

# Skautský jachting

Romantika plachetnic lákala vodní skauty od jejich rané historie, ještě když jejich standardní lodí byla dřevěná pramice. Velkou událostí bylo, když se ve třicátých letech kapitán Bračka vydal s pražskou vodní Pětkou na Jadran, kde strávili řadu dní na velké námořní plachetnici.

Nedlouho potom však přišla pohroma – 2. světová válka a zákaz skautování.

Mezi skautské družiny, které pokračovaly v aktivní činnosti, jako „Klub Mladého hlasatele“, patřili i „Hoši přírody“ - posádka plachetnice Vorvaň. Náctiletí kluci z Polabí, pro které byla řeka Labe prostorem, kde se cítili volní, se pustili do stavby malých lodí. Začali maňáskem a dřevěnými kajaky. Motivováni knihou *Vodáci, ahoj!* od Mirko Vosátky, kapitána vodních skautů, přešli na oplachtěné kajaky. Po získání dostatečné praxe lodní tesařiny, postavili kajutovou plachetnici se šalupovým oplachtěním 22m<sup>2</sup> a nazvali ji „VORVAŇ“.



Kajutová plachetnice Vorvaň



Plachetnice na táboře nymburské Modré flotily, Staňkov 1946.

Na jaře 1945 zahájil svou činnost 2. přístav vodních skautů Modrá Flotila Nymburk. Využily se tesařské zkušenosti a posádky a družiny si postavily dřevěné pramice.

Dvě byly ještě před táborem u Staňkovského rybníku vybaveny vratiplachtou 5m<sup>2</sup>.

Prokázaly překvapivě dobré plavební vlastnosti i bez ploutví, díky svému hranatému profilu. Při náklonu pramice při bočním větru ponořený bok dostatečně bránil driftu.

Obliba užívání oplachtěných pramic odsunula stranou zájem o velkou plachetnici 22m<sup>2</sup> i když z ní byla sejmuta kabina, aby se získal větší prostor pro posádku. Bylo to další poznání, že pro vodácký oddíl je klíčová víceúčelová loď vhodná pro několikačlennou posádku mladšího i staršího dorostu. Pramice, která potřebuje minimální údržbu, je snadno transportovatelná a nenáročná na uskladnění. Velkou plachetnici si může dovést jen větší organizační útvar s dostatečným finančním a

organizačním zázemím a přístupem k velké vodní ploše. Možnost využití velké plachetnice je jen výjimečně úměrná vynaloženým nákladům.

Rok 1949 znovu znamenal konec krátké legální skautské činnosti.

Oživení činnosti v roce 1968 vedlo řadu oddílů k pokračování pod záštitou sportovních a turistických oddílů.

Připomínám jachtařský program libereckých vodáků se skautskými dřevěnými pramicemi v sedmdesátých letech. Několik pramic osadili šalupovou takeláží s vratiplachtou a kosatkou celkem cca do 8m<sup>2</sup> plachet. Na dno pramice přišroubovali pevnou kovovou ploutev se vzpěrami.

Se čtyřmi oplachtěnými pramicemi uspořádaly liberecké přístavy



Liberecká pramice s pevnou kovovou ploutví, repro z dobového tisku, 1978



Oplachtěná pramice P450

na Orlíku závod o Modrou stuhu. Byla to vizitka velice aktivní činnosti.

V té době jsme experimentovali s nymburským turistickým oddílem s malými pramicemi P450, které již byly řešeny v kombinaci sklola-minátové skořepiny s vestavěnou dřevěnou kostrou.

Na jedné pramici již vybavené ploutvovou skříní byla odzkoušena takeláž s šalupovým oplachtěním z kaširovaného polyetylenu 5m<sup>2</sup>, což byl vývojový krok k oplachtěným pramicím P520.

Pramice P520, oplachtění Luger 5 m<sup>2</sup>

Události v listopadu 1989 konečně znovu otevřely perspektivu skautské činnosti.

První Lesní škola vodních skautů na Lavičkách u Dalešické přehrady, vedená hlavním kapitánem bratrem Jackem, představila novou pramici P520 (viz kapitolu *Od dřevěné pramice k pramici P550* uveřejněnou v lednové elektronické Kapitánské poště). Ta se stala klí-

čem k otevření programové kapitoly skautského jachtingu.

Na prvním celostátním setkání vodních skautů Navigamus '94 se jela první improvizovaná regata oplachtěných pramic P520 zapůjčených pražskými oddíly „Zlatá kotva“ a 16. oddílu vodních skautů. Lodě byly vybaveny takeláží SCOUT – 5,5 m<sup>2</sup> (opět viz kapitolu *Od dřevěné pramice...*).



Navigamus '94

Zájem o aktivní účast v závodě byl velký. A pak už šly události mílovými kroky.

Pramice P520, oplachtění Scout 7 m<sup>2</sup>

Pro uspořádání příštích jachtařských závodů nabídli Pardubičáci ze 7. přístavu svoji vodáckou základnu na Seči.

V pátek 24. května 1996 se sjeli vodní skauti z různých koutů Čech a Moravy se svými loděmi k Sečské přehradě. Dlouho do noci rachotí na louce před vodáckou základnou pardubických vodních skautů auta a vleky s loděmi. Všechny vítá pardubický kapitán Děda. Ještě večer „velký jachtařský prorok“ Efendi předložil v klubovně všem přítomným historickou koncepci jachtařských soutěží vodních skautů, kterou připravil!

Oskar přivezl putovní pohár pro vítěznou posádku mistrovství, Efendi „Modrou stuhu“ pro nej-

rychlejší loď cílového závodu libovolných lodí a „Štit konstruktérů“.

Tak vzniklo SKARE (skautská re-



P520 na Seči

gata) a Mistrovství vodních skautů České republiky v jachtingu, které se poprvé konalo 25. května 1996.

Děda nabídl, že dále každoročně první květnovou neděli bude základna na Seči připravena na pořádání celostátní soutěže SKARE. Tak se zrodila Mekka českého skautského jachtingu.

Přístavy se brzy začaly rychle vybavovat novými loděmi P550.

V Kapitánské poště byly vydány



Oplachtěná P550

výkresy pro výrobu takeláže, kormidla, ploutve a stříhy plachet. Málokde však byli schopni se svépomocí s výrobou a montáží vypořádat.

Tehdy SHP (Sdružení Hlavní Přístav – občanské sdružení pro podporu rozvoje vodního skautingu) zřídilo JACHTSERVIS, Jaška a Tom Warausovi dodávali plachty, kování takeláže a kormidla, včetně závesu.

Veteráni SHP a nymburské Modré flotily zajišťovali duralové trubky na stěžně a ráhna, ocelová lanka a drobný spojovací materiál. Z vodovzdorné překližky vyráběli ploutve a knihy kormidel. Při všech akcích NAVIGAMUS a SKARE až do roku



JACHTSERVIS - Oskar

2003 kompletně vystrojili padesát pramic P550.

Zde končí jedna kapitola horečné práce a levných oplachtěných pramic P550 s trupy TRIDENT.

Začíná snaha o vylepšování a zpestření loďního parku.

Flint a Sam propagují profesionálně vyráběné stěžně s drážkou a dacronové plachty.



P520 ostravského 8. oddílu VS

Jen Efendi dále rozvíjí aktivity řemeslně mimořádně fundovaného oddílu. Dokáže postavit kompletní loď od výroby sklolaminátové skořepiny, takeláže, ploutve, kormidla až po ušití plachet! Vše za velmi



Bivakování na P520

nízkou pořizovací cenu cca šest tisíc korun.

Jejich první robustní oplachtěné P520 umožnili 8. oddílu VS Ostrava uskutečnit loďní tábor na Oravské přehradě. Posádky na svých lodích i vařily a spaly.

Poslední Efendiho novinka, dvoustěžník ketový KETCH (čti: "KEČ") s oplachtěním 9m<sup>2</sup> postavený na trupu P550E se úspěšně představil na SKARE 2009. Také Mao překvapil dvoustěžníkem, který připravil na NAVIGAMUS 2009.

Současné jachetní soutěže ukazují, jak se zvyšuje kvalita posádek. Dnes již nesedí u žakovské posádky starší kormidelník. Pozorovat souboj žakovských a dorosteneckých posádek „bord am bord“ o nejlepší místo v závodě při objezdu bóje je skutečně zážitek!



Závod oplachtěných P550

Díky nadšencům kolem Dědy, Efendiho, Stopaře, Sama a dalších členů soutěžní komise mají již také jachtařské závody svá přesně definovaná pravidla.



Jachetní závod vodních skautů

Objevila se i různá skripta popisující nejen loď, jejich vybavení a obsluhu, ale také taktiku řízení loď v náročných podmínkách jachetních soutěží.

Kupříkladu: Mao – Základové jachtání, Stopař – Metodika tréninku mládeže v jachtingu, což

jest obsáhlá příručka s nákresy i fotkami a obsahuje 31 stran.

Jarní SKARE, první květnový víkend na Seči má už svou tradici. Schází se tu široká společnost vyznavačů jachtingu, ať už přijíždí závodit nebo jen přihlížet a pohovořit.

Otevírají se otázky: „Co dál a jak?“ Začíná zcela nová kapitola skautského jachtingu.

Hlavní kapitanát – HKVS před několika lety vyhlásil program na projekt „SEVERKA – plavidlo pro okružový jachting a turistiku“.



Severka na Navigamu 2009

Projekt Severka byl schválen na podzimním semináři K+K v roce 2003 a HKVS podal na ústředí Junáka žádost o dotaci na stavbu 8 lodí. Obrazovou přílohu a technickou dokumentaci zpracoval Sam, řešením technického projektu lodí byl pověřen Flint.

Projekt Severka zaujal zvláště svým mimořádným investičním rozpočtem, který pro stavbu 8 objednaných lodí činil 1 163 600,- Kč.

Později se ale ukázalo, že přístavy nemají na realizaci svých objednávek dostatek peněz, požadovanou dotaci ústředí Junáka neposkytlo a celý projekt se zastavil na zkompletování jediné lodě. Kopyto pro výrobu skořepin dalších trupů lodí zůstává ve výrobním podniku TRIDENT Plzeň.

Oskar, Amateur