

elektronická
KAPITÁNSKÁ POŠTA

metodický a informační zpravodaj HKVS

SPECIÁL - květen 2014



Speciální vydání
20 let SKARE





Milé sestry a bratři,
utekl další měsíc a jaro je v plném proudu. Neptun nás konečně vyslyšel a začalo pršet a řeky se alespoň někde trochu plní vodou, vítr na plachtění leckde fičí a ukazuje, že naše skvělé P550 se na vlnách dají lehce „uchlastat“. Otvíráte speciální číslo Kapitánské pošty ke 20. výročí Skare, které se konalo tento víkend na Seči, stejně jako první v roce 1994. Jsem rád, že se myšlenka skautského jachtingu udržela, vyrostla spolu s dalšími dětmi a vodáky a stále vzkvétá, i přesto, že se někdy přeme o velikosti oplachtění, počtu trojúhelníků či závodních kategorií. Nejdůležitější je, že existuje celá jedna generace skautů a skautek, kteří minimálně vědí, jak se křížuje proti větru, jak se jezdí na motýla, kdo je Oskar a mimo jiné taky to, proč je dobré mít i na plachetnici

vestu (to vědí nejlépe ti, co se s P550 někdy cvakli).

V tomto čísle najdete chronologicky řazené články od nultého ročníku v roce 1994 po přípravy toho letošního, ty z dávných, ještě xeroxovaných ročníků Kapitánské pošty až po ty zcela nové. V posledním článku se také dočtete o vývoji naší P550 a jejím srovnání se starší P520. Doufám, že se vám Kapitánská pošta bude líbit.

Protože výroba Kapitánské pošty nějakou dobu trvá, když čtete tyto řádky, už je po SKARE, znáte výsledky, víte, kdo všechno se koupal ve studené Sečské vodě a že to neminulo ani posádku favorizované Severky během závodu O modrou stuhu. Už taky víte, že došlo ke změnám v pravidlech (která budou oficiálně zveřejněna v příštím čísle) a možná už začínáte přemýšlet, čím vaši plachetnici vylepšíte, případně že můžete oprášit staré P520, které budou moci opět závodit v hlavní regatě.

Kromě plachtění nastala také doba předtáborového trénování, učení vlčet a světlušek na pramici, opakování značek v kilometrůždi, vodáckému názvosloví, správnému balení apod. Tak vzhůru do toho, já jdu za chvíli po zimě zase do loděnice s nováčky!

Cedník

Skautský jachting

2



SKARE 1994-2014

3



Třídová loď P550

44



Skautský jachting: dvacetileté výročí

Před 20 lety, v červnu 1994, se konalo první celostátní setkání vodních skautů NAVIGAMUS na Orlíku. V rámci jeho programu byla také uspořádána regata oplachtěných skautských pramic. Záměrem bylo představit skautské veřejnosti nový perspektivní program – jachting.

Řada nadšenců vyrobila sklola-minátové pramice P520, jejichž prototyp včetně kopyta pro amatérskou výrobu lodí byl postaven na 1. Lesní škole kapitánů vodních skautů v devadesátém prvním roce na Lavičkách. Vystrojení pramic takeláží a kormidly prováděli na břehu Vltavy v Praze u ledáren členové 16. a 33. přístavu. V předvečer regaty přivezl Tomáš W. ještě kormidla, Jaška W. plachty a s pomocí nymburských veteránů (Jachtservisu) zkompletovali čtyři lodě.

Zájem o účast na regatě byl mimořádný. Přihlásilo se 114 startujících. Proběhl rychlokurs na čtyřech pramicích. Hrstka těch, kteří už něco na oplachtěných lodích zažili, byla na roztrhání. Ale nakonec se přece jen sestavily tříčlenné posádky a provedly se velmi jednodu-



ché rozjížděky. Žádná loď se nezvrhla!! To byl úspěch přijatý s jásotem. Program probíhal za velkého zájmu všech účastníků i přihlížejících. Večerní okruhové finále tří lodí s tříčlennou posádkou bylo již skutečným závodem. Posádka vítězné lodě, Jablonečáci, sklídila zasloužené ovace a jako trofej pro vítěze si odnesla standardní oplachtění pro pramici P520, které vítězům věnovala Jaška.

Úspěch regaty vyvolal zájem o jachtingový program tak, že byl v roce

1996 uspořádán Hlavním kapitánem vodních skautů nestandardní seminář pro zavedení jachtingu do programu skautské výchovy. Uskutečnil se na základně pardubických vodních skautů na Seči. Právě tam bylo rozhodnuto pořádat každoročně Mistrovství republiky vodních skautů = SKARE (SKAutská REgata). Zde se dohodla pravidla soutěží a závodní předpisy. Tak se stala Seč pravou Mekkou českého skautského jachtingu.

Oskar



Oplachtěné pramice na Navigamu 94

Vyznání:

Mám rád rychlé a obratné lodě na chlupaté vodě.

Mám rád štíhlé plachetnice žehnoucí se zpěnými vlnami jako plnokrevník cílovou rovinkou.

Ale moji láskou jsou pramice.

Setkání vodních skautů na Velkém Víru byla mimořádná příležitost předvést pramice P 520 s takeláží široké veřejnosti vodních skautů. Přesvědčit je, že vhodně navržená pramice může být i dobrou lodí pro plachtění a že plachtění přináší zcela nové zážitky na vodě a je vzrušujícím sportem, který může zpestřit program táborů u velkých rybníků a přehrad.

Přinést nový přitažlivý program na setkání znamenalo připravit závod posádek na oplachtěných pramicích – REGATU. Měla-li mít REGATA srovnatelné podmínky pro všechny startující, musely být k dispozici nejméně tři, ale raději i více stejných lodí.

Spolupráci nabídla pražská „Šestnáctka“. Jednoduché si to nepředstavoval nikdo, ale realita předčila očekávání. Byla dlouhá zima a na lodích se venku těžko pracovalo. Obtížně se shánělo dřevo na stěžně, ráhna, kačeny, kormidla, ale také na výdřevu pramic. Výroba

kování se ukázala náročná na materiál, kvalitu i počet dílů. Značnou práci a zkušenost vyžadovalo šití plachet z kaširovaného PVC. U klubovny Šestnáctky za starými ledárnami bylo o úterních schůzkách rušno kolem lodí.

Poznal jsem nové tváře a nová jména – Honzu – Zajíce, který se ujal výroby stěžňů, Krtka, který laminoval ploutvové skříně, dělal se svou skupinkou výdřevu a tatínka zapojil do úprav kování. Rejnoka s postřehem a šikovnými rukama, Maříka dychtivě čekajícího na přidělení úkolu, Šneka, který instinktivně strkal prsty vždy tam, kam neměl, Bobra a Jézu, kteří byli vždy tam, kde bylo třeba, Čolka, Kuchtíka, Čmeldu a další členy Myšákovy oddílu. Myšák vždy přivázel v autě malou dílnu. Jaška se ujala šití plachet a Tomáš zajišťoval kování, které sestávalo z řady přesných prvků. Domácnost Warausů připomínala spíš řemeslnickou dílnu než byt. Pro úspěch byla klíčová sobota a neděle 21. a 22. května na Velkém Víru. Myšákův oddíl dorazil s rozpracovanými pramicemi a tentokrát bez deště. Na asfaltové ploše u kiosku nad zátokou vzniklo loďařské pracoviště. Z dřevěných palet byly vytvořeny provizorní pracovní stoly, dána do pro-



FOTO ARCHIV AUTORA

vozu hoblovka, přímočará pila, dvě vrtačky a druhý den ještě Tomáš s Jaškou mimo lan přivezli elektrické nůžky na plech. Začala pásová výroba takeláže. Ve vsazování plachet do ráhen projevila takovou zručnost Teny, že jí byly svěřeny všechny plachty a odvedla skutečně profesionální práci.

Tábořící Němci a Holanďani se zájmem okukovali hemžení na plácku před kioskem. V neděli po poledni „sjela z pásů“ první oplachtěná P 520. V solidním větru jsme s Myšákem provedli zkušební jízdu. Pramice se chovala ukázněně, poslouchala kormidlo, byla mírně návětrná, křižovala dobře v protivětru a ve větrných nárazech lehala na bok dostatečně pomalu, aby se dala včas vyvážit. A tak po krátké instruktáži na suchu o tom, co je směr zdánlivého větru, jak se staví plachta a vratiráhno, proč a nač je kosatka, co s kačenou a kormidlem a jak si sednout do lodě, vypluli první odvážlivci – nejdříve ti starší – Krtka, Zajíc, Rejnok, pak další. Vítr byl svěží a pěpětsetdvacítky se činila. Posádky taky (odpoledne, když vítr zesílil, položila posádka Teny, Mařík, Rejnok loď tak



FOTO ARCHIV AUTORA

na bok, že se nabrala vodou. Všichni museli z lodě a zaplavali si pár desítek metrů k nejbližšímu břehu přehrady).

NAVIGAMUS 94“ 2. – 5. ČERVNA

Dokončování dalších lodí probíhalo v nervózním ovzduší příjíždějících posádek na setkání. To již začal naplno pracovat na čtvrté lodi z Agirova oddílu Plantážník se svou posádkou z pražského 33. přístavu. Šestnáctka dokončila své lodi včas a v pátek 3. 6. již celý den na nich probíhal základní výcvik pro zájemce o plachtění a účastníky REGATY; Doplnkový výcvik se prováděl na plachetnici CORSARE. Plantážník pokračoval celý pátek se svou posádkou na dokončování lodí a za přispění Bublíny a Myšáková oddílu byla loď navečer kompletně vystrojena a spuštěna na vodu.

REGATA P 520 SCOUT

V sobotu 4. 6. bylo počasí pro plachtění jak vyšitě, ale podmínky byly náročné. Vál silný nárazový vítr. Regata měla nepříznivé časové zařazení. Probíhala paralel-

ně se závody: „Ranův memoriál“ a orientační závod „Poklad kapitána Kida“. Můj optimistický odhad počítal s padesáti účastníky závodu. Nečekaný zájem 114 závodníků byl překvapením. Vše začalo dosti neuspořádaně především díky silnému větru, který sice odrazoval ty, kteří chtěli sednout pod plachtu poprvé, ale kteří se na druhou stranu nechtěli o rušný zážitek nechat připravit. Také zkušební jízdy ukázaly, že nároky na loď i posádky budou vysoké. I zkušenější měli obtíže projet předepsanou trať.

A tak bylo nutno rozhodnout: zaprvé, rozjížděky se pojedou jen s vratiplachtami bez kosatek, zadruhé, budou závodit dvě kategorie:

A – tříčlenné posádky - z těch, kteří již prošli základním výcvikem a troufnou si

B – tříčlenné posádky + kormidelník instruktor - pro ty, kteří jedou poprvé

A nastal zásadní obrat. Flintovi a Tomášovi se podařilo v silném povětří usadit bóje. Závod se mohl rozeběhnout. Posádky bojovaly ne-

jen mezi sebou, ale i s větrnými dírami a hned zas silnými nárazy. Mnohokrát mě mrazilo v zádech, ale stalo se něco neuvěřitelného. Za celý den se žádná loď nepřevrhla. Všichni, kdo jeli závod, prožili rušné chvíle a byla to často vzrušující podívaná na manévry u bójí a souboje v cílové rovině i pro ty, co sledovali závod ze břehu.

Odpolední finále již bylo závodem ostřílených vlků. Flint, který finále řídil, vyslal závodníky na dlouhý okruh. Tom startoval a služba u motoráku číhala na mimořádné události. Po výstřelu z lodního děla začalo velké finále – boj „bort am bort“. Konečné pořadí najdete na výsledkové listině. Ale skutečnými vítězi byli ti ze Šestnáctky i ti z Třiatřicítky, všichni, kdo dokázali loď připravit a samozřejmě také pépětsetdvacítky s takeláží SCOUT.

Věřím, že REGATOU 4. června 1994 vstoupily oplachtěné pramice definitivně do historie vodního skautingu a stanou se oblíbeným prvkem vodácké výchovy.

Oskar



Skautská regata – SKARE 96: Nestandardní seminář pro zavedení jachtingu do programu skautské výchovy

Motto:

Je to radost pohybovat se v kruhu lidí, kteří vědí, co chtějí, umí zabrat, cítí pouto, které je spojuje a dokáží s úsměvem přijmout a řešit situaci, nad kterou by jiný plaval.

ZROZENÍ

Jachting, jako vhodný prvek skautského programu, mě provokuje dávno. Regata při srazu vodních skautů Navigamus '94 potvrdila, že skautskou pramici lze vhodně oplachtit a že má překvapivě dobré plavební vlastnosti. Potvrdil to i průkopnický putovní tábor 8. oddílu vodních skautů Ostrava. V loňském roce tři týdny plachtily, žili i spali na svých pramicích na Oravské přehradě.

Prosazení jachtingu vyžaduje vyzrálý oddíl se zkušenými činovníky, schopné rádce – kormidelníky a také finanční zajištění pro výbavu lodí.

Hlavnímu kapitanátu se podařilo postupně vybavit oddíly moderními pramicemi P520 a P550, které jsou vhodné pro jachetní výcvik. Amatérská výroba takeláže, tj. plachet a veškerého příslušenství, a získávání zkušeností s jachetním programem je stálou brzdou širšího využití.

Prolomit tuto bariéru bylo impulsem pro uspořádání Skautské Regaty. Obsahová náplň a termín byly upřesněny na Jarním srazu kapitánů a kapitánek v Seči v dubnu 1996.

Cíl a dílčí postupy byly specifikovány:

Setkání oddílů vodních skautů, které vlastní oplachtěné pramice



P520.

Předvedení a vyzkoušení nových typů pramic P550 s oplachtěním typu DELFÍN.

Získání zkušeností s akcemi s jachetním programem.

Setkání organizovat s minimem centrálního řízení a minimálními náklady.

Každý oddíl, který se zúčastní, bude po stránce organizační i hospodářské řízení činovníkem a bude ubytován ve vlastních stanech.

Pro všechny bude k dispozici od pátku do neděle horký čaj a teplá polévka.

Nad zmrzlou hladinou Sečského jezera v husté chumelenici jsme si slíbili, že za šest týdnů se tu sejdem a uspořádáme SKAUTSKOU REGATU – SKARE '96, jejímž vyvrcho- lením budou:

1) Závod oplachtěných pramic do 7 m² plachet s tříčlennými posádkami

2) MODRÁ STUHA – cílový závod plachetních lodí bez omezení plochy plachet a počtu posádky

Kostky jsou vrženy. Na velkou přípravu není čas. Sázíme na zkušenosti a improvizální schopnosti

kapitánů a kormidelníků.

PŘÍPRAVY

Pátek 24. května 1996

V autě mi rachtá bedna s nářadím, polotovary kormidel a ploutví – a lodní dělo. Je podmračené počasí. Meteorologové předpovídají dešťové přeháňky, zítra kroupy, v neděli ochlazení.

Na vodácké základně pardubického přístavu mě vítá posekaná louka, pardubický „týlový tým“ včetně sestry, která na sebe vzala vaření polévek a čaje a kapitán Děda. Bez něj a jeho společníků by se regata nedala uskutečnit.

První, co mi padlo do oka, je nová pramice P550 a u ní Tomík ze Dvora Králové nad Labem „Ty máš oplachtěnou pramici?“

„Ne, já ji jen přivezl, abych okoukl, jak ji okšírovat.“

„Tak to okšírujem hned. Budeš jedním z pokusných králíků.“

Tomík kouká trochu nevěřičně, ale když uvidí stěžeň na střeše auta, ploutve, kormidlo a bednu náradí, je mu to jasné.

A už vidím Inku a Bimba z Kolína u druhé P550. Těm nemusím nic říkat. Spolupracují na přípravě takeláže tří experimentálních lodí již delší dobu. Během krátké doby se klubovna mění v dílnu.

Začínají přijíždět auta s posádkami a naloženými vleký. Radek s Bublinou je hned odchyťávají. Vyřizuje se evidence a poplatek. Každý zaevidovaný obdrží „psí známku“. Je velikosti vizitky. Je na ní znak SKARE '96, skautské jméno a oddíl nebo přístav. Nosí se na krku v nepromokavém pouzdře.

Stisky rukou, radost ze setkání. Modrých košil je málo, má to ale tu

výhodu, že se všichni většinou známe. Když se objevil Marián, hlavní kapitán slovenských vodních skautů se svou paní, byla to sláva. Oni málokdy chybí na našich setkáních.

Se soumrakem přichází drobný déšť. Počet příjíždějících roste. Už je jasné, že bude překročen předpokládaný počet 75. Za tmy přijíždějí ze vzdálenějších míst – Liberec, České Budějovice a konečně i z Ostravy. Je to podívaná, ten cvrkot kolem vleků, lodí a stanů. Deště si nikdo moc nevšímá. Žádný křik a bezradnost.

Ve 22:00 se v klubovně scházejí kapitáni oddílů, případně přístavů – štáb SKARE '96. Přivítání, dohodnut program na zítřek, rozdělení úkoly. Nejnutnější ošetření lodí, dokončena stavba stanů a jako záložní prostory přiděleny kajuty základny. Rozdává se teplá polévka a čaj.

REGATA

Sobota 25. května 1996.

Budíček 6:30. Mrholí, vítr ani neťukne, ale je docela teplo.

V 8:00 slavnostní nástup. Vlajky stoupají na stožár. Oficiální zahájení SKARE '96 vodáckým Áá-hoj.

Na 10:00 je naplánován start oplachtěných pramic. Pojede se klasický jachtařský trojúhelník. Efendi trasuje trať bójemi.

V deset drobně prší a jezero je hladké jak Tálínský rybník. Posádky se shromáždily na písčité pláži. Rychlé rozhodnutí – pojede se na dřevěný vítr. Vyhlášen závod sedmičlenných pádlujících posádek. Pojede se na třech vyčleněných P550, pláž – první bóje trojúhelníku – pláž. Tři rozjížděky a finále. Z devíti posádek je jedna „pozemácká“. Přišli okouknout program mokrých. Rušný závod, který rozproudil krev. Vyhrála posádka 8. oddíl VS Ostrava. Pozemáci zajeli ve své rozjížděce druží. Oceňuje se názvem „námořní pěchota“.

Vyhlášen nový termín startu regaty na 13:30. Jde se na horký čaj a polévku.

13:00 – Přestalo pršet, zvedá se vítr. Rychlé dokončovací práce na takelážích. Přihlášeno sedm oplachtěných pramic. Tomíkovi se podařilo dokončit jejich P550 těsně před startem. Plachetní techniku ovládá, ale na pramici s novou takeláží sedí poprvé.

Efendi zahajuje závod. Lodě manévrují před startovní čarou. Krátký jekot megafonové sirénky a první závod mistrovství republiky vodních skautů v jachtingu začíná. Start vyšel Tomíkovi a ten už nabídnutou příležitost nepustil z rukou. Rychle se dostal do čela závodu a stylem start – cíl projíždí po čtyřiceti minutách cílovou čarou. Průběh závodu byl rušný a je všeobecná spokojenost. Závěr byl málem dramatický. Předpovězená bouřka, která s námi delší dobu laškovala, prohnala poslední dvě lodě a pak udeřila. Liják, silné větrné nárazy a konečně i kroupy. Žádná panika, všechny lodě obslouženy a bezpečně uloženy v lijáku. V duchu smekám.

Za půl hodiny je zas po všem. Krátké setkání štábu. Všichni se shodují, že i kdyby se nepodařilo realizovat víc, stálo to za to.

Večerní nástup v krojích. Líl jazykové tvrdí, že vodáci jsou fangličkáři a parádníci. Něco na tom je. Mají rádi své vlajky, jsou jejich vizitkou. Dávají pocit sounáležitosti s lidmi, které si vybrali za své přátele. A rádi se ukáží v kroji, že nejsou jen čochtani, kteří v rozčvachtaných teniskách, mokrých vestách a se splihlými vlasy vylézají ze svých lodí ať už na chlupaté vodě nebo pod plachtami. Rozzářený Tomík získává první trofej – putovní pohár pro vítěznou loď regaty. Když paráda tak paráda. Hedvika v bílých šatech předává kormidelníkům prvních tří lodí plakety a členům vítězných posádek diplomy. Zvláštní diplom obdrží i poslední loď, která úspěšně projela cílem.

Přicházíme k táborovému ohni. Hlavní kapitán Jack provede slavnostní zapálení a pagoda celý den pečlivě chráněná před deštěm za-

září jasným plamenem. Zazpíváme jen několik písniček a, protože prší, shromáždíme se v klubovně, kterou dobrovolníci po vyklizení dílny upravili, takže jsme se tam všichni vešli.

Soutěž o nejlepší písničku a scénku se vydařila. Jde se brzy spát. Zítra na 9:00 je vyhlášen start Modré stuhu.

MODRÁ STUHA

Neděle 26. května.

Podmračené ráno. Barometr nálady povyskočil – fouká vítr.

Horký čaj, vztyčení vlajek a rychlá příprava lodí.

S malou korekcí, tj. v 9:30, štěkne sirénka a blafne lodní dělo, které se ve větrném počasí Jackovi vzpírá. Je odstartována Modrá stuha, cca sedmikilometrová plavba s jednou otočnou bójí s cílem opět v místě startu. Ze shluku patnácti lodí na startovní čáře vyrazí česko-budějovický Vaurien. Závod je náročný. Místy nárazový vítr, turbulence i tišiny a chladno.

Zajištění bezpečnosti lodí není jednoduché. Z ekologických důvodů jsme nedostali povolení použít doprovodné motorové čluny. Každá loď má sice komory proti potopení, dvě pádla a každý člen posádky plovací vestu. Jezero je ale široké a voda chladná. Jako záchranné a spojovací lodě jsou na trati pramice a kánoe. V zajišťovacích posádkách nastoupili též pozemáci. To člověka zahřeje.

Druhá polovina závodu je rušná. Sílí chladný vítr. Projevuje se zkušenost a pocit zodpovědnosti kormidelníků. Tři lodě s méně zkušenými posádkami spouštějí plachty, když je plavba pro ně na hranici bezpečnosti nebo prochládnutí, a vracejí se s použitím pádel.

Závěr patří česko-budějovickému Vaurienu s Flintem u kormidla. V silném nárazovém protivětru s přídí ověčenou pěnou žene loď s přitaženými plachtami k cíli. V nárazech větru se závětrný bort noří hluboko do vln a nenechává nikoho na pochybách, že si se



svým kosatníkem jedou pro vítěznou trofej. Je to paráda sledovat sehranou posádku na dobré lodi. Na břehu nezůstává nikdo lhostejný. Je to strhující finále.

Druhé a třetí místo obsadily plachetnice s posádkami z Terezína a Liberce. Čtvrtá dojela pramice P550 z pražské Šestnáctky kormidlovaná Tomášem, který loď spustil na vodu těsně před startem Modré stuhu.

Povětrí jakoby si řeklo „v testu odolnosti jste obstáli“ a roztrhanými mraky zazářilo slunce.

Závěr setkání je rušný. Odstrojíte loď, vytáhnout je k vlečným vo-

zidlům, uklidit klubovnu, kajuty, složit stany a bagáže a samozřejmě nastoupit k vyhlášení vítězů a stažení vlajek. Teď není čas ani na parádu. Efendi dekoruje Flinta šerpou MODRÉ STUHY. Navíc je lodi přidělen bič – úzká dlouhá modrá vlajka, pod kterou může loď plout až do příští REGATY.

Za rok nashledanou na Regatě na Navigamus '97 – Áá-hoj.

Sedím v autě, na střeše stěžeň, uvnitř bedna s nářadím, lodní doplňky a dělo. Skare '96 je historií. Byl to zajímavý experiment. Hodně zkušeností si odnášejí všichni činovníci i ti, kteří byli hlavními

protagonisty – posádky. Nejvíce si cením vysoké morálky všech účastníků. Byly to tři permé dny ve složitých povětrnostních podmínkách, nenarazilo se na vážnější problémy, bylo vždy dostatek ochotných pomoci, kde bylo třeba.

Tato generace má šanci.

Oskar

Závěrečná poznámka:

Regata Skare '96 byla zkouškou na sraz vodních skautů Navigamus '97 a ukázalo se, že vodní skauti si nechtěli ani tentokrát nic nechat ujít. Místo 75 se sjelo 128 osob. Vše dobře dopadlo – a to je hlavní.

SKARE 97

Věř svým očím. To není fata morgana. Tam na jezeře v ostrém severním větru skutečně jedou na oplachtěných pramicích posádky patnáctiletých kluků a holek a bojují o titul mistra České republiky vodních skautů v jachtingu.

Jestliže NAVIGAMUS '94 byl se čtyřmi oplachtěnými pramicemi prvním skromným krokem k propagaci jachtingu ve skautském hnutí, potom skautská regata SKARE '96 na Seči už přesvědčivě signalizovala, že oplachtěné pramice stoupají v oblibě. Padesát devět startujících posádek na SKARE '97 při celostátním setkání vodních skautů NAVIGAMUS '97 již nikoho nenechala na pochybách, že jachting se stal výrazným prvkem skautského vodáckého programu.

Příjemným překvapením byl velký zájem i těch nejmladších. V kategorii „Q“ startovalo deset pramic s pětičlennými posádkami, tj. čtyřicet včát a žabiček s deseti staršími kormidelníky. První projela cílem smíšená posádka nymburských světlušek a včát.

V mistrovské kategorii „A“ (skauti a skautky do 15ti let) startovalo patnáct oplachtěných pramic a titul mistrů republiky získali vodní skauti z Jablonce.

kategorii „B“ (soutěžící nad

15 let) startovalo 14 lodí a první místo obsadila nymburská posádka.

V MODRÉ STUZE HKVS (cílová plavba – volná kategorie oplachtěných lodí) startovalo dvacet posádek. Nejrychlejší lodí byla plachetnice „Piráť“ s posádkou hostí z pražského Vltavanu. Modrou stuhu získali budějovičáci na „Vaurienu“, kteří byli první skautskou posádkou v cíli. Podmínky pro závod byly velmi dobré. Nesvítilo sice sluníčko, ale nepršelo a váł ostrý severní vítr, takže posádky mohly předvést co umí a závody měly slušný průběh. Dobrou vizitkou soutěžících i rozhodčích byly hromadné starty až dvacet lodí. Mimo pestrých zážitků se získala řada poznatků pro startující i pořadatele. Všichni soutěžící si ověřili, že úspěch přináší dobře připravená a správně vyvážená loď a kormidelník, který umí kočírovat posádku a optimálně využít vítr a vlastnosti loď. Pořadatelé získali cenné zkušenosti s větším počtem lodí na startu i na náročné trati. Pro příště bude potřeba zapojit více pomocných rukou, aby se stihly všechny přípravné činnosti (kontrola vybavení lodí, shromažďování přihlášek atd.) a jednotlivým soutěžícím se mohlo věnovat

více času. Také závěrečný ceremoniál s rozdělením cen musí mít větší časový prostor, aby vše probíhalo bez zádrhelů, horečnatého spěchu a aby si všichni přítomní mohli vychutnat tu zvláštní atmosféru velkého závodu.

POSTŘEHY ZE SKARE 97

ZLEPŠOVÁKY

Skare '97 bylo mimořádnou příležitostí odzkoušet a porovnat jízdní vlastnosti oplachtěných pramic. Byl silný vítr a velká účast startujících posádek.

Prototyp P550 jsem vybavil takeláží a dalším příslušenstvím přesně tak, jak bylo uvedeno v návodech v KP. Dal jsem jej k dispozici na tři závody v kategoriích Q – žabičky a včata, B – bez věkového omezení a 2 – Modrá stuha. Ke kormidlu zasedli veteráni z Posádky Vorvaně – MF Nymburk.

Výsledek byl překvapivě jednoznačný. V kategoriích Q a B dojela loď na 1. místě a v MODRÉ STUZE byla nejrychlejší pětsetpadesátkou. To přinejmenším signalizuje, že dobře technicky provedená takeláž, správně vyvážená loď a dobrý kormidelník jsou optimální podmínky pro dobrou jízdu. Zmiňuji se o tom proto, že jsem na lodích objevil řadu zlepšová-

ků. Samozřejmě mě to tak nepřekvapilo – co Čech, to vývojář. Některé nápady jsou skutečně dobré, např. jednoduché uchycení upínaček a závěs ráhna (pražská Čtyřka), výkyvné uchycení hlavní otěže (Osmička z Poruby). Některé úpravy jsou však nevhodné a zhoršují plavební vlastnosti, např. kosatka uchycená až na předním stěhu. Bohužel některé úpravy zhoršují ovladatelnost lodě a mohou způsobit kritickou situaci, např. chybné umístění stěžně.

Jízdní vlastnosti lodě výrazně ovlivňuje vyvážení lodě (poloha těžiště plachet vůči těžišti laterálu) rozsazením posádky. Většina chyb byla způsobena větším zatížením zadní poloviny lodě – kormidelník seděl příliš vzadu. Těžiště laterálu se někdy posune tak dozadu, že loď je až nebezpečně závětrná a špatně poslouchá kormidlo, především při otáčkách. Z neznalosti pak vzniká dojem, že loď má malou plochu kormidla. Zvětšením kormidla se těžiště laterálu posune ještě více dozadu a jízdní vlastnosti lodě se zhorší!!

Nebudu dále rozebírat. Připravuji podrobný popis, jak správně připravit P550, rozmístit posádku a jak optimálně s lodí manévrovat. Nejde o závody, ale člověka potěší, když loď správně sedí na vlně a uhání v čerstvém větru.

JACHTSERVIS

Pojízdna dílna jachtservisu byla v plných otáčkách od středy do neděle 8. 6. Byla zkompletována takeláž a kormidla pro devět lodí a na několika dalších byly provedeny drobné doplňky. Část těchto lodí ještě stihla zúčastnit se soutěží. Příjemným překvapením byl zájem lidí, ochotných pomoci při přípravě a opracování polotovarů konstrukčních prvků, což umožnilo pracovat na několika lodích současně.

RADOST MĚLI...

- Jablonečáci ze získání mistrovského titulu v jachtingu,
- Efendi, že se svou P520 se dvěma kosatkami získal Štít kon-



struktérů,

- Nymburáci, když na vypůjčené lodi s kormidelníkem zvíťazili ve dvou kategoriích,
- Budějovičáci, že podruhé získali MODROU STUHU,
- hosté Vltavani, že jejich Pirát byl nejrychlejší lodí cílové plavby,
- s nimi navštívil NAVIGAMUS 97 nejstarší pamětník zrodu vodního skautingu v Čechách, MUDr. Votava – Fixín,

- který se tehdy dožíval 89 let,
- veteráni z posádky Vorvaně s exkapitánem 2. odd. Nymburk, že si úspěšně zakočirovali P550,
- Jaška, že všechny plachty na P550 jsou vyrobeny jejíma rukama,
- všichni, co připravovali SKARE '97 z účasti 59 statujících posádek.

Oskar

SKARE 98

- Mistrovství vodních skautů České republiky v jachtingu
- SEČ 8. - 10. května 1998
- Základna pardubických vodních skautů

Před dvěma lety se tu jelo první SKARE – skautská regata. Člověk se sem rád vrací do vyhlášené péče Pardubičáků. Tentokrát Děda zajistil i perfektní počasí.

Trochu starostlivě jsem se rozhlížel po jezeře, kde se měla konat regionální jachtařská regata lodí třídy Pirát. Amateur mi vyhrožoval, že jich tu bude nejméně sedmdesát a že pro nás nebude místo na vodě. Až druhý den jsem zjistil, že byla na druhém konci přehrady. Prý jich startovalo šest.

Otevírám auťák plný beden a náradí. Už se tu hemží první zájemci o šroubky, lanka, kování a drobné práce na lodích a veteráni JACHTSERVISU nastupují do služby. Všude vládne předsoutěžní ruch. Sešla se více jak stovka účastníků v modrých i zelených košilích a sedmnáct lodí. To potěší.

„Q“ – ŽABIČKY A VLČATA

Letos poprvé startují vlčata a žabičky i s kormidelníkem ve věku do 12ti let. Vítr je slabý, takže si to může pořadatel troufnout. Startují čtyři lodě a všechny trať zvládnou někdy víc nadšením než kumštem, ale úspěšně. Vítězí posádka z 20. smečky vodních vlčat – Ostrava.

„A“ – SKAUTKY A SKAUTI DO 15TI LET – MISTROVSTVÍ REPUBLIKY

Mistrovská kategorie skautů a skautek se tentokrát jede ve dvou rozjížděčkách. Pro hodnocení se počítají body za umístění v obou závodech.

Páteční odpolední rozjížděčka byla v mírném větru a absolvovalo ji dvanáct lodí s tříčlennými posádkami. Závěr závodu zdramatizovala jablonecká posádka, která ztratila jisté vítězství 20 m před cílem,

kde se zastavila v protivětru a byla předjeta další lodí.

Druhá rozjížděčka se jela v sobotu za velmi dobrého větru a o putovní pohár svedly boj tři ostravské lodě GALEONA, CLIPPER a PINASA. Prvenství si zajistila GALEONA a její posádka získala titul mistrů vodních skautů České republiky v jachtingu pro rok 1998.

„B“ – VOLNÁ KATEGORIE PRAMIC – STARTUJÍCÍ OD 16TI LET

Závod se jel v ostrém větru a druhá jablonecká posádka zde znovu předvedla nešťastný manévr. Pár metrů před cílem „přeostřila“ loď v protivětru a několik kritických okamžiků zůstala stát na místě. To stačilo, aby se z prvního místa propadla na čtvrté. Vítězskou lodí se stala ostravská P550e (jako Efen-di) s plachtami skasanými na 7 m².

MODRÁ STUHA HKVS

Předehra Modré stuhu je rušná. Příprava před startem dává každému na srozuměnou, že se jede prestižní soutěž o nejrychlejší loď. Závod se jede jako cílová plavba s jedinou povinnou otáčkou kolem bóje v polovině trati. Startovní čára je shodná s cílovou. Je to zcela volná kategorie. Nejsou předepsány žádné limity pro typ loď, její oplachtění ani posádku. Trať je dlouhá cca 7 km. Meteorologické podmínky jsou ideální. Vane střední až silný jižní vítr v podélné ose širokého údolí Sečské přehrady. Je pravidelný a bez turbulence. Je slunné počasí, 25 °C ve stínu. Startuje patnáct lodí.

Jestliže v předešlých závodech na jachtařském trojúhelníku hrála rozhodující roli sehranost a zkušenosti posádek, v tomto závodě budou rozhodovat především jízdni vlastnosti lodě. Proto také Modrou stuhu získává loď – nikoliv posádka a na jejím stěžni může až do příští soutěže vlát modrý bič. Zde je příležitost pro „speciály“ a na to

jsou přeborníci Ostraváci.

Před startem ještě řeší Thor z Havlíčkova Brodu dilema, zda má jet s optimální tříčlennou posádkou nebo se všemi, co s ním přijeli, to jest v šesti. Pohled do napjatých tváří těch nejmladších mu usnadňuje volbu. Obětuje šanci na přední umístění a pojedou všichni.

Tmavé pruhy na zpěněné hladině signalizují, že vítr nabírá na síle. Méně zkušené posádky raději stahují kosatku.

Tři minuty do startu.

Ostré štěknutí sirény – odstartováno. Start vyšel jabloneckým. Ale jako ohaři už za nimi vyrazí Ostraváci. První část plavby je proti větru. Ti, co umí, jsou již na špici. A tam se tvrdě bojuje. Po kilometru jízdy mizí první loď v táhlém meandru. U cílových bóji nastává čekání na první loď, která se z meandru opět vynoří. Napětí vrcholí, když se na obzoru zaleskne první plachta. Je to pětsetpadesátka. S plachtami rozhozenými na motýlka klouže „na zadáka“. S vytaženou ploutví se žene bílá loď zpěněnou vodou s rozevřenou náručí plachet ve svém vítězném finále. Jsou to Jablonečáci na svém RAKU. Nikým neohrožováni za potlesku přihlížejících projíždějí cílem. Na kilometrové ploše za nimi není jediná loď. Je to nečekaný triumf.

Po šestnácti minutách projíždí cílem ostravský speciál s 12 m² plachet. Třetí v cíli, světe div se, je havlíčkovobrodská P550 s perfektně vyváženou lodí a jásající šestičlennou posádkou.

Dnešek patřil pětsetpadesátkám, standardně vybaveným se 7 m² takeláží, bez přídavných plachet, bez zvětšených ploutví a kormidel.

Stál jsem tam na písečné pláži stranou ruchu, s pocitem hospodáře, který přibouchl vrata stodoly za poslední fúrou dobré úrody. Za těmi vraty zůstalo i kus života.

Oskar

SKARE Seč 1999

Čtvrtý ročník SKARE se tradičně konal na sečské přehradě. Přestože zkušeností s pořádáním tohoto podniku je dostatek, hlavní nápor zvládá přístav Pardubice, jedná se o týlové zabezpečení, takový nápor, jaký byl letos, tu ještě nebyl. Klobouk dolů před Dědovým týmem pardubických oldskautů, byli všichni naprosto dokonalí!

Protože celý předchozí týden před SKARE bylo škaredě, chladno a dešť, byla na místě obava o osud setkání. Ale osud nám přál. Ve čtvrtek se vyčáslilo a celý pátek a sobotu slunce páliho natolik, že většina účastníků měla spáleniny na oblečení nechráněných částech těla.

Mrholení v noci na neděli, částečně i v neděli ráno, nemohlo zahnat radost z vydařeného počasí, zvláště když kolem desáté hodiny už zase začalo připékat slunce.

Protože paralelně se SKARE se konal víkend Lesní školy, byl prostor kolem základny pardubické Sedmičky obležen či snad obložen desítkami stanů a to tak, že značně. Není se co divit, protože počet účastníků, tedy pouze zapsaných do Dědova seznamu, byl neuvěřitelných dvěstě čtyřicet. Takový nápor je už obtížně zvládnutelný na omezeném prostoru sečské základny a panuje reálná obava, že se pro vzrůstající zájem bude nutno přesunout do většího prostoru jiné přehrady.

Jako vždy fungoval Yacht-service, jako vždy výtečně, jako vždy pod vedením Oskara. Takže ti, kteří přijeli s pramicí, odjízďeli s jachtou.

Díky patří také Ivanovi z Vysokého Mýta za startovní výstřely a počítání výsledků.

Takže všichni ti, kteří si v pátek vzali dovolenou ze zaměstnání nebo ze škol nezaváhali.

Regata byla vypsána v těchto třídách: Q, A, B, Modrá stuha HKVS, Štít konstruktérů. Třída Q je třídou vlčat do 11 let (včetně, v kalendářním roce), pětičlenná posádka na



pramici s plachtami do 5 m². Třída A je třídou skautů do 15 let, tříčlenná posádka na pramici s plachtami do 7 m². Tato třída se jede jako Mistrovství vodních skautů ČR v jachtingu. Třída B je pro věkové kategorie nad 15 let, dvoučlenná posádka na pramici s plachtami do 7 m². Třídy Q, A, B se jedou jako okruhový závod na jachtařském trojúhelníku.

Modrá stuha HKVS je vypsána jako cílová plavba pro libovolnou plachetnici v majetku přístavu nebo registrovaného člena, se skautskou posádkou. Záměrem je podchytit zájem o jachting a dát možnost soutěže těm, kteří závodní jachty mají.

Štít konstruktérů věnují „konstruktéři“ Oskar a Efendi (odtud název ceny) nejrychlejší pramici cílové plavby. Cena byla vypsána pro podporu rozvoje úprav a nových technických vymožeností na pramicích. Předpokládá se, že pramice s nejlepší stavbou nebo technickým řešením bude nejrychlejší.

Modrá stuha a Štít konstruktérů jsou cenami putovními, stejně jako pohár pro Mistra republiky. Všechny tyto ceny jsou vítězové povinni označit ročníkem a dalšími informacemi o svém vítězství podle předchozích označení.

PÁTEK

Dopoledne se neslo v přípravách na regatu. Posádky odevzdávaly přihlášky pro jednotlivé kategorie

(Žoržet). Technická komise kontrolovala lodě a přidělovala startovní čísla (Stopař, Ajfel). Byla postavena závodní trať (Efendi + Sedmička). Posádky si kompletovaly lodě, případně urychleně odstraňovaly závady.

Odpoledne začala regata třídou Q. Divácky vděčný závod zdramatizovala posádka Racka 2, která vedla s půlkruhovým náskokem až do závěrečného stoupání do cíle, kde ji ostatní lodě dojely. Nakonec však ukázala své kvality a vyhrála.

Dále následovaly tři rozjížděky v tomto pořadí: 1. třídy A, 1. třídy B, 2. třídy B. Mistrovské třídy A se zúčastnilo 12 lodí, třídy B 18 lodí. Součet pořadí v jednotlivých rozjížděkách se sčítal a vítězem se stala posádka s nejnižším součtem.

V první rozjížděce A bylo pořadí na prvních třech místech: Rak – Jablonec, Fregata – Ostrava, Hugo – Havlíčkův Brod. V první rozjížděce B: Rejnok – Jablonec, Fregata – Ostrava, Rak – Jablonec. Ve druhé rozjížděce A: Fregata – Ostrava, Rak – Jablonec, Hugo – Havlíčkův Brod.

SOBOTA

Dopoledne se jely tyto rozjížděky: 3. A, 2. B. Ve 3. A bylo toto pořadí na prvních třech místech: Fregata – Ostrava, Rak – Jablonec, Albatros 1 – Praha. Ve 2. B: Rak – Jablonec, Fregata – Ostrava, Rejnok – Jablonec.

Odpoledne pak muselo být přistoupeno k rozřadovacím závodům na jeden trojúhelník ve třídě B, protože po dvou rozjížděkách měly dvě trojice a dvě dvojice stejný součet umístění. Pořadí na prvních třech místech bylo: Rak – Jablonec, Fregata – Ostrava, Rejnok – Jablonec.

A pak přišlo velké finále. Na startu Modré stuhu HKVS se seřadilo dvacet osm lodí. Dvě třetiny byly pramice, zbývající třetina závodní jachty. Laici i odborná veřejnost sázela hlavně na Létajícího holan-

ďana – Cavalera pardubické Sedmičky. Naději dávala také odborná veřejnost Evropě speciál – Courier ostravské Eskadry. Mezi pramice mi měly nej větší šanci na Štít konstruktérů Fluita (12 m²) a Fregata (15 m²) ostravské Eskadry.

Po celé dva dny sice slunce svítilo a na obloze se vyskytovaly cumuly a ciry, ale vítr byl slabý. Předchozí ročníky byly ve znamení silnějšího větru a bouřek.

Po startu se vytvořila čelní skupina z výše jmenovaných jachet, ve které se překvapivě držely i obě pramice. První tři lodě na otáčce byly: Fregata, Curier, Cavalera. Pak začalo trápení. Na otáčku se plulo po větru, nazpátek pak bylo nutno křížovat proti slábnoucímu větru a místy nefoukalo vůbec. Pořadí se na prvních místech měnilo podle toho, která loď zrovna zachytila chvilkový závan větříku. V kritickém nejužším místě u mysu pak využily obě ostravské pramice toho, že vítr je sice slabounký ale jejich lehké lodě rozhýbe, kdežto postatně těžší Cavalera se málem nehnula z místa, a nasadily k finiši. Vítězskou Modrou stuhu a zároveň Štít konstruktérů (tedy první double v historii SKARE) si odnesla Fregata.

Posádky na trati těžce nesly nedostatek větru. Skoro dvě třetiny posádek za takového stavu vzdalo regatu a přešlo na vítr dřevěný. O to víc je třeba ocenit ty, kteří dopluli na posledních místech. To už se začínalo šerit a citelně se ochladilo. Takového Amateura museli málem vynést na břeh, jak byl ztuhlý.

Večer pak proběhl táborový oheň, na jehož zahájení byly rozdány březové lístky, jako ocenění práce pro oddíly. Program táboráku se pak nesl v duchu zábavných scének, vystoupení a zpěvu. Velký úspěch sklídilo vystoupení artistů 4. SVV Praha a zvláště pak zpěv 20. SVV Ostrava a pantomima jednoho jejího člena.

NEDELE

Dopoledne po rozdělení cen bylo



na vodě provedeno defilé, bohužel pro jemné mrholení polovina lodí jela na pádla. A pak už se vše neslo ve znamení balení a nakládání. V poledne poslední oběd a ahoj příští rok na Navigamus 2000.

Modrou stuhu vzdaly nebo byly diskvalifikovány tyto lodě: Hurikán, Hugo, Tačána, Fram, A – Hop, Briga, Albatros A, Buffy, Optimist,

Oskarka, Galeona, Clipper, Vydří stopa, Hornet.

Je škoda, že některé oddíly nejsou schopny pojmenovat lodě, které užívají. Případně kapitáni některých oddílů jsou tak intelektuálně nepružní, že svou loď P550 pojmenují P550.

Efendi

Poslední SKARE 20. století

SKARE 2000 se uskutečnilo v rámci Navigamu 2000 na Sečské přehradě, kde se konalo již několikrát, takže bylo ve víceméně domácích vodách. Účast byla hojná, protože na Navigamus 2000 přijel opravdu skoro každý, kdo mohl. Záporom tohoto SKARE bylo, že na vše bylo mnohem méně času, než kolik obvykle bývá, a tak se nepodařilo celý program naplnit tak, jak jsme byli zvyklí v posledních několika letech. Projevilo se to zejména při závodech na jachtařském trojúhelníku, kde se podařilo v kategorii skautů odjet pouze jednu rozjíždku, i když obvykle se jedou rozjíždky dvě až tři. Víc však absolutně nebylo možné, protože jinak by se regata křížila s jiným programem a ten by se pak zhroutil jako domeček z karet.

SKARE bylo poznamenáno neúčastí Efendiho, který jako ředitel závodu měl původně obstarat papírovou vojnu se závodem spojenou, což museli nakonec udělat ostatní členové jury, kteří na to však nebyli příliš připraveni.

Teď napíšu pár věcí, které se mi na letošním závodu nelíbily.

Především se mi nelíbilo, jak se mi podařilo vysvětlit posádkám trať závodu na trojúhelníku. Buď to neumím, nebo někteří závodníci poslouchali jiným orgánem, než ušima (obojí je možné). Dále se mi možná moc nepovedlo to, že jsem nepovolil pro vlčata v závodě používání kosatky. To si však dodnes nejsem tak úplně jist, že to bylo špatně, protože jsme se na tom jednak shodli s hlavním rozhodčím, a potom foukalo docela dost a hlavně s nárazy. Jak se ukázalo, jedním z důsledků tohoto rozhodnutí bylo, že se žádná z vlčáckých posádek neudělala, čímž nedošlo ke zdržení závodu.

Nebylo ideální, že jsme celý závod řídili z vody, zvlášť když ani hlas zesílený megafonem nebyl na břehu moc slyšet. Přesto však všichni nakonec odstartovali relativně

včas a na trati se přitom (až na jednu výjimku, kde se jednalo o nepochopení pravidel) ve stejnou chvíli objevovali soutěžící pouze z té správné kategorie.

Přihlášek do závodu bylo opravdu hodně. Zdaleka ne všichni se už potom závodů skutečně zúčastnili. Mnohem více mne mrzelo nedodržení termínu přihlášek (ale spoň z mého pohledu pořadatele). U přihlášek potom byla podivuhodná ještě jedna věc. Na mnoha lodích nakonec totiž jela úplně jiná posádka, než jaká byla na loď přihlášena.

Pokud se taková posádka neumístila na předních místech, tak v zásadě o nic nešlo. Pokud se ale umístila do třetího místa, nastaly problémy. Když jsme vypisovali diplomy, udělali jsme to podle přihlášek. Proběhnout celým tábořištěm a mezi tisíci lidmi najít ty správné dva nebo tři, kteří opravdu na té které lodi jeli, by byl úkol vpravdě herkulovský, a tak jsme ho ve jménu včasného udělení cen rovnou vzdali a na diplom napsali ty, kteří byli napsaní na přihlášce. Po nástupu, na kterém jsme rozdali diplomy, se potom objevil kapitán oddílu, jehož loď byla mezi oceněnými, jestli bychom nemohli diplom opravit, že na něm je napsaná jiná posádka, než jaká skutečně jela. Jelikož nový diplom k dispozici nebyl (diplomy byly kompletně předtištěné včetně umístění) a již se schylovalo k noci v Karibiku, oprava provedena nebyla.

A nejhorší věc z těch, které se mi nelíbily nakonec. Na poradě kapitánů jsme žádali o tři rozhodčí na bóje při závodu na trojúhelníku (aby si sedli na kánoe k bóji a kontrolovali průjezd jednotlivých lodí). Tři kapitáni se přihlásili, a tak jsme se Stopařem pokládali tuto věc za vyřízenou. Věc tím možná pro ty, kteří se přihlásili, vyřízená byla, ale hlavně jsme byli vyřízeni my dva, když potom k závodu nastou-

pila z těchto rozhodčích jenom jediná (vzdávám jí tímto nekonečný dík, protože bez její pomoci bychom závod stěží dokázali uskutečnit). Hlavně z tohoto důvodu jsme museli se Stopařem nasednout do lodi a střídavě přejíždět od startovací k cílové čáře, čímž na břehu nikdo z rozhodčích nebyl.

Líbilo se mi také dost věcí. Jednak to, že se závod obešel bez větších problémů. Že přes mé stesky, které jsou napsány výše, stále více posádek ví, kam a proč má jet, a že stále lépe vedou svoje lodi. Že i závody na trojúhelníku byly dostatečně dramatické (některým kormidelníkům dělá stále ještě dost velké problémy překonání cílové čáry). Že jsme mohli vyhlásit vítěze všech kategorií.

Líbila se mi také Modrá stuha. Nejhorší pro mne na ní bylo asi to, že naše loď v ní přes všechnu snahu posádky přišla o vítězství asi padesát metrů před cílem. Jinak se nám povedlo především přes obrovské rozptýlení lodí po sečské přehradě dostat všechny na oběd do přístavu, čímž se nepodařilo narušit odpolední program, který byl neméně nabitý.

Modré stuhy se zúčastnila spousta lodí nejrůznějších tříd. V cíli bylo klasifikováno 23 lodí, z toho 15 oplachtěných pramic. Další lodi byly nejrůznějších tříd. Zúčastnil se jak Roermond II. (ostravský Lilienvleet), objevil se i jeden letitý Mlok, tři Cadety, olympijská Jola, Létařící Holanďan a netřídový trimaran, vyrobený z kánoe. Bohužel tu chyběly lodě, které v posledních letech vítězily – ostravské pramice se zvětšeným oplachtěním. Ty však nahradila podobně vybavená plzeňská loď, která byla navíc i novátorsky dílensky zpracovaná – spojovala v sobě koncepci ostravských lodí s moderními materiály (kovaná kulatina takeláže). Vzhledem ke svému vlastnostem po zásluze získala štít konstruktérů.



Boje o modrou stuhu se také zúčastnila, ale jasně ji porazil jak pardubický Mobby Dick (FD), tak budějovická Mary Ann (O). Jejich souboj o prvenství byl dlouhý. Trval vlastně od okamžiku startu až do cíle, kterým proplula šťastnější Mary Ann. Start se lépe povedl Mary Ann, která získala docela slušný náskok. Na trati však patřila první polovina závodu (proti větru) Mobby Dickovi. Podařilo se mu získat až velice jednoznač-

ně vypadající náskok. Na obrátce sice maličko zaváhal, ale vzhledem k délce náskoku se zdálo, že se nejedná o nic nepřekonatelného. V tu chvíli však poněkud polevil vítr. Mary Ann začala náskok Mobby Dicka postupně stahovat. V okamžiku, kdy vítr zafoukal trochu víc, přestávalo z náskoku ubývat, ve chvílích, kdy nebylo možno genuu Mobby Dicka udržet naplněnou větrem, se Mary Ann začala nebezpečně přibližovat. Jelikož se

cíl i tak dost rychle blížil, vypadalo to, že do cíle vpluje přes všechna protivenství Mobby Dick jako první. První však cílem proplula Mary Ann, protože asi 50 m před cílem se jí dostalo opět výhody značného utichnutí větru. Podivuhodně se držel i pardubický mlok.

Sam

SKARE z mlžných hor

Letošní SKARE se uskutečnilo jako už tolikrát opět na Sečské přehradě. Rozložení svátečních dní nám přálo termínově (uvolněním účastníků z jednoho pracovního dne jsme získali čtyři čisté dny volna). Na závod se sjelo kolem stovky účastníků s přibližně dvaceti loděmi. Někteří z těch, kteří letos nepřijeli, mi však docela scházeli. Jejich neúčast však vzhledem k lákavé sumě volna a k možnostem sjet řeku, či podniknout něco jiného, nelze než pochopit.

Co se týče lodí, v přístavu letos jako obvykle zakotvily především oplachtěné pramice – 10 ks, z nichž jenom jedna byla P520. Dále byly vidět tři optimisty, tři kadety a tři lodě typu CZ-Vertex – což jsou plavidla, která přivezli Chosé, Chroust a Myška. Tyto lodě vznikly z kánoí Vertex (v jednom případě z Vydry). Úprava trupu spočívala většinou v zevrubném utěsnění, vlamínování ploutvové skříně, vyztužení boků, aby unesly vyvažujícího kormidelníka, a uříznutí zádě, která byla nahrazena zrcadlem. Na to byla osazena takeláž z Mloka (měli k dispozici jeden vratipeň a jeden stěžeň, ostatní bylo vyrobeno podle těchto kusů), a do ploutvové skříně byla vložena obrovská ploutev. Prázdná loď se neudržela na hladině – stěžeň ji prostě převažoval. Po obsazení posádkou se ukázalo, že celé to pluje docela dobře a svižně. Dále se v pří-

stavu objevily dva létající Holanďany (oba z Pardubic), a po jednom Mlokovi, Vaurieniu a Evropě. Všechny lodě se sice nezúčastnily soutěží, ale i tak bylo soutěžících více než dost.

Samozřejmě, že na SKARE nemůže chybět Oskarův jacht-servis. Letos ustrojili (téměř) jednu loď pro Liberec a mocně pomáhali při dokončovacích pracích na lodích CZ-Vertex. Díky tomu, co nám potom vyvedlo počasí, se ani moc nestačili podívat na závody na trojúhelníku, na kterých chtěl především Oskar vidět, jak se vyvíjí zručnost posádek v ovládání oplachtěných pramic.

V sobotu dopoledne hned po nástupu všichni urychleně ustrojili lodě a vyrazili na vodu trénovat. Vzhledem k malému počtu přihlášených vlčat (jedna posádka) a poměrně velkému množství optimistů a kadetů byla zrušena jízda vlčat na trojúhelníku a nahrazena kategorií open pro kadety a optimisty. Původní záměr nepředpokládal v sobotu soutěž, ale jenom tréninky. To se však rychle změnilo, když se ukázalo, že je počasí pro závody přímo ideální. Sten s Ivanem rychle postavili trať, já zase připravil startovní listiny a kolem třetí hodiny odpoledne mohl Amateur startovat první rozjížděku. V první rozjížděce startovala kategorie open. Potom následovala první jízda skautů. Po ní se však docela

slušně rozpršelo. Přes Stenovo roztrpčení jsme závod na chvíli přerušili a po skončení přeháňky opět odstartovaly lodě kategorie open. Při této rozjížděce se podařilo Blechovi ťuknout bóji – a k jejímu objetí se vrátil z dost velké vzdálenosti. Výsledek se dostavil – předjel ho totiž jeden Optimist a tím se s ním musel podělit o první místo v celém závodě.

Pak již byl čas na večeri. V tu chvíli se však znovu rozpršelo. A to tak, že jsme večerní nástup odbyli uvnitř budovy. Lehnout jsem si šel s obavami, co nám zítřejší den přinese. Ráno jsem se zaposlouchal do venkovních zvuků. Jelikož jsem slyšel zpívat ptáky a neslyšel bubnování deště, bylo mi jasné, že nejspíš neprší. Zato byla podivuhodně hustá mlha. U přehradě nebyla pro mlhu vidět ani jedna bóje. Voda v přehradě stoupla asi o půl metru. A k mému překvapení docela foukal vítr, což nebývá při mlze obvyklé. Po snídani jsme uspořádali nástup a po něm krátký pokec o tom, jak jsme první den jezdili a co jsme dělali špatně. Celá tato akce byla silně vylepšena používáním vysokomýtského modelu P550, který je proveden prakticky do všech detailů včetně takeláže. Tento pokec se ukázal jako výborný nápad, neboť se posádky na trati chovaly den ode dne lépe. Dopoledne došlo také na velké sušení, neboť mnohé stany nebyly tak

vodotěsné, jak by bylo záhodno.

Některé lodě vypluly na víceméně objevitelské plavby po jezeře. Zvláště skvěle si vedl Blecha. Poměrně rychle po opuštění přístavu našel červenou bóji. To ho inspirovalo k pokusu obeplout trojúhelník. Vyrazil tedy ke žluté bóji. Místo ní objevil přehradní hráz. Rozhodl se tedy trojúhelník vzdát a vyrazit do přístavu. Teď však zase tu žlutou bóji objevil a vrátil se k původnímu záměru. Nyní mu zbývala ještě modrá bóje. Místo ní objevil takovou větší zelenou bóji (tedy ostrov). Když se od něj vracel, tak narazil konečně na modrou bóji. Teď už zbývalo jenom uzavřít trojúhelník u červené bóje. Místo ní se však zase objevila bóje žlutá. Po obědě jsem šel udělat ještě nějaké úpravy na Mobby Dicka, aby byl lépe připraven na Modrou stuhu. Při tom jsem zjistil, že vidím dvě bóje (červenou a modrou). Honem jsem vyrazil na základnu, skauty a rovery probral z letargie a vyburcoval je k startu druhého dne závodů. Toto odpoledne se podařilo odjet jednu rozjížděku skautů a jednu rozjížděku roverů. Na startu se pohyboval Blecha se svým kadetem a podařilo se mu poněkud zkultivovat předstartovní manévry soutěžících posádek. Viditelnost se navíc postupně tak zlepšila, že bylo možné bez problémů ze břehu sledovat celou trať. Večer po nástupu jsem si říkal, že teď už chybí k dokonalosti jenom Modrá stuha, ve všech ostatních kategoriích již mohu vyhlásit výsledky.

Po večeri a večerním nástupu jsme se zase postupně uložili ke spánku (já jsem ještě musel chvíli přepisovat výsledky z jedněch papírů do druhých).

Pondělní ráno se nebezpečně podobalo tomu nedělnímu – mlha jako mlíko. Zase jsme po snídani a ranním nástupu uspořádali krátkou schůzku s výkladem všech možných chyb, které se (hlavně na startu závodů) dějí. Krátce po této schůzce mě fascinoval pohled na Amateura, který s modelem P 550 v



ruce vykládal s nesmírným zaujetím několika okolosedícím nějaké problematické manévry s plachetnicí. Fascinující na tom byl jednak jeho neuvěřitelný zápal a potom ta skupinka jachtařů – kteří mu úplně viseli na puse, aby nepropásli jediné slůvko.

Poté jsem se šel podívat k vodě –

a trať byla celá vidět. Dneska musel Amateura zastoupit na startu Ivan se Stenem, protože Amateur přišel téměř úplně o hlas. Já jsem se Stopařem obsadil cílovou bóji. V první dnešní rozjížděce jeli skauti, prakticky celá rozjížděka proběhla za docela solidní viditelnosti. Potom následovala rozjížděka roverů. Když se blížili ke startu, všiml jsem si na závětrné straně mlžné stěny. Říkal jsem si – to je dobré, to jde mimo nás. Nešlo. Přestože vítr neulehl a ani se nestočil, tak jsem chvíli po startu ztratil z dohledu startovní (a současně i závětrnou) bóji a také boční bóji. Začal jsem vysílat píšťalkou akustické signály, které postupně přilákaly k naší návětrné bóji všechny lodi a nám již nezbývalo, než je nasměrovat k boční bóji, což se kupodivu dařilo. Méně se mi již dařilo vysvětlovat kormidelníkům, že musí v mlze koukat za loď, aby udrželi přímý směr a modrou bóji musí vyhlížet kosatník. Přes tyto potíže prakticky všechny lodě závod svižně dokončily, později jsem se sice dověděl, že někteří také našli tu trošku větší zelenou bóji, ale celá rozjížděka na mne působila poměrně regulérním dojmem. Když proplula poslední loď cílem, bylo nutno vyrazit na oběd.

V průběhu oběda jsme dohodli všechna opatření pro zdárné odstartování modré stuhu za mlhy – polohu akustických majáků, jejich signály, stejně tak i signál akustické bóje, která bude místem obrátky. Tuto bóji představoval Keny, Bimbo převzal službu u akustického majáku u vjezdu do úžiny a Pája převzala starost o start a cíl. Taky jsem musel urychleně dořešit otázku posádky Mobby Dicka – nakonec se mnou jeli Stopař a Amateur. Rákos, který měl také spouště práce s organizací závodu, řešil stejný problém, ale víc se přitom ohlížel na celkovou hmotnost posádky, což se mu asi vyplatilo.

Po obědě následoval krátký rozbor předpokládaných plavebních poměrů a popis opatření, kte-

rá jsme pro zajištění bezpečnosti a regulérnosti závodu udělali. Start je stanoven na 14:00 hod. a všichni se urychleně převlékáme a vyrážíme k vodě. U přehrady je zase všechno jinak – viditelnost se poněkud zlepšila, rozhodujeme se startovat klasicky – mezi bójemi. Honem strojím Mobby Dicka – ale ouha, musím ještě utíkat na základnu pro kormidlo a pro hlavní otěž. Vyrážím na vodu těsně před startem. A naprosto poprvé po změně zaklonění stěžně, které jsem udělal v neděli.

Start řídí z naší lodi Amateur. Přestože se jedná o prvek velmi nestandardní, start se vskutku podařil. Všechny lodě vyrážejí s větrem v zádech směrem ke Kenyho akustické bóji. Na začátku je na trati děsná strkanice – prakticky všech dvacet lodí odstartovalo opravdu vydařeně a drží se v jednom chumlu až za úžinu. Za úžinou už začíná trošku víc foukat a plocha, po které je možno plout, se dost rozšiřuje. Navíc i viditelnost se kupodivu spíš zlepšuje, a tak se lodi poněkud rozjíždějí z toho chumlu. Nejlépe svědčí zadní vítr Knarovi na Flautě, za ním se hrne Rákosův létající holanďan.

Můj Mobby Dick se v této fázi závodu propadá až asi na páté nebo šesté místo. Když mě předjel i Vitamín na své Lízuli, začal jsem toho mít díky jeho uštěpačným poznámkám dost. Rychle jsem přehlédl možnosti větru i ideálního kursu a nakázal Stopařovi a Amateurovi roztáhnout plachty na motýlka. Vtipně jsem se zařadil za Lízuli a už jsem viděl, jak ji nejdřív splaskla plachta a pak jsme ji svižně dojeli. Netrvalo dlouho a pluli jsme na druhém místě. Dokonce i náskok Flauty se nějak začal tenčit. Obrat na bóji se nám vyložene povedl. Na Flautu jsme získali poměrně dost cenných metrů, ale stále plujeme jako druzí. Kousek za námi točí Rákos a za ním je větší mezera. Rychle začínáme stoupat zpátky do cíle. Zvolili jsme velmi podobnou trať jako Knar. Rákos



jede poměrně dost jinudy. Při každém obratu se setkáváme s Flautou. V okamžiku setkání míváme obvykle ráhno nalevo a stále se Flautě přibližujeme. Po asi pěti obrazech už je jasné, že to tentokrát Flauta, plující na pravoboku, před námi nestihne a bude muset uhnout – to jí stojí cenné metry a rychlost a od této chvíle nás už nepředjede. Mezitím vidím, jak nás zpovzdálí mívá Rákosův Holanďan – opět se potvrzuje, že když se dva perou, třetí se klidně může smát. Na první pozici jsme vydrželi skutečně jenom chvíli. Za chvíli tu už bude úžina. V tomto větru bývá velice záludná. Ten pruh, ve kterém alespoň trošku fouká, je nutno využívat co nejlépe. To se nám docela daří. Dokonce si trou-

fám říci, že do bezvětřného místa – ka jsme prakticky vůbec nezapluli. A navíc se nám podařilo se vyvézt z úžiny na takovém jemném poryvu, který nás vytáhl až za Oheb. Tuto část trati jsme projeli opravdu perfektně a na Rákose jsme se opět celkem těsně dotáhli. Nyní nás čeká jenom závěrečné stoupání k cílové čáře. V okamžiku předpokládaného posledního obratu před cílem mám dokonce pocit, že jestliže nám nepřestane foukat, máme podstatně lepší pozici a nejspíš vyhraje. To jsem si ale pomyslet neměl. Hned chvíli na to se vítr protivně stočil – okamžitě musíme do dalšího obratu a ztrácíme tak tu skvělou pozici. Rozdíl v cíli je pak kolem dvou délek lodi. Na třetím místě potom s větším odstupem doplouvá Chroust na svém CZ-Vertex speciálu. Čtvrtá je v cíli Knarova Flauta, která je zároveň nejrychlejší oplachtěnou pramicí.

Po večeri a večerním nástupu ještě musíme se Stopařem honem dát dohromady výsledky a napsat diplomy. Ještě si stačíme chvíli posedět se Saddámem a už se nám chce zase spát. Večer se zdá, že se mlha protrhala a je docela solidní zima.

Úterní ráno – podobá se těm předchozím jako vejce vejci – zase je mlha. Při ranním nástupu vyhlašuji výsledky. Vzhledem k počasí vzdáváme možnost si ještě dnes zajezdit a hned po nástupu začínáme uklízet. Ukazuje se, že dopravit Holanďana na manipuláku na základnu není zase o tolik jednodušší, než ho jenom nést. Přeci jenom váží mizera poměrně dost. Přespolní se pomalu rozjíždějí domů. S blížícím se polednem se mlha, jakoby věděla, že teď už určitě nikdo na vodu nepůjde, rozpouští. Rákos ještě vytahuje sekačku a začíná objíždět ty nejzarostlejší části pozemku. Po obědě odjíždím se Stopařem do Pardubic, abych ho svěřil do péče Českých drah. A to je snad opravdu všechno.

Sam

SKARE 2002 Slezská Harta

Jachetní závody dělá také počasí a tak trochu podrobněji hlavně o počasí.

Přehradní nádrž Slezská Harta se nachází v nadmořské výšce přibližně 490 m.n.m. v údolí řeky Moravice. Podotýkám, že na hřebenech Jeseníků do dálky svítily bíle zasněžené pláně.

Od čtvrtka 2. 5. až do nedělního časného rána bylo jasno, nebo skoro jasno. Teploty vzduchu dosahovaly maxima kolem 25 °C. Vítr foukal čerstvý až silný, převážně jihovýchodní, nad hladinou dosti nárazový. Denní chod větru se od čtvrtka do soboty v podstatě nezměnil. Ráno kolem 8. – 9. hodiny SELČ (středoevropský letní čas) začalo foukat, mezi 12. – 14. hodinou bylo maximum, do 18 – 19 se dalo ještě jezdit. Po 19. hodině nastal klid.

Tento výrazný úkaz měla na svědomí vlnící se fronta nad západní Evropou, jež oddělovala stu-

dený vzduch od velmi teplého, původem afrického vzduchu, který přicházel do oblasti Čech a Moravy od jihu až jihovýchodu.

Fronta se pomalu přesouvala na východ, území Čech zasáhla v sobotu, v noci ze soboty na neděli se již studený vzduch a oblast srážek dostaly přes území Čech až na hranici s Moravou a Slezskem, v neděli kolem poledne se první srážky objevily i v oblasti Slezské Harty. To ale již byla dokončena i Modrá stuha – poslední závod regaty. Tento postup fronty měl za následek nejen ochlazení, ale i změnu pravidelného jihovýchodního proudění (v uplynulých dnech) na dosti proměnlivý vítr, postupně se od jihovýchodu stáčející až na západní směry.

Popis situace odborníky z ČHMÚ – citace upozornění, která ČHMÚ vydává v případech, kdy očekává pro určitou roční dobu nezvyklý, nebo výrazný jev nebo

prudké změny:

UPOZORNĚNÍ

neděle 05.05.2002 14:52

Již 4. den se nad střední Evropou udržuje frontální rozhraní, které odděluje teplý vzduch původem z Afriky na přední straně, od studeného na její zadní straně. Zatímco na západě Čech včera maximální teploty vystupovaly jen kolem 15 °C, na Ostravsku byly maximální teploty až kolem 31 °C, a odchylka průměrných denních teplot v této oblasti dosahovala +10 až +14 °C nad normálem. Na mnoha místech Moravy a Slezska též byly překonány rekordy maximálních teplot vzduchu. Zatímco u nás při včerejším přechodu frontálního rozhraní spadlo maximálně kolem 10 mm srážek (východní Čechy), tak v Alpách spadlo při přechodu této fronty za uplynulé 4 dni 100 až 400 mm srážek.

Zdroj: ČHMÚ

Bimbo

SKARE 2002 aneb jihovýchodní Harták testoval

Hartáckým testem byly postupně prověřovány posádky, plachty a ostatní součástky lodí a ne všechno napoprvé obstálo. Potměšilý Harták, který se od večera do budíčku schovával kdesi pod hrází, se během ranního nástupu nenápadně přitrousil, po zahajovacím ÁÁ-HOJ!! sílil, takže se už před polednem předváděl v plné síle, která se vytrácela až při západu slunce. Oskarův Yachtservis by si na nedostatek práce určitě nemohl stěžovat. Naštěstí je snad v každé druhé leskovecké chalupě solidně vybavená dílna a místní lidé nám fandili, takže i ulomené kormidlo Maovy pramky bylo v pauze mezi rozjíždkami svařeno.

Ukázka činnosti vodní záchranné služby, slibovaná jako doprovod-

ný program, se nekonala. A byla by zbytečná, protože všichni mohli krnovské záchranáře vidět a posádky osmi lodí i zažít na vlastní kůži ve skutečné akci. Úkol záchranářů byl jasný: co nejrychleji vytáhnout „cvakoše“ z 12 °C vody. Čerstvý až silný vítr umožnil odjet v sobotu jednu rozjíždku vlnat a po dvou rozjíždkách skautů a starších. A to i přesto, že odpolední část musela být na hodinu přerušena. V silném nárazovém větru se totiž už při odpočítávání startu druhé rozjíždky skautů téměř současně cvakly tři lodě! V následující rozjíždce starších obstály posádky, které si uměly během plavby poradit s různě poškozenou takeláží. Kotel smůly se vylil do vedoucí Maovy pramky, které prasklo kor-

midlo 5 metrů před cílovou čarou! Ta se projížděla proti větru, takže přes úpornou Maovu snahu ji Harták sfoukl ze stupně vítězů. Tím se na první místo posunula Knarova Fluita, ve které snad každý člen posádky něco držel, aby doješli do cíle. Po opravě utržených šráků si to v druhé rozjíždce obě lodě rozdaly znovu. Teď už bez poruch, a Knarova posádka potvrdila, že Fluita je v současné době výrazně nejrychlejší skautská oplachtěnka. Po těchto zážitcích se zřejmě nejeeden kapitán zamyslel nad průměry a tloušťkami použitých materiálů a zvláště nad materiálem plachet. Nedělní závod O modrou stuhu začal v mírném větříku, ten ale tradičně během závodu sílil, takže k uražení cca 6 km dráhy spotřebo-



vala, opět vítězná, Fluita pouhou 1 hodinu. Jako druhá dorazila po 20 minutách Chroustova oplachtěná kánoe následovaná pardubickou P550 vedenou Bennym. Na závěrečný nástup a vyhlášení výsledků nás přišel pozdravit leskovec-

ký starosta a posádka 4. přístavu Praha poprvé převzala putovní pohár kategorie vlčat věnovaný Stenem. Co říct na závěr: doufám, že se skautským jachtařům na Hartě líbilo a že si to sem někdy přijedou s Harťákem zase rozdat. Děku-

ji Karlovi, Peggy, Danovi, Stopařovi a všem, kteří pomohli ke zduhu Skare 02. (I tobě Lobo, ten tvůj kecafon, v pravou chvíli, jakoby spadl z nebe).

Sten

OFICIÁLNÍ ZPRÁVA:

SKARE 2002 – Slezská Harta 3. – 5. 5. 2002

Pořadatel: Krajský kapitanát VS Moravskoslezského kraje

Ředitel soutěže: Stanislav Holek – Sten

Hlavní rozhodčí: Ivan Rohlík – Dan (pro závod O modrou stuhu: Zdeněk Vopička – Vulkán)

Technický komisař: Milan Němec – Stopař

Délka strany trojúhelníku cca 800 m, délka závodu O modrou stuhu cca 6 km

Protesty nebyly podány

DRUHÉ SETKÁNÍ KRAJSKÝCH KAPITÁNŮ NA SKARE:

(nestálo by za úvahu je zařadit do řádných termínů HKVS?)

Tentokrát nás bylo 5 a vydumali jsme, že:

1. Po rozhodnutí o místě konání Skare musí HKVS stanovit počátek a konec závodu, jeho pořadatele, ředitele, hlavního rozhodčího + 2 rozhodčí, technického komisaře a zpracovat jejich pravomoci a zodpovědnosti.
2. Je přirozené, (a skauti se snad chovají přirozeně?) že se časem ustálí několik ploch, které budou vyhovovat požadavkům akce typu Skare. To neznamená, že by se neměly „objevovat“ další, což umožní šířit slávu skautingu, obzvláště vodního.
3. Bude nutno zkompletovat technické vybavení (v letošních podmínkách citelně chyběla optická signalizace startu, vysílačky a anemometr!) Toto vybavení bude někde uloženo a bude včas k dispozici technickému komisaři.
4. Co takhle zřídit kategorii oplachtěných kánoí?

Dumali: Sam, Sten, Bimbo, Vulkán, Guma

Skautská regata SKARE Slezská Harta

„Sraz je v 17.00 u klubovny, buďte dochvilní, na nikoho se nečeká! Pojedou nám pražáci, tak ať...“

Je před pátou, když dorážím na místo srazu. Díky tomu, že jsem nechtěl přijít pozdě, jsem zapomněl fůru věcí, hlavně fotoaparát, no hrůza. Ještě větší je, že odjíždíme až o půl šesté – a pak prý se na nikoho nečeká...

„Ahoj Pavle, ahoj Cedníku, jak je na Hartě?“

„Čoveče, tam ti fouká, že sme museli přestat jezdit, aby nám něco zbylo na závody! Sme tam už od středy a furt tam tak fouká. Kluci, co na tom seděli prvně, už jezdí v pohodě, oni snad ani malý vítr neznají. Máme natržený plachty a ti malí haranti mi vohli závěs na ráhno (promiň Oskare, myslel vraťtipeň). Teď to máme na špagáty a

vono to kupodivu drží, do teď to neurvali.“

Konečně vyrážíme do pekáren, kde je uskladněn přívěs na loď a hurá! na martinovskou loděnici naložit loď.

„Vy ste se snad zbláznili, abych jel s tímhle monstrem (myšlen jest vozík). No já to zkusím...“ Přívěs se statečně držel za Renaultem až do Leskovce n. M., kde se letošní SKARE konalo. „Tak sesedat, odvázat a šup s loděma dolů. Večere je nachystaná, tak ať vám nevychladne. Po večeri sraz kormidelníků a vedoucích výprav na výklad tratě!“

A jdeme na to. Úkol stihá úkol, pokyny a výklady, kontroly a problémy – vše se řeší za pochodu. Natlačit všechna data do počítače, to mají na starosti Karel s Peggy.

„Kam vás zařadíme?“

„Mám tady vlčata, skauty i rovery a chci jet Modrou stuhu.“

A tak to jde dál.

„Ráno kontrola lodí – vypěnění komory, výlevky, pětimetrové lano, pádla a vesty. Ty vesty budou mít všichni, bez rozdílu věku! Počasí nám přeje, vítr taky a záchranáři jsou nachystaní vás zachraňovat. Teplota vody je 10 °C, takže: bacha na to!“

Sobota ráno – nástup ke vztyčení vlajek, snídaně a kontrola lodí. A jsou tu první rozjížděky. Nastupují vlčáci, protože zrána je vítr ještě trochu slabší. Rozjížděky se jedou pravobokem, tzn., že bóje se míjí pravou stranou lodě. Je vidět, že ne všichni jsou dostatečně seznámeni se svou lodí. Po dlouhé době má SKARE konečně svůj vítr, své kouzlo. Fouká od 6 do 8 metrů za

sekundu, v nárazech 10 m/s. Teplota vzduchu 25 °C. Pak přicházejí na řadu skauti a s nimi první zásky záchranářů. Vítr nepromíjí chyby pomalosti posádky. Při zadním větru se musel provádět přesmyk hlavní plachty – halza. Ne všichni ho dokázali zvládnout na jedničku. Je pravda, že jolovitý tvar P550 hodně odpouští tím, že loď sklouzne do boku a ne vždy skončí jako harpunovaná velryba, hore bruchom (nahoru břichem). Kormidelníci zapomněli přidržit ráhno (vratipeň) při halze, tím ho zbrzdit, aby nenarazilo v plné rychlosti na upínačku. Výtahy kosatek byly špatně zajištěny, povolovaly se a kosatky nemohly dobře „táhnout“. Jejich tvar byl spíše patvarem a posádky se divily, že špatně stoupají proti větru. Při jízdě na zadní a boční kurz nebyly povytaženy ploutve pro snížení odporu lodi ve vodě. Kormidelníci špatně sledovali přicházející poryvy větru a tím na ně pozdě reagovali, což mělo za následek kolizní situaci lodi. Mnohé posádky prováděly exkursi po krajině – jezdily totiž od jednoho břehu k druhému (při stoupačce proti větru) a pak se divily, že mají až kolo ztrátu na prvního v cíli.

Postřehy ze břehu:

„Podívej na toho blázna, co jede na zadák. On halzuje a už, už tam je. Tak pánové můžete zase vyjet.“

„Břeh základně, pánové máte tam na jedenácti hodinách práci.“

„Kam to jede? Kam to zase jede?! Vždyť jsem mu říkal, jak to má jezdit! A ON...“

Ne všichni jezdili špatně. Naučili se, že silný vítr neodpouští, že mají být včas na startu a sledovat čas před startem. Rozhodčí se činili, co mohli, i když závodníkům ne vždy vyhověli. „Vždyť fouká hodně, do toho mne nikdo nedostane!“

2. rozjíždka skautů byla odstartována až na podruhé, z důvodu silného větru. Je dobré říci, že i když po startu vítr opět zesílil, nikdo se nevrátil z důvodů obav o svou maličkost.

Neděle byla ve znamení čekání

na vítr. Ač to zní neuvěřitelně, vítr si dával na čas. Start se odkládal a odkládal.

„A jak vlastně pojedeme tu Modrou stuhu?“

„Start je mezi žlutou a modrou bójí. Pojedete do Psí zátoky, kde je ostrůvek. Ten otočíte a pojedete zpátky do prostoru startu, kde je i cíl. Záchranáři tam na vás budou čekat, abyste věděli, kde to je.“

Konečně vítr sílí. Nic moc proti včerejšku, ale pánbůh zaplať aspoň za to. Konečně start. Flotila lodí vyráží na dalekou cestu. Do čela se hrne Knar se svou P550e, v závěsu za ním pardubičáci, oplachtěné kánoe, Evropa, Fleet a houf pětsetpadesátek s Kadetem z Kolína.

A ještě něco od startu: „Za jak dlouho startujem?“

„Co já vím?! Sten zůstal na břehu a tady není nic slyšet!“

Sten dorazil na pramici do prostoru startu a cíle.

Šeda: „Stopaři, teď jsem slyšel Stena jak křičel: „Start za pět minut.“

„Díky za informaci.“

A opět z tratě: „Kde je ten ostrůvek, co ho máme otočit? Vždyť ti záchranáři, co jeli před námi, sedí na břehu!“

Pak bylo slyšet zvolání doprovázené plesknutím dlaně o čelo: „Jó, tak to je on, já na něj úplně zapomněl. Myslel jsem, že je o kousek dál...“

A záchranáři se jen smáli...

„Tady pod tím kopcem to nefouká. Točí se to jak čamrda, jak mám nastavit plachtu, aby vůbec táhla, já se z toho pomínou, do prkenný vohrádky, plantážníci jedni...“ a jiná zvolání se ozývala od toho malého ostrůvku, kde vítr ne a ne foukat. Někteří si vzali slova: „...a zabraňte srážce za každou cenu...“ k srdci a před kolizí se raději dotkli rukou soupeřovy lodi a odstrčili se. Díky větru – nevětru se pořadí lodí v pelotonu měnilo. Ale i tak se podařilo Knarovi udržet si post a dojet do cíle jako první. Co říci na závěr? Poďěkování všem: jak rozhodčím, tak i závodníkům, že se tohoto závodu zhostili na výtečnou.

Stopař



Nová lodní třída?

Letošní SKARE se po roční přestávce uskutečnilo opět na Seči. Jelikož jsme původně mysleli, že SKARE nebude kvůli Navigamu a pak si to zase rozmysleli, museli jsme uspořádat letošní SKARE zcela bez dotací. Jak se ukázalo, účast tím sice byla poněkud snížena, ale zdaleka nelze říci, že by byla malá. Na startu se objevily lodi přihlášené přístavy z Pardubic, Vysokého Mýta, 4. přístavu Praha, Jablonce nad Nisou, Liběchova, Golden Hind ze Vsetína a Eskadry Ostrava a hosté z Kondoru Praha.

Organizace probíhala velice podobně jako v minulých letech – jídlo zajišťoval přístav Pardubice za pomoci svých oldskautů, ubytování tylo z části v chatě, zčásti ve vlastních stanech na pardubické základně.

Závody byly letos omezeny na dva dny – sobotu a neděli. Na startovní listině se objevilo poměrně hodně lodí. Nejméně (3) jich bylo v kategorii vlčat, protože jejich posádky jsou dost početné. V hlavní kategorii skautů se přihlásilo 13 lodí a v kategorii roverů 12. Jelikož se na startu objevily také dva kadety, byl vypsán samostatný závod i pro ně. Modré stuhu se zúčastnilo 17 lodí, z toho 13 oplachtěných pramic.

V sobotu ráno se zdálo, že počasí závodu příliš nepřeje. Vítr prakticky nefoukal a poměrně dost přišlo. Díky tomu jsme maximálně zkrátily zahajovací nástup a v jídelně potom vysvětlili trať a pravidla všem kormidelníkům. V tom déšť ustal a začalo trochu foukat. Já jsem honem dokončil sestavení startovních listin a běžel k vodě, kde zatím byla vybojkovaná trať a loď připravené k vyplutí. Vítr se nezdál přespříliš silný, což však vůbec nebyla pravda. Na vodu se vydala vlčata na společnou rozjíždku s kadety a vcelku svižně objela svoji trať. Mezitím se poblíž břehu cvakla Galeona, kterou na re-



gatu vyslala Golden Hind (zrovna nesoutěžila). Potom se obrátil jeden kadet a po projetí cílem jedná ze závodících lodí (asi po mírné kolizi). To už záchranné práce běžely naplno. Udělané lodi bylo nutno dovléci po větru ke břehu, který byl poměrně dost vzdálený. Jelikož záchranné lodi byly poháněny pádly, šlo vše přece jen trochu pomaleji. Když jsme vyrazili do oblasti, kde se většina lodí udělala, zjistili jsme, že tam fouká velice nepříjemný nárazový vítr, který se navíc ještě nepříjemně točí. A dále po větru potom foukal vítr sice již bez nárazů a změn směru, ale jeho síla byla stejná, jako na trati v nárazech, a zvedal dost velké vlny. Proti tomuto větru již pramice nechtěly stoupat. Po ukončení záchranných prací jsme se šli naobědvat. Začal jsem mít obavy o regulérním průběhu závodu. Po obědě nastoupili na trať skauti. Bylo rozhodnuto, že pojedou dvě „slepené“ rozjíždky, aby se neztrácel čas výměnou posádek. Také tentokrát došlo k několika uděláním a ti, kteří nesoutěžili, měli plné ruce práce s vytahováním převrnutých lodí z vody. Mám pocit, že jsme tento den tahali z vody sedm pramic. Docela se mi zdálo, že by bylo vhodné založit lodní třídu U550 – chvílemi to vypadalo, jako by soutěžily ponorky a ne plachetnice. Po skautech nastoupili opět na dvě „slepené“ rozjíždky roveři. Nyní byla situace již klidnější – neudělalo se tolik lodí, ale vítr foukal stále stejně nepříjemně. Po roverech zbyl ještě čas na třetí rozjíždku skautů, která nakonec výsledky spíše zamotala, ale jela se konečně za trochu nor-

málnějšího větru (i když stále foukal poměrně dost silně). K večeri jsem se odšoural výrazně unaven záchrannými pracemi. Po nástupu jsem ještě spočítal výsledky mistrovství a Stopař napsal diplomy.

Nedělní ráno bylo slunečné a přeci jenom teplejší, než byla sobota. Vítr byl slabší, ale přesto foukal dost slušně. Na plavbu na zadní vítr na Mobby Dicku to však nebylo nic moc. Po nástupu jsme honem přivezli k vodě a začali ho strojit. Ostatní lodi se mezitím chystaly ke startu. Stále ještě nemáme zdaleka ustrojeno a ostatní lodi startují. V době, kdy už prakticky lodi mizí v úžině, teprve odražíme. Amateur zaujímá místo na přídi s kamerou a vydáváme se stíhat závodní pole. Na vjezd do úžiny již máme na dohled první lodi a v úžině jich hodně předjíždíme. Když vyjíždíme z úžiny, potkáváme k našemu zděšení Blechu, který již s vytaženým spinakrem jede zpátky. V této chvíli mi je jasné, že letos Modrou stuhu opět nevyhraju (a opět vlastní vinou). Brzy však zjistím příčinu tohoto neradostného stavu. Letos se nejede Modrá stuha, ale nejvýš tak Modrá tkanička! Mikrob si značně ulehčil práci a trať udělal proklatě krátkou. Bóji točíme asi na dvanáctém místě a do cíle se stačíme ještě o něco zlepšit, ale kdyby trať byla o něco delší... No jo, kdyby.

Takže teď ještě musíme odstrojít loď, dovézt je na základnu a zpracovat výsledky Modré stuhu. Loď, která byla celkově první však Modrou stuhu získat nemůže – není majetkem Junáka ani majetkem jeho člena. Takže vítězí pardubické Toledo, které získává současně i Štít konstruktérů.

Ještě závěrečný nástup, na kterém zazní hromové ahoj příštímu SKARE a to letošní je minulostí. Ale přeci jen, neměli bychom vyhlásit tu lodní třídu U550?

Sam

SKARE 2004

Letošní SKARE proběhlo na Seči ve dnech 30. 4. až 2. 5. Účast soutěžících byla hojná – na startu se postupně objevilo 26 lodí, z toho jeden Létající Holanďan, jedna kajutová loď mimo třídy, tři Kadety a zbytek – tj. 22 lodí, byly oplachtěné P550 a P550e. Lodí P550e jsme letos viděli o něco více, než bývalo poslední dobou zvykem, protože se na startu objevily přístavy Zlatá Laň a Viribus Unitis z Ostravy, které na tomto typu jezdí. Závodů se zúčastnily přístavy Sedmička Pardubice, 4. přístav Praha, Zlatá kotva Praha, Křišťál Jablonec, Zlatá laň Ostrava, Viribus Unitis Ostrava, Omaha Plzeň, Vysoké Mýto, Kolín a Liběchov.

Bohužel se letos z důvodů ryze technických (auto v opravě) neobjevil Yachtservis, ale to snad bude pro příště zažehnáno. Na startu se objevily opět nové varianty oplachtění – Ostraváci přišli s novým materiálem – tkanina na šití plachet na stánky atd., a to ve dvou variantách – jednak klasicky střížené plachty přístavu Zlatá Laň, jednak oplachtění se vzpěrovou plachtou přístavu Viribus Unitis. Vzhledem k výsledkům se zdá, že tato cesta není špatná, ale zdá se mi, že trvanlivost těchto plachet se v zásadě příliš neliší od plachet z kaširovaného igelitu. Sedmička Pardubice a Křišťál Jablonec zase přišli s plachtami z dakronu. První nevýhoda oproti oplachtění ostravských přístavů spočívá v tom, že se jedná o oplachtění opravdu standardní – 7 m², bez možnosti zvětšit plochu plachet pro Modrou stuhu, druhá nevýhoda potom spočívá ve vyšší pořizovací ceně. Výhodou je ale zase trvanlivost, která by měla být zhruba stejná jako trvanlivost pečlivě udržovaného trupu. Potom se ztratí nevýhoda vyšší ceny. Tyto plachty byly opět vidět ve dvou variantách – jednak do stěžně s drážkou, jednak komínkové. Také toto oplachtění prokázalo velmi dobré

vlastnosti.

V den srazu – 30. 4. panovalo nádherné teplé počasí s dobrým, dostatečně silným větrem, ve kterém jsme jaksi nezávodili, protože jsme se teprve postupně sjížděli. Já osobně jsem ještě zhruba do deseti večer dodělával oplachtění Kalmara, který se též dočkal nových dakronových plachet. Večer jsme ještě stihli poradu kapitánů. Ráno následoval již hektický program. V 7:00 budíček, v 8:00 snídaně. To by bylo vcelku poklidné, pokud by se za tu dobu nemuselo stihnout dopravit všechny lodě do přístavu a ustrojit je. V 8:30 potom byl nástup a v 9:00 krátký brífink pro kormidelníky, protože vítr začal docela foukat a už bylo nutno co nejrychleji vyrazit na vodu. První rozjíždka patřila jako obvykle spojenému závodě vlčat a třídy open. Po nich přišla na řadu první rozjíždka kategorie skautů. Efendí vyhlásil sázku, kolik lodí se udělá – vsadilo si nás několik od nuly do šesti lodí. Prohráli jsme všichni – udělalo se jich osm. Vítr nabyl totiž docela slušné síly a pro mnohé to přeci jenom bylo letos poprvé na vodě za kloudného větru. Ve druhé rozjíždce potom přibýly ještě dvě lodě a to už bylo všechno. Tato rozjíždka se jela ale až po obědě, ke kterému byly šišky s mákem. Po dokončení třetí rozjíždky skautů nastoupili na trať roveři, kteří jeli dvě rozjíždky. To se vítr začal docela překvapivě tišit, ale až do konce závodu foukalo docela dostatečně. Po dokončení rozjížděk jsme ještě dali na vodu Missouri a spěchali na večeri. Po nástupu jsem spočítal výsledky, a vyřešil sporný případ v závodě roverů.

V neděli ráno jsme měli naplánovanou Modrou stuhu. Po budíčku jsem seběhl k vodě a vítr nikde. Říkal jsem si, že snad za chvíli začne foukat a šel na snídani. Po vztyčení vlajky jsme uspořádali opět krátký brífink o Modré stuze, Guma

se svými vlčaty naložil bóji do lodi a vyrazil do prostoru obrátky. Kládl jsem mu na srdce, aby z Modré stuhu neudělal opět modrou tkaničku, jako loni Mikrob, který dopádl asi tak na půl cesty k židovskému hřbitovu a tam zakotvil bóji. Guma si má slova vzal opravdu k srdci a bóji umístil až před yachtklub na Ústupkách, což bylo sice poněkud dál, než jsem původně předpokládal, ale závod tím získal na zajímavosti, protože se potratily vyskytly snad všechny možné druhy větru, které loď mohou potkat. Mimo jiné tu bóji pro svůj závod využili také jachtaři pardubického yachtklubu, kteří ve stejném termínu pořádali závody na Ústupkách. Vítr se mezitím poněkud probral, takže bylo možno vyrazit na trať. V úžině se ukázalo, že ne všude bude dnes vítr slabý. V Čáslavské zátoce potom vítr foukal velice střídavě, což moji poměrně těžké lodi moc nesvědčilo a předstihla nás jedna ostravská P550. K mému velkému překvapení se v plánovaném čase k obrátkové bóji nedostala jenom jedna loď, i když Ostraváci i my jsme k ní dojeli jenom s asi půlhodinovou časovou rezervou. Zdá se, že zručnost a umění posádek se opravdu zvětšuje. Ale abych nás nepřechválil – tři lodi sice projely celou trať, ale potom z mně zcela nepochopitelného důvodu neprošly cílovou čáru, která byla při ranním brífinku jednoznačně definovaná – mezi žlutou a modrou bóji. Pak se jejich posádky hrozně divily, že nebyly klasifikovány. A mně bylo opět (již potřetí) dopřáno být skoro první v Modré stuze. Zase asi o loď. Dojžděli jsme vítěznou loď, ale cíl byl zase už nějak moc blízko. Poté již zbylo jenom odstrojit loď, naložit je na vleky či odvézt do loděnice, poobědvat, absolvovat závěrečný nástup s vyhlášením výsledků a rozjet se do svých domovů.

Sam

SKARE 2005

Datum bylo stanoveno na 29. 4. – 1. 5. 2005. Místo konání nedoznalo změn – jednalo se o skautskou základnu pardubického střediska na Seči.

Jak je vidět i z předešlých ročníků, zájem o plachtění je stále veliký. Na tuto regatu se sešli skauti a skautky z celé republiky. A že se jedná o zájem vskutku veliký, je vidět i z materiálů stěžňů, plachet i techniky plachtění. Kde jsou ty časy, kdy se ručně strouhaly stěžně, na koleně šily plachty, boční stěhy byly z provázků (někdo dokonce použil i rádelní šňůru) a kormidla se ohýbala i za slabého větru. Kde jsou časy ostravské Eskadry (časy Efendiho), která určovala a vyšlapávala cestu začínajícím jachtařům, když Oskar Randák přišel s revolučním typem přestavby pramice P520 – šarpie na P550 jolovitěho tvaru, použil podobného stylu oplachtění třídy windsurfing (stěžně je nasunut do komínku plachty pro získání lepšího profilu plachty)... Tak bychom mohli dále pokračovat ve výčtu pokrokových myšlenek Pavla Česáka (demontovatelné uchycení kormidel-



ního závěsu) aj.

Tato myšlenka musela člověka nutně opakovaně napadat, když spatřil na letošním SKARE nádher-

né plachetnice, které se podobaly opravdovým závodním plachetnicím a ne jen (dle některých rýpalů) pokusu o určitý hybrid.

Premiéru zde měla Flintova nová jednoposádková plachetnice polské výroby třídy 407 (samovylévací kokpit, velikost plachty kolem 7 m² jako v naší republice jezdcí Laser nebo Evropa, ovšem jiné koncepce trupu), dále byla k vidění písecká ploutvokýlová Bonaventura a rozrostlo se i pole lodní třídy Cadet na celé 4 kusy. Na nedělní Modrou stuhu nastoupila i jedna loď třídy Evropa. Ostatní plachetnice byly již dříve zmiňované třídy P550 a jeden typ – Efendiho třívltnka s perfektně udělanou výdřevou.

Pátek byl zasvěcen hlavně příjezdu lodí, jejich vybalení, nastrojování a pro nedočkávané jedince i páteční plavba. (Někteří nedočkávatci již okupovali pardubickou základnu od čtvrtka, aby si mohli „zajachtat“).



Bohužel tentokrát nám vítr moc nepřál a nechtěl foukat (asi ještě vespával zimu), což potvrzovali i ti, kteří přijeli dříve, „že to za moc nestálo“. Večer se sešly posádky k prezentaci a vyslechnutí informací na příští den. Jelikož dnes již není až tak velký přežitek mít počítač, mohli zájemci večer shlédnout instruktážní video o plachtění pro lodní třídy Optimist a Laser a zakázané způsoby pohybu na plachtenicích, které jsou řešeny závodními pravidly ISAF (Mezinárodní jachetní federace).

Sobotní ráno nás přivítalo nádherným nejachtařským počasím – svítilo slunce, ale po větru ani památky. Po snídani byl na ranním nástupu upřesněn program dne: ráno vysvětlení sporných otázek při startech, problémy během jízdy, jakým způsobem je vytyčena daná trať a jak se budou dané bóje objíždět. Aby nedocházelo k malérům, byli povoláni místní záchra-

náři, aby bděli nad naší bezpečností. Neměli výjimečně co na práci, ale kdo je připraven... To jim ale nic neubírá na naší vděčnosti. Kapitáni si prosadili, že se bude jezdit trať trojúhelník – karusel – trojúhelník a toto, že platí pro všechny kategorie.

Bohužel, jak jsem již na počátku předeslal, vítr nám moc nepřál, takže se podařilo odjet od každé kategorie jen jednu rozjíždku. (Čas jedné rozjíždky byl cca 90 – 100 minut). U kategorie vlčat se nám zároveň podařilo odjet i jednu rozjíždku třídy Cadet.

Počet lodí v jednotlivých třídách:

W – 5 lodí

S – 15 lodí

R – 15 lodí

Večer proběhl táborák spojený s pálením čarodějnic, zpěvem a smíchem.

V neděli se jel dálkový závod Modrá stuha s obrátkou u židovského hřbitova.

Počet lodí na Modré stuze celkem: 26.

Z toho 1 loď nedokončila danou trať a byla diskvalifikována.

Bylo řešeno několik konfliktních situací:

- nedodržení přednosti v jízdě (vítr zprava, vítr zleva),
- nenošení vesty během závodu,
- vyhýbání se u bóje,
- plachetnice s právem jízdy,
- kontrola objezdu bóje (nutno kvůli sporným situacím obsadit pověřenou osobou, která toto bude evidovat).

Na závěr bych chtěl poděkovat všem, kteří se na letošním SKARE aktivně podíleli, ať u jeho přípravy nebo během závodů.

Stopař



SKARE 2006

Jak si představujete nevhodné počasí pro jachtařské závody? Zima? Dá se přežít. Déšť? Dá se přežít. Nefouká vítr? Tak blbneme na břehu. Všechno tohle najednou? I to se dá přežít, i když slabší jedinci občas podlehnou a zdrhnou. A tohle všechno nás letos potkalo. Najednou.

Tento charakter počasí začal zhruba v době, kdy jsme se začali na skautské základně u Sečské přehrady v pátek 28. dubna (ne opravdu to nebylo 13.) sjíždět. A do jisté míry nás opustil až v pondělí dopoledne, kolem deváté hodiny krátce před startem Modré stuhu HKVS (i když s větrem se to trochu vylepšilo už v neděli k večeru).

Jak jste možná vyčenichali z předcházejících řádek, letošní SKARE začalo 28. dubna, kdy proběhl pouze příjezd účastníků, schůzka kapitánů před závodem a určitá neformální jednání přítomných kapitánů o budoucnosti lodní třídy P550. Přitom jsem se také dověděl, že nám loňský držitel Modré stuhu nepřivezl putovní trofej zpátky (hromy a blesky na jeho hlavu).

Na vodě jsme poprvé uviděli pramici MEGA, kterou sestrojil Efendi. Blecha opustil svého oblíbeného kadeta a přijel s lodí třídy Evropa jménem Flea. Podobnou lodí se letos pochlubil i 7. přístav Pardubice. Dále se na startu objevil jeden kadet z Kolína. Z Kolína přijela i Obluda, což je pozoruhodný kataramaran, nesený dvěma Pálavami a vybavený úctyhodným oplachtěním. Dále jsme viděli píseckou Vossu, která je poněkud mimo třídy a pardubickou Missouri (FD). Potom se na startu objevilo značné množství oplachtěných P550. Některé si s oplachtěním moc nerozuměly (např. 4. přístav Praha po proříznutí zaslepení ploutvové skříně jedné lodi zjistil, že jim do lodi značně teče a to až tak, že posádka skoro nestačí vylévat). Po

shlednutí startovního pole jsme zjistili, že pomalu začíná ubývat lodí s oplachtěním z kaširovaného igelitu a objevuje se stále více lodí s plachtami z dakronu. A po shlednutí výsledkové listiny jsme zjistili (ostatně jako už tolikrát), že když posádka za mnoho nestojí, nepomůže jim k lepšímu umístění ani sebelepší loď.

V pátek večer se ještě jury vzhledem k tomu, že je přítomno pouze 12 vlčat a žabiček a že předpověď počasí prorokuje naprosto minimální vítr, rozhodla, že vlčata pojedou ve čtyřčlenných posádkách.

V sobotu nás ráno přivítalo drobným deštěm, solidní zimou a prakticky nehybným vzduchem. Po snídani jsme tedy odtransportovali k vodě zbytek lodí, provedli jejich základní ostrojení a postavili trať. Jelikož se déšť na chvíli umoudřil, proběhl nakonec zahajovací nástup docela normálně. Vítr se sem tam trochu pohnul, takže jsme se rozhodli odstartovat první rozjíždětku kategorie vlčat. Po obědě jsme odstartovali první rozjíždětku kategorie skautů. Když lodě dojezdy do cíle, tak vítr totálně lehl a vzhledem k tomu, že nás ještě čekaly dva dny, odešli jsme od vody vcelku s lehkým srdcem, že nějak ten závod přeci dojedeme. Než jsme došli na základnu, dalo se opět do drobného, vytrvalého deště.

Po chutné večeři nám Blecha natchystal příjemné překvapení v podobě kina – promítal se Master and Commander – odvrácená strana světa. Sice v původním znění a s titulky, ale přesto krásný snímek ukazující zřejmě dost přesně atmosféru britských válečných lodí na přelomu osmnáctého a devatenáctého století.

V neděli ráno sice moc nepršelo, ale s větrem to bylo zase na levačku. Přesto jsme po snídani odstartovali první rozjíždětku roverů. Ve všeobecném zmatku jsme si skoro nevšimli, že Efendi začal balit loď

a odjel směrem do Ostravy. Tato rozjížděčka se díky slabému větru poměrně dost protáhla, a tak jsme poslali vlčata honem na oběd, aby odjela svoji rozjížděčku v obě oběda ostatních námořníků. To se vskutku povedlo, protože vítr poněkud (ale opravdu jenom poněkud) zesílil a rozjížděčka vlčat proběhla mnohem rychleji, než jsme původně čekali. Po nich nastoupili na start skauti a na konec ještě roveři, kterým už foukalo tak, že se dalo už i trošku jet, a díky tomu jsme vlastně měli všechny nutné rozjížděčky odjeté, i když rozhodčí byli poměrně pořádně zmrzlí (a to se ještě střídali). Posádky soutěžících na tom nebyly o mnoho lépe, protože mnohé startovaly v několika kategoriích, a tak byly na vodě skoro pořád a navíc v tomto větru si člověk na plachetnici moc nezacvičí. V průběhu odpoledne povolily nervy posádkám z Vysokého Mýta a donutili svého kapitána k odjezdu domů. Večer jsme se sešli u dalšího kina (teď už se mi to tak nelíbilo).

Pondělní ráno bylo téměř mrazivé, ale slunečné. Když jsem se vyhrabal ze spacáku, tak to s větrem vypadalo stále všelijak. Šel jsem se podívat k vodě a hrůza – hladina lesklá jako zrcadlo, jenom uprostřed slabě zčeřená a u úžiny (kterou budeme muset při plavbě za modrou stuhou projet) vůbec nic. Tak jsem se radši šel nasnídat a rozhodl se, že vyčkám zhruba do deseti hodin, jestli trochu nezačne foukat, abychom pak když tak odstartovali. K mému velkému překvapení jsme s Missouri vypluli sice na zrcadlo, to však po několika metrech zmizelo a mohli jsme plout. Rychle jsme uspořádali start (co kdyby přestalo foukat) a odstartoval jsem. Plavba až asi do poloviny úžiny byla krušná. Pak začal vítr sílit a já začal věřit, že bych snad už konečně mohl jednou tu zatracenou Modrou stuhu vyhrát.

Bóji jsem točil jako první a zpět do úžiny jsem vplouval se značným náskokem. Plavba úžinou na zadní vítr (pokud moc nefouká) je moje dlouholetá noční můra. Vždycky mne tam spousta lodí předjede. Stejně jako letos, kdy jsme se propadli až na asi čtvrté místo, což se mi zdálo vyloženě ostudné. Ale jenom Flea byla hodně vpředu a ostatní lodi se docela dobře ještě daly předjet. Což se nám také podařilo a předjeli jsme je pořádně, protože po výjezdu z úžiny začal foukat poměrně dost silný západní vítr, který nás rychle zanesl do cíle, což se ostatním lodím (pokud pominu Fleu) tak rychle nepodařilo, takže jsem (pokolikáté už?) zase skončil na druhém místě. Já snad tento závod nikdy nevyhraji. Když jsme se blížili k cílové bóji, tak se Stopař ohlédl a uviděl, jak se písecká Jitřenka poblíž ostrova zvrhla. Takže jsme okamžitě po proje-

tí cílem otočili a mazali jsme zpátky k ostrovu, kde mezitím již zahájila záchranné práce Vossa. Jitřenka byla obrácená „na eskymáka“ – tedy stěžněm ke dnu, ne pouze na bok. Posádka byla mezitím bezpečně na Vosse. My jsme spustili plachty a zachytili vlečné lano a snažili se loď dopravit k ostrovu, abychom ji vylili. Loď však podle mého skromného názoru nedržela na hladině tak, jak bych si u P550 představoval. Příklad se totiž vyloženě potápěla do hloubky. No nedbali jsme toho, pevně jsme ji drželi na lanech a snažili jsme se ji dopravit ke břehu. Na pomoc nám ještě připlula Obluda a Rejnok z Jablonce n. Nisou. Vossu s trosečníky jsme tedy odeslali honem do přístavu. Postupně se nám podařilo dorazit ke břehu, loď nejdříve nahnout na bok a poté i postavit. Když jsme ji začali tahat z vody, tak jsme zjistili důvod její špatné plovatelnos-

ti po zalití. V přední komoře měla vyříznutou díru, a do komory byly naházeny prázdné a uzavřené PET láhve. Některé nebyly asi uzavřené až tak dokonale, protože jsme je z komory vytáhli plné sečské vody. Ty ostatní vypadaly, jako by je někdo sešlapal – byly totiž naplněné docela teplým vzduchem a po zchlazení ve vodě se prostě zbortily a udělaly místo vodě, která táhla loď ke dnu. Loď jsme tedy vytáhli, vylili, z naší lodi na ni přestoupil Stopař a odpádl s ní do přístavu. My jsme ještě s Amateurem vytáhli plachty a dojeli pro startovní/cílovou bóji a honem přistáli.

No a co nám ještě zbývalo – uklidit loď, naobědvat se, nástup s vyhlášením výsledků a předáním cen a odjet domů.

Sam

SKARE 2007

Když jsem v pátek 27. dubna vstával, bylo mi jasné, že letošní SKARE pro mne vlastně již skončilo. Takhle důkladné nachlazení jsem neabsolvoval již několik let. Odpoledne, když jsem se chystal k odjezdu, jsem se rozhodl, že pokud budu moci spát v malé místnosti (aby to ode mne ještě někdo nedej bože nechytíl) a nebude mi zas tak úplně nejhůř, tak tam zůstanu.

V žádném případě však nebudu závodit. Obě podmínky se podařilo splnit, takže jsem na Seči zůstal, a tak mohl vzniknout i tento článek.

V sobotu ráno bylo nádherné slunečné počasí, ale. Samozřejmě, že nikdy nic nemůže být stoprocentní, takže taková drobná vada na kráse – nefoukal vítr. No, nasnídali jsme se, v osm hodin byl nástup, potom následovala příprava lodí, trati, startovních listin. Mezitím začalo trošičku foukat, takže jsme odstartovali jedinou rozjížděku závodu vlčat, která se jela současně



se závodem Kadetů.

Já jsem se mezitím prošel několikrát přístavištěm, abych zkontroloval startovní pole. V přístavišti jsem našel větší množství oplachtěných pramic P550 (několik P550e) a Efendiho rozšířenou P550, jejíž trup je přece jenom již značně odlišný. Dále tam byly čtyři Kadety, jeden Létající Holanďan jedna Evropa a jedna loď 407 (Flintova), jeden Vaurien, který se nakonec závodů nezúčastnil, a jedna loď označená V, kterou získal Myš-

ák ze Švýcarska a která vzhledem ke své nízké hmotnosti a poměrně značnému oplachtění zřejmě bude jednou hodně rychlá.

První rozjížděka se díky slabému větru neskutečně vlekla. Než skončila, byla poslána většina mužstva na oběd. Po jejím skončení se urychleně naobědvali rozhodčí. Když však chtěl Amateur vstoupit do člunu, že odstartuje první rozjížděku skautů, ukázalo se, že Elektrikář, který měl být na člunu s ním, není k sehnání, a tak vyrazil na start sám. Tato rozjížděka už trvala o trochu kratší dobu, protože se vítr trošičku zmátořil a už se nestávalo tak často, že by nefoukalo vůbec. Na trati zato vzniklo několik strkanic, jejichž účastníci se neobtěžovali točit trestná kolečka. Tahle záležitost nakonec skončila u zeleného stolu (koho kdy napadl tento název, když náš stůl je v přírodní barvě smrkového dřeva) a byla rozsouzena ke všeobecnému souhlasu všech zúčastněných.

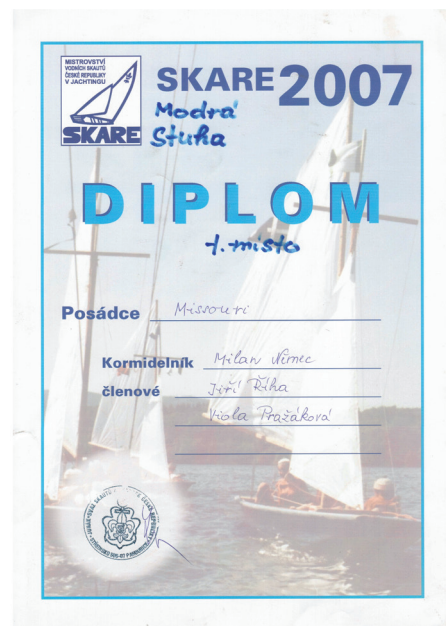
Pak následovala druhá rozjíždka kategorie skautů, která již dopadla bez problémů.

Nyní již následovala kategorie roverů. Tato kategorie bývala dříve poměrně slabě obsazená, ale letos byla velice silná jak co do počtu lodí, tak i do umění posádek. Navíc opět poněkud zesílil vítr a rozjíždky byly díky tomu zase o něco kratší. Roveři proto stihli rozjíždky tři. Posádky tří lodí si ale po druhé rozjíždce myslely, že závod pro ně již skončil a v okamžiku, kdy zjistili, že mají pět minut do startu, měly již prakticky kompletně odstrojené lodě. Jedna z těchto lodí okamžitě začala zase loď připravovat a nakonec odstartovala s určitým zpožděním mezi posledními loděmi. Tuto rozjíždku sice nevyhrála, ale po heroickém výkonu v ní skončila třetí a celkově svoji kategorii vyhrála.

Teď už zbývalo jenom se navečeřet, spočítat výsledky a napsat diplomy z mistrovství. Pak se jen pokusit o spánek, což jde s rýmou dost těžko.

Ráno jsem se probudil do podobného rána, jako bylo to sobotní. Při nástupu jsem stanovil čas startu Modré stuhy a doufal, že se do té doby vítr nad závodníky smiluje. A smiloval se. Když jsme přišli k vodě, začalo trochu foukat. Všichni tedy honem ustrojili lodě a vyrazili na vodu. Start proběhl prakticky přesně podle plánu. Jakmile lodě zmizely za mysem, zdálo se mi, že vítr trošičku přidal. Rozhodně dřív, než jsem si myslel, se však za mysem objevila první plachta. K mé velké úlevě to byla naše Missoiri (FD), která s velkým náskokem doplula do cíle jako první (po sérii několika druhých míst).

Nyní již zbývalo jenom napsat di-



plomy z Modré stuhy, naobědvat se, uklidit lodě a tábořiště, vyhlásit výsledky na závěrečném nástupu a rozjet se domů.

SKARE 2008 třikrát ahoj!!!

Sam



SKARE 2008

Jestliže jsem byl loni našťvaný, že nemůžu závodit, tak letos je ještě hůř. Letos mi doktor zakázal loď vůbec. Abych řekl pravdu, není to moc povzbudivé pro vodního skauta, když nemůže na vodu. No co, nějak to snad přežiju a příští rok snad bude líp. Ale abych si přestal stěžovat a začal něco o SKARE.

Letos nám docela přál kalendář, takže sraz účastníků byl naplánován na čtvrtek, přičemž někteří přijeli již ve středu večer (a někteří až v pátek večer). Závody mistrovství republiky se jely v pátek a v sobotu a Modrá stuha potom v neděli dopoledne.

Co se týče startovního pole, objevily se v celku obvyklé lodě – oplachtěné pramice, Kadet, dvě Evropy, Vaurien, samo domo vyrobený katamaran (už tu jednou byl, kde trupy tvořily dvě Pálavy, což moc nejezdilo, letos trupy tvořily dvě plastové kánoe a to již docela funguje), Létající Holanďan a Severka.

Severku Flint přivezl ukázat a zároveň tu proběhla i její panenská plavba, což znamenalo, že se poprvé dostala na vodu až v sobotu večer po šíleném finišování na dokončovacích pracích na stěžni – ne vždy jde vše tak, jak bychom si to představovali. Její výsledek v Modré stuze v neděli ráno byl potom vyloženě senzační.

Byla zde k vidění i inovovaná P550, s bočními lavičkami pro jachting. Na její představení přijel i Oskar a vysvětlil nám všechny finesy, které k této úpravě vymyslel. Vyskytly se samozřejmě i nějaké připomínky, ale většinu nám Oskar vcelku hravě vyvrátil. Ukázalo se, že myslel skoro na všechno. Když jsem u návštěv, musím se zmínit i o návštěvě hlavního kapitána, kterého jsem na SKARE už pěkně dlouho neviděl.

Nyní snad již můžu přistoupit k popisu vlastních závodů. V mistrovství se závodilo ve čtyřech ka-



tegoriích – open, W, S, R. Kategorie open a W absolvovaly po dvou rozjíždkách (obvykle bývala rozjíždka jediná). A kategorie R a S, které v minulosti mívaly dvě až tři rozjíždky (když to dobře šlo), letos absolvovaly rozjížděk šest. Jak je to možné? No, jednak nám docela přálo počasí – vítr byl možná trošičku slabší než akorát, ale bezvětřím jsme rozhodně netrpěli. A co mě potěšilo nejvíc – starty pomalu (dokonce i u vlčat) přestávají být

noční můrou a v zásadě jela jedna rozjíždka za druhou bez zbytečných přestávek. Při závodech mistrovství stála za zmínku účast lodí z přístavu Viribus Unitis, které startovaly jenom v polovičním počtu rozjížděk a přesto se ve startovním poli neztratily.

V sobotu dopoledne jsme stačili ještě připravit trať pro Modrou stuhu. Bóji jsme umístili až před pardubický jachtklub na Ústupkách, aby trať měla alespoň něja-

kou délku.

Nedělní Modrá stuha byla zahájena obvyklým meteorologickým problémem – ráno nefoukalo. Takže následoval pohled do křišťálové koule a rozhodnutí, že se startuje v 9:30. Nakonec se podařilo všechny lodě dostat na vodu asi o čtvrt hodiny později. Jelikož mezitím začalo docela foukat, startovalo se prakticky okamžitě. Hned po startu se dopředu draly lodě, u kterých se to čekalo (např. pardubická Missouri – FD), ale také Severka. Flint byl sice po její první plavbě v sobotu večer velice optimistický, ale bylo nám naprosto jasné, že ještě má k dokonalému vyladění oplachtění velice daleko (však se také do poslední chvíle před startem na oplachtění ještě pracovalo). Hned po startu jsme se s Amateurem a jeho kamerou hnali k úžině, abychom zaznamenali hromadný průjezd tímto obtížným místem. Nestihli jsme to, i když jsme se opravdu snažili. Zato jsme si vyslechli nadávky jednoho rybáře, který si snad myslel, že je celá přehrada jeho. Potom jsme chvíli povídali s obyvateli chaty, která tam stojí (jedna z nejstarších na Seči). Než jsme se nadáli, uviděli jsme první plachtěnice, stoupající proti větru na zpáteční cestě. Takže jsem spěchal do cíle, abych mohl zodpovědně určit pořadí v cíli. Brzy jím proje-



FOTO MILAN NĚMEC - STOPAŘ

la Missouri a s určitým odstupem za ní Severka. Flint je ale přesvědčen, že příště určitě pojede rychleji a já mu to věřím (a doufám, že příští rok snad už budu moci zase jet). Missouri se hned zase vrátila zpět pro bóji a přivezla ji dříve, než dorazily do cíle poslední lodě, což také o něčem vypovídá.

V tomto závodě jsem byl svědkem ještě jedné věci, která mě ve výsledku potěšila. Jedna z pardubických pramic měla posádku složenou z poměrně mladých a nezkušených lodníků včetně kormidelníka. Cestou na obrátku šlo všechno dobře – jeli na zadní, případně na zadoboční vítr. Po obrátce zjistili, že vítr je nad jejich síly. Kor-

midelník se rozhodl velice rychle a přitom správně – spustil plachty a jeli dál na „dřevěný“ vítr. Vítr byl opravdu nad jeho síly. Udělal, co bylo správné – vzdal závod, ale neohrozil posádku ani loď.

Po ukončení tohoto závodu nám nezbylo než uklidit loď, tábořiště, naobědvat se, absolvovat závěrečný nástup a rozjet se do svých domovů.

Na závěr ještě musím poděkovat pardubickým oldskautům za to, jak nás celou dobu krmili a Amateurovi za film, který o SKARE 2008 natočil a kvůli kterému ani nejel Modrou stuhu.

Sam



KAPITÁNSKÁ POŠTA



2x FOTO MILAN NĚMEC - STOPAŘ

SKARE 2009

Letošní SKARE mne nezastihlo v nejlepším duševním rozpoložení – opět jsem nesměl na loď (tedy asi bych mohl, ale jenom jako pasažér). Jestli to bude takhle pokračovat dál, tak nevím, nevím. Ale abych si jenom nestěžoval – nemusím takhle aspoň řešit otázku rozhodčího v cíli Modré Stuhu. Start jsem ze závodní lodi již několikrát zvládnul.

Ale teď zpátky ke SKARE. Opět nám přál kalendář (1. května bylo v pátek, a tak máme na závod o jeden den více, než je obvyklé). K mému překvapení nám vcelku přálo i počasí. Za celý víkend přišlo jenom jednou – ve čtvrtek večer. A o tom, jak foukal vítr, napíšu později.

Ve čtvrtek odpoledne a večer se sjeli účastníci a začali se chystat na závod. V pátek ráno jsme se po nástupu, který se konal s malým zpožděním zaviněným nutnou manipulací s vlajkovým stojárem, vydali k vodě, abychom zahájili závody. Stopař vyrazil s veslicí na vodu postavit trať a já jsem se mezitím věnoval prohlídce lodního parku, spojené s technickou přejímkou.

Jako obvykle byla převažující lodní třídou P550, dále se na vodě objevil Létající Holanďan, Vaurien, Evropa, tři Kadety, dva Optimisty a loď jménem Cihla, která vznikla oplachtěním bůhví jakého jolovi-



FOTO MILAN NĚMEC - STOPAŘ

tého trupu. Dvě pozoruhodné lodě potom přijely z Ostravy – SMS Dromedar, což je oplachtěná trojvltnka, vzniklá z trupu, který byl bůhví kde nalezen po povodni a velmi obtížně opraven (asi šedesát děr) a SMS Kronprinz Erzherzog Rudolf, což je dvojtěžník postavený na trupu P550e, vybavený cca 10 m² plachet (loď nemá kosatky). Obě tyto lodě podávaly během závodu pozoruhodné výkony, a to jak v kategorii Open, tak potom i v Modré Stuze.

Postupně jsme začali závodit. První se na startu objevila kategorie vlčat, která na trať vyrazila společně s kategorií Open. Zdálo se, že vítr zřejmě tento den moc foukat nebude. Po dvou rozjíždkách začali závodit skauti. V tu chvíli se však docela zostra rozfoukalo a hned se několik lodí udělalo. Kolínská Oskarka při tom dokonce zlomila stěžň a záchranáři nevěděli, kam dřív. Jelikož též nastala doba oběda, tak jsme se šli najíst a po jídle začali závodit roveři. Po dvou rozjíždkách odjeli ještě jednu rozjíždku skauti, a tím skončil páteční

program. Večer po nástupu jsme se ještě podívali na kino, které pro nás připravili Amateur s Logem a šli jsme si lehnout.

V sobotu ráno se zdál vítr o něco silnější než v pátek ráno, ale přes den již tak dramaticky nezesílil. Vlčata a Open odjeli dvě rozjíždky, roveři tři a skauti čtyři. Nevím, jak kdo, ale rozhodčí toho měli po tomto programu až nad hlavu. A to nás čekalo ještě zasedání lodní komise, která se sešla těsně po závodním programu a kterou navštívil i hlavní kapitán Vezír – byl přítomen již na druhém SKARE po sobě – světe div se! Dalším vzácným hostem byl Oskar. Pak mne ještě čekalo spočítat výsledky a napsat diplomy a nachystat se na Modrou stuhu.

Jediným nedělním závodem byla Modrá stuha – zúčastnily se jí prakticky všechny lodě, které jsme měli k dispozici. To slibovalo pěkný závod. Pěkný závod však také potřebuje pěkný vítr. A ten v neděli prostě nebyl – nefoukalo a nefoukalo, pak nějaký poryv a zase nefouka-



FOTO MILAN NĚMEC - STOPAŘ

lo. Vřak tomu odpovídaly i dosažené řasy – normálně trvá trař Modré stuhy vítězi něco kolem řtyřiceti minut, letos to vřak bylo dvě a půl hodiny. To už je podle mého docela dost. A poslední dorazili do cíle po více než řtyřech hodinách. Po závodě jsme jeřtě museli dopsat diplomy, najíst se, uklidit. Po tom jeřtě následoval nástup s vyhlášením výsledků. Na konci nástupu jsem nějak ztratil koncentraci (co se ostatně divím) a nechal jsem třikrát ahoj provolat nikoli SKARE 2010, ale Navigamu – no už nějak stárnu. Takže takhle skonřil letořní Navigamus – pardon SKARE.

Sam



FOTO MILAN NĚMEC - STOPAŘ

SKARE 2009

řtvrtek večer nás přivřtal nevlřdným pořasím. Lidř se taky taky začalo sjřždět pomalu a Plotice (coby hlavní zásobovař proviantem) začínala být nervóznř. „Kde máte těch sto lidí, co já s tím jídlem budu dělat?!“ Obavy se zdály být na místě, ale opak byl pravdou. Dávno již klesla tma na základnu, ale skauti začali najřždět i se svřmi plachetnicemi. Večer jsme prosedřli u přřhlášek a klasického plánu – co zřtra.

Ráno nás přivřtalo slunřčko, i kdyř teplota nic moc a o vřtru ani nemluvě. „Dědo, kde mář vřtaky na stořár?“ „No, já jsem je koupil a mělo by toho být dost.“ A jako obvykle – nebylo. „Prosřme vřech-

ny silné muže, budeme sklápět stořár, ař máme na co vyvěřit vlajky!“

Vřechno proběhlo skvěle, jak v dobře naolejovaném soukolř a sborka a rozborka stořáru se stala běřnou lapáliř. „Skauti, vlřata, roveři, seřadit, SKARE 2009 á-hoj. Vlřáci – kategorie Q pojedou jeden trojřhelnřk a startovat budou s kategoriř Open, která pojedou trojřhelnřk a karusel. Pak je vystřřidají skauti a nakonec roveři. Budeme jezdit po dvou rozjřždřkách non-stop, takže budřte připravenř!“

Stopař se Samem postavili trař (klasický trojřhelnřk), který se jel pravobokem.

Vřtr přřznivř, zesilujřcí. Prvnř roz-

jřždřky, první starty.

Vlřáci se nedokázali (ař na výjimky) dostat přes startovní řáru. Ve druhé rozjřždřce dořlo ke značnému zlepření a mohlo se jet. V kategorii Open se seřly tři loď řřřidy Cadet (dvě z řeské řřebové a jedna z Kolřna), dvě loď řřřidy Optimist (taky z řeské řřebové), ostravský keř, Efendiho oplachtěná vlnka, Cihla – loď blřže neurřitelné kategorie jolovitěho tvaru, libereckř Vaurien a pardubickř Evropa s kapitánem Rákosem. Je třeřba podotknout, že zde byl značný rozdřl při startu oproti první kategorii – což je asi pochopitelně.

Kategorie Skauti. Díky pozvanřm záchranářřm nedořlo k řádnřm



3x FOTO MILAN NĚMEC - STOPAŘ

ztrátám na životech. Vítr totiž zesílil a mnohé posádky nebyly na tento extrém zvyklé (o lodích nemluvě). Obrovské „šťěstí“ (nebo smůlu) měli písečtí, kteří často lovili svou loď z vln, kolínští, ti zase přišli o stěžeň. Ostravští stáhli, po zalití kokpitu, plachty, ale stejně byli odtaženi na břeh. Povel: „mužstvo k pumpám“ se nezdařil, objem tekutiny zalévající podpalubí byl větší než její odliv. I pardubičtí neunikli odtažení na břeh. Bylo nutno vydat kategorické rozhodnutí: „Všechny lodě na břeh, start odložen o jednu hodinu!“ (ať to jsou závody a ne jatka).

V sobotu vítr klesl na únosnou hladinu a odjelo se pár kvalitních rozjížděk.

Zato v neděli... Modrá stuha (dálkový závod na Ústupky a zpět), byla pomalu odkládána, až skoro zrušena. Vítr, co nám přál v pře-

dešlých dnech, odletěl někam, neznámo kam. Kolem desáté hodiny ranní došlo ke startu a stádo hlemýždů se vydalo na svou pouť. Do čela závodního pole se vydal Létaující Holanďan (FD) a celý houf lodí zůstal za jeho zrcadlem až sto metrů. Ale husy se počítají až na večer. Na otočné bójce na Ústupkách ještě Létaující Holanďan (FD) vede, ale jeho náskok se hodně snížil. Je s podivem, že někteří na bóji stoupali proti větru a ti druzí přijeli s větrem v zádech, což také hodně o něčem svědčí. A pak nastal boj o umístění. Ostravská loď dohání FD, na ni se tlačí písecká 70 stíhaná pardubickou 41. Pořadí se stále mění a úžina je již na obzoru na dosah. Vítr je a není. Cítíme ho ve tváři, ale na hladině nic, nebo skoro nic. Podle čeho nastavit plachty?! FD zůstává vzadu, bez větru to prostě nejde a váha lodě ji

brzdí. Ale nic není ztraceno. Loď píseckých s pardubickou 41 zajíždějí pod břeh a dostávají se do větrného „stínu“ a zastavují. Ostraváci chytají vítr a mizí směrem k cíli, kde se zastavují asi dva metry od cílové čáry. Holanďan chytá vítr a začíná se rozjíždět. Ve tváři Ostraváků je vidět zděšení. Vyjde to? Nevyjde? Bude mít FD potřetí za sebou Modrou stuhu? Nebo se podaří tuto linii přetrhout. Ostraváci pomalu začínají z nervozity okusovat stěžeň. Ale, bohužel, (bohudík pro Ostravu) Holanďan to nestihl a kormidelník ostravské lodě zamířil s výkřikem: „HURÁ“ šipkou přes bort.

Pak už čekalo účastníky jen vyhodnocení a pak cesta domů. Letošnímu SKARE a hlavně dalšímu ročníku v roce 2010 Á-hoj.

Stopař



SKARE 2010 na Hlučínské štěrkovně

Jako první dorazili ve čtvrtek večer Kolíňáci. Hned druhý den dopoledne vyráží na vodu. Mají kýbl slunka a tak pilně trénují, občas až v příliš silném větru. Odpoledne se k nim přidaly lodě z Č. Třebové, Pardubic a dalších přístavů. Všichni jako by zkušeně tušili, snaží se plachtit, co to dá. Ještě večer proběhla krátká seznamovačka. Nejlepšího „skaráka“ vytvořila skupina s pardubáckým vlčetem, které jako jednu z vlastností ideálního účastníka SKARE bez ostychu uvedlo „správný skarák nechrápe“. Zřejmě má neblahé zkušenosti. Jako motivace pro zítřejší závody se pak ještě promítaly krátké videoklipy z extrem jachtingu.

Ráno bylo jasné, že meteorologové se nemýlili a my byli stížeňni bezvětrnou rukou Aláha. Přesto posádky chystaly lodě, jachetní komise vytyčila trať a proběhl nástup. Poté, co v jeho závěru pozdravil oddíly místostarosta Kozmic, se spustil solidní liják, ve kterém ještě Bimbo a Pavlík předali bronzové a stříbrné bobry, a pak už se všichni rozběhli pod stříšky. Po chvíli liják přešel v mrholení a kolem desáté se vlajky na stěžni občas pohybovaly, takže urychleně začaly rozjížděky. Potvrdila se stará pravda,



FOTO MATYÁŠ THEUER - MED

že kvalita jachtaře se pozná ve slabém větru. Místo adrenalinu z náklonů to byly nervy při lovení občasných závanů, ale závodilo se.

Odpoledne ale ustaly i závan, a tak byl vyhlášen „Závod jachet na dřevěný vítr“. Začal jachetním testem, na základě kterého bylo stanoveno startovní pořadí. Lodě musely mít vztyčené plachty, jen dvě pádla a 4-6 členů posádky. A tady adrenalin a pot tekly plným proudem. Proplout téměř kilometrovou trať kolem ostrova na dvě pádla s vytaženými plachta-

mi, tož to už dá zabrat. (Ještě, že to nebylo proti větru!) Od startu první lodě to na břehu vřelo a jakmile lodě zmizely za ostrovem, s napětím se očekávalo, kdo se první objeví. Až do cíle to byl urputný boj a bylo vidět, že si všichni hrábli až na dno. Odpoledne mrholení ustalo, takže večer v pohodě proběhl táborák s perfektním programem, a to hlavně díky scénkám všech zúčastněných.

Neďele byla přesnou kopií soboty. Ve slabých závanech větru se po startu postupně propracovaly kupředu 3 třídivé jachty. V Modré stuze si tak nejlépe proti větru vystoupal do cíle českotřebovský Firebal, za ním pardubácká Evropa a na třetím místě eskadrová „420“. Závěrečné mohutné Ááá-hoj po rozdělení cen značilo, že rozmary počasí nikterak nenarušily psychiku přítomných. Pak už jen nakládání, balení, „ahoj příště“ a přání šťastné cesty. Zbytek Eskadry ještě čekalo nekonečné uklízení areálu závodů. V půl sedmé večer se podařilo vše uklidit a za odměnu začíná konečně parádně foukat. Těšme se na SKARE 2011!!!

Sten



FOTO MATYÁŠ THEUER - MED

zkrátit. U rozjížděk roverů bylo vidět toto: Kdo byl včas na startovní čáře a odstartoval – jel s poryvem. Komu se start nepovedl – horko těžko se prodíral vpřed. Projevila se odježděná zkušenost a zručnost s ovládáním lodě. Odpoledne dojela velká (ohlášená) skupina lidí – Oskar, Amateur, Čil a Zdeňour a mělo se jednat ohledně Severky, kam s ní. My (já se Samem) jsme se omluvili, že Skare má přednost a když to vyjde, rádi se zúčastníme (nevyšlo). Večer jsme uklidili lodě a po večeri se připravovali na nástup. Se Samem jsme ještě dopočítali výsledky, napsali diplomy (aspoň část) a už se pískala příprava na nástup. Dojel i Pavlík s Liškou, jakožto zástupci Hlavního kapitánátu vodních skautů. Při nástupu jsem si dovilil ohodnotit dnešní poslední dubnový den, jak se co podařilo. Posléze jsem byl vyzván bratrem Pavlíkem, abych předstoupil, a z jeho rukou mi byl předán Řád stříbrného bobra.

Neděle 1. května – Modrá stuha

Předchozí den jsme nechali na vodě dvě bóje a požádali bratra Loga, zda by nebyl ochoten nám odpískat start. (Se Samem jsme si to chtěli taky užít na Missouri, což je lodní třída Létaující Holanďan, zkratka na plachtě FD). Ta různorodost plachetnic byla pěkná. (Lé-



tající Holanďan (FD), Firewall (FB), Finn, Efendiho oplachtěná kánoe, katamarán, P520, P550. Vítr nám přál. Start byl na předboční vítr, přes úzinu na zadní s výkyvy přes boční vítr. Nám se Samem se povedl start a podařilo se nám získat náskok. Benny s Toledem se nás držel jako klíště. Po otočení bójky na Ústupcích vítr zesiloval, což se našemu ef děčku velmi líbilo. Od radosti si poskočil vpřed a uháněl až na cílovou čáru, kterou jsme pro-

tnuli za jednu hodinu a pět minut. Benny nakonec dojel na čtvrtém místě, za Fireballem a Efendiho oplachtěnou kánoí. Ale získal štít konstruktérů za nejrychlejší P550. Za obrovského chaosu se povedlo zpacifikovat mužstvo k nakládání lodí a k urychlenému nástupu. Ani jsme se nenadáli a další ročník Skare je za námi. A další?

Opět za rok.

Stopař



SKARE 2012

Letošní, již v pořadí sedmnáctý ročník Skare se konal (jak již bývá dlouholetým zvykem) na Sečské přehradě. Termín – nejbližší k 1. květnu – vyšel na 27. – 29. dubna. Základna pardubické Sedmičky nám bývá dobrým přístavem.

Pár dní před termínem jsem měl telefonické rozhovory na všechny strany jako na příklad „Záchranáři jsou objednaní? Jak to vypadá s přihlášenými lidmi?“ „Ano, jsou objednaní a počet přihlášených je předběžně 120 lidí.“ (někde jsem zaslechl, že lodí. Ale bohužel, ještě stále ne). Na srazu kapitánů v Havlíčkově brodě došla k našim uším nepříznivá zpráva o tom, že v rámci letošního Navigamu se s plachtěním nepočítá. Asi to bylo hlavním spouštěcím mechanismem tak pěkné účasti. Další nepříznivá zpráva byla od Sama, že si, bohužel, bude muset ode všeho na čas odpočinout, neboť podstoupil další operaci očí. Ale skauti jsou vždy připraveni přispěchat s pomocnou rukou. „Stopaři nepotřebuješ pomoci u rozhodčích?“ „Ano, rád přijmu vaši pomoc.“ Páteční dojezd na základnu a já jsem nevěřil vlastním očím – celý prostor od vjezdu k parkovišti byl doslova zatarasen vleky s loděmi. Ať již to byly pramice P550, nebo různé plachetnice třídy Kadet, Fireball, Efendiho speciály a světe div se, jeden katamarán třídy Tornádo. Další z nepříjemných zpráv byla ta, že příchod k vodě nový majitel oplotil a po dohodě nám umožnil přístup přes dveře v plotě. Ty dveře byly úzké, takže pramice se musely protahovat bokem. Ale mnozí to vyřešili po svém a lodě raději spustili přes kemp. Konečně jsme se mohli jít ubytovat a taky se počítalo s večeří. „Jak je počítáno na zítřek s programem?“ „Jako vždycky, snídaně mezi sedmou a půl osmou, na osm nástup, pak s loděmi, rozeřadit trať a hurá na vodu.“ „A nezapomeň, že po zimě musíme dát



FOTO MILAN NEMEC - STOPAŘ

nové výtahy na stožár, aby bylo na čem vytáhnout vlajky.“ „Tak to budou nastupovat bez krojů a pak si je půjdou obléknout?“ (zazněl takový názor z davu) „Nevidím důvod, proč to prodlužovat se svlékáním a zase oblékáním, skauti jsou šikovni.“

Sobotní ráno. Odbila sedmá a kuchari si chtěli nervozitou okousat i nehty na nohou. „Co se děje?“ „Pekař ještě nedorazil, i když měl dojet v šest.“ A to už Děda žhvil drát, pardon, uchopil mobil, a volal: „Kde máte toho pekaře, já ho uškrtním, měl tu už dávno bejt.“ Odpověď byla skvělá. Prý je někde na cestě. Když jim volal potřetí, tak se dověděl, že dotyčný to nenašel, tak to složil u restaurace. (U kterého, taky nebylo sděleno). Naštěstí to byla ta vedle u VISu. Směna v kuchyni (ve složení Candát, Tarbíněk, Kámen a Děda) již měla na-

broušeny nože, a tak za pět minut již volali, aby se pískal nástup na snídani. Při příchodu k vodě se zjistilo, že vítr již dostatečně zesílil na tolik, že ho bylo až moc. „Koho že chceš pustit jako prvního? Vlčata? Tak ty ses úplně zbláznil!“ Jako první šli na řadu ti nejstarší, kategorie roverů. Efendi navrhnul, aby se jezdilo bez kosatek, že to nebude tolik převracet. (Vzpomněl jsem si na dobu, kdy jakákoliv velikost plachty se Efendimu zdála malá) „My chceme jezdit i s kosátkou a kdo to neumí, ať na to neleze!“ Došlo k bouřlivé rozepři, zda kosatky ano, či ne. Nakonec se vydalo doporučení o sundání nebo zarolování kosatek. Stejně se nakonec zjistilo, že s kosátkou je to bezpečnější, a všichni ji nakonec nechali. Všechno totiž záviselo na souhře posádky, sledování poryvů větru, sledování konkuren-

ce a hlavně sledování času na startu každé rozjížděky. Neboť to byl jeden z nejčastějších důvodů špatného startu. Další z vysledovaných chyb bylo:

- předčasné přetahování kosatky – dojde k zabrzdění lodi při obratu
- špatně dopnuté přední lemy kosatky – plachetnice nechce stoupat

- špatné obraty s kormidlem – kormidlo by nemělo jít více než 45° a ne 90°

- špatná kontrola lodě posádkou před vyplutím, zda nemají povolené vanty, kování, sedačky...

- nebezpečně prováděný obrat po větru, tzv. halza – ráhna létala nekontrolovaně z jedné strany na druhou, stačilo by ráhno jemně přidržit rukou, ať nedochází ke zbytečnému opotřebování vantů, nebo ničení materiálu ráhna

- při příjezdu ke břehu – často měli chuť s lodí přistát s větrem v zádech, místo aby přistáli proti větru, jako přistávají na divoké vodě

Asi to bylo všechno dáno tím, že je začátek sezóny a ještě nemají všechno vžitě.

V každé kategorii se odjelo po tři rozjížděky. Bohužel to odnesla vlčata, na která kvůli silnému větru nevyšlo. Síla větru kolem 8 m/s,

v nárazech 12 m/s.

Odpoledne nás přijel navštívit i hlavní kapitán Vezír. Byla totiž svolána rada Klanu Stříbrných bobrů. Ale kamkoliv náš Velký Vezír přijde, všude ho provází dobrá nálada a veselá mysl. Někteří závodníci ji totiž potřebovali v hojně míře.

Nedělní ráno nám přineslo stále silnější vítr, který neutichl ani v noci. Čísi rozespálý hlas pronesl. „Vypněte už ten ventilátor!!!“ A jelikož měl být dálkový závod o Modrou stuhu, byl jsem se ráno podívat na hladinu přehrady. Výsledek byl znepokojivý. Voda měla tmavou barvu a od úžiny směrem na čáslavskou zátoku a dále na Ústupky to byla jedna velká bílá pěna.

Po konzultaci s meteorologickou předpovědí jsem nedělní závody zrušil, neboť zprávy říkaly o větru o síle 8-9 m/s, v nárazech až 21 m/s a na neděli jsem už záchranáře objednané neměl. Ostraváci si to jeli vyzkoušet jen na hlavní plachtu a říkali, že to byl pořádný hukot.

Na ranním nástupu proběhlo i vyhodnocení úspěšnosti, byly předány diplomy a ceny. Hlavní kapitán vyzdvihl naše nejmladší, protože to jsou hlavně ti, co nás jednou vystřídají. Ostatním složil svou poklonu za správné skaut-

ské zápolení. Mistrovství vodních skautů vyhrála loď S. M. S. Erzherzog Kronprinz Rudolf z přístavu Viribus Unitis Ostrava, ve složení kormidelník Kinjál, posádka Povidlo a Želvák (požádal jsem bratra Hvězdáře, zda by nemohl přečíst vyhodnocení a po tomto názvu mě chtěl zakousnout – opravdu, ale opravdu nevím proč).

Vlčata si svůj závod odjela v pondělí. Podařilo se jim odjet také tři rozjížděky a měla právě opačný problém než my o víkend – větru bylo totiž pomálu...

Touto cestou bych poděkoval Plejtvákovi, Bidlovi a Zippovi, že mi pomohli při pořádání závodu. A hlavně také všem, které nebavilo sedět doma a změřili si své síly s matkou přírodou. Dle mého úsudku to byly velmi podařené závody, ale toto mohou ohodnotit jen ti, kteří byli tak říkajíc na druhé straně bojiště jako závodníci, či diváci. Dobrý vítr do plachet při dalším zápolení. Ať je to třeba Sindibád race bratra Flinta na konci května na Orlíku, S. M. S. Regata na Slezské Hartě na konci srpna, kterou pořádá přístav Viribus Unitis z Ostravy, anebo Viking race na Křetince v polovině září střediska Česká Třebová.

Stopař



SKARE 2013

SKARE 2013 je mistrovství republiky vodních skautů v jachtingu. Setkali jsme se na naší loděnici na Hlučínské štěrkovně, kde se konaly všechny závody. Během pátku přijžděli jednotliví účastníci zblízka i zdaleka, z Ostravy i z Jablonce nad Nisou, ze Slovenska i z Prahy a dalších českých končin. :-D Večer byl spíše informační a organizační a všichni dychtivě očekávali ranní vítr. :-) Kdo ale ráno vylezl ze stanu na rozcvičku nebo teprve až na snídani a následný nástup, musel být lehce vykořeněn, protože i přes ujišťování Windguru o dobrých povětrnostních podmínkách, se hladina štěrkovny blyštěla jako zrcadlo, bez jediné vlnky a náznaku závanu. Po nástupu se situace ale začala lehce zlepšovat. Kategorie Open a vlčata sice měly v závodu trojúhelníku vítr velmi pozvolný, ale kategorie skautů a roverů už si mohly větru užívat plnými doušky. Někteří dokonce nejen větru, ale i vody. Záchranný člun řešil 6 záchranných akcí cvaknutých lodí. Kdo nezávodil, mohl si zaplachtit na Flatu (holandská výuková plachetnice) nebo opálit záda při sledování závodů. Večer nesměl chybět táborák, ke kterému si větší týmů připravila nějakou scén-



FOTO MARTINA ADAMOVÁ - SEPKA

ku nebo písničku a den pro ně které skončil zvuky večerky. Ráno byla hrozná zima, a vidina závodu O Modrou stuhu mě lehce znervožňovala, protože jsem se účastnila taky, ale už se troubí a závod začíná. S převahou nás všechny předjel viribusácký katamarán, ale ostatní závodili, co jim síly stačily.

Na nástupu se rozdaly poháry, diplomy, štít konstruktérů a modrá stuha a jednotlivé týmy se postupně začaly rozjíždět do svých domovů. Myslím, že letošní ročník se vydařil, počasí přálo, vítr foukal a účastníci byli veselí...

Sepka



2x FOTO MARTINA ADAMOVÁ - SEPKA

Pohádky starého zbrojnoše aneb Velmi osobní vzpomínky a názory ke 20 letům SKARE

JAK TO ZAČALO

Při srazu vodních skautů Navigamus 1994 jsem viděl poprvé závody oplachtěných pramic P520. Jestli si dobře pamatuji tak jich bylo 5. A účastníci regaty se střídali v jejich používání. Ale to už si také přesně nepamatuji. Se svým 8. vodním oddílem Ostrava jsem se účastnil srazu, tak jako drtivá většina ostatních, s pramicemi a pádly.

8.VODNÍ ODDÍL OSTRAVA

Protože mne možnost plachtění nadchla, pro tábor v roce 1994 jsem vybavil, jednu z našich čtyřech, vlastnoručně odlaminovaných (v roce 1992, s pomocí a pod dohledem Unry z Havířova) P520, na plachtění. A také jsme na ni začali s výcvikem. Bylo to na Slapech, v poslední části puťáku po Berounce. Začátky to byly docela zábavné. Do té doby jsem nikdy neseděl na plachetnici. A první plachetnice byla ta, kterou jsme si postavili.

Do dalšího tábora 1995 na slovenské Oravě jsme modifikovali všechny 4 pramice na plachtění a zároveň je upravili na spaní. Přidala se paluba a přes ráhno se přehodila igelitová plachta. Tak na jedné pramce přespali 4 lidi. Celý tábor jsme plachtili po Oravě a spali na lodích. Od té doby toto provozujeme na puťácích dodnes. Takže na Oravě začaly samostatné posádky s výcvikem jachtingu. Tři čtvrtiny oddílu tam seděly na plachetnici poprvé a cvičil je člověk, který seděl poprvé na plachetnici na táboře před rokem.

PŘÍPRAVA

Když jsem na podzimním srazu K+K hovořil o svých zkušenostech a poslouchal, jak to dělají jiní, na-

padlo mě, že by bylo výborné vytvořit podnik, kde by se mohli potkávat všichni zájemci o jachting a předávat si zkušenosti. Bylo by fajn si zasoutěžit, protože pouze soutěžení vytváří vývoj, s ostatními nadšenci šířit jachting mezi vodními skauty. A protože další Navigamus je daleko, chce to setkání v příštím roce (1996). A slovo dalo slovo. Děda z Pardubic nabídl základnu na Seči, že se postará o zázemí. Oskar že přijede se servis týmem a ti, co nemají oplachtěnou pramku, si ji oplachtí na srazu. S vedením závodů mi pomohli členové našeho přístavu Eskadra Ostrava. Tu tehdy historicky táhli jiní lidé než vedení současné Eskadry. Hlavním rozhodčím byl (a do dneška je) Stopař. Sám jachtař, měl o pravidlech regaty přece jen větší znalosti než já. Já je měl nulové. A Holly, jako hosteska v šatech, ta předávala ceny vítězům s plnou parádou. Prostě šou.

TERMÍN

Největší problém činilo stanovení data. Ať bylo jakékoliv, vždy někdo něco měl. Původní myšlenkou bylo, že Skare bude vyvrcholením sezóny tak, aby se posádky mohly secvičit a získat zkušenosti. Takže by mělo být na podzim. Bohužel září je nabitě u všech (náборы, podchycení nováčků). V říjnu už je chladno a škaredé počasí. Tak se z vyvrcholení stalo zahájení.

První Skare tak bylo 24. - 26. května 1996. Hned na něm jsme zjistili, že Skare musí být minimálně třídení. Je to proto, aby se mohly odjet rozjížděčky v kategoriích a Modrá stuha. Není vhodné, aby „mistrovství“ rozhodla náhodně jedna rozjížděčka. Také musí být časová rezerva. Stačí nevhodný vítr

(žádný nebo příliš silný) a nelze závodit.

Další ročník Skare byl součástí akce Navigamus 97. Opět získaná zkušenost, nelze zredukovat třídení podnik na polodenní akci s přesně určeným termínem. Větru neporučíš.

Termíny dalších Skare se pak ustálily na svátky 1. máje. Tím se získal den až dva navíc, když si dospělí vzali volno v práci a děti ve škole. Vzdálenější oddíly to tak dělaly i v letech, když pořadatelé později zredukovali Skare jenom na dva dny (se všemi negativními důsledky).

Když vezmeme Navigamus 94 jako nultý ročník, tak od prvního Skare se jezdí závody tak, jak je známe dodnes. Drobné změny tu ovšem byly.

Jen pro upřesnění, v roce 2014 je dvacáté výročí, ale Skare jako takové právě dosáhlo plnoletosti, je mu osmnáct.

LOKALITA

Máme neuvěřitelné štěstí, že pardubičáci mají základnu na Seči a jsou nakloněni jachtingu. A hlavně, Seč je uprostřed republiky, takže to na ni mají stejně daleko z Karlových Varů jako z Ostravy. Původně jsme uvažovali i o Orlíku a dalších lokalitách. Ale vzdálenost a základna jednoznačně rozhodly.

Dvakrát v historii bylo Skare přeloženo do Ostravy, ale ani jednou to nebylo ku prospěchu věci. Nebylo to ono. Prostě scházela tradice a Dědovo zázemí.

NÁZEV

Nejjednodušší bylo vymyslet jméno pro podnik. Je to přece skautská regata a hlavním inspiřátorem je Oskar, který přesvěd-

čil vodní skauty v Česku, aby začali plachtit ve velkém. Tak jsem použil první písmena a bylo z toho Skare. Samozřejmě někteří hned tvrdili, že by to mělo být Oskare.

MISTROVSTVÍ REPUBLIKY VODNÍCH SKAUTŮ V JACHTINGU

Skare bylo od začátku zamýšleno jako sice hlavní, ale přece jen jeden z několika závodů, jejichž výsledky by se sčítaly a vyhodnocovaly. Vítězná by byla loď s nejlepšími výsledky. Navíc by tyto další, lokální závody, byly kritériem pro účast na hlavním závodě Skare. Mohly by se lokálních závodů účastnit i ty posádky, pro které je Skare příliš daleko a drahé. Lokální závody se do roku 2000 organizovaly dva: „Sindibád race“, který organizoval Flint na Orlíku - přežil dodnes, jako setkání těch, kteří chtějí plout. Další byla „SMS regata“, Skautská moravskoslezská regata, kterou jsme v Ostravě po roce 2000 přestali organizovat. A tak zůstalo mistrovství vodních skautů Skare na Seči.

STRUKTURA

Od začátku jsem měl představu, že pouze soutěžením je možno posunout vývoj kupředu. Proto jsem vymyslel 3 soutěžní kategorie. Vlčata-žabičky, skauti-ky a roveři-rangers (a všichni starší 15 let).

VLČATA A ŽABIČKY

První regatu jel s vlčaty dospělý. Tuto praxi jsme opustili, protože pak to nebyly závody vlčat. Také jsme snížili minimální počet 5 vlčat na 4. Občas prostě nebylo dost členů posádek. Záměrem bylo, aby vlčata od mala zakusila skautské závody se všemi ostatními věkovými skupinami. Aby nebyla separována od starších členů na samostatné závody jenom pro vlčata.

SKAUTI A SKAUTKY

Skauti zůstali beze změn dodnes, stejně jako roveři. Oskar navrhl pramici se 7 metry čtverečnými plachet a tak si všichni pořídili 7 metrů. Od začátku jsem navrho-



FOTO MILAN NEMEC - ŠTOPAR

val metrů více, alespoň 10. Ale nepodařilo se mi ostatní přesvědčit. Pro rok 2000 už to bylo vyhlášeno, ale pak to padlo (důvody budou uvedeny dále). Myšlenková setrvačnost udělala svoje. Mám 7 metrů, Oskar – autor P550 – ji navrhl pro 7 metrů a 7 metrů je bezpečných.

ROVEŘI A RANGERS, OLDSKAUTI

Kategorii starších 15 let jsem navrhl proto, že plachtění je velmi demokratické. Tak jako nemáme posádky rozdělené na dívčí a chlapecké, tak není třeba přidávat kategorii roveřů (což je věk od 15 do 26) a kategorii oldskautů (nad 26 let). Nemáme to zapotřebí. Jestliže někdo získá zkušenosti už ve skautské kategorii, tak se může směle měřit s kýmkoliv. Jaký je rozdíl mezi 25letým „borcem“ a 50letým „ctihodným kmetem“? Ctihodný kmet už nemá tu pružnost a reakce, musí to vyvážit svými zkušenostmi.

PŮJČOVÁNÍ LODÍ

Ze začátku, pro nedostatek lodí, se plavidla pro jednotlivé kategorie půjčovala. Čili vlčata, skauti i roveři (jednoho oddílu, přístavu) pluli na stejné lodi ve své rozjíždce. Což neúměrně prodlužuje trvání plavby a snižuje počet roz-

jížděk. Dnes, kdy je lodí dostatek, by každá posádka v každé kategorii měla mít svoje plavidlo a rozjíždky mohou být hromadné, pro všechny kategorie společně. Zkracuje to dobu závodu a zvyšuje počet rozjížděk. Bohužel, tomu stále tak není.

PRAMICE

V devadesátých letech jsem nebazíroval na takeláži ani tvaru trupu. Pravidlo bylo jasné oplachtěná pramice (jakákoliv) a 7 metrů plachet. Výslovně jsem v komentářích pravidel uváděl, že balon je povolen. Alespoň nějaký vývoj kupředu. Nikdo však nechtěl investovat do materiálu a nutnosti výcviku posádky.

Velkou ranou rozvoji skautského jachtingu byl překvapivě přechod na novou dotovanou pramici P550 vyráběnou Tridentem. Začal totiž rozvoj jachtingu, nikoliv skautského. Tedy pramice je to krásná, kvalitnější než P520 (lepší závodní vlastnosti). Ale! Tím skončil rozvoj znalostí stavby trupu. Skončila stoletá tradice stavby vlastních plavidel ve skautských oddílech. Do té doby si skauti stavěli lodě sami. Od tohoto okamžiku už jenom shánějí peníze na nákup hotové pramice. Skončila výchova prací, výchova stavbou lodí, kterou si posádky po-



staví a pak na ni plují.

A tak se stalo, že na Skare po roce 1997 přestaly jezdit oddíly vybavené P520, protože neměly šanci prosadit se rychlostně proti jolovému tvaru P550.

Úplně stejně jsem na tom byl se svým oddílem. Čtyři P520 jsem předal smečce vlčat a podle P550 jsem vytvořil kopyto pro odlaminování nových lodí (upravených) P550e. Postupně jsme stavěli další a další kusy. Také si od nás kopyto půjčovali další a stavěli své lodě.

Tak jsme v oddíle v roce 2000 měli 6 posádek a šest lodí (Clipper, Briga, Brigantina, Škuner, Galeona, Pinasa), plus 2 lodě vedení (Fregata, Fluita). Oddíl měl celkem 35 členů. V té době jsem oddíl rozdělil na tři. Jednu třetinu jsem si ponechal a další dvě přidělil schopným důstojníkům (majetek, vedení a užstvo se rozdělilo na třetiny, přistavěli jsme i devátou loď pro vedení, aby dělení bylo spravedlivé). Takže na Skare vyrážely z strany 3 oddíly skautů s P550e.

TAKELÁŽ

Ještě větší ránu vidím v přechodu na dakronové plachty. S P550 se objevily i dakronové plachty. A opět to podvázalo tvůrčí schopnosti. Jsem si vědom toho, že vlastnoručně ušité plachty z igelitu neměly ty vlastnosti a kvalitu, jako plachty ušité profesionálem. Ale učily, jak to udělat a dávaly možnost udělat je po svém a rozvinout kvalitu časem. Chyby bylo možno odstranit jednoduše, levně a rychle.

I profesionální šití vede k chybám. Všichni kopírují bez znalostí věci. Jako příklad táhnoucí se chyby jsou kosatky. Je to více než 15 let, co Sam zadal Fialovi ušití dakronové plachty s kosatkou. Fiala chtěl nákres. Sam z neznalosti, či nějaké jiné příčiny zadal kosatku, která má otežový roh níže než přední kotvící bod. Což je chyba, protože není možno mít oteže kosatky v kladce (otežovém oku) nad bortlajsnou. To vede k tomu, že odtoko-

vý lík kosatky není napnutý a fletruje. Hlavně kosatka potom nefunguje a loď nepluje tak, jak má. A další oddíly, které si nechaly šit u Fialy, chtěly to oplachtění podle vzoru, to které už mají pardubičáci. Tak se stalo, že více než polovina plachetnic má špatnou kosatku dodnes. A měnit ji nebudou, když je stála 2000 Kč. Leda až se zničí. Je tomu 15 let, ještě nejsou zničené.

A tak přestali jezdit další, kteří neměli (na náhradu igelitu dakronem) nebo nechtěli jen závodní, ale drahou dakronem oplachtěnou pramici. Ano, loď měla kvalitní plachty ušité profesionálně. Oddíly tak měly závodní, vymazlenou plachetnici, kterou ovšem už nepoužívaly v běžném provozu, protože její pořízení bylo drahou záležitostí (běžný provoz = vymazlená pramice pro každou posádku v oddíle). Tyto plachetnice už nejsou spotřební, běžná pravidla pro kolektivní výcvik. Posádky si s ní nemohou (v rámci možností) dělat, co chtějí, protože to není jejich plavidlo (přidělené posádce k užívání). Stavějí se oplachtěné pramice maximálně jednou, dvakrát použité na stálém táboře na rybníce a na Skare. Oddíl má takovou loď jednu a tu si opečovává. A tak plíživě přišla unifikace.

JAK JSEM SI DEFINOVAL VODNÍ SKAUTING

Pokud posádky nemají svou vlastní pramici (každá posádka svou vlastní loď, nemusí to být pramice), trvale přidělenou pramici i na plachtění a nestřídají plavbu po řece s plachtěním, pak je to to, co jsem popsal. Opečovávaná pramice, 2 x na táboře. To není úplný moderní skauting. No, to asi není nejlepší vyjádření. Je to hraní si na hru. Plachetnice je pak atrakcí, ne prostředkem výchovy. Prostředkem je, když si děcka loď postaví, udržují, ničí a zase spravují, soutěží s jinými, prohrávají a někdy vítězí (to je důležité, někdy musí zvítězit). Loď jim nesmí být předkládána na hraní. Někdy. Pokud je pra-

mice tímto prostředkem (ne atrakcí), teprve pak je to vodní skauting.

TECHNICKÁ PRAVIDLA

Jestliže všichni máme stejný trup a stejné plachty (šalupové oplachtění) ušité u Fialy (ten za to vůbec nemůže, dává skautům slušné ceny a vychází vstříc), tak to bude předpis. A soutěžit budou jen ti, co mají to samé. A, a, a výjimky vymytíme.

Tak se po 20 letech stalo, že místo, aby se Skare vyvíjelo, umožňovalo tvůrčí, inovativní přístup, tak zakrnělo.

Už neláká nadšence na novinky. Žádné nejsou. Nepřicházejí zájemci, kteří by na Skare pochytili jak postavit levně a jednoduše plachetnici (protože se levně a jednoduše nestaví) nebo jak zavést jachting do oddílu. Skare se stalo výlučným klubem těch, kteří mají a tak to chtějí zachovat. Žádná změna, žádný vývoj se netrpí protože, co kdyby to bylo lepší, než máme a my bychom museli zase něco udělat, abychom se posunuli dál.

Neplatí to samozřejmě o všech. Čest výjimkám.

10 METRŮ ČTVEREČNÍCH

Mohu se na podporu svého názoru poohlédnout do historie. Již v roce 1935 stanovila pravidla Americké kanoistické asociace (ACA) pro závody oplachtěných kánoí(!) toto:

Skupina B

Minim. počet členů posádky – 2

Délka – min. 5,10 m, max. 5,59 m

Šířka – min 0,82 m

Plachty: - plocha max. 9,75 m²

- nejvyšší bod 5,50 m

Kanoe v délce odpovídají našim pramicím (P520 a P550), ale jsou o 30 cm užší (tedy významně méně stabilní) a přesto měly 10 metrů čtverečných plachet! Ano, byly to závody pro dospělé, ale na moři a ne v oblasti vnitrozemské (Česko) s notoricky známými slabými větry. A to za každého počasí. My máme možnost, pokud

bychom těch 10 metrů stanovili, požadovat po závodnících možnost skasání na 7 metrů, případně na 5 m. Stačí pětimetrovou genuu zaměnit dvoumetrovou kosátkou. Případně plout jen na hlavní pětimetrovou plachtu. Podle větrných podmínek může ředitel závodů vyhlásit pružně, jak se popluje. Samozřejmě, jestliže lodě nejsou na toto řešení připravené a ředitel závodů je slabý při prosazování rozhodnutí, vede to k tomu, že polovina účastníků se cvakne. Pak jsou závody o tom, kdo přežije. Jak se stalo na Skare v některém ročníku kolem roku 2009.

LIBOVOLNÁ TAKELÁŽ

Druhá záležitost má opět podporu ve zmíněných pravidlech ACA. Je v nich výslovně stanoveno, že šalupové oplachtění je naprosto rovnocenné ketovému keči. A že každý může mít jakýkoliv(!) typ plachet (třeba latinskou a ketové oplachtění, atd., atd.).

Je ovšem těžké změnit cokoli, když ti, co o tom nic neví, bojí se jakékoliv změny (protože nemají znalosti dostačující k posouzení záležitosti), se přidají k těm, kteří nechtějí nic měnit z pohodlnosti. A není autorita, která by rozhodla, rozhoduje se kolektivně.

Takže unifikace je tady. Pramice bude od Tridentu, jiná je sotva trpěna a měly by se zakázat (zatím ještě nebyl prosazen zákaz, ale požadavky na zákaz jsou ukryté v pravidlech pod pojmem: schválené kopyto pro P550). Neexistuje, aby pramice měla jinou takeláž než šalupovou (prosazeno už bylo). Žádný balon (nebudeme se učit něčemu novému a ti, co to děti naučí, by pak měli výhodu). Prosadilo se myšlení ve stylu, buď budeš člen klanu, nebo táhni. Žádné rozvraceče stávajících pořádků tady nechceme.

IDEA

Opět pohled do historie, pramicím nejbližší, na kanoie pod plachtami. Jejich vývoj od prvních pra-

videl z roku 1935 pokračoval. Po 2. světové válce vznikl celosvětový jachtařský svaz a třída International Canoe (IC). Ne každý si chce (a ne každý na to má) ale pořizovat závodní stroj (a IC plavidla jsou stroje na rychlost!). Plachtění na otevřené kanoi pro radost je provozováno nadšenci stále. Tito nadšenci v Británii v dubnu 1990 znovu založili spolek pro plachtění na otevřených kanoích – O. C. S. G., Open canoe sailing group. Což znamenalo návrat k činnosti ze začátku 20. století. Tento spolek „je součástí britského Kanoistického svazu od roku 1995. Byl vytvořen k tomu, aby sloužil potřebám a přáním svých členů a podporoval odborné znalosti a zájem o kanoie pod plachtami. Členové mají zájem na tom, aby byl i nadále neformální, uvolněný a přátelský. Nicméně, někteří členové jsou nakloněni jak turistické plavbě, tak vážnému soutěžení. Skupina podporuje nově přichozí k této činnosti a poskytuje místo pro setkávání zájemcům k výměně názorů. Základním pravidlem je, že všechny funkce na kterékoliv lodi by měly být nastaveny tak, že umožňují jak efektivní pádlování, tak plachtění.“ (webové stránky OCSG)

To, co je ideou britského spolku, plně vystihuje i ideu Skare a vodního skautingu (její odborné části). Takže nikoliv unifikace a lodní třída v jachtařském svazu, ale všestrannost v neformálním, přátelském duchu (i při soutěžích). Jaký to rozdíl!

OPEN KATEGORIE

Hned na začátku jsem si stanovil, že je třeba podchytit zájem o plachtění i tam, kde pramky nemají nebo nechtějí (mají třeba kanoie). Pokud se nějaký skaut dostane k jakékoliv plachetnici, výborně, ať ji používá a přijede na Skare. Pro zájemce o plachtění je tu Modrá stuha. A když už na Skare jiná plavidla byla, tak proč by si nemohla také zasoutěžit? Vznikla kategorie Open. Což je klasický troj-

úhelník pro jakoukoliv plachetnici. Což samozřejmě znevýhodňuje ty, na slabších typech lodí. Ale zase si mohou zazávodit bez konstrukčních restrikcí. A hlavně to vede k tomu, že si člověk řekne, vítěz má lepší typ lodi, tak já si seženu ještě lepší! Což považuji za rozvoj, přísun nových a dalších typů plachetnic do skautských oddílů.

MODRÁ STUHA

No a posledním typem závodů je zmíněná Modrá stuha. Což je cílová plavba pro jakoukoliv plachetnici, bez konstrukčních omezení. Takže na libovolné lodi je možno také na Skare soutěžit. Speciální podkategorii Modré stuhy je Štít konstruktérů. Což je trofej pro nejrychlejší pramici cílové plavby. A tentokrát si „konstruktéři“ mohou na pramici navěsit opravdu cokoli. Bohužel, je to jenom jeden závod z celého setkání. Konečně je možno vidět úpravy na lodích těch, co chtějí víc.

DOPROVODNÝ PROGRAM

První ročníky, na konci devadesátých let, byly i s programem jiným než plachtění. Třeba večerní posezení u táboráku a společné hry na hřišti. Což už asi nejde (pardubičáci v současnosti nepovolili ten táborák). Také oblíbené je promítání filmů s námořní tematikou a ze života oddílů, večer nebo když prší, v klubovně základny.

Naprosto promarněnou zlatou žilou (a to je i moje chyba) je jedinečná záležitost masového setkání plachetnic a jejich využití pro nesoutěžní program. Kde jinde mají oddíly a přístavy možnost účastnit se velké hry na plachetnicích jako: Námořní bitva, Piráti a Španělské nebo Pirátská regata. V kterém přístavu mají 8 plachetnic, tak aby mohly bojovat alespoň 4 proti 4, o oddílech ani nemluvě? Potom ovšem nastává potřeba úpravy programu. Minimálně třídenní Skare! A když státní svátek připadne na víkend, musí se k němu přidat jeden den. Taková velká hra na

vodě pak trvá půl dne. A je jasno, že když někdo váží čtyřhodinovou cestu na Seč z Ostravy, tak to není výprava na víkend. Což asi nepochopí oddíl z Prahy (omlouvám se Pražákům, to byl jen příklad, ale ať si představí, že jedou s loděmi na víkend do Ostravy), pro které vzdálenost na Seč je výpravou na víkend. Nevyužití Skare pro velkou „námořní“ hru vnímám dnes jako svůj velký nedostatek.

KONEC MÉHO VEDENÍ SKARE

V roce 2000 jsem skončil s vedením Skare. Přišly totiž ideové a osobní rozepře ve vedení přístavu Eskadra Ostrava. Tato krize vedla k rozštěpení na dva přístavy. Druhému přístavu, dnes nazývanému Viribus Unitis, zůstaly jmenem jimi používané lodě a pár stanů.

Neúčastnili jsme se pár let Skare, ani jiných skautských podniků. Překonávali protivenství, sháněli potřebné vybavení. Nakonec jsme nechuť překonali, potřebný materiál a vybavení pro fungování jsme po několika letech (začínat znovu od nuly tak pět let trvá) sehnali a zajistili.

DRUHÉ KOLO

Když se přístav Viribus Unitis opět začal účastnit Skare, nezjistil jsem nic nového, respektive zjistil jsem zakonzervování nejjednoduššího přístupu tak, jak jsem jej popisoval výše. Žádná změna, žádná inovace, nic nového, žádné rozšíření. Na jednu stranu to bylo fajn. Mohli jsme pokračovat, kde jsme skončili. Ale vývoj přece šel dál! Zvláště v posledních letech. Změny pravidel v závodním jachtingu, vyřazení třídy Evropa z Olympiády, zvýšený důraz na třídu Laser, jako náhradu. Změny ve windsurfingu. Moderní materiály (dražší), zrušení dovozu mahagonových vodovzdorných překližek, opuštění laminátových kánoí a jejich nahrazení plastáky, nové vedení vodních skautů (HKVS a hlavní kapitán). To vše jsou změny kolem nás, od nej-

starších po nejnovější, v oblastech, které se dotýkají skautského jachtingu. A na ně je třeba reagovat.

OTÁZKY

Je zapotřebí si co 3-5 let redefinovat odpovědi na standardní otázky a z odpovědí připravit změny. Některé otázky jsou zde vyjmenovány, bez nároku na posloupnost. Jsou to otázky ve dvou skupinách. První je posouzení aktuálního stavu vodního skautingu.

Je zájem o vodní skauting? Máme co nabídnout? Je to něco jiného, něco navíc než nabízí ostatní? Odpovídají přírodní podmínky v tomto státě možnosti plavby na pramici? A na oplachtěné pramici? Odpovídají právní podmínky možnostem putovních táborů pro děti? Plují naše oddíly přes rok? A plují vůbec? Na čem? Proč? Jaké jsou další možnosti? Kolik to stojí? Co to přinese? Jaké jsou další náklady, co pro to musíme udělat?

JAK ZAJISTIT ODPOVĚDI?

Je velice obtížné odpovědět na tyto otázky souhrnně, protože každý zná realitu svého oddílu a neví, co řeší oddíl sousední. Jediným možným postupem, jak se dobrat reprezentativního výsledku je celostátní anketa, na kterou by odpověděli všichni kapitáni oddílů. Aby to bylo možné, museli by si ji vzít za svůj úkol komodoři (krajští kapitáni), kteří na jednotlivé oddíly mají osobní kontakt. Na základě tohoto materiálu (čili znalosti aktuálního stavu) by měl HKVS stanovit kroky, které by vedly k naplnění cílů vodního skautingu.

CÍLE

Druhá skupina otázek se týká toho, co má být cílem, čeho chceme dosáhnout.

Co vlastně chceme? Pádlovat? Plachtit? Plout nějak, vůbec, ale skutečně plout? Opravdu to chceme? Co pro to děláme? Co pro to můžeme udělat? Co pro to chceme udělat? A to, co děláme, vede k cíli? Když ne, proč ne a neměli by-



FOT. MILAN NĚMEC - STOPA

chom to změnit? Jsme toho schopni? A jsme ochotni?

Těch otázek je opravdu celá řada (nejsou tady všechny) a odpovědi na ně by měly definovat cíl. Cíl by měl HKVS představit a obhájit (prosadit). Na konci svého funkčního období by měl být podle jeho naplňování posuzován. HKVS by měl také vybrat prostředky, které k cíli vedou a ty prosazovat. Vybrat a podporovat lidi, kteří k těmto cílům směřují.

SKARE JAKO PROSTŘEDEK

Skare je, dle mého názoru, prostředek, který má sloužit k rozšiřování jachtingu v našich geografických podmínkách (úbytek tekoucí vody, nárůst hladké vody) i právních podmínkách (putovní tábory na lodi). Bohužel. Realita je aktuálně taková, že Skare je cílem. Existuje, případně, byl jsem tam, mám tedy splněno. Stala se z něj, svým způsobem, každoroční víkendová atrakce. Tento přístup směřuje k úpadku a konci této činnosti. Stejně jako skončily Admirální plavby, další praktický způsob seznámení se s plavbou. Ty skončily také proto, že jsem po roce 2000

neměl chuť a ochotu fungovat pro organizaci (Junák, vodní skauti, HKVS).

VOLBA

V předchozím textu jsem se snažil nastínit komplexnost problémů, které se týkají Skare. Komplexní proto, že Skare se nenačází ve vzduchoprázdnu nebo samo o sobě. Je součástí vodního skautingu, Junáka, tohoto státu a světa. Všechny tyto záležitosti jej ovlivňují. A my se nacházíme před volbou (neustále musíme volit, vybírat a posuzovat), co změnit a co ponechat, aby to směřovalo k cíli a ne k zániku. Celou zimu 2013/2014 jsem se snažil přesvědčit jedince s vlivem na Skare o nutnosti změn. Nepovedlo se mi to. Nu, co se dá dělat. Na Skare budu nadále jezdit a závodit, dokud to půjde. A budu se věnovat rozvoji „kanoe pod plachtami“ a pomáhat Flintovi ve výchově těch, kteří si budou chtít postavit vlastníma rukama svou plachetnici. Třeba na kurzu „Lodní tesař“. Třeba pak budou tito lidé dostatečně kompetentní k posouzení potřeby změn.

ZÁVĚR

Tento článek nebyl napsán proto, že si myslím, že vím nejlépe, co je třeba. Myslím si, že by HKVS měl nejdříve zjistit stav vodního skautingu v Česku. Nemyslím si, že by kdokoliv (do toho počítám i sebe) znal aktuální stav, každý soudí podle sebe a znalosti svého okolí. HKVS by následně měl, na základě zjištění stavu, stanovit cíle a prostředky pro dosažení cílů. Hlavní kapitán by měl být garantem důsledného dodržování těchto cílů.

Podmínky udržitelnosti Skare

- libovolná pramice
- 10 m² plachet s fungujícím(!) skasáním na 7 m²
- libovolná takeláž
- balon
- společné rozjížděky
- trvání minimálně 3 dny
- velká „námořní“ hra

Doporučené podmínky:

Každá loď by měla mít vyvěšenu při plavbě vlajku oddílu nebo přístavu, pod kterým pluje a možnost vyvěšení ještě jedné vlajky, obě dvě možnosti funkční a jednoduché, vlajky musí být možno vyvěsit nebo spustit za plavby.

Je to z důvodů estetických a hrlosti na svůj oddíl nebo přístav, které reprezentujeme.

Také to umožňuje hraní námořních her, loď s vyvěšenou vlajkou je naživu, bez ní je potopená. Druhé místo je pro vyvěšení jiných vlajek, kupříkladu pro rozlišení jednotlivých stran nebo určení speciálních plavidel, případně vlajky srazu (Skare, Navigamus) pro účastníky.

ZMĚNY NA OBZORU

Předchozím odstavcem původně shrnutí mého osobního pohledu na 20 posledních let skautského jachtingu končilo. Článek jsem dopsal 24. 3. 2014 a odeslal do KP. Ale mezitím vešly ve známost nové okolnosti a tak jsem byl vyzván HKVS, abych přece jen reagoval na změny a jejich připomínky a text upravil. Proto tak činím, dnes 18. 4. 2014, v pátek před Velikonocemi, 12 dní před Skare.

SKARE

Nedávno HKVS nově jmenoval ředitelem Skare Oldu. Ten zapracoval všechny stávající připomínky a za tři dny (více času neměl) přepracoval pravidla pro Skare. Ta vyšla v dubnové KP.

Takže to, co se vleklo 18 let, bylo vyřešeno za tři dny! Hurá a sláva! Konečně alespoň kategorie 15-18 let může mít na pramici plachty do 10 m² a balon.

Na druhou stranu ty tři dny nebyly dostatečné pro odladění předpisu a vychytání chyb. Omylem vypadla kategorie starších 18 let závodících na pramkách. Naopak byla vypsána kategorie A2 pro vícetrupá plavidla (aktuálně existuje jenom jedno a majitel mi říkal, že za těchto podmínek ani nepojede). Těch chybiček a protichůdných vyjádření v textu je více (je

to dáno tím, že bylo pospojováno více textů dohromady). Ale základ byl daný a problémové pasáže chce Olda odladit s pomocí účastníků na Skare.

SEMINÁŘ K PRAVIDLŮM

Takže tou nejdůležitější novinkou je, že Olda chce přímo na Skare každý rok pořádat „seminář“ k pravidlům, jejich aktualizaci a změnám v regatě, případně organizaci Skare. Všichni zájemci, čili účastníci, se tak budou moci vyjádřit a vyargumentovat své názory na místě. Olda pak vydá předpis regaty platný pro následující Skare. Takže všichni budou mít rok na to, aby mohli přizpůsobit svá plavidla a posádky novým pravidlům. Nestane se tak to, co letos, že pravidla se účastníci dozvědí měsíc předem.

ANKETA

Zároveň HKVS pověřilo Flinta, aby zapojil komodory a zpracoval Anketu vodních skautů. Takže by měl být zjištěn aktuální stav a HKVS by následně mohlo řídit vodní skauting s plnou znalostí potřeb, nedostatků a úspěchů. Flint tuto anketu a mechanismus jejího zpracování, všemi (pokud možno) kapitány oddílů, projednal s komodory na jarním srazu K+K v Karlových Varech.

Takže se snad dozvíme, zda skautský jachting rozvíjet a posilovat tak Skare a případné další regaty, nebo je to opravdu pouze menšinový směr a úsilí je třeba napřít jinam.

Dále nezbyvá než si přát, aby takto nastoupená cesta změn byla úspěšná. A popřát všem, kteří mají vodní skauting a Skare rádi, aby jim přinášel co nejvíce radosti a co nejméně zklamání.

Ahoj na Skare!

Efendi

Poznámka: Tento článek nevyjadřuje stanovisko redakce ani HKVS.

Ušití jednoduché třícípé plachty (genua)

V letošním roce došlo ke změnám v pravidlech. Nová pravidla lépe odpovídají tomu, jak se již Skarre léta jezdí, ale došlo také k uvolnění omezení pro některé kategorie. Proto pro řadu z nás může být přínosný návod na rychlé a laciné vytvoření genuy, kterou pravidla nově povolují.

Není to nic nového pod sluncem, pamětníci by jistě dokázali najít návod na ušití genuy na pramici od Oskara ve starší KP, asi před 10 lety.

Protože každá loď má jinou take-láž, musíme rozměry vypočítat:

- Změříme si vzdálenost mezi kladkou výtahu stávající kosatky na stěžni a uvazovacím okem na palubě. Tuto vzdálenost zmenšíme o 20 cm od kladky a o 20 cm od oka. Tím získáme maximální délku předního líku genuy.

- Délka zadního líku by měla být tak velká, aby z bodu 20 cm pod výtahovou kladkou se lík druhým koncem dotýkal vratipně.

- Jestliže máme hlavní plachtu 5 m² a chceme genuu 4 m², pomocí zkusmých výpočtů, trojčlenky a Pythagorovy věty vypočteme délky jednotlivých líků.

- Pro uvažovanou 4 m² genuu bude přední lík například 360 cm, zadní lík 328 cm a dolní lík 254 cm.

V Hornbachu zakoupíme krycí igelitovou plachtu 3 × 4 m, stojí asi 250 Kč. Na ni si překreslíme vypočtený trojúhelník.

Aby nám plachta nefletrovala, musí být zadní a dolní lík konkávní. Čili lík musí být vydutý dovnitř. Přiložíte dostatečně dlouhou lať a lík prohnete dovnitř (průhyb je asi 3 až 4 % délky líku). Přidáte 2,5 cm na záhyb a plachtu vystřihnete.

Přední lík zůstane rovný. A plachta se podle něj vystřihne.

Přehnutím 2,5 cm záhybu zadního a dolního líku a přišíitím entlem vytvoříte pevný lem plachty. Pro přední lík vytvoříte komínek

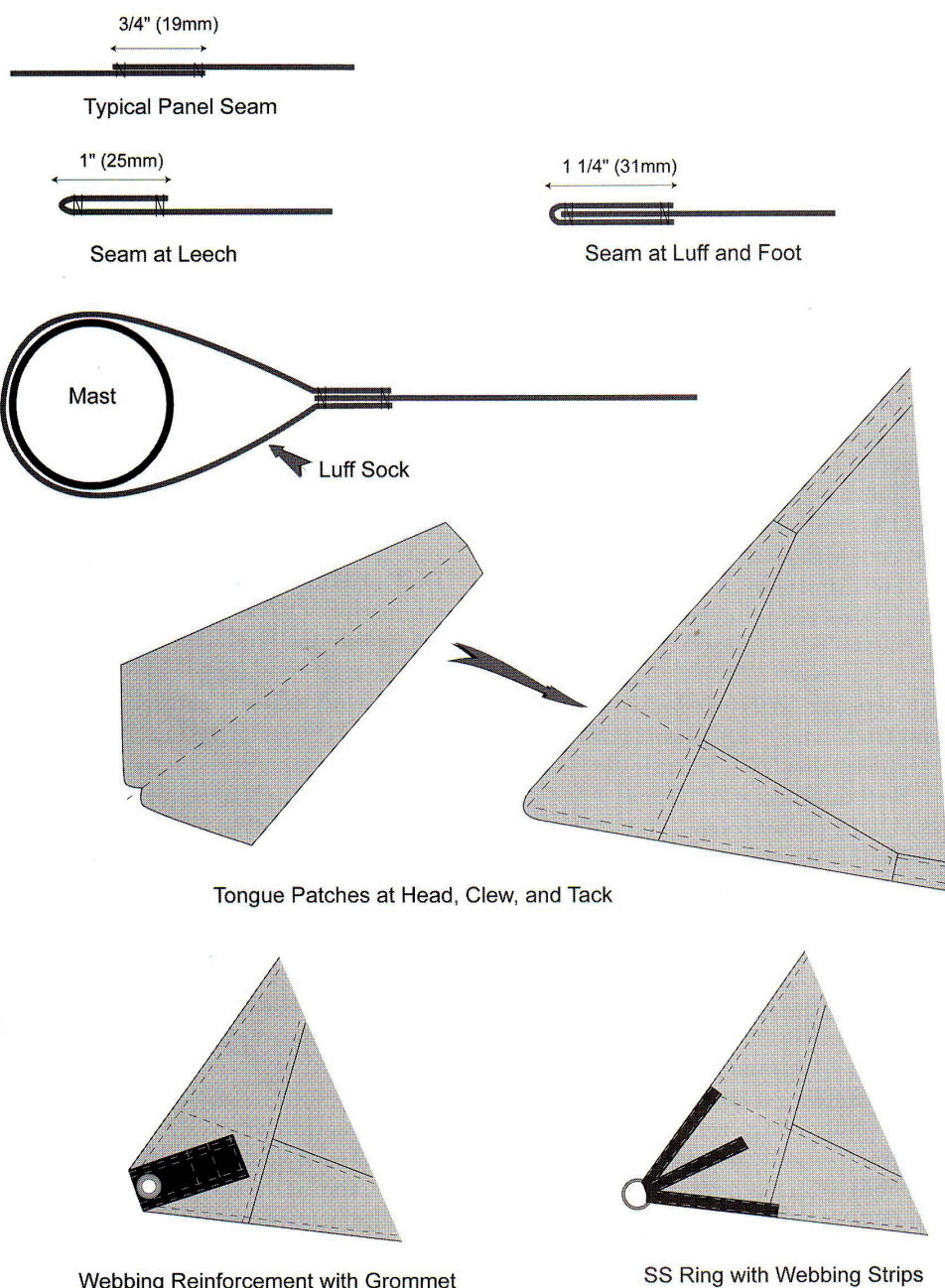


FIGURE 11-5. Sail edge and corner details.

z dakronu, šustáku, široké a tenké pásky (zjistíte možnosti vaší galanterie) nebo dvojitý pruh zbytkového igelitu, který opět přišíjete entlem. Komínek bude tak široký, aby se jím dalo protáhnout oceľové lanko.

Všechny tři rohy plachty vyztužíte záplatami a přidáte plachtová oka nebo poutka.

Pokud posuneme uvazovací oko genuy na palubě hodně dopředu (třeba až na špici), měli bychom

stěžň budto posunout v patce dozadu nebo stěžň zaklonit dozadu (případně obojí). Vytrimování lodi je třeba dělat prakticky, zkoušením při plavbách.

Inspiraci můžete čerpat i na internetu, např. zde: <http://www.lakeeyreyc.com/Technical/Canoe/CanoeSail.html>

Efendi

Třídová loď P550

Používání skautských pramiček začalo již se vznikem vodního skautingu před sto lety a je důsledkem aplikace družinového systému, při kterém se posádka skautů řídí samostatně, bez účasti dospělého, a musí tedy táhnout za jeden provaz. S moderními materiály se otevřely nové možnosti, a tak vznikla loď vhodná pro vodácké putovní tábory, plavbu pod plachtami i jízdu na divoké vodě.

Vývoj nové víceúčelové skautské lodi byl zahájen v roce 1994 malou skupinou skautských nadšenců. Byl opuštěn po generace otrocky kopírovaný tvar pramice a vznikla oblá jola, která má nejen dobré vlastnosti při jízdě na hladké vodě, ale zároveň umožňuje dynamickou jízdu a rychlé manévrování na vodě proudící. Zároveň jsou lodě standardně vybavovány ploutvovou skříňí a trup při plachtění vykazuje mimořádně dobrou stoupavost. Tato 550 cm dlouhá nástupkyně skautských pramiček, většinou v bílém provedení a s modrými palubami, je označována jako třídová loď vodních skautů P550.

Nejlepším dokladem úspěchu je aktivní užívání více než 150 těchto lodí v oddílech vodních skautů. K tomu přes 80 lodí má registrováno číslo svých plachet. Tyto lodě jsou využívány nejen při vodáckých



kých putovních táborech, ale i při celoročních kanoistické i jachtařské přípravě. Vedle více než desítek regionálních závodů se také každoročně větší část těchto plachetnic setkává na celostátní skautské regatě SKARE a téměř sto lodí každoročně projede na svátek sv. Václava pod Karlovým mostem při závodu Napříč Prahou – přes tři jezy.

Vývoj v oblasti P550 neustrnul, nyní jsou velice populární dvojstěžňové varianty lodi a za pozornost bezesporu stojí i úprava pro spaní až čtyř osob, díky které se ne jeden putovní tábor odehrál opravdu celý na lodích.

Výrobu těchto lodí zajišťuje Kapi-

tanát vodních skautů a loď lze objednat za cca 35 tis. Kč s dobou dodání 2 – 3 měsíce podle vytíženosti výroby. V nabídce jsou tři varianty lodí: pro univerzální použití, pro kanoistiku a polotovar pro vlastní dostavbu. Loď je také možné nechat v rámci objednávky kompletně ustrojít.

Technické parametry:

Délka: 5,5 m

Šířka: 1,2 m

Hmotnost: 80 kg

Materiál: laminát

Plachty: 5 m² (hlavní plachta) + 2 m² (kosatka)

Kapacita: 5 os. + zavazadla/ 7 osob

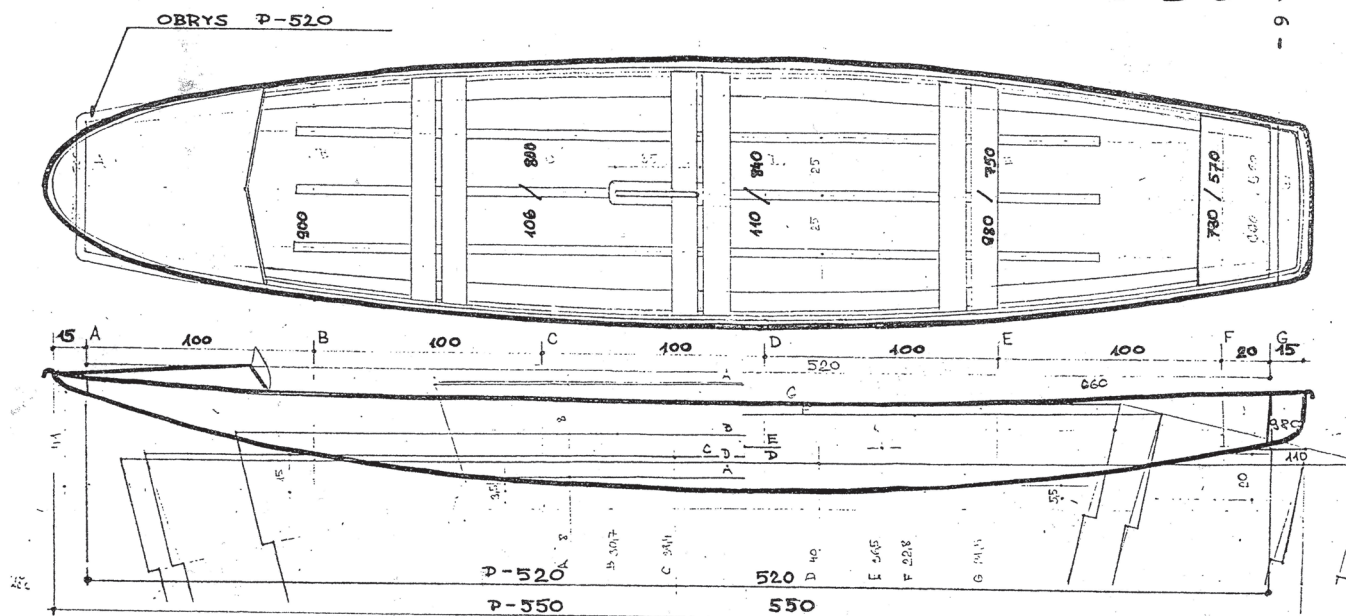
Hvězdář



LOĎ PRO VODNÍ TURISTIKU A PLACHTĚNÍ

POROVNÁNÍ TVARŮ LODÍ P-520 A P-550

P-550



Na podzimním srazu K+KVS jsem předložil návrh nové lodi P-550, která vznikla modernizací P-520.

PROC?

Dotace ministerstva školství umožňuje zakoupit lodě, které budou vyráběné profesionální firmou. P-520 byla určena pro amatérskou výrobu - jak kopyto tak laminátová skořepina. Loď vyžadovala výdřevu, aby měla dostatečnou pevnost a torzní tuhost. Dřevěná kopyta se sololitovým vyložení nebyla vhodná pro vícenádobou výrobu. Když už je nutno vyrobit nové kopyto, pak je účelné zvolit profil lodi oblý pro zvýšení pevnosti i menší zranitelnost a provést zaoblení přídě a záďe. Konstruktivním řešením vytvořit samonosnou skořepinu bez výdřevy. Půdorys i bokorys lodi vychází z osvědčené P-520, pouze přídě i záď jsou prodlouženy o 15 cm, takže celková délka lodi je 5,5 metru. Prodloužením lodě a volbou nového profilu jsem se snažil vyhovět požadavku na zvýšení nosnosti lodi. Další prodlužování lodi by již bylo na úkor jízdnicích vlastností při plachtění, nebo by se musela zvětšit i šířka lodi - a to už by byl zcela jiný konstrukční typ a podstatně by se zvedla hmotnost lodě.

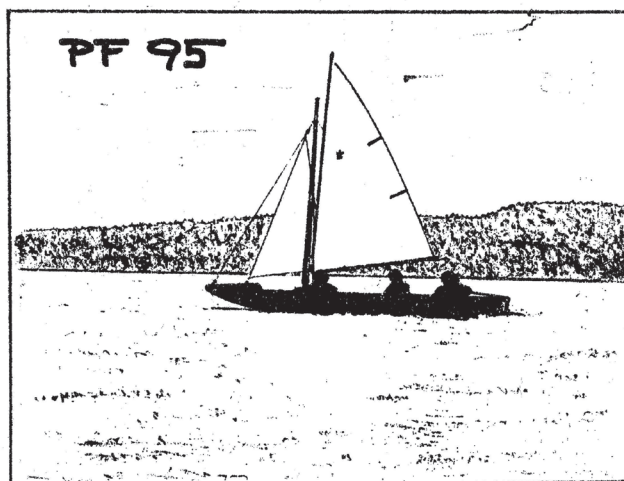
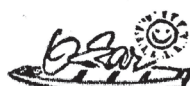
Chci stihnout informaci do Kapitánské pošty, proto se spokojte s touto stručnou informací a plánkem. Pro příště připravím podrobnější popis.

Dobry vítr do Nového roku 95!

PROC P-550?

DOBRY VÍTR VÁM, KTERÍ JSTE BYLI U ZRODU PĚTSETDVACÍTEK, KTERÍ JSTE DOKÁZALI POSTAVIT KOPYTA, LODĚ, UŠIT PLACHTY, ZHOTOVIT TAKELAŽE A PŘÍSPĚT KE ZDARU REGATY OPLACHTĚNÝCH FRAMIC NA SRAZU VODNÍCH SKAUTŮ NAVIGAMUS 94.

DOBRY VÍTR I VÁM, KTERÍ SE CHYSTÁTE PRŮVĚ VYPLOUT ZED PLACHTAMI V ROCE 1995!



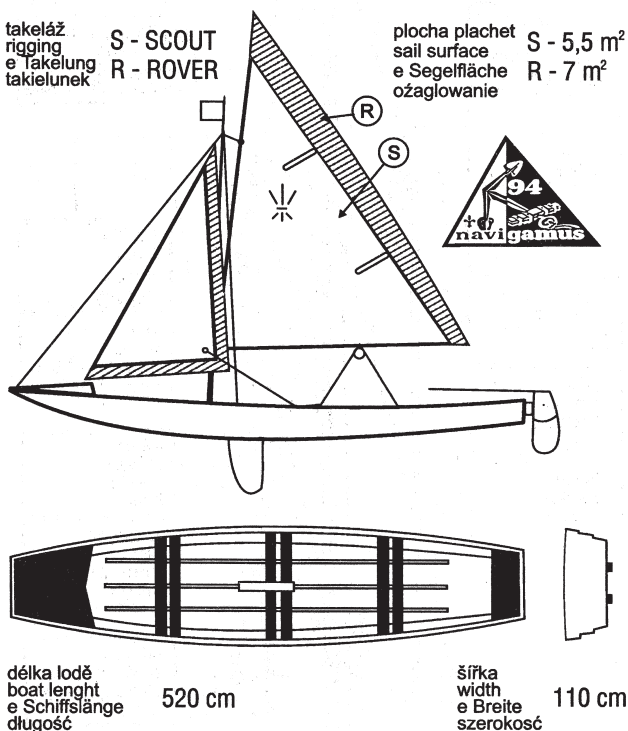
P520

takeláž
rigging
e Takelung
takielunek

S - SCOUT
R - ROVER

plocha plachet
sail surface
e Segelfläche
ożaglowanie

S - 5,5 m²
R - 7 m²



délka lodě
boat length
e Schiffslänge
długość

520 cm

šířka
width
e Breite
szerokość

110 cm

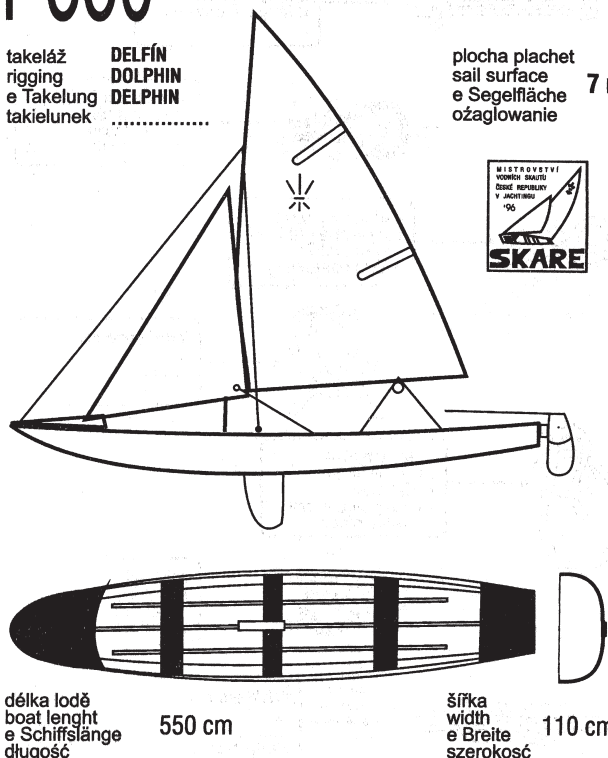
P550

takeláž
rigging
e Takelung
takielunek

DELFIN
DOLPHIN
DELPHIN

plocha plachet
sail surface
e Segelfläche
ożaglowanie

7 m²



délka lodě
boat length
e Schiffslänge
długość

550 cm

šířka
width
e Breite
szerokość

110 cm

elektronická KAPITÁNSKÁ POŠTA

METODICKÝ A INFORMAČNÍ ZPRAVODAJ HKVS

SPECIÁL, květen 2014

Vydává Hlavní kapitanát vodních skautů pro vnitřní potřebu.

Kapitánskou poštu dostávají emailem všichni registrovaní kapitáni oddílů vodních skautů, krajsí kapitáni a činovníci HKVS. Pokud si přejete být zařazeni do databáze příjemců, či z ní naopak vyřazeni, pošlete své jméno, oddíl, přístav (středisko) na adresu kp@skaut.cz. Aktuální číslo Kapitánské pošty i archiv starších čísel je k dispozici také na webových stránkách HKVS.

Příspěvky, postřehy, připomínky, informace, pozvánky či fotky zasílejte na adresu: kp@skaut.cz.

Do tohoto čísla přispěli: Martina Adamová - Sepka, Jan Bolek - Efendi, Jan Fischer - Hvězdář, Stanislav Holek - Sten, Prokop Jícha - Sam, Milan Němec - Stopař, David Svoboda - Cedník, Otakar Randák - Oskar.

Foto na titulní straně: Milan Němec - Stopař.

Redakční rada: členové Hlavního kapitanátu vodních skautů.

Korektury: David Svoboda - Cedník. • **Sazba:** Pavel Bár - Pavlík. • **E-mailové rozesílání:** Michal Hoznedl - Bobr.

