

Univerzita Palackého v Olomouci  
Fakulta tělesné kultury

DIPLOMOVÁ PRÁCE

2012

Anna Černá

Univerzita Palackého v Olomouci

Fakulta tělesné kultury

**HISTORIE TĚLOVÝCHOVNÉ JEDNOTY LOKOMOTIVA PLZEŇ  
ODDÍL JACHTINGU**

Diplomová práce

Autor: Anna Černá, Tělesná výchova a sport

Vedoucí práce: Mgr. Jakub Válek, Ph. D

Olomouc 2012

**Jméno a příjmení autora:** Anna Černá

**Název diplomové práce:** Historie tělovýchovné jednoty Lokomotiva Plzeň

- Oddíl jachtingu

**Pracoviště:** Katedra společenských věd v kinantropologii

**Vedoucí diplomové práce:** Mgr. Jakub Válek, Ph. D

**Rok obhajoby diplomové práce:** 2013

**Abstrakt:** První jacht klub v České republice byl založen v roce 1893 - Český jacht klub v Praze. Vznikl seskupením několika nadšenců okolo Josefa Rösslera - Ořovského, průkopníka mnoha sportovních odvětví a vynikajícího organizátora českého sportu. První lodě v Plzni byly oplachtěné kánoe vyrobené zhruba kolem roku 1933. Jacht klub v Plzni byl založen po skončení druhé světové války roku 1945. Závod organizovaný Tj Lokomotiva Plzeň - Modrá stuha se odjel poprvé roku 1953 a jezdí se dodnes.

**Klíčová slova:** Jachting, historie, Plzeň, Bolevecký rybník, loď

Souhlasím s půjčováním diplomové práce v rámci knihovních služeb.

**Author's first name and surname:** Anna Černá

**Title of the thesis:** History of sports unity Lokomotiva Pilsen - Club Sailing

**Department:** Social science of Kinantropology

**Supervisor:** Mgr. Jakub Válek, Ph. D

**The year of presentation:** 2013

**Abstract:** The first Yacht Club in Czech Republic was established in 1893 - Czech yacht club in Prague. It was a group of several devotees around the man Josefa Rösslera - Ořovský, who also founder many of other sports in our country.

The first boats in Pilsen were canoes with simply sails on it. They were made around the year 1933. Yacht club in Pilsen was established at the end of Second World War in 1945. The competition named "Blue ribbon" which was organized by TJ Lokomotiva Pilsen was held for the first time in 1953 and goes on until today every single year.

**Key words:** Yachting, history, Pilsen, pond Bolevak, ship

I agree the thesis paper to be lent within the library service.

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci zpracovala samostatně s odbornou pomocí pana Mgr. Jakuba Válka Ph. D a uvedla jsem všechny literární a odborné zdroje a řídila se zásadami vědecké etiky.

V Olomouci dne 30. listopadu 2012

.....

Děkuji panu Mgr. Jakubu Válkovi za pomoc a cenné rady, které mi poskytl při zpracování diplomové práce.

## **OBSAH**

<b>1. ÚVOD</b> .....	9
<b>2. SYNTÉZA POZNATKŮ</b> .....	11
2.1. Terminologie a vymezení pojmů.....	11
2.2. Historie.....	11
2.3. Sport.....	11
2.4. Plzeň – centrum regionu.....	12
2.5. Jachting – charakteristika.....	12
2.5.1. Okruhový jachting.....	14
2.5.2. Charakteristika námořního jachtingu.....	14
2.5.3. Základy jachtingu – Jak se plachetnice pohybuje.....	15
2.5.4. Technika jízdy na plachetnici– Kurzy a směry.....	17
2.5.5. Základní pravidla jachtingu.....	18
2.6. Základní vybavení.....	19
2.7. Tělovýchovná jednota Plzeň.....	20
<b>3. CÍLE A ÚKOLY</b> .....	22
<b>4. METODY</b> .....	23
<b>5. HISTORIE JACHTINGU</b> .....	25
5.1. Počátky jachtingu v Československu.....	26
<b>6. POČÁTKY JACHTINGU V PLZNI</b> .....	28
6.1. Vznik jacht klubu Plzeň.....	30
6.2. Lokomotiva Plzeň.....	30
<b>7. VÝVOJ JACHT KLUBU V LETECH 1962 – 1989</b> .....	36
<b>8. VÝVOJ JACHT KLUBU V LETECH 1989 – 2012</b> .....	53
<b>9. ZÁVĚR</b> .....	55

<b>10. SOUHRN</b> .....	56
<b>11. SUMMARY</b> .....	57
<b>12. REFERENČNÍ SEZNAM</b> .....	58
<b>13. SEZNAM PŘÍLOH</b> .....	61



## 1. ÚVOD

Jachting je jedním z nejdéle provozovaných sportů v České republice. Je to sport, který se řadí mezi málo známé adrenalinové a extrémní sporty. Většina lidí si pod pojmem jachting představuje partu přátel na velké jachtě se šampanským v ruce, sledující západ slunce. Také se stále setkávám s těmi, kteří vlastně ani nevědí, o jaký sport se jedná.

Z tohoto důvodu jsem se rozhodla pro toto téma, abych tento krásný sport přiblížila širšímu okruhu lidí. Tato práce by mohla posloužit i všem těm, kteří se chtějí začít věnovat jachtingu a potřebují se v něm lehce zorientovat. Já osobně mám jachting moc ráda a je veliká škoda, že o něm má povědomí pouze úzký okruh lidí.

Jachtingu se věnuji od svých osmi let, kdy jsme se přestěhovali z Ostrova do Plzně. Děda vzal mě a mé dva bratry do místního jacht klubu TJ Lokomotiva Plzeň. Během let jsem vystřídala několik lodních tříd. Začínala jsem na lodní třídě Optimist (lodní třída do patnácti let), následoval Laser Radial (dnes olympijská třída pro ženy) a nakonec Evropa (v minulosti olympijská třída pro ženy). Vyzkoušela jsem i dvouposádkové lodě nebo námořní jachting. Účastnila jsem se mládežnických a dorosteneckých mistrovství světa a Evropy.

Po tom, co olympijský výbor změnil lodní třídu pro ženy z Evropy na Laser Radial, což je třída, která nevyhovovala mým tělesným dispozicím, jsem omezila závodění pouze na pár závodů ročně. Ráda bych své budoucí děti vedla k tomu, aby sportovaly a věřím, že se stane jachting i jejich srdeční záležitostí.

V této práci se nejdříve seznámíme se základy jachtingu, historií ve světě, v České republice a v Plzni. Dále se budu podrobně zabývat historií jacht klubu TJ Lokomotiva Plzeň, který je jedním z nejstarších v České republice. Cílem je seznámit veřejnost s historií jachtingu a s vývojem Jacht klubu v Plzni.

„Po staletí lidé pasivně snášeli škodlivé vichřice, trpělivě přijímali nepříznivé povětrí a snažili se využívat vítr ke svému prospěchu. V malých člunech s prvními plachtami dychtivě očekávali blahodárný vítr, jedinou sílu, která jim tehdy mohla pomáhat. A tak tomu bylo po celá staletí.

A pak náhle, téměř jako mávnutím kouzelného proutku, se člověk naučil využívat vítr i pro větší a bezpečnější plavidla a vybavit je především daleko účinnějším lanovým a plachtovým. Bylo to v devatenáctém století, kdy se člověk stal skutečným mořeplavcem a lodě opravdovými plachetnicemi.“ (Giorgetti, Abranson, 2003)

„Jachting však není jen vrcholový sport. Je to především životní styl a celoživotní náplň. Stále více lidí vyhledává dovolenou na jachtě. Jachetní kluby a asociace lodních tříd pořádají nejen špičkové závody, ale i zajímavé veřejně přístupné regaty, věnují se výchově mládeže a pořádají jachtařské kurzy všech úrovní.“(www.cstv.cz)

## **2. SYNTÉZA POZNATKŮ**

### **2.1. TERMINOLOGIE A VYMEZENÍ POJMŮ**

Abychom mohli lépe proniknout do problematiky této diplomové práce a lépe se v ní orientovat, je třeba vysvětlit několik často používaných termínů (klíčových slov), které se budou objevovat v dalších kapitolách.

### **2.2. HISTORIE**

Slovo historie pochází z řeckého slova *storta* latinsky *historie a* znamená přesně „to co se stalo“. Ottova encyklopedie definuje historii jako vědu o vývoji lidí, pokud osvědčují se bytostmi společenskými a mravními. Za zakladatele historie je považován řecký dějepisec Hérodotos.

Dnes chápeme dva významy slova historie: (1) reálný proces vývoje lidské společnosti, (2) vědecká disciplína popisující a interpretující (vykládající) vývoj lidské společnosti od počátků existence člověka na zemi až do současnosti. Úlohou historie, jakožto vědecké disciplíny je popisovat hospodářské, politické a sociální poměry, zkoumat dějiny techniky, vědy, kultury nebo umění, seznamovat s historií lidstva, rozšiřovat poznávání národních i světových dějin. Historická věda nám dokazuje, že dějiny nejsou pouhým nahodilým nakupením jednotlivých událostí, ale že tyto mají logiku, vnitřní řád a smysl. Vysvětlováním kdy, jak, za jakých podmínek a v jakém prostředí společnost vznikala, by měla přispět k větší toleranci. Důležitým úkolem je odhalovat vztahy a souvislosti mezi jednotlivými událostmi, vysvětlovat, proč tomu tak bylo nebo je, a to na úrovni politické, sociální, společenské, ekonomické i kulturní.

### **2.3. SPORT**

Sport je tělesná pohybová aktivita provozovaná podle určitých pravidel a zvyklostí. Na vyšší úrovni předchází samotné činnosti trénink. Dějiny sportu sahají až do starověku. První doklady nacházíme již v Mezopotámii. Největší rozkvět sportu je spojen s antickým kultem těla. V

moderní době je sport hlavně prostředkem relaxace a odpočinku a pak je zde sport provozovaný de facto jako obživa. (Choutka, 1978)

## **2.4. PLZEŇ – CENTRUM REGIONU**

Město Nová Plzeň bylo založeno na příkaz českého krále Václava II. roku 1295 na soutoku řek Radbuzy, Mže, Úhlavy a Úslavy. Od počátku se stalo důležitým obchodním střediskem na významné křižovatce cest do Norimberka a Řezna. Rozlohou ( ve 14. stol. 20 ha , 290 domů a 3 000 obyvatel ) bylo město po Praze a Kutné Hoře třetí největší v Čechách. V 16. století zde působili významní italsí stavitelé. V letech 1599 – 1600 se stala Plzeň dočasně sídlem římského císaře a českého krále Rudolfa II. V období českého stavovského povstání byla Plzeň obléhána a r. 1618 dobyta vojsky Mansfelda. Konec 17. stol. v Plzni znamená spojení s barokem a se jmény stavitele Jakuba Augustona a sochaře Kristiána Widmana. Historické jádro města (půdorysnou strukturou do značné míry totožné s celým původním gotickým městem) bylo v r. 1989 prohlášeno městskou památkovou rezervací.

V první polovině 19. století byl zaznamenán mohutný rozvoj města, v r. 1842 založen měšťanský pivovar a v tomtéž období strojírenský podnik Škoda.

Dnes v Plzni žije 165 000 obyvatel, sídlí zde Západočeská univerzita a biskupství.

(<http://info.plzen-city.cz>)

## **2.5. JACHTING - CHARAKTERISTIKA**

Organizovaný jachting na území dnešní ČR se datuje rokem 1893. Z toho vyplývá, že jachting je jedním z prvních rozvíjejících se sportů u nás.

Jachting je sport provozovaný na plachetních lodích hnaných silou větru. Jedná se především o plutí na vodě. Pro nedostatek lepšího názvosloví se hovoří i o jachtingu na zamrzlé vodě – ledním jachtingu. V poslední době se používá přeneseného názvu jachting také pro jiné povrchy jako je písek, popř. pevná zem.

Plavba na plachetní lodi je pravěký vynález, po tisíciletí používaný jako způsob vodní dopravy. Předpokládá se, že soutěžení plachetních lodí začalo v Nizozemí někdy v 17. století, odkud brzy postoupilo do Anglie, kde se začaly objevovat první na zakázku zhotovené závodní

„jachty“.

V roce 1851 vyzval americký jachetní klub v New Yorku své členy k prvnímu souboji a to vedlo k založení slavné tradice Amerického poháru. Ten je nejstarší dodnes existující sportovní soutěží na světě. První regatu vyhrál domácí klub. Amerika slavnou trofej ubránila až do roku 1983, kdy ji získala posádka lodi Australia II.

Postupem času se závody jachet, a to nejenom na moři, vyvíjely spolu se zdokonalováním výcviku posádek.

Rozdělením lodí do jednotlivých kategorií a přesnému určení tvaru a velikosti malých závodních člunů s jedním stěžněm, vznikl druh vodního plachetního sportu, kterému se dnes v Česku říká okruhový jachting. Nyní jsou jachtařské závody malých plachetnic nejrůznějších kategorií dostupným sportem pro nejširší veřejnost, pro děti i mládež. Závodění na plachetnicích je běžné ve všech zemích světa, kde se nacházejí vhodné vodní plochy s dobrými povětrnostními podmínkami. Většina závodů probíhá mezi loděmi jednoho typu. Okruhový jachting, který se mnohde provozuje na jezerech a řekách, je i sportem letních olympijských her. Některé malé loďky mají jedinou trojúhelníkovou plachtu, ale většina lodí má dvě a obvykle nesou i plachtu třetí - spinaker. Do kategorie malých plachetnic patří jak nejpomalejší typy pro výcvik začínajících posádek, tak i rychlé lodě, jakými jsou např. australské 18 stop dlouhé čluny dosahující rychlosti až 40 km za hodinu i v relativně slabém větru.

Vyvinuly se i velké námořní kajutové plachetnice, které závodí především na moři. Na těch největších se uplatňují nejnovější poznatky v konstrukci lodí. Vítězství ve velkých transatlantických závodech je prestižní událostí prezentace jednotlivých států a sponzorských firem. Existují nejrůznější druhy závodů (regat) od soutěží osamělých mořeplavců, etapové závody mnohočetných posádek až po nepřerušované plavby z jednoho přístavu do jiného, často ležícího na jiném kontinentu. Plavba na plachetnicích se stala díky využívání nejmodernější navigační a komunikační techniky relativně bezpečnou a dosáhla obrovského rozšíření. Mnoho firem vyrábí sériově moderní lodní trupy. Stavba sportovních plachetnic se stala bouřlivě se rozvíjejícím druhem průmyslu.

Jachting je nejenom sportem, ale i životním stylem, kdy najdete po celém světě tisíce lodí a posádek, které tráví dlouhé měsíce a roky na moři. Přelavba Atlantiku je dnes poměrně běžnou záležitostí a ročně ji absolvují stovky malých lodí. Jachting je také druh turistiky nebo rekreace a v některých námořních zemích způsob výcviku budoucích námořníků, lodních důstojníků i kapitánů vojenského i obchodního loďstva. (<http://cs.wikipedia.org/wiki/Jachting>)

### 2.5.1. OKRUHOVÝ JACHTING

Charakteristickým rysem okruhového jachtingu je, že plachetnice jezdí na okruhu, trati, která je vytyčena bójemi. Závody na okruhu jsou nejvíce rozšířené. Start je na pomyslné startovní čáře mezi lodí závodní komise a bójí. Závodníci musejí obeplout značky dráhy (bóje) předepsaným způsobem (minout je správným bokem) a po absolvování dané trati (může být jedno nebo více kol) proplout cílem, který je tvořen pomyslnou čarou mezi lodí závodní komise a bójí.

Plachetnice používané pro okruhový jachting mohou být kýlové i nekýlové. Jedná se o závody na uzavřené i otevřené vodní ploše.

V okruhovém jachtingu využívají závodníci na vrcholových úrovních trenéra, který je doprovází na vodě na motorovém člunu a pomáhá například tím, že zjišťuje v místě trati proud i vítr, pozoruje jiné skupiny, které závodí na trati a pomáhá s vytvářením strategického a taktického plánu. Na motorovém člunu mají závodníci náhradní věci, oblečení, jídlo a pití, také nářadí na drobné opravy. Pokud na vodě nastane nějaký problém s vybavením, je možné provést opravu mezi rozjížděkami. Veškerá komunikace s trenérem je povolena pouze mezi rozjížděkami, nikoliv během samotného závodění.

Při okruhovém jachtingu musí závodník reagovat rychle na všechny změny, např. když se náhle změní vítr, musí učinit rozhodnutí během několika vteřin. Musí zvážit, zda udělat obrat, či nikoliv. Dlouhé váhání ho může stát dobré umístění v soutěži.

Závody probíhají podle závodních pravidel jachtingu, která každé čtyři roky po olympijských hrách obnovuje mezinárodní jachtařská federace ISAF. (M.Koutná, 2010)

### 2.5.2 NÁMOŘNÍ JACHTING

Závody v námořním jachtingu jsou z časového hlediska dlouhodobá záležitost. Trvajících od několika hodin, dnů, až po týdny i měsíce. Lodě plují z jednoho místa do druhého (neplují na okruhu), popřípadě mají dané určité body, jako ostrovy, majáky, o kolo kterých musí projet. Trať bývá delší než u okruhového jachtingu. Mezi různé druhy závodů v námořním jachtingu patří závody z bodu do bodu jako například Sydney – Hobart, etapové závody jako je Volvo Ocean Race.

### 2.5.3. ZÁKLADY JACHTINGU – Jak se plachetnice pohybuje

Často se objevuje otázka, jak je možné, že plachetnice dokáže plout proti větru. Ve skutečnosti to přímo proti němu nejde, proto musí plachetnice proti větru křížovat. Tato kapitola bude pokusem o zjednodušené vysvětlení.

Hnací silou plachetnice je vítr, který proudí okolo plachet. Profil plachty je velmi podobný profilu křídla letadla, u kterého funguje stejný princip obtékání vzduchu (viz. obrázek č. 1). Vzduch na návětrné straně vyduté části profilu plachty proudí pomaleji a vytváří tlak, a na závětrné části proudí rychleji a vytváří vztlak. Rozdílem těchto sil vzniká aerodynamická síla, která působí na plachtu a pohání plachetnici. Velikost této síly je závislá na rychlosti větru a nastavení plachet, proto plachtění vyžaduje neustálé nastavování (trimování) plachet. Tato síla se dá rozložit na dvě složky. Jedna je hnací silou, žene plachetnici vpřed. Druhá, boční síla snáší loď do strany a způsobuje stranové splouvání a náklon lodě. Ke zmírnění stranového splouvání slouží ploutev nebo kýl. Ploutev si můžeme představit jako desku, jejíž tvar je sestaven tak, aby měla ve vodě velký boční odpor, ale minimální čelní. Ploutev je obtékána vodou, což je podobné, jako když vítr obtéká plachtu. Další plochu pod vodou, která napomáhá zmírnění splouvání, představuje kormidlo. (E. Jeremy, 2003)

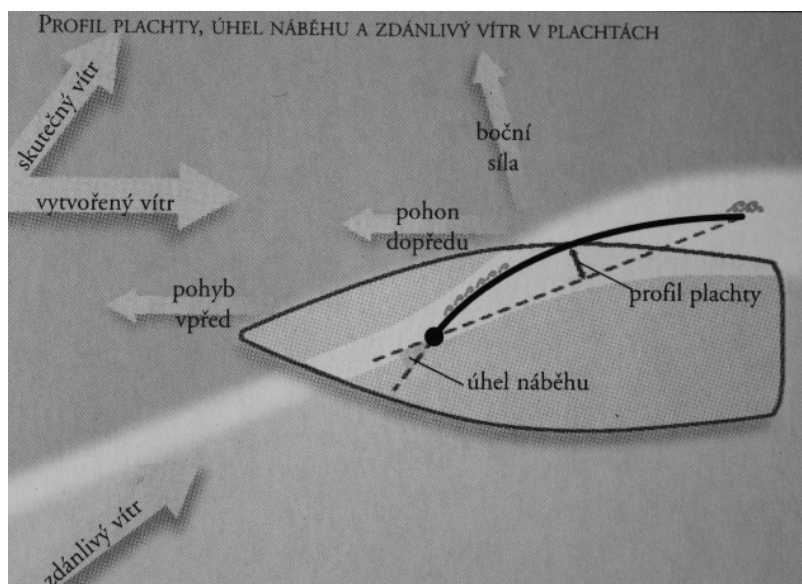
Díky odporu ploutve a kormidla ve vodě vznikne pohyb vpřed. Aby ploutev úplně vykompenzovala boční sílu plachty, musela by voda kolem ní proudit pod určitým úhlem náběhu. V podstatě to znamená, že nikdy žádná plachetnice nepluje přímo vpřed, ale vždy trochu splouvá do závětrí, což se nazývá drift.

Při silnějším větru se výrazněji projeví síla způsobující náklon. Vítr působí na plachtu v určité výšce nad hladinou, a tak má boční síla způsobená větrem tendenci loď naklonit. Náklon vyrovnává váha posádky a kýlu. Některé plachetnice jsou vybaveny hrazdami a ty pak jeden nebo více členů posádky, podle typu lodě, využívají k vyvažování. Hrazdy mají výhodu v tom, že posádka díky nim dostane svoje těžiště ven z lodi a na loď působí jako páka.

Na dvou a víceposádkové plachetnici zlepší účinnost hlavní plachty kosatka. Jde o menší plachtu, která má své místo před hlavní plachtou a jejím hlavním úkolem je usměrnit obtékání větru kolem hlavní plachty. Přestože je menší, má zásadní vliv na celkový výkon plachet. Zde je obzvláště důležitý trim, neboť výkon plachet nejvíce závisí na tom, aby mezi kosatkou a hlavní plachtou vznikla stejnoměrná šterbina. Pokud jsou plachty nastaveny špatně, obtékající vzduch vytváří turbulentní víry a snižuje výkon plachet.

Pro správné trimování plachet je potřeba rozeznávat mezi skutečným a zdánlivým větrem. Skutečný vítr je vítr, který na nás působí, pokud se nepohybujeme. Jakmile se loď začne pohybovat, začne na ni kromě skutečného větru působit také vítr způsobený jejím vlastním pohybem. Součet těchto dvou složek (skutečného větru a větru způsobeného jejím vlastním pohybem) se nazývá zdánlivý vítr. (F. Novotný, 2001)

Toto může znít složitě, ale je to vlastně podobné příkladu, který všichni známe z jízdy na lyžích. Pokud na lyžích stojíme za bezvětří, necítíme žádný vítr (skutečný vítr je roven nule), pokud se rozjedeme, začneme cítit na tváři vítr, který jsme vytvořili pouze naším pohybem (rychlost zdánlivého větru odpovídá rychlosti naší jízdy). Pokud na lyžích stojíme a fouká vítr z boku, pak je daný jeho směr i síla – toto je skutečný vítr. Pokud se na lyžích rozjedeme, začne na nás kromě tohoto skutečného větru působit ještě vítr, který je vytvořen naším pohybem. Obě dvě složky (skutečný vítr a vítr vytvořený naším pohybem) se sečtou a bude na nás působit zdánlivý vítr, který půjde šikmo zpředu. Čím rychleji pojedeme, tím více zepředu půjde zdánlivý vítr.



Obr. č.1 (E. Jeremy, 2003)

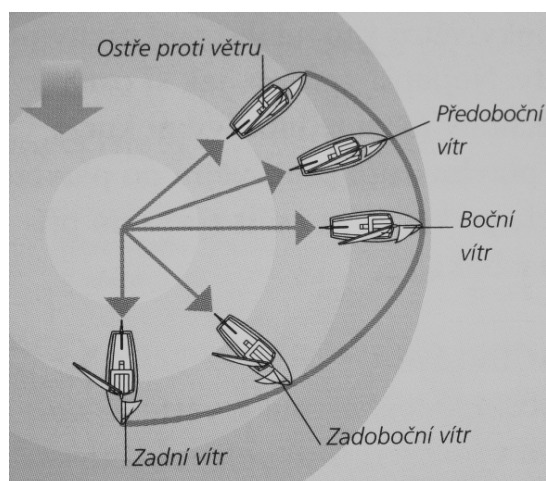


#### 2.5.4. TECHNIKA JÍZDY NA PLACHETNICI – Kurzy a směry

Směr neboli kurz, kterým loď pluje, se popisuje ve vztahu ke směru větru. Kurzy a směry můžeme rozdělit do těchto kategorií:

- zadní kurz
- boční kurz
- kurz proti větru

Tyto kurzy se pak dále vyskytují v nejrůznějších kombinacích, jak vidíme na obrázku č. 2.



Obr. č. 2 (S. Sleight, 2002)

#### **Zadní kurz neboli jízda po větru „na zad’ák“**

Při čistém zadním kurzu plachetnice pluje s větrem foukajícím přímo zezadu, kdy skutečný úhel větru přesně kopíruje směr lodě. Přímý zadní kurz není často žádoucí, plachetnice se tak lehce zpomalí a je velice nestabilní.

#### **Boční kurz neboli jízda na boční vítr „na bočák“**

Při bočním kurzu vítr fouká napříč lodí. Patří sem také zadobční kurz, čistý boční kurz a ostrý boční kurz. Zadobční a ostrý boční kurz jsou nejrychlejším kurzem při plachtění ve velmi

silném větru, loď se ale stává nestabilní. Většinou jsou tyto kurzy nevhodné z taktického hlediska.

### **Jízda proti větru**

Jestliže loď stojí přímo proti větru, není možné, aby se pohybovala dopředu. Proto loď proti větru musí křížovat na kurzu ostře proti větru, při kterém se už vítr dostává do plachet. Cílem je směřovat loď proti větru co možná nejostřeji, tak aby plachty neztrácely výkon.

Plachty jsou vždy buď na levé straně nebo pravé straně. Loď jede „na větru z prava“ – levobok, nebo „na větru z leva“ – pravobok. Pokud měníme kurz z levoboku na pravobok při křížování proti větru, jedná se o obrat proti větru („ré“). Při křížování po větru je to „halza“.

### **2.5.5. ZÁKLADNÍ PRAVIDLA JACHTINGU**

Při plavbě na jakékoliv lodi je nutné znát pravidla plavby. A to nejenom při závodění, ale také při rekreační projížďce. Pokud je neznáte, dá se to přirovnat k řidiči, který nezná pravidla silničního provozu. Závodní pravidla jsou pro nejachtaře velice složitá. Zde budou nastíněna pouze základní pravidla plavby.

**Levobok má přednost před pravobokem.** Plachetnice na větru z leva (na pravoboku) dává přednost plachetnici na větru z prava (na levoboku).

**Závětrná loď má přednost před návětrou.** Jestliže jedou dvě plachetnice na stejných bocích (levobok/ pravobok), závětrná loď má přednost před návětrnou.

**Plachetnice vzadu dává přednost plachetnici vpředu.** Platí pravidlo, loď která je vzadu se vyhýbá lodi vpředu.

## 2.6. ZÁKLADNÍ VYBAVENÍ

Lod' - dopravní prostředek, druh plavidla sloužící zpravidla k pohybu po vodní hladině.

Ploutev - nebo také kýlová ploutev je hlavní směrová součást. Zásunuje se do ploutvové skříně do plováku. Zabraňuje splouvání lodi.

Kloub - zajišťuje spojení mezi pákou kormidla a pínou.

Pohonný systém - slouží pro využití síly větru pro plavbu a její změny. Skládá se ze stěžně, ráhna a plachty.

Stěžněň - je nosná součást pohonného systému. Je to flexibilní tyč většinou vyrobená z karbonu, k níž se připevňuje plachta.

Ráhno – je vypínací a ovládací součástí pohonného systému. Je připevněno ke stěžni, ovládá se otěží.

Plachta - má v základním provedení tvar sférického trojúhelníku, jehož strany jsou vyztuženy a nazývají se lemy nebo líky. Přední lem je připevněný ke stěžni a spodní lem k ráhnu. V rozích plachty jsou kovová oka, pomocí kterých je přichyceno provazem ráhno a stěžněň k plachtě. Plachta je vyztužena vodorovnými spírami, které drží tvar a pevnost. Na plachtě je také označení plavidla, a to znaky třídy, státní příslušnosti a rozpoznávací číslo (např. CZE - 99).

Lanoví – je převážně pohyblivé - úvazek ráhna, provazy na trimování, trapézové úvazky a úvazky předního lemu, otěže.

Zásek - zařízení k rychlému upnutí lana či šňůry.

Trim - uvedení pohonného systému nebo lodi do optimálního stavu vzhledem k větru.

Spíra - vodorovné vyztužení plachty, které drží její tvar a pevnost.

## 2.7. TĚLOVÝCHOVNÁ JEDNOTA PLZEŇ

Tělovýchovná jednota Lokomotiva Plzeň je název organizace, která po celá desetiletí až doposud plnila úlohu silné a komplexní organizace věnující se sportu. Její vznik sahá až do počátku minulého století, do roku 1907.

Rok 1907 je dobou vzniku sokolské tělocvičné jednoty na železničářském "Petrohradě", založené převážně českými dělníky. Většina těchto lidí pocházela z plzeňských dílen - dnešních Železničních oprav a strojůren. Někdejší plzeňský "Petrohrad" byl odedávna z valné většiny železničářskou čtvrtí, poněvadž tu působila bezprostřední blízkost dříve tří nádraží a později jednoho hlavního nádraží jako významného dopravního uzlu západních Čech. Poté následovala velká industrializace a přisun především dělnické třídy, se kterou souvisel i vznik tělocvičné jednoty Plzeň V. Jednota vyvíjela svoji činnost v hostinských sálech, aby po 7 letech její práce ustala a byla přerušena I. světovou válkou. Po ukončení války se činnost jednoty opět rozběhla, aby po několika málo letech byla opět přerušena tentokrát II. světovou válkou. Po skončení II. světové války již nic nebránilo plnému rozvoji a vzniku dnešní TJ Lokomotivy Plzeň.

První zmínky o nápadu a prvního projednávání tak rozsáhlé stavby, jakou výstavba sportovního areálu TJ Lokomotiva Plzeň byla, jsou ze 14. října 1954, kdy se konala na správě dráhy porada složená se zástupců dráhy Ing. B. Váši, J. Doubka a Ing. J. Zikmunda. Dále z pánů J. Kasla, V. Kovaříka a J. Vaňourka (TJ Lokomotiva Plzeň). Na této schůzce byla projednána zásadní koncepce výstavby stadiónu v areálu sídliště Slovany v prostoru bývalých Chvojkových pískových lomů, a to podle předběžných plánů Václava Šilpocha.

Stavba areálu byla plná potíží, poněvadž dohoda mezi stavbyvedoucími vázla. Výstavba areálu byla dokončena v roce 1966. Do tohoto areálu spadala výstavba tenisových kurtů, fotbalového hřiště a atletické dráhy. Po dokončení tohoto sportovního venkovního stánku bylo jasné, že k dokonalosti TJ Lokomotivy Plzeň zde chybí uzavřená hala. Hned tu byl úkol druhý: zaměřit, naplánovat a naprojektovat novou uzavřenou halu.

Výstavba Sportovní haly začala 22. prosince 1969 v 10<sup>00</sup> ráno, kdy se první bagry zaryly do promrzlé země. Práce šly kupředu poměrně rychle. Po vyhloubení základů přijeli montéři z Armabetonu a postavili základní nosné pilíře a pak hrubou stavbu pláště. V polovině roku 1971 byli hotovi a hned poté začali z Prahy vozit dřevěné díly vazníků a ostatního dřevěného materiálu. Poté byla postavena obrovská lešení za účelem mít halu do příští zimy pod střechou. Pak nastoupil do práce podnik Armabeton Praha 09 k montáži vnitřních stupňů pro hlediště a potom již nic nebránilo tomu, aby hala byla dokončena a předána v termínu. Dne 28. ledna 1974 bylo v Městské sportovní hale první sportovní klání.

Dalším významným krokem ke zdokonalení TJ Lokomotivy Plzeň byla výstavba provozní budovy TJ Lokomotiva Plzeň. Její nutnost se ukázala hned po spuštění Sportovní haly, a proto v květnu 1974 začala výstavba. K jejímu předání došlo v termínu, a to v první polovině roku 1978.

Rok 1978 byl rokem, kdy TJ Lokomotiva Plzeň byla jako jednota dotvořena, kdy veškeré její stavby byly hotovy a předány do jejích rukou. (<http://www.tjloko-plzen.cz/cz/o-nas/historie/>)

#### SLOŽENÍ TJ LOKOMOTIVY PLZEŇ

- Basketbal
- Házená
- Volejbal
- Tenis
- Šerm
- **Jachting**
- Kanoistika
- Turistika
- Zápas
- Asociace sportu pro všechny
- Lyžování

### 3. CÍLE A ÚKOLY

Hlavním cílem mé diplomové práce je zmapovat vznik a vývoj jachtingu v Plzni od počátků až po současnost, pomocí dostupných historických dokumentů. Dalším cílem bylo popsat historický vývoj jachtingu u nás a ve světě. Pro splnění těchto cílů bylo nutné splnit tyto dílčí úkoly:

- Popsat historický vznik a vývoj jachtingu ve světě a v Československu.
- Popsat historický vznik a vývoj jachtingu v Plzni.
- Přiblížit historický vývoj Jacht klubu TJ Lokomotiva Plzeň
- Zařadit získané informace do příslušného historického období.
- Zjistit a využít dostupnost historických dokumentů a literatury.
- Popsat činnost klubu.

## 4. METODY

K vypracování této diplomové práce bylo potřeba získat mnoho informací, dat a poznatků. K získání těchto informací jsem použila několik technik a metod. V první fázi jsem získávala informace z primárních i sekundárních zdrojů. Následně jsem tyto získané informace vzájemně porovnávala a analyzovala – to byla druhá etapa. Ve třetí etapě jsem pomocí syntézy a interpretace všechny informace zpracovala do ucelené podoby a chronologicky sestavila jejich průběh, který jsem prezentovala. Metody jsem nepoužívala samostatně, jsou navzájem propojené.

V práci jsem využila tyto metody:

**Indukce** - je charakterizována v logice přechodem od jednotlivého k obecnému. V sociologii bývá spojována s empirickým přístupem.

**Dedukce** - je přístup opačný - od obecného k jednotlivému. Chybějící nebo neúplné údaje jsme schopni doplnit na základě získaných vlastních poznatků.

**Abstrakce** - je zevšeobecnění spočívající v logickém vyhodnocení určitého jevu na základě rozlišování podstatných a nepodstatných znaků. Podstatné znaky jsou pak řazeny do určitého systému.

**Metoda introspektivní** - se opírá o osobní znalosti, zkušenosti výzkumníka na základě účasti v prostředí či nějakém společenském procesu.

**Sběr primárních dat** - to jsou data, která jsou přímým záznamem, nikoli interpretací nějakého záznamu. Jsou tzv. „z první ruky“ oficiální protokoly, úřední záznamy.

**Sběr sekundárních dat** – těmito daty rozumíme již publikované informace, které jsou dostupné z různých zdrojů.

**Historická metoda** - vychází ze zkoumání vývoje (historie) sledovaného jevu či procesu. Nejde jen o popis, ale o zachycení vývoje a zjištění vnitřních zákonitostí změn. Na základě toho je možno předvídat určité tendence, prognózy v krátkodobé perspektivě.

**Studium dokumentů a odborné literatury** – spočívá ve studiu získaných dokumentů a literatury.

**Introspektivní metoda** – uplatnění osobních prožitků a dojmů autora.

Magisterská práce je založena na studování písemných pramenů. Pro dokreslení vývoje a situace jsem použila informace z kroniky a výpovědí pamětníků a znalců problematiky.



## 5. HISTORIE JACHTINGU

K nejstarším dokladům o existenci lodí patří primitivní kresby a vytesané náznaky plavidel na skalních stěnách jeskyň, jejichž vznik je odhadován na 6000 let před našim letopočtem.

První lodě, o kterých jsou dochovány dokumenty, byly lodě starých Egyptů, používané kolem 3000 let před našim letopočtem. V hrobkách faraonů byly nalezeny kresby i modely lodí poháněných vesly i čtyřstrannou plachtou a podle námětů kreseb lze soudit, že se tyto lodě plavily po Nilu i na otevřeném moři.

Dalším svědkem vyspělého lodního stavitelství jsou archeologické nálezy Asyřanů, Féničanů, Řeků a Římanů, kteří v dobách rozkvětu jejich říší ovládali válečnými loděmi Středozemní moře.

Zatímco na jihu stavba lodí a jejich ovládání prodělalo tisíciletý vývoj, o lodích Keltů se poprvé zmiňuje římský historik Tacitus kolem počátku našeho letopočtu. Prvním hmatatelným dokladem byl štíhlý, dlouhý člun, nalezený při vykopávkách v Nydamu, poháněný pouze vesly. Jeho vznik je archeology odhadován okolo roku 350. Vykopávka lodi v Gokstatu, vzniklé o 500 let později, již jeví tvarové změny. Je širší, plnější a částečně zachovalý stěžň dokumentuje přechod od vesel k plachtám. Nález oplachtěného wikingského člunu potvrzuje rozvoj plachetních lodí – válečných, rybářských, obchodních i objevitelských – jejichž významnou roli v dějinách uzavírají ve 20. století poslední plachetníky pomalu vytlačované modernější technikou.

Hovoříme - li o historii jachtingu v nynějším slova smyslu, je nutné uvést několik slov k té části historie vývoje lodního stavitelství, bez které by sportovní jachtink nikdy nevznikl.

O první sportovní plavbě na plachetnici se zmiňuje holandský dokument z roku 1601, ve kterém Henry de Voogt, povoláním chirurg, požaduje povolení k vyplutí z holandského přístavu Vlissingen do Londýna. Má však obavy ze setkání s válečnými loděmi nebo piráty. Povolení obdržel, ale jak tato plavba dopadla, již historie neuvádí.

Poslední věta citovaného dokumentu však vysvětluje, proč sportovní plavby zůstaly až do počátku 19. století velmi vzácné. Válečné konflikty a hrozba přepadení piráty omezovala podnikání osamělých plaveb i plavby lodí s málo početnou posádkou. Ojedinele se o to pokoušely jen velké a často i ozbrojené jachty.

Vysvětluje to i etymologie slova jachta. Sloveso jagten v holandštině znamená stíhati, pronásledovati. Z toho vzniklo slovo jacht pro označení lodě.

První zmínky o jachtingu, najdeme ve zprávách o zakládání některých jachetních klubů ve světě. Např. jachetní klub v Corku byl založen roku 1837, v Kodani v roce 1866 a mnoho dalších, o kterých však nemáme zcela přesné údaje. (V. Toul & kol.,1975)

## 5.1. POČÁTKY JACHTINGU V ČESKOSLOVENSKU

Na rozdíl od světové historie sportovního jachtingu máme u nás zcela přesné záznamy o prvních začátcích, kladených do roku 1893, kdy byl založen Český jacht klub v Praze. Vznikl seskupením několika nadšenců okolo Josefa Rösslera - Ořovského, průkopníka mnoha dalších sportů u nás. První počátky byly velmi skromné. Jachetní klub neměl ani svoji klubovnu ani vlastní kotviště na Vltavě pro první jachetní lodě.

Během roku 1895 byly vypsány první jachetní závody na den 6. října, a to na Vltavě. Startovalo pět lodí. Závod se vydařil a od té doby pořádal ČYK (Český yacht klub) každoročně dva až tři závody.

V průběhu dalších let při klubové i závodní činnosti docházelo stále ke konfliktům s rakouskými úřady, které trvaly až do konce první světové války. Český olympijský výbor byl za války zrušen, zrušení ČYKu bylo ale odvráceno.

Po první světové válce lodí stále přibývalo, závody se pořádaly častěji a v roce 1924 bylo vysláno družstvo jachtařů na Olympijské hry do Paříže. V silné světové konkurenci na monotypových lodích se jeho členové museli spokojit pouze s bronzovou upomínkovou plaketou. Rovněž Olympijské hry v Amsterdamu v roce 1928 nebyly pro naše plachtiče Rösslera - Ořovského a R. Wintra příležitostí k velkému úspěchu.

Prozřetelný J. Rössler – Ořovský a ing. V. Pavlousek založili v roce 1929 Československou jachetní asociaci, jejímž prozatímním výborem byl zvolen výbor ČYK.

K účasti na další olympiádě bylo nutné založit české ústředí jachtingu, aby bylo zabráněno německým klubům vytvořit v Doksech své vlastní ústředí jachtingu a tím zkomplikovat českou účast na OH.

Po mnoho let se na nově vznikajících vodních plochách plachtilo na netřídových lodích různé velikosti nebo O-jolách. Jednalo se převážně o neorganizované plachtiče.

První plachetnice v jihomoravském kraji vyplula na vodu již v roce 1937. Protože okupační úřady nepovolily jachtařům vytvořit samostatnou organizaci, byl v roce 1943 založen “plachetní odbor” při Českém veslařském klubu v Brně.

Po druhé světové válce v roce 1945 existoval v Československu stále jen jeden jachtklub - ČYK Praha. Ale rychle začaly vznikat kluby nové - v Plzni, Brně, v Ústí nad Labem. Bývalé německé kluby na Máchově jezeře a v Litoměřicích byly obnoveny pod českým vedením.

První jachetní klub v jihomoravském kraji - Zbrojovka Brno, dříve Jacht klub Brno - byl založen v prvním roce po osvobození Československa.

V roce 1948 dochází ke sjednocení tělovýchovy, které mělo pro takto malý sport - který byl v tehdejší době stále ještě považován za sport určitých vrstev - životní význam. Velkou roli v rozvoji jachtingu hrál vhodný výběr lodních tříd. Jachetní sekce udělala velmi dobré rozhodnutí podporovat amatérsky stavitelnou lodní třídu Pirát a Mlok. Oba typy lodí zajistily velký příliv členů do vznikajících oddílů. Stejná situace se pak opakovala zavedením třídy Finn v roce 1956, neboť to byla opět loď amatérsky stavitelná a původně velmi jednoduchá. Zaváděním dalších lodních tříd jako FD, Moth, 420, Fireball a hlavně lodě pro mládež Optimist a Cadet, se rozrostla členská základna jachetních oddílů natolik, že z původních 11 oddílů v době sjednocení tělovýchovy, vzrostl počet na 117, s cca 5400 členy.

Závodilo se doma i na moři, ti nejlepší se dostali i na olympijské hry. V roce 1964 startoval v Tokiu Miroslav Vejvoda ve třídě Finn a skončil na 18. místě. O osm let později se v Kielu (OH Mnichov) o dvě místa zlepšil. V roce 1980 v Tallinu obsadil Josef Šenkýř ve třídě Finn 14. místo a bratři Brandejsové ve třídě Flying Dutchman 12. místo.

V Barceloně v roce 1992 skončila posádka třídy 420 Renata Srbová a Radka Dobnerová na 17. místě a Patrik Hrdina na 25. místě. O čtyři roky později vybojoval v Savannah Michael Maier 14. místo ve třídě Finn, v Sydney v roce 2000 pak 18. místo. V Pekingu obsadil 25. příčku a ve svých 48 letech se zúčastnil i Olympiády v Londýně, kde se umístil na 21. pozici.

Naší nejúspěšnější olympioničkou mezi jachtaři je Lenka Šmídová závodící ve třídě Evropa, která v Sydney skončila na 7. místě, v Athénách na 2. místě. Po přestupu na dvouposádkovou loď se umístila opět sedmá v Pekingu. (V. Toul & kol.,1975)

V roce 2012 zastupovali Českou republiku na Olympijských hrách v Londýně v jachtingu tito závodníci:

Veronika Fenclová ve třídě Laser Radial, Viktor Teplý ve třídě Laser, Michael Maier ve třídě Finn a Karel Lavický ve třídě Windsurfing.

## 6. POČÁTKY JACHTINGU V PLZNI



Obr. č. 3 Oplachtěná kanoe (Kronika 1.díl)

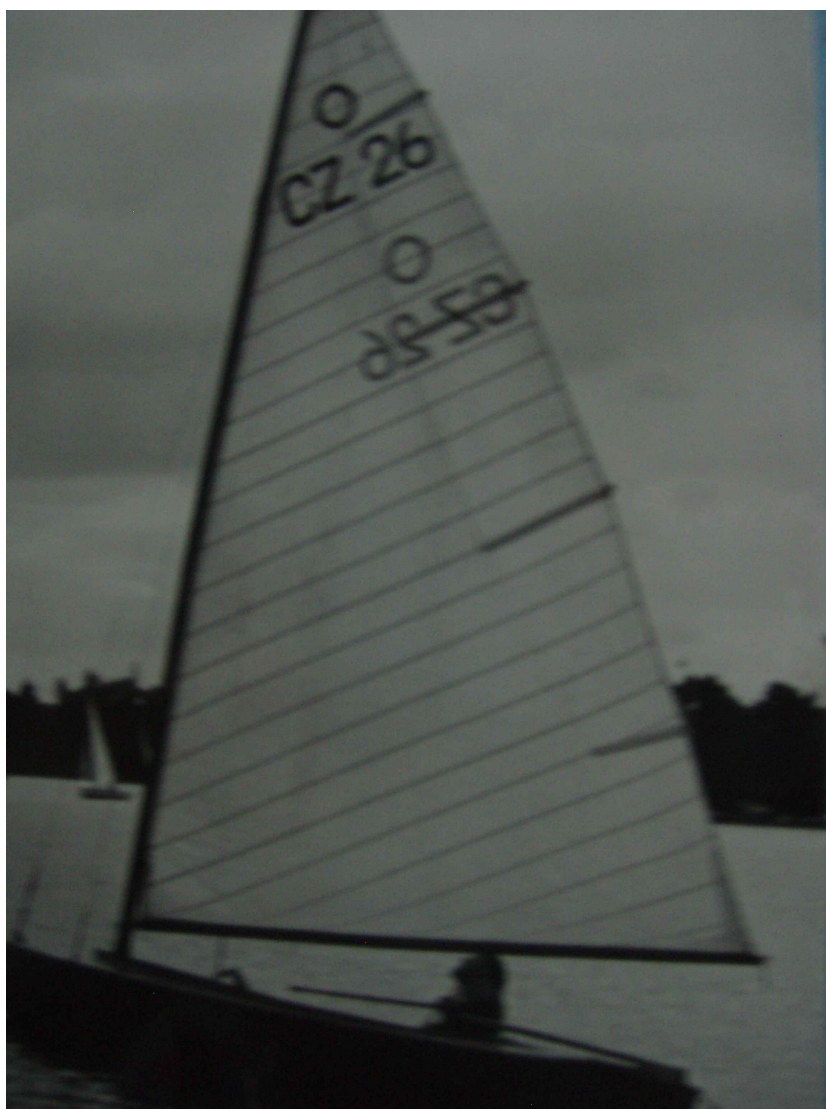
Protože jachting je sport nesmírně nákladný a také náročný, nebyly pro něj zpočátku v Plzni dostatečné podmínky. Dlouho trvalo, než se několik zručných nadšenců pustilo do stavby takových „lodí“ aby snesly stěžeň a plachtu (obr. 3). Na řece Radbuze měl svoje sídlo veslařsko - plavecký klub Radbuza s obstojnou loděnicí a dílnou. A tady vznikly kolem roku 1933 první tři oplachtěné kánoe, vpředu i v zádi zakryté pramice dlouhé 5 metrů.

Pro první jízdy a učení postačila celkem klidná voda Radbuzy, ale postupně se odvážlivci přestěhovali na plochu Boleveckého rybníka, který svou plochou 55 hektarů dával rozhodně lepší možnosti využití větru.

Následovníků pomalu, ale přece jenom přibývalo. Zvláště, když se první plzeňští jachtaři usídlili ve stodole rybárny U Mráčka na hrázi rybníka. V roce 1938 se rozhodli založit jachetní klub, avšak tento úmysl zmařila v roce 1939 nacistická okupace.

Údajně v roce 1943 si několik nacistických příslušníků Wehrmachtu nechalo na Bolecký rybník poslat jednu z nejmodernějších plachetnic, a to O-jolu (obr. č. 4), která jako třída byla zařazena na Olympijské hry 1936 v Berlíně.

„Moc si ji popravdě neužili, protože byli odvoláni někam na východní frontu, a tak se loď dostala do majetku Fondu národní obnovy a později za 1500 korun staré měny prodána do majetku právě ustanoveného jachetního klubu.” (Kronika 1.díl)



Obr. č. 4 - O- jola (Kronika 1.díl)

## 6.1. VZNIK JACHT KLUBU PLZEŇ

Ihned po květnovém osvobození roku 1945 se sešli nadšenci jachtingu a požádali Národní výbor města Plzně o povolení činnosti Jacht klubu s řádnými stanovami a řádem a sídlem na Boleveckém rybníku. 10. června 1945 byl předběžně přidělen pozemek v prostoru “bednárný” (příloha č. 1, č. 3). Tak začal život prvního jachetního spolku nejen v Plzni, ale i na celém území Západočeského kraje.

Správa lesů, statků a vod města Plzně dovoluje „Lodřkovati na Velkém rybníku, a to pro deset plachetnic a dvacet drobných plavidel s bezmotorovým pohonem, výhradně k účelům sportovním, nikoliv výdělečným, a to jen v době denní, tj. od východu do západu slunce.“ (příloha č. 2).

S přibývajícími členy bylo třeba řešit i malé poměry na hrázi. Proto byl od Fondu národní obnovy zakoupen z Třemošné vojenský dílcový objekt a byl zatím postaven na pilotech. V roce 1947 pak pořízen další objekt v Radobyčicích. Protože někteří členové byli zaměstnáni ve Škodovce, postarali se o to, aby za pomoci strojů, především buldozerů bylo upraveno přístaviště a celá plocha (příloha č. 4). Tak vznikla z bahniště a břehu plného rákosí pěkná plocha s pevným břehem a dvěma moly ohraničujícími přístav. Byla to velmi náročná práce, která se táhla od roku 1946 až do roku 1950.

Kromě malých akcí na Boleváku a Benátských nocí i jiných zábav, z nichž byl i drobný finanční příjem, kronika neuvádí nic o sportovní činnosti klubu v tomto období. (Kronika 1.díl)

## 6.2. LOKOMOTIVA PLZEŇ

Důležitým mezníkem v činnosti členů jacht klubu byl rok 1948 a revoluční změny, k nimž došlo 25. února. Tak jako jinde i mezi jachtaři byl ustanoven “Akční výbor” ve složení pěti členů, stalo se tak na schůzi 11. března 1948. O měsíc později, přesně 22. dubna, byl klub vyzván Akčním výborem NF v Plzni, aby se klub zapojil do některé sokolské jednoty. To se stalo dne 30. května 1948 a do blízkého Sokola Bílá Hora se přihlásilo 16 členů. V tomto spolku se jim nedařilo dobře, protože funkcionáři jednoty měli jiné starosti, než podporovat jachtaře v rozvoji jejich činnosti. Mezi členy byla řada železničářů, když se 23. října 1948 ustavila první závodní jednota nazvaná Sokol ČSD Plzeň z dřívější TSKŽ (tělovýchovný a sportovní klub železničářů), který v Plzni existoval od roku 1945. Železničáři v klubu začali uvažovat o změně. Brzy se jim naskytla příležitost, když vešlo v platnost v roce 1950 nařízení o slučování

sokolských jednot s jednotami závodními - tedy podnikovými. Převážná většina členů se sloučením souhlasila a ti co se nerozhodli, vstoupili do Sokola ČSD Plzeň se sídlem v bývalém Sokole Plzeň, později s názvem DSO Lokomotiva Plzeň.

Ti členové jachetního oddílu Sokol Bílá Hora, kteří nesouhlasili se vstupem do Sokola ČSD, a nebo ti, kteří vůbec nešli do Sokola Bílá Hora, postavili si na stejné vodě, ba dokonce na stejném pozemku o kousek na sever, nový oddíl při Spartaku Plzeň, dnešní Škodovce.

Dne 20. 2. 1949 na schůzi v Tyršově domě za účasti zástupců ze čtyř krajů republiky bylo konstatováno, že jachetní ústředí slučuje pět oddílů s přibližně 600 členy.

Mezi hlavní body jednání patřila příprava na zavedení třídy Pirát a Star. Loď Starbot je nákladná jola s plachtami 25 m<sup>2</sup>, zatímco Pirát je amatérsky postavitelná sharpie ovládaná dvěma členy posádky.

Byl schválen termínový kalendář těchto závodů pro rok 1949:

- 30. - 31.07. - Modrá stuha Knínické přehradě
- 06. - 07.08. - propagační závod O-jol na Máchově jezeře
- 14. - 21.08. - závody na Blatenském jezeře v Maďarsku

O síle jachtingu v Českých zemích svědčí tato čísla (počet členů) ke dni 20. 2. 1949:

Praha	315
Brno	202
Doksy	50
Plzeň	32
Bratislava	6

Dne 30. 7. 1951 bylo uspořádáno první mistrovství ČSR ve třídě PIRÁT na Boleveckém rybníku. Bylo to uznání ústředních jachetních orgánů našim plzeňským jachtařům.

Po úspěchu prvního mistrovství ve třídě Pirát se jachtaři rozhodli do série závodů zařadit i závod o Modrou stuhu Boleváku. Bylo to 10. října 1954, v závodě startovalo 14 lodí, z toho dvě O-joly, ostatní byly lodě třídy Pirát. Vítězem se stal železničář Václav Rauch na O-jole č. 26. Tedy na lodi, kterou příslušníci Wehrmachtu nestačili z Boleváku odvézt s sebou na východní frontu. (Kronika 1.díl)



Obr. č. 5 Převoz lodí (Kronika 1.díl)

### **MEZIKRAJOVÁ UTKÁNÍ V JACHTINGU 1956-1959**

Se zajímavou soutěží v jachtingu jako oživení činnosti v sezóně přišli členové krajské sekce svazu jachtingu v roce 1956. Vypracovali propozice soutěže mezi krajem Plzeň a krajem Karlovy Vary. První soutěž se jela v Plzni na Boleváku 17. 6. 1956. Vítězi se stali Plzeňští poměrem 101:74 bodům. Ještě téhož roku se konala odvěta v Karlových Varech - správněji na Regentu u Mariánských Lázní. Tam vyhráli domácí jen velmi těsně 338:335 bodů. O rok později 2. 6. 1957 utkání v Plzni opět vyhráli Karlovarští 98:76 a poslední dvě "klání" 15. 6. 1958 a 7. 6. 1959 vyhráli Plzeňané 81:76 a 178:154 bodům.

Pořadatelé měli snahu dostat do soutěže i jachtaře z jiných krajů, to se ale nepovedlo pro nezáměr a dopravní potíže. Dříve se lodě přepravovaly vlaky do měst konání závodu a poté valníky a koňskými spřeženími k místním vodním plochám. Bylo to časově i technicky velice náročné, proto se tento druh závodů dlouho neprovozoval. (Obr.č. 5,6)





Obr. č. 6 Převoz lodí z vlakového nádraží (Kronika 1.díl)

VII. ročníku Modré stuhý Boleváku se zúčastilo 84 závodníků na 57 lodích z 8 krajů ČSSR a ze 17 oddílů. Na startu byla rovněž loď Flying Dutchman z Pozemních staveb Českých Budějovic a prototyp lodi Katamarán pořadajícího klubu. (Kronika 1.díl)



Obr. č. 7 Pirát (Kronika 1.díl)

V deníku Pravda dne 7.9.1960 píše: „Sobotní odpoledne na Boleváku patřilo „Pirátům“ (Obr.č. 7), „Mlokům“ (Obr.č.9) a „Finnům“ (obr.č. 8)! I když to nebyli praví piráti, mloci a Finové, nýbrž lodě členů skoro všech jachtových oddílů republiky. Podnik svou nezvyklostí upoutal zájem mnoha Plzeňanů. Hladina rybníka vypadala skoro jako u moře ve filmu Koráby útočí. Škoda jen, že tak pěkný sport není více rozšířen mezi naší mládeží.”



Obr. č. 8 Finn (Kronika 1.díl)

## 7. VÝVOJ JACHT KLUBU V LETECH 1962 - 1989

### ROK 1962

Na výroční členské schůzi konané dne 14. 12. 1962 podal předseda Otto Kalina zprávu o činnosti za rok 1962: Oddíl měl 80 členů oproti plánu 75 a vlastnil 8 plachetnic a jeden záchranný člun.

Nejvýznamnějšího sportovního výkonu dosáhl pan Maier (otec čtyřnásobného Olympionika Michaela Maiera), když ve třídě Finn vyhrál krajský přebor, stejně tak vyhrál závod Česká brána.

V tomto roce oddíl uspořádal I. Velkou cenu Čech ve třídě Pirát, IX. ročník Modré stuhý Boleváku a VII. ročník memoriálu O. Živného. Dále se závodníci podíleli na Modré stuze Bezdrevy, Regentu a Jesenické přehradě.

Byl založen kroužek žactva pod vedením p. Slípky st. Přihlásili jsme jacht klub do celostátní soutěže nazvané "O vzornou mládež."

V tomto roce nám byl přidělen krajským svazem nový záchranný člun. (Kronika 1.díl)



Obr. č. 9 Převracející se Mlok (Kronika 1.díl)

## **ROK1964**

Záznamy o činnosti oddílu za rok 1963 se nedochovaly.

Výroční členská schůze se konala 25.ledna 1965.

V roce 1964 došlo k výměně členských průkazů ČSTV a když jsme ještě vyloučili z oddílu takové členy, kteří neplnili svoje povinnosti, byl 1.1.1965 tento stav: muži 32, ženy 9, dorostenci 3 a dorostenky se žáky 1. Celkem tedy 46!

Nastaly potíže s tréninkem, protože v roce 1963 a 1964 byl vypuštěn Bolevecký rybník. V jacht klubu jsou tři ústřední rozhodčí, jeden první třídy, tři druhé a tři třetí třídy. Dále tři trenéři druhé třídy a šest třetí třídy. K osmi klubovým lodím přibyly na vodě jeden Mlok a dva Piráti soukromníků.

Pro nízký stav vody se odjela jen XI. Modrá stuha a IX. memoriál Otty Živného, ostatní závody odpadly.

Dostali jsme od TJ částku 3 200 Kčs na nákup plachet a perseníků. (Kronika 1.díl)

## **ROK 1965**

Tento rok ubylo pět členů, takže oddíl má stav 40 členů. Někteří pro zaneprázdnění zanechali činnosti. Stav lodí je stejný, rozestaven je jeden Mlok a jeden Pirát.

Oddíl uspořádal na své vodě tři závody, to je dva veřejné závody na počest III. spartakiády a XII. ročník Modré stuhy. Závodníci se zúčastnili dalších devíti závodů na cizích vodách. Na krajském přeboru konaném na Jesenici u Chebu byla naše posádka Pirátu na čtvrtém místě. Ve Finnu a Pirátu dorostu se naši umístili na místě prvním. V srpnu uspořádal oddíl tréninkové soustředění na přehradě Hracholusky za účasti patnácti osob a čtyř lodí.

Okolí naší loděnice bylo narušeno výkopy po Vodních stavbách, které tu budovaly kanál. K začistění pozemku z jejich strany nedošlo, stejně jako k ostražení ohrazení.

Zástupce Krajského jachetního svazu Jaroslav Steiner oznámil, že svaz zamýšlí uspořádat krajské přebory v roce 1966 na Boleveckém rybníku. Vyzval členstvo, aby se na tuto akci připravilo a brigádnicky upravilo celý areál. (Kronika 1.díl)

## **ROK 1966**

Výroční schůze oddílu se konala 25. 11. za řízení Ing. L. Vykročila. „Bylo zjištěno, že přijatý závazek byl splněn a brigádnickým úsilím byl do konce června upraven areál oddílu a dosaženo ještě lepšího stavu než byl před započatými výkopy.” Snad právě proto, že se po členech požadovala další brigádnická práce, poklesl počet členů na 34!

Nábor mládeže prostřednictvím škol se nepodařil a ti co mezi nás přišli, dlouho u jachtingu nevydrželi. Radostnějších výsledků lze zaznamenat ve sportovním soutěžení. Celkově závodníci oddílu skončili na II. místě za Slovanem Mariánské Lázně.

Na Boleveckém rybníce byly uspořádány tři závody, z toho XIII. ročník Modré stuhy. Velkou potíží byla přeprava lodí na jiné vody za pomoci železničních vozů. To se ukázalo velmi komplikované a také ekonomicky neúnosné, protože takto většina dotace z TJ byla pohlcena na dopravu. Proto se v oddíle pomýšlelo na zakoupení staršího nákladního auta, které by po příslušné úpravě bylo schopno odvézt naše lodě kamkoliv a bez dosavadních potíží. Protože TJ nemohla poskytnout potřebnou finanční částku, zakoupil oddíl auto z půjček členů oddílu, jimž pak byly peníze postupně vráceny, když si auto na sebe vydělalo i formou vedlejších činností. Bylo to důležité rozhodnutí pro akceschopnost závodníků a závodní činnost. (Kronika 1.díl)

## **ROK 1967**

Do oddílu přistoupilo šest členů, takže stav se zvýšil na 40. V brigádnické činnosti dosáhli 2 384 hodin na údržbě lodí a pozemku. Byla dokončena výsadba stromů, přistavěna dřevěná kůlna a uskutečněna generální oprava elektroinstalace včetně zavedení třífázového proudu, který v původní instalaci nebyl.

Z prostředků členů byl zakoupen nákladní automobil a díky výtěžkům z jízd se oddíl stal poprvé za dobu trvání finančně aktivní. Ze zisků byly hrazeny i příspěvky na sportovní činnost. Někteří naši členové byli nápomocni metodickou radou při zakládání jachetního oddílu na přehradě Hracholusky pod hlavičkou TJ Prazdroj Plzeň. (Kronika 1.díl)

## **ROK 1968**

Byl to rušný rok v politickém dění. V práci a v činnosti jacht klubu se vnější události mnoho nedotýkaly.

Aktivně se zástupci jacht klubu zúčastnili rozšířené schůze výboru naší TJ dne 16. května 1968 a řekli svoje rozhodné “ANO” pro zachování současné struktury Československé sjednocené tělovýchovy a existenci jachetního oddílu pod hlavičkou TJ Lokomotiva Plzeň. A nejen jachtaři, ale i ostatní zástupci oddílů a odborů byli všemi hlasy pro Lokomotivu.

Dne 24. října 1968 bylo další významné jednání svolané výborem TJ, kde byly projednávány otázky nového uspořádání československé tělovýchovy v rámci ČSTV.

Lodní park se trochu rozšířil, ve stavu bylo osm lodí třídy Pirát, z toho tři soukromé. Čtyři Finny, z toho dva soukromé. Z celkového počtu 40 členů se věnovalo závodní činnosti 21 a zúčastnili se 11 závodů.

V Plánu na rok 1969 bylo postavení dvou dalších lodí třídy Pirát, uspořádat XV. ročník Modré stuhly a uskutečnění generální opravy přístaviště do zahájení sezóny.

Doufáme, že tři “dacronové” plachty pomohou zlepšit sportovní výsledky. (Kronika 1.díl)

„Těžká a pro mnohé tragická pounorová doba přinesla paradoxně i podmínky pro rozvoj jachtingu. Lidé nemohli cestovat do zahraničí, nemohli podnikat, a tak hledali únik z reality všedního dne do přátelského prostředí a kamarádství, které v jachtklubech našli.“ (ČSJ, 1993)

## **Rok 1969**

Na výroční schůzi oddílu konané 3. 12. 1969 moho být konstatováno, že oddíl s úspěchem obhájil v soutěži “Vzorný” II. stupeň, že měl 44 členů, z toho 30 mužů, 12 žen a 2 dorostence. Měl ve stavu osm lodí třídy Pirát, čtyři lodě třídy Finn. Nově byl postaven jeden Pirát. V zimních měsících postavili členové novou čelní hráz se 13 kotvišti. Na opravě a stavbě lodí bylo odpracováno 1 246 hodin, na údržbě objektu a automobilu 2 092, dohromady úctyhodný počet 3 338 hodin, což představuje 75 hodin na člena.

Finančně byl jacht klub soběstačný, na závěr roku zbývá na kontě 3 735 Kčs. Dvacet jedna závodníků absolvovalo čtrnáct závodů. V plánu práce bylo uskutečnit I. ročník závodu „Štít

města Plzně” a připravit již populární XVI. ročník Modré stuhy Boleváku. Bylo třeba včas myslet na obnovu - modernizaci lodního parku. Hrozilo, že oddíl, který byl stále - obrazně řečeno - v I. lize mezi čs. jachtaři, se stane pouze rekreačním spolkem. (Kronika 1.díl)

## **ROK 1970**

Podářilo se získat další členy, takže oddíl měl 35 mužů a 18 žen, to je 53 členů. Žádost o finanční výpomoc oddílu vyslyšel hlavní výbor TJ a přidělil částku 36 000 Kčs na zakoupení dvou lodí třídy 420. Dostavěn byl další Pirát, takže oddíl měl k dispozici 13 lodí. Na vlastní vodě se konaly tři závody, 29 závodníků absolvovalo 194 startů. Celkově bylo odpracováno 3 970 hodin. Tentokrát byl příjem oddílu 8 394 korun a vydání činilo 46 511 Kčs. (Kronika 1.díl)

## **ROK 1971**

Počet členů byl do jisté míry stabilizován a je třeba uvést, že pro nekázeň bylo vyloučeno šest členů a vystoupili čtyři. Přesto zůstalo v oddíle 51 členů – ti, kteří si to považovali za čest a svoji sportovní perspektivu. Na naší vodě byly uspořádány čtyři závody. Největší péče byla věnována již XVIII. ročníku Modré stuhy, jíž se zúčastnilo 30 lodí.

Jednota opět věnovala oddílu na rozvoj lodního parku 23 090 Kčs. Celkově bylo odpracováno 4 685 hodin. Znovu byla zdůrazněna výzva ke všem členům k účasti na brigádnické činnosti při budování nového objektu v akci „Z”, se kterou se počítalo v roce 1973 - výstavba nové loděnice v areálu oddílu jachtingu. (Kronika 1.díl)





Obr. č. 10 Firebally a jacht klub v dnešní podobě (Kronika 1.díl)

## Rok 1972

Tento rok lze považovat za jeden z velmi úspěšných roků. Tak to konstatovala výroční členská schůze oddílu konaná dne 14. listopadu 1972. Nejen proto, že bylo ve stavu 64 členů, z toho 31 mužů, 19 žen, ale již i 6 dorostenců, 5 žáků a 1 žačka. Ale také proto, že se po celý rok společně s projektantem Ing. O. Baxou všichni připravovali na výstavbu nové loděnice, klubovny a dílny a že se všechno podařilo zařadit do akce „Z” jako součást volebního programu Obvodního národního výboru Plzeň na rok 1973.

Potěšitelný byl i stav lodí. Pirátů bylo devět, Finn jeden, 420 dvě a zcela nově dva Firebally (dvouposádková loď - obr. č. 10) a čtyři Optimisti (lodní třída pro mládež do 15 let - obr. č. 11). Spolu se záchranným člunem celkově 19. Podle pokynů daných Svazem jachtingu se tedy zaměřili na perspektivní a vysoce sportovní závodní loď FB - Fireball - což znamená „ohnivá koule.” Skutečně si loď počínají na vodě jako ohnivá koule - mezi línými Piráty.

Jacht klub postihla 15. srpna 1972 větrná smršť a napáchala škody za 10 000 Kčs na stromoví i na lodním parku. Stromů popadalo 40 kubíků a na odstranění kalamity bylo zapotřebí

480 brigádnických hodin. Za tento rok 1972 bylo odpracováno celkem 3 655 hodin. Pořádali jsme čtyři závody s celkovou účastí 108 lodí. (Kronika 1.díl)



Obr. č. 11 Optimist (Kronika 1.díl)

## ROK 1973

Začalo to všechno hned po Novém roce. Plány na výstavbu byly schváleny, zařazeny do akce „Z“, finanční prostředky zajištěny. A teď bylo všechno už jen na dobrovolnících, aby to všechno zvládli. Úsilí to bylo obrovské: nejdříve padla za oběť destruktčních prací stará klubovna (Obr. č. 12) a to v době největších mrazů. Všechno bylo třeba uklidit a připravit staveniště. Se stavbou se začalo začátkem března a na „klíč“ bylo všechno hotovo dnem 5. prosince 1973. Toho dne se také dostavili nejlepší brigádníci a mnozí hosté z města Plzeň i mateřské TJ, aby na slavnostním shromáždění předal náměstek primátora města Plzně S. Čada loděnici do užívání. Bylo odpracováno 22 097 hodin.

Stav členstva byl 61, z toho 15 železničářů. Za celý rok se zúčastnili jen třech závodů, dva závody, a to Štít města Plzně a Letní regatu, uspořádal Prazdroj Plzeň na přehradě Hracholusky. Ve stavu bylo 9 lodí. (Kronika 1.díl)



Obr. č. 12 Původní klubovna se členy jacht klubu (Kronika 1.díl)

## **Akce „Z”**

Národní výbor města Plzně i obvodní národní výbor zakotvil akci „Z” do svých plánů, ve kterých je mimo investiční část počítáno hlavně s brigádnickou pomocí občanů. O tom, že to jsou akce nemalé, svědčí výsledky. Občané města Plzně odpracovali bezplatně k 30. 9. 1973 1 252 256 brigádnických hodin a vytvořili tak dílo v hodnotě 17 840 000 Kčs. Nelze vyjmenovat všechny akce. Za všechny alespoň některé, které budou sloužit široké veřejnosti. Jsou to kulturní dům v Šeříkové ulici na Slovanech, loděnice u Velkého rybníka v Bolevci, plavecký bazén při Střední průmyslové škole stavební, kde značnou část brigádnických hodin odpracovala mládež. Před dokončením pak byla krytá tribuna v Bolevci, vodovod v Liticích a další akce. (Kronika 1.díl)

## **ROK 1974**

Hned po skončení výstavby klubovny a loděnice se nadšenci pustili do další nezbytné práce: výstavby vodovodní přípojky v délce 551metrů z litiny a polyetylenu s celkovými náklady stavby 312 260 Kčs. Celá akce proběhla velmi rychle, začátkem května byl spuštěn zkušební provoz. Současně byla vybudována nová elektrická přípojka. Tím byly splněny požadavky energetiků na připojení areálu do sítě. Vznikla dohoda s Geodesií Plzeň na novém zaměření pozemků, které byly rozšířeny o parkoviště. A hned poté bylo zažádáno o novou investici na postavení skladu a garáží pro motorová vozidla v nákladu 69 000 Kčs. Touto akcí bude uzavřena celková výstavba jachetního oddílu. Do konce roku 1974 budou dokončeny práce na zarovnání terénu po budované vodovodní přípojce i výstavbě parkoviště.

Oddíl získal v soutěži „Vzorný” I. stupeň za svou bohatou sportovní i brigádnickou činnost. Rázem přibyli i další členové, takže ve stavu je 37 mužů, 24 žen, 4 dorostenci, 6 žáků a 3 žačky, celkem 74. V čekací době je celkem 17 členů. I když se oddíl věnoval sportovní činnosti daleko více než v roce 1973, bylo odpracováno 5 583 hodin, z toho mládež 394 hodin. Z prostředků za brigádnickou činnost si 31 členů pořídilo tmavomodré obleky na slavnostní příležitosti. Hned první se naskytl 20. dubna při slavnostním otevření sportovní haly TJ Lokomotiva Plzeň. A potom v průvodu 1. Máje, kde v čele celého průvodu šlo 31 členů a 10 žáků s transparenty a vlajkami.

Bylo uspořádáno týdenní soustředění mládeže na Boleváku. Ve stavu bylo devět Pirátů, dvě 420, dva FB a šest Optimistů, dvě lední jachty a dva záchranné čluny. Jacht klub uspořádal s úspěchem čtyři závody, mimo jiné XX. ročník Modré stuhly Boleváku za účasti 33 lodí.

(Kronika 1.díl)

## **ROK 1975**

Oddíl s úspěchem obhájil v soutěži „Vzorný“ opět I. stupeň. Ve stavu bylo 77 členů, z toho 16 železničářů. V průběhu roku opustilo oddíl 7 členů, dva z nich byli vyloučeni pro neplnění členských povinností. Bylo k dispozici 9 rozhodčích a 7 trenérů a jeden měřič lodí. Rok 1975 byl zahájen společnou akcí v nové loděnici a klubovně, významná byla naše účast na oblastní spartakiádě, kde byly vystaveny dvě naše nové lodě 420 a aktivně se zúčastnilo 15 členů.

Protože se lodě 420 nerozšířily a nastal obrat ve směru na třídu FB, požádali výbor jednoty o odprodej těchto lodí. Dostali souhlas a za prostředky nakoupili materiál na stavbu Fireballů. Během roku startovalo 44 závodníků na 16 závodech. Uspořádali a zajišťovali šest závodů. Mezi závodníky plzeňského klubu byli okresní i krajsí přeborníci.

Lodní park- Pirát: 9, Fireball: 4, Optimist: 9, dvě lední jachty a dva záchranné čluny.

Pozornost si zasluhuje přehled o tříletém stavebním období 1973/75, kdy byly budovány tyto objekty: loděnice – 890 000 Kčs, 22 097 hodin, vodovod - 312 260 Kčs, 2 646 hodin, elektrická přípojka – 37 000 Kčs, 2017 hodin, výstavba hřiště - 25 000 Kčs, 920 hodin, sklad a garáž - 80 000 Kčs, 3 097 hodin, výstavba parkoviště – 30 000 Kčs, 459 hodin a vybavení budovy inventářem – 70 000 Kčs.

Celková hodnota díla činí 1 442 260 Kčs při 31 236 brigádnických hodin. Kromě těchto hodin bylo na opravách lodí, úklidu apod. odpracováno dalších 3 567 hodin.

V srpnu byla odvrácena hrozba sloučení jachetního oddílu TJ Lokomotiva Plzeň s jachetním oddílem Škoda Plzeň (příloha č. 5). (Kronika 1.díl)

## **ROK 1976**

Jacht klub se rozrostl na 81 členů, i když během roku odešlo pět členů a jeden byl vyloučen pro neplnění povinností. Ve spolupráci s JO Prazdroj Plzeň proběhlo školení z „Řádu plavební bezpečnosti“, jehož se zúčastnilo 36 členů a 33 obdrželo průkazy „Vůdce malého plavidla.“

Nově byly postaveny tři lodě Fireball v hodnotě 48 000 Kčs, a to představovalo práci 1 900 brigádnických hodin. Takže máme k dispozici devět Pirátů, sedm Fireballů, deset Optimistů, dvě lední jachty a dva záchranné čluny. Závodilo 41 osob, na 22 závodech na různých vodách. Uspořádáno bylo šest závodů, poprvé také pro oplachtěné prkno, třídu WS, za účasti 34 závodníků z 15 oddílů.

Brigádnická činnost byla o něco slabší, přesto však představovala 4 731 hodin na různých pracích, byl zhotoven ponton pro rozhodčí. (Kronika 1.díl)

## **ROK 1977**

V pohodě proběhl rok 1977. Také v oddíle se věnovala přiměřená pozornost 70. výročí založení Sokola Plzeň V., které připadlo na 8. října. Byli na ní vyznamenáni Čestným odznakem ČSTV členové jacht klubu. Kromě toho obdrželi 3 000 Kčs jako odměnu za splnění počtu brigádnických hodin na provozní budově TJ.

Celkem bylo odpracováno 3 618 hodin na různých pracích, nejvíce na opravě a stavbě lodí. Pro zvýšení fyzické připravenosti byly v zimě zorganizovány hodiny cvičení v tělocvičně, ale tuto výhodu využívali jen aktivní závodníci. Školení závodních pravidel především pro mládež a nové členy s úspěchem zvládl ústřední rozhodčí B. Kmínek, člen TJ Prazdroj Plzeň. Školení bylo rozvrženo na dva měsíce. (Kronika 1.díl)

## **Rok 1978**

Rok 60. výročí samostatného Československa byl úspěšným rokem. Výroční členská schůze oddílu konstatovala, že oddíl opět obhájil I. stupeň v soutěži „Vzorný“, má 78 členů, z nichž 42 se zúčastnilo 28 závodů. Poprvé bylo uspořádáno z pověření KV svazu jachtingu týdenní

soustředění nejmladších jachtařů a závod nadějí za účasti 32 dětí. Členové klubu odpracovali 2 085 brigádnických hodin, z toho na provozní budově 403. Naše činnost byla tentokrát publikována v deníku Pravda, Západočeském železničáři i Vodní revue a Televizi. To se v jiných letech nedalo říci, zvláště vážla spolupráce s Pravdou.

V tomto roce docházelo ke generačním sporům, protože mládež třídy Optimist odrostla a oddíl neměl vhodné lodě pro jejich sportovní vyžití. Znamenalo by to nákup materiálu na stavbu lodí Evropa a Cadet (dvuposádková třída pro mládež).

Brigádnickou prací byla poskytnuta pomoc při budování provozní budovy Vzorné TJ Lokomotiva Plzeň a orgánů ČSTV, která byla slavnostním způsobem předána do užívání dne 8. 12. 1978. (Kronika 1.díl)

## **ROK 1980**

Za rok 1979 se nedochovaly informace.

K příležitosti 35. výročí založení jachetního oddílu byla uspořádána „Regata veteránů“, závodů se zúčastnilo sedm Pirátů. Dorazili také zástupci TJ Lokomotiva Plzeň v čele se svým předsedou dr. Beníškem, který předal zasloužilým členům „Čestné uznání“ a ocenil 35 letou práci oddílu.

Na přelomu června a července se uskutečnilo soustředění mládeže na Boleváku, účastnilo se ho 15 žáků a dorostenců, ve věku od 7 do 16 let. Posádky se zúčastnily závodů na Lipenské přehradě, Nechranici, Orlíku, Máchovo jezeře, Jesenické přehradě a Bezdrevu.

Na letošní závod Modré stuhý Boleváku se sešlo 68 lodí se 101 závodníky z deseti oddílů.

V dokončovací fázi byly dva Firebally. Také Fireball pana M. Kondry byl konečně po osmi letech stavby (zahájena v létě 1972) převezen z Tlučné do jacht klubu a proměřen. Byl dostavěn Finn a dvěma Evropám mnoho nechybělo k dokončení.

9. prosince proběhla veřejná obhajoba titulu „Vzorný oddíl 1. stupně“. Titul byl úspěšně obhájěn. Držíme jej nepřetržitě od roku 1974. Požádali jsme o zařazení do soutěže o „Bronzovou plaketku“ vzorných oddílů. Letošních startů se zúčastnilo 52 závodníků. (Kronika 1.díl)

## **ROK 1981**

Dokončeny byly dva Firebally a Evropa. Ve stavu je 69 členů z toho 28 mužů, 11 žen, 13 juniorů, 2 juniorky, 12 žáků a 3žačky. Členové jacht klubu se zúčastnili 578 startů.

Tento rok dopadly závody na Lipně pro většinu lodí tragicky, proto se o něm mluví jako o „černém Lipnu“. Hned po dokončení příprav lodí na start první rozjížděky přišla větrná smršť, která zdemolovala vše, co jí stálo v cestě. Pro členy Lokomotivy Plzeň to byla ztráta tří zcela nových lodí.

Jachtaři se zúčastnili jako obvykle závodů na Jesenické přehradě, Lipenské přehradě, Máchově jezeře, Bezdrevě, ale také se podívali poprvé do NDR na Schwielochsee, kam se sjelo celkem 44 Pirátů. Z naší republiky tam byla ještě celá řada Pirátníků z dalších oddílů. Do první desítky se však nikomu nepodařilo prorazit. Špička z NDR je opravdu dobrá.

Pro nás nezvyklá je také společenská úroveň jachtařských závodů v NDR. Byl zorganizován i jachtařský bál. (Kronika 1.díl)

## **ROK 1982**

Začátek roku patřil tradičně různým konferencím a školení. Pro závodníky, kteří chtějí v nové sezóně vyplout na nové lodi, také tvrdé práci. Naši delegáti se zúčastnili výroční konference Lokomotivy.

Proběhlo zaškolování rozhodčích - pravidla jachtingu i letos doznají značných změn. Školení záchranářů se v Dobřichovicích účastnili naši členové. Zcela dokončeny byly dva Firebally. Na zbývajících dvou se usilovně pracuje.

Letos poprvé se členové jacht klubu zúčastnili plavby na námořních lodích na Baltu. V září se Fireballisti vydali na závody do Švýcarska k Bodamskému jezeru a poté k Neuchatelskému jezeru. Bohužel ani trochu nefoukalo, a tak se neodjela ani na jednom závodě žádná rozjížděka.

Na Schwielochsee se vypravili plzeňští Pirátníci, zde se odjela pro nedostatek větru jen jedna rozjížděka. Bylo ale zjištěno, že nové lodě se již vyrábí z laminátu nebo překližek. Těžké mahagonové dřevo již kromě Čechů nikdo nepoužívá.



Oddíl má 115 členů. Bylo odpracováno 9 429 brigádnických hodin. Přibylo 11 závodících členů. Z toho bylo 31 mužů, 12 žen, 14 juniorů, 4 juniorky, 13 žáků, 6 žaček. Celkem se účastnili 634 startů.

V tomto roce oslavuje naše mateřská tělovýchovná jednota třičtvrtě století trvání. Připravuje se celá řada akcí sportovních i společenských. Oslavy vyvrcholí na podzim slavnostním shromážděním ve sportovní hale. (Kronika 1.díl)

## **ROK 1983**

Zima a počátek jara byly zasvěceny pracem v loděnici i na úpravách přístavu a rozšiřování pozemků směrem k rybárně, kde byla plánována stavba přístřešku pro lodě, kterého je při současném stavu lodí více než zapotřebí. Byla zahájena stavba dvou lodí Fireball a jedné Evropy. Závodníků je v jacht klubu 84 z toho 27 mužů, 10 žen, 18 juniorů, 8 juniorek, 16 žáků a 5 žaček. Zúčastnili se 792 startů. (Kronika 1.díl)

Tento rok se oslavovalo 90 let jachtingu v Čechách (Příloha 7).

## **ROK 1984**

Oddíl má 121 členů, z toho 53 mužů, 25 žen, 15 dorostenců, 8 dorostenek, 15 žáků a 5 žákyň. Ve stavu bylo 36 oddílových lodí - 16 Fireballů, 6 Pirátů, 14 Optimistů. 75 členů se zúčastnilo dohromady 761 startů. S následujícími tělovýchovnými kádry: 17 trenérů, 24 rozhodčích, 2 měřiči a 2 záchranáři. V tomto roce se na Boleváku uskutečnilo 14 závodů a soustředění mládeže. Pořídil se autobus, který potřeboval mnoho oprav a úprav, aby se dovnitř mohly dát lodě a také, aby se v něm dalo přenocovat. Tím se pak jezdilo na závody. (Kronika 1.díl)

## **ROK 1985**

16. března byla uskutečněna 1. brigáda v akci „Výstavba skladu lodí“. Přípravovaly se výkopy na cestu a základy kůlničky na uhlí. V následujícím týdnu se šalovala cestička a základy na kůlnu na uhlí. Na konci března se začaly kopat základy na sklad. S dalšími pracemi na skladu se pokračovalo po sezóně v zimních měsících.

Na základě výsledků v Poháru ČSSR 1984 se v nominaci na Mistrovství Francie objevila posádka Smetana Z. a Smetana K. z Lokomotivy Plzeň. Regaty se zúčastní 8 posádek z ČSSR, dále posádky z Francie, Norska, NSR, Švýcarska, Belgie, Švédska, Anglie, Thajska, Austrálie. Ze 70 lodí se naše nejlepší posádka umístila na 12. místě.

(Kronika 1.díl)

## **ROK 1986**

Hlavním úkolem bylo dobudování skladu lodí, to se také podařilo. V oddíle je evidováno 119 členů. 52 mužů, 24 žen, 19 dorostenců, 6 dorostenek, 12 žáků a 6 žákyň. Oddíl má k dispozici 20 trenérů (4 x II. stupně, 16 x III. stupně) a 24 rozhodčích (3 x I. stupně, 4 x II. stupně a 17 x III. stupně). Ve stavu lodního parku je 42 oddílových lodí. 16 Fireballů, 6 Pirátů, 15 Optimistů, 3 Cadety a 2 motorové čluny. (Kronika 1.díl)

## **ROK 1987**

Tento rok byl ve znamení poklesu členů, je nás 104 - tj. o 15 méně než loni. Z toho bylo 71 dospělých, 48 mužů a 23 žen, mládeže 33 – 27 chlapců a 6 děvčat. Závodníci závodili na 56 závodech ,z toho jich bylo 13 na Boleváku (8 Lokomotiva Plzeň) a 6 v zahraničí (NDR, MLR, Jugoslávie, Belgie, Francie)

V prosinci se v sále kulturního domu DAS konalo slavnostní zasedání u příležitosti 80. let Lokomotivy Plzeň. Na tomto zasedání byli vyznamenáni i naši 3 členové. (Kronika 1.díl)

## **ROK 1988**

Vstup do nového roku tentokrát nebyl oslaven v jacht klubu, ale o týden později v kruhu celé jachtařské rodiny v pražské Lucerně na 1. tradičním plese Jachtingu. Přijeli snad všichni jachtaři od Bratislavy až po Cheb. Vyhlášoval se zde nejlepší jachtař uplynulé sezóny, kterým se stal roudnický Finnař Michael Maier.

V tomto roce se opět konalo soustředění mládeže v podobě pionýrského tábora.  
(Kronika 2.díl)

## **ROK 1989**

V tomto roce se podařila dokončit laminátová forma na Piráta, na které se pracovalo od roku 1984. A mohlo se začít s renovací této třídy. Také se rekonstruovala rozpadající se „kosa”.  
(Kronika 2.díl)

Jeden z funkcionářů aktivních v jachtingu po desetiletí prohlásil: „Ve dne už nemá nikdo čas, všichni hrabou až do večera.“ Dané tvrzení odkrývá jeden ze symptomů rozsáhlejších trendů, jež po revoluci ohrožovaly jachting - nedostatek času. Ten, stejně jako zvýšená sociální mobilita, proměna aktivního trávení volného času vlivem rozvoje informačních technologií a demografické změny, přispěl k oslabení občanské angažovanosti. Daný sociální vývoj se odrážel i ve sportu, konkrétně v nedostatku trenérů a funkcionářů, a v důsledku toho i v poklesu sportovní participace.

Takový trend je patrný i ze statistik ČSJ; zatímco v roce 1989 se alespoň jednoho závodu zúčastnilo 3777 jachtařů, v roce 2006 už to bylo pouze 1686 (ČSJ, 2006). Ke dni 3. 10. 2012 bylo zaregistrováno 158 jacht klubů po celé České republice. Alespoň jeden závodník ze 119 klubů se zúčastnil minimálně jednoho startu. 1320 závodníků se zúčastnilo závodu v tomto roce. Z toho 986 dospělých a 334 byla mládež. ([www.sailing.cz](http://www.sailing.cz))

Sportovní odvětví	Celkem	Muži	Ženy	Dospělí	Doro- stenci	Doro- stenky	Žáci	Žačky	Mládež	Počet oddílů
Jachting	6219	4222	1456	5678	141	95	171	134	541	158

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

## 8. VÝVOJ JACHT KLUBU V LETECH 1989 - 2012

Náhle můžeme kdykoliv kamkoliv, kdo to zaplatí?

Finanční problémy zasahují i tento klub. Zvýšení cen všech základních potřeb se odráží v chování téměř všeho členstva: „Více práce, méně legrace“.

Start závodníků nebude nadále klubem nijak finančně podporován. Peníze nebudou zatím uvolněny ani na dopravu mládeže.

5. Května 1990 se do Plzně sjeli mnozí jachtaři, aby se zúčastnili nejen regaty ale i oslav, kterými žilo celé město. Na pódiu, kde stanuli tento den mnozí slavní jedinci (i V. Havel), zahrála také jachtařská kapela.

Tento den se uskutečnila regata k 45. výročí osvobození Plzně americkou armádou.

Přes zimu v roce 1991 zhotovilo několik členů našeho klubu vlastní kopyto pro výrobu Optimistů. Zdlouhavé práce na výrobě Piráta pokračují.

Na Lipně se uskutečnilo mistrovství Evropy ve třídě Fireball, díky politickému převratu v r.1989 je volnost pohybu po Lipenském jezeře bez omezení, a tak pro hlavního rozhodčího nebyl problém postavit trať kdekoliv. Z jacht klubu se zúčastnilo závodu pět posádek.

Klub nadále setrvává pod vlajkou Lokomotivy.

U našich sousedů na Boleváku došlo ke změně. Od září 1992 již nepatří pod TJ Škoda, ale stali se samostatným Jachtklubem Plzeň.

Když byla po devíti letech usilovné práce na kopytě pro Piráta konečně v březnu dokončena první loď, bylo rozhodnuto, že se prodá. Také se prodají autobusy, kterými se jezdilo na závody. Udržba je moc nákladná.

Před sto lety byly založeny první dva jacht kluby. Výroční regata se uskutečnila na Lipně v roce 1993, za účasti snad všech jachtařů z Čech i Slovenska. (Kronika 2.díl)

Na podzim roku 1993 jsme se s bratry přihlásili do jacht klubu, na závody jezdilo pět Optimistů, podle žebříčku. Tolik se jich vešlo na klubový přívěs a do klubové Avie. Abychom mohli jet s bratry na závody, rodiče sehnali vlastní přívěs na tři lodě a závody s námi objížděli sami. O pět let později jsme se všichni tři zúčastnili mistrovství světa v Portugalsku. Na tento závod se nominuje pouze prvních pět závodníků z každé země.

V jacht klubu bylo 10 - 15 Optimistů, takže každý trénink byl takový malý závod. Dnes je v jachetním oddíle pár lodí, a tréninky nemají takovou úroveň. (Kronika 2. díl)

V roce 2012 je zaregistrováno v jacht klubu 106 členů, většina ale využívá objekt k rekreačním účelům a jachtingu se nevěnují. Také lodě již nejsou řadu let majetkem jacht klubu, ale v osobním vlastnictví.

Jacht klub Lokomotiva Plzeň se dlouhodobě drží mezi TOP 10 v celkovém žebříčku jacht klubů v ČR.

## **Výroba kopyta pro piráta**

Výroba kopyta pro laminátového Piráta trvala od roku 1984 do roku 1993. Vedla k němu složitá cesta. K tomu může nejlépe podat vysvětlení F. Ungr, který vede stavbu formy:

„Když jsme si v roce 1984 vypůjčili formu z NDR, zdálo se všechno velmi jednoduché. Ukázalo se však, že naše představy byly příliš optimistické.

Po úspěšném zhotovení prvního sklolaminátového Piráta, který byl laminátován ve formě vypůjčené z NDR, bylo jasné, že tudy povede cesta k inovaci třídy. Ale na druhé straně se objevilo mnoho problémů, a to už na tomto prvním kusu. Oproti jolovému trupu se šarpie chová ve formě podstatně hůř a deformuje se nežádoucím způsobem.

Tím padla původní myšlenka, že na hotovou loď nanese vrstvu sádry, jako přídatky pro smrštění a stáhneme formu.

Bylo tedy nutné sáhnout k té nejpracnější a nejobtížnější variantě - udělat nejprve kopyto, ze kterého se forma sejme. U tohoto kopyta musíme počítat s tím, že se bude deformovat jednak forma a jednak ještě laminátový trup. Máme v Plzni řadu konexí na profesionální laminovny, ale nikdo z nich neumí dělat tak přesně, ba spíše dělají jak to vyjde. Museli jsme tedy vycházet z odměřených rozměrů formy z NDR a změřeného trupu. Rovněž bylo zřejmé, že forma na kopytě bude při snímání stahovat kopyto značnými silami, a tedy, že to musí být velmi tvrdé.

Tím byla dána idea (projektový záměr): na příhradovém nosníku ze čtvercových profilů zakotvíme zesílená a uzavřená žebra. Na ně, na zhustěnou síť podélných latí uložíme překližkovou obšívku. Tak vznikne kopyto ve tvaru obšívky Piráta, korigované podle chování laminátu tak, aby byl výsledek v souladu s předpisy lodní třídy. Formy ostatních dílů, to jest paluby, podlahy, komor a ploutvové skříně budou překližkové, neboť umožní různé úpravy i stavbu kombinovanou (laminát – překližka).” (Kronika 1. díl)

## 9. ZÁVĚR

V této práci jsme se seznámili s historií jachtingu ve světě, v České republice, největší část byla věnována historii a vývoji jacht klubu TJ Lokomotiva Plzeň, ve kterém jsem členem. Mojí snahou bylo zmapovat rozhodující události oddílu.

Před vznikem jacht klubu si první nadšenci postavili oplachtěnou kánoi a jezdili na ní po Radbuze, kolem roku 1933. V květnu roku 1945 byl založen Jacht klub Lokomotiva Plzeň u Boleveckého rybníka, jako první v Západočeském kraji. Původně se jachtaři usídlili ve stodole rybárny U Mráčka na hrázi rybníka. Místo postupně přestalo vyhovovat kapacitou. Proto se přestěhovali na místo, kde je jacht klub dodnes. Později vyrostl na sousedním pozemku druhý jacht klub. A s ním vzrostla konkurence na Boleveckém rybníce. V roce 1975 byly tendence sloučit jacht kluby v jeden. To se ale nakonec podařilo odvrátit.

Po roce 1989 nastal útlum jachtingu nejenom v tomto jacht klubu, ale po celé republice. Jachtaři začali podnikat a zakládat firmy, času na jachting už nezbývalo tolik. Další změna byla v tom, že si každý mohl koupit kvalitní loď ze zahraničí. Jachtaři si přestali navzájem pomáhat stavět lodě přes zimu. Kdo neměl peníze, nemohl si dovolit pořídit konkurenceschopnou loď. Jacht klubu přestaly chodit dotace z Lokomotivy a místo oddílových lodí si každý musel pořídit loď vlastní.

Archivní materiály a informace jsem získala v sídle jacht klubu U Velkého rybníka, originály jsou zde k dispozici k nahlédnutí.

Věřím, že se mi podařilo dosáhnout cíle, že tato práce pomohla přiblížit jacht klub TJ Lokomotiva Plzeň i lidem, pro které je jachting neznámým sportovním odvětvím.

## 10. SOUHRN

Cílem této diplomové práce bylo vytvořit ucelený historický pohled na vznik a vývoj jacht klubu TJ Lokomotiva Plzeň, analyzovat dostupné zdroje a zařadit získané informace do příslušného historického období a zaznamenat historické události v klubu od historie po současnost.

Z dostupných zdrojů vyplývá, že jacht klub TJ Lokomotiva Plzeň je nejstarším v Plzeňském kraji. Zhruba kolem roku 1933 se začaly na řece Radbuze objevovat oplachtěné kanoa. Jacht klub vznikl po druhé světové válce, v květnu roku 1945 na Velkém rybníku v Bolevci.

Po „Únoru 1948“ vstoupili jachtaři do Sokola Bílá Hora, tam jachtaře příliš nepodporovali, a proto v roce 1950 vstoupili do Sokola ČSD Plzeň se sídlem v bývalém Sokole Plzeň, později s názvem DSO Lokomotiva Plzeň.

Dne 30.7.1951 bylo uspořádáno první mistrovství ČSR ve třídě PIRÁT na Boleveckém rybníku jako v kolébce této třídy.

Od roku 1953 se pořádá v TJ Lokomotiva Plzeň závod Modrá stuha Boleváku. Příští rok se uskuteční již 60. ročník tohoto závodu.

V roce 2013 uplyne 120 let od založení prvního jacht klubu na území České republiky.



## 11. SUMMARY

The aim of this Diploma thesis was to create an integrated historical view on the origin and development of the Yacht Club TJ Lokomotiva Pilsen, analyze available sources, sort the obtained information according to the appropriate historical period and to document the historical events in the Yacht club from the past till present.

The available sources imply that the Yacht club TJ Lokomotiva Pilsen is the oldest in West Bohemian region.

Canoes with simple sails began to show up at the river Radbuze around the year 1933. The yacht club was established at the end of the Second World War in May 1945 at the big pond in Bolevec.

After the “February 1948” the sailors joined the Sokol Bílá hora, where they didn’t get much support. Therefore they decided for a change and joined the Sokol ČSD Pilsen in 1950, which was the former base of Sokol Pilsen lately named DSO Lokomotiva Pilsen.

On the day of 30<sup>th</sup> of July 1951 the first ČSR championship in the Pirate class took place at the pond Bolevak.

Since 1953 TJ Lokomotiva Pilsen is organizing a race called “the Blue ribbon of Bolevak”. This race will have its 60<sup>th</sup> anniversary next year.

120 years will pass in the year 2013 since the foundation of the first yacht club in the Czech Republic.

## 12. REFERENČNÍ SEZNAM

- Anonymus (1945 - 1987). *Kronika 1. Díl, Jachetní oddíl vzorná TJ Lokomotiva Plzeň.*
- Anonymus (1988 – 2004). *Kronika 2. Díl, Jachetní oddíl vzorná TJ Lokomotiva Plzeň.*
- Anonymus (2004 -2012). *Kronika 3. Díl, Jachetní oddíl vzorná TJ Lokomotiva Plzeň.*
- ČSJ (1993) .*100 Let jachtingu.* Praha: ČSJ.
- ČSJ. (2006). *Ročenka ČSJ 2006.* Praha.
- Darton, M. (1998) *Jachting* (S. Pavlíková, Trans.). Praha: Svojtka & Co.
- Evans, J. (2003). *Jachting: praktická příručka.* Čestlice: Rebo Productions.
- Frömel, K. (1998). *Kompendium psaní a publikování v Kinantropologii.* Olomouc: Univerzita Palackého, Fakulta tělesné kultury
- Giorgetti, F. & Abrason, E. (2003). *Slavné plachetnice.* Itálie: Slovart
- Hansen, P.G. & Bent, A. (1979). *První kroky plachtění v lodi Optimist* (L. Fullerová, Trans.). London: Grada
- Holý, R. & Kryl, M. (2003). *Český jachting 1993 – 2003.*
- Choutka, M. (1978). *Sport a společnost.* Praha: Olympia.
- Kibbl, S. & G. (1996). *Jachting pro děti.* ( M. Jukl, Trans.). Praha: Asociace lodní třídy Optimist ČR.
- Koutná, M. (2010). *Specifika okruhového a námořního jachtingu.* Bakalářská práce, Masarykova Univerzita, Fakulta sportovních studií, Brno.
- Kučera, P. (2010). *Technické a taktické aspekty Olympijského windsurfingu.* Diplomová práce, Masarykova Univerzita, Fakulta sportovních studií, Brno.
- Novotný, F. (2001). *Jachting nejsou žádné čáry I : Aerodynamika plachty.* *Yacht*, VIII., 11, s. 50-53.
- Saltonstall, J. (1996). *Race Training*, 3<sup>rd</sup> ed. London: RYA.
- Saltonstall, J. (1996). *This is sailing.* 4<sup>th</sup> ed. London: Adlard Coles Nautica
- Sleight, S. (2002). *Průvodce světem jachtingu.* Praha: Euromedia Group.
- Tillman, D. (1991). *Laser sailing.* London: Adlard Coles Nautical.
- Toul, V. a kolektiv. (1975). *Jednotný tréninkový systém Jachtingu.* Praha: ČSTV.

Vrána, I. (1990). *Jachting*. Praha: Olympia.

Vendler, K. (1983). *90 let jachtingu 1893 – 1983*. Plzeň: Výbor Západočeského svazu jachtingu.

Vendler, K. (1988). *95 let jachtingu 1893 – 1988*. Plzeň: Výbor Západočeského svazu jachtingu.

### **INTERNETOVÉ ODKAZY:**

[www.davidkrizek.cz/zivotopis-davida-krizka](http://www.davidkrizek.cz/zivotopis-davida-krizka)

[http://www.msmt.cz/sport/akce/Bila\\_kniha\\_sport\\_cze.pdf](http://www.msmt.cz/sport/akce/Bila_kniha_sport_cze.pdf)

<http://cs.wikipedia.org/wiki/Jachting>

<http://www.tjloko-plzen.cz/cz/o-nas/historie>

<http://info.plzen-city.cz>

[www.osobnosti.cz/lenka-smidova.php](http://www.osobnosti.cz/lenka-smidova.php)

<http://cstv.cz>

<http://sailing.cz>

### **ORÁLNÍ HISTOGRAFIE:**

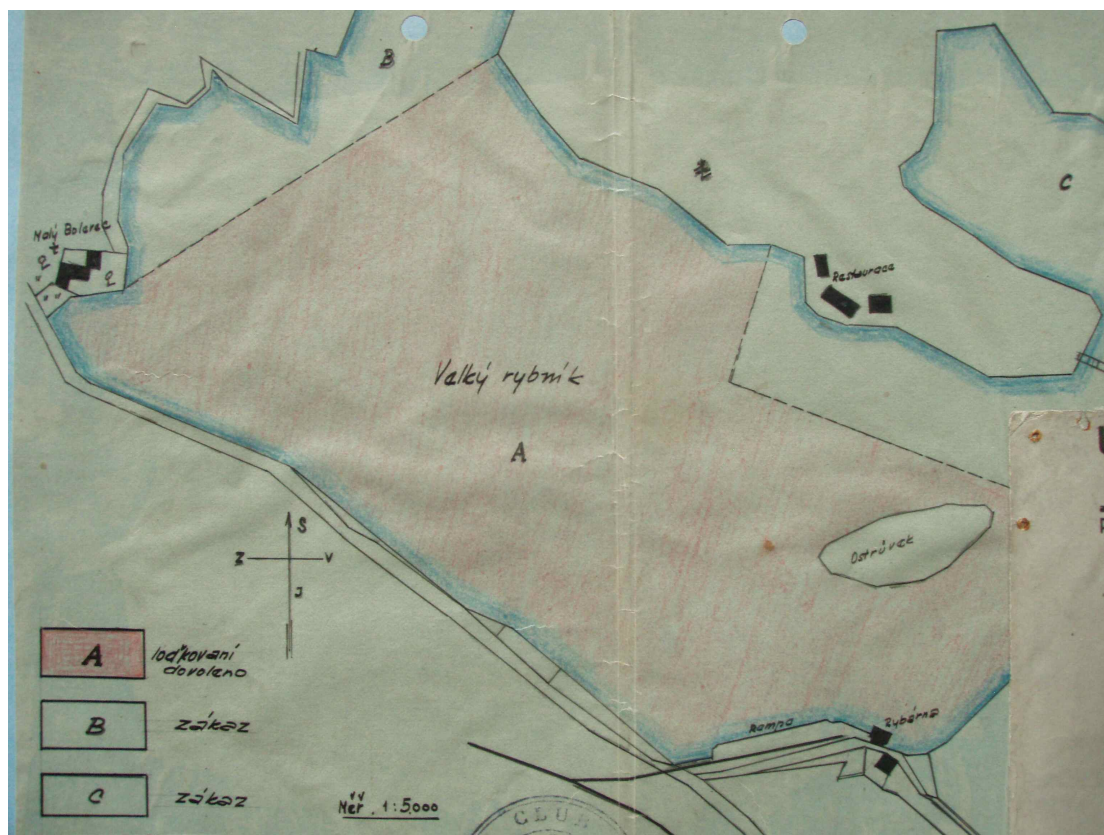
Osobní materiály a rozhovor s panem Ing. Janem Marianem dne 25.4. 2012 - člen TJ Lokomotiva Plzeň - Jachting.

Osobní materiály a rozhovor s panem Ing. Miroslavem Horákem dne 13.6.2012 - člen TJ Lokomotiva Plzeň - Jachting.

Osobní materiály a rozhovor s panem Ing. Vladimírem Blažkem dne 15.06.2012 - člen TJ Lokomotiva Plzeň - Jachting.

### 13. SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1. Povolení k loďkování na Velkém rybníce



(Kronika 1.díl)

Příloha č. 2. Povolení k loďkování na Velkém rybníce

**MĚSTA PLZNE.** Plzeň 13.4.1946.

Plzeň, Staropov. M. Telefon radnice 437, 438.

*Form. č. 3/46501*

Y a c h t - k l u b u

v P l z n ě .

Č.j.: 13020/46 - 15/ Les.  
Věc: Povolení loďkování na Velkém rybníku.  
Přílohy: 1

Rada MNV statut. města Plzně povolila Vám ve schůzi 8.4.1946 k Va-  
ší žádosti loďkování na Velkém rybníku za těchto podmínek:

- 1./ Povolení se uděluje až do odvolání na ploše Velkého rybníka  
označené v příložené skizze písmenem A.
- 2./ Z povolení se vyjímá západní část rybníka označená ve skizze  
písmenou B a severovýchodní část, tvořící koupaliště a rybníční zátoku,  
označená písmenou C a to z důvodů zavedeného chovu ryb, myslivosti a  
veřejného rekreačního zájmu.
- 3./ Zásadně se nepovoluje loďkovati v porostech rákosí.
- 4./ Povolení se omezuje na dobu denní t.j. od východu do západu  
slunce.
- 5./ Povolení se uděluje pro 10 plachetních lodí a 20 drobných pla-  
videl s bezmotorovým pohonem a to výhradně k účelům sportovním, nikoliv  
výdělečným.
- 6./ Městská správa neručí za škody na plavidlech, ani za ujmy na  
na zdraví a životech členů klubu nebo osoby třetí.
- 7./ Za povolení bude platit Yacht - klub Plzeň měst. hlav. poklad-  
ně na účet lesního hospodářství roč. uznávací poplatek 200.- Kčs, splat-  
ný vždy prvního všedního dne v roce.

Dávajíc Vám toto na vědomí, žádáme, abyste se zařídili podle sho-  
ra uvedených podmínek.

*číslo 1*

Vedoucí úřadu: *M. J. Janssen*

(Kronika 1.díl)

Příloha č. 3. Povolení k používání pozemků

**MĚSTSKÝ ÚŘAD V PLZNI.**

č.j. 1097/45 Dne 17. srpna 1945.

*Par. č. 7. Str.*

Y a c h t - klubu  
k rukám jednatele p. Mir. Willerta

v Pl z n i,  
Družstevní 9.

Věc: Pacht pozemků v Bolevci.  
Odpověď na Váš dopis ze dne 2.7.1945.

Rozhodl jsem vyhověti Vaší žádosti za těchto podmínek:

1./Obec města Plzně propachtuje Yacht-klubu v Plzni díl č.2 těchto pozemků:

a/část parc.č.k.768 role ve výměře	280 m2
b/" " " 770/1 " " "	415 m2
c/celou " " 1031/6 neplod. " "	168 m2
Celkem	863 m2

vesměs ležících v kat.území Bolevci.

2./Používání pozemku se povoluje od 1.8.1945 až do odvolání. Obec plzeňská je tudíž oprávněna pacht pozemku kdykoliv vypověděti a Yacht-klub jest v tomto případě povinnen do 1 měsíce po dané výpovědi pachtovaný pozemek beze všech překážek vykliditi, na něm postavené stavby zbourati a pozemek odevzdati plzeňské obci v původním stavu.

3./Roční pachtovné, splatné ročně ku předu v městské hlavní pokladně činí 200.-K/slovy dvě stě korun/.

4./Jakékoliv zřizování staveb na pachtovaném pozemku podléhá předchozímu schválení obce města Plzně.

5./Stromy, nalézající se na pachtovaném pozemku se nesmí bez svolení městského úřadu ani káceti ani klestiti.

6./Jako záruku, že Yacht-klub bude řádně dodržovati shora uvedené podmínky jest povinnen složiti kauci ve výši 1.000.-K/jedentisíc korun/, která bude uložena na vkladní knížku Spořitelny města Plzně.

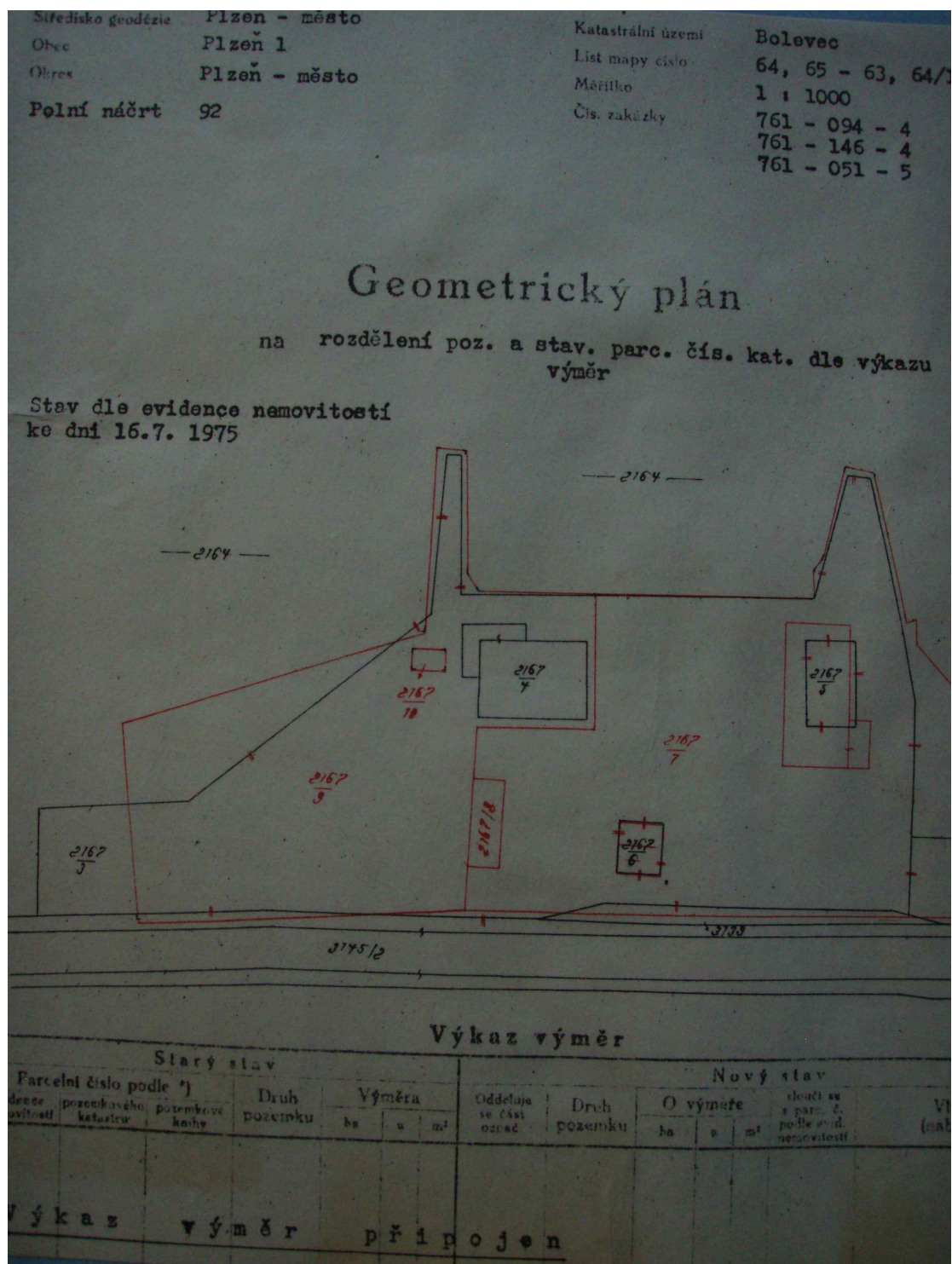
Ježto jde o pozemek, který je osetý vojtěškou, je Yacht-klub povinen poskytnout Dr. Mayslovi v Plzni, Sirková 20 patřičnou náhradu.

Průběh:  
*[Signature]*

*Kauce složená 2. x. 45  
v knížce Spořitelny m. Plzně 119950.*

(Kronika 1. díl)

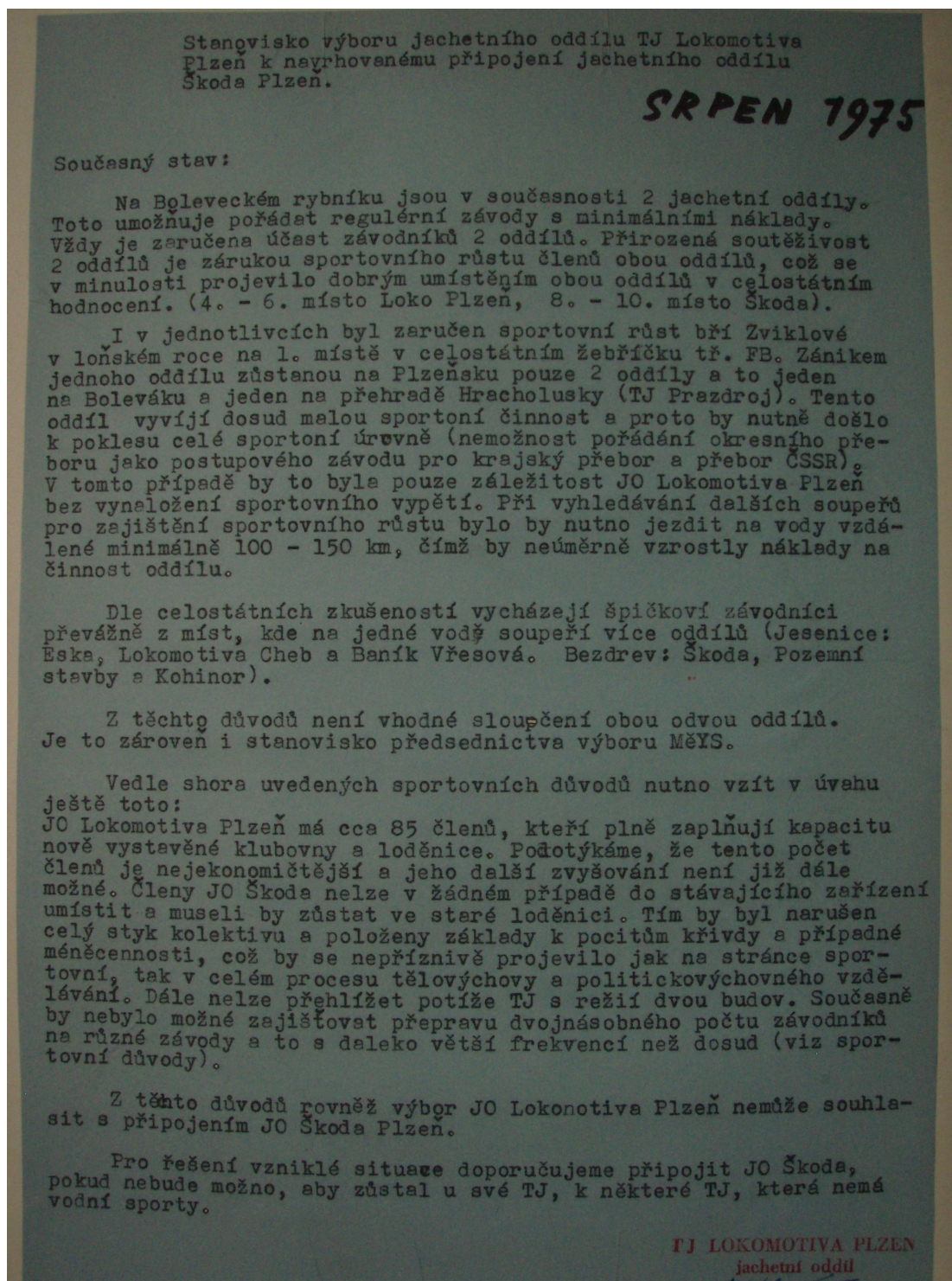
Příloha č. 4. Geometrický plán



V Levé části Škoda Plzeň, v pravé Lokomotiva Plzeň (Kronika 1.díl)



## Příloha 5. Žadost a neslučování jacht klubů



(Kronika 1.díl)

## 90 LET JACHTINGU V ČECHÁCH

Sportovní nadšenec, člen veslařského klubu Blesk v Praze Rössler – Ořovský založil v roce 1983 Český jacht klub, který byl první svého druhu, další klub založili o sedm let později němci v Litoměřicích. Až v roce 1929 Rössler - Ořovský spolu s Ing. Pavlouskem založili českou jachetní asociaci, která se snažila organizovat všechny funkcionáře jachetního sportu.

Další vývoj jachtingu v první republice odpovídal tehdejšímu společenským poměrům. Jachting byl exkluzivním sportem. Zvrat nastal v roce 1945, kdy již bylo registrováno šest klubů. V témže roce bylo uspořádáno 1. Mistrovství republiky ve třídě O - jola. Po sjednocení tělovýchovy dochází ke skutečnému rozvoji tohoto sportu. Přesto musel s ohledem na přetrvávající názory na jachting o svoje místo tvrdě bojovat. Vydatnou pomocí bylo zavedení nových tříd umožňující rozšíření a zlidovění. Byla to hlavně třída Pirát zavedená jako národní v roce 1950 a o rok později třída Mlok. Finančně dostupné třídy umožnily značný rozvoj jachtingu, který pronikal na další a další vody. Později zavedená Olympijská třída Finn znamenala nástup našeho jachtingu na závody ve světě. Mimořádnou roli sehrála třída Moth, která dávala příležitost mládeži a ženám. Zanechala po sobě stopu v podobě třídy Evropa, která je dnes jednou ze základních tříd (dodávna i olympijská třída pro ženy.)

V roce 1969 se již rýsuje moderní skladba našeho lodního parku. V roce 1968 byl zaveden Cadet, v roce 1969 Optimist a 420. V roce 1973 byly uznány za národní třídy Fireball a Vaurien. V roce 1975 byla u nás zavedena další třída - 470 spíše jako náhrada lodi FD, která u nás nikdy nedosáhla masovosti. Další rozvoj třídy 470 je však problematický. Od roku 1976 se objevuje třída Windsurfing a v roce 1982 Winglieder.

Jachting je u nás provozovaný na 84 vodách. K závěru roku 1982 bylo v ČSSR 205 jachetních oddílů s 10 970 členy (v ČSR 9 144 členů, ostatní v SSR). Celková hodnota lodí evidovaných v českých oddílech je 76 miliónů korun. 75% lodí bylo stavěno amatérsky ze stavebnic.

„Dnes, kdy vzpomínáme 90 let existence našeho sportu, myslíme na těžké začátky a průkopnickou práci všech těch před námi. Optimisticky se díváme do budoucna i za předpokladu, že zřejmě nikdy nebudeme stát na výslunní orgánů ČSTV.“ (Kronika 1. díl)

## Příloha 7.

Závody okruhového jachtingu v České republice mohou být vypisovány v následujících lodních třídách a skupinách:

<i>Nová zkratka</i>	<i>Původní Zkratka</i>	<i>Název</i>	<i>Kód</i>	<i>Poznámka</i>
FD	FD	Flying Dutchman	01	Dvouposádková
Finn	F	Finn	02	Jednopoádková
Tor	TOR	Tornádo	03	Dvouposádková
Pir	P	Pirát	04	Dvouposádková
Sta	S	Star	05	Dvouposádková
Las	L	Laser	06	Jednopoádková
Cad	C	Cadet	07	Dvouposádková (třída mládeže)
Bel	B	Beluga	08	Víceposádková
Orc	ORC	O.R.C	09	Víceposádková
420	420	420	10	Dvouposádková
Q	Q	Optimist	11	Jednopoádková (třída mládeže)
FB	FB	Fireball	12	Dvouposádková
Evr	E	Evropa	13	Jednopoádková
Vau	V	Vaurien	14	Dvouposádková
Kaj	KAJ	Kajutové plachetnice	15	Víceposádková
NJ	NJ	Námořní jachty	16	Víceposádková
DN	DN	Lední jachta	17	Jednopoádková
470	470	470	18	Dvouposádková
Fus	Fus	Funboard – SLALOM	19	Jednopoádková
Rac	RAC	Race board	20	Oplachtěné plováky
Ims	IMS	I.M.S	21	Víceposádková
Fun	FUN	Funboard – COURSE	22	Oplachtěné plováky
Rsx	RSX	Plovák RSX	23	Oplachtěné plováky
Lar	LAR	Laser Radiál	24	Jednopoádková
Sol	SOL	Soling	25	Tříposádková
49er	49er	Fortinyner	26	Dvouposádková
TR	TR	Team racing	27	Závod družstev
Caf	C24	Café 24	28	Víceposádková
T24	T24	2.4 mR	29	Jednopoádková
OT	OT	Ostatní	30	Víceposádková
M24	M24	Melges 24	31	Víceposádková
Ela	Ela	Elan	32	Víceposádková
L47	L47	Laser 4.7	33	Jednopoádková (třída mládeže)
Bav	Bav	Bavaria Match	34	Víceposádková
F20	F20	Formula 20T	35	Dvouposádková
Fla	Fla	Flash	36	Jednopoádková
Spl	Spl	Splash	37	Jednopoádková (třída mládeže)
TRQ	TRQ	Teamracing mládeže	38	Závod družstev

(Sailing.cz)

## Příloha 8. Nejúspěšnější česká jachtařka - Okruhový jachting



Věk: 37

Datum narození: 26. 03. 1975

Místo narození: Havlíčkův Brod, Česko

### **Jachtařský životopis:**

Lenka Šmídová je česká jachtařka. Jezdila na lodi třídy Evropa, ale poté, co byla tato kategorie vyškrtuta z programu olympijských her, jezdí na lodi třídy 470. Její partnerkou byla Američanka Elizabeth Kratzigová, o účast na Olympijských hrách v Pekingu pak závodila spolu s Lenkou Mrzilkovou. Účast na hrách si definitivně zajistily až 22. místem na Mistrovství světa v lednu 2008.

---

### **Největší úspěchy**

#### **Olympijské hry**

---

- 7. místo - LOH 2008 v Pekingu
- 2. místo - LOH 2004 v Aténách
- 7. místo - LOH 2000 v Sydney

### **Mistrovství světa**

- 2001 - 3. místo - E (Evropa)
- 2002 - 5. místo - E
- 2003 - 9. místo - E
- 2004 - 4. místo - E
- 2005 - 4. místo - třída 470
- 2006 - 8. místo - třída 470

### **Mistrovství Evropy**

- 2002 - 20. místo
  - 2003 - 13. místo
- 

### **Sponzoři**

---

- Zentiva
- Pfaner s.r.o.
- Metro ČR, a.s.
- Ministerstvo vnitra
- (Osobnosti.cz)

## Příloha 9. Nejúspěšnější český jachtař - Námořní jachting

Jméno: David Křížek

Věk: 40

Místo narození: Plzeň



### Jachtařský životopis:

David Křížek se věnuje závodnímu jachtingu od 10 let, ale jinak tento sport provozuje již od dětství. Za svoji kariéru získal 30 medailí z Mistrovství ČR v různých lodních třídách. Zúčastnil se celé řady zahraničních závodů (6x mistrovství světa a 8x mistrovství Evropy).

Je členem SECTOR No Limits, sdružení nejextrémnějších sportovců světa. V letech 1997 – 1999 absolvoval společně s Patrikem Hrdinou (2x OH Windsurfing) olympijskou kampaň v lodní třídě 49er a v roce 1999-2000 v průběhu půl roku 2x přeplul Atlantický oceán, jedenkrát na ultralehkém nafukovacím šestimetrovém katamaránu SECTOR.

Má zkušenosti nejen se závodními plachetnicemi pro okruhový jachting, ale stále více se věnuje i námořnímu jachtingu. S týmem RODOP získal bronz z mistrovství Evropy 2004.

Byl profesionálním trenérem jachtingu ve Sportovním centru mládeže při YC CERE. Podílel se na olympijské přípravě týmu Musil – Daněk ve třídě 470. Státní trenér na ISAF Youth World Championship 2002 v Kanadě a 2003 na Madeiře. Trenér Lenky Šmídové v závodech světového poháru a na MS 2004 a na Letních olympijských hrách 2004 v Athénách, kde získala stříbrnou olympijskou medaili. Od roku 2005 trenér reprezentačního týmu (soustředění reprezentace, Eurolymp Garda – Laser, Mistrovství Evropy – Finn SWE), trenér 470 MSJ RUS, osobní trenér Lenky Šmídové a Elizabeth Kratzig (SPA Regatta, Cascais POR). V roce 2006 a 2007 projekt ATLANTIK MINITRANSAT. Sólóový oceánský jachting na 6,5m plachetnici. Jako první Čech kvalifikován na legendární závod osamělých mořeplavců Transat 6,50 (La Rochelle FRA -

Salvador de Bahia - BRA), kde získal bronzovou medaili.

## Ankety

- 2011 Sportovec m. Plzně – TOP 10
- 2010 „Jachtař roku“ 2. místo  
Křišťálový pohár mistrů ČANY (Tým Tři sestry sailing team)
- 2009 Křišťálový pohár mistrů ČANY (Tým RODOP)  
Mezinárodní pohár ČANY (Tri sestry sailing team)
- 2008 „Jachtař roku“  
Námořní jachtař roku  
Osobnost roku – ČANY (Tři sestry sailing team)
- 2007 „Jachtař roku“  
Námořní jachtař roku  
Sportovec roku m. Plzně  
Plavba roku – ČANY  
Sportovec roku ČR – 25. místo
- 2006 „Jachtař roku“ - 2.místo  
Námořní jachtař roku - ČSJ  
Osobnost roku - ČANY  
Sportovec města Plzně - "Výkon roku"
- 2004 Trenér města Plzně
- 2002 Sportovec města Plzně – TOP 10
- 2001 Nominace v anketě „Osobnost roku“  
Sportovec m. Plzně – TOP 10
- 2000 „Jachtařský výkon roku“ - 1. místo  
„Extrémní výkon roku“ – ČANY - 1. místo  
Sportovec roku ČR – 33. místo
- 1996 Anketa „Jachtař roku“ - 2. místo  
([www.davidkrizek.cz/zivotopis-davida-krizka](http://www.davidkrizek.cz/zivotopis-davida-krizka))