka hmotnosť, zároveň plní aj funkciu kormidla, nenáročná ovládateľnosť, veľmi dobrá prístupnosť k agregátom a súčiastkam, možnosť pripevnenia viacerých motorov bez zásahu do konštrukcie člna, možnosť regulácie ponoru a nastavenia sklonu vrtule, možnosť vyklopenia nohy nad hladinu, pohodlná prepravovateľnosť na plavidlo.

Nevýhody prívesných motorov:

Vyššia hlučnosť oproti zabudovaným motorom, ohraničenosť výkonu jedného motora, ťažisko motora je vysoko čím zhoršuje stabilitu člna, relatívne vysoká spotreba pliva, nie celkom dostatočná ochrana pred zaliatím vodou.

Zabudované motory

Pre pohonné zariadenia väčších člnov a kajutových motorových lodí alebo plachetníc určených pre plavbu v náročnejších plavebných podmienkach je výhodnejšie použiť zabudované motory, ktorým teleso lode poskytuje dokonalú ochranu pred zaliatím vodou vo zvlnenom prostredí. Pre zabudovanie motorov do lodí sa používajú buď špeciálne lodné motory alebo upravované automobilové motory.

ÚDRŽBA MOTORA A ODSTRANOVANIE PORÚCH

Porucha motora je najbežnejšou príčinou zásahov pobrežnej polície. Je dôvodom vypustení viac ako 1000 záchranných lodí, ktoré pomáhajú jachtám a iným rekreačným plavidlám, z ktorých niektorým došlo prostre len palivo.

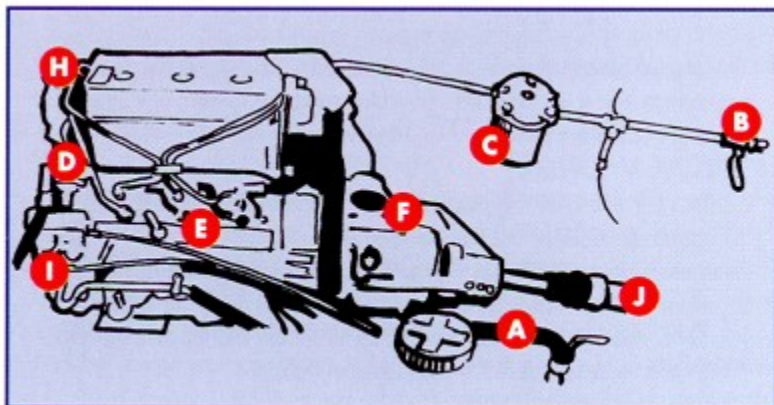
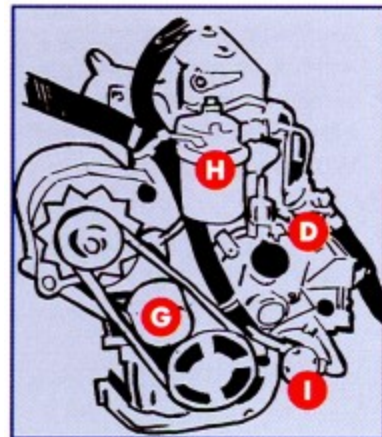
Kapitán musí splniť dve úlohy:

1. Musí sa pokúsiť predísť poruche tým, že bude vykonávať pravidelné údržby motora – vrátane kontrol tesne pred vyplávaním.
2. Musí byť schopný vyriešiť malé poruchy – zvlášť na mori.

Údržba

Pred tým, ako začnete uvažovať o údržbe alebo oprave motora, je dôležité, aby ste sa zoznámili s hlavnými časťami – a aby ste boli schopný sa k nim dostať. Nie je to vždy tak jednoduché, ako by to malo byť, ale prístupnosť jednotlivých častí sa postupom času zlepšila. Toto sú hlavné časti:

- A. Uzavierací morský ventil a filter na nasávanie morskej vody.
- B. Uzáver prívodu paliva
- C. Hrubý (primárny) palivový filter (pre odvodnenie a výmenu elementu)
- D. Palivové čerpadlo (pre ručné napumpovanie systému)
- E. Mierka motorového oleja.
- F. Mierka prevodového oleja.
- G. Olejový filter motora (na výmenu prvku)
- H. Jemný (sekundárny) palivový filter.
- I. Čerpadlo na morskú vodu.
- J. Zadné tesnenie hriadeľa lodnej skrutky.



KONTROLA MOTORA PRE VYPLÁVANIM

Len nesprávny námorník opustí bezpečné prístavisko alebo kotvisko, skôr ako by sa uistil, že motor je schopný riadneho chodu.

Palivo

- Vizualne skontrolujte, že máte prinajmenšom dostatok paliva na cestu a zaistite zásoby pre prípad núdze.

Motor

- Otvorte priestor pre uloženie motora a skontrolujte, či nepresakuje olej alebo voda, alebo či nevypadli nejaké káble. Tak isto, či sú remene v poriadku a pevne utiahnuté.
- Skontrolujte či je vstupný otvor morskej vody otvorený a filtračná sieťka čistá.
- Pomocou mierky skontrolujte hladinu motorového oleja. Neprekročte maximálnu hladinu.
- Skontrolujte hladinu čistej vody v prednej nádrži.
- Skontrolujte palivový predradený filter a prípadnú vodu vypusťte.
- Benzínové motory: Spustite odsávací ventilátor v priestore motora.
- Prevodovku nastavte do neutrálu, naštartujte motor a udržiajte ho v priemerných otáčkach, aby sa zahrial. Preskúšajte jazdu dopredu, dozadu a vyprázdňovanie chladiacej kvapaliny.
- Zadné tesnenie hriadeľa lodnej skrutky (vrtule): Pravidelne kontrolujte, či netečie počas chodu motora. Utiahnite filter maziva (pokiaľ sa tam nachádza), ako je to požadované.

Prevodový olej

- Kontrolujte ho každý týždeň, počas chodu (už v prevádzkovej teplote) motora.

Na mori

- Sledujte prístroje (tlak oleja, teplotu, nabíjanie akumulátorov).

PRVÁ POMOC

- **Kapitán alebo iná osoba z posádky musí mať znalosti z oblasti prvej pomoci.**
- **Pokiaľ potrebujete bezplatnú lekársku radu, použite volanie PAN PAN.** Tento odkaz bude adresovaný najbližšej pobrežnej polícii.

Riziká úrazu na lodi sú veľké. Preto je nutné aby loď bola vybavená lekárničkou.

Prvá pomoc pri pri krvácaní a zlomenine.

Prvá pomoc pri úpale a úžehu

Prvá pomoc pri omrznutí a hypotermie.

Prvá pomoc pri topení

Prvá pomoc pri otrave po pichnutí alebo poranení jedovatým živočíchom

Prvá pomoc pri otrave jedlom

HYPOTERMIA

Hypotermia je stav keď sa dlho vystavujeme studenému vzduchu alebo vody a tým klesá vnútorná teplota tela. Medzi symptómy tohto javu patrí stres, letargia, zakopávanie, prehĺtanie slov a strata pamäte.

U postihnutého sa progresívne šíri studená bledá pokožka, pomalý dych a pomalý slabý tep, čo ma za následok zrútenie a bezvedomie.

1. Vaším prvým cieľom je zabrániť ďalšiemu poklesu teploty. Postihnutú osobu vyveďte z voľného mora a vetra.
2. Uložte ju do najteplejšieho miesta na palube a zapnite všetky ohrievače. Čo najskôr vyzlečte veškeré mokré oblečenie, v prípade nutnosti i rozrezaním. K tomu aby ste pokožku osušili, ju netrite ale jemnými dotykmi uterákom osušte.
3. Pokiaľ je postihnutý pri vedomí, oblečte ho suchého teplého oblečenia, dajte mu užiť veľké množstvo teplých a sladkých nápojov a umožnite mu aby si ľahol na teplé a chránené miesto. Ak nemáte k dispozícii žiadny iný prostriedok.
4. Pokiaľ je postihnutá osoba v bezvedomí, vyzlečte z nej všetky mokré šaty a uložte ju do

spacáku. Zaistite aby bola v stabilizovanej polohe a neudusila sa. Pokiaľ nemáte vykurovanie, zapnite varič.

5. Pokiaľ bude lodi trvať, než sa zohreje, vlezte si do spacáku k postihnutému. Vezmite si tenký odev aby sa urýchlil prenos tepla.

STABILIZOVANÁ POLOHA



DÝCHANIE Z ÚST DO ÚST



1. Zakloňte hlavu dozadu a zdvihnite čeľusť smerom hore a dopredu, čím uvoľníte jazyk a dýchacie cesty.



2. Stisnite nosné dierky, pridržujte čeľusť smerom hore...

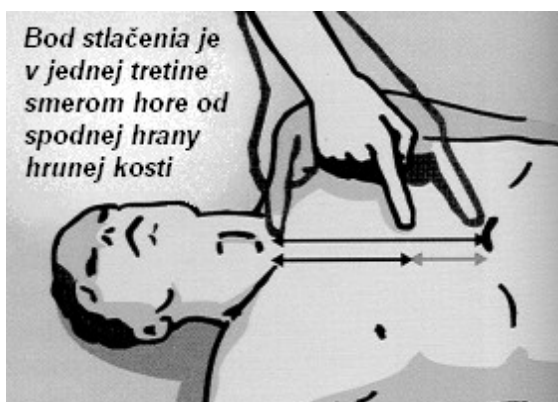


3. ...a priložte svoje ústa k jeho a poriadne do postihnutého vdýchnite.

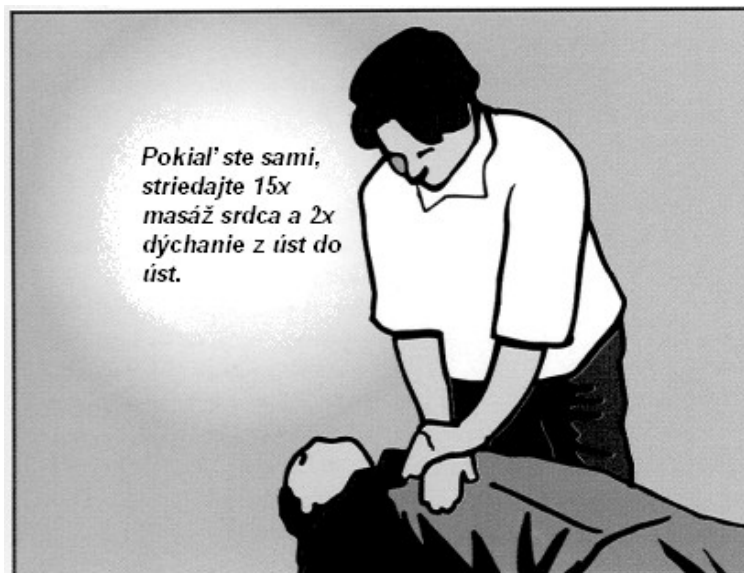
VONKAJŠIA MASÁŽ SRDCA

1. Položte postihnutú osobu na chrbát a nájdite hrudnú kosť (sternum), (viď. obr.1.). Táto kosť prechádza stredom prednej časti hrudníka od krku k hornej strane brucha.
2. Klaknite si vedľa postihnutej osoby čelom k jej hrudníku (viď. obr 2.) a spodnú stranu pravej ruky položte do stredu hrudníka vo vzdialenosti jednej tretiny hrudnej kosti od spodu. Ľavú ruku položte na hornú stranu pravej ruky.
3. Nakloňte sa dopredu, paže majte napnuté rovno a nahnite sa tak, že bude vaša váha tlačiť smerom dole na hrudnú kosť. Ucítite ako pri zatláčaní klesá pod vašimi rukami dole. Kosť by sa mala posunúť približne o 4 cm (1,5 pt). Vráťte sa napäť tak, že sa prestanete opierať a hrudná kosť vyskočí smerom hore.
4. tento postup opakujte tempom asi 100x za min.
5. Po každých piatich cykloch si urobte prestávku tak, aby druhá osoba poskytujúca prvú pomoc mohla vykonať jeden cyklus dýchania z úst do úst. Pokiaľ ste sami, vykonajte 15x masáž srdca a potom 2x dýchanie z úst do úst.
6. Pokračujte tak dlho, pokiaľ si nie ste istý, či už môžete postihnutej osobe nahmatať pulz a či po masáži srdca už začína plet' ružovieť.
7. S umelým dýchaním z úst do úst prestaňte iba v prípade, že postihnutá osoba začne sama dýchať.

OBR. 1.



OBR. 2.



RÁDIOOPERÁTOR

Námorná rádiotelefonická služba slúži k záchrane ľudských životov na mori. Povinnosť vlastníť zariadenie na rádiotelefonické spojenie pre lode upravuje medzinárodná konvencia a pre malé plavidlá zákonník o malých plavidlách. V tomto zákonníku pri skúškach pre vodcov malého plavidla sa predpokladá aj zahrnutie kapitoly o námornej rádiotelefonickej službe.

Okrem základnej funkcie - záchrany ľudských životov na mori - námorná rádiotelefonická služba umožňuje udržiavavanie rádiospojenia medzi plavidlami a pobrežím na komerčnom základe. V tomto zmysle firma "Plovput" so sídlom v Splite sieťou pobrežných rádiovysielačov pokrýva celú oblasť teritoriálneho mora Chorvátskej republiky a neustále bdie na medzinárodných námorných frekvenciách a plní aj iné úlohy (rádiotelefonické rozhovory loď - pobrežie a pobrežie - loď, telegramy atď.). Rádiotelefonické spojenie funguje cez štyri pobrežné vysielace: rádio Rieka, Zadar rádio, Split rádio a Dubrovnik rádio.

DOKUMENTY LODNEJ RÁDIOTELEFONICKEJ STANICE

Povolenie na rádiostanicu na plavidle je doklad o tom, že plavidlo môže používať svoju rádiostanicu podľa predpísaného spôsobu. Toto povolenie musí mať každé plavidlo, ktoré má rádiotelefonickú stanicu. Musí byť umiestnená na viditeľnom mieste, má trvalú platnosť.

Oprávnenie rádiotelefonistu je doklad, ktorý predstavuje dôkaz, že vodca malého plavidla zložil skúšku na obsluhu rádiotelefonickej stanice. Môže byť všeobecná alebo s obmedzením. Pre vodcu malého plavidla je predpísané oprávnenie s obmedzením.

Denník rádiostanice je kniha, do ktorej rádiotelefonista vnáša údaje o práci stanice.

Zapisujú sa nasledovné údaje:

- čas začiatku a čas konca služby (vypnutie stanice), údaje o prehliadke a čase plnenia akumulátora.
- zápisy o nebezpečenstve sa zapisujú v plnom znení.

SLUŽBA HLIADKOVANIA

Služba hliadkovania je predpísaná z dôvodu ochrany ľudských životov na mori.

Rádiotelefonista je povinný nepretržite počúvať medzinárodnú frekvenciu (2182 kHz a 156,8 Mhz alebo 16 kanál) od momentu vyplávania do momentu ukončenia plavby. Hliadkovanie sa vykonáva z miesta, z ktorého sa ovláda plavidlo. Komunikácia na medzinárodnom 16 kanáli je povolená len na krátke odkazy, ktorými sa dohovárajú pracovné kanále. Na strednovlnných rádiostaniciach (frekvencia 2182 kHz), okrem odkazov ohlasujúcich nebezpečenstvo nie je povolená žiadna komunikácia v čase medzi plnou hodinou a tretou minútou a tiež medzi 30 a 33 minútou každej hodiny. To je čas mlčania, kedy sa počúvajú prípadné odkazy o nebezpečenstve.

KOMUNIKÁCIA V PRÍSTAVE

Vplávaním do prístavu sa končí použitie rádiostanice okrem prípadov posielania odkazov, ktoré sú dôležité pre bezpečnosť plavby ako sú informácie o počasí a plavebných podmienkach a pod. taktiež je povolená komunikácia s kapitanátom.

DOZOR A KONTROLA

Kontrolu práce rádiotelekomunikačnej stanice, právoplatnosť dokumentov pre prácu stanice a správnosť vedenia lodných dokumentov a kníh kontroluje rádioinšpektor kapitanátu. Pokiaľ sa inšpekčnou prehliadkou potvrdí, že stanica nepracuje podľa predpisov inšpektor je splnomocnený zakázať činnosť stanice.

UMIESTNENIE RÁDIOSTANICE

Na plavidlách musí byť umiestnená tak, aby sa počas plavby mohli počúvať odkazy. Pokiaľ je miesto, na ktorom je rádiostanica inštalovaná ďaleko od miesta, na ktorom sa hliadkuje, na mieste, na ktorom sa hliadkuje musí byť inštalovaný reproduktor.

DIELY RÁDIOSTANICE

Na malých plavidlách sa používajú výlučne UKV rádiotelefonické stanice. Prijímač-vysielač týchto zariadení pracuje vo frekvenčnej oblasti od 155 do 174 Mhz. Hertz je jednotka miery frekvencie:

1 Hz je 1 kmit/s, 1 Mhz je 1 000 000 kmitov/s, 155 Mhz znamená 155 000 000 kmitov/s. Tento frekvenčný rozsah je rozdelený do kanálov, ktorých môže byť ľubovoľný počet, najčastejšie 55 alebo 99. Ako kanál na ohlásenie nebezpečenstva, naliehavého odkazu a správ o bezpečnosti plavby sa na

celom svete používa kanál 16 (frekvencia 156,8 Mhz) Vysielač-prijímač musí umožňovať simplexné spojenie a veľká časť zariadení umožňuje aj tzv. duplexné spojenie. Simplexné spojenie znamená, že komunikácia môže byť len v jednom smere, to znamená, že kým pracuje vysielač nemôže sa používať prijímač a obrátene. Jednoducho povedané, kým sa posiela odkaz nemôže sa v tom istom čase odkaz aj prijímať. Z tohto dôvodu má mikrofón prístroja prepínač, ktorým sa ohraničuje príjem a emitovanie. Kým sa odkaz emituje klapka sa drží stlačená a keď sa prechádza na príjem odkazu klapka sa pustí. Koniec emitovania pri simplexnom spojení je potrebné signalizovať určitým signálom. U nás sa používa slovo "príjem" a v anglickom jazyku slovo "over". Duplexné spojenie umožňuje súčasné prácu vysielača aj prijímača a tak sa UKV stanica môže používať aj ako telefónny prístroj, to znamená, že sa môže súčasne hovoriť aj počúvať.

Výber kanálu sa vykoná stlačením klávesy s číslicami. Medzinárodný 16 kanál sa ladí automaticky stlačením na určitú klávesu. Väčšina UKV staníc umožňuje súčasné počúvanie na 2 kanáloch (Dual watch - DW). UKV prístroj sa skladá z vysielača - prijímača, mikrofónu, reproduktora, klávesnice a určitého počtu regulátorov, pričom najčastejšie sú potláčač šumov (skuelch), regulátor osvetlenia, regulátor výkonu (25/1 W), DW (dual watch) regulátor, regulátor reproduktora a simplex/duplex regulátor.

POTLÁČANIE ŠUMU

V práci s prístrojom, osobitne pri veľkých vzdialenostiach sa často objavuje šum. Prijemca môže značne zlepšiť regulovaním šumu (klávesa SQUELCH). Regulovaním sa reže amplitúda signálu a eliminujú sa šumy. Regulátor je potrebné dať do takej hraničnej polohy, aby nebolo počuť žiaden šum, keď je mikrofón spustený.

Ak ide o rozhovor na menšiu vzdialenosť, sila signálu sa môže znížiť regulátorom sily. Nastavením regulátora na značku jeden W vysielač bude pracovať s nižším výkonom a signál bude dostatočne silný, aby ho počuli lode a malé plavidlá v bezprostrednej blízkosti. Pokiaľ sa pracuje na väčšie vzdialenosti regulátor je potrebné nastaviť do polohy 25 W. Počuteľnosť stanice vtedy môže byť okolo 30 nautických míľ pri dobrých atmosférických podmienkach.

IDENTIFIKÁCIA A VOLACIE ZNAKY

Každá loď má svoj rozlišovací znak. Rozlišovacie znaky sú vydávané v osobitnej príručke v Alphabetic List of Call Signs used in Maritime Mobile Service. Malé plavidlá nemajú svoje rozlišovacie znaky.

Volací znak je skupina signálov zo štyroch písmen, podľa ktorého sa stanica rozlišuje, alebo volá. Prvé dve písmena označujú štát, ktorému loď patrí a ďalšie dve označujú konkrétnu loď. Znak rozlišovania pre lode, ktoré plávajú pod vlajkou chorvátskej republiky začínajú so znakom 9A, podľa medzinárodnej tabuľky na spelovanie sa to vyslovuje NOVENAJN ALFA. Ak loď má rozlišovací znak napr. 9 ABC vyslovuje sa Novenajn Alfa Bravo Čarli, prvé dva znaky (9A) označujú, že ide o loď, ktorá pláva pod chorvátskou zástavou a druhé dva (BC) označujú konkrétnu loď. Každá loď má rozdielnu kombináciu znakov.

VŠEOBECNÝ POSTUP NA NADVIAZANIE SPOJENIA

Lodná rádiostanica je určená predovšetkým na ochranu ľudského života na mori, ale omnoho častejšie sa používa na služobné ale aj súkromné rozhovory a odosielanie prípadne prijímanie rádiogramov (rádiotelegram).

Pred začiatkom práce rádiostanice je potrebné preveriť, či je medzinárodný (16) kanál, prípadne určený pracovný kanál voľný. Pokiaľ je kanál voľný výzva želanej stanici sa vysiela na 16. kanáli. Výzva musí byť jasná a krátka a odkaz sa musí vysloviť opakovane. Napr.:

Kapitanát PULA, Kapitanát PULA, Kapitanát PULA, volá PU 1, volá PU 1, volá PU 1, počujete ma? Príjem.

Po odvysielaní výzvy sa prechádza na príjem. Na odpoveď treba počkať najmenej jednu minútu, aby

sa telefonistovi prijímajúcej stanice umožnilo, aby sa mohol ozvať na výzvu. Pokiaľ sa volaná stanica neozýva odkaz sa opakuje. Stanica, ktorej je odkaz určený potvrdzuje príjem a usmerní komunikáciu na pracovný kanál.

Napr.:

PU 1 tu kapitanát PULAr, prejdite na kanál 10, prejdite na kanál 10, príjem.

Rádiotelefonista, ktorý volá musí potvrdiť, že rozumel odkazu.

Napr.:

Kapitanát PULA, tu PU 1 prechádzam na kanál 10, prechádzam na kanál 10. Príjem.

Potom obe stanice prechádzajú na dohodnutý pracovný kanál. Volajúca stanica vtedy opakuje výzvu a po nadviazaní spojenia prechádza na prenos odkazu. Na komerčné odkazy sa odporúča pobrežnú stanicu volať hneď na pracovnom kanáli namiesto na 16. kanáli.

Prechod z vysielania na príjem sa signalizuje vyslovením slova „PRÍJEM“, v angličtine „OVER“. Koniec práce sa signalizuje vyslovením slova „KONČÍM“, alebo v angličtine „OUT“.

Pokiaľ odkaz obsahuje čísla, tieto sa musia spelovať podľa tabuľky na spelovanie slov, taktiež ak odkaz obsahuje slovo, ktoré je potrebné predniesť precízne používa sa spelovacia tabuľka.

Odkazy musia byť krátke a obsažné. Pokiaľ je príjem zlý, odkaz sa musí zopakovať dva alebo najviac trikrát. Nie je povolené stanicu používať na neslužobné rozhovory, alebo rozhovory, ktoré nie sú dôležité.

SIGNÁLY OHROZENIA ŽIVOTA

Signál ohrozenia života má absolútnu prioritu v práci rádiostanice, určený je na záchranu ľudských životov a všetky lode a malé plavidlá, ktoré ho príjmu sú povinné ohlásiť sa naň, pokiaľ nie sú príliš ďaleko, alebo to odmietne kapitán lode, ktorá signál poslala.

Signál sa emituje na medzinárodnom 16. kanáli alebo na frekvencii 2182 kHz na strednovlnných staniách. Spočíva vo vyslovení slov MAY DAY (MEJ DEJ) a to najmenej trikrát za sebou (MAY DAY, MAY DAY, MAY DAY). Všetky lode a malé plavidlá, ktoré počujú tento signál musia ihneď prerušiť prácu na stanici a počúvať signály ohrozenia.

Správa o ohrození života a volanie o pomoc

Na strednovlnných staniách na medzinárodnej frekvencii 2182 kHz pred emitovaním signálu a správy o ohrození života sa vysiela autoalarm. Jeho funkcia je vzbudiť pozornosť okolitých staníc.

Volanie o pomoc je určené všetkým plavidlám v blízkosti a tie plavidlá, ktoré ho počujú nesmú potvrdiť jeho príjem skôr než loď v nebezpečenstve vyšle správu.

Správa o ohrození života musí mať nasledujúce elementy:

1. znak MAY DAY, najmenej 3-krát,
2. meno alebo znak plavidla, ktoré správu odoslalo,
3. údaje o pozícií,
4. druh ohrozenia,
5. ostatné vážne odkazy.

Príklad signálu ohrozenia života:

MAY DAY, MAY DAY, MAY DAY, tu je PU 1, PU 1, PU 1, MAY DAY, pozícia šírka 42 10 N, dĺžka 16 55 E prienik vody, potrebujem pomoc, príjem.

Lod' alebo malé plavidlo, ktoré prijme správu o nebezpečenstve je povinné potvrdiť príjem. Potvrdenie

musí obsahovať nasledujúce elementy:

1. meno lode alebo plavidla, ktoré správu o nebezpečenstve vyslalo
2. meno lode alebo malého plavidla, ktoré prijalo odkaz o nebezpečenstve
3. potvrdenie, že je odkaz prijatý
4. pozíciu lode alebo malého plavidla, ktoré prijalo odkaz

Príklad potvrdenia príjmu:

PU 1, PU 1, PU 1, tu ND 4, ND 4, ND 4, prijal som Váš MAY DAY, moja pozícia šírka 40 40 N, dĺžka 15 20 E príjem.

Potom lode alebo plavidlá prechádzajú na otvorený rozhovor za účelom dohody. Rozhovor sa vedie na medzinárodných frekvenciách 2182 kHz a na 16. kanáli.

Signál a správa o urgentnosti

Signál urgencie spočíva vo vyslovení slova PAN PAN, najmenej 3-krát za sebou, používa sa ak chceme odoslať, zvlášť naliehavý odkaz. Najčastejšie sa používa na emitovanie výzvy MEDICO - výzvy na lekársku pomoc. Často sa používa aj pri páde človeka do mora.

Signály a správy o bezpečnosti

Signál bezpečnosti spočíva vo vyslovení slova SECURITE (vyslovuje sa SEKIRITE) najmenej 3-krát. Používa sa pri vysielaní správ o bezpečnosti plavby (silný vietor, veľká hmla, ľad alebo iné prekážky na plavebnej ceste ...)

Postup odoslania odkazu o urgentnosti a bezpečnosti je trojnásobné opakovanie signálu urgentnosti alebo bezpečnosti na 16. kanáli a usmernenie na pracovný kanál. Na 16. kanáli sa môže vysielat' len signál urgentnosti alebo bezpečnosti, ale nie aj odkaz ten je možné vysielat' len na pracovnom kanáli. Napr.:

SECURITE, SECURITE, SECURITE, tu Dubrovnik rádio vysielame odkaz o bezpečnosti na kanáli 18., vysielame odkaz o bezpečnosti na kanáli 18., prepínam.

Obsah správy o urgentnosti alebo bezpečnosti sa potom vysielala na pracovnom kanáli.

PRIORITA ODKAZOV PODĽA ICH VÁŽNOSTI:

- A. Absolútnu prioritu v rádiokomunikácií majú výzvy o pomoc (MAY DAY)
- B. Druhý podľa vážnosti je signál urgentnosti (PAN PAN)
- C. Tretí podľa priority je signál bezpečnosti (SECURITE)

Ostatné odkazy nasledujú až za týmito tromi signálmi, ktoré majú absolútnu prioritu pred všetkými ostatnými.

RÁDIOGRAMY

Pri plavbách malých plavidiel sa rádiogramy používajú len zriedkavo. Keď je to však nevyhnutné, postup je nasledovný:

1. volá sa pobrežná rádiostanica, ktorá usmerňuje na pracovný kanál,
2. nadviaže sa spojenie s pobrežnou rádiostanicou na pracovnom rádiokanáli,
3. po dohode s operátorom na pobrežnej stanici, posiela sa rádiogram.

Pri odosielaní, ak je potrebné text sa môže hláskovať podľa medzinárodnej spelovacej tabuľky.

KONTROLA RÁDIOSTANICE PRED ZAPOJENÍM

Pred zapojením je potrebné preveriť anténu a zdroje napájania. Anténa musí byť voľná a umiestnená

na takom mieste, aby činnosti prístroja neobmedzovali časti lodnej konštrukcie.

Prijímač - vysielateľ sa môže kontrolovať niekoľkými pritisnutiami prepínača.

Najlepšie nastavenie prijímača dosiahneme ak sa regulátor SQUELCH dá do pozície maximum a potom sa postupne sťahuje až kým úplne neprestanú šumy.

GPS - GLOBAL POSITIONING SYSTEM

Global Positioning Systém- (GPS) je sústava družíc patriaca Spojeným štátom, ktorá celosvetovo poskytuje 24 hodín denne vysoko presné informácie k zisťovaniu polohy a navigácii. Vykonáva sa to pomocou dvadsiatich štyroch družíc NAVSTAR GPS, ktoré sa pohybujú na obežnej dráhe asi 20 000 km nad zemou a vysielajú nepretržité údaje o presnom čase a o svojej polohe vo vesmíre. Prijímač GPS na zemi (alebo nad ňou) sleduje tri až dvanásť družíc a registruje vysielané informácie. Z týchto údajov potom určí presne svoju vlastnú polohu a zároveň i to, akým smerom a akou rýchlosťou sa prijímač pohybuje.

Družica GPS pozná svoju polohu vo vesmíre a prijímač môže určiť svoju vzdialenosť od družice zameraním času, potrebného pre to, aby dorazil rádiový signál z družice k prijímaču. Po výpočte relatívnej polohy k minimálne 3 a 4 meraným družiciam môže zahájiť prijímač GPS trianguláciu. Družice GPS majú na palube štyri veľmi presné atómové hodiny a sú na nich zároveň umiestnené databázy zostávajúcich a očakávaných polôh ostatných satelitov ktoré sú priebežne vzájomne aktualizované. To umožňuje prijímaču GPS po zameraní jednej družice získať všetky potrebné informácie pre rýchle vyhľadávanie ďalších. Aby hodiny v GPS prijímači dosiahli rovnakú presnosť, je z prijímaného signálu vypočítavaný tzv. clock offset, ktorý v kombinácii s veľmi presnými časovými značkami vysielanými z družíc umožňuje prijímaču zobrazovať čas s chybou menšou ako 1 mikrosekunda. Výkonný mikropočítač v GPS prijímači potom na základe porovnaní vzdialeností od niekoľkých (min. 3) družíc dokáže vypočítať polohu a zobrazíť ju v rôznych formátoch.

GPS bol pôvodne vojenským systémom, vyvíjaným a vybudovaným od roku 1973 Ministerstvom obrany Spojených štátov. V priebehu niekoľkých rokov sa systém ďalej vyvíjal a rozširoval, a začiatkom 90. rok. sa stal plne funkčným a dostupným po celom svete. Potenciál a možnosti systému GPS ukázali na rozšírené využitie systému v mnohých oboroch ľudskej činnosti. Kongres Spojených štátov schválil výnos k využitiu systému GPS i v civilnej sfére.

ŠTRUKTÚRA SYSTÉMU

Kozmický segment

Z každého miesta na Zemi je 24 hodín denne pozorovateľných 4-8 družíc s eleváciou väčšou ako 15 stupňov. Zriaďovateľ zaručuje, že minimálne 4 družice sú pozorovateľné kedykoľvek a kdekoľvek. Celý systém má 24 družíc (21 základných a 3 sú aktívne rezervy). Družice sú umiestnené v šiestich rovinách na takmer kruhových dráhach vo výške 20 200 km nad povrchom Zeme. Sklon k rovníku 55 stupňov, obežná doba 12 hviezdnych hodín (11:58). Tzn., že z rovnakého miesta na Zemi je družica nasledujúci deň pozorovateľná o 4 minúty skôr. Tri rezervné družice majú zariadiť, aby až po tom čo 3 družice vypovedajú službu bolo nutné vypustiť ďalšiu.

Užívateľský segment

Tvoria ho užívateľské prijímače všetkých typov a presností.

Riadiaci segment

Je umiestnený v USA, zostáva z hlavnej riadiacej stanice a z niekoľkých monitorovacích staníc rozmiestnených po celom svete. Po každom prelete družíc nad týmito stanicami sú vyhodnotené ich parametre dráh a vypočítané korekcie, ktoré sú vysielané späť na dané družice a odtiaľ do prijímača, kde dôjde k aktualizácii uložených dát o družiciach.

PRESNOSŤ MERANIA

Pre obmedzenie zneužitelnosti systému na minimálnu úroveň (napr. pre teroristické účely) a zabezpečenie prvoradosti vojenských aplikácií bolo až do 1.mája 2000 uskutočnených niekoľko opatrení, ako - selektívna dostupnosť (Selected Availability) - zámerné zhoršovanie presnosti k určeniu polohy alebo zavedenie tzv. presného P/Y - kódu, ktorým je šírený signál iba pre vojenské aplikácie. V súčasnej dobe je teda zámerné zhoršovanie polohy vypnuté. Vďaka tomu sa pre civilných užívateľov takmer 10x násobne zvýšila presnosť určeniu polohy. Pri zameraní dostatočného počtu satelitov býva v

praxi menej ako 10 m.

ČO DOKÁŽE PRIJÍMAČ

V pamäti prijímača sú uložené dáta o dráhe a pohybu všetkých družíc systému GPS (tzv. almanac). Tieto dáta sú ešte minimálne každých dvanásť hodín spresňované pomocou korekcií (efemeridy) stanovených na základe merania na jednotlivých monitorovacích pozemských staniciach riadiaceho segmentu systému GPS. Zo všetkých týchto dát dokáže mikropočítač GPS prijímača spočítať, a následne zobrazíť na displeji, hodnoty zemepisnej polohy v mieste antény prijímača, ktoré môžeme potom preniesť na mapu. Vyhodnocovanie iba zemepisnej šírky a dĺžky sa označuje ako 2D mód a keď je ešte potrebná výška, tak sa jedná o 3D mód. Hodnoty polohy sú u väčšiny GPS prijímačov každú jednu až dve sekundy priebežne aktualizované. Ďalšími údajmi je určenie vzdialenosti medzi dvoma vybranými zemepisnými bodmi, námer skutočný alebo kompasový z aktuálnej polohy k vybranému bodu, rýchlosť a kurz nad dnom atď.

Pri presnejších meraniach s profesionálnymi prijímačmi a s použitím presných efemerid je možné zo systému dostať napr. parametre o rotácii Zeme, pohyby pólov, korekcie času a pod.



PRÍLOHY

BEAUFORTOVA STUPNICA VETRA

Beaufortova stupnica je stupnica pre odhad sily (rýchlosti) vetra bez použitia prístrojov, tj. podľa účinku vetra na rôzne objekty. Udáva sa v stupňoch Beauforta; rýchlosti vetra sa týkajú štandardnej výšky 10 m nad zemou vo voľnom teréne:

Beaufort (stupeň)		Hladina mora	Rýchlosť vetra			Výška vln	Priemerný tlak
			Uzlov	k m/h	km/h	m	v kg/m ²
0	bezvetrie (zrkadlo)	Zrkadlo	0 - 1	0 - 1	0,0 – 0,2	<0,03	0
1	Vánok	vlnky	1 – 3	2 – 5	0,3 – 1,5	<0,03	0,14
2	Vetrik	svetlejšie chrbáty vln	4 – 6	6 – 11	1,6 – 3,3	<0,13	0,63
3	slabý vietor	lom vln	7 – 10	12 – 19	3,4 – 5,4	0,3 – 0,7	1,6
4	mierny vietor	miestami biele hrebene	11 – 16	20 – 28	5,5 – 7,9	0,6 – 1,2	3,6
5	čerstvý vietor	hrebene sa trhajú, tvorí sa rozstrek	17 – 21	29 – 38	8,0 – 10,7	1,2 – 2,4	8,1
6	silný vietor	silný vodný rozstrek	22 – 27	39 – 49	10,8 – 13,8	2,4 – 3	12
7	mierny víchor	biela pena na vlnách	28 – 33	50 – 61	13,9 – 17,1	3 – 4	20
8	čerstvý víchor	Prepadajúce hrebene, rozstrek znemožňuje dohľadnosť	34 – 40	62 – 74	17,2 – 20,7	4 – 6	29
9	silný víchor	vysoké rolujúce vlny	41 – 47	75 – 88	20,8 – 24,4	>6	40
10	plný víchor	prepadajúce hrebenatky	48 – 55	89 – 102	24,5 – 28,4	>9	53
11	Vichrica	vlny pokryté penou	56 – 63	103 – 117	28,5 – 32,6	>11	73
12	orkán	vlnobitie, pena vo vzduchu	64 - 71	118 – 133	32,7 – 36,9	>14	Nad 84

FONETICKÁ TABUĽKA NA HLÁSKOVANIE

Aby sa predišlo nedorozumeniam pri rádiotelefonickej komunikácii, písmená a čísla sa môžu hlásť podľa medzinárodnej hláskovacej tabuľky.

TABUĽKA č. 1

Slovo	Kódex	Výslovnosť
A	Alfa	AL FA
B	Bravo	BRA VO
C	Charlie	ČAR LI
D	Delta	DEL TA
E	Echo	EK O
F	Foxtrot	FOKS TROT
G	Golf	GOLF
H	Hotel	HO TEL
I	India	IN DIA
J	Juliett	DŽU LI ET
K	Kilo	KI LO
L	Lima	LI MA
M	Mike	MAJK
N	November	NO VEM BER
O	Oskar	OS KAR
P	Papa	PA PA
Q	Quebec	KVI BEK
R	Romeo	RO MIO
S	Siera	SI ER RA
T	Tango	TAN GO
U	Uniform	JU NI FORM
V	Victor	VIK TOR
W	Whiskey	UIS KI
X	X-ray	EKS REJ
Y	Yankee	JEN KI
Z	Zulu	ZU LU






TABUĽKA č. 2

Číslo	Kódex	Výslovnosť
0	NADAZERO	NA DA ZE RO
1	UNAONE	UNA UAN
2	BISSOTWO	BIS SO TU
3	TERRATHREE	TE RA TRI
4	KARTEFOUR	KAR TE FOR
5	PANTAFIVE	PAN TA FAJV
6	SOXISIX	SO KSI SIKS
7	SETTESEVEN	SE TE SEVEN
8	OKTOEIGHT	OK TO EIT
9	NOVENINE	NO VE NAJN

SIGNÁLNY KÓD

A		. _	Mám pod vodou potápača, držte sa ďalej odo mňa a chodte pomaly
B		_ . . .	Nakladá, vykladá, alebo má na palube nebezpečný náklad
C		_ . _ .	Súhlas, alebo potvrdenie predchádzajúcej skupiny signálov
D		_ . .	Držte sa ďalej odo mňa, mám problémy s manévrovaním
E		.	Mením svoj kurz doprava
F		. . _ .	Som neschopný plavby, nadviažte so mnou spojenie
G		_ _ .	Potrebujem lodivoda Na rybárskych lodiach v skupine - vyberám sieť
H		Mám na palube lodivoda
I		. .	Mením svoj kurz doľava
J		. _ _ _	Mám na lodi požiar a nebezpečný náklad, držte sa ďalej odo mňa
K		_ . _	Chcem s vami nadviazať spojenie
L		. _ . .	Zastavte vaše plavidlo
M		_ _	Zakotvená loď, nepohybuje sa voči vode
N		_ .	Nesúhlas, alebo zamietnutie predchádzajúcej skupiny signálov. Hlasom "NO"
O		_ _ _	Muž cez palubu

P		. _ _ .	V prístave - všetci na loď, vyplávame Na mori - (rybár) mám zachytené siete
Q		_ _ . _	Posádka a cestujúci sú zdraví, prosím o povolenie voľného pohybu na zemi
R		. _ .	Okolo mňa je voľná cesta, môžete prechádzať
S		. . .	Moje stroje pracujú na spätný chod
T		_	Držte sa ďalej od mňa, vlečiem siete vo dvojici
U		. . _	Blížite sa k nebezpečenstvu
V		. . . _	Potrebujem pomoc
W		. _ _	Potrebujem lekársku pomoc
X		_ . . _	Zdržte sa vykonania vašich zámerov a sledujte moje signály
Y		_ . _ _	Nedrží mi kotva (vlečiem svoju kotvu)
Z		_ _ . .	Potrebujem remorkér Na skupine rybárskych lodí - spúšťam siete
1		. _ _ _ _	
2		. . _ _ _	
3		. . . _ _	
4	 _	
5		

6		—
7		— — . . .
8		— — — . .
9		— — — — .
0		— — — — —



vlajka kódu a odpovedi



prvá



druhá



tretia

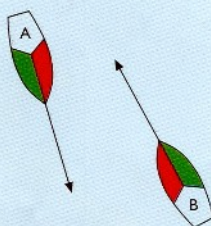
CHORVÁTSKE POJMY A ICH VÝZNAM

chorvátsky pojem	význam
Azimut	Azimut
Beufortova ljestvica	Beufortova stupnica
Bočno svjetlo	Bočné svetlo
Bura	Búrka
Čaklja	Výstroj lode (hák)
Čvor	Jednotka na meranie rýchlosti (uzol)
Gajeta	Typ lode
Gaz	Vertikálna vzdialenosť medzi kobilicou a vodnou líniou
Guc	Typ lode
Izobata	Krivka, ktorá na námornej mape spája miesta rovnakej hĺbky
Izohipsa	Krivka, ktorá na námornej mape spája miesta rovnakej výšky
Jarbolno svjetlo	Biele svetlo viditeľné 2250 na prove
Jaružanje	Pracovný stroj
Jett pogon	Prúdový pohon
Jugo	Vietor jugo
Kabel	Jednotka na meranie vzdialenosti (185 m)
Kobilica	Časť trupu lode, hlavný pozdĺžny nosič
Koča	Náčinie na rybolov, sieť ťahaná za loďou
Kočarenje	Rybárčenie zo sieťou
Kompas	Kompas
Kormilo	Kormidlo
Krma	Korma
Krmeno svjetlo	Kormové svetlo
Kurs	Kurz
Maestral (zmorac)	Letný vietor z severozápadného smeru
Manevar	Zmena kurzu alebo rýchlosti
Morska struja	Morský prúd
Nadvode brodice	Vertikálne označenie lode medzi vodou a nad vodou
Nasukanje	Nasadnutie lode na plytčinu
Nautička milja	Námorná míľa jednotka na meranie vzdialenosti 1852 m
Nevera	Náhla zmena počasia so zmenou vetra a búrkou
Opasna blizina	Bezpečná vzdialenosť
Oseka	Odliv
Palac (škaram,škern)	Časť lode na ktorú sa uchytávajú veslá
Plima	Príliv
Pokriveni smjer	Smer určený dvoma objektami
Poprečnica	Priečna os lode
Pramac	Predná časť lode prova
Prava pozicija	Pozícia na námornej mape
Privjetrina	Náveterná strana lode
Rebra brodice	Štruktúrne elementy na kobilici /rebrá/
Sidrenjak	Kotvové lano
Stabilitet brodice	Vlastnosť lode ktorá zabezpečuje plávateľnosť
Terestrički objekti	Objekty na pobreží alebo na mori
Trenice (platice,mađiri)	Opláštenie drevenej lode
Uzdužnica	Pozdĺžna os lode
Vesla	Veslá
Zavjetrina	Záveterná časť lode
Zbrojena pozicija	Pozícia na námornej mape
Zemljopisna dužina	Zemepisná dĺžka
Zemljopisna širina	Zemepisná šírka

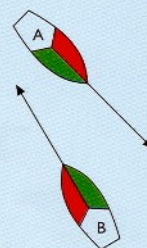
OSNOVNA PRAVILA ZA IZBJEGAVANJE SUDARA NA MORU BASIC RULES FOR AVOIDING COLLISION AT SEA



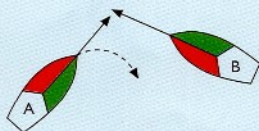
BRODOVI NA MEHANIČKI POGON
Oba broda skreću desno
POWER-DRIVEN VESSELS
Both vessels steer to starboard



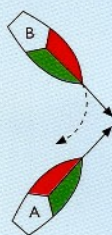
BRODOVI NA MEHANIČKI POGON
Nastavljaju plovidbu u zadanom kursu
POWER-DRIVEN VESSELS
Both vessels maintain course



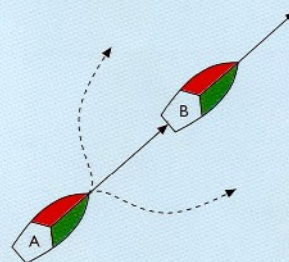
BRODOVI NA MEHANIČKI POGON
Nastavljaju plovidbu u zadanom kursu
POWER-DRIVEN VESSELS
Both vessels maintain course



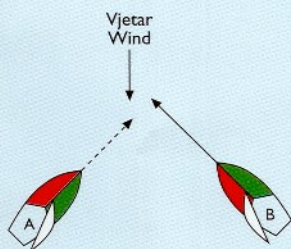
BRODOVI NA MEHANIČKI POGON
Brod B nastavlja plovidbu u zadanom kursu, a brod A skreće desno
POWER-DRIVEN VESSELS
Vessel B maintains course, and Vessel A steers to starboard



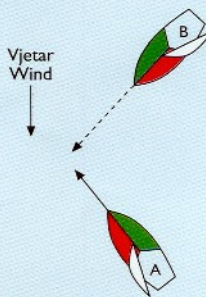
BRODOVI NA MEHANIČKI POGON
Brod A nastavlja plovidbu u zadanom kursu, a brod B skreće desno
POWER-DRIVEN VESSELS
Vessel A maintains course, and Vessel B steers to starboard



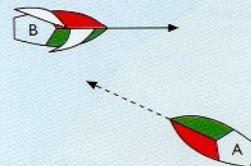
BRODOVI NA MEHANIČKI POGON
Brod B nastavlja u zadanom kursu, a brod A skreće
POWER-DRIVEN VESSELS
Vessel B maintains course, and Vessel A alters course



JEDRILICE
Brod A izbjegava, a brod B nastavlja u zadanom kursu
SAILING VESSELS
Vessel A gives way, and Vessel B maintains course



JEDRILICE
Brod A nastavlja plovidbu u zadanom kursu, a brod B izbjegava
SAILING VESSELS
Vessel A maintains course, and Vessel B gives way

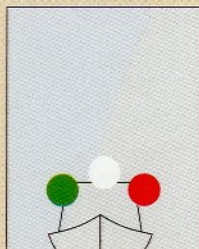


BROD NA MEH. POGON I JEDRILICA
Brod A izbjegava, a brod B nastavlja u zadanom kursu
POWER-DRIVEN VESSEL AND SAILING VESSEL
Vessel A gives way, and Vessel B maintains course

NAVIGACIJSKA SVJETLA / NAVIGATION LIGHTS

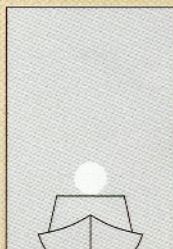
BRODICE NA MEHANIČKI POGON I JEDRILICE POWER-DRIVEN VESSELS AND SAILING VESSELS

PRAMAC / BOW



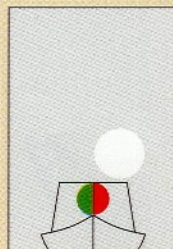
duljina / length <12m

PRAMAC / BOW



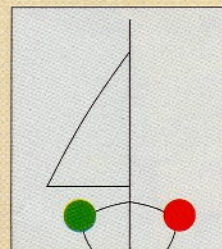
duljina / length <7m
brzina / speed <7čv/knots

PRAMAC / BOW



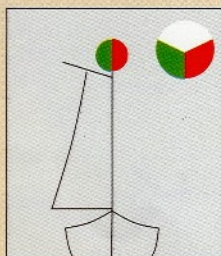
duljina / length <12m

PRAMAC / BOW



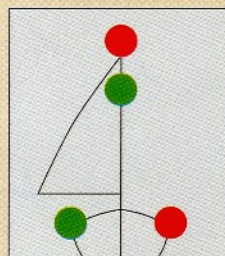
duljina / length <20m

PRAMAC / BOW



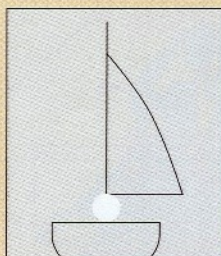
duljina / length <20m

PRAMAC / BOW



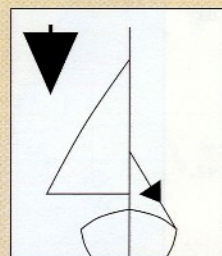
duljina / length >20m

KRMA / STERN

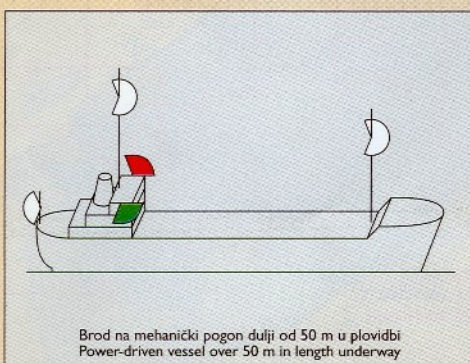


duljina / length <7m
brzina / speed <7čv/knots

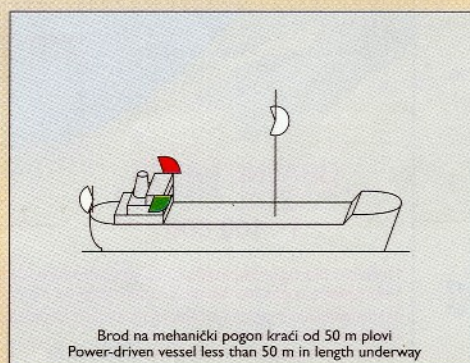
DNEVNA OZNAKA/DAILY MARK



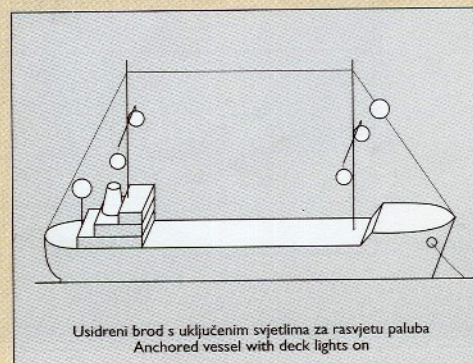
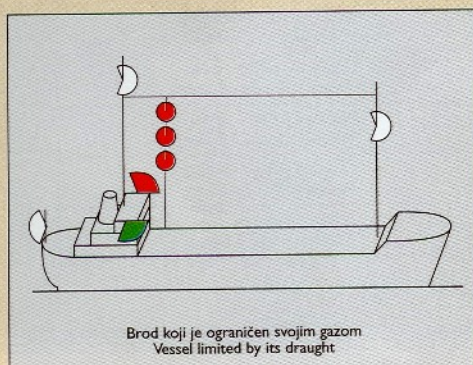
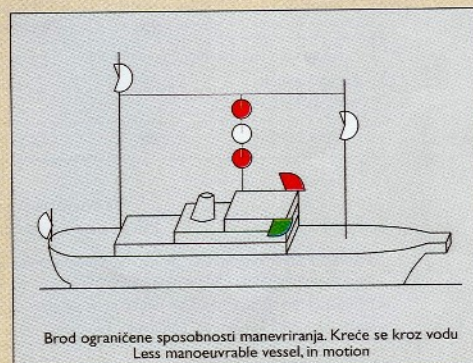
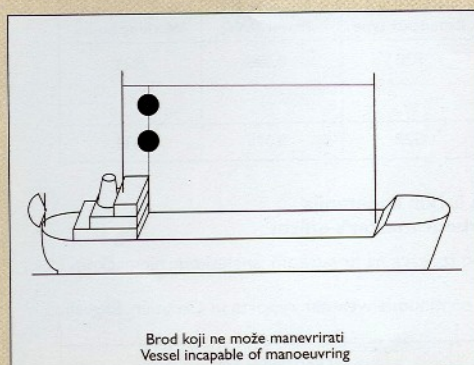
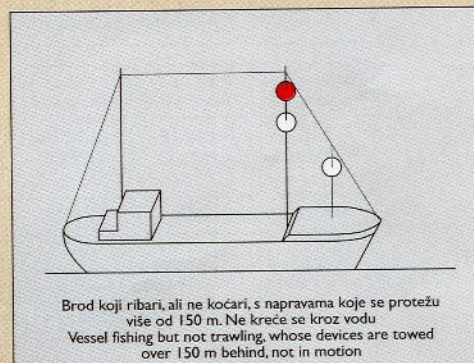
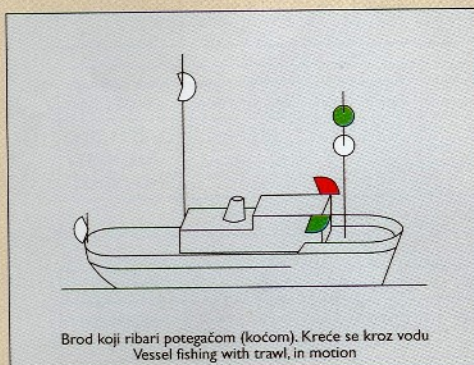
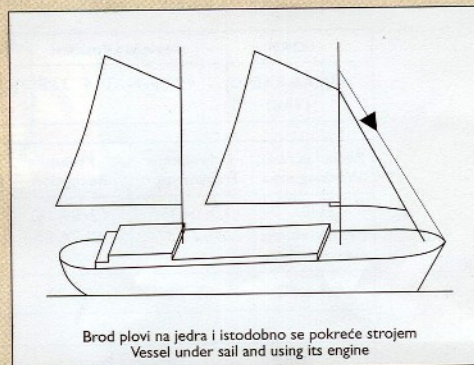
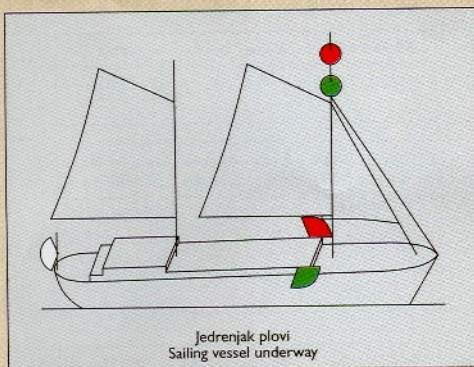
Jedrilica koja istovremeno
plovi na jedra i motorom
Sailing vessel under sail
and using its engine



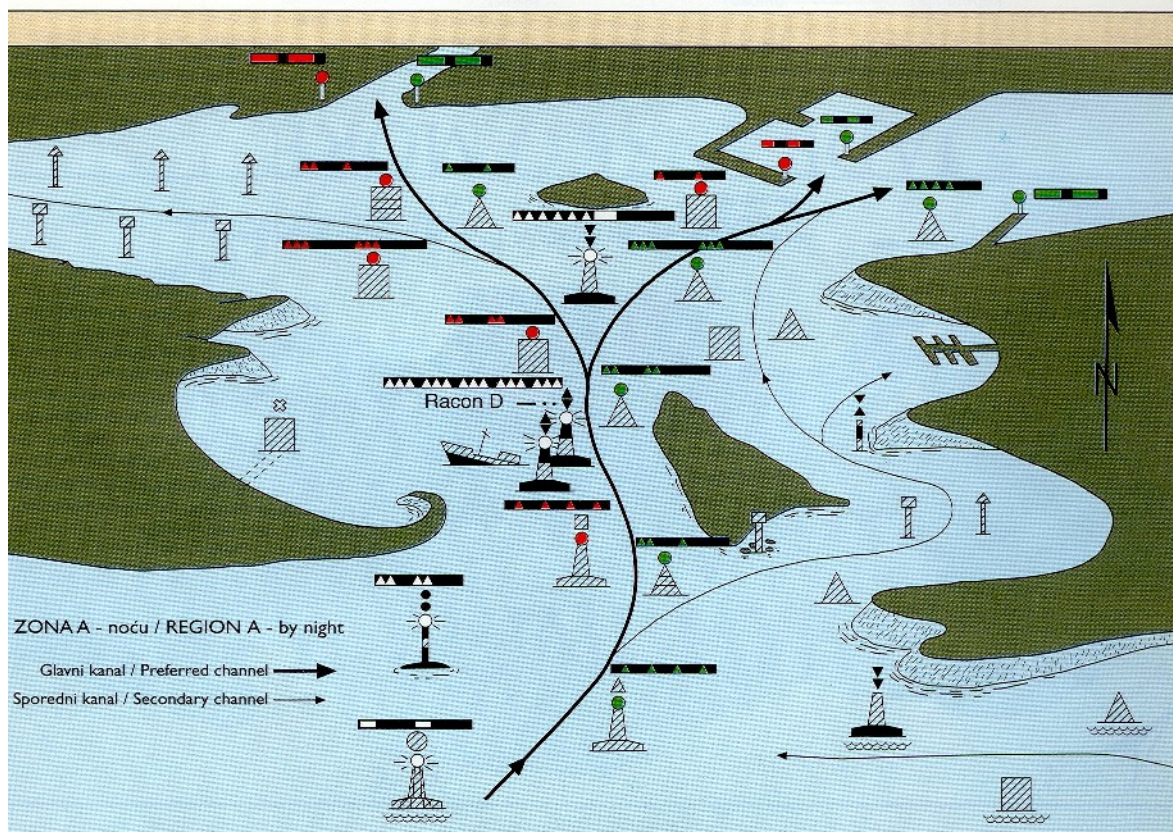
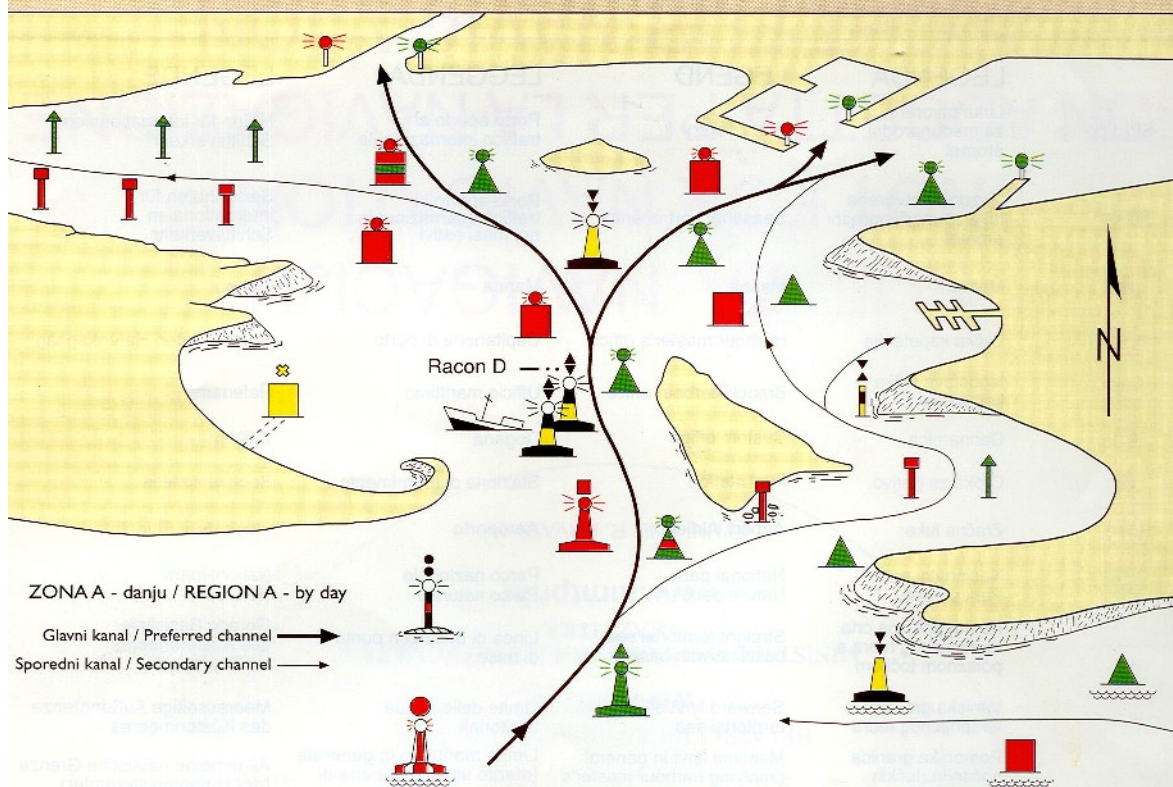
Brod na mehanički pogon duži od 50 m u plovidbi
Power-driven vessel over 50 m in length underway



Brod na mehanički pogon kraći od 50 m plovi
Power-driven vessel less than 50 m in length underway



OZNAČAVANJE PLOVNIH PUTOVA / MARITIME BUOYAGE



VÝBAVA LODE – „CHECK LIST“

	Listino equipaggio	Inventarliste	Lista inventara	Zoznam výbavy
deck	coperta	segeldeck	paluba	paluba
main sail	randa	grossegel	glavno jedro	hlavná plachta
roling jib	avolgigenua	rolfok	namatajuci flok	rolfok
winch handle	maniglie	winschkurbeln	ručica vinča	kľuka od navijáku
anchor	ancore con catena	anker	sidro	kotva
ropes	cime ormeggio	festmaher	konopi za vez	laná
fenders	parabordi	fenders	bokobrány	odrazníky
boat hook	mezzomarinaio	bootshaken	brodska čaklja	lodný hák
steering compass	bussola	steuerkompas	kompas	kompas
byboat	battelino	beiboot	čamac	čln
oars	remo	riemen	vesla	veslá
life buoy	salvagente	rettungsringe	potkova za spašavanje	záchranný kruh
flash buoy		blitz bowe	signalna bova	signálne bóje
bilge pump	pompa di santine	lenzpumpe	kaljužna pumpa	pumpa (z dna lode)
windlass (el.)	salpaancora (el.)	ankerspill (el.)	vitlo za sidro (el.)	kotvový naviják (el.)
spinnaker boom	tangone	spibaum	tangun spinakera	spinakrový peň
byboat pump	pompa ad aria	luftpumpe	pumpa za čamac	pumpa pre čln
gas bottle	bomobla dell gas	gasflasche	plinska boca	plynová bomba
brush + bucket	frattazzo+bugliolo	brushe+putz	čетка + sič	kartáč a špongia
water hose	tubo dell aqua	wasserschlauch	cijev za vodu	hadica na vodu
sun tent	tendaletto	sonnesegel	tenda	strieška proti slnku
autopilot	autopilot	autopilot	autopilot	autopilot
cockpit table	bandiera	cockpittisch	rasklopni stol	stôl v kokpíte
AC plugin		landanschluss	prikľučak	kábel 220 V
cockpit shower		heck dush	krmeni tuš	sprcha v kokpíte
flag	bandiera	flagge	zastava	vlajka
divider	compasso	zirkel	navigacioni šestar	námerový kompas
binoculars	binocolo	fernglas	dalekozor	dalekohľad
clock+barometer	orolgnio+barometto	uhr+barometer	sat+barometar	hodiny a barometer
radio receiver	FM- radio	radio	radio prijemnik	rádio FM
yacht certificate	certificato	yaachtzertifikat	brodski dokument	lodné papiere
keys for yacht+motor	chiave barca	schiffs+motorschlüssel	ključevi od broda	kľúče od lode
pillows + bed cloths	cuscini e biancheria	kissen+bettzeug	jastuci+ posteljina	postelné prevliečky
pilot books	portolano	hefenhandbucher	peljari	pilot (kniha)
charts	carte nautiche	seekarten	pomorske karte	mapy (národné)
life jackets	giubotto salvagente	schwimmvesten	pojasevi za spašavanje	záchranné vesty
life belts		harnesy	sigurnosny pojasevi	popruhy
first aid kit	pronto soccorso	verbandkasten	prva pomoč	lekárnička
distress light kit	razzi di segnalizaci	raketensatz	komplet sig. raketa	rakety
fog horn	corno de nebbia	nebelhorn	rog za maglu	hmlový roh
portable lamp	torcia	taschen lampe	baterijska svjetilka	baterka
fire extinguisher	estintore	feuerloscher	protupožarni aparat	hasiaci prístroj
tool set	arnesi	werkzeugkasten	alat	náradie
battery charger	caricatore batterie	batterielade gerat	punjač	nabíjačka
gally	cucina		kuhinja	kuchyňa
water pump	pompa dell aqua	wasserpumpe	pumpa za vodu	vodná pumpa
cooker	formello	kocher	kuahlo	šporák
refrigerator	frigorifero	khulschrank	frižider	chladnička
plates+cups	piatti+ tazze	teller+tassen	tanjuri+šalice	taniere a hrnceky

knives, forks, spoons	accessori posata	bestecke	pribor za jelo	príbory
glasses	bicietri	glasser	čaše	poháre
saucepan	casseruola	kochtopfe	zdjele	misa
frying pan	padella	pfannen	tava	panvica
tea pot	bricco	wasserkessel	čajník	čajová konvica
coffee pot	caffeteria	kaffeekanne	lončič za kavu	kávová konvica
bottle opener	cavatappi	flaschenöffner	vadičep	otvárac na fľaše
tin opener	apribottiglie	buchsenöffner	otvarač konzervi	otvárac na konzervy
battery switch	interruttore primario	hauptschalter	glavni prekidač	hlavný vypínač

JACHTÁRSKY SLOVNÍČEK

B	
balast	zaťaženie plavidla pridávané na dosiahnutie stability
bezanový sťažen	zadný sťažen na keči a yawli
bitva	železný alebo drevený krátky stĺpik na priväzovanie vyvážovacích lán
bočné lano	vyvážovacie lano, ktorým sa vyviazaná loď zaisťuje proti pozdĺžnemu pohybu
bočný steh	steh vystužujúci sťažen zboku
bočný vietor	vietor prichádzajúci smerom od lodného boku, približne kolmo na pozdĺžnu os lode
bója	plávajúca zakotvená značka slúžiaca na orientáciu alebo vyviazanie
bríza	jemný morský vietor
bubnový navijak	zariadenie na navíjanie kotvového lana alebo reťaze
búrka	atmosferický jav prejavujúci sa prudkým vetrom, blýskaním, hrmením a dažďom
búrková hlavná plachta	malá, ale veľmi pevná hlavná plachta používaná počas búrky
búrková kosatka	malá predná plachta používaná počas búrky

C	
clipper	veľmi rýchla trojsťažňová alebo viacstážňová plachetnica s veľkým množstvom plachiet, štíhlym trupom, malým ponorom a ostrým čelom

Č	
čeleň	sťažen umiestnený na čele lode, takmer rovnobežný s vodnou hladinou
čeleňová čnelka	nadstavec, ktorý vodorovne predlžuje čeleň a aj celú vratirahnovú takeláž
čeleňová plachta	plachta nasadená z čeleňovej čnelky
čeleňový steh	steh, ktorý vedie z konca čeleňa na vrchol hlavného sťažňa
čelo	predná časť lode, prova
čelový kôš	kovové zábradlie na čele
čelový navijak	navijak umiestnený na čele lode, na ktorý sa navíja kotvové lano alebo reťaz
čiasťočná takeláž	čeleňový steh nevedie na vrchol sťažňa, ale je pripevnený v 7/8 výšky sťažňa alebo v 13/16 výšky sťažňa
čistý vzduch	vietor neovplyvnený inými plachetnicami alebo objektami
čnelka	najvyšší nadstavec sťažňa

D	
dhow	arabská dvojstážňová plachetnica s ostrým čelom a tupou kormou, na prednom sťažni má arabskú alebo latinskú plachtu
dingy	dvojmiestny otvorený čln na veslovanie alebo plavbu s plachtami
driek kotvy	stredné dlhé rameno kotvy

dýzový efekt	vytvorenie štrbiny medzi plachtami a ich pôsobenie vo vzájomnej súčinnosti, ktorým sa zvyšuje súčinnosť plachiet a rýchlosť lode
džunka	čínska alebo japonská pobrežná plachetnica s pozdĺžnymi plachtami

E	
echolot	prístroj na meranie hĺbky morského dna odrazom ultrazvukovej vlny, ozvenový hĺbkomer

G	
galéra	staroveká a stredoveká námorná loď poháňaná veslármi aj plachtami
genua	veľká predná plachta, ktorá prekryva prednú časť hlavnej plachty

H	
havlenka	kovová vidlica na uchytenie vesla pri veslovaní
hlavná plachta	hlavná plachta lode
hlavné liace	lano, ktorým sa ovláda rahno hlavnej plachty
hlavný sťažeň	hlavný lodný sťažeň

K	
kat	malá plachetnica s jedným sťažňom umiestneným na prednej časti
katamaran	dvojtrupové plavidlo
keč	dvojsťažňová plachetnica s bezanovým sťažňom umiestneným pred kormidlom
kladka	kotúč so žliabkom, okolo ktorého sa obtáča lano a ktorý sa voľne otáča okolo svojej osi
kokpit	miesto pre posádku v zadnej polovici lode
kompas	prístroj na určovanie svetových strán, najjednoduchšia orientačná pomôcka
kompasová chyba	deklinácia a deviačná odchýlka
kompasová ryska	znak na kompase označujúci smer pozdĺžnej osi lode
korma	zadná časť lode
kormidlo	zariadenie, ktorým sa učuje smer plavidla
kormidlová plutva	zvislá kovová alebo drevená doska pripevnená na korme, ktorou sa kormidluje loď
kormidlové kovanie	oko pripevnené na zrkadle určené na zasunutie závesného čapu kormidlovej plutvy
kormidlový závesný čap	kovový čap pripevnený na kormidlovej plutve, ktorý sa zasunie do oka kormidlového kovania a slúži na pripevnenie kormidla
kormový kôš	kovové zábradlie na korme
kosatka	predná plachta umiestnená pred sťažňom a pripevnená predným lemom na predný steh
kotva	kovový ťažký hák, ktorým sa loď zachytáva o dno
kotvová bója	bója označujúca polohu kotvy
kotvová sklznica	rúra, ktorou sa kotvové lano (alebo reťaz) dostáva cez prednú palubu do úložného priestoru pod palubou
kotvové zariadenie	kotva a kotvová reťaz (alebo lano), kotvový navijak
kotvový list	časť kotvy určená na zarytie sa do morského dna
kotvový výložník	stĺpik na prednej časti paluby, na ktorom býva uložená alebo zavesená kotva
	postupovanie plachetnice ostro proti vetru plavbou striedavo na jednom a na druhom boku
križovanie proti vetru	
kurz na bočný vietor	kurz plavby je kolmý na smer zdanlivého vetra
kurz na predobočný vietor	uhol smeru zdanlivého vetra na kurz plavby leží medzi uhlom kurzu na bočný vietor a kurzu ostro proti vetru
kurz na zadný vietor	vietor fúka na loď zozadu a smer plavby sa zhoduje so smerom vetra
kurz na zadobočný vietor	uhol smeru zdanlivého vetra na kurz plavby leží medzi uhlom kurzu na bočný vietor a kurzu na zadný vietor

kurz ostro proti vetru	kurz plavby a smer zdanlivého vetra zvierajú ostrý uhol, loď sa plaví ostro proti vetru a jej plachty sú čo najväčšmi pritiahnuté
kurz	smer pohybu lode
kuter	jednosťážňová plachetnica s viacerými prednými plachtami a sťažňom umiestneným presne v strede lode
kvadrátúry príliv	jeden z dvoch nízkych prílivov počas lunárneho mesiaca
kýl	plutva alebo plutvy pripevnené na dno lode, zvyčajne sú zaťažené balastom a zvyšujú laterálny odpor zabraňujúci zanášaniam
kýlová plutva	kovová alebo drevená plutva umiestnená na kyle, zabraňuje bočnému zanášaniam

L	
lanovie	laná a oceľové stehy na lodi
lanový napínač	zariadenie so skrutkou, ktorým sa udržiava správne napnutie pevného lanovia
laterálny odpor	odpor podponorovej časti lode boči bočnému zanášaniam
latinská plachta	trojuholníková plachta pripevnená na rahno vytiahnuté na nízky sťažň
ľavobok	ľavá strana lode pri pohľade dopredu
LC	celková dĺžka lode
lem	okraj, obruba plachty
liace	lano, ktorým sa ovláda plachta (v praxi sa niekedy používa termín "otáž")
LHVR	dĺžka lode na hlavnej vodoryse
lodná kuchyňa	kompletne vybavená kuchynka na palube lode
log	zariadenie na meranie rýchlosti lode, plavbomer
Loran	navigačný systém pracujúci na základe signálov nepretržite vysielaných zo súše (Long Range Navigation Aid)
lugová plachta	pozdĺžna plachta s rahnom, ktorá čiastočne presahuje cez sťažň dopredu

M	
magnetický sever	smer, ktorým ukazuje strelka kompasu
marina	športový jachtársky prístav
Medzinárodný vlajkový kód	medzinárodná vlajková abeceda slúžiaca na signalizáciu a komunikáciu medzi loďami
minimálna rýchlosť na kormidlovanie	najnižšia rýchlosť, pri ktorej sa loď ešte dá ovládať
mŕtvy kýl	časť lodného trupu, ktorá podopiera prednú hranu kormidla

N	
náklon	nakláňanie lode na bok, spôsobené vetrom alebo vlnami
námorná mapa	navigačná mapa používaná výhradne na mori
námorná míľa	1852 metrov (6076,115 stôp)
napínacie lano	lano, ktorým sa napína dolný lem plachty
nárazník	mäkký plastický plavák, ktorý visí na lodnom boku a chráni ho pred poškodením
nastaviť plachty	upraviť plachty tak, aby čo najlepšie zachytávali vietor
náveterné liace	napínacie lano vedúce na koniec spinakrového pňa
náveternosť lode	samovoľné otáčanie lode proti vetru
návetrie	strana lode, na ktorú duje vietor; vo vzťahu k brehu má výraz opačnú platnosť, pretože aj tam sa vietor posudzuje vzhľadom na loď a nie na breh
navijak	zariadenie na navíjanie liací alebo spúšťacích lán

O	
obracat'	meniť smer plavby natočením čela lode proti vetru, čiže vyostrovaním proti vetru

obrat	zmena smeru plavby natočením čela lode proti vetru, čiže vyostrovaním proti vetru
očko	kovový krúžok v rohu plachty
odchýlka	odchýlka v údajoch kompasu spôsobená rušivým magnetickým poľom v jeho okolí
odliv	pravidelne sa opakujúce klesanie morskej hladiny
odpadat'	meniť smer plavby odvrátením čela lode od vetra
odtokový žľab	žľab v podpalubí nad kýlom lode, v ktorom sa zbiera voda
okružné navigačné svetlo	svetlo viditeľné zo všetkých strán
olovnica	olovenné závažie zavesené na tenkom lanku slúžiace na meranie hĺbky mora
ot'až	pozri "liace"
otvárateľná kladka	jednoduchá kladka s otvorom a západkou na jednej strane
otvorené more	vody vo väčšej vzdialenosti od pobrežia
ozvenový hĺbkomer	prístroj na meranie hĺbky morského dna odrazom ultrazvukovej vlny, echolot

P	
päťka sťažňa	kovové alebo drevené uchytenie spodnej časti sťažňa
pevné lanovie	všetky stehy nachádzajúce sa na lodi
plávajúca kotva	kotva vlečená za loďou, aby spomalila jej pohyb
plavba na ľavoboku	plavba s plachtami na ľavoboku a vetrom prichádzajúcim z pravoboku
plavba na pravoboku	plavba s plachtami na pravoboku a vetrom prichádzajúcim z ľavoboku
plavbomer	zariadenie na meranie rýchlosti lode, log
po vetre	na zadný vietor
pobrežné vody	chránené vody v blízkosti pobrežia
pohyblivé lanovie	tkaninové a oceľové laná slúžiace na nasadzovanie a nastavovanie plachiet
ponor	hĺbka ponorenej časti lode od vodorysky až po najnižší bod
pontón	plávajúce mólo
pozdĺžna os	os prebiehajúca stredom lode v pozdĺžnom smere
pravobok	pravá strana lode pri pohľade dopredu
predná plachta	plachta umiestnená pred sťažňom a pripevnená na predný steh
predný sťažeň	sťažeň, ktorý je umiestnený najbližšie k čelu lode
predný steh	steh vystužujúci sťažeň spredu
predný trojuholník	priestor vymedzený hlavným sťažňom, čeleňovým stehom a prednou palubou
prehodenie	pri plavbe na zadný vietor prejde dolný lem hlavnej plachty (rahno) cez pozdĺžnu os lode z jedného boku na druhý
prenosná kotva	náhradná kotva
presahy	konce lode, ktoré sa nachádzajú nad vodou
prievlačnica	jednoduché zariadenie usmerňujúce lano; oko, ktorým sa vedie lano
prílív	pravidelne sa opakujúce stúpanie morskej hladiny
prova	čelo lode, predná časť lode

Q	
Q-vlajka	žltá obdĺžniková vlajka Medzinárodného vlajkového kódu, ktorou sa vyžaduje colné vybavenie

R	
rahno	drevená alebo kovová žrd', na ktorú je pripevnený dolný lem hlavnej plachty
rahnová takeláž	takeláž s plachtami nasadenými na rahná v priečnom smere (opak vratirahnovej takeláže)
RDF	navigačný systém založený na zameraní signálov vysielaných z rádiových majákov postavených na súši (Radio Direction Finding)
refovacie lanko	lanko, ktorým sa priväzuje zrefovaný pás plachty na rahno

refovať	zmenšiť plachtovú plochu, skasať plachtu
regata	slávnostné preteky lodí, veslárske preteky
rohatka	hák s dvoma rohmi, na ktorý sa priväzuje lano
rozperka	podperná žrdka umiestnená na boku sťažňa, ktorá preberá časť tlaku bočných stehov

S	
schodová šachta	schody vedúce z kokpitu do kajuty
skutočný sever	presný zemepisný sever
skutočný vietor	smer vetra bez ohľadu na vietor vznikajúci pohybom samotnej lode
slup	jednosťažňová plachetnica s hlavnou a prednou plachtou
smer plavby	smerovanie lode vzhľadom na smer vetra
spinaer	veľká trojcípa plachta, ktorá sa nasadzuje pred predný steh
spinakrový peň	kovová alebo drevená žrd', ktorej jeden koniec je pripevnený na sťažň a druhý podopiera náveterný cíp spinakra
spúšť	lano používané na vyťahovanie a spúšťanie plachiet
spúšťacie lano	lano, ktorým sa spúšťa púlachta alebo rahno
sťažň	lodný stožiar, na ktorý sú pripevnené rahná, plachty a stehy
steh	zväčša oceľové lano slúžiace na vystuženie sťažňa, súčasť pevného lanovia
stehovka	plachta nasadená na stehu za prednou plachtou
strmeň	kovová spojovacia súčiastka skladajúca sa z objímky a obrtlika so závitom

Š	
škuner	plachetnica s dvoma alebo viacerými sťažňami a pozdĺžnymi plachtami pripevnenými k sťažňom, hlavný sťažň je umiestnený prinajmenšom za jedným menším sťažňom, škuner má vždy aspoň na zadnom sťažni vratirahnové oplachtenie

T	
takeláž	plachty, lanovie, rahná, sťažne a ich usporiadanie
trim	nastavenie a ovládanie sťažňa a plachiet

U	
uzol	jedna námorná míľa (1852 metrov) za hodinu - jednotka rýchlosti

V	
veterná koruhvička	malá vlajôčka umiestnená na vrchole hlavného sťažňa na ukazovanie smeru vetra
voľný bok	výška lodného boku od vodorysky až po okraj paluby
vratirahno	žrd', na ktorú je pripevnený horný lem hlavnej plachty
vratirahnová takeláž	takeláž s plachtami nasadenými v pozdĺžnom smere (opak rahnovej takeláže)
vyklápacia kýlová plutva	kovová alebo drevená plutva, ktorá sa dá z plutvovej skrine vysúvať otáčaním okolo závesného čapu, na ktorom je upevnená
výložné lano	lano, ktoré vedie z vrcholu hlavného sťažňa na koniec rahna a drží ho
výpočet polohy	približný odhad polohy lode výpočtom podľa kurzu, rýchlosti a preplávanej vzdialenosti, smeru vetra a smeru prúdov
vysoká takeláž	takeláž, na ktorej sa kosatky nasadzujú na steh vedúci na vrchol sťažňa
výsuvná bočná kýlová plutva	plutva používaná na boku lode proti zanášaniu
výsuvná kýlová plutva	kovová alebo drevená kýlová plutva, ktorá sa nevyklápa okolo čapu, ale zasúva do hĺbky z plutvovej skrine
vyťahovacie lano	lano slúžiace na napnutie spodného lemu hlavnej plachty v zadnej časti rahna

výtlač	hmotnosť vody vytlačenej podponorovou časťou lode
vyvážovacie lano	dlhé lano na vyvážovanie lode
vyvážovacie prístavište	miesto, na ktorom sa vyvážujú lode
vyviazať	priviazať loď na pevné miesto, zakotviť loď medzi dvoma kotvami
vzpera	drevená alebo plastová výstuha zadného lemu plachty

Y	
yawl	dvojstážňová plachetnica s bezanovým sťažňom umiestneným za kormidlom

Z	
zadný steh	steh podopierajúci sťažň zozadu
zadný vietor	vietor prichádzajúci smerom od kormy
záchranná vesta	odev, ktorý musí udržať osobu nad vodou
záchranné lano	bezpečnostné lano pripevnené k bezpečnostnému pásu a lodi
základ stĺpika zábradlia	kovová päťka stĺpika na kraji paluby slúžiaca na prichytenie stĺpika zábradlia
zameranie	smer sledovaného predmetu vzhľadom na pozorovateľa
zamerat'	určiť polohu, napr. námerovým kompasom
zanášanie	skĺzavanie lode do boku spôsobené tlakom vetra pôsobiace z opačnej strany
zavesenie na hrazde	členovia posádky vyvažujú loď pri náklone vyklonením vlastných tiel na náveternom boku lode
závesný prstenec	kovový krúžok, ktorým sa lem plachty pripevňuje na steh
záveterná loď	samovoľné otáčanie lode od vetra
závetrie	bok lode, ktorý je za vetrom; vo vzťahu k brehu opačne
zdanlivý vietor	vietor spôsobený pohybom samotnej lode
značka	plávajúci znak vymedzujúci trasu pretekov
zrkadlo	zadná časť lodného trupu kolmá na pozdĺžnu os lode
zvor	horná hrana lodného boku

CHORVÁTSKO INFORMÁCIE

Chorvátska republika, svojou polohou panonsko-jadranskej zemi, sa rozkladá na ploche 56.542 km², jeho vnútorné a teritoriálne more meria 31.067 km². Dĺžka morského pobrežia je 5.835 km, z toho 4.058 km pripadá na pobrežie ostrovov, ostrovčekov a útesov. Chorvátske pobrežie patrí so svojimi 1.185 ostrovmi a útesami k najčlenitejším. Obývaných je 50 ostrovov, z toho najväčšie sú Krk a Cres. Nachádza sa tu 600 majákov, pobrežných a prístavných svetiel.

Počet obyvateľov:

4.400.000 obyvateľov; národnostné zloženie: väčšinu obyvateľov tvoria Chorváti; národnostné menšiny tvoria Srbi, Slovinci, Maďari, Bosniaci, Taliani, Česi a iní.

Štátne zriadenie:

Chorvátsko je parlamentná republika s viacerými parlamentnými politickými stranami.

Hlavné mesto:

Záhreb (770 000 obyv.) je hospodárskym, dopravným, kultúrnym a akademickým strediskom krajiny

Podnebie:

Chorvátsko sa vyznačuje dvoma podnebnými pásmami: vo vnútrozemí je podnebie prevažne kontinentálneho, čiastočne i horského rázu, zatiaľ čo na celom území jadranského pobrežia vládne príjemné stredozemné podnebie s veľkým počtom slnečných dní; suché a horúce letá, mierne a vlhké zimy; priemerná teplota vo vnútrozemí krajiny : v januári -1 až 3 C, v auguste 22 až 26 C; priemerná teplota v prímorských oblastiach: v januári 5 až 10 C, v auguste 26 až 30 C; teplota mora sa v zime pohybuje okolo 12 C a v lete okolo 25 C.

Domáca mena:

kuna (kuna = 100 líp). Valuty sa vymieňajú v bankách, zmenárňach, na poštových úradoch, v turistických kanceláriach, hoteloch, kempingoch, jachtárskych prístavoch (marínach); šeky v bankách.

Pobytová taxa

Platenie pobytovej taxy a prihlasovacia povinnosť v Chorvátsku

Všetci turisti v Chorvátsku sa musia do 24 hodín po príchode na miesto pobytu úradne prihlásiť, o čom dostanú potvrdenie (Potvrda o prijavi boravka). Kto pripláva na mori, dostane tento formulár z pravidla pri colnej a pasovej kontrole. V prípade že použije služby maríny, zaistí toto potvrdenie jachtársky prístav bezplatne.

Celá posádka jachty musí počítať ešte s jedným poplatkom, a to s pobytovou (kúpeľnou) taxou (boravišna pristojba), a to za každú osobu a deň. Taxa sa platí vo všetkých Chorvátskych letoviskách i na palubách lodí, a to potom zároveň s poplatkom za prístav.

Prihláška k pobytu a zaplatenie pobytovej taxy sú pre všetkých zahraničných návštevníkov povinné, a to ako podľa zákona o pobytovej taxe, tak aj podľa zákona o pohybu a pobytu cudzích štátnych príslušníkov na území Chorvátska.

Pobytová taxa - Každý kto sa v turistickom mieste mimo svojho bydliska ubytuje v ubytovacom zariadení, je povinný platiť ubytovaciu taxu. Ubytovacím zariadením sa rozumie: hotel, penzión, motel, turistický apartmán, rekreačné zariadenie, zotavovňa pre deti a mládež, bungalov v kempe, byt pre rekreáciu, prenajímaná izba, liečebné zariadenie, horská chata či ubytovňa, státie v jachtárskom prístave a všetky ďalšie zariadenia, ktoré poskytujú občanom ubytovacie služby. Pobytová taxa sa platí za každé uskutočnené prenocovanie (v prípade trvalého státia v jachtárskych prístavoch je forma platenia odlišná). Poskytovateľ ubytovacej služby je povinný prihlásiť každého svojho hosťa v akomkoľvek komerčne prevádzkovanom ubytovacom zariadení, mať potvrdenie o splnení tejto prihlasovacej povinnosti a hosťov ho na požiadanie predložiť.

Platiť pobytovú taxu musí aj vlastník plavidla na státie v jachtárskom prístave, pokiaľ plavidlo obýva, a tak aj ďalšie osoby, ktoré plavidlo obývajú. Osoby, ktoré sa zdržujú na plavidle, ktoré je na trvalom státi v jachtárskom prístave na základe nájomnej zmluvy na dobu jedného roka, platia pobytovú taxu formou ročného paušálu (tzn. jednorázovú čiastku za všetky osoby zdržujúce sa na lodi).

Tiež vlastník rekreačného domu alebo rekreačného bytu v turistickom mieste a všetky ďalšie osoby, ktoré v tomto dome alebo byte pobývajú v dobe medzi 15. júnom a 15. septembrom, sú povinný platiť pobytovú taxu. Vlastník a členovia užšej rodiny platia 70% pobytovej taxy.

Pobytovú taxu neplatia:

- deti do 12 rokov)
 - slepé a hluché osoby a osoby s telesným postihnutím
 - účastníci školských výletov usporiadané školským zariadením
 - osoby, ktoré sú vyslané zdravotnou inštitúciou na liečebný pobyt v liečebnom zariadení
 - dlhoroční stáli návštevníci turistického miesta, ktorý sa zaslúžili o rozvoj cestovného ruchu, a to na návrh miestneho správneho orgánu a podľa zvláštneho uznesenia pre cestovný ruch príslušného turistického združenia
 - príslušníci ministerstva vnútra a ministerstva obrany, pokiaľ nocujú v ubytovacom zariadení a plnia služobné povinnosti.
 - sezónni pracovníci, ktorí sú v turistickom mieste prihlásení k pracovnému pobytu
 - cestujúci na osobnej lodi v medzinárodnej preprave, ak je loď v prístave alebo je na kotvisku
 - vlastníci starého pôvodného rodinného domu, ktorý zdedili tento dom po postaviteľovi, ktorý mal trvalý pobyt v turistickom mieste, ako aj členovia ich užšej rodiny, pokiaľ v tomto dome bývajú
- Osoby od 12 a 18 rokov platia 50% pobytovej taxy.

Poskytovatelia ubytovacích služieb sú povinný do 24 hodín po príchode host'a nahlásiť turistickému združeniu obce či mesta všetky osoby, ktorým sa poskytuje ubytovanie v ubytovacom zariadení, tak isto ako ich aj do 24 hodín po odjazde odhlásiť. Taká istá povinnosť prihlasovať osoby sa týka aj vlastníkov rekreačných objektov v období od 15.júna do 15.septembra. Túto povinnosť nemajú poskytovatelia služby prenájmu trvalého státi v jachtárskych prístavoch; oni nie sú povinný prihlasovať osoby, ktoré pobývajú na plavidle, pokiaľ sa toto plavidlo nachádza v prístave na trvalé státi.

Prihlasovacia povinnosť

V Chorvátsku platí prihlasovacia povinnosť do 24hodín od prekročenia štátnej hranice. Pri ubytovaní v ubytovacích zariadeniach túto povinnosť zaist'uje ubytovateľ. V ostatných prípadoch sa prihlasuje každý turista individuálne sám na policajnom oddelení. Doklad o prihlásení si treba nechať po celú dobu pobytu až do doby opustenia územia Chorvátska u seba, pretože to môžu vyžadovať pri výjazde z Chorvátska.

Právnické a fyzické osoby, ktoré poskytujú ubytovanie cudzincom, a rovnako osoby, ku ktorým prichádzajú cudzinci na návštevu, sú povinný ohlásiť najbližšej policajnej stanici ubytovanie cudzincov, a to do 12 hodín od okamihu ich ubytovania, resp. od okamihu príchodu cudzinca na návštevu.

Cudzinec ktorý nepoužíva ubytovacie služby, je povinný ohlásiť sám svoj pobyt najbližšej policajnej stanici do 24 hodín od vstupu na územie Chorvátskej republiky, resp. ohlásiť pobyt a zmenu adresy do 24 hodín od zmeny pobytového miesta, resp. od okamihu zmeny adresy bytu v pobytovom mieste. Cudzinec môže svoj pobyt nahlásiť aj prostredníctvom turistických, resp. cestovných kancelárii.

Morské hraničné prechody

Medzi stále morské hraničné prechody patria:

Umag, Poreč, Rovinj, Pula, Raša (Bršica), Rijeka, Mali Lošinj, Zadar, Šibenik, Split, Plače, Korčula, Dubrovnik, Vela Luka, Ubli.

Sezónne hraničné prechody:

ACI marina Umag, Novigrad, Sali, Božava, Primošten, Hvar, Stari Grad (Hvar), Vis, Kamiža a Cavtat.

Plavba v Chorvátsku

Veliteľ plavidla, ktoré do Chorvátska prichádza po mori, je povinný najkratšou cestou priplávať do najbližšieho prístavu otvoreného pre medzinárodnú dopravu kôli hraničnej kontrole, obstaraniu nálepky a overenia zoznamu posádky na kapitanáte alebo príslušnej pobočky kapitanátu.

Veliteľ plavidla, ktoré je do Chorvátska dovezené po pevnine alebo je ukotvené v prístave resp. na inom povolenom mieste v Chorvátsku, je povinný pred začiatkom plavby obstarat' nálepku a overiť zoznam posádky na kapitanáte alebo príslušnej pobočky kapitanátu.

Nálepku nemusí mať plavidlo, ktorého dĺžka je menšia ako 2,5 m alebo jeho celková sila pohonného motora je menšia ako 5kW.

Plavidlo musí byť na viditeľnom mieste označené nálepkou a platnosť nálepky je rok odo dňa vydania. Na plavidle, ktoré sa plaví v Chorvátsku, musia byť nasledujúce originálne doklady:

- nálepka
- overený zoznam posádky a cestujúcich
- overený zoznam osôb, ktoré sa zdržujú na plavidle (pre plavidla, na ktorých sa bude meniť počas plavby posádka)
- dôkaz, že plavidlo je spôsobilé k plavbe
- dôkaz, že osoba, ktorá velí plavidlu, je schopná riadiť plavidlo
- dôkaz o poistení zodpovednosti za škodu, spôsobenú tretím osobám (pre plavidlá s celkovou silou pohonného motora nad 5kW)
- dôkaz o vlastníctve resp. splnomocnenie k používaniu plavidla

Zoznam prístavných kapitanátov a ich pobočiek

Prístavný kapitanát Pula

Tel: 052 222 867

Pobočky:

Umag Tel: 052 741 662
 Novigrad Tel: 052 757 035
 Poreč Tel: 052 431 663
 Rovinj Tel: 052 811 132
 Raša Tel: 052 875 127
 Rabac Tel: 052 872 085

Prístavný kapitanát Šibenik

Tel: 022 217 214

022 217 216

Pobočky:

Vodice Tel: 022 443 055
 Rogoznica Tel: 022 559 045
 Primošten Tel: 022 570 266
 Tisno Tel: 022 439 313
 Murter Tel: 022 435 190

Prístavný kapitanát Rijeka

Tel: 051 214 031

051 214 474

Pobočky:

Bakar Tel: 051 761 214
 Mošćenička Draga Tel: 051 737 501
 Punat Tel: 051 854 065
 Baška Tel: 051 856 821
 Opatija Tel: 051 711 249
 Kraljevica Tel: 051 281 330
 Crikvenica Tel: 051 242 321
 Novi Vinodolski Tel: 051 244 345
 Rab Tel: 051 724 103
 Malinska Tel: 051 859 346
 Šilo Tel: 051 852 110
 Cres Tel: 051 571 111
 Mali Lošinj Tel: 051 231 438
 Susak Tel: 051 239 001
 Omišalj Tel: 051 842 053
 Krk Tel: 051 221 380

Prístavný kapitanát Senj

Tel: 053 881 301

Prístavný kapitanát Split

Tel: 021 355 488

Pobočky:

Trogir Tel: 021 881 508
 Omiš Tel: 021 861 025
 Makarska Tel: 021 611 677
 Rogač Tel: 021 654 139
 Milna Tel: 021 636 205
 Supetar Tel: 021 631 116
 Sumartin Tel: 021 648 222
 Hvar Tel: 021 741 007
 Starigrad Tel: 021 765 060
 Jelsa Tel: 021 761 055
 Sućuraj Tel: 021 773 228
 Vis Tel: 021 711 111
 Komiza Tel: 021 713 085
 Bol Tel: 021 635 903

Prístavný kapitanát Ploče

Tel: 020 679 008

Pobočky:

Metković Tel: 020 681 681

Prístavný kapitanát Dubrovnik

Tel: 020 418 989

Pobočky:

020 418 987

Sveti Juraj Tel: 053 883 006
 Karlobag Tel: 053 694 030
 Jablanac Tel: 053 887 049
 Novalja Tel: 053 661 301

Prístavný kapitanát Zadar

Tel: 023 254 888

Pobočky:

Biograd na moru Tel: 023 383 210
 Preko Tel: 023 286 183
 Silba Tel: 023 370 047
 Starigrad-
 Paklenica Tel: 023 369 262
 Novigrad Tel: 023 375 060
 Sali Tel: 023 377 021
 Pag Tel: 023 611 023
 Božava Tel: 023 377 601

Pobočky:

Komolac Tel: 020 452 421
 Trpanj Tel: 020 743 542
 Ston Tel: 020 754 661
 Slano Tel: 020 871 177
 Trstenik Tel: 020 748 100
 Cavtat Tel: 020 478 065
 Sobra Tel: 020 745 040
 Korčula Tel: 020 711 178
 Vela Luka Tel: 020 812 023
 Lastovo Tel: 020 805 006

Predpoved' počasia

Námorné meteorologické stredisko vysiela prostredníctvom pobrežných vysielačov globálne predpovede (pre celý Jadran), regionálne (napr. pre oblasti Kvarner...) alebo miestne (prístavy, maríny...)

Vysielač RIJEKA RADIO (9AR)			
Označenie frekvencie	Kanál	Typ vysielania	Výkon (kW)
A	Ch 24	F3E	0.02
anglicky a chorvátsky, čas: 05.35, 14.35, 19.35			

Vysielač SPLIT RADIO (9AS) NAVTEX OZNAČENIE (Q)			
Označenie frekvencie	Kanál	Typ vysielania	Výkon (kW)
A	Ch 07, 21, 28	F3E	0.02
B	518	F1B	0.5
anglicky a chorvátsky, čas: 05.45, 12.45, 19.45			

Vysielač DUBROVNIK RADIO (9AD)			
Označenie frekvencie	Kanál	Typ vysielania	Výkon (kW)
A	Ch 07, 04	F3E	0.02
anglicky a chorvátsky, čas: 06.25, 13.20, 21.20			

Stále predpovede počasia poskytujú:

Kapitanát	VHF kanál	VHF oblasť
PULA	73	Severný Jadran-západné pobrežie Istrie
RIJEKA	69	Severný Jadran-východná časť
SPLIT	67	Stredný Jadran-východná časť
DUBROVNIK	73	Južný Jadran-západná časť

Na základe článku 1020. odstavca 1 po riadok 2. Námorného zákoníku (Narodne novine č. 181/2004) Vláda republiky Chorvátsko vydáva

NARIADENIE O PODMIENKACH PRÍJAZDU A POBYTU ZAHRANIČNÝCH PLAVIDIEL PRE ŠPORT A REKREÁCIU VO VNÚTORNÝCH NÁMORNÝCH VODÁCH A TERITORIÁLNYCH MORIACH REPUBLIKY CHORVATSKO

Článok 1.

Toto nariadenie predpisuje podmienky príjazdu a pobytu zahraničných plavidiel vo vnútorných námorných vodách a teritoriálnom mori Chorvátska za účelom rekreácie, okružných plavieb, účasti na športových súťažiach alebo nautických výstavách.

Článok 2

Jednotlivé výrazy v tomto nariadení majú nasledujúce významy:

- plavidlo je loďka alebo jachta cudzej štátnej príslušnosti
- veliteľ plavidla je osoba, ktorá ho riadi a zodpovedá za bezpečnosť a zákonné používanie
- nálepka je označenie, ktorým sa dokazuje prihlásenie príjazdu, splnenie podmienok pre plavbu v Chorvátsku a zaplatenie poplatku za bezpečnosť plavby, osvetlenie majáku a námornú informačnú mapu
- za plavbu v Chorvátskej republike sa považuje plavba vo vnútorných námorných vodách a teritoriálnom mori Chorvátska, okrem neškodného prejazdu teritoriálnym morom.
- Ministrom je minister nadriadený námorným činnostiam

Článok 3

Plavidlom z článku 1 tohoto nariadenia sa nesmie prevážať cestujúcich v Chorvátskej republike za finančnú úhradu, tj. Nie je povolené robiť ekonomickú činnosť.

Plavba v Chorvátskej republike

Článok 4

Veliteľ plavidla, ktoré do Chorvátska prichádza po mori je povinný najkratšou cestou vplávať do najbližšieho prístavu otvoreného pre medzinárodnú dopravu, kvôli vybaveniu hraničnej kontroly a urobiť nasledovné:

- obstaráť nálepku
- overiť zoznam posádky na kapitanáte alebo lodnom úrade.

Článok 5

Veliteľ plavidla ktoré je do Chorvátska dovezené po pevnine alebo je ponechané pod dohľadom v prístave, či na inom povolenom mieste v Chorvátsku, je povinný pred začiatkom plavby:

- obstaráť nálepku
- overiť zoznam posádky na kapitanáte alebo lodnom úrade.

NÁLEPKA

- (1) Plavidlo musí byť na viditeľnom mieste označené nálepkou
- (2) Nálepku nemusí mať plavidlo, ktorého dĺžka je menšia než 2,5m alebo ktorého celková sila pohonného motoru je menšia ako 5 kW
- (3) Nálepku musia mať plavidlá na veslá, bez ohľadu na svoju dĺžku (napr. kajak, ľahký čln, šlapadlo a pod.)
- (4) Nálepku nemusí mať plavidlo, pokiaľ je schované v prístave alebo na inom povolenom mieste v Chorvátsku.
- (5) Platnosť nálepky je rok odo dňa vydania a pre jedno plavidlo sa môže ročne vydať len jedna nálepka
- (6) Nálepku vydáva kapitanát alebo Lodný úrad.
- (7) Pri vydávaní nálepky kapitanát preveruje, či plavidlo i posádka splňujú podmienky pre plavbu v Chorvátskej republike.
- (8) U plavidla na ktoré sa vzťahuje článok 7. tohto nariadenia, nálepka sa musí nalepiť na popis osôb z článku 7. tohto nariadenia.

Popis osôb

Článok 7.

- (1) Veliteľ plavidla, ktoré má v úmysle meniť posádku behom plavby v Chorvátskej republike, je povinný pri obstarávaní nálepky na kapitanáte alebo Lodnom úrade zaobstarať zoznam osôb.
- (2) Zoznam osôb je menný zoznam osôb, ktoré v období platnosti nálepky môžu pobývať a plávať na plavidle podľa článku 1. tohto Nariadenia a zostavuje sa na formulári, ktorý je uvedený v Prílohe 2
- (3) Zoznam osôb sa kontroluje útržkom nálepky.
- (4) Celkový počet osôb ktorý je uvedený na zozname osôb, nemôže byť väčší od dvoj-násobku kapacity navýšenej o 30% jednotkovej kapacity plavidla.
- (5) Kapacita plavidla z odstavca 3. tohto článku sa určuje v súlade s dokladami plavidla a pokiaľ v nich nieje kapacita plavidla uvedená, určuje sa podľa Smerníc o člnoch a jachtách a Predpisov o štatutárnej certifikácii člnov a jacht.
- (6) Do zoznamu osôb sa nezapisujú osoby, ktoré pobývajú na plavidle behom pobytu plavidla v prístave alebo v kotvisku
- (7) Zoznam osôb sa musí úplne vyplniť pri obstarávaní nálepky a môže sa vyplniť aj sukcesívne, najneskôr pri príležitosti prvého nalodenia jednej z osôb uvedenej v zozname osôb.
- (8) Pokiaľ sa zoznam osôb vyplňuje sukcesívne, musí sa pri každom vyplňovaní overovať na kapitanáte alebo Lodnom úrade.
- (9) Pokiaľ sa behom inšpekcie zistí, že na plavidle z odstavcu 1. Nariadenia nachádza osoba, ktorá nie je uvedená v zozname osôb, Zoznam nie je overený útržkom nálepky, alebo neexistuje, bude sa usudzovať, že sa s loďou robí kabotáž – jazda načierno.

Článok 8.

Plavidlo, ktoré sa plaví v Chorvátskej republike, musí mať nasledujúce originálne doklady:

- Nálepku
- Overený zoznam posádky a cestujúcich
- Overený zoznam osôb, ktoré pobývajú na plavidle (pre plavidlá na ktoré sa vzťahuje článok 7. tohoto Nariadenia)
- Dôkaz že plavidlo je spôsobilé na plavbu
- Dôkaz že osoba, ktorá velí plavidlu, je schopná riadiť plavidlo rovnako s predpismi zemou pôvodu, pod ktorej vlajkou pláva, poprípade rovnako s predpismi Chorvátskej republiky.
- Dôkaz o poistení zodpovednosti za škodu, spôsobenú tretím osobám (povinné ručenie).
- Dôkaz o vlastníctve alebo splnomocnenie k používaniu plavidla

Postup pred vyplávaním z Chorvátskej republiky

Článok 9.

Veliteľ plavidla je povinný pred vyplávaním z Chorvátskej republiky:

- podstúpiť hraničnú kontrolu a overiť zoznam na kapitanáte alebo lodnom úrade

Pobyt za účelom účasti na športových súťažiach alebo na nautických výstavách

Článok 10.

- (1) Plavidlo, ktoré sa zúčastňuje športových súťaží alebo prichádza do Chorvátska za účelom prezentácie na nautickej výstave, nemusí mať nálepku pod podmienkou, že organizátor športovej súťaže alebo nautickej výstavy plavidlo prihlásil nadriadenému kapitanátu najneskoršie do 5 dní pred začatím súťaže alebo výstavy.
- (2) Oslobodenie z odstavca 1 tohto článku sa vzťahuje na plavidlá, ktoré sa vystavujú na nautickej výstave bez úmyslu plavby v Chorvátskej republike.
- (3) K prihláške je organizátor športovej súťaže povinný priložiť aj zoznam osôb, ktoré sa budú na plavidle nachádzať.

Inšpekčná kontrola

Článok 11.

- (1) Kontrolu dodržiavania tohoto Nariadenia vykonávajú inšpektori bezpečnosti plavby, osoby poverené na vykonávanie inšpekčných kontrol bezpečnosti plavby, osoby poverené na vykonávanie colnej kontroly a polície.
- (2) Pokiaľ osoba z odstavca 1 tohoto článku zistí že plavidlo alebo veliteľ nevyhovujú podmienkam tohoto nariadenia, zakáže plavbu plavidlom do odstránenia zisteného nedostatku.
- (3) Pokiaľ nedostatok nejde odstrániť v prijateľnom termíne a plavidlo prišlo do Chorvátskej republiky morskou cestou, osoba z odstavca 1 tohoto článku nariadi vyplávanie plavidla z vnútorných vôd a teritoriálneho mora Chorvátska.
- (4) Okrem opatrenia z odstavca 2. a 3. tohoto článku, osoby z odstavca 1. tohoto článku začnú piestupkové konanie, poprípade vyslovia iné zákonné opatrenia.

Prechodné a konečné nariadenia

Článok 12.

- (1) Prihlásenie príjazdu a pobytu zahraničných plavidiel vo vnútorných námorných vodách a teritoriálnom mori Chorvátska, ktoré bolo vybavené pred nadobudnutím platnosti tohoto Nariadenia zostáva platné do konca obdobia na ktoré bolo vydané.
- (2) Plavidlom, ktoré má povolenie k prenájomu jacht a lodiek pod cudzou vlajkou(charter licencia) vo zmysle smerníc Nariadenia o podmienkach pre príjazd a pobyt zahraničných plavidiel pre šport a rekreáciu vo vnútorných vodách a teritoriálnom mori Chorvátska (Narodne novine číslo 16/01, 118/01 a 45/04), sa môže prevádzkovať táto činnosť v Chorvátskej republike do skončenia platnosti charter licencie za podmienok, predpísaných článkom 1030. Námorného zákonníka(Narodne novine číslo 181/2004).
- (3) Pokiaľ rovnako s národnými predpismi zeme, pod ktoru vlajkou je plavidlo, osoba, ktorá velí plavidlu nemusí byť spôsobilá na jeho riadenie, je povinná si obstaráť zodpovedajúce osvedčenie o spôsobilosti v súlade s predpismi Chorvátskej republiky, najneskôr do 1.januára 2006.

Článok 13.

Dňom nadobudnutím platnosti tohoto Nariadenia prestáva platiť Nariadenie o podmienkach príjazdu a pobytu zahraničných plavidiel pre šport a rekreáciu vo vnútorných námorných vodách a teritoriálnom mori Chorvátskej republiky(Narodne novine číslo 16/01, 118/01 a 45/04).

Článok 14.

Toto nariadenie nadobúda platnosť ôsmy deň od dňa oznámenia Národnými novinami.

Trieda: 342-01/04-01/02
Č. jeden: 530-03-05-1
Zagreb 21.februára 2005

PREDSEDA VLÁDY

Prof. Dr. Ivo Sander

Kapitán plavidla, ktoré pláva do Chorvátska po mori, je povinný vyplávať najkratšou cestou do najbližšieho prístavu pre medzinárodnú dopravu na pohraničnú kontrolu a urobiť nasledujúce:

- **obstarat' nálepku**
- **overiť zoznam posádky** u príslušného kapitanátu alebo Lodného úradu v prístave pre medzinárodnú dopravu

Údaje o jachte alebo člne budú zapísané do ústrednej databáze údajov Ministerstva mora, cestovného ruchu, dopravy a rozvoja:

- čo umožní ľahšie sledovanie plavby zahraničných plavidiel a tým sa zvýši bezpečnosť plavby
- zníži možnosť robenia charteru na čierno

NÁLEPKA

- Plavidlo musí byť na viditeľnom mieste (na trupe alebo na nadstavbe) označené nálepkou
- Potvrďuje, že sú splnené podmienky k pobytu plavidla na Jadrane
- Nálepku nemusí mať plavidlo, ktorého dĺžka je menšia ako 2,5 m alebo má celkovú silu pohonných strojov menšiu ako 5 kW
- Nálepku nemusia mať plavidlá na veslá bez ohľadu na ich dĺžku (napr. kajak, ľahký čln, šlapadlo a pod.)
- Nálepku nemusí mať plavidlo pokiaľ je schované v prístave alebo na inom povolenom mieste v Chorvátsku
- **Nálepku vydáva kapitanát alebo Lodný úrad**
- Pri vydávaní nálepky kapitanát overí, či plavidlo a posádka spĺňajú podmienky pre plavbu v Chorvátsku
- Kapitán plavidla, ktoré má v úmysle meniť posádku v priebehu plavby v Chorvátsku, je povinný pri obstarávaní nálepky u príslušného kapitanátu alebo Lodného úradu, overiť zoznam osôb, ktoré budú pobývať na plavidle v období platnosti nálepky
- Predpokladá sa, že na zahraničnom plavidle v období platnosti nálepky, **sa môže meniť počet osôb zodpovedajúci dvojnásobku kapacity plavidla**
- S nálepkou každé plavidlo dostane **námornú informačnú mapu**, ktorá obsahuje základné predpisy o bezpečnosti plavby, ochrany mora pred znečistením, údaje o námornej, pátracej a záchrannej službe (9155) a zoznam všetkých prístavov námorného a cestovného ruchu na Jadrane
- Za vydanie nálepky sa platí poplatok, ktorý v celkovej sume nie je väčší ako v minulých rokoch, vrátane zľav pre hostí, ktorí viacej rokov po sebe priplávajú na chorvátsky Jadran

SANKCIE

Pokiaľ behom inšpekčnej kontroly poverený inšpektor ustanoví, že na plavidle pobýva osoba, ktorá nie je uvedená na zozname osôb, alebo zoznam osôb neexistuje, alebo nie je správne overený nálepkou, usúdi, že plavidlo vykonáva kabotáž (charter na čierno) a použije:

- **Priestupkové sankcie**
- **Ochrannou mierou zabavenie plavidla**

Ako je predpísané Námorným zákoníkom

MINISTERSTVO MORA, CESTOVNÉHO RUCHU, DOPRAVY A ROZVOJA

Na základe článku 1021, odstavca 5., vo spojení s článkom 188, odstavca 4., a článku 203, odstavca 4., Národného zákonníku (Narodne novine č 181/04), minister mora, cestovného ruchu, dopravy a rozvoja vydáva

NARIADENIE O VÝŠKE POPLATKU ZA REGISTROVANIE LODE, JACHTY ALEBO ČLNU DO REGISTRA LODÍ, JÁCHT A EVIDENCIU ČLNOV

I.

Týmto nariadením sa ustanovujú podmienky a výška poplatkov za registráciu lodí, jacht do registru lodí, jacht a člnov do evidencie člnov (ďalej poplatok).

II.

Poplatok z bodu I. tohto Nariadenia, sa platí pri príležitosti právneho zápisu lodí, jacht alebo člnov do chorvátskeho registru lodí a jacht alebo evidencie člnov, podľa BT (brutto tonáž) lodí, dĺžky trupu jachty alebo člnu. Výška poplatku je uvedená v tabuľkách 1, 2 a 3 v súlade s podmienkami z odstavca 1. tohto bodu, a závisle na pôvode lodí, jachty alebo člnu:

TABUĽKA 1.

POPLATOK ZA ZÁPIS LODI, JACHTY A ČLNU VYROBENÝCH V DOMÁCICH LODENICIACH (poplatok je vyznačený v kunách)						
LOĎ			ČLN		JACHTA	
do 500 BT	od 500 BT do 10 000 BT	nad 10 000 BT	do 7 m	nad 7 m	od 12 m do 15 m	nad 15 m
1.000,00	10.000,00	100.000,00	50,00	150,00	10.000,00	25.000,00

TABUĽKA 2.

POPLATOK ZA ZÁPIS LODI, JACHTY A ČLNU VYROBENÝCH V ZAHRANIČNÝCH LODENICIACH, ZO ZAHRANIČNÝCH REGISTROV DO CHORVÁTSKYCH REGISTROV ALEBO EVIDENCIE (poplatek vyznačený v kunách)						
LOĎ			ČLN		JACHTA	
do 500 BT	od 500 BT do 10 000 BT	nad 10 000 BT	do 7 m	nad 7 m	od 12 m do 15 m	nad 15 m
2.000,00	20.000,00	200.000,00	2.000,00	10.000,00	30.000,00	50.000,00

TABUĽKA 3.

POPLATOK ZA REZERVÁCIU ZÁPISU JACHTY A ČLNU NA ZÁKLADE ČL. 1030. NÁMORNÉHO ZÁKONNÍKU (poplatek vyznačený v kunách)			
ČLN		JACHTA	
do 7 m	nad 7 m	od 12 do 15 m	nad 15 m
500,00	1.000,00	2.000,00	15.000,00

POJMY k tabuľkám 1., 2. a 3.

BT – brutto tonáž
dĺžka člnu – dĺžka trupu
dĺžka jachty – dĺžka trupu

III.

Poplatok sa vyberá v prospech štátneho rozpočtu Chorvátskej republiky pri predávaní žiadosti o zápis lodí, jacht alebo člnov do registra lodí, jacht alebo evidencie člnov

IV.

Na poplatok za zápis plávajúceho objektu a nehybného mimopobrežného objektu do registra plávajúcich a nehybných objektov, sa vzťahujú predpisy tohoto Nariadenia o poplatku za zápis lodí v súlade s článkom 108. Námorného zákonníku.

V.

Za zápis člnov a jacht, ktoré sa registrujú po prvý krát do evidencie člnov alebo registra jacht a boli zapísané do evidencie člnov v súlade so smernicami pre člny (Narodne novine č.80/2000), sa platí poplatok podľa bodu II. tohoto Nariadenia.

VI.

Od povinnosti úhrady poplatku z bodu I. tohto Nariadenia sú oslobodené lode, jachty a člny už zapísané v chorvátskom registri lodí a jacht alebo evidencie člnov, pri príležitosti prepisu do iného chorvátskeho registru alebo evidencie.

Od povinnosti úhrady poplatku z bodu I. tohto Nariadenia sú oslobodené aj člny, ktoré pred nadobudnutím platnosti Smerníc pre člny a jachty, (Narodne novine č. 27/2005), nemuseli byť zapísané do evidencie člnov pod podmienkou, že majiteľ člnov predloží účet, kúpnu zmluvu, colnú deklaráciu, alebo iný platný doklad o získaní vlastníctva, z ktorého je viditeľné, že čln bol kúpený pred nadobudnutím platnosti Smerníc.

VII.

Nadobudnutím platnosti tohto Nariadenia prestáva platiť Nariadenie o výške poplatku za zápis lodí, jacht a člnov do registra lodí alebo jacht a evidencie člnov (Narodne novine č.2/2005)

Toto nariadenie nadobúda platnosť dňom uverejnenia „Narodnimy novinami“.

Trieda: 011-01/04-02/93

Č.jedna: 530-04-05-6

Zagreb, 10. rebruára 2005

Minister
mora, cestovného ruchu, dopravy a rozvoja
Božidar Kalmeta, dipl. ing., v.r.

Test

1. Výraz „ot'azh“ označuje:

- a) lano slúžiace k vyt'ahovaniu a spúšťaniu plachiet
- b) lano slúžiace na riadenie plachiet
- c) vlečné lano

2. Výraz „spira“ označuje:

- a) výstuhu plachty na jej zadnom leme
- b) predĺženú páku kormidla
- c) jeden z pásov tkaniny, z ktorých je zostavená plachta

3. Výraz „pina“ označuje:

- a) výstuhu plachty na jej zadnom leme
- b) predĺženú páku kormidla
- c) jeden z pásov tkaniny, z ktorých je zostavená plachta

4. Koruhvička je:

- a) nádobka na čerpanie vody
- b) ukazovateľ smeru vetra
- c) priečna palubná výstuha

5. Kokpit je:

- a) miesto, kde sa zdržiava posádka
- b) priestor vo vnútri vzduchových komôr
- c) podpalubný priestor

6. Saling je:

- a) priečna výstuha sťažňa
- b) názov lodnej triedy
- c) pozdĺžna výstuha sťažňa

7. Dacron je:

- a) typ kotvy
- b) materiál na výrobu plachiet
- c) materiál na výrobu lán

8. Lano schopné plávať na vode je z:

- a) polystyrénu
- b) bavlny
- c) polyamidu

9. Bočný steh je:

- a) steh na boku plachty
- b) oceľové lanko, ktorým je kotvený stožiar a na ktorom je navlečená kosatka
- c) oceľové lanko, ktoré kotví sťažeň na boku plachetnice

10. Šekel je:

- a) oceľový spojovací prvok
- b) úprava plutvy plavidla
- c) záťažová časť kýlu plachetnice

11. Zrkadlo je:

- a) plochá korma, vhodná na zavesenie kormidla alebo motora
- b) miesto zasunutia plutvy
- c) prepážka, oddelujúca obytnú časť plachetnice od miesta určeného na uloženie paliva

12. Katamaran je:

- a) trojtrupové plavidlo
- b) jednotrupové plavidlo (tzv. Monohull)
- c) dvojtrupové plavidlo

13. Trimaran je:

- a) jednotrupé plavidlo (tzv. Monohull)
- b) dvojtrupé plavidlo
- c) trojtrupé plavidlo

14. Obšívka je:

- a) pozdĺžna výstuha plachetnice
- b) priečna výstuha plachetnice
- c) „škrupina“ trupu

15. Chrbtica je:

- a) hlavný pozdĺžny nosník (kýl)
- b) hlavné rebro
- c) hlavná vodoryska

16. Kostra je tvorená:

- a) rebrami
- b) rebrami a pozdĺžnikmi
- c) pozdĺžnikmi

17. Zvor (bort) je:

- a) pozdĺžna výstuha (hrana) spoločná pre dno a bok telesa plachetnice
- b) priečna výstuha (hrana) spoločná pre zrkadlo a kýl telesa plachetnice
- c) pozdĺžna výstuha (hrana) spoločná pre palubu a bok plachetnice

18. Útor (outor) je:

- a) pozdĺžna výstuha (hrana) spoločná pre dno a bok telesa plachetnice
- b) priečna výstuha (hrana) spoločná pre zrkadlo a kýl telesa plachetnice
- c) pozdĺžna výstuha (hrana) spoločná pre palubu a bok plachetnice

19. Sťažň nemôže byť:

- a) duralový
- b) mosadzný
- c) drevený

20. Kiking je:

- a) výstuha rahna
- b) kladkostroj, zabraňujúci dvíhaniu rahna
- c) záves rahna

21. Úpon je:

- a) lanko na spúšťanie hlavnej plachty
- b) lanko kotviace sťažň
- c) lanko, napínajúce

22. Danforthova kotva je určená:

- a) do kamenitého dna
- b) do bahnitého alebo piesčitého dna
- c) len na vlečenie pri spomaľovaní dryfu

23. Admirálaska kotva je určená:

- a) do kamenistého dna
- b) do bahnitého alebo piesčitého dna
- c) len na vlečenie pri spomaľovaní dryfu

24. Šarpiový tvar trupu plachetnice je, keď:

- a) plachetnica má oblé rebrá
- b) plachetnica má sedlovitú palubu
- c) plachetnica má hranaté rebrá

25. Jolový tvar trupu plachetnice je, keď plachetnica má:

- a) oblé rebrá
- b) hranaté rebrá
- c) sedlovitosť v palube

26. Curry svorka je:

- a) mechanicky činná zdrž
- b) rozoberateľný spoj, vytvárajúci očko na oceľovom lanku
- c) poistka, zabráňujúca vypadnutiu kormidla pri prevrátení plachetnice

27. Prístroj na meranie rýchlosti vetra je:

- a) sextant
- b) anemometer
- c) gyroskop

28. Sextant je:

- a) prístroj na meranie vetra
- b) prístroj na meranie rýchlosti plachetnice voči dnu
- c) prístroj na meranie výšky nebeských telies

29. Log je:

- a) zariadenie na určovanie rýchlosti lode voči hladine
- b) zariadenie na určovanie námerov na pobrežné telesá
- c) hlbkomer

30. V uzloch (knotoch) sa udáva:

- a) výška vlnenia
- b) veľkosť náklonu plachetnice
- c) rýchlosť plavidla

31. Dryf (dryft) je:

- a) vlečená rukávová kotva
- b) bočné znášanie plachetnice
- c) najvyšší príliv roku v dňoch rovnodennosti

32. Takeláž je:

- a) celá plachetná výstroj plachetnice
- b) ochranná plachta, chrániaca loď pred účinkami pošacia
- c) lano, slúžiace na vyťahovanie a spúšťanie plachiet

33. Stabilita je:

- a) schopnosť plachetnice vrátiť sa po vychýlení do rovnovážnej polohy
- b) schopnosť zachovávať smer plavby
- c) schopnosť nepotopiteľnosti

34. Spinaker je:

- a) trojuholníková plachta, vytáhovaná za slabého vetra nad galfové rahno
- b) trojuholníková plachta v tvare guľového výseku, používaná pri plavbe na zadný a zadobočný vietor
- c) štvoruholníková vratiplachta

35. Perzenik je:

- a) výstuha rebra
- b) kosatka
- c) krycia plachta

36. Genua je:

- a) pomocná vratiplachta
- b) trojuholníková plachta, závesená pred kosatkou (stehovka)
- c) druh kosatky, ktorá pri maximálnom pritiahnutí presahuje z boku sťažeň

37. Náveterná strana lode je:

- a) tá, z ktorej vietor z plachetnice „odchádza“, teda tá, na ktorej sú plachty
- b) tá, ktorá je vystavená vetru
- c) strana, pri ktorej loď pláva v čo najmenšom uhle ku smeru vetra

38. Aké svetlá zodpovedajú predpisom, vzťahujúcim sa na malé plachetnice?

- a) jedno obyčajné biele vrcholové svetlo
- b) obyčajné bočné svetlá a kormové svetlo umiestnené v jednom svietidle a na vhodnom mieste na vrchole alebo v hornej časti stožiara
- c) nemusí niesť svetlo

39. Určite pojem „plachetnica“

- a) je plavidlo, plávajúce pomocou plachiet, ktoré používa pomocný stroj o max. Výkone 15kW
- b) také plavidlo s vlastným strojným pohonom, ktorému hlavným pohonom je plachta
- c) je plavidlo, plávajúce pomocou plachiet

40. Stabilita plachetnice závisí:

- a) od tvaru a veľkosti lodného trupu, rozdelenia hmotnosti trupu a takeláže a od veľkosti a rozmiestnenia takeláže
- b) od používania vyvažovacej hrazdy
- c) výlučne od hmotnosti posádky

41. Pri plavbe v silnom vetre je výhodnejšia plachta:

- a) s menším vydutím
- b) s väčším vydutím
- c) celkom plochá

42. Záveterná strana plachetnice je:

- a) tá strana, z ktorej vietor „odchádza“, a teda sú na tejto strane aj plachty
- b) tá strana, z ktorej vietor „prichádza“, a teda nie sú na tejto strane plachty
- c) miesto v závetrí prekážky na vodnej ploche, v ktorom pláva plachetnica

43. Schopnosť križovať čo najostrejšie proti vetru je podmienená:

- a) zmenšením náklonu sťažňa
- b) vytiahnutím plutvy pre zmenšenie brzdného odporu
- c) tvarom trupu a oplachtením

44. Výlučne pretlak využíva plachetnica pri plavbe:

- a) na bočný vietor
- b) na predobočný vietor
- c) na zadný vietor

45. Vodca plachetnice zbadal na vodnej hladine blížiaci sa náraz vetra, preto:

- a) pritiahne plachtu a zmení kurz smerom od vetra (odpadne)
- b) nakloní loď do návetria a pritiahne hlavnú plachtu, ak nechce riskovať prevrátenie
- c) povolí plachtu alebo vyostří (stúpa)

46. Aké doklady musí mať u seba pri plavbe vodca plachetnice s plochou plachiet väčšou ako 12m²?

- a) preukaz spôsobilosti a občiansky preukaz
- b) lodné osvedčenie a občiansky preukaz
- c) lodné osvedčenie a preukaz spôsobilosti

47. Plachetnica, plachtiaca na zadný vietor, sa voči iným plachetniciam:

- a) nevyhýba, lebo má prednosť zo všetkých smerov
- b) vyhýba len plachetniciam, plachtiacim na ľavobok
- c) vyhýba všetkým plachetniciam

48. Výraz „stúpať“ (vyostrovať) znamená:

- a) zmenšovať uhol kurzu plachetnice a smeru vetra
- b) zväčšovať uhol kurzu plachetnice a smeru vetra
- c) presúvanie posádky čo najviac na kormu pri vzniku kĺzania

49. Výraz „odpadávať“ znamená:

- a) zmenšovať uhol kurzu plachetnice a smeru vetra
- b) zväčšovať uhol kurzu plachetnice a smeru vetra
- c) presúvanie posádky čo najviac k prove pri zániku kĺzania

50. Vodca plachetnice sa rozhodol predísť plachetnicu, plávajúcu pred ním a urobí to:

- a) po náveternej strane, aby využil „čistý“ vietor
- b) po záveternej strane, aby využil „veterný tieň“
- c) požiada vodcu takejto plachetnice o zmenu kurzu vo svoj prospech.

51. Vodca plachetnice má v úmysle poskytnúť pomoc inej plachetnici.

- a) tak, aby bol obrátený proti vetru
- b) tak, aby bol obrátený na bočný vietor
- c) tak, aby bol obrátený na zadný vietor

52. Výraz „halza“ (prehodenie) je:

- a) taká zmena kurzu, kedy v jednom momente je plachetnica v postavení „proti vetru“
- b) druh dreviny, ľahkej dreviny používanej pri stavbe plavidiel
- c) taká zmena kurzu, kedy plachetnica je v jednom momente v postavení „na zadný vietor“

53. Obrat („kravská otáčka“) je:

- a) vytočenie plachetnice do postavenia „proti vetru“ pre zníženie rizika prevrátenia
- b) taká zmena kurzu, pri ktorom je plachetnica v jednom momente v postavení „na zadný vietor“
- c) taká zmena kurzu, kedy v jednom momente je plachetnica v postavení „proti vetru“

54. Vodca plachetnice zistil, že záveterný úpon je prasknutý preto:

- a) pokračuje v pôvodnom kurze a pokúsi sa pristáť na najbližšom brehu tak, aby tento úpon bol stále záveterný
- b) okamžite vykoná obrat, aby úpon bol náveterný a pokúsi sa pristáť na najbližšom brehu tak, aby tento úpon bol stále náveterný
- c) ihneď stiahne plachty a požiada o pomoc iné plavidlo

55. Chybou posádky sa spinaker dostal pod plachetnicu. Vodca preto:

- a) prikáže odviazať otiaže a spinaker vytiahnúť von
- b) prikáže sklopiť plutvu a sklopí kormidlo, aby loď preplávala ponad spinaker
- c) obráti proti vetru a čaká, kým ho začne vietor znášať preč od spinakra a potom ho prikáže vytiahnúť z vody

56. Ktorá z plachetníc má prednosť?

- a) plachetnica č.1
- b) plachetnica č.2
- c) plachetnica č.3



57. Ktorá z plachetníc má prednosť?

- a) biela, pretože je náveterná
- b) biela, pretože sa približuje k červenej z pravej strany
- c) červená, pretože je záveterná



58. Červená plachetnica má prednosť pretože:

- a) biela plachetnica je náveterná
- b) biela plachetnica je záveterná
- c) biela plachetnica pláva pomalšie



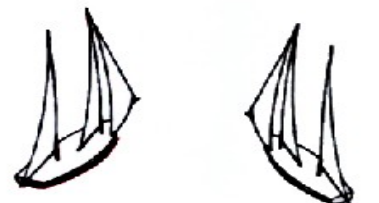
59. Ktorá z plachetníc má prednosť?

- a) biela plachetnica, pretože pláva rýchlejšie
- b) červená plachetnica, pretože ju biela „vidí“ prichádzať z pravej strany
- c) červená plachetnica, pretože je záveterná



60. Ktorá z plachetníc sa bude vyhýbať?

- a) biela, pretože je ľavobočná
- b) červená, pretože je pravobočná
- c) biela, pretože je záveterná



61. Ktorá z plachetníc sa bude vyhýbať?

- a) biela, pretože je v postavení „na zadný vietor“
- b) biela, pretože červená nesie čierny kúžeľ
- c) červená, pretože nesie čierny kúžeľ



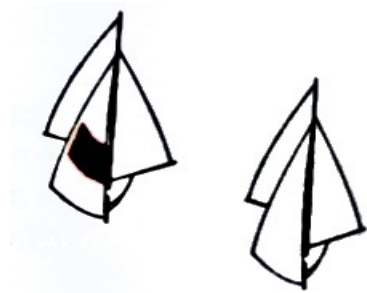
62. Ak obidve plachetnice sú rovnakej triedy, ktorá z nich pláva rýchlejšie?

- a) biela, pretože je vyostrená (stúpa)
- b) červená, pretože je vyostrená (stúpa)
- c) biela, pretože „odpadáva“



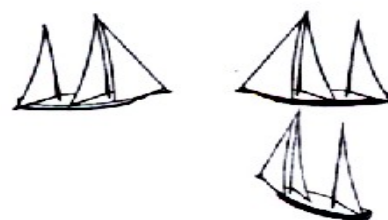
63. Biela plachetnica má v úmysle zmeniť kurz tak, že bude križovať plavebnú dráhu červenej plachetnice.

- a) červená plachetnica musí vykonať rovnaký manéver, pretože biela plachetnica sa stane záveternou a ľavobočnou
- b) červená plachetnica môže odprieť vykonanie takéhoto manévra, pretože je náveterná a tým prinúti bielu pokračovať v pôvodnom kurze
- c) biela plachetnica nesmie takýto manéver vykonať



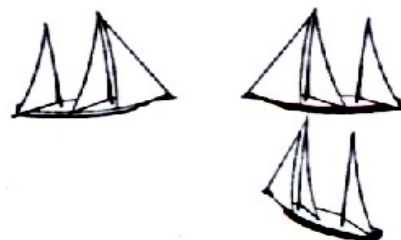
64. Ktorá z plachetníc sa bude vyhýbať ako prvá?

- a) biela
- b) červená
- c) modrá



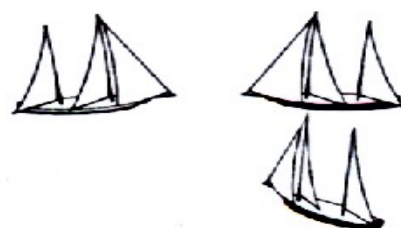
65. Ktorá z plachetníc sa nemusí uhýbať (má prednosť)?

- a) biela
- b) modrá
- c) červená



66. Ktorá z plachetníc má prednosť?

- a) biela
- b) modrá
- c) červená



67. Ktorá z plachetníc má prednosť?

- a) biela
- b) modrá
- c) červená



68. Ktorá z plachetníc sa musí vyhýbať?

- a) biela, pretože je náveterná
- b) modrá, pretože sa stane náveternou voči bielej, keď táto vytočí vpravo
- c) červená, pretože biela a červená budú môcť plávať v nezmenenom kurze



69. Ktorá z plachetníc sa nebude určite vyhýbať?

- a) biela
- b) modrá
- c) červená



**70. Červená plachetnica má v úmysle vykonať obrat, preto musí žiadať bielu o miesto.
Biela plachetnica**

- a) musí túto požiadavku akceptovať len preto, lebo obidve sú na okraji plavebnej dráhy
- b) musí túto požiadavku akceptovať vždy, aj keby neboli na okraji plavebnej dráhy
- c) nemusí túto požiadavku akceptovať, pretože červená plachetnica môže „odpadnúť“



71. Vyváženosť plachetnice je:

- a) takeláž
- b) trim
- c) stabilita

72. Plachetnica je náveterná ak:

- a) sa stáča proti vetru
- b) sa stáča do závetria
- c) sa nestáča

73. Plachetnica je záveterná ak:

- a) sa stáča proti vetru
- b) sa stáča do závetria
- c) sa nestáča

74. K pevnému lanoviu nepatria:

- a) stehy
- b) liace
- c) spúšte

75. K pohyblivému lanoviu patria:

- a) stehy
- b) liace
- c) spúšte

76. Refovanie „kasanie“ je:

- a) spúšťanie spinakra a jeho nastavovanie do polohy, v ktorej dáva najväčší ťah
- b) manéver, pri ktorom ostrejšie stúpajúca plachetnica v závetrí núti plachetnicu v návetrí vykonať obrat
- c) zmenšovanie plochy plachty

77. Plachta určite nemá:

- a) spodný lem
- b) bočný lem
- c) zadný lem

78. Genaker je:

- a) bezanová plachta
- b) asymetrický spinaker
- c) spinakrový vodiaci tunel

79. Spinakrový peň je:

- a) pomocné „rahno“ spinakra
- b) časť sťažňa, slúžiaca na nesenie spinakra
- c) časť v kokpíte plavidla, slúžiaca na spúšťanie spinakra

80. Lavírovanie je:

- a) striedavé nakláňanie plachetnice zo závetria do návetria, slúžiace na podporu prúdenia v profile plachty
- b) jazda na zadný vietor v postavení plachiet „na motýľa“
- c) križovanie plachetnice do bodu, ktorý je z jej pohľadu proti vetru

81. Spodná hrana zrkadla plachetnice je zväčša

- a) tesne pod hladinou
- b) tesne nad hladinou
- c) hlboko pod hladinou

82. Prístroj na obrázku je:

- a) sextant
- b) log
- c) anemometer



83. Zariadenie na obrázku je:

- a) veterná korúhvička
- b) kurzový námerník
- c) automatické kormidlo



84. Predmet na obrázku je:

- a) poistka proti vypadnutiu kormidla pri prevrátení plachetnice
- b) poistka proti vypadnutiu spiry
- c) šekel



85. Zariadenie na obrázku je:

- a) mechanicky činná zdrž – curry svorka (camcleat)
- b) prievlak
- c) liacový bežec



86. Na obrázku je:

- a) pachofľa
- b) bitva
- c) rohatka



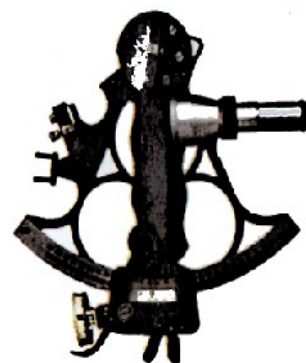
87. Na obrázku je:

- a) odsávacia klapka
- b) vetračka
- c) zásuvka vyvažovacieho pásu



88. Prístroj na obrázku je:

- a) anemometer
- b) laserový diaľkomer
- c) sextant



89. Zariadenie na obrázku je:

- a) kniha kormidla
- b) záves rahna
- c) záves spinakrového pňa



90. Na obrázku je:

- a) anténa GPS
- b) radarový odrážač
- c) anténa núdzovej rádiostanice



91. Uzol na obrázku slúži na:

- a) zabránenie vyvlečenia lana z kosátkového prievlaku alebo kladky
- b) skracovanie
- c) na pevné uviazanie, napr. spúšťač spinakra



92. Uzol na obrázku slúži na:



- a) zabránenie vyvlečenia lana z kosátkového prievlaku alebo kladky
- b) skracovanie
- c) na pevné uviazanie, napr. spúšte spinakra

93. Na obrázku je kotva:

- a) pluhová
- b) admirálska
- c) Danforthova



94. Na obrázku je kotva:

- a) pluhová
- b) admirálska
- c) Danforthova



95. Na obrázku je kotva:

- a) pluhová
- b) admirálska
- c) Danforthova



96. Na obrázku je kotva:

- a) skladaná
- b) pluhová
- c) Danforthova



97. Bočný priemet zanorenej časti lodného trupu sa volá

- a) materiál
- b) laterál
- c) kvadrant

98. Na vytáhovanie plachiet na sťažen slúžia:

- a) spúšte
- b) otiaže
- c) kiking

99. Tvar profilu plachty a najmä jeho hĺbka (brucho):

- a) ovplyvňuje veľkosť aerodynamickej sily
- b) neovplyvňuje veľkosť aerodynamickej sily
- c) neovplyvňuje len tlakovú zložku aerodynamickej sily

100. Pri silnejúcom vetre sa snažíme:

- a) zväčšiť plochu plachty
- b) zmenšiť plochu plachty (refovať)
- c) vytiahneme prídavné oplachtenie – napr. spinaker

101. Plachetnica plávajúca na ľavoboku:

- a) je povinná vyhnúť sa každej inej plachetnici
- b) má prednosť pred plachetnicami plávajúcimi na iný vietor
- c) je povinná vyhnúť sa plachetnici plávajúcej na pravoboku

102. Plachetnica plávajúca na pravom boku:

- a) ak je v blízkosti iná plachetnica, nesmie meniť smer kurzu
- b) je povinná vyhnúť sa každej inej plachetnici
- c) je povinná vyhnúť sa plachetnici, plávajúcej na ľavoboku

103. Keď plachetnica s právom plavby mení smer plavby:

- a) musí dať druhej plachetnici možnosť k uhýbaniu
- b) nemusí dať druhej plachetnici možnosť k uhýbaniu
- c) ak je v blízkosti iná plachetnica, nesmie meniť smer plavby

104. Ak dve plachetnice plávajú na rovnakom boku (obidve plávajú na ľavoboku alebo na pravoboku)

- a) musí vyhýbať náveterná loď záveternej
- b) musí vyhýbať záveterná loď náveternej
- c) musia sa dohodnúť pomocou signálov

105. S plachetnicou pod plachtami pristávame vždy:

- a) po vetre
- b) proti vetru
- c) s plachtami na ľavobok

SPRÁVNE ODPOVEDE

1 B	21 B	41 A	61 C	81 B	101 B
2 A	22 B	42 A	62 C	82 C	102 C
3 B	23 A	43 C	63 A	83 A	103 A
4 B	24 C	44 C	64 A	84 C	104 A
5 A	25 A	45 C	65 B	85 A	105 B
6 A	26 A	46 C	66 C	86 C	
7 B	27 B	47 C	67 A	87 A	
8 C	28 C	48 A	68 B	88 C	
9 C	29 A	49 B	69 C	89 A	
10 A	30 C	50 A	70 B	90 B	
11 A	31 B	51 A	71 B	91 C	
12 C	32 A	52 C	72 B	92 A	
13 C	33 A	53 C	73 A	93 B	
14 C	34 B	54 A	74 B	94 C	
15 A	35 C	55 C	75 B	95 A	
16 B	36 C	56 A	76 C	96 A	
17 C	37 B	57 C	77 B	97 B	
18 A	38 B	58 A	78 B	98 A	
19 B	39 C	59 C	79 A	99 A	
20 B	40 A	60 B	80 C	100 B	