

השיט בסירות

מאת

זאב הים

קפיטן ימי

השיט בסירות

מאת

זאב הים

קפיטן ימי



הוצאת האגודה לספורט ימי „דולפיין“, חיפה.

1932

מרץ

תרי"ב

ה ת כ ן :

דף				
5	.	.	הקדמה	1.
6	.	.	סעיפי הספורט הימי	2.
>	.	.	הדרישה היסודית מאת כל שיט טירון	3.
>	.	.	ערכו של השיט לבריאות הגוף	4.
7	.	.	החובל	5.
8	.	.	אריכות שעור השיט	6.
9	.	.	הנשימה	7.
>	.	.	ההגינה של השיט	8.
10	.	.	המשמעת	9.
>	.	.	על השיטים	10.
11	.	.	צורת הסירה	11.
12	.	.	מבנה הסירה	12.
13	.	.	מדת קבולה של של הסירה	13.
14	.	.	בלי הסירה	14.
>	.	.	הערות מוקדמות לשיט	15.
15	.	.	הלכות השיט	16.
17	.	.	לסוד תנועות השיט לפי קצב	17.
>	.	.	חתירה בעמידה	18.
18	.	.	נריפת ירכתים (חד-משוטית)	19.
19	.	.	פעולות שונות בסירת-שיט	20.
22	.	.	עגון סירות	21.
23	.	.	משיכה סירות (נגוד)	22.
>	.	.	איש מעבר לסירה	23.
24	.	.	נס ודגל	24.
>	.	.	נריפה זוגית	25.
25	.	.	הנהגת סירה בים סוער, כהפלגתה וחזרתה אל החוף	26.
26	.	.	הנהגת הסירה במצבים שונים	27.
28	.	.	קשרים	28.
>	.	.	תרגילי סדר	29.
29	.	.	מקודות לחתירה	30.
30	.	.	שאלות ותשובות	31.

דפוס נח ורהפטיג, חיפה.

הקדמה

עם שיבת עמנו לארצו והתערותו עלי אדמתו, הגיעה השעה להפנות את תשומת לבנו גם לים הגדול המקיפנו ממערב. כי מוזרה ומצערת היא העובדא שעד עכשיו לא התפתחו אצלנו ענפי השיט למיניהם, והדיוג, ובה בשעה שחלוצינו התאמנו לבנות ולנטוע, להחזיק בכף הסידים ולסלול כבישים, הרי הים הגדול ורחב הידים, המשתרע לאין סוף, לא גרה את יצר הכבוש, לא עורר לפעולות ומעשים.

כל העמים השוכנים לחוף ימים הם כידוע תופסי משוט והגה מצוינים. אבל אותנו הרחיקה הגלות הארוכה לא רק מחיק האדמה אלא גם מהים. ברם גם למצב זה בא הקץ: יש לציין בשמחה שבשנים האחרונות, משגולה ההתענינות של הנוער בספורט בכלל, מורגשת תמורה רבה גם ביחס לספורט הימי. במקומות המאפשרים את התפתחותו של ענף הספורט הזה, נוסדו קבוצות המתקדמות ומרחיבות את חוג פעולתן. פה ושם אפשר לפגוש את חלוצי השחיה והספנות, קבוצות צופים, ואגודות חובבים, העוסקים בספורט הימי במשך כל ימות השנה. —

מטרת החוברת הזאת היא למלא במשהו את המחסור המוחלט בספרות מקצועית של הספורט הימי ולהקנות בקצרה ובצורה עממית וקלה את אותן הידיעות היסודיות הדרושות לכל מעמל ימי חובב, בענף השיט בסירות.

אם חוברת זו תצליח לעורר בצבור וביחוד בקרב הנוער התענינות בענפי הספורט הימי והעבודה הימית, ותסייע להתקדמות המפעלים הקשורים בהם — והיה זה שכרנו.

סעיפי הספורט הימי.

הספורט הימי מסתעף לשלשה מינים יסודיים ואלה הם:
(א) שחיה, (ב) שיט, (ג) נהול מפרשים.

חוברת זו מכוונת בעיקר לשיט וחתירה בסירות-טיול ולמוד, וכמו כן להורות לשיטים ולחובל (אוחוז ההגה).

בהלכות השיט יש להבדיל בין השיט בסירות ספורט (שהן צרות וארוכות) ובין השיט בסירות-טיול ולמוד. יש גם צורות שיט נוספות, כגון: בסירות בעלות מושב קבוע ובעלות מושב נע, שיט במשוט אחד או שנים, מזלגות בולטים או שקערורים, וכדומה.

הדרישה היסודית מאת כל שיט טירון.

התנאי הראשון לכל שיט טירון הוא – ללמוד לשחות בים ולדעת כיצד להציל את הטובע. אחרת – אין להכניסו לתוך הסירה. «חייב אדם ללמד את בנו להשיטו בנהר» (קידושין, כ"ט, ע"א) למדונו חז"ל בנוגע לשחיה. בדרך כלל אין לך פעולה יותר טבעית וקלה משחיה. כל בעל חי שוחה בנקל בכל מקוה מים, רק האדם הבלתי רגיל נרתע מפני פחד המים. אנו חייבים להתגבר על חולשה זו לשם הברכה הרבה והתועלת הצפונה בשחיה, תועלת היגיינית וחנוכית גם יחד.

ערכו של השיט לבריאות הגוף.

דבר ידוע הוא, שהמשוטטים בים בעצת רופאים לשם הבראה מפיקים תועלת רבה. עצם העובדא שאדם נמצא בשעת השיט באויר צח ורענן, תחת השפעתן הישרה של קרני החמה המרפאות – מחייבת את השמוש בסוג ספורט זה למען בריאות-הגוף. אולם תועלת השיט להתפתחות הגוף תובלט בעינינו עוד יותר, אחרי שנברר לעצמנו, מה רבים הם השרירים המשתתפים בפעולת-

ספורט זו: שרירי הנרועות ובית-החזה, שרירי השדרה, הבטן, הרגלים וכו'. עם התרחבות בית-החזה מתרחב גם קבולו והנשימה מתעמקת. כתוצאה מהאמור לעיל עולים: (1) הגבה, (2) המשקל, (3) חוסן הגוף ויציבותו. השיט לא רק שמפתח את כחות הגוף, אלא גם משרהו ומוסיף גמישות ולוית-חן לתנועותיו של האדם. לכן רבה תועלתו של השיט מכל סוגי הספורט האחרים.

גברים, נשים וילדים, מכל הגילים, רשאים ויכולים להתעמל בו אלא שלגבי ילדים שגופם טרם התפתח כראוי (ז"א עד גיל 15) יש להמנע מלהשתמש במשוטים כבדים ומהפלגות ממושכות, משום שהתוצאות תוכלנה להיות שליליות. בנוגע לאנשים בעלי לב חלש הרי מובן שאסור להם להתעסק בשיט מבלי התייעצות מוקדמת עם רופא.

יתרונו של השיט על ההליכה, הריצה, הרכיבה באופנים וכו' מתבטא גם בזה, שהשיט יושב כשגבו מופנה לכוון התעונה, ולפיכך אין נשימתו נעצרת ע"י תנועת-אויר מתנגדת. יש להעיר, כי השמוש בסמים מעוררים (כגון עשון וכהל) בשעת השיט אסורה בהחלט, היות והם מזיקים לפעולתו הנורמלית של הגוף.

ה ח ו ב ל .

תפקידו של החובל אינו צריך להצטמצם בכשרון נהול בלבד, בתתו פקודות מסוימות – וביכולת להחזיק את השיטים המופקדים על-ידו במשמעת דיקנית ונמרצת, אלא עליו להיות יחד עם זה גם מעמל מנוסה ומומחה בספורט בכלל, עליו להיות זריז וקר רוח, «מוצא ידיו ורגליו» בכל מצב שהוא. הוא צריך לדעת את אמנות השיט על בוריה: אימתי ואיך להפליג מחוץ לנמל וכיצד לחזור אליו, כיצד לעבור בשלום על פני הספינות הנפגשות בדרכו והעוברות על פניו, כיצד להשיט את סירתו ולחתור אל

השעורים באופן קבוע ושטתי, על מנת לסגל לעצמו את אפני השיט ואת הזריזות הדרושה.

ה נ ש י מ ה .

אחד התנאים העיקריים לשיט טוב היא נשימה נכונה. השיט נושם ושואף אויר בקצב, בהתאם למהירות החתירות. רצוי ביותר לשאוף אויר בשעת «עקירת» המשוטים ולהוציאו בשעת «הנחתם». הנורעות מתוחות לפני, בית החזה השוף, שרירי הבטן לא מתוחים, שואפים אויר דרך האף; השאיפה צריכה להיות מלאה, למען ספק אויר צח מלוא הריאות; פעולת השאיפה נגמרת עם הנורדת להב המשוט המימה ואז מתחילה פליטת האויר המסתימת עם גמר הגריפה (החתירה) ומשית המשוט מן המים. הידים נמשכות אל החזה, הנשימה צריכה להיות מלאה, שלא להשאיר אויר מושחת בתוך הריאות. לאחר הפסקה קצרה, מתחילה שוב השאיפה, וחוזר חלילה. קימת גם שיטה אחרת בנשימה, המיעצת לשאוף אויר בשעת גמר הגריפה ולנשום לפני הנורדת להב המימה, אלא ששיטה זו פחות מועילה ואינה רצויה בגלל אי-התאמתה לפעולה.

ההגינה של השיט.

ההגינה של השיט כמעט איננה שונה מזו של ענף ספורט אחר. על השיט לגשת לפעולה כשהוא איננו עיף מעבודה פיסית, כמו-כן אסור להשתמש לפני הפעולה, בזמנה ומיד אחריה בסמים מעוררים (כגון עשון וכהל).

בשעת השיט אסור לקפוץ המימה, לשחות הרבה עד כדי התעיפות ואח"כ לחזור ולחתור שנית; אלא יגמור בתחילה את פעולת השיט, ואחרי-כך אם לא התעיף יותר מדי, לפנות לפעולה אחרת: שחיה, רחיצה, או משחק בים. אכן לא צריך לקפוץ

היבשה בשעה שהים מעלה גלים חזקים, איך להושיט ולזרוק את טבעת התבלים וכו'.

האחריות עבור הסדר בסירה מוטלת על ראשו של החובל. עליו לדאוג לכך, שלכל משוט יהיה מספר שלה, עליו להשגיח שהעור המגן של המשוט, לא יהא מקורצף ומשופשף, שהמזלגות יכנסו בנקל לתוך נרתיקיהם, שידית ההגה תהא קבועה כל צרכה על כנה בראש ההגה, ושזה האחרון יסתובב בנקל על ציריו; שלא יחדרו המים לתוך הסירה, ושלא ירד הצבע מבפנים ומבחוץ... הסירה צריכה להיות תמיד נקיה ומסודרת על-צד היותר טוב. שום חובל, המכבד את עצמו, לא ירשה, למשל, שהחבלים הקשורים אל טבעות הסירה, יהיו נסרחים על פני המים, או שהשיטים החפשים (הרורביים) ישבו כשרגליהם מופשלות מחוץ לשפת הסירה. כל זה נחוץ לא לשם נוחיות ונעימות בעלמא, אלא זהו «תנאי הכרחי» בים, שאי מלואו מכיל כל מיני הפתעות שונות.

אריכות שיעור השיט.

כלל גדול נקטו בשיט: שמור על המדה! המתעמל ומתאמן בשיט – אל נא יבזבז את כחותיו יותר משעור יכלתו! על לנוער להתלהב ביותר, משום שפעולה ממושכת עלולה להזיק לטירונים יותר מאשר תועיל. ולפיכך רצוי, שתרגילי הטירונים לא יארכו יותר מחצי עד שלשת רבעי שעה בפעם אחת. להאריך את זמן הפעולה אפשר רק בהדרגה אטית. כתוצאה מזה תהא ההופעה המשמחת, שהשיטים המנוסים, שהתאמנו במשך זמן רב באופן הדרגתי כמבואר לעיל לא ירגישו שום ליאות ועיפות בשיט ממושך. מספר החתירות (הגריפות) במשוטים למתחילים אינו צריך לעלות על 16–17 ברגע, ורק במשך הזמן אפשר לעלות עד 20. שעתים של אמון במשך השבוע הן מספיקות; חשוב מאד לבקר את

שרוולים קצרים; מכנסים קצרים; נעלי התעמלות וכובע קל.
רצוי שהתלבשת תהיה מצבע אחד וגזרה אחת אצל כל חברי הקבוצה.

צורת הסירה.

בכל ארץ וארץ, השוכנת לחוף ימים, יש לסירות השיט ולמוד
צורות מבנה מיוחדות ו«מנהיגים» שונים (בשם זה קורא התלמוד
לתרנים, מפרשים, משוטים וכו'), הכל לפי צורת החוף, ששם
הסירה עובדת וסוג פעולתה. למשל: במים עמוקים שבנמל או
בים פתוח משתמשים בסירות בעלות קרקעית עמוקה ובמפרשים
יותר מאשר במשוטים. ולהפך, אם הסירות מפליגות לפעולה
מהחוף הרי נוח יותר להשתמש בסירות, שקרקעיתן שטוחה
והשמוש במשוטים שכיח יותר מאשר במפרשים. סירות-למוד
וסירות שיט מתחלקות לששה סוגים:

(א) ברקו;

סירה גדולה, כבדה, רחבה, קצר שטוח. משתמשים בה
להעברת אנשים וסחורות.

(ב) קטר;

קצת פחותה מברקו, משתמשים בה לנסיעות יותר מהירות.
לקטר יש מ-10 - 16 משוטים גליליים (על כל מושב שנים).

(ג) ולבוט;

צורת הירכתים דומה לצורת החרטום. החרטום והירכתים
שניהם קצת מורמים כלפי מעלה, וזה מאפשר לגשת לחוף באופן
בטוח בשעת סערה לא גדולה. הולבוט צר מהקטר והוא בן 6-12
משוטים (משוט אחד לכל מושב). סירות-ההצלה של האניות הן
יותר רחבות מולבוט רגיל ולקרקעיתן מתחת לספסלי המושב
מצומדים תאים מוגני-מים, וזה מונע את הסירה מלטבוע,
אפילו בשעה שהיא מתמלאת מים.

המימה גם מיד לאחר גמר פעולת השיט, אלא לאחר שנתנה
מנוחת-מה לשרירים העייפים; לפרקים כדאי לשפשף את הגוף
במגבת לחה כי ההבדל הרב שבין מדת החם שבגוף והמים, עלול
לגרום לתוצאות רציניות. בשעת ההפלגה במזג אויר לח או
בערב ללבוש גופיה ולהחזיק את הרגלים במצב יבש.

המשמעת.

המשמעת היא תנאי הכרחי בשעת השיט. יש להקפיד בכל תקף
שאיש לא ישמיע את קולו, ולא יחווה את דעתו בסירה, מלבד
המאמן והחובל, משום ששמץ אי הקשבה לפקודות - ביחוד בשעת
השיט בקרבת ספינות אחרות או בים סוער - יכולה לגרום
לאסון. נחוק, איפוא להתרגל לכך, שכל שיחה וזכות בין השיטים
ידחו לאחר עלותם לחוף, או בכלל לאחר סיום הפעולה. מי
שלא יתרגל להכנע לעיקר זה אינו יכול להשתתף בספורט ימי
ובפרט בשיט. אולם על המאמן לא להפריז בקפדנותו לגבי
השיטים, כי כל קיצוניות יתרה עלולה לגרום לתוצאות הפוכות
מהרצויות. «ולא הקפדן מלמד!» הורונו חז"ל.

על השיטים:

(א) מלוי הפקודות.

בסירה צריך להשתדל תמיד להמצא בישיבה, לכן נקוט כלל
זה בידך: כל פעולה שניתנת להעשות בישיבה, אין לעשותה
בעמידה. על השיטים למלא אחרי כל פקודות החובל בבטחה
וערות משותפת ללא כל הערות. השיטים צריכים לזכור תמיד
את המונחים, לא להתלונן, ולהיות מוכנים למלא את כל הפקודות
והפעולות הדרושות.

(ב) תלבשת.

התלבשת המתאימה ביותר לספורט הים היא: גופיה עם

בסירה בעלת ירכתיים שטוחות, מצומדות דפנות הסירה בקרש מיוחד, הנקרא ג.ב., הספסלים, שהשיטים יושבים עליהם משמשים גם כן כעין קשר אמיץ בין דפנות הסירה ושומרים עליה מפני ההתכווצות.

את קרקעיתה של הסירה מרצפים בשבכה לשם נוחיות ולשם הגנה עליה.

ההגה:

ההגה הוא מכשיר הכרחי בכל סירה. הוא עשוי מעץ או מברזל בצורת לוח, שנתלה לירכתיים ע"י צירים. חלקו התחתון של ההגה נקרא לוח הוא מתחבר אל הגזע. חלקו העליון של הגזע נקרא ראש ההגה; אליו מצומדת יד ההגה, שבעזרתה מסובכים את ההגה.

מדת קבולה של הסירה.

לשם הגדרת מספר האנשים, שהסירה יכולה ורשאית להכיל, עלינו למצוא את:

(א) נפה הסירה במטרים מעוקבים (ע"י הכפלת הארך על הרחב ועל העומק).

(ב) מכפילים את הנפח ב-0,6 (הקואפיצינט).

(ג) את המכפלה הזאת מכפילים על 4 (לכל בן אדם מבוגר נחוץ קצת יותר מ- $\frac{1}{4}$ מטר מעוקב - בדיוק 0,28 מ³).
דוגמה:

אורך של סירה 7,5 מ', רוחב 2 מ', עומק 0,8 מטר. למצוא את מספר האנשים, שהסירה יכולה להכיל;

$$7,5 \text{ מ} \times 0,2 \text{ מ} \times 0,8 \text{ מ} = 12,0 \text{ מ}^3$$

$$12,0 \text{ מ}^3 \times 0,6 = 7,2$$

$$7,2 \div 4 = 1,8 \text{ » } 28,8 \text{ »} \text{ — הסירה יכולה להכיל 28 איש.}$$

(ד) גיג: דומה מאוד לולבוט, אלא שלירכתיים יש ג.ב.

(ה) יול:

סירה בעלת 4-6 משוטים, ירכתיים עם ג.ב., דומה לצורה מוקטנת של הקטר.

(ו) טוז:

קטנה מצורת היול, בעלת 2 משוטים.

מבנה הסירה.

שלדה של כל סירה מכיל את החלקים היסודיים האלה: קרין (קיל) זהו קרש, העובר באמצע תחתית הסירה וחוצה אותה באופן סימטרי, הוא עשוי מעץ קשה. מצד החרטום הריהו מצומד אל הכנה הקדמית, ומצד הירכתיים אל הכנה האחורית של הסירה. משני עברי הקרין יוצאות הצלעות המשוות לסירה את צורתה. את הצלעות מצפים בצפוי. הלוח העליון המונח על-גבי הדפנות והמחבר את הצפוי החיצוני עם הפנימי, נקרא בשם שפת הסירה. לפעמים מחברים על שפת הסירה קרש הנקרא שפה מדומה.

בסירות בעלות מבנה קל, שאינן דורשות מהירות רבה, מחברים את לוחות הצפוי העליון והתחתון כמו רעפים כך שיחפפו במקצת-וע"ז בחודיהם ומרכסים אותם בשורות של קרסים. בסירות מהירות מתחברים לוחות הצפוי ישר לצלעות, ככה שהלוחות נוגעים אחד בשני בחודיהם. במקרה זה מסדרים את הצלעות בצפיפות יתרה והצפוי יותר עבה. הצפוי הזה נקרא צפוי חלק. צפוי חלק מקטין את התנגדות המים וע"י זה המהירות מתגדלת. אם הסירה היא בשביל ספורט או מרוץ, עושים את הצפוי מלוחות דקים אבל מעץ קשה מאד.

המקום היותר רחב בסירה נקרא המיצוע של הסירה.

כלי הסירה.

בין כלי הסירה היותר חשובים נחשבים: המשוטים והמזלגות (בתים-משוט).

כל סירה צריכה להיות מזוינה לא פחות מאשר בשלשה מזלגות ושלשה משוטים נוספים (רזרבה). ביניהם אחד יותר ארוך לשם שמוש במקרה של אבדן ההגה. לפעמים אינם משתמשים בקטרים במזלגות אלא מקדדים בתוך השפה המדומה חריצים מצופים נחושת.

המשוט:

חלקי המשוט הם: (1) ידית - חלק המשוט שהשיט מחזיק בו ביד אחת. (2) הנצב - זהו המנוף הגלילי הפנימי יותר עבה מהידית. (3) שרול - זהו חלק המושם במזלגות, הוא מעוטר עור למנוע מהשתפשות. (4) קנה - זהו המנוף החיצוני של המשוט. (5) צואר-המעבר שבין הקנה לכפה. (6) הכפה (הלהב) - החלק הרחב של המשוט שמכניסים אותו במים.

בשביל למנוע בעד הסתדקות הכפה מצפים אותה בפסי נחושת. משוט חלק הוא תמיד בלי גליל. בהשוואה למשוט גלילי הריהו יותר ארוך. לדוגמא; הערכת מדות למשוטים של סירות בעלות מושבים קבועים.

(א) משוט חלק: אם ארך המשוט 3,40 מ', אזי המנוף הפנימי (הנצב) ארכו מטר אחד, ארך הכפה 0,80 מ' רחבה 0,15. (ב) משוט גלילי: אם ארכו של המשוט 2,65 מ', אזי המנוף הפנימי הוא 0,65 מ', ארך הכפה 0,60 מ' רחבה 0,16 מ'.

הערות מוקדמות לשיט.

(א) לפני הסירה «ימין» ו«שמאל» בסירה נחשב ע"פ ימינו ושמאלו של אוחו ההגה, כשפניו מופנים לחרטום.

(ב) מספרי המושבים והשיטים: המושבים שעליהם יושבים השיטים, נקראים: ראשון, שני, שלישי וכו', המתפקדים החל מהחובל. לכל שיט יש לו מספר משלו; הספירה מתחילה מהסמן, היושב על המושב הראשון מצד שמאל. השיטים היושבים מצד שמאל מקבלים את המספרים הבלתי-זוגיים: 1, 3, 5 וכו', ואלה שמימין מקבלים את הזוגיים: 2, 4, 6 וכו'. (ג) חלוף מקומות השיטים. לשם פתוח שוה של שרירי שתי הידים נוהגים להחליף מידי פעם את מקומות השיטים בעלי המספרים הזוגיים עם הבלתי זוגיים. כל זה ביחס לשיטים העובדים במשוט אחד.

הלכות השיט.

השיט במשוטים מורכב משלש תנועות הבאות בזו אחר זו:

(א) החזרת המשוט אחורנית;

(ב) הגריפה;

(ג) השהיה לפני ההכנסה לתוך המים.

להחזיר את המשוט אחורנית צריך לזוית שאינה עולה על 60° . את המשוט להכניס המימה רק ב $\frac{3}{4}$ הכפה. בתוך המים מעבירים את המשוט בגבה אחד, בקצב אחד, חלקות ובלתי התפרצויות. יתר על כן, פעולת הכפה מועילה רק אם היא עושה קשת, שאינה עולה על 120° . בשעת הכנסת המשוט לתוך המים (לשם גריפה) יש להחזיק את הכפה במצב מאונך. בין סוף התחיבה לתוך המים והגריפה אין הפסקה כל שהיא. בגעת הכפה במים, מיד הרי היא מתחילה גורפת וחותרת. יש לזה ערך חשוב מאד לשם הצלחת הגריפה. עם הכנסת הכפה לתוך המים הרי היא שוקעת כמעט כלה ($\frac{7}{8}$); וכשמוציאים אותה, מתכוונים שתהיא במצב מקביל למים. את המשוט מחזיקים כמעט בגבה שפני הסירה. במצב זה מעכבים מעט-קט את המשוט

(השהיה), אחר-כך מחזירים אותו שוב. זמן השהיה והחזרת המשוט הוא פי שנים מזמן הגריפה; אלא שאין לעשות שהיות גדולות בין הגריפות משום שזה גורם לסירה שתאבד את מהלכה המהיר, וכמו כן מקשה על השיט. הפניה המתאימה של המשוט (עם חודה כלפי מים) עושים בשעה שהמשוט כבר הוחזר לאחור. את השהיה אפשר לעשות מיד אחרי משית הכפה מן המים, אלא שדבר זה אפשרי רק בסירות מרוץ. בשוט הסירה עם הרוח, אין צורך בהפנית כפת המשוט כלפי המים.

כדי שהחתירה תהא יותר מעשית, ז"א כדי לפתח מהירות גדולה במינימום של התאמצות, צריך למלא אחרי ההוראות דלהלן: לשבת על כל רוחב המושב; הרגלים נסמכות במשענת; קרש המשענת נמצא במרחק-מה מהשיט, כך שברכיו כפופות כלשהוא. את המשוט מחזיקים בשתי הידים באפן, שהאחת חובקת את ידית המשוט והשניה את הנצב; הבהונות נמצאים בחלק התחתון של הקנה. אין להחזיק את המשוט במלוא כף היד; לופתים אמיצות בעיקר בידית הקנה. המרחק שבין כפות הידים 15-20 ס"מ. הוראות לישיבה נכונה בסירה, מצב ותנועות הגו, הידים והרגלים.

(א) המצב היסודי: הגו זקוף, מיצב ובלתי-מגבן בלי מתיחות ומבלי הרמת הכתפים, מורכן משהו קדימה; הידים מתוחות כלפי מטה, מאוגרפות; הראש מורם וישר, בקו הגו.

(ב) משקבל «מצב יסודי», הרי החותר מתחיל להרכין לאט לאט את גוו קדימה, מבלי לכופף את גבו. יחד עם הרכנת הגו, הידים מתוחות ישרות, מושטות לפניו בקו מאוזן. האגרופים מוסיפים להיות באותו הגובה שהיו בשעת «המצב היסודי».

(ג) אחרי זה, בהשאירו את ידיו מושטות, ומבלי השפילו את רמת אגרופיו, הריהו מתחיל בהרכנת גוו לאחור. הידים אף

הולכות ונוטות אחריה, בקו מאוזן. באותה הרמה; משהורכן הגו אחורנית אחרי הקו המאונך שלו, בהוסיפו לנטות לאחור, נמשכות הידים בהדרגה אל הגו, המרפקים נוטים והולכים אחרי הגויה וברגע של סיום ההרכנה, נוגעת ידית המשוט בחלקו התחתון של החזה.

(ד) תוך כדי זה בא לחץ קל של הידים כלפי מטה ותנועה מהירה לפניו, ומיד מתישר הגו ומקבל את מצבו הראשון. אחר כך, בלי שום הפסקות, באה התנועה השניה של הגו והידיים. כל האמונים הללו אינם נעשים שלא בחפזן ובלי מאמצים יתרים.

למוד תנועות השיט לפי קצב.

לשם הקלת למוד השיט וסגולו - מלמדים בשעורים הראשונים את התנועות לפי מנין.

לפקודה: «אחת!» מחזירים את המשוט, «שתיים!» מכניסים את הכפה המימה, «שלוש!» גורפים בכח, «ארבע!» מעלים את המשוט בחזרה. אח"כ עוברים לאמונים לפי שתי פקודות: לפקודה «אחת!» מחזירים את המשוט, «שתיים!» מכניסים המימה, גורפים ומעבירים למצב «יבש».

אחרי שעורי האמון לפי מנין עוברים לשיט בקצב בלי הפסקות. החובל ישמור על הקצב בקול או בצפצוף.

שיטים שכבר התאמנו גם בצורה השניה, עוברים לשיט בלי פקודה, אלא לפי הקצב הננתן ע"י השיט הראשון מצד שמאל (הסמן).

חתירה בעמידה.

ברצות אחד השיטים להעביר סירה ממקום למקום, אין פעולתו קשה, אם הים הוא שקט ואם לא פוגש בסירות ומשהו הצף על פני המים, אלא שעליו להשגיח בשבע עינים על כל התנועה שבסביבתו, ביחוד במל ששם קל מאד, להלחץ בין סירות קיטור וארבות-משא.

פעולות שונות בסירת-שיט.

לפני ההפלגה מהנמל או מהחוף חייב החובל לבדוק את ההגה ולהשגיח אם כל השיטים נמצאים איש על מקומו המיועד לו. על הספסל שבין השיט ודופן הסירה צריכים להמצא מזלג ומשוט; האחרון מונח עם כפתו כלפי החרטום. על «קטר» ו«ברקז» רצוי לשים את המשוטים משני המושבים האחרונים באמצע הסירה כשהכפות מופנות כלפי הירכתיים.

פקודות:

1. «הקשב!» עם גתינת פקודה זו משתתקים השיטים ומקשיבים לפקודות.
2. «הפלג!» עם מתן פקודה זו אם הסירה נמצאת ע"י הנמל או האניה, דוחף החרטומן את חרטום הסירה מהאניה או מהחוף באמצעות הכדום.
3. «הכון!» השיטים מכניסים, לפי פקודה זו, את המזלגות לתוך הנדנים ותופשים את המשוטים: בתחלה הסמנים, אחריהם האמצעיים, ובסוף האחרונים. את המזלגות מתאימים ככה, ששניהם יהיו מקבילים לדופן הסירה; את המשוטים תופשים ביד אחת בידיה וביד השניה תומכים בנצב ובזרוע, ואת כפת המשוט שמים על דופן הסירה מאחורי המזלג. (במקרה, שהאחרונים מסדרים את המשוטים שלהם באמצע עם הכפה לצד הירכתיים, עליהם בפקודה «הפן!» לסדר את המזלגות כרגיל ואת המשוטים להביא למצב של «זקוף».)
4. «המשוט!» — מסדרים את המשוטים בתוך המזלגות כמו במצב «יבש» (ראה באור «יבש».)
5. «גרוף!» לפי פקודה זו מתחילים לגרוף. (ראה באורים על אפני הגריפה.)
6. «המשוט עצר!» — פקודה זו ניתנת בשעה שיש צורך פתאומי

בזמן השיט בשני משוטים בישיבה, קשה מאד להפסיק מדי פעם את ההתירה על מנת להתבונן לכל צד על התנועה שבסביבה, ולפיכך הולמת מאד במקרה זה ההתירה בעמידה, וכשפניו מופנים בכוון תנועת הסירה. בחתירה כזו משתמשים ע"פ רוב הדיגים והספנים.

כשחותרים בעמידה, תוחבים את כפות המשוטים המימה קצת באלכסון, והחוד העליון של הכפה מופנה קדימה. פעולת הגריפה נעשית לא רק בידים, אלא אף בלחץ הגוף על המשוטים. במקרה שהמשוטים אינם בקו אחד, ז"א כל משוט על-יד ספסל אחר, הרי הגוף לוחץ על המשוט הקדמי ומושך אחריו את המשוט השני.

גריפת ירכתיים (חד-משוטית).

במקרה של אבדן משוט או שבירתו, או אם השטח שבו עוברת הסירה אינו יכול להכיל שני משוטים, נוהגים לגרוף במשוט אחד מהירכתיים כשהוא מושם בפי המזלג או בחריץ שבתוך הירכתיים. עומדים במרחק-מה מנקודת משענו של המשוט; את האחרון מחזיקים בשתי הידים ומורידים אותו המימה בזווית של 45° שתי בהונותיו של השיט מופנות לעבר פניו.

אופן הפעולה: לופתים יפה את המשוט; כשמעבירים את ידית המשוט שמאלה, תעבור הכפה בתוך המימה ימינה. בהתחלת הפעולה מורידים קצת למטה את חודה הימני של הכפה, וזה יוצר לחץ על המים ונותן לסירה דחיפה קדימה ומיד חוזרים עם ידית המשוט לצד ימין, הכפה עוברת שמאלה עם סבוב החוד השמאלי קדימה.

תנועות הכפה צריכות להיות קצרות וחזקות. יש להוסיף שמלבד התנועות «קדימה» ולצדדין, אין ביכלת השיט לכוון את תנועות הסירה, ז"א לא להעמידה ולא ללכת אחורנית.

לעצור את מהלך הסירה. השיטים גומרים את הגריפה, מכניסים את המשוטים המימה — הכפה במצב מאונך — ומשתדלים להחזיקם במצא כנה. ע"י זה מאבדת הסירה את מהירות מהלכה. בשעת מהלך מהיר יש להמנע מפקודה זו, מכיון שהשיטים, אם הם חלשים, עלולים לקבל מכה בחזיהם ע"י הגליל ולפול ממושכם, ולפעמים יכול המשוט להשבר.

7. «אחורה גרוף»! אם רוצים להניע את הסירה אחורנית. לפי פקודה זו מתחילים השיטים לחתור אחורנית; את ההגה מציבים ישר. במקרה, שצריך להסב את החרטום שמאלה, מסובבים את ההגה ימינה וכן להפך.

8. סבוב תכוף. אם יש צורך בזמן השיט, להפנות את הסירה ימינה על שטח לא גדול, ניתנת פקודה: «ימין אחורה»! ומסובבים את ההגה ימינה, והיות והשמאל חותרת קדימה, תסתובב הסירה על ידי הפעולות המתנגדות — בשטח לא גדול. בפעולה זו מאבדת הסירה את מהירותה הראשונית. אם צריך לעשות פניה מהירה מבלי לאבד את המהירות, משתמשים במקום הפקודה: «ימין אחורה» ב-«ימין יבש» (או «ימין עצור»).

9. «המשוט יבש»! לפי פקודה זו גומרים את הגריפה ומחזיקים את המשוטים בגובה אחד בקו נצב לסירה והכפה בקו מגביל למים.

10. «שניהם קדימה גרוף»! לפי פקודה זו מצטרף הצד החותר «אחורה» או הנמצא במצב «יבש» אל קצב החותרים קדימה.

11. «הגריפה חזק»! לפי פקודה זו (לכשיש צורך להמהיר את המהלך) מתחילים השיטים לגרוף בכח ובתנועות יותר מהירות וממשיכים עד לפקודה חדשה.

12. «גריפה רגילה»! — עוברים לקצב הרגיל.

13. «הגריפה החלש»! הפקודה נתנת למען הקטן את המהירות.

14. «המשוט שמור»! — כשעוברים על יד סירות אחרות, דברים

צפים על פני המים או בשעת סערה בים, ניתנת הפקודה «המשוט שמור». לפי פקודה זו משגיח כל שיט על משוטו. בים סוער מגביהים את כפת המשוט קצת יותר מהרגיל ע"י הורדת ידית המשוט למטה וע"י כך נמנעים מנגוע בגלים בשעת החזרת המשוט. בשעה שנפגשים עם סירות אחרות, או כשמתקרבים אל הנמל, נתנת לפעמים פקודה: «דופן (חרטום, ירכתים) שמור»! ועל השיטים לשמור היטב על החלקים הללו.

15. כשרוצים לתת מנוחה לגורפים נתנת פקודה «משוט לצלע». לפי פקודה זו מכניסים הגורפים את המשוטים לתוך הסירה, כך, שהידיעות תגענה בצלעות הנגדיות. המשוטים נשארים בתוך המזלגות. הכפה נשארה מחוץ לסירה, בקו מאונך.

16. «המשוט לדופן»! לפי פקודה זו מתכופפים הגורפים אחורנית, מעבירים את הגליל אחורנית מעל לגופם לדופן הסירה, את הכפה משאירים במים והמשוט נשאר מונח לאורך הסירה, בהשענו רק על המזלג.

17. «המשוט זקוף»! פקודה זו נתנת לשם נתינת כבוד או ברכה למישהו. מסימים את הגריפה, כלם יחד מוציאים את המשוטים מהמזלגות ומזקיפים אותם לפניהם בקו נצב כשהידיעות נשענות על תחתית הסירה וחודי הכפות לאורך הסירה והחובל מברך או נותן אות כבוד, בישיבה. באותן הסירות, שלכל שיט ישנם שני משוטים «מברכים» לפי הפקודה «יבש».

18. «המשוט דחוף»! — אם עלתה הסירה על שרטון ומתקשה לרדת אף ע"י הגברת הגריפה, נתנת פקודה זו. אז קמים השיטים ונשענים על המשוטים הננעצים בידיעות בקרקע הים ועל ידי כך יורדת הסירה וזוה מהשרטון.

אסור להשען בבטן או בחזה על המשוטים או על הכדום, כי הם עלולים להשבר ולפצוע את הדוחף. הדחיפה נעשית אך ורק בידיים.

19. «המשוט חסל»! בהתקרב הסירה לגמל או לאניה, נחוץ להגביר את מהלכה. לשם זה נתנת הפקודה «הגריפה חזק», אחרי שהסירה התחילה במהלכה המהיר, שיספיק לה בשביל להתקרב באנרציה שלה למקום המיועד, נתנת הפקודה «הכדום תפוש»! ברגע זה מסדר החרטומן את משוטו ומכין את הכדום, אחרי זה באה הפקודה «המשוט חסל»! לפי פקודה זו מסימים הגורפים את גריפתם, לופתים בזרוע היד שאחזה בגליל — מתחת לגליל ומוציאים את המשוטים מתוך המזלגות, מעבירים אותם עם הכפה כלפי החרטום, מסדרים אותם בלי רעש ודפיקות לארך הדופן על הספסלים ואחר כך מוציאים את המזלגות מנרתיקיהם ומסדרים גם אותם על המושבים.

20. «המימה קפוז»! לפי פקודה זו קופצים השיטים המימה, — כל אחד ע"י מקומו — כשהם אוחזים ביד אחת בסירה ומחכים לפקודה הבאה.

עגון סירות.

בשעה שהסירה מתקרבת למקום מעגן בלתי ידוע מראש, נחוץ למדוד את עמק המים ולבחון את טיב הקרקע. לשם זה משתמשים באנך (מכשיר למדידת העמק). ידיעת העמק נחוצה, כדי שלא לזרוק את העגן לתוך עמק שארך החבל לא יספיק לו. למען העגין את הסירה כראוי, צריך, שארך חבל-העגן יהא פי כמה יותר מעמק המים.

לפי דוגמת קרקע הים, שהוצאה באמצעות האנך, אפשר לשפוט, עד כמה המקום מתאים לעגון. הקרקע היותר טוב בים הוא טיט עם חול. הקרקע הבלתי נוח ביותר הוא קרקע סלעים או אלמוגים. מלבד עומק מתאים וקרקע טוב צריך גם כן שהמעגן יהא די מוגן מגלי הים.

משיכת סירות (נגוד).

על כל צרה שלא תבא, צריך להיות מוכן חבל די ארוך, שיזרק לסירה אחרת או לספינה למען הסחב על ידה בשעת סערות ים גדולה. בהתחשב עם תנודות הסירות בין משברי ים העולים ויורדים, נחוץ שהחבל יהיה כ"כ ארוך, שלא יתמתח יותר מדי ואפשר יהיה בשעת הצרך להחלישו, להתירו או לחתך אותו. בשעה שאנו נוגדים סירה אחרת, או נמשכים ע"י סירת מוטור או קיטור בים סוער ובמהלך מהיר, רצוי לשלשל את החבל מעבר לסירה עד כמה שאפשר יותר, כדי למנוע את הסירה הנסחבת מנגודים קשים ומספיגת מים דרך החרטום. הסירה הנמשכת צריכה תמיד לכוון את מהלכה בנתיב המים של הסירה המושכת. את החבל המושך קושרת הסירה המושכת לא לירכתים, מה שמקטין את אפשרות הפניה לצדדין, אלא לתורן או לאחד המושבים המרכזיים.

איש מעבר לסירה.

בנפל מישהו המימה מיד אוחזים באמצעים להצילו. קודם כל נחוץ לזרוק אליו עגול הצלה או מצוף, אחר כך אם הסירה התרחקה הרבה מהטובע צריך לעשות מיד פניה. ובשעה שמתקרבים לטובע מעבר השקט נחוץ להקטין את מהירות מהלכה של הסירה (הפחתת האנרציה) כדי שלא להתקל בטובע. אסור להרשות לשיטים לעזב את המשוטים ולעבור לדופן הסירה, ששם נמצא הטובע ולהתחיל להוציאו מן המים ולהעלותו לסירה, מכיון שהסירה יכולה להתהפך, ובמקום איש אחד, נצטרך להציל אנשים אחדים. בשביל להמנע ממקרה אסון זה, צריך להעלות את הטובע מצד הירכתים. זה, אמנם, יותר קשה, אבל בהחלט בטוח. אם אותו האיש שנפל המימה אינו יודע לשחות או שנפצע בשעת נפילתו,

גדולה, ככה שלא תגע כלל בידיה השניה. תנועות הגו - אותן שבגריפה בסירה חד-משוטים.

הנהגת סירה בים סוער, בהפלגתה וחזירתה אל החוף.

בשעת הפלגת הסירה בים סוער צריך לזכור את הפעולות והכללים דלקמן:

(א) בקו גלי החוף יש להמנע מפגישה עם משברי הגלים. צריך לעצור את הסירה או לחתור בחזרה כדי שהגל ישבר מלפניה.

(ב) באין אפשרות להמנע מפגישה בגל בעת השברו יש לפגוש אותו בהתקדמות מהירה ביותר ותמיד בחרטום.

התקרבות הסירה אל החוף בים שקט אינה נפגשת בקושיים. אם החוף תלול קופצים החותרים מהסירה בנגוע תחתית הסירה בקרקע ומוציאים אותה לחוף. בהתקרבות הסירה אל החוף בים סוער, המכה גלים גדולים צריכים להיות זהירים מאד; הסירה אינה נשמעת להגה; תחת לחץ הגלים היא עלולה לפנות בדפנה מול הגל וליהפך על פיה; משוט ארוך מסודר בירכתי הסירה במקום ההגה, יכול במקרה זה לעזור יותר מהגה.

מהנהגה בלתי מנוסה של סירות במקרים הנ"ל טובעים רבים מדי שנה.

כדי להמנע מאסון בשעת התקרבות לחוף בים סוער, יש לעגון ולהתקרב אל החוף בירכתיים, כשמאריכים את חבל העגן לפי הצרך. אם אמצעי זה אינו אפשרי, אזי רצוי מאד להחזיק מאחורי הירכתיים על חבל דבר מה היכול לשמש כח מתנגד לגלים ובוה למנוע את הסירה מלהטלטל; למטרה זו יכולים לשמש מוט המפרש עם מפרש פרוש, משוטים אחדים קשורים, דלי, בד וכדומה.

בכדי להמנע מסכנה בהתקרב הסירה אל החוף בחרטום, יש

אזי - לפי פקודת המשט - צריך אחד השיטים, מהיותר זריזים ושהין טוב, לפשוט את הבגדים המיותרים, ולקפץ מיד המימה לעזרת הטובע.

נס ודגל.

כל כלי שיט, בין שהוא גדול ובין שהוא קטן, חייב לשאת בהפליגו במים מעלות השחר עד שקיעת החמה את דגלה של אותה אומה, שאליה מוסיף בעל הכלי, משנעלמו החופים מראות העין, אפשר להוריד את הדגל. מדות הדגל (ארכו ורחבו) מתיחסים זה לזה ל-1:1.5 והאורך שווה לעשירית ארכה של הסירה (כלי שיט קטן). הדגל מצומד אל המוט שבירכתיים הנוטה משהו אחורנית. מלבד הדגל, חייבת כל סירה לשאת על מוט מאונך לא-גדול, על החרטום - נס משלה, ובצאתה מתוך חוג המועדון שלה - נס המועדון.

בשעת פגישת ספינות ביום נהוג לברך אשה את רעותה. זה נעשה באמצעות הדגלים, שמורדים עד מחצית הגבה של התורן.

גריפה זוגית.

גריפה זוגית אינה נבדלת בהרבה מגריפה חד-משוטית, אלא שהיא קצת יותר קשה, כי כל יד תופשת משוט, ודרושה עוד יותר דיקנות במלוי קפדני של כל יסודות הגריפה. הכלל העיקרי של גריפה זוגית הוא: מלבד תנועת גו ישרה ומוצקה, גם פעולה ישרה ושווה בשני המשוטים, זאת אומרת בשתי הידים. הידיות של המשוטים מושכבות אחת על גבי חברתה בערך כ-10-15 ס"מ. זה עושים למען הארכת המנוף הפנימי, משום שקשה לגרוף ביד אחת, והמנוף הארוך מקל עליה את העבודה.

כדי להמנע מהתנגשות הידים באמצע הפעולה, משתמשים בידיות של המשוטים באופן כזה: משהתקרבו הידיות בשעת הורדת המשוטים המימה, נחץ להעביר ידית אחת במהירות יותר

שמועיל להשקיע יותר את הירכתים במים ע"י העברת משא או שיטים אחדים לצד הירכתים.

מלבד ההתקרבות אל החוף באמצעים הנ"ל בים סוער, אפשר להגיע אל החוף גם באופן המבואר להלן: בשעה שתנועת הגלים עדיין בעלת אופי שקט, מפנים את ירכתי הסירה כלפי החוף ומתקרבים אליו בחתירה אחורה - כשמקדמים כל גל רודף בחתירה חזקה לעומתו.

הנהגת הסירה במצבים שונים:

בהכנס הסירה לתוך נהר או בהתקרבותה לחוף אין למהר לקפוץ המימה; יש להשתדל להשאיר בה ולנהגה עד אשר תחתיתה תגע בקרקע. לשיטים מתחילים - הזהירות היא המדה הטובה ביותר. פעולה מהירה ומעשי גבורה באים מאליהם במשך הזמן. לפני ההפלגה צריך החובל לקחת בחשבון את מזג האוויר, תנועת הרוח והזרם ובהתחשב עם כחותיהם של חברי קבוצת השיטים. אם הרוח נושבת מהחוף יש להמנע מהפליג רחוק הימה, אם אין הכרח בדבר. כי הרוח עלולה להתפתח ולהפך לסערה. פעולת השיטים לא תוכל להתגבר עליה והסירה תרחיק עוד יותר הימה. אם ירגיש בזה החובל עליו לעגן מיד את הסירה. אין לעיף את החותרים בפעולה מחוסרת תועלת. אם חבל העוגן אינו ארוך למדי או שקרקע הים אינה מתאימה, אזי צריך לעשות עוגן-צף על פני המים. עוגן-צף אפשר לעשות כדלהלן:

מסדרים שני משוטים בצורת צלב; עליהם מותחים מפרש או בד; לארבעת הקצוות ולאמצע (בצד המכוסה) קושרים חבלים המתחברים אל חבל שקצהו השני קשור אל חרטום הסירה. (הסידור דומה לזה של נחש מעופף שהילדים מפריחים). כדי להחזיק את עוגן-הצף במצב מאזן קושרים לאחד מקצוותיו משא. בעזרת עוגן כזה אפשר לעמוד איתן בפני נחשולי הסערה. רוח חזקה כי תשוב ותוסיף להתפתח - צפויה הסירה להיות

מושלכה אל החוף או לפגוע בסלעים. במקרים אלה למשט לפקפק אף רגע, אדרבא, עליו להשתמש בהזדמנות הראשונה כדי לעלות על החוף.

כשמתקרבים לאניה עוגנת או מהלכת לאטה צריך תמיד לגשת אל הצד שמעבר השקט ובהתאמת המהלך למפרע, לעמוד כשדופן הסירה פונה כלפי דופן האניה והחרטום פונה לצד חרטום האניה. כשיש צורך להתקרב לספינה שנטרפת, סלעים או לחוף מסוכן צריך להטיל את העוגן המימה לצד עבר הרוח ולהתקרב לאט לאט, בזהירות, בהאריכו בהדרגה את חבל העוגן.



ק ש ר י ם .

הקשרים היותר נחוצים לשמוש.

1. קשר שטוח: משתמשים בו לחבור מהיר ובטוח של שני חבלים, בתנאי שהמשיכה לא תהיה יותר מדי חזקה.
2. קשר ריף: שונה מקשר השטוח בזה שעד כמה שלא יהדקוהו נוח אח"כ לפתחו.
2. קשר הצלה: הוא לא נפתח מאליו ובשעת הצורך קל לפתחו. עפ"י רב משתמשים בו בשביל לקשור חבלים עבים לחוף, לקשור עוגנים, הורדת אנשים וכו'.
4. קשר מוט: משתמשים בו הרבה בעבודה הימית, כשצריך לקשור קצה חבל אחד לאמצע השני, בשביל חבור חבל לספסל, בשביל הרמת מוט המפרש וכו'.
5. קשר עמוד: משתמשים בו בשביל להתקשר עם גשר או נמל וכו'.
6. קשר טבעת: משתמשים בו בשביל להתקשר לטבעת.

ת ר ג י ל י ס ד ר .

לשם הסדר והמשמעת בקבוצה כדאי להקדיש כמה רגעים לפני או אחרי האמון לתרגילי סדר. רצוי להשתמש באלה:

סדור הקבוצה בשורה.

עמידה מסודרת ועמידה נוחה.

פקוד השורה.

ישור השורה.

פניות שונות.

סדור בשורותיים.

הליכה מסודרת.

פקודות לחתירה.

1. הקשב!
2. הפלג!
3. (לחתירה) הכון!
4. המשוט!
5. קדימה גרוף!
6. אחורה גרוף!
7. הגריפה החלש!
8. (גריפה) רגילה!
9. (גריפה) חזק!
10. המשוט יבש!
11. » עצור!
12. » לדופן!
13. » לצלע!
14. » זקוף!
15. » דחוף!
16. » (דופן, חרטום, ירכתיים) שמור!
17. הכדום תפוש!
18. שמאל יבש - ימין קדימה!
» עצור - » אחורה!
» אחורה - » קדימה!
» יבש!
ימין אחורה!
שניהם קדימה גרוף!
» אחורה »
19. המימה קפוץ!
20. (המשוט) חסל!

שאלות ותשובות.

1. ש. מה זה «שבכת סירה»?
ת. זוהי מסגרת שטוחה, עשויה רפיפות עץ הנמצאת על קרקעית הסירה לשם הגנה עליה מלחץ רגלי השיטים.
2. ש. לשם מה קשורים חהגה וידיתו אל גוף הסירה?
ת. לשם שמירה עליהם במקרה, שאיזה דבר הצף על פני המים עלול להוריד את החגה מציריו.
3. ש. מה יש לעשות אם החגה אבד או נשבר?
ת. לשם כך יש להשתמש במשוט או בקרש פשוט.
4. ש. כמה פקקים צריך להכין בשביל סתימת החור שבקרקעית הסירה?
ת. שנים; הפקקים צריכים להיות קשורים בשרשרת קטנה לקרקעית הסירה.
5. ש. מהי הסכנה הכרוכה בהתקרבות הסירה אל החוף בשעת סערה?
ת. הסירה עלולה לפנות באחת מדפניה כלפי הגלים וליהפך על פיה.
6. ש. איזה פקודה יש לתת בשעת התקרבות אל ספינה גדולה, אניה או נמל?
ת. «חתירה חזק»!, «חסל»!, «הכדום תפוש»!, «שמור»!.
7. ש. כיצד לסור מדופן עבר השקט של ספינה?
ת. האיש היושב בירכתי הסירה מושך בחבל הספינה (לארך כל ספינה עוגנת עובר חבל לקשירת סירות) ונמשך על ידי זה קדימה. החגה מסודר כך, שחרטום הסירה ילך הלך והתרחק מהספינה, באפשרות הראשונה נותן החובל פקודות מתאימות לשם הכנת משוטים וחתירה לשם התרחקות מהספינה.

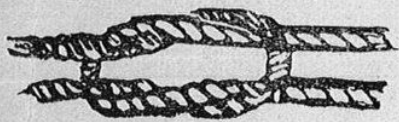
8. ש. איזה פקודה נתנת לשם סבוב הסירה ב-180°, בשעה שהרוח באה מימין הסירה?
ת. «שמאל אחורה»!, «ימין קדימה»!. ההגה מופנה לשמאל וכאשר חרטום הסירה מגיע לכוונה הדרוש מכוונים את ההגה ישר ואז נתנת פקודה «שמאל קדימה».
9. ש. מהי זווית הגבולות של פעולות-הגה מועילה?
ת. 45°.
10. ש. מה צריך להיות כוון הסירה כלפי הגלים בשעת סערה?
ת. צריך להשתדל לכוון את חרטום הסירה, כך, שיצור זווית חדה עם הגלים.
11. ש. מה צריך לעשות החובל אם הסירה מתחילה להתמלא מים, מסבה בלתי ידועה לו?
ת. עליו קודם כל לבדוק אם הפקק במקומו ואחר כך לבדוק היטב ובאופן יסודי את קרקעית ודפנות הסירה מבפנים ולמצוא את מקום הפרצה.
12. ש. כיצד להסב ביום את תשומת לבה של ספינה העוברת ע"י הסירה?
ת. להרים בגבה דלי או דבר מה אחר על מוט ולנענהו.
13. ש. כיצד לתת באמצעות מנורה את אות התאונה (אסון)?
ת. מורידים את המנורה לתוך דלי ריק ומעלים אותה; כך עושים שלש פעמים קצרות ושלש ארוכות ושוב שלש קצרות; האות המתקבלת מצרוף הסמנים האלו היא S.O.S. «הצילו את נפשותינו».
14. ש. כיצד להרוות את צמאון השיטים בסירה בשרב בהמצאם רחוק מהחוף?
ת. להרטיב את הבגדים במים ולהחזיק בפה אבן קטנה, או דבר מה ממתכת. בשום אופן אין להרשות לשתות ממי הים.

15. ש. מה על החובל לעשות כשדרך סירתו וסירה אחרת המפליגה בים מצטלבות או נפגשות?
 ת. על שני החובלים להימין, במקרה שהסירות חותרות אחת מול רעותה. במקרה שהדרכים מצטלבות מחויב לפנות דרך, החובל של אותה הסירה הרואה את השניה מימינו.

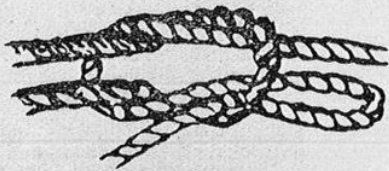
תודתי העמוקה נתונה בזה לה"ה: בירמן, ד"ר ליבמן, שלגי, צורי, גינצבורג ושלפר בעד עזרתם המסורה בקביעת המונחים שאינם שכיחים בשפה היום-יומית ובעריכת החוברת הזו. בהרבה מקרים נאלץ הייתי להשתמש במונחים לועזיים מכיון שבשפתנו חסרים עדיין הבטויים המקצועיים. אי לזאת השתדלתי לתת לכל מלה בלתי מובנת את באורה בו במקום. אינני בטוח אם המונחים שקבעתי בחוברת זו ישארו קבועים בשפה הימית שלנו, אולם אני מקוה כי במשך הזמן ישימו המוסדות המוסמכים את לבם לשכלול ולקביעת הטרמינולוגיה הימית. אסיר תודה אהיה לאלה מקוראי החוברת הזו אשר יואילו להפנות את תשומת לבי למגרעות שימצאו בה ובמונחים, כדי שאוכל לתקן את המעוות, במהדורה הבאה שאני מקוה להוציא לאור לכשאוכח כי הקהל מתעניין בספרות ימית.

ז. ה.





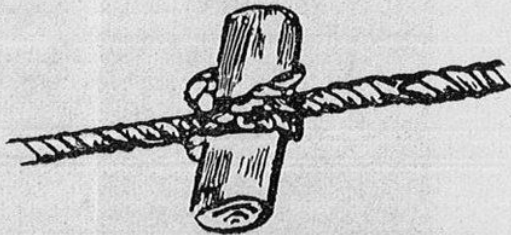
1



2



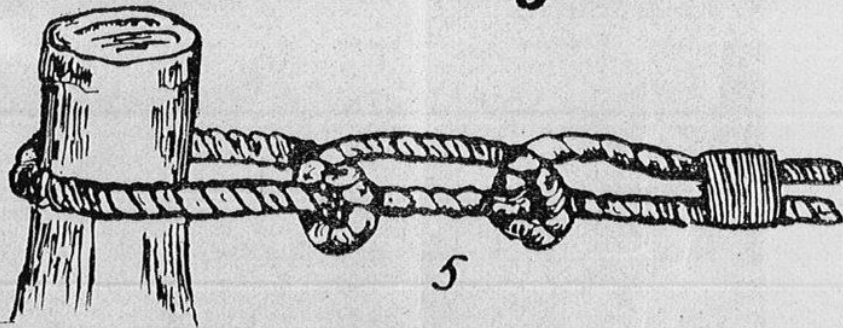
3



4



6



5

המחיר 30 מא"י.