

elektronická

# KAPITÁNSKÁ POŠTA

metodický a informační zpravodaj HKVS

číslo 48, duben 2017



## **Plachtění** Ovládání jednoduché plachetnice Mazurská jezera

**Aktuálně**  
**Kapitánské zkoušky 2017**  
**Kapka HKVS - volná místa!**







Sestry a bratři, při pohledu z okna se mi chce říct „duben, ještě tam budem“. Po krásném začátku s teplotami okolo dvaceti přišlo správné aprílové počasí - do kvetoucích třešní sněží, na sjezd Metuje si bereme pod helmu kulicha a na velikonočním plachtění na Rozkoši Davídek konstatoval, že „dnes poprvé jsem plachtil za sněhové vánice“. Vodácká sezóna nám začala, řeky jsou odemčeny, hurá na vodu.

Tady bych mohl skončit, ale ještě bych rád zmínil několik věcí – v březnu proběhl valný sněm Junáka a možná nejenom já mám z něj takové neurčité pocity. Sněm strávil spoustu času rokováním nad různými procedurami, nad logem, nad formalitami a ve výsledku mnoho podnětů z krajů ani nebylo projednáno. Jsme na tom jako organizace asi velice dobře, když si můžeme dovolit strávit pětinu času sněmu řešením takové věci, jako je nové logo. Nebo je to naopak – jsme tak zahleděni sami do svých „princiálních otázek“, přes které „vlak nejede“, že se nám

mysl zatemní a nezajímá nás nic než boj za náš názor? Ne vždy a všude, ale přišlo mi, jakoby se tam nesjeli rokovat z celé republiky jen skauti, činovníci oddílů a středisek, ale místy jsem si připadal jako mezi lobbisty s ostrými lokty, kteří mají jen tu svou pravdu, v debatách je jediným cílem zničit rozdílné názory a ve vidině vlastního prosazení je vše ostatní podružné – proč si nezaobstruovat, nezkusit pořádné komunikační fauly, když jako delegát mohu, že. Možná ze mě mluví skeptik, ale tohle mě trochu mrzelo – nové logo, ať již v jakékoliv úpravě, za nás vlčata na vodě nenaučí a výchovné otázky taky nevyřeší. Mějme nadhled, učme se debatovat na výši a dosahovat kompromisů, nikoliv likvidace opačných názorů.

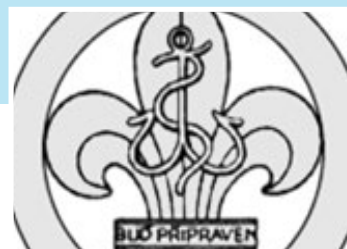
Nebyla to ale jediná věc – na sněmu byly představeny i kompletní nové odborky, na kterých jsme se jako vodáci také podíleli – velký dík patří kromě autorů hlavně Kuldě, která na nich v týmu dělala několik let. Tak nečekejte a vyzkoušejte je, můžete se smát holčičím i klučičím názvům, některým úkolům či formulacím, ale o tom to není, je to o úkolech a rozvoji. Nebo si zkuste sami splnit třetí stupeň některé vám blízké odborky – horní věk není stanoven:-). Kromě odborek dostal na sněmu každý delegát také revidované stezky na vyzkoušení – nebojte se je od delegátů vyžádat nebo si je stáhnout, vyzkoušet, posílat kritické připomínky.

Venku dosněžilo a vysvitlo na mě sluníčko – přeji vám krásné jaro!

*Cedník*

## Kapitánské zkoušky

4



## Ovládání plachetnice

7



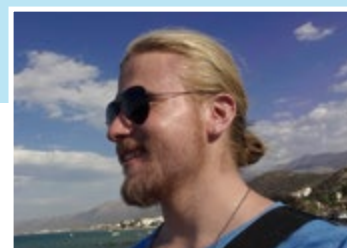
## Navigamus 2018

13



## Představujeme KK Ježour

15



## Mazurská jezera

16



FOTO JAN MRKOS - HONDIK



# Zprávy z HKVS

Na únorovém zasedání se HKVS věnoval zejména akcím – jarnímu srazu, kde s konečnou platností padlo, že bude v Praze (už proběhl, podrobnosti v příštím čísle), jachetnímu kurzu na Kovářově, který bylo potřeba schválit (a nyní je už naplněn), Navigamu 2018, kde byla palčivá otázka organizační jednotky, Navalis a Jihočeské kapce, kterou rovněž bylo potřeba schválit.

## NOVÉ ODBORKY A EXPERIMENTÁLNÍ STEZKY

Kulda a Cedník společně s ostatními členy odborkového týmu intenzivně pracovali na finálních kontrolách všech možných materiálů k odborkám, výsledek byl poprvé představen na valném sněmu Junáka a nyní si nové odborky můžete buď zakoupit jako komplet, nebo si z webu odborky.cz stáhnout, co potřebujete. Doufáme, že se vám nové odborky líbí.

Pumpa se s ostatními členy metodické skupiny věnovala experimentálním stezkám, které byly rovněž představeny na valném sněmu. Jejich testování bude probíhat do konce roku 2018. O konkrétním začlenění vodáckých doplňků se bude ještě jednat, existuje několik variant.



FOTO SKAUTI VELMEZ

jednotku. Oficiálně jsme pověřili Šotka a jeho tým uspořádáním Navigamu 2018 pod jihočeským krajem. Diskutovali jsme o kosmetických úpravách znaku vodních skautů, Hvězdář nás seznámil s rozpočtem HKVS a Olda s rozpočtem Skare.

Na zasedáních HKVS významně vzrostla účast krajských kapitánek a kapitánů, což iniciovalo otevření jednacího řádu HKVS k revizi a byly potřeba domluvit další podmínky, aby se nám lépe pracovalo a všichni věděli, jak hlasují, co si mají kde přečíst, a bylo jasné, co se komu kdy má poslat.

## VALNÝ SNĚM JUNÁKA

Na valném sněmu Junáka byla hojná účast vodních skautů, měli jsme vlastní banner, který dělal reklamu zejména vodním akcím,

a mezi ostatní časopisy jsme dodali také několik vytištěných čísel Kapitánské pošty.

## PŘÍRUČKA KE KAPITÁNSKÉ ZKOUŠCE

Dlouho připravovaná skripta ponese název Vodácká příručka ke kapitánské zkoušce vodních skautů, probíhá finální úprava textu a řazení dle kapitol, čemuž se Cedník intenzivně věnuje. Připomínkování je v zásadě ukončeno, nyní potřebujeme fotografie k doplnění - seznam najdete [zde](#). Zapátrejte, prosím, ve svých oddílových archivech. Je domluven hlavní sponzor Dronte, a pokud vše půjde dle plánu, o prázdninách bude připravený text odevzdán do tisku jako celobarevná publikace formátu B5.

*Kulda*



FOTO ARCHIV TÝMU ODBOREK

Na březnovém zasedání jsme se opět věnovali jarnímu srazu a zejména jeho programu, neboť se nepodařilo najít místní pořádatel

**Dle registrace máme 4016 vodních skautů z celkem 57840 členů Junáka ve 152 oddílech a 29 přístavech.**

# Kapitánské zkoušky 2017

HKVS vyhlašuje kapitánské zkoušky pro činovníky působící ve vedení skautských vodáckých oddílů. Jedná se o samostatné zkoušky bez přípravného kurzu, proto se předpokládá dostatečná praxe uchazečů. Nedílnou součástí zkoušky je i ověření kompetencí z oblasti jachtingu.

Zkoušky budou probíhat od **května 2017** do **října 2018**, plnit se budou především na akcích vodních skautů.

Bližší informace včetně přihlašování najdeš v příslušném článku na webu [vodni.skauting.cz](http://vodni.skauting.cz).

Přihlašování je možné do **31. 4. 2017**.

**Kontakt:** Fialík (Tomáš Fiala) – [tomas.fiala@email.cz](mailto:tomas.fiala@email.cz)



## Kapka HKVS 2017

### Kurz vodáckého minima

Kurz je určen všem skautům a skautkám, kteří se chtějí naučit něco nového z vodáckého prostředí, ať už jde o úplné začátečníky z řad suchozemských skautů či pokročilé vodní skauty.

Zkušení instruktoři tě provedou vodáckým výcvikem na klidné i tekoucí vodě a naučí tě, jak připravit a zrealizovat vodáckou akci pro tvůj oddíl!



1. víkend: 19. - 21. 5. 2017, Třebíč
2. víkend: 28. - 30. 7. 2017, České Vrbné
3. víkend: 15. - 17. 9. 2017, Karlovy Vary
4. víkend: 13. - 15. 10. 2017, Praha

Cena: 2 200 Kč

Další informace o kurzu a přihlášku nalezneš na [kapka.skauting.cz](http://kapka.skauting.cz)  
Kontakt: [kapka@hkvs.cz](mailto:kapka@hkvs.cz)





# Víkend divoké vody - podzim 2017

Chceš se naučit jízdě na divoké vodě (obtížnost do WW II) nebo se ve své jízdě zdokonalit? Chceš se naučit záchraně a sebezáchraně na divoké vodě nebo se v těchto dovednostech zdokonalit? Plníš kapitánskou zkoušku a chceš získat praxi na divoké vodě? Nebo se jenom chceš naučit něčemu novému?

**Kdy:** 1. - 3. září 2017

**Kde:** umělý slalomový kanál Roztoky u Křivokláta

**Pro koho:** pro všechny vodní i suchozemské skauty, od 15ti let. Nezáleží na zkušenostech, ale na nadšení a odhodlání.

Bližší informace včetně přihlašování najdeš v příslušném článku na webu [vodni.skauting.cz](http://vodni.skauting.cz), který bude zveřejněn na konci června. Místo na akci si však již můžeš nezávazně rezervovat na níže uvedené mailové adrese.

**Kontakt:** Fialík (Tomáš Fiala) – [tomas.fiala@email.cz](mailto:tomas.fiala@email.cz)



FOTO ARCHIV KLŠVS



FOTO ARCHIV KLŠVS



FOTO ARCHIV KLŠVS



FOTO ARCHIV KLŠVS

## Významná jubilea do konce roku 2017

HKVS blahopřeje všem sestřám a bratrům, kteří v tomto roce slaví své životní jubileum.

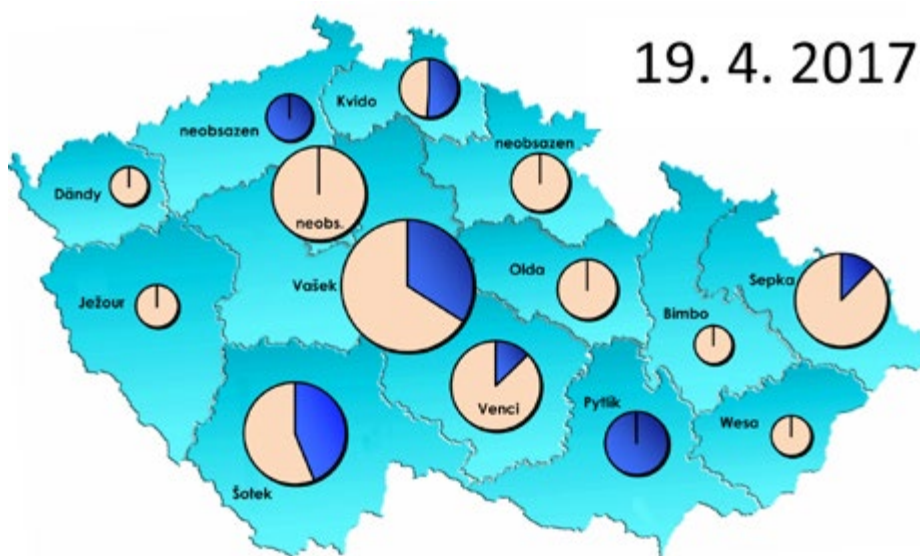
	Ivana Pšeničková	4. přístav Jana Nerudy Praha	Duben - 60 let
	Dorota Lábusová	přístav Pětka Praha	Duben - 65 let
	Zbyněk Prousek	přístav Pětka Praha	Duben - 70 let
Akela	Libor Jirout	středisko Polaris Pardubice	Květen - 60 let
Šmidla	Josef Roubíček	přístav Třináctka Opařany	Květen - 60 let
Maruška	Marie Barešová	přístav Ralsko Mimoň	Květen - 60 let
Jezevec	Ivan Brabec	přístav Flotila Liberec	Květen - 65 let
	Jiří Prokeš	středisko Bobří Havlíčkův Brod	Květen - 65 let
Liška	Helena Káňová	přístav Eskadra Ostrava	Červenec - 60 let
Šipka	Jaroslava Pokorná	středisko Jablonec nad Nisou	Červenec - 65 let
	Karel Osolobě	středisko Vyškov	Červenec - 70 let
	Jana Holendová	přístav Třináctka Opařany	Srpen - 60 let
Pacík	Tomáš Pačes	přístav Pětka Praha	Srpen - 80 let
Bambus	František Klíč	přístav Černý čáp Opava	Srpen - 85 let
	Marta Zitová	přístav Racek Žďár nad Sázavou	Září - 60 let
	Karel Kocman	středisko Bobří Havlíčkův Brod	Říjen - 60 let
Keny	Jan Káňa	přístav Eskadra Ostrava	Říjen - 65 let
	Jos Teeffelen, van	středisko Goliath Přibyslav	Listopad - 60 let
Mikrob	Jan Kosnar	středisko Vysoké Mýto	Prosinec - 65 let
Šarlí	Karel Dvořák	4. přístav Jana Nerudy Praha	Prosinec - 65 let
Radko	Radko Trohař	středisko Šipka Praha	Prosinec - 85 let

# Vodácké desetikoruny k 19. dubnu 2017

Teprve měsíc známe počet vodních skautů v letošním roce. Tomu odpovídá vybraná první čtvrtina z teoretických desetikorun. Radost nám dělají i dary desetikorun za loňský rok.

Příspěvky ve výši 10 Kč za registrovaného člena se posílají na účet KVS 2300183549/2010 pod variabilním symbolem 99YYYYXXXX, kde YY je rok a XXXXX je ev. číslo jednotky (pro rok 2017 to u jednotky ev.č. 114.05 bude var. symbol 991711405). V případě platby za více předchozích let je variabilní symbol 9900XXXXX a ideálně roky uvést do zprávy příjemci. Příspěvky je možné zaplatit i hotově na srazech kapitánů.

Za všechny „vodácké desetikoruny“ zaslané v duchu hesla „vodáci sobě“ děkujeme.



Stav zaplacených zvláštních příspěvků za rok 2017: kruhové grafy ukazují podíl zaplacených a nezaplacených příspěvků v kraji. Modré pole označuje příspěvky zaplacené, vyschlé béžové jsou nezaplacené.

## VODÁCKÉ DESETIKORUNY PŘIJATÉ V OBDOBÍ 1. 1. 2017 AŽ 19. 4. 2017:

ev. č.	Přístav/středisko	částka
218.02	přístav Modrá flotila Nymburk	980 Kč
218.07	středisko Krále Jiřího Poděbrady	300 Kč
219.10	přístav RETRA Brandýs nad Labem	710 Kč
21A.02	středisko Lesní Moudrost Dobřichovice	450 Kč
314.01	středisko Šipka Písek	600 Kč
317.13	přístav Třináctka Opařany	1 200 Kč
421.01	středisko Úsvit Děčín	200 Kč
423.01	středisko Nereus Terezín	450 Kč
425.03	středisko Louny	250 Kč
511.05	přístav Ralsko Mimoň	890 Kč
513.07	přístav Flotila Liberec	750 Kč
514.11	středisko Jestřáb Jilemnice	30 Kč
611.01	středisko Bobři Havlíčkův Brod	410 Kč
622.01	středisko Řehoře Mendla Brno	110 Kč
622.24	středisko Vrbovec Brno	530 Kč
626.01	středisko Vyškov	1 120 Kč
627.03	přístav Neptun Znojmo	1 110 Kč
815.04	přístav Poseidon Opava	650 Kč

## PLATBY ZA ROK 2016

622.24	středisko Vrbovec Brno	400 Kč
626.01	středisko Vyškov	1 080 Kč
425.03	středisko Louny	160 Kč

# Ovládání jednoduché plachetnice

Kapitán vodních skautů by měl mít bezpečně osvojeny základní jachtařské schopnosti: vyjet s plachetnicí na vodu a vrátit se, doplout, kam chce bez ohledu na směr větru, řídit oplachtěnou pramici či jednoduchou plachetnici i její posádku.

## ODPLOUVÁNÍ A PŘISTÁVÁNÍ

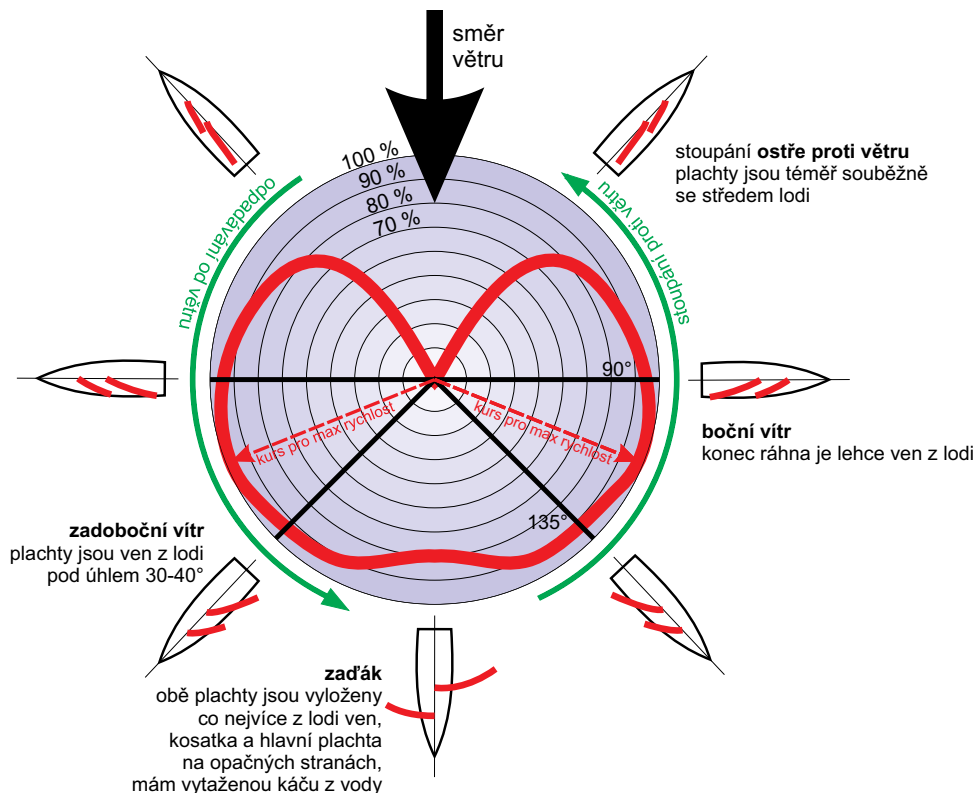
Odplouvání a přistávání provádíme vždy proti větru. To je relativně jednoduché, když vítr vane od břehu, nebo zhruba souběžně s ním. Abychom mohli plout při větru vanoucím směrem ke břehu, potřebujeme nějakou rychlost (a dostat se s lodí do hluboké vody). Abychom ji získali, je nejlépe nejprve vyplout na vodu pomocí pádel. V mělké vodě u břehu opatrně manipulujeme s ploutví a kormidlem, aby nedošlo k jejich poškození. V žádném případě nenajíždíme při přistávání přídi na břeh (ani když je to pláž), ale v malé vzdálenosti od břehu provedeme rychle obrat proti větru. Loď se téměř okamžitě zastaví a v té chvíli necháme plachty vyvlát, nebo je spustíme.



## PLAVBA

### DRUHY PLAVBY

**Na boční vítr** je plavba nejrychlejší. Plachta je na závětrném boku, mírně přitažená, a loď může dosáhnout rychlosti větší, než je rychlost větru. Nejvhodnější režim plavby pro seznámení se



s ovládním plachetnice. Nejvyšší rychlosti lze dosáhnout při zadobočním větru.

**Na přední vítr** (plavba na větru) se užívá při křižování proti větru. Změna směru proti větru se nazývá **ostření**, naopak po větru **odpadání**. Čím ostřeji může plachetnice plout proti větru, tím je větší její tzv. stoupavost.

Pro rychlou plavbu proti větru je důležité, aby byla loď dokonale vyvážená a to jak předozadně, tak stranově. Pro správné předozadní vyvážení se posádka přesune tak daleko dopředu, aby se zrcadlo zvedlo nad hladinu, takže voda obtéká loď plynule bez vírů za zrcadlem. To podporuje rychlost lodě a zmenšení stranového splouvání vlivem větru. Při silícím větru se členové posádky mohou přemisťovat lehce dozadu, při slábnoucím větru naopak dopředu.

Velmi důležité je stranové vyvážení lodě. Ve středním větru musíme zajistit, aby loď měla (pokud možno) za všech okolností stěžeň svisle. Jakýkoliv stranový náklon má několik nepříznivých

důsledků:

- snižujeme si plochu plachet vystavenou větru,
- náklonem do závětří (návětrí) se loď stane návětrnou (závětrnou) a přímý kurs musíme vyrovnávat kormidlem, které pak působí jako brzda,
- náklonem se zmenšuje účinnost ploutve a zvětšuje se stranové splouvání,
- při velkém náklonu hrozí, že si „ráhno sáhne do vody“ a to je dobrý předpoklad k převrácení lodě.

Na P550 je stranové vyvážení prvořadou úlohou kosatníka. Nejdříve vyvažuje kosatník, nestačí-li to, potom i kormidelník.







Kormidlování je hlavní a důležitou činností kormidelníka. Ten drží v „přední“ ruce otěž hlavní plachty, v „zadní“ ruce páku nebo pinu kormidla. Pinu drží před tělem, což mu umožňuje přidržet v případě potřeby otěž i pinu jednou (zadní) rukou a druhou přehmatávat. Kormidelník musí vést loď jemně a citlivě podle měnicího se směru větru.



Špiónky se umísťují buď na přední lem kosatky po obou stranách, nebo na upínačky (boční stěhy). Loď se plaví ve správném směru, vlají-li návětrné i závětrné špiónky ve vodorovné poloze ve směru vzduchu, proudícího kolem kosatky.

Pokud loď pluje příliš ostře proti větru (přeostřuje), pak se zvedá (neklidně vlaje) návětrný špiónek, protože na návětrné straně kosatky se plynulý proud vzduchu mění ve víření. Zároveň se začíná třepotat přední lík kosatky. Když loď naopak pluje málo ostře, pak se zvedá závětrný špiónek, protože víření vzniká v závětrí kosatky. Směr plavby upravuje kormidelník pouze malými výchylkami kormidla, protože velké výchylky loď brzdí.

Při plavbě proti větru hledáme kompromis mezi ostrostí kursu a rychlostí lodě. Ostřejší kurs znamená kratší dráhu, ale za cenu snížení rychlosti (a možného splouvání). Méně ostrý kurs zase znamená rychlejší plavbu, ale za cenu prodloužení dráhy. Optimální je zlatá střední cesta, umožňující nejrychlejší postup lodě do návětrí. Vždy však platí jedna zásada – nejdříve získat rychlost a pak teprve vyostřovat. Při malé rychlosti klesá účinnost ploutve a loď

splouvá do závětrí.

Jednou z podstatných věcí, které ovlivňují rychlost lodě, je jízda v poryvech. Příchodem poryvu se změní směr zdánlivého větru, zvětší se vztlak na plachtách a tím i hnací síla plachetnice. Zvětší se však i náklonná síla plachet, a proto je nutné intenzivněji vyvažovat.

Na poryv reaguje nejdříve kosatník a pokud nestačí loď vyvážit, vyvažuje kormidelník, který se snaží poryvu využít a mírně vyostřuje. Při zeslábnutí větru mezi poryvy je postup opačný – nejdříve se vrací do původní polohy kormidelník, potom teprve kosatník. Současně s tím kormidelník mírně odpadá. Dobrý kosatník reaguje na příchod poryvu s předstihem (pozoruje poryvy na hladině) a začne vyvažovat dřív, než se loď začne naklánět. Nereaguje-li kosatník včas, loď se v poryvu nakloní, „zaboří“ se do vody a zpomalí. Z toho plyne, že chce-li posádka využít poryvu ke zrychlení lodě, musí zabránit příčnému náklonu.





Při plavbě **na zadní vítr** (plavba s větrem v zádech) rychlost nemůže přesáhnout rychlost větru. Plachty postavíme „na motýla“, to znamená, že hlavní plachta je na druhé straně než kosatka, a těžiště lodi posuneme co nejvíce dozadu, aby se nezabořovala před lodí.

Ploutev můžeme v některých situacích vysouvat. Do slabého větru ploutev zasouváme na maximální plochu, v silném větru můžeme ploutev povysunout a na zadní vítr vždy vysouváme zcela z vody a je možné použít i spinakr.



List kormidla by měl být kolmo do vody, aby měl maximální účinnost při obratech. Není dobré, když list kormidla směřuje dozadu, tím vzniká enormní tah na kormidelní páce.

### OBRATY

**Re** – obrat proti větru. Obrat proti větru je manévr, kterým plachetnice při křižování proti větru přechází z jednoho boku na druhý. S výjimkou velmi slabého větru se plachetnice obratem vždy zpomalí, takže obrat znamená ztrátu. Aby tato ztráta byla co nejmenší, musíme obrat pečlivě nacvičit.

Před obratem kormidelník upozorní kosatníka, že má v úmyslu

udělat obrat (nejčastěji zvoláním „re“). Je důležité, aby na začátku obratu měla loď plnou rychlost. Získáme ji krátkým odpadnutím s mírným povolením plachty. Potom kormidelník nakloní mírně loď do závětří, čímž se loď stane návětrnou a jde do obratu sama. Kormidlem (odtláčováním piny od sebe) jemně koriguje rychlost otáčení lodě proti větru. Zpočátku vychýlí kormidlo jen málo, a teprve až se loď dostane do rotace kolem svislé osy, může vychylku kormidla postupně zvětšovat bez nebezpečí zabrzdění lodě.

Kosatník na začátku nechá kosatku přitaženou a společně s obratem a kormidelníkem přechází na druhý bok. Přitažená kosatka se naplní větrem z opačné strany, což pomáhá otáčení lodě bez nadměrného kormidlování (a tím i brzdění kormidlem). Jakmile prochází ráhno nad osou lodě, kosatník přetáhne kosatku na druhý bok, dotáhne otež a připraví se na vyvažování.

Kormidelník pokračuje v otáčení lodě až do směru, kdy se kosatka i hlavní plachta naplní větrem na novém boku. Přitom by měl trochu odpadnout od směru ostře proti větru, aby se obnovila rychlost lodě před obratem.

Nejčastější chyby při obratu:

- loď nepluje před obratem dostatečnou rychlostí,
- obrat trvá příliš dlouho – loď zpomalí,
- kormidelník zbytečně vychyluje kormidlo – loď zpomalí,
- loď se po obratu nakloní (posádka málo vyvažuje),
- kosatník předčasně přitáhne otež a loď skončí obrat ostře proti větru (těžko se rozjíždí),
- kormidelník nedotočí obrat (skončí ostře proti větru).

**Halsa** – obrat po větru s přehozením ráhna. Kormidelník postupně mění kurs na zadní vítr, přitom posádka povoluje oteže plachet.

Přelétnutí hlavní plachty na opačný bok je velmi prudké (podle síly větru) a může při tom dojít nejen ke zranění posádky ráhmem, ale i k náklonu lodě (až do převržení). Tento náklon vyrovná posádka krátkým a účinným vyvažovacím impulsem vysednutím na nový návětrný bok. Impuls musí být opravdu krátký, jinak se loď rozhoupá a hrozí její převrácení. Při silných poryvech přibrzdí kormidelník přelétnutí ráhna oteží hlavní plachty. Zabrání se tím rázu do takeláže (může způsobit natržení plachty, utržení vanty, atp.) Po přelétnutí plachty na druhý bok kormidelník „odpadne“ na





zadní kurs, posádka vyrovná náklon lodě a teprve potom kormidelník „vyostřuje“ do nového bočního (zadobochního) kursu.

Kormidlo vychylujeme maximálně o 30-45°, při větším vychýlení kormidlo už jen brzdí a nezvyšuje účinnost točení. (V případě silného větru při halse mohu kormidlo na malou chvíli vytočit i o více stupňů, abych „švihem“ docílil rychlejšího obratu lodě.)

### ČINNOST POSÁDKY

**Kormidelník** drží kormidlo a hlavní otěž. Posazení kormidelníka by mělo odpovídat situaci.

Nelze zcela doporučit místy provozovanou praxi, kdy kormidelník při slabém větru nemusí příliš vyvažovat a sedí nebo leží v lodi tak, aby působil co nejmenší odpor vzduchu při plavbě (samozřejmě tak, aby měl dostatečný rozhled). Důvodů, proč je to špatně, je více. Kormidelník není flexibilní, reakce na vítr je pomalá. Nejdůležitější ale je, že není schopen dostatečně rychle reagovat na případné porывy větru. Dále nízko posazený, nebo ležící kormidelník nemá takový přehled a výhled, jako kormidelník výše posazený. Potřebuje vidět okolní lodě, špičky, přední lem kosatky, místo, kam jede a samozřejmě neustále musí sledovat návětrnou hladinu, která prozradí, jaký jde vítr.

Správný posez kormidelníka samozřejmě záleží na síle větru, ale obecně má tři možnosti:

1) sedět na bortu lodi, k tomu je samozřejmě zapotřebí dostatečný vítr, aby loď nepřevažoval



2) být v podřepu, je to fyzicky náročnější, ale kormidelník může velmi rychle a při tom i jemně dovažovat loď dle potřeby



3) klečet na dně, pouze při slabém větru. Kormidelník může opět velmi dobře loď vyvažovat jen lehkými náklony – zároveň zůstává možnost rychlého vysednutí na bort v případě potřeby.



**Kosatník** ovládá otěže kosatky, má na starost ostatní lanová, spouštěcí ploutev a vyvažuje loď.

Cílem **vyvažování** je udržet stěžeň pokud možno svisle. Nejprve vyvažuje kosatník, za silného větru musí vyvažovat naplno i kormidelník.

Při větším počtu členů posádky na plachetnici při základním výcviku nováčků může kormidelník ovládat pouze kormidlo, jeden člen je na hlavní plachtě a kosatník na kosatce.

### ZÁKLADNÍ POVELY NA PLACHETNICI

Povely na plachetnici by měly být včasné a srozumitelné, na vodě není mnoho času a každá sekunda

se zejména při závodech počítá. Při rozestavení, kdy kormidelník zároveň ovládá hlavní plachtu a kosatník manipuluje s kosatkou a vyvažuje, většinou vystačí povely indikující otáčky, tedy „re“ a „halsa“. Pokud ale plachtu drží někdo jiný než kormidelník, přidávají se povely pro plachtaře, „povol“ a „přitáhni“, popř. „odpadni“ a „ostří“. Případně další povely, např. oznámení o jízdě na zadní vítr (plachty na motýla), kdy se vytáhne ploutev („vytáhni káču“), atp. Posádka také může samozřejmě komunikovat s kormidelníkem („nevyostříme?“). Sehrané posádky malých plachetnic často mnoho povelů navíc nepoužívají.





## HRY NA VODĚ PRO JACHETNÍ VÝCVIK

### NA KAČENKY

Skupina lodí následuje vedoucí loď trenéra nebo vybranou loď ze skupiny např. za odměnu – nejlepší v tréninku, nebo jinak motivovanou. Vedoucí loď jede, střídá kursy a provádí manévry, ostatní lodě ji musí následovat a při tom neustále dodržovat mezi sebou stálé rozestupy. Vedoucí loď se může v průběhu jízdy na pokyn trenéra střídat.

Jedná se o osvědčenou hru pro uvolnění dětí mezi jednotlivými tréninkovými úseky a současný účinný trénink ovládnutí lodě. Možná forma motivace pro výběr vedoucí lodě „Kačenky“.

### JÍZDA NASLEPO

Výborný prvek k osvojení citu

pro vedení lodě. Kormidelník vede loď se zavřenýma očima a snaží se udržet kurz a reagovat na změny větru.

### JÍZDA BEZ KORMIDLA

Zvládnutí jízdy bez kormidla znamená pochopení funkce těžiště lodi v souvislosti s manévry vyostřování a odpadání od větru (obratu a halsy). K nácviku je potřebná trpělivost a cit pro vyvážení lodě. Po ovládnutí tohoto prvku je možné realizovat rozjíždku bez kormidel. Nácvik slouží i k tréninku obratnosti a soustředěnosti.

### SOUTĚŽ DRUŽSTEV (I JEDNOTLIV- CŮ) S BALÓNKY (LOV RYB)

Hra pro slabý vítr – vytvoříme 2 družstva. Do prostoru ohraničeného bójkami (např. tréninková dráha) naházíme balónky – tenisáky. Družstva stojí na startovní čáře a

na startovní znamení vjedou do prostoru s balónky a sbírají je. Vyhrává družstvo (jedinec), které má nejvíce balónků.

*z připravovaných skript  
ke kapitánské zkoušce*

*David Svoboda – Cedník (ed.)*

*foto Michal Pavlů*





## ODBORKA JACHTAŘ/JACHTAŘKA

Přestože jsou odborky výchovným nástrojem pro rozvoj dětí ve specifických dovednostech, zejména praktické úkoly z této odborky lze plnit během plachtění s oddílem bez jakékoliv další přípravy, stačí si pouze vzít pracovní list, abychom na něco zbytečně nezapomněli.



Z úkolů Dokaž to! tak lze plnit při běžné činnosti:

**B. Strojení plachetnice.** Nastrojím a odstrojím plachetnici.

**C. Trojúhelník.** Samostatně vypluji s posádkou, obepluji trojúhelník o hraně 300 m. Předvedu přesmyk proti větru (Re). Bezpečně přistanu. Samozřejmostí u tohoto úkolu je dodržování zásad bezpečného plachtění, ovládnutí nastavení plachet v závislosti na směru větru a držení daného kurzu, schopnost plout na všechny kurzy, zejména křížování proti větru a dovednost omezit svým chováním bezpečnostní rizika.

Z úkolů Ukaž se! můžeme s oddílem hromadně plnit:

**1. Kosatka.** Ukážu, že umím ovládat kosatku v souladu s hlavní plachtou.

**3. Hals.** Popíšu rizika obratu po větru (halsy). Ukážu, že ji umím provést a také se jí vyhnout.

**6. Přistání.** Přistanu k bójce a k molu.

**11. Jízda poslepu.** Vykřižuji poslepu proti větru.



Pro pokročilejší a zkušenější jachtaře jsou další úkoly:

**D. Záchrana převržené lodě.** Nacvičím s posádkou převrnutí plachetnice a její následnou záchranu.

**E. Muž přes palubu.** Vrátním se v singlu pro člena nebo členku posádky spadlých do vody. Na simulované situaci předvedu záchranu tonoucího.

Další úkoly z Dokaž to! jsou teoretické, pro vhodně namotivované nadšence by však byla škoda si je nesplnit, zejména po splnění praktických úkolů. Jde o názvosloví a základy navigace a předpisy, které by sice měli všichni znát, pro splnění bodů do odborky je však nutné naučit to ostatní vhodnými a záživnými formami. V Ukaž se! máme na výběr ze 14 úkolů, jak teoretických, tak praktických.

*Kulda*





# Navigamus 2018

Čcheng Che:

„Procestovali jsme více než sto tisíc nekonečných vodních ploch a na oceánu viděli vlny jako hory, tyčící se do nebes. Naše oči spatřily barbarská území. Naše cesty po divokých vlnách spanile pokračovaly dnem i nocí rychle jako hvězdy na nebesích, jako bychom jeli vozem po široké silnici.“

Ahoj,

vím, že do Navigamu 2018 uteče ještě hodně vody. Ale jestli se na něj těšíte už teď, můžete začít s přípravou. V každém čísle vás nejdříve seznámím s troškou historie a na konci mám pro vás úkoly.

## 1. ČÍNA ZA DYNASTIE MING

Abychom pochopili důvod a výjimečnost výprav admirála Čcheng Che, musíme se vrátit v čase a zjistit, jak to tehdy v Číně vlastně vypadalo. Od roku 1279 Číně vládli Mongolové v čele s Kublajchánem. Kublajchán byl mimochodem vnukem Čingischána. Čína v té době měla vystavěnu západní část velké zdi a hlavním městem byl Nanking, který leží na spodním toku velké řeky, která se česky nazývá *(tajenka osmisměrky)*. Čína byla velmi vyspělou zemí. Její obyvatelé měli hluboké znalosti ve všech oblastech lidské činnosti. Vynikali zejména ve zpracování nerostných



ČUNG-WU



ČÍNA ZA DYNASTIE MING

surovin, ale ovládali také kartografii, lékařství, biologii i astronomii. Znali střelný prach, používali kompas a pravouhly souřadnicový systém o století dřív, než v Evropě. V roce 1352 došlo k velkým záplavám, které způsobily rozsáhlé škody a zapříčinily neúrodu a hlad. Nespokojenost lidí vyústila v téměř roce v povstání v deltě Perlové řeky, které se postupně rozšířilo po celé Číně. Do čela vzpoury se postavil Ču Jüan-čang, který se po porážce mongolského vojska prohlásil za císaře, přijal jméno Čung-wu a založil dynastii Ming. Mladé Mongoly dal vykastrovat a přivést na svůj dvůr. Takovému muži se říká *(tajenka lištovky)* a byl využíván pro hlídání císařových žen, nebo pro špehování na dvorech ostatních vládců. Říká se, že v Zakázaném městě sloužilo takových mladíků asi *(tajenka číslovky)*. Byli to také jediní muži, kteří kromě císaře směli do ženské části paláce vstoupit. Ostatní by v takovém případě čekala bolestivá smrt. To dávalo císaři jistotu, že je otcem kteréhokoliv dítěte, které se v paláci narodí. Tisíce konkubín, které si vládce vydržoval, představovalo nejen symbol moci, ale dávalo mu

jistotu, že v době vysoké dětské úmrtnosti bude mít císař mužského potomka a následníka. Císař měl i jiná privilegia. Byl titulován Syn Nebes a nikdo na něj nesměl pohlédnout. Císař Čung-wu se mimo jiné oženil i s mongolskou princeznou a měl s ní svého čtvrtého syna, který se jmenoval Ču Ti. Stále se však bál o své postavení, a tak postupně likvidoval všechny, kteří se mohli stát jeho nepřáteli. Někteří vojenští velitelé v této situaci raději spáchali sebevraždu. Považovalo se to za čestnější způsob smrti – jejich rodiny se tak vyhnuli hanbě a jejich synové nebyli popraveni. Po smrti prvorozeného syna si císař vybral jako zástupce svého vnuka Ču Jün-wena. Svému synovi Ču Timu nedůvěřoval, protože ho považoval za Mongola.

Pošťák







### OSMISMĚRKA

Vyškrtejte jména středisek, přístavů a oddílů vodních skautů.  
Zbýlá písmena tvořící tajenku čtete po řádcích.

A	L	I	T	O	L	F	Á	R	D	O	M	V	Ž
D	H	F	I	P	O	U	T	N	Í	C	I	Y	L
Z	U	É	C	A	A	T	A	G	E	R	F	D	N
Ě	O	N	V	Ř	K	O	N	T	I	K	Y	Ř	E
V	R	I	A	A	N	S	M	B	T	R	R	Í	R
H	I	X	L	N	V	E	U	A	Á	U	D	S	A
Í	O	-	P	Y	Ř	S	R	N	H	H	Y	T	T
N	N	E	P	T	U	N	F	E	A	A	V	O	O
R	I	J	A	N	A	N	E	R	U	D	Y	P	V
E	E	Ř	I	T	P	Ě	T	K	A	S	I	A	I
V	E	T	B	K	Ú	K	Á	J	A	M	A	R	C
E	I	M	R	O	Ž	I	A	R	D	A	K	S	E
S	O	R	T	A	B	L	A	L	I	T	O	L	F

*Albatros, Bobří, Eridanus, Eskadra, Fénix, Flotila, Fram, Fregata, Jana Nerudy, Kontiky, Kruh, Maják, Modrá flotila, Mroži, Neptun, Neratovice, Nereus, Omaha, Opařany, Orion, Pětka, Plavci, Poutníci, Retra, Severní hvězda, Úta, Vavéha, Viribus Unitis, Vydří stopa, Vydry*

### LIŠTOVKA

Do řádků vepište správná slova ze skautských zákonů.

						8./3				
								10./8		
						2./3				
								7./3		
										6./3

### ČÍSLOVKA

Zjistěte si údaje o pramici P 550 a do křížovky doplňte číslky.


- kapacita osob (bez zavazadel)
- délka lodi v centimentrech
- šířka lodi v centimetrech
- hmotnost lodi v kilogramech
- počet vestavěných laviček u typu P550-vs



# Komodor plzeňského kraje - Ježour

*Ahoj Ježoure, co tě vede k tomu, být aktivním skautem i v dospělosti, když už to není jenom „blbnutí“ s kamarády, ale přibyly i nějaké ty „povinnosti“?*

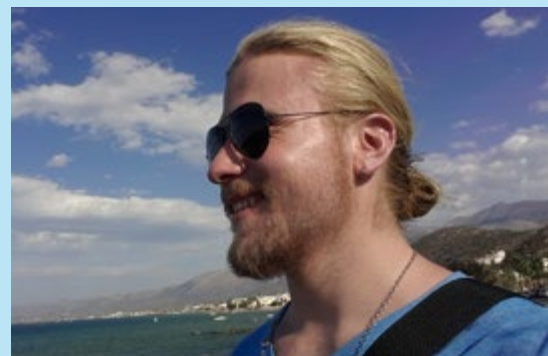
Důvodem, proč dělám skauting, je poselství. Mám pocit, že když mi toho skauting tolik dal, bylo by dobré to poslat zase dále a pomoci tím dalším lidem. Pokud takhle budou jednat všichni, dobrosrdečnost se nevytratí. V tom vidím své poselství a tedy i důvod. Samozřejmě to bere čas, energii a další věci. Ale jako je to se vším. Postupně se to nakumuluje a vrátí se vám to v jednom velmi silném momentu, který si budete pamatovat do konce života. A takové silné momenty za to stojí. Navíc, je důležité si skauting přizpůsobit svým potřebám, možnostem, požadavkům. Musí to být pro vás radost, jinak to neděláte s láskou. A pokud do toho nebudeme dávat lásku, co od nás budou děti přijímat?

*Co se ti na skautingu líbí, co tě baví?*

Na skautingu mě fascinuje jeho propojenost a síla hnutí. Právě síla hnutí je to, co se ozývá silněji než cokoliv jiného skrz celý svět. Neochvějná důvěra ve správnou myšlenku předávaná s nezlomným

## JIŘÍ HELUS - JEŽOUR

Je mi 21 let, pocházím z Plzně, z 92. OVS Kotvy pod přístavem OMAHA. Do oddílu jsem začal chodit, když mi bylo 7 let (kolem roku 2002).



postojem napříč generacemi. Garantovaná nezištná podpora přicházející občas i z neznáma. To jsou věci, které mě fascinují, a předpokládám, že nikdy nepřestanou. Doufám, že se mi daří a dařit bude dál právě tyto hodnoty a ideály (a fascinaci jimi) posílat dál a samozřejmě je předávat mladším. Být pro ně inspirací je naším úkolem, nesmíme to podceňovat, není to tak lehký úkol, jak se zdá.

*Jaká je tvá práce v oddíle? Jsi častěji s dětmi, angažuješ se ve vedení nebo zajišťuješ spíše provozní a administrativní věci pro oddíl či přístav?*

Náš oddíl má díky bohu početné vedení, a tak si práci rozdělujeme jak je čas, energie, chuť a potřeba. Snažím se zaštiťovat spíše technické zázemí a dohlížet na rozdělení práce a úkolů. Nicméně bych rád podotkl, že největší zásluhu mají vždy ti, kteří pracují s dětmi nejvíce, a mezi ty já u nás v oddíle nepatřím.

*Co tě vedlo k tomu ucházet se o funkci krajského kapitána? Jak tento krok zpětně hodnotíš – co dobrého (a špatného) ti přineslo období ve funkci?*

U nás v přístavu se měnilo vedení a obsazovaly se funkce. Myšlím, že pozice krajského kapitána by měla propojovat přístavy v kraji, propojovat suchozemské a vodácké oddíly v kraji a spojovat přístav s „vnějším“ děním VS – na

republikové úrovni. Mám pocit, že alespoň v části těchto záležitostí mohu pomoci, proto jsem se o pozici ucházel. Jsem spokojený, vím, že mohu spousty věcí ovlivnit a prezentovat názory přístavu VS v našem kraji dále.

*Jak to z tvého pohledu funguje v plzeňském kraji? Jsi spokojen? Máš nějaké vize do budoucna?*

Myšlím si, že co se VS v našem kraji týče, jsme velmi schopní a šikovní, jen si ne vždy dokážeme najít čas a někteří z nás se nechtějí ukázat „venku“. Většina z nás si hraje na vlastním písečku a pomyslení na širší sdílnost mizí oknem pryč. To je jedna z nejzásadnějších věcí, které bych rád změnil. Protože seznamování se s dalšími a dalšími lidmi, nabírání nových zkušeností a poznatků, jejich dovoz do domovského přístavu, případně vývoz našich poznatků pro ostatní je pointa, která někomu uniká. Možná také již zmíněným oknem.

*Velké díky za vyčerpávající odpovědi.*

Alča



# Mazurská jezera - jachetní puťák

Velká Mazurská jezera v Polsku jsou jachtařským rájem, představují soustavu 45 jezer o celkové ploše více než 39.000 ha. Jsou vzájemně propojena dvanácti kanály a 8 řekami a říčkami. Největší jezero Śniadrwy má rozlohu 114 km<sup>2</sup> a díky své rozloze umožňuje zážitek podobný plavbě po moři. Turisticky zajímavými místy může být stará pevnost Boyen v Giżycku nebo městečko Mikolajki, které se díky přístavišti a přístavní promenádě stalo jachtařským hlavním městem Polska. Přírodních zajímavostí je také celá řada. Třeba jezero Luknajno, které si pod ochranu vzalo i UNESCO jako ornitologickou rezervaci. Pro Čechy je zajímavostí, že Mazursko bylo v 13. století evangelizováno řádem Německých rytířů, pod vedením českého krále Přemysla Otakara II.

Náš roverský kmen se na Mazurská jezera vydal plachtit poslední týden v srpnu 2016. Při plánování jsme zvažovali dvě varianty. Buď pojedeme pouze s přístavními plachetnicemi a Severkou půjčenou od HKVS nebo si k nim v Polsku půjčíme jednu menší kajutovou jachtu, s níž bude plavba bezpečnější v případě potíží menších lodí, zejména pramic. Představa, že se pramice ve větru překloupí někde uprostřed jezera, nás dost děsila, protože kdyby se práskla za větru někde daleko od břehu, tak ji ostatní nebudou schopni kvalitně pomoci. Nakonec jsme se rozhodli, že pojedeme pouze s našimi malými plachetnicemi. Věřili jsme, že Severka je dostatečně schopná a stabilní loď, která dokáže těm menším pomoci.

## LODĚ

Do Polska nakonec vyjely tři lodě – Severka, Fireball, pramice P550. Na lodích jsme se pravidelně střídali a každý si vezl lodní pytel s sebou na lodi, pouze všechny stany se vezly na Severce jako

nejstabilnějším plavidle. Je rozhodně nutné, aby posádky měly lodní pytle nikoli barely, které by v plachetnicích překážely.

P550 ze které byl největší strach, protože jsme vůbec netušili, jak se bude chovat ve vlnách, zvládala vše bravurně. Nutno podotknout, že v pramici jeli pouze dva lidé, aby neměla velký ponor. A že jsme na ní přidělali vlnolam, který se opravdu velmi vyplatil. Občas sice nějaká voda do lodě šplouchla, ale to bylo opravdu zanedbatelné množství. Nejvíce vody nateklo,

pokud šla rychlejší vlna zezadu, ta pak relativně snadno natekla přes zrcadlo do lodi. Plně jsme u ní také využívali spinakr, který se u několikakilometrové plavby na zaďák opravdu vyplatí.

Asi i vzhledem k tomu, že se jednalo již o konec srpna, foukal občas velmi slušný vítr a dělaly se dost vysoké vlny, které v Česku asi nezažijeme. Všechny lodě i posádky zvládaly vše prakticky bez potíží. Překlopil se nám jen jednou Fireball, když se posádka válela v lodi a vítr ji zaskočil nepřipravenou.





Příště bychom přemýšleli o zásecích na otěže, protože pokud jede třeba 7 km stále na stejný vítr, tak to dá rukám dost zabrat a vcelku zbytečně. Vezli jsme s sebou také noční osvětlení na loď, ale to jsme nakonec vůbec nevyužili.

### DOPRAVA

Z Kolína vyrazila dvě osobní auta, která vezla na přívěsech lodě. Čekala nás trasa dlouhá 900 km s cílem přístavní městečko Mikolajki. Cesta přes Polsko po silnici S8 je prakticky jako po českých dálnicích, jen neplatíte žádné poplatky. Problém s provozem byl snad jen ve Varšavě, kde těch aut bylo opravdu plno a jedna kolona před opravovaným úsekem. Celkem nám cesta zabrala asi 13 hodin.

### TRASA

Jako nástupní a výstupní místo jsme zvolili vesničku Talty severně od Mikolajek, tam jsme zajeli auty až k vodě, kde je u místního kostelíka panelový sjezd do vody. Na plácku u příjezdové cesty ke kostelíku je ideální místo pro ustrojení lodí. Auta jsme pak zaparkovali zdarma na místním parkovišti u



koupaliště.

### KANÁLY

Kanály mezi jezery Talty a Jagodne jsou dlouhé celkem 10 km, nesmí se v nich používat plachty a je dobré sklopit stěžně, protože je přes ně dost relativně nízkých mostků. A tak jsme po odstrojení lodí vzali vždy do jedné ruky tažné lano do druhé plechovku plzeňského piva a stopovali projíždějící jachty a motoráky. Většinou jsme nečekali nikterak dlouho a zejména Němci na motorácích nás ochotně brali do vleku.

Sklápění stěžňů je na Mazurách vůbec oblíbená disciplína a to nejen při plavbě kanály. Jenom třeba v Mikolajkách jsou mosty hned tři. Velmi rychle jsme ale sklápění nacvičili a byli jsme i na pramici schopni je shodit a zase vztyčit velmi rychle přímo na vodě bez nutnosti zastavení u břehu.

### TÁBOŘENÍ

Prakticky na všech jezerech velké jachty kotví u břehů v průsecích rákosí. To jsme zkusili pouze při prvním přespání na ostrově na jezeře Jagodne. Je to opravdu jen nouzovka, protože najít použitelné místo pro stan je prakticky nemožné. Jachtaři spí na jachtě a na břeh chodí jen rozdělovat oheň a vykonávat potřebu a podle toho to také vypadá. Jako nejlepší se nám osvědčilo přespávání na pastvinách. Jachtaři tam kvůli krávám a mělkým břehům nekotví a tak jsme vždy měli nějaké klidné, hezké místo na kraji pastviny. Krávy si naše stany přišly vždy



prohlédnout, ale další zájem o nás nejevily. Snažili jsme se také kotvit vždy až v podvečer, abychom nebudili zbytečný rozruch. Jinak se samozřejmě dá tábořit na několika placených tábořištích.

Tábořiště jsme využili pouze jednou a to na jezeře Śniardwy, které je přírodní rezervací a volně tábořit se tam tedy nesmí. Našli jsme maličký kemp Polana 3 Sosny u obce Niedzwiedzi Róg. Musíte se sice prodrat vysekanou cestou rákosím, kam se větší jachty nedostanou, ale je to úžasný „retro“ kemp, kde je průměrný věk tábořících 75 let. Všude se suší nabírané houby a z každého koutku se line jiná, ale vždy opojná vůně připravovaných večeří.

Vařili jsme po dvojicích v ešusech na plynových vařičích.

1. den – cesta z Kolína do Talty
2. den – přes kanály z jezera Talty na jezero Jagodne
3. den – jezerem Niegocin do Giżycka a zpět na jezero Jagodne
4. den – přes kanály zpět na jezero Talty
5. den – přes jezero Mikolajskie na Śniardwy
6. den – návrat do vesnice Talty
7. den – cesta domů





Se zásobováním jídlem a pitnou vodou nebyl sebemenší problém, neboť v každé obci podél jezer je minimálně nějaký obchůdek s potravinami a nějaký kohoutek s vodou jsme vždy také bez problémů našli. V Mikolajkách nebo Giżycku pak najdete i supermarkety.

Cenově nás ten týden vyšel každého na cca 2.000,- Kč (cesta, jídlo, kempovné) + nějaká ta stovka na kapesném.

Je třeba si dát pozor na mělčiny, které mohou být klidně i uprostřed jezera a jsou označeny železnými tyčemi. Také pravidla plavební bezpečnosti a nějaké přednosti jízdy nikdo příliš neřeší. Pro nás to byl skvělý zážitek, voda čistá, krásné koupání, příjemní a ochotní lidé, vítr a vlny, parádní plachtění. Pokud bude nějaké příště, rádi bychom strávili více času na jezeře Śniardwy a tam jezdili křížem krážem, je to něco neuvěřitelného, trojúhelníkovité jezero 10x15x15 km, pořádný vítr a vlny, prakticky jako na moři. Navíc tam jachtaři jezdí prakticky jen v jakýchsi korydorech, nemůžou tam kotvit a tak když je vidíte, tak jen jako pár bílých teček na obzoru.

*roverský kmen  
Tykve Kolín  
foto Michal Pavlů*





# Zahajovací víkend ILŠVS Sciens vincit 2017

O víkendu 3.-5. 3. 2017 proběhl úvodní víkend Instruktorové lesní školy vodních skautů Sciens vincit 2017. Víkend se pořádal v Praze Zbraslavi v klubovně skautů střediska Uragan Zbraslav. Víkendu se zúčastnilo 8 frekventantů z celkových 10 přihlášených a získávali potřebné zkušenosti, dovednosti a vědomosti potřebné k realizaci vzdělávacích akcí. V programu byl též vymezen prostor pro přípravu zadaných úkolů na další víkend, který je v plánu pořádat spolu s Čekatelským lesním kurzem SEALS 2017. Toho se frekventanti ujali s vervou a již na konci byly znát výsledky. Vymezené cíle víkendu se podařilo naplnit a velký dík tomu patří instruktorům a externím lektorům, kteří se na programech podíleli.

*Silva*



FOTO ARCHIV CENTRA VZDĚLÁVÁNÍ PARVULA

## ČLK SEALS

Svou premiéru si zanedlouho odbude ČLK SEALS. Že jste o něm neslyšeli? Tak uslyšíte. První víkend proběhne 5.-8. května na řece Ploučnici. Frekventanti se zde poprvé setkají s těmi, kdo je budou příštích pár měsíců dohánět k slzám, smíchu, potu a nečekaným výkonům. Setkají se ale i s těmi, kdo se stanou jejich přáteli v budoucím skautském i osobním životě.

Do teď jste nás mohli najít na internetových stránkách [www.clkseals.skauting.cz](http://www.clkseals.skauting.cz). Na těchto stránkách najdete všechny důležité informace, které budete chtít o kurzu vědět. Kdybyste chtěli o trochu méně serióznosti, mrkněte na facebook ČLK Seals.

Jednotky Seals nejsou jen o tom být drsným námořníkem, ale hlavně o dovednostech, důvtipu a o vědomostech, a takový je i ČLK Seals!

*Píšťalka, Fižďa*



# Mokr  dějiny zem  Koruny  esk 

## XXVI.  ast: Klapy klap

Ve starším hebrejském tisku je zpráva o rodinné tragédii, která se udála kdesi a kdysi ve Vádí Cedron:

Dva bratři si vyšli na piknik, starší Kain pekl obilné placky, mladší Ábel griloval jehněčí. Co se přesně stalo, není známo, dobový bulvár pouze barvitě líčí, že když se Kainovi placky nějak připálily, popral se ze závidosti se svým bratrem, praštil jej velkým kamenem, a když zjistil, že se bratr nehýbá, uprchl a více se k rodině nehlásil. Jako pozůstatek té rvačky nosil až do konce života na čele znamení.



Soudobý zdroj si zřejmě s přesnými fakty neláme hlavu a nepokrytě straní Ábelovi, ze kterého dělá slabou oběť šikanování starším bratrem. Ábel však byl Kainovi soupeřem nejméně rovnocenným (od čeho měl Kain jizvu?) a věkem starším (kočovně pastevectví bylo dříve, než usedlé obilnářství).

Až teprve, když se lidé dokázali na nějaký čas usadit, mohli zrnka travin nejen sbírat a pojídat, ale i cíleně zasévat, trpělivě sledovat jejich růst, žnout a tepelně upravená konzumovat.

Čas tepelné úpravy se jako u

každé chemické i fyzikální reakce výrazně zkrátí, jestliže zvětšíme povrch upravovaného materiálu, jinak řečeno, jestli látku rozmělňujeme. K rozměňování vypěstovaných zrn používali lidé nejprve vlastního chrupu, později tzv. ručního mlýnku, který se vyvinul ze šutru valeného po jiném šutru.



Tím se zabývaly především ženy a manželky, ale když se ukázalo, že tato práce je málo produktivní a i mnohoženství má své meze, bylo nutno vymyslet onačejší drtiče a mixéry.



Vznikl žernov, jehož vrchní kámen při točení drtil zrno svou tíhou. K jejich pohonu se kromě manželek používali i další rodinní příslušníci, otroci i svobodníci. U nás si občas zamlel i kníže Václav.



S tím, jak se žernovy zvětšovaly, bylo nutno otroky nahrazovat domácimi zvířaty, kupř. voly. Vůl byl takový středověký traktor, a protože v Čechách bylo volů vždycky dost, platili jsme jimi své politické závazky vůči Evropě, kupř. za Vácslava a Boleslavů 300 ks ročně.

Tak tomu bylo za Římanů, za Keltů, za Germánů a u nás ještě za prvních Přemyslovců. Přemyslovci se snad díky těm volům stali věrnými spojenci středověkých císařů, pomáhali jim dobývat italská města a prohrávat ve Svaté zemi. Přitom si všimli, že nejen bídní Saraceni, ale už i Bavoři používají ke zpracování zrna vodní mlýny.



Chytrá knížata do Čech a na Moravu hojně zvala mnišský řád benediktýnů, neboť byl nositelem nejen křesťanských idejí, ale i technického pokroku. První vodní mlýny na Vltavě zřizoval Břevnovský klášter už za Boleslava II., další mlýny měl klášter v Kladrubech, Úněticích, Louce, špitál sv. Jana v Praze, Vyšehradská kapitula, kapitula ve Staré Boleslavi, Sázavský klášter a další. První zmínka o mlýně ve střední Evropě je z roku 718 (mlýn na Ohři).

Typ pohonné jednotky – vodního kola se volil podle množství



vody, kterou měl mlýn k dispozici. Nejstarším typem je kolo na spodní vodu, které vyžaduje větší množství vody a nekolísavou hladinu.



PŘEVORSKÝ MLÝN NA ČERTOVCE

Někdy se mlýn stavěl na ponton nezávislý na výšce hladiny.



PLOVOUCÍ MLÝN V PÍŠTANECH

Mlýnům s kolem na vrchní vodu stačilo menší množství vody, byly však náročnější na technické provedení náhonu.



MLÝN DOLNÍ BOUSOV

Kolo na střední vodu využívalo současně pohybové i polohové energie a bylo předchůdcem turbin.



MLÝN NOUZOV

Provedení mlýnu záleželo i na technické zručnosti mlynáře. Vyučený mlynář (pan otec) musel být dobrým manažerem, technikem, obchodníkem a ekonomem. Zpravidla měl za sebou vandr po mlýnech střední Evropy, kdy se seznámil nejen se zkušenými kolegy, ale i s novinkami v oboru. K ruce měl pomocníky (mládky a stárky), učně (práška), musel vědět, kde se momentálně zdržuje nejbližší technik a opravář (sekerník), musel přijmout na stáž krajánka, musel umět jednat s jednoduchými venkovany i studovanou vrchností a úřednictvem. Obvykle nebyval zatížen robotou a naturálními odvody, musel však být spolehlivý. Velmi často byl pověřován funkcí místního představeného, soudce a odborníkem na vodní hospodářství a hastrmany.

Dobry mlynář byl velmi ceněn a ohodnocován, nejčastěji poddanskou nezávislostí (třetím nejčastějším českým příjmením je Svoboda). V předchozích kapitolách Mokrých dějin jsme zmínili, že tzv. přísežní mlynáři dbali na splavnost příslušného úseku řeky. Mlynářský cech prý obdržel znak již roku 1116, poté, kdy se kníže Vladislav I. závěrem jedné bitvy s Uhry rozhodl takticky ustoupit. To však nechtěl připustit jakýsi Jiří, povoláním mlynář z Doupova, ve svém bílém oblečení vlítl mezi Uhry a mnoho jich rozsekal na cimpr campr. Když bylo po všem, vrátil



se kníže opět na bojiště a chrabrému bojovníkovi uznale podával ruku. Teprve teď si mlynář všiml, že v řezi sám přišel o tři prsty. Aby svého pána nepotřisnil, stydlivě si krvácející ruku utřel do podolku. Knížeti se to líbilo, dal Jiřímu erb se třemi krvavými šmouhami a přidal správcování Žatecka.

Mlynáři ten znak užívají stále. O svých zásluhách, právech, pověstech i veselých historkách si tak dlouho povídali, až to jistý Karel Tůma začal psát do různých časopisů a posléze ve druhé polovině devatenáctého století vydal celou sbírku „Z českých mlýnů“ (povšimněte si, že jsme se obloukem dostali do období, které jsme v minulé kapitole opustili).





V roce 1875 bylo u nás zaznamenáno 6940 mlýnů, z toho 4 lodní, 40 větrných a 220 parních. To už bohatší mlynáři přecházeli na modernější zdroj energie, později i na elektřinu.

Dnes nám většinu vodních mlýnů připomínají místní jména samot, jezů a rekreačních oblastí: Horní mlýn, Dolní mlýn, Bílý mlýn, Bredův, Benešův, Zátkův, atd.

V minulém století mnoho mlýnů zaniklo vyvlastněním po r. 1948 a poslední ránu jim dala stavba přehrad. Příkladem je vltavský Šalounův mlýn v Purkarcích. Z kdysi moderního mlýna, ve kterém bylo možno semlít několik druhů obilí současně, se r. 1950 stal sklad JZD a celý objekt vzal za své stavbou Hněvkovické přehrady pro Temelín po r. 1986.



ŠALOUNŮV MLÝN PURKAREC

Mlýny, které měly štěstí, jsou dnes romantickými penziony, případně místními technickými památkami. Údajně nejstarší mlýn ve střední Evropě z r. 1352 je v Hoslavicích u Strakonice.



MLÝN HOSLAVICE

Kdo měl peníze, štěstí a styky, koupil zachovalý mlýn jako chalupu. Když bylo zařízení funkční, mohl se chlubit jako „pan otec“ ve filmu Na samotě u lesa. Jeho vyprávění o vodníkově přehlušil zvuk hasačertu neboli žlabu na třídění mouky. Hlasité „klapy klapy“ bylo následkem natřásání vačkou.



Některé mlýny po opuštění mlýnskou chasou chátraly, až docházely v romantickou ruinu dobrou tak leda pro filmaře. Film Peklo s princeznou se natáčel v Dolském mlýnu v Českém Švýcarsku. Původní mlýn mlel od roku 1515, po r. 1814 se zde pro potěchu pocestných pouštěla voda říčkou Křinice a také vařilo pivo a kořalka. Odsunem Němců po r. 1945 skončil v budově veškerý život, nepočítáme-li hmyz, hlodavce a čerty.



DOLSKÝ MLÝN

Přídavek z nečeských luhů a hájů:

I ve Francii byli šikovní mlynáři. Roku 1810 přestavěla rodina Peugeotů svůj mlýn a hamr na malou ocelárnu vyrábějící obruče pro kočáry, od r. 1840 také ruční mlýnky na kávu, sůl a pepř. Po r. 1880 postavili své první jízdní kolo, v r. 1890 automobil jako druhí po panu Daimlerovi.



Úspěšná firma s logem lva se později rozdělila a mlýnky Peugeot mají mezi kuchaři stejně dobré jméno jako vozy Peugeot mezi automobilisty.

Vezír

Příště: Chytrý lesník



# Termínka

22. 4. 2017	O vorařskou houžev – Praha
22. 4. 2017	Odemykání Nisy – Chrastava
28. 4. - 1. 5. 2017	Skare – Nové Mlýny
5.-8. 5. 2017	ILŠVS – 2. víkend + ČLK SEALs jarní víkend – Ploučnice
6.-7. 5. 2017	Kapka Pardubice – 2. víkend (divoká voda) – Nekoř
14. 5. 2017	Kotorský závod a memoriál Jirky Bělského – Liberec
14.-15. 5. 2017	Navalis – Praha
18.-21. 5. 2017	Jihočeská Kapka – Strakonice
19.-21. 5. 2017	ILŠVS – 3. víkend – Praha
19.-21. 5. 2017	Kapka HKVS – 1. víkend (zahajovací a seznamovací) – Třebíč
25.-28. 5. 2017	Sindibád Race
2.-3. 6. 2017	Meandry – Mimoňské pádlo – Mimoň
3. 6. 2017	BsB regata – Brandýs nad Labem
9.-13. 6. 2017	Jachetní kurz – Kovářov
21. 7. - 6. 8. 2017	Admiralitní plavba – Polský Karibik
28.-30. 7. 2017	Kapka HKVS – 2. víkend (pádlovací) – České Vrbné
6.-12. 8. 2017	Aqua – Slovensko
11.-20. 8. 2017	ILŠVS a ČLK Seals letní běh – Zahájí – Hněvkovice
12.-13. 8. 2017	KuK regata – Slezská Harta
18.-27. 8. 2017	Námořní akademie – letní část
26. 8. - 2. 9. 2017	Lodní tesař – Seč
1.-3. 9. 2017	Víkend divoké vody – Roztoky u Křivoklátu
15.-17. 9. 2017	Viking Race
15.-17. 9. 2017	Kapka HKVS – 3. víkend (praxe) – Karlovy Vary
16.-17. 9. 2017	Kapka Pardubice – 3. víkend (jachting a závěrečný test) – Pastviny
28. 9. 2017	Napříč Prahou – přes tři jezy
6.-8. 10. 2017	Námořní akademie – podzimní víkend – Mimoň
7. 10. 2017	Jablonecká regata
13.-15. 10. 2017	Kapka HKVS – 4. víkend (zkouškový) – Praha
15. 10. 2017	Orlický pětitratlon
3.-5. 11. 2017	ILŠVS – 4. víkend + ČLK SEALs zkouškový víkend – Pardubice
10.-12. 11. 2017	Podzimní sraz VS – Kolín
16.-19. 11. 2017	Námořní akademie – závěrečný víkend – Plzeň
24.-26. 11. 2017	ILŠVS – závěrečný víkend – Slapy
8. 12. 2017	Tortuga – Nymburk
7.-10. 6. 2018	Navigamus – Lipno





Junák – český skaut, přístav ORION Karlovy Vary, roverský kmen Aldebaran  
a Zapsaný spolek skautů a skautek Lilie **Vás zvou na 3. ročník závodu**

# ROVERSKÁ 8 A 80-KA

**... za 24 hodin ukaž, co v Tobě je a buď první!**

12. – 14. 5. 2017 Karlovy Vary a okolí

[www.pristavorion.cz](http://www.pristavorion.cz)



Karlovy VARY®



Živý kraj



MINISTERSTVO ŠKOLSTVÍ  
MLÁDEŽE A TĚLOVÝCHOVY

## elektronická KAPITÁNSKÁ POŠTA

**METODICKÝ A INFORMAČNÍ ZPRAVODAJ HKVS**

číslo 48, duben 2017

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 svůj e-mail na adresu [kp@skaut.cz](mailto: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](mailto:kp@skaut.cz).**

**Do tohoto čísla přispěli:** Vladimír Cvrček – Vezír, Tomáš Fiala – Fialík, Jan Fischer – Hvězdář, Jana Karaová – Kulda, Martin Pícek – Silva, František Pospíšil – Pošťák, David Svoboda – Cedník, Alena Vršková – Alča, roverský kmen Tykve Kolín

**Fotografie uvnitř čísla:** Jan Mrkos - Hondzik, Michal Pavlů, Skauti Velmez, archiv Ježoura, archiv KLŠVS, archiv týmu odborek

**Foto na titulní straně:** Michal Pavlů

**Redakční rada:** členové Hlavního kapitanátu vodních skautů

**Korektury:** David Svoboda – Cedník • **Sazba:** Michal Pavlů • **E-mailové rozesílání:** Michal Hoznedl – Bobr

