

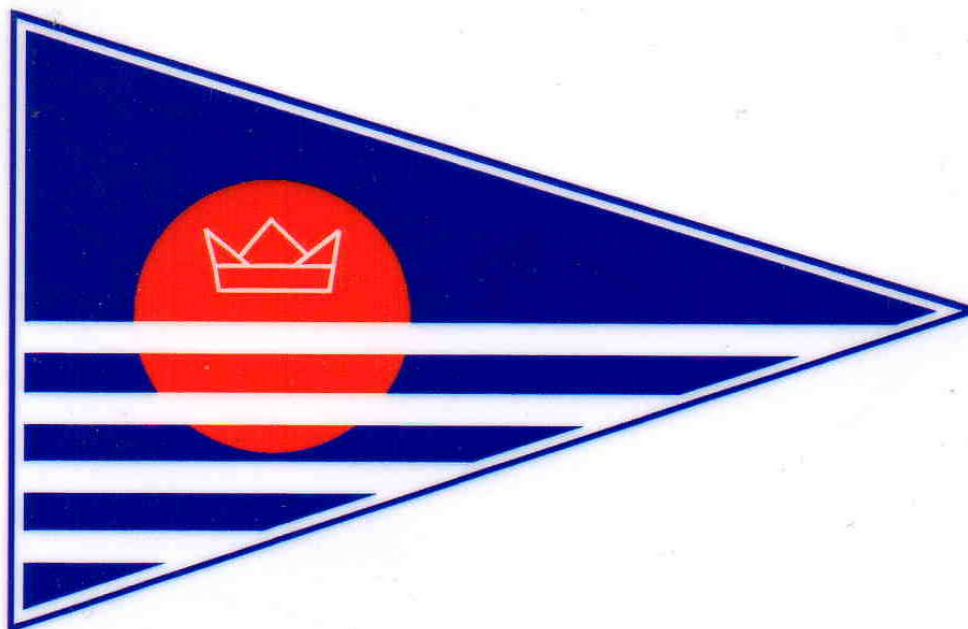
Jachetní oddíl Ústředního domu armády  
Jachetní oddíl Domu armády Praha  
Jachetní oddíl Tělovýchovné jednoty Žižka Praha  
Jachetní oddíl Tělovýchovné jednoty Vojenské stavby  
Jachetní oddíl Tělovýchovné jednoty Hradčany  
Jachetní klub Královská

# Jachtklub Královská



## 1955 - 2012

Praha 2012



Věnováno všem pamětníkům, příznivcům a členům Jachtklubu Královská, původním i současným, jakož i všem těm, jejichž vzpomínky a fotografie umožnily sestavení této historie.

## Obsah:

|                                                                                 |                       |
|---------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|
| Místo úvodu                                                                     | 1                     |
| Počátky a historie                                                              | 4                     |
| Materiální a technické vybavení                                                 | 10                    |
| Současnost klubu                                                                | 15                    |
| Sportovní a treningová činnost                                                  | 16                    |
| Ostatní sportovní aktivity                                                      | 26                    |
| Přehled lodních tříd, na kterých naši závodníci<br>dosahovali úspěchů i porážek | 27                    |
| Rozhodčí a rozhodování                                                          | 29                    |
| Společenská činnost                                                             | 36                    |
| Významní členové                                                                | 38                    |
| Významní závodníci, kteří jsou, nebo byli<br>členy klubu                        | 40                    |
| Čestní členové a členové, kteří se zasloužili o klub                            | 41                    |
| Seznam členů v jednotlivých letech                                              | 42                    |
| Doslov                                                                          | 49                    |
| Obrazová příloha                                                                | dle vlastního seznamu |

## Místo úvodu

*Na všechno to krásné  
těžká lehla voda  
jako Fenix z popela  
vzešla krása nová*

Vltava, po staletí řeka vorařů a šífařů. Od začátku 20. století i „Stará řeka“ trampů a sportovních vodáků. Vltava byla vždy řeka divoká, nebezpečná, ale i krásná, hýřící peřejemi s prudkými slapy i tichými tůněmi. Tato řeka se v průběhu dvacátého století postupně proměňovala v soustavu přehradních jezer.



Z původní řeky tekoucí v hlubokém kaňonu, obklopeném strmými skalami i povlovnými loukami, se stala rozlehlá jezera na jejichž březích vyrůstala rekreační a sportovní centra.



Na počátku této cesty byla, v roce 1936, přehrada ve Vraném nad Vltavou, která svou výškou 12m nevytvořila dostatečně velké a hluboké jezero. Přesto se zde ustavil jachetní oddíl Sokola Vrané, který působí dodnes.

Druhou v pořadí, v letech 1939 až 1942, byla přehrada ve Štěchovicích, která zatopila pověstné a oplakávané Svatojánské proudy.

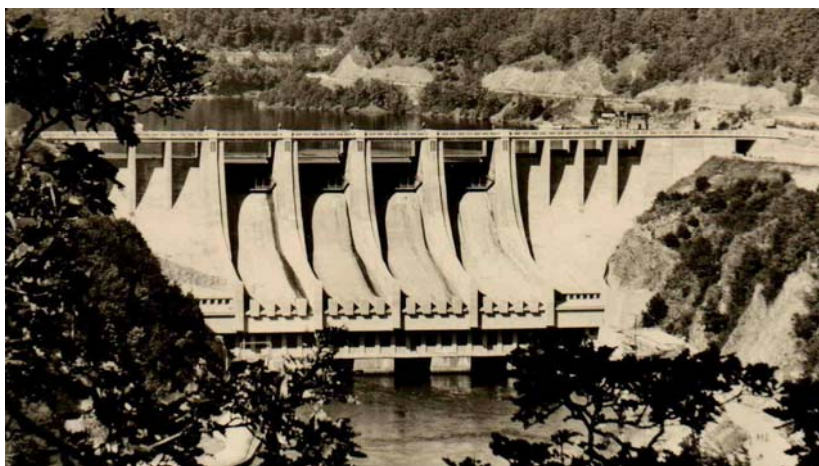
Výškou 20m sice vytvořila dostatečně dlouhé a hluboké jezero, ale úzký kaňon v

místech Svatojánských proudů a pravidelné třímetrové kolísání hladiny vlivem přečerpávací elektrárny, nebylo pro sportovní jachting využitelné.



V letech 1951 až 1954 byla vybudována v místě pověstného Dolejšího slapu Slapská přehrada s výškou koruny hráze 60m nad Dolejším slapem. Její přepad dosedl přesně na plavci obávaný balvan Kubíček. Ve vzduté vodě zmizel legendární Sejcký ostrov, řečený „Tajemňák“ i obávané Bučilské proudy. Vzniklé přehradní jezero, dlouhé 44 km, dosahující až ke Kamýku nad Vltavou, vytvořilo dostatečně velkou a místy i širokou plochu vhodnou pro jachtařský sport.

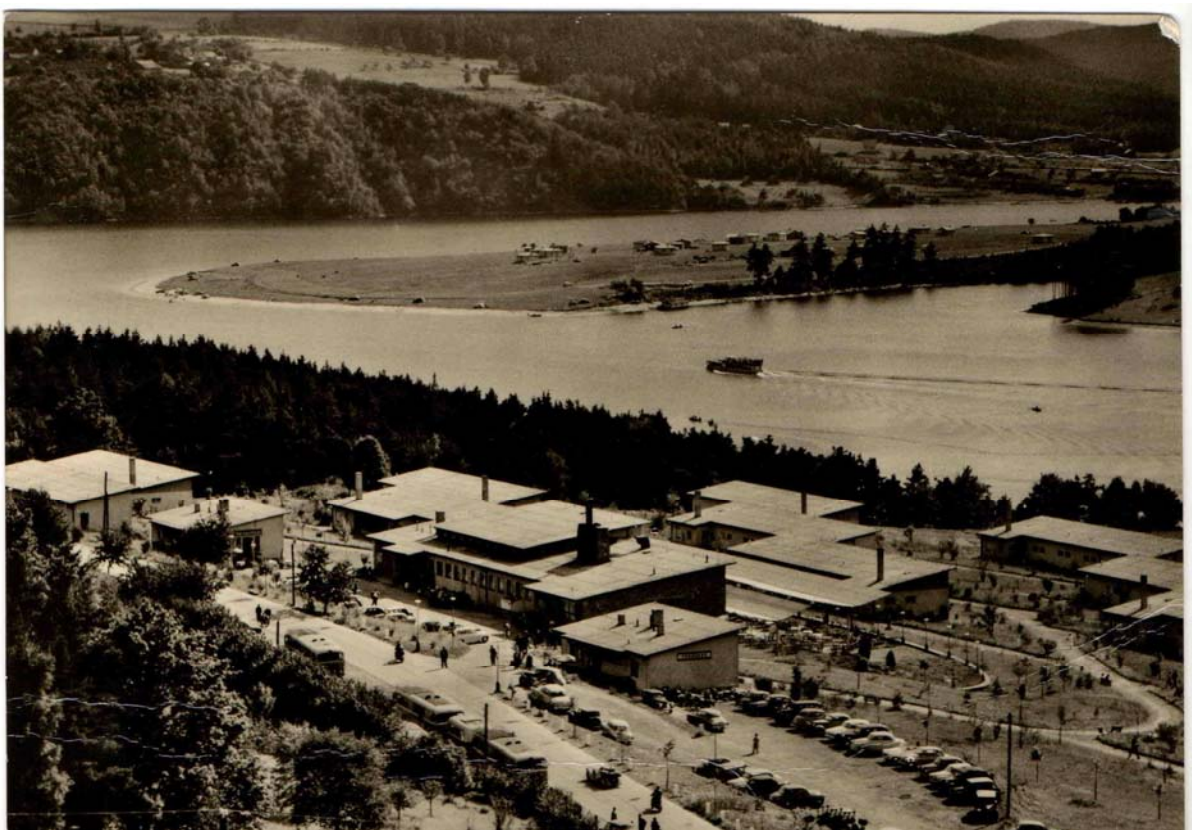
Limitující pro současné jachtaře je výška mostů Živohošťského a zejména Cholínského nad hladinou.



Roky 1954 a 1955 jsou i dobou počátků jachtingu na Slapské přehradní zdrži. Na nově vzniklém jezeře byly ustaveny, téměř současně, tři jachetní oddíly. Jachetní oddíl Baníku Příbram v Županovicích, Jachetní oddíl Spolany Neratovice v ústí Mastníku na Nové Živohošti a Jachetní oddíl Ústředního domu armády Praha na



Měříně-Královské, náš dnešní Jachtklub Královská. O jeho vzniku a historii podává tento text skromné svědectví.



*Nová Rabyň, Ždán a Měřín v roce 1957.*

## Počátky a historie

S blížícím se dokončením slapské přehrady v letech 1953 až 1954, se rozhodovalo i o využívání pozemků na jeho budoucích březích. V prostoru Královské na Měříně bylo vyčleněno území pro středisko Vojenského lázeňského a rekreačního zařízení. Počátek našeho jachetního klubu je spojen se vznikem tohoto vojenského střediska na Měříně.



Jeho vybudování bylo svěřeno ženijnímu vojsku, kterému v té době velel gen. Kovařík. Tento příznivec sportovní aktivity a vodních sportů se rozhodl vybudovat v rámci vojenské tělovýchovné a sportovní organizace ÚDA (Ústřední dům armády) jachtařský oddíl, který bude základem vojenského sportovního a závodního jachtingu.

Při hledání vhodného člověka, který by byl schopen po organizační i sportovní stránce takový oddíl připravit, se obrátil při Mistrovství republiky 1954 na Máchově jezeře na RNDr. Jiřího Reicha, mezi jachtaři známého pod přezdívkou „Miky“, který tam právě vyhrál ve třídě Mlok. Miky Reich byl v té době členem Slavoje Vyšehrad, následníka Českého Yachtklubu.

Když se gen. Kovařík dozvěděl, že Miky na podzim nastupuje vojenskou základní službu, řekl: „To nevadí, my to zatím organizačně připravíme, jen mi řekněte jaké lodě budou pro začátečníky nejlepší. Já je nechám v našich dílnách vyrobit a vás pak nechám převelet do ÚDA Praha.“

V dané době nebyla volba složitá, protože vhodných lodních tříd bylo málo. Z výrobně dostupných to byly Pirát a Mlok, které tehdy mnozí jachtaři amatérsky stavěli a podle svazem vydaných výkresů je mohli postavit i jachetní laici.

Lodě byly postaveny během podzimu v olomouckých ženijních dílnách.

Prozatímně byly uskladněny v ženijních skladech v Praze Tróji, protože Měřín nebyl ještě pro tento účel připraven. V té době se přihlásili dva zájemci o jachting z řad občanských zaměstnanců armády a to Ing. Vladimír Sýkora a Zdeněk Krist a ti pak dostali povolení je vyzkoušet na Vltavě. Jak potom sami řekli, „bylo to příliš laické“, protože ani nevěděli, jak loď správně ostrojit.

„Mikyho“ po návratu z vojny gen. Kovařík zaměstnal jako občanského zaměstnance v ženijním výzkumném středisku. Tam se seznámil se skupinou mladých spolupracovníků, kteří společně jezdili v zimě na hory a v létě na vodu. Mnozí z nich se rozhodli i pro jachting. Základ nového jachetního oddílu pod hlavičkou ÚDA (Ústřední dům armády) byl na světě. Krátce po založení ale byl převeden pod DA Praha (Dům armády Praha), protože jeho členové nebyli vrcholovými sportovci.

Na jaře 1955 byly lodě převezeny z Tróje na Měřín a výcvik mohl začít. Všechny lodě se musely znovu nalakovat, protože jejich povrchová úprava nebyla provedena odpovídajícími nátěrovými hmotami a hned první zimou pod širým nebem utrpěla. Mezi tehdejší členy klubu patřili RnDr. Jiří Reich řečený „Miky“, jeho budoucí manželka Hana, Ing. Jiří Urban řečený „Camrousek“ s budoucí manželkou Jarmilou, František Palas a Zimovic dvojčata Saša a Táňa, Eva Heřmanová, Zdeněk Krist, Ing. Vladimír Sýkora s budoucí manželkou a jeho bratr Jiří řečený „Macek“ se svou „nastávající“ Reginou, Eva Czirolníková, (jejíž profese byla popisování vojenských map, se tady projevila nejen jako výtečná kosatnice, ale také jako vynikající písmomalířka názvů všech lodí), Ing. Jan Kratochvíl a jeho budoucí manželka Eva, Ing. Jiří Hýbner, Ing. Karel Möbius, Ing. Juraj Tyroler, jeho budoucí manželka Pavla a další.

Po roce pak přicházeli i další, jako Závěš Nudera, Jarda Adam, pak Antonín Zima řečený „Otec“ a jeho dcera Monika Zimová, později Adamová a skupina čtyř dorostenců Vítek, Váně, Horáček a Kolert. K této čtveřici se připojil i odrůstající dorostenec František Pavlas. V letech 1957 až 1958 vstoupili do oddílu Ing. Ilja Hron a Ing. arch. Miloš Kuthan, sestry Dáša a Milica Stibralovy.

Na přelomu padesátých a šedesátých let přicházeli do oddílu většinou mladí členové, Ing. Olda Sakař, Ing. Ivo Soukup, Zdeněk Burda, který následně přivedl Marii, později Nudarovou, Ota Šafář s Helenou, Zdeněk Šimša s Jarmilou,



Vladimír Losinský s Jiřinou, Věra a Pavel Beránkovi, Věra Hlad'ová, Petr a Mirka Chládkovi, Jirka Drtina, Milan Krňák, Ervín a Jarmila Nápravníkovi se synem Janem, Antonín Štökl s manželkou Yvonou, Jan Dolejš, Slávek Kulísek a jeho budoucí manželka Hana Hrubá, manželé Hrubých, Hana a Mojmír Smékalovi s dcerou Hankou, dnes Procházkovou a další. S postupujícími lety a rozvojem rekreačního využívání slapské zdrže se oddíl dále rozrůstal i když někteří postupně odešli.

Vlivem organizačních změn v armádě na konci 50. a začátku 60. let došlo k odvolání gen. Kovaříka a následnému zastavení podpory jachetního klubu z vojenských zdrojů. Oddíl byl převeden pod nově ustavenou tělovýchovnou jednotu Žižka Praha, kam byla soustředěna sportovní odvětví, která již nepatřila mezi prioritní v rámci armády (jezdectví, jachting, sportovní gymnastika, lukostřelba apod.).

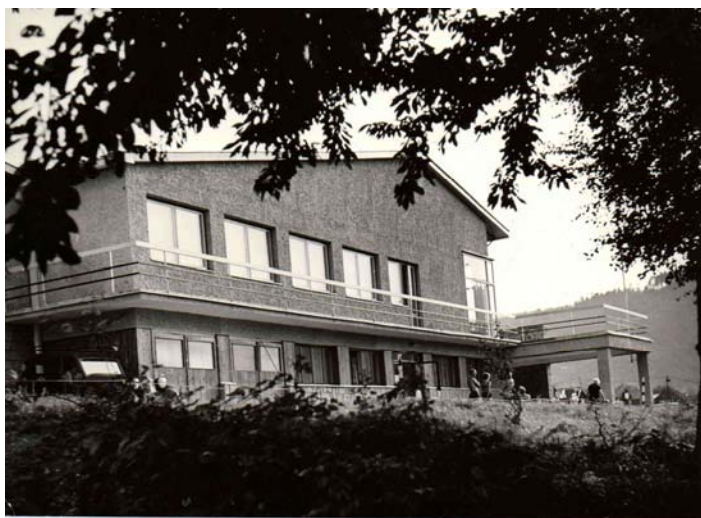
V roce 1968, ve spojitosti s výstavbou současné loděnice, přechází jachetní oddíl do Tělovýchovné jednoty Vojenských staveb Praha, kde setrval až do let devadesátých. V souvislosti se změnami po roce 1990 se TJ Vojenské stavby transformuje na Sportovní Klub Hradčany, kam přechází i jachetní oddíl aby se následně zcela osamostatnil jako občanské sdružení pod názvem Jachetní klub Královská a dále na současný název Jachtclub Královská.

Po počátečních bohatých létech přišla i léta hubená. Po reorganizaci a vyčlenění z armádní tělovýchovy byl oddílu odebrán ubytovací srub a tak se bydlení vrátilo zpět do dřevěné loděnice, která naštěstí oddílu zůstala. Tak jako v počátcích se spalo na palandových postelích (některé z nich jsou dodnes k použití v podkroví) v loděnici.

Na zimu se palandy složily a místo nich byly uloženy všechny lodě. To už byly jiné počty a některé jiné typy, než na počátku. Na začátku každé sezóny byly v místech dnešní terasy postaveny dva vojenské stany, ve kterých byla prováděna údržba a příprava lodí na sezónu. Protože tento stav byl dlouhodobě neudržitelný a přímo ohrožoval další existenci oddílu, snažili se všichni členové vymyslet způsob, jak získat důstojnější působiště.

Shodou šťastných náhod dostavěl v této době na Měříně rekreační chatu technický náměstek Vojenského projektového ústavu Ing. arch. Blahomír Borovička, který hledal u svého podřízeného Ing. arch. Miloše Kuthana radu, jakou plachetnici

má koupit svým dvěma synům. Na jeho doporučení se Blahomír Borovička stal členem oddílu a následně po něm přišel i technicko-provozní náměstek Vojenských staveb Ing. Oldřich Pánek, který rovněž měl na Měříně chatu. Bylo zásluhou tehdejšího předsedy Ing. Oldy Sakaře a Závěše Nudery, že byla otevřena i otázka dalšího působení oddílu a výstavby nové loděnice. Díky vlivu a zkušenostem, které oba náměstci měli, se podařilo zařadit výstavbu nové loděnice do akcí spojených se Spartakiádou v roce 1970, jako sportovní základny spartakiádního jachtařského závodu. Projektová dokumentace byla zpracována ve Vojenském projektovém ústavu Praha, kde jejím zpracováním byli pověřeni architekti Miroslav Vlnas a Miloš Kuthan. Po vyřízení všech formalit byla stavba v roce 1968 zahájena a do roku 1970 dokončena.



Nová loděnice byla koncipována na potřeby tehdejšího oddílu s předpokladem určitého rozvoje. Kapacita byla stanovena na 48 - 50 lůžek v jednotlivých čtyř a šestilůžkových pokojích, společné sociální zařízení, společné kuchyňky na přípravu stravy, klubovnu a ubytování letního správce. Vlastní loděnice poskytovala prostor pro uložení tehdejších 20 - 30 okružových lodí s dostatečnou rezervou. Kajutové lodě v té době v oddíle nebyly a jejich rozvoj se nepředpokládal. Přesto byla vrata do loděnice navržena tak, aby jimi bylo možné projet s lodí velikosti Belugy, která byla reprezentantem kajutových lodí na Slapech (mimo několika old-timerů kotvících převážně v Rabyňské zátocě - Duch, Vltava, Vega, Miracle, Sv. Jiří, Delfín a příležitostně i Svea). Součástí nové loděnice bylo

i přístavní zařízení pro cca 50 převážně okruhových lodí. Rozvoj kajutových lodí přišel až po dokončení nové loděnice, zejména po roce 1990. Kajutové lodě dnes téměř zcela nahradily okruhové plachetnice.



Postupně v oddíle vyrůstala i druhá generace členů-závodníků z řad dětí původních členů a dětí chatařů z Měřína i Ždáně. Těmto adeptům jachtingu se intenzivně věnoval zejména Závaš Nudera a Jirka Urban, kteří vynaložili obrovské množství času i práce při výchově nových závodníků.

V bouřlivém roce 1968 a 1969 odešla řada členů do zahraničí a kontakt udržovali sporadicky, nebo se nově ozvali až po roce 1989. Patřili mezi ně např. Ing. Olda Sakař (Švédsko), Ing. Ivo Soukup (Švýcarsko), Mirka Chládková (Kanada), Dáša Stibralová (Holandsko), Antonín Štöckl (USA), Zdeněk Burda (Švýcarsko), manželé Tyrolerovi (Kanada). Odcházel ale i perspektivní a úspěšní závodníci, zejména do oddílů, kde byla šance na lepší finanční zajištění závodní činnosti. Jednalo se např. o Petra Jelínka s Mirkem Hacklem, Martina Kuthana a Ivetu Ondráškovou. Velkou ztrátou pro oddíl, zejména na poli trenérském a organizačním, byl i odchod Hanky Reichové-Nápravníkové, později Kábové, která odešla do Slavoje Vyšehrad, dnešní obnovený Český Yachtclub.

Počet a skladba členů oddílu/klubu se postupně měnila. Z původních cca 25 členů zaměřených na závodní jachting se postupem doby počet rozrostl na současných necelých 100 členů z nichž ale pouze ¼ se alespoň jednou ročně účastní závodů. Klub má proto charakter rekreačně-sportovní s převahou rekreačních jachtařů.



*Nové O-joly poprvé na vodě u provizorního pláta .*

## Materiální a technické vybavení

Po technické a materiální stránce byly začátky oddílu velice příznivé. Pro nově založený oddíl byly vyrobeny 4 Piráty (Perseus, Zbojník, Ikarus a Jánošík) a 10 Mloků. Z bývalé NDR (Německé demokratické republiky) byly dovezeny 3 nové O-Joly a 2 motorové čluny Forelle (bohužel bez závěsných motorů). Později byl od Mirka Vejvody zakoupen i nový Pirát (Panchito). Lodě byly původně uloženy pod přístřeškem v místě dnešní prodejny a parkoviště střediska, odkud byly každou sobotu snášeny na vodu a v neděli zase zpět.



*Snášení Piráta na vodu*

Zpočátku nebylo ani kotviště a tak ženisté půjčili naftové beranidlo na zatlučení pilot, mezi které byla prozatímně napjata křížem lana. Asi po roce ženijní dílny vyrobily první plato z dřevěných klád s prkenou podlahou. Teprve později bylo vyrobeno skutečné plato s chodbou a „ježky“ z klád uložených na dřevěných 50l sudech. Sudy bylo nutné každý podzim vyndat, vylít a přes zimu nechat vyschnout a na jaře opět pod plato umístit. Protože se sud musel potopit a ze sousedního ježku bidlem zasunout na místo, neobešla se tato práce bez pravidelného koupání obou účastníků.





Na zimu se od r. 1956 lodě ukládaly do dřevěné loděnice, což byl Delta barák o velikosti cca 5x10 m v místě současného hřiště u loděnice. Tam se také první dva roky v létě bydlelo. Později byl oddíl pro ubytování přidělen srub v nově vybudovaném středisku (dnes je zde umístěna Country restaurace). Ve srubu byla klubovna, společná ložnice a minimální sociální zázemí. Protože lůžek bylo málo, nebyla závazně přidělena i když na jednotlivá místa bylo vydržené právo. Pokud nositel tohoto práva nebyl přítomen, mohl na lůžku spát kterýkoliv člen.



*Původní srub (tehdy byl bez předzahrádky)*

V generelu areálu střediska bylo počítáno i s výstavbou definitivní loděnice s klubovnou, která měla stát přibližně v místě km 97. Měla mít dvě přízemní křídla pro uložení lodí a v centrální části v přízemí dílnu se skladem a v patře klubovnu se šatnou a sociálním zázemím. K její výstavbě ale nikdy nedošlo.

Pro technickou a záchrannou službu i jiné potřeby dostal oddíl dva zkušební šestimetrové výsadkové pontony včetně pádel, ke kterým bylo zapůjčeno i vývojové „motorveslo“. Z přebytečných armádních zásob pak dvě ženijní truhlářské soupravy, bójky, lana (klasická konopná o tloušťce 15 až 20 mm) a také odminovací kotvičky, které byly uvažovány pro příležitostné kotvení u břehu.

Protože vývojové motorveslo nestačilo na vleč celého konvoje našich lodí, vystřídal se postupně další vlečné prostředky jako klasické motorveslo nebo ženijní vlečný člun (oboje i s vojenskou obsluhou), nebo prototyp hliníkového rychlého člunu s vestavěným soutěžním motorem Tatra. Ten se dlouho nezdržel, protože jezdil na letecký benzin a u posádek prvních 2 lodí ve vleku docházelo k lehkým otravám výfukovými plyny. Postupně se zkoušely 2 prototypy nepotopitelného

přepadového člunu z laminátu s přívěsným motorem Johnson (oboje už bez vojenské obsluhy, ale na Mikyho zodpovědnost). S těmito čluny se jezdilo na závody po vodě, dokonce jsme se zúčastnili i dvoudenního závodu z Roudnice do Ústí, který pro nás byl vlastně týdenní záležitostí a také dobrodružným zážitkem při převážení lodí přes Slapskou přehradu a zdymadly až do Roudnice. Po souši jsme lodě přepravovali na vojenské „Vétřiesce“ na krakorci vyrobeném také ve vojenských dílnách. Ten však nevyhověl při cestě na Bezdrev (nepodjeli jsme most v Sudoměřicích) a tak naši „technici“ Otec Zíma, Camrousek, Závaš Nudera a Vláďa Sýkora navrhli krakorec nižší, u kterého byly příčky při nakládání odnímatelné a tak se mezery mezi loděmi zmenšily na minimum.



*Pronajatá S5T připravená na cestu na Lipno - 1963*

S tím jsme objezdili mnoho závodů. Byly to cesty docela dobrodružné, protože posádky jezdily na korbě s loděmi různě poschovávané, aby nebyly trnem v oku příslušníkům SNB.

Dalším dopravním prostředkem byl vlak, tedy nákladní vagón, když jsme jezdili na mistrovství republiky třeba na Oravu nebo Lipno, což znamenalo naložit na nákladní auto krakorec a lodě, u přistaveného vagónu vše složit, naložit vše na vagón a pak lodě přepevně uvázat a přikrýt plachtami, aby to přežilo veškeré šíbování s vagónem během cesty do cílové stanice. Pak opět nákladním autem na místo závodu. Totéž se opakovalo cestou zpět.

Po výstavbě nové loděnice se situace pro ubytování i skladování lodí výrazně změnila. Nová loděnice a kotevní plato patřily v té době k nejlépe vybaveným jachtařským areálům v republice.

Loděnice poskytovala ubytování pro 50 závodníků a organizátorů závodů, v podkroví na původních postelích dalších 25 až 30 míst pro příležitostné přespání. To využívali zejména závodníci z řad dorostu.



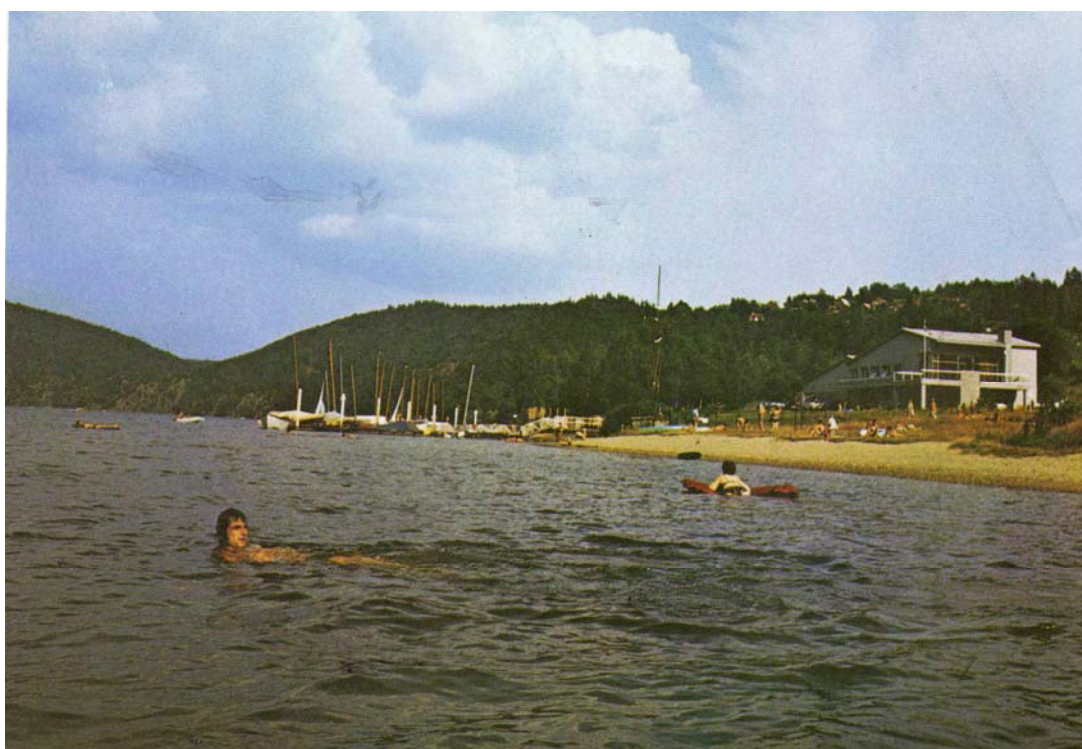
Sklad lodí umožňoval pohodlné uložení všech oddílových i soukromých lodí, elektrický vrátek usnadňoval spouštění lodí na vodu a jejich opětné vytažení. Původní záměr na spouštění lodí po kolejové drážce se ukázal nevhodný a lodě byly spouštěny na manipulačním podvozku klubovém nebo vlastním. Dnes je bývalá drážka opatřena asfaltovým povrchem a jsou na ni spouštěny a vytahovány lodě na vlastních manipulačních nebo přepravních podvozcích. Pro manipulaci slouží nový elektrický vrátek s plynulou regulací chodu.



Kotevní plato bylo rozděleno na klasické „ježky“ světlosti 215 cm pro kotvení lodí na vodě a suché plato pro uložení lodí, které nevyžadovaly trvalé umístění na vodě (Finy, FD, Cadety, Optimisty a později Firebally, Evropy a 420). Plato bylo na zimu demontováno a uloženo na louce vedle vlastního areálu loděnice.

Před novou sezonou byly plováky natírány a opravováno poškození z minulé sezony.

V létech 2006 až 2012 se podařilo díky dotacím i vlastním financím, rekonstruovat střechu loděnice a sociální zázemí a došlo i k celkové výměně kotevního plata za nově koncipované. Nové plato má širší chodbu, je provedeno z pozinkovaných ocelových profilů a uloženo na plastových sudech. Na zimní období je vybaveno stojkami, které umožňují ponechání plata na místě bez nebezpečí jeho poškození v případě zamrznutí nebo poklesu hladiny.



*Pohled na novou loděnici z vody v roce 1971.*

## Současnost klubu

V současné době se podařilo zrekonstruovat střechu loděnice a zcela přebudovat sociální zázemí v obou podlažích ubytovací části loděnice. Dílna je využívána na velké opravy lodí, které projedou vraty a v zimním období pro uložení dvou nebo max. tří menších lodí. V hale loděnice jsou ukládány okružové lodě klubové nebo soukromé, klubový motorový člun a soukromá plavidla typu kanoí, kajaků, motorových nafukovacích člunů, ale i některé kajutové lodě. Velkou část prostoru zaujímají skřínky na uložení materiálu a náradí členů. Organizace v hale se nezměnila od počátku jejího využívání. Došlo pouze k obměně lodního parku.

Po sportovní stránce jsou členové klubu pravidelnými účastníky závodů Slapského poháru, ojediněle i závodů mimo slapskou vodu. Samostatnou kapitolou je účast na námořních závodech typu Česká námořní rallye.

S rozvojem jachtařských středisek na Slapském jezeře přibývá i konkurence a mění se standard pro ubytování a kotvení lodí. To se týká zejména Modré loděnice na Ždání, Kotviště u hotelu Laguna u Jablonské zátoky, kotviště u střediska Atlantida u Živohotského mostu a Kobylníků.

S výhledem na splavnění Vltavy od jejího soutoku s Labem až do Českých Budějovic a vybudováním zdvihacího zařízení u Slapské přehrady (i když v současnosti jej brzdí finanční problémy) je možné očekávat i příliv vodních turistů z Německa a ostatních evropských států.



Na tuto situaci by se měl Klub připravit tak, aby mohl poskytovat adekvátní služby kotvení, případného ubytování a stravování. U ubytování půjde spíše o sociálně-technické zázemí, protože tito turisté jsou většinou ubytováni na lodích, na kterých turistiku provozují.



## Sportovní a tréninková činnost

Sportovní a závodní činnost ve formě okruhového jachtingu byla až do devadesátých let prioritou a základem veškeré činnosti oddílu. Až do otevření nové loděnice v roce 1970 byl budíček v neděli v 7.00 hod, následovala rozcvička všech přítomných členů a po ranní hygieně a snídani začínal organizovaný trénink. Polední dvouhodinová přestávka a odpolední trénink až do 17.00 hodiny. Sobotní večerka byla ve 22.00 hod. Výjimkou byly dny závodů, kdy byl program podřízen účasti na závodech.

Pokud povětrnostní podmínky nedovolovaly praktický trénink na vodě, probíhala školení nováčků a závodníků v taktice, závodních pravidlech, údržbě lodí, meteorologii a zásadách první pomoci. Všichni členové oddílu byli povinni složit zkoušku z plavání na vzdálenost 100m (v oblečení) a odborné zkoušky, podle kterých byli rozděleni na kosatníky a kormidelníky.



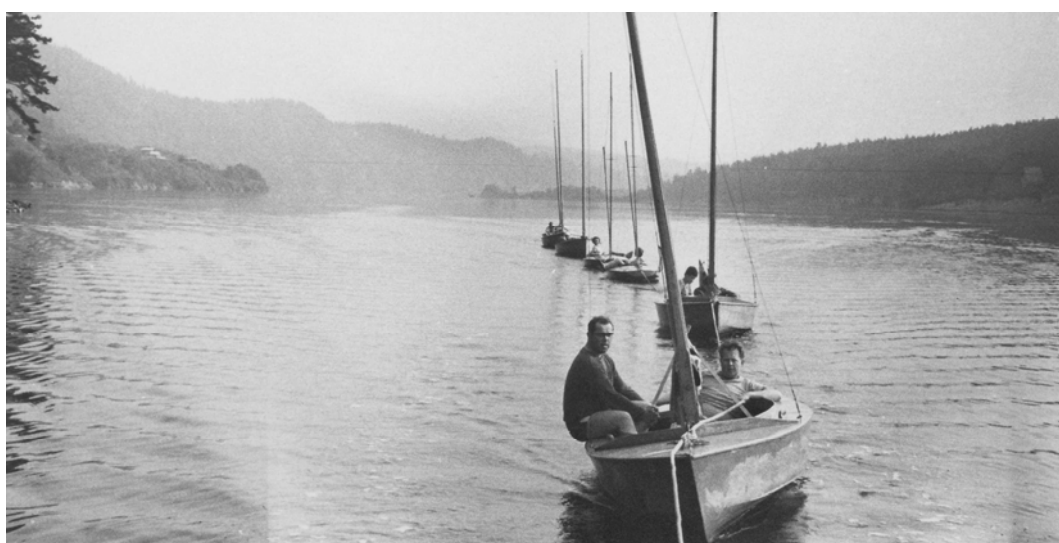
*Školení nováčků. Přednášející – Honza Kratochvíl*

V počátečních dobách patřil náš oddíl do středočeského kraje a tak byly našimi pravidelnými soupeři závodníci z jachtovních oddílů Spolany Neratovice (jejich jachtařská základna byla na Nové Živohošti), Baník Příbram (základna v Županovicích), Sokola Vrané n. Vltavou (základna na Vranské přehradě a Sokola Dobřichovice (základna na Berounce v Dobřichovicích). Velkým problémem

počátečních dob oddílu byla doprava lodí na závody mimo areál Měřína. Pokud byl závod na vodě Slapské přehrady, byla využívána možnost půjčení motorového člunu od vojenského výzkumného ústavu (pracoviště Mikyho Reicha) a později i vleků za vlastním motorovým člunem. Na vzdálenější vody byla armádou přidělována a po výše zmíněných změnách pak najímána nákladní auta. Pro dopravu na mistrovství republiky byly mnohdy lodě přepravovány v rámci reprezentace kraje dráhou. Po přechodu do TJ Žižka se oddíl stal součástí pražského jachtingu a našimi novými soupeři se stal Slavoj Vyšehrad (ČYK), Tatran Praha, Naftové Motory Praha (JK Císařská louka) a další.



*Vlek lodí za Forellou na závod Cena Spolany na Nové Živohošti asi 1965*



V prvních dobách byl lodní park výhradně z oddílových lodí. Přidělení lodí podléhalo daným pravidlům. Jejich základ byl ve sportovních výsledcích

**TO ŽILKA PRAHA**  
**Jachetní oddíl**

**Z Á P I S**  
o zkoušce z teorie jachtingu.

|                                    |                          |              |
|------------------------------------|--------------------------|--------------|
| Jméno <b>Karel HELLER</b>          | dat. nar. <b>16.4.38</b> | č. čl. průk. |
| Bydliště <b>Plač, Biskupova 49</b> | členem JO od <b>1964</b> |              |
| Datum zkoušky <b>13. 5. 1964</b>   | max. známka <b>3 b.</b>  |              |

Průběh zkoušky:

| Předmět                                     | Č. otáz. | Název otázky               | Bodů                     | Součet bodů                  |
|---------------------------------------------|----------|----------------------------|--------------------------|------------------------------|
| Lodní teorie                                | 1        | Účelem naut. plavby je ... | 3                        | 17,5                         |
|                                             | 5        | Shrnutí lodí ...           | 3                        |                              |
|                                             | 14       | Zkouška ...                | 3                        |                              |
|                                             | 23       | ... OPV                    | 2,5                      |                              |
|                                             | 35       | ...                        | 3                        |                              |
|                                             | 39       | ...                        | 3                        |                              |
| Péče o loď                                  | 2        | ...                        | 3                        | 6                            |
|                                             | 7        | ...                        | 3                        |                              |
| Meteorologie                                | 6        | ...                        | 3                        | 6                            |
|                                             | 9        | ...                        | 3                        |                              |
| Řád plavby bezpeč.                          | 4        | ...                        | 3                        | 5                            |
|                                             | 8        | ...                        | 2                        |                              |
| První pomoc                                 | 2        | ...                        | 3                        | 6                            |
|                                             | 6        | ...                        | 3                        |                              |
| Podpis komise: <b>Machna, Reimann, ...</b>  |          |                            | získal/a/                | <b>40,5</b><br><b>77,5</b> % |
| Splnil/a/ limit na kormidelníka - <b>ne</b> |          |                            |                          |                              |
| Schváleno výborem JO: <b>23.5.64</b>        |          |                            | Jmenován/a/ na čl. sch.: |                              |

Ukázka zkušebního protokolu, kterým byl nováček zařazen jako kosatník nebo kormidelník.

předcházející sezóny. Čím lepší výsledky, tím lepší loď. Tato pravidla byla dodržována až do osmdesátých let, kdy se počal rozšiřovat soukromý lodní park a oddílové lodě postupně stárly a ztrácely konkurenceschopnost. Rovněž nástup nových materiálů pro stavbu lodí a plachet (skelný laminát a dacron) závodní úspěchy na stávajícím lodním parku omezil.

Mimo lodní park a umění závodníků hrály v úspěších nebo neúspěších našich členů i kvalita a materiál plachet. Až asi do roku 1963 až 1965 to byly výhradně bavlněné palchty. Dacron byl povolen jen pro reprezentanty na vrcholných a zahraničních závodech. Postupně se ale dacron prosazoval i na ostatní závody a lodě. Pokud byly plachty bavlněné bylo rozhodující nejen jejich střih a ušití, ale i „zajetí“ neboli „vytrimování“. Nová plachta se musela nejprve namočit a nechat na plocho uschnout. Potom se „zajížděla“ aby se dotvarovala, nejprve na boční vítr po dobu asi 6 až 8 hodin, pak postupně na předobochní a přední vítr po dobu cca 4 až 6 hodin a nakonec na zadní vítr. Když byla plachta, podle uvážení závodníka, vytrimovaná, znovu se namočila a nechala opět na plocho uschnout a celý proces se opakoval v přibližně polovičních časech. Pak byla plachta připravena k závodění. Pokud během závodu plachta zmokla, mohlo dojít k jejímu zdeformování a zkažení. Proto se nejednou stávalo, že během nedůležitých závodů, když začalo pršet, závodníci plachty stáhli a ukryli do podpalubí. U dacronových plachet toto vše odpadá a je rozhodující ušití a „vyštrekování“ ve stěžni a ráhnu.

V době uvedení do provozu patřila nová Loděnice Měřín k nejlépe vybaveným areálům jachtařského sportu v Československu. Velkým nedostatkem a handicapem byl charakter a velikost přehradního jezera, která nedovolovala pořádání závodů vyžadujících otevřenou vodní plochu. Ohraničení vodní plochy okolními kopci a relativně malá šířka hladiny vyžadovala speciální znalost místních větrných poměrů a atypické uspořádání tratí. Tím omezovala rozsah závodů zde pořádaných. I přes tento nedostatek byly na Měříně pravidelně pořádány krajské přebory Středočeského kraje a později hl. m. Prahy, zejména ve třídách Q, C, M, P, V a E, a závody pohárových soutěží Českého i Federálního poháru (E, P).

Mimo postupové a pohárové závody byly na naší vodě pořádány závody místního významu z nichž některé se staly tradičními a výjimečně přetrvaly až do dnešní doby. Vítězství v některých z nich se stalo prestižní záležitostí pro jachetní

oddíly i jednotlivce. Mezi takové závody patřily zejména Hornický Pohár -pořadatel Baník Příbram - Županovice, Velká Cena Spolany - pořadatel TJ Spolana Neratovice - Nová Živohošť a naše závody Modrá stuha Slap a Slapská čtyřriadvacítka. Do dnešních dnů se zachoval pouze závod o Modrou stuhu Slap a Slapská čtyřriadvacítka (dnes pořádaná JO Štěchovice).

Historie Slapské čtyřriadvacítky je velmi zajímavá. Krátce po otevření nové loděnice, v roce 1971 se skupina mladých jachtařů, nejen z našeho oddílu, jezdících na nové třídě Fireball, rozhodla vyzkoušet své schopnosti v distančním závodě na 60 km. Prvního neoficiálního závodu, se zúčastnilo 5 lodí, z toho 4 Firebally a 1 Pirát. Mezi účastníky z našeho oddílu patřili Hanka Reichová (později Nápravníková), Jiří Pánek, Lenka Pánková, Božík Buchtela a Jan Nápravník. Rozhodčím byl Míla Kuthan. Průběh závodu prokázal nejen atraktivitu takového typu závodu, ale i nevhodnost okruhových lodí pro noční plavbu, zejména pak lodí Fireball. Další ročník se proto uskutečnil převážně na lodích Pirát, které se ukázaly být vhodnější, ale ne ideální. V následujícím roce byl již závod součástí celostátní termínové listiny jako Slapská čtyřriadvacítka, vypsán pro kajutové lodě. Po počátečních skromných začátcích dosáhl závod koncem sedmdesátých a počátkem osmdesátých let velké popularity a obliby. Největší počet účastníků činil 38 lodí různých typů a velikostí. Po otevření možností plaveb na moři, po roce 1989, ztrácel závod postupně svou atraktivitu i účastníky a v polovině devadesátých let bylo jeho pořádání Jachetním klubem Královská ukončeno. Díky obětavosti Štěchovických jachtařů, zejména Jana Kynčla, se závod zachoval a zůstal tradiční soutěží.

Ojedinelým závodem v historii slapského jachtingu byl Spartakiádní etapový závod Cadetů v roce 1974 pod názvem „Vltava 74“, kterého se zúčastnilo kolem 40 posádek. Hlavním organizátorem byl Jachetní oddíl Spolany Neratovice spolu s Českým svazem jachtingu a naším oddílem. Start závodu byl na Orlickém jezeře a cíl v naší loděnici. Závod se jel v několika etapách včetně přepravy lodí přes Orlickou přehradu a vyrovnávací stupeň u Týna nad Vltavou. Součástí závodu byly i branné soutěže jako závod hlídek v plavání, běhu, hodu granátem apod. Při tomto závodě se jedinkrát uplatnila naše loděnice jako spartakiádní základna jachetního sportu.



Závody vznikaly, nabývaly na významu i popularitě, odumíraly a končily. Jediným závodem, který se udržel od prvních dob až do dneška je závod o Modrou stuhu Slap. Tento závod byl vždy závodem kombinovaným, obsahujícím jak distanční plavbu (Měřín - Nová Živohošť a zpět), tak i okruhovou rozjížděku, později upravenou na plavbu Měřín - Kaplička a zpět. Pro mládežnické třídy se závod jezdil jako okruhový na tři rozjížděky v prostoru Měřína a Ždáně. V současnosti je snaha obnovit kombinaci dálkové a okruhové rozjížděky. V době největší popularity závodu dosáhl počet účastníků 108 lodí všech tříd a velikostí od Mloka až po Vltavu. V současné době jezdí Modrou stuhu převážně kajutové plachetnice různých typů a velikostí s průměrnou účastí 30 až 40 lodí.

S rozvojem motorismu a možností individuálního transportu lodí na cizí vody, stejně jako měnící se struktura závodů (nově organizované pohárové závody národní i federální) měly zásadní vliv na závodní činnost členů oddílu. Obdobný vliv měl i vznik třídových organizací, které začaly pořádat tréninková soustředění, kde místa trenerů zastávali špičkoví závodníci daných tříd. Jednalo se zejména o lodní třídy Optimist, Evropa a Fireball. Mladí závodníci, kteří se těchto soustředění zúčastňovali se počali výkonnostně vzdalovat těm, kteří neměli možnost, nebo chuť je absolvovat. Téměř legendárními se stala soustředění třídy Evropa na Velkém Dárku. Jejich absolventi přinášeli do oddílu nejen nejnovější poznatky o vybavení, trimování a úpravách lodí Evropa, ale i techniku jízdy na Evropě, taktické a pravidlové finesy. Nová situace se promítla do technického vybavení oddílu, který zakoupil vyřazený vojenský automobil GAZ 69 a vlek pro dopravu lodí. Trenérem a řidičem Gazu v jedné osobě byl Závěš Nudera, mnohdy suplovaný Jirkou Urbanem (Camrouskem). Družstvo mládeže, nejčastěji využívající tento vlek, se skládalo z Jany a Katky Urbanových, Mirka Hackla, Dandy Blechové, Davida Hořejšího, Jirky Pánka s Božíkem Buchtelou, Hany Ondráškové a dalších. Stále se množící poruchy Gazu a zvyšující se náklady na opravy donutily nakonec oddíl k jeho prodeji.

Novou generaci mládežnického družstva, nyní již výhradně pod trenerským vedením Jirky Urbana, tvořili Jan a Jana Kulískovi, Mírek a Zdenka Šimšovi, Martin a Helena Kuthanovi a Iveta Ondrášková. Tato nová generace již plně využívala individuální dopravy lodí na závody po celé, tehdy ještě federální, republice.

Pravidelnými účastníky českého i federálního poháru a českého i federálního mistrovství se ale stali pouze Iveta Ondrášková, Martin a Helena Kuthanovi závodící nejprve ve třídě Optimist a později ve třídě Evropa, Pavel Kolář s Alenou Votavovou, Jirka Pánek s Božíkem Buchtelou a Hanka Reichová-Nápravníková s Janem Nápravníkem na Firebalech. Později se připojili i Ilja Hron se Zuzanou Hronovou na Firebalu, později na Pirátu a Petr Jelínek, řečený „Pašík“ s Mirkem Hacklem na FD, kteří dosahovali skvělých výsledků, bohužel již jako členové jiného jachetního oddílu. Pohárových a mistrovských závodů se účastnila i posádka Hana Smékalová (dnes Procházková) s Vladimírem Dvořákem na Pirátu.

Jako víceméně samostatná závodnická skupina se přirozenou cestou ustavilo společenství Firebolistů zpočátku využívající Gaz s vlekem, které postupně přešlo na vlastní dopravu. V této skupině se výrazně prosadily posádky Pavel Kovář - Alena Votavová, Jiří Pánek - Božík Buchtela, Jan Nápravník - Hana Nápravníková a manželé Ilja a Zuzana Hronovi.

Ojedinelým počinem v historii oddílu bylo uspořádání letního tábora mládeže na Slapech v letech 1978 a 79 tj. v době seznamování se s jachtingem druhé mládežnické generace. Hlavní zásluhu na jeho uspořádání měl tehdejší člen Zdeněk Ondrášek. Jako vedoucí na tomto táboře byli i Dana Ondrášková, Míla Kuthan a Hana Reichová. Neocenitelnými pomocníky při seznamování nových adeptů s jachtingem byly Jana a Katka Urbanová a Honza Dohnálek.



*Tábor v pohledu z plata během polední přestávky*

Tábor neměl jednoznačný tréninkový charakter, ale formou her a soutěží seznamoval jeho účastníky s teorií i praxí jachtigu, používání kompasu během plavby, vlajkováním, základními závodními pravidly a základy plavební bezpečnosti.

Přednášejícími byli nejen členové oddílu ale i příslušníci pořiční policie. Výhodou byla i možnost soutěžení a konfrontace s účastníky obdobného tábora Slavoj Vyšehrad, probíhajícího ve stejné době na Ždání.

V prvních letech existence oddílu, s ohledem na nutnost kvalifikace do postupových krajských a republikových závodů, probíhaly na začátku každé sezony oddílové kvalifikační závody v jednotlivých třídách a kategoriích. Počet účastníků krajských resp. republikových přeborů a mistrovství byl stanovován klíčem podle úspěchů jednotlivých oddílů a krajů v uplynulém roce. Účast byla rovněž podmíněna nositelstvím výkonnostní třídy dospělých nebo mládeže. Pro získání výkonnostní třídy bylo až do roku 1963 nutno získat čtyři body za období dvou let. Body bylo možno získat na vybraných závodech vítězstvím nad min dvěma nositeli příslušné výkonnostní třídy nebo vítězstvím v krajských přeborech případně mistrovství republiky. Na udržení výkonnostní třídy bylo nutno za období dvou let získat dva příslušné body. Od roku 1963 je získání výkonnostní třídy vázán na získání potřebného počtu logaritmických bodů za uplynulý rok. Rovněž účast v republikovém nebo federálním poháru byla podmíněna držením výkonnostní třídy, 2.VT pro český a slovenský pohár a 1.VT pro pohár federální. V době největšího rozvoje obou pohárů se na jednotlivých závodech scházelo v průměru 90 Optimistů, 50 Cadetů a 80 Evrop. Maxima bylo dosaženo na federálním poháru Optimistů v roce 1982, kdy se závodů na Rozkoši účastnilo 162 lodí.

V období závodů okruhových lodí byly oddílem pořádány tyto závody :

Oddílové kvalifikační závody – začátek května

První jarní Slapy (dnes Pirátská sekýrka) - květen

Letní Slapy (později Memoriál Davida Rysa a dnes Regata sasanek) – červen

Velká cena Čech – červen (ve spolupráci se Slavojem Vyšehrad, dnes ČYK)

Krajské přebory Středčeského kraje, později Hl. m. Prahy – červen

Letní Slapy – začátek července

Slapská čtyřladvacítka – půlka srpna

Modrá stuha Slap – poslední sobota v srpnu

Podzimní Slapy , později Cena Sběrných surovin, dnes Pirátský šátek – půlka září

Po roce 1989 dochází k útlumu závodů okruhových lodí a postupně narůstá počet kajutovek, až do současné doby, kdy jsou účastníky našich závodů téměř výhradně kajutové lodě.

Závody pořádané naším Klubem v současné době jsou:

Pirátská sekyrka – konec května

Regata Sasanek – červen

Modrá stuha Slap – od roku 1956 dodnes (mimo roky 1968 a 2002) – konec srpna

Pirátský šátek – půlka září

Všechny současné závody jsou součástí celosezónní soutěže o Slapský pohár, organizované členem našeho klubu Jirkou Havlem. Spolupořadatelé jsou jachetní oddíly sídlící na slapské vodě, které pořádají jednotlivé závody tohoto seriálu.

Slapský pohár je soutěží 13 samostatných závodů, která vznikla z aktivity několika slapských jachtařů mimo centrálně organizovaný jachting. Řeší problém s účastí na závodech i neorganizovaných posádek a zejména různorodého lodního parku zúčastňujícího se závodů. Různorodost a nesrovnatelnou výkonnost jednotlivých lodí, nebo skupin lodí, se snažili pořadatelé řešit uplatněním různých handicapových vzorců používaných v námořním jachtingu. Pro podmínky Slap se ale ukázaly jako nevhodné. Určení handicapů je většinou spojeno s řadou speciálních technických parametrů, které jsou u většiny lodí na Slapech těžko zjistitelné.

Slapský pohár je proto organizován jako závody několika flotil, do kterých jsou lodě zařazeny podle výkonnosti v dlouhodobém horizontu a jednoduchých technických parametrů (délka, váha). Snahou organizátorů je, aby spolu soutěžily lodě se srovnatelnou výkonností. V rámci Slapského poháru je hodnoceno celkové pořadí v jednotlivých závodech i za celou sezonu ve flotilách i celkově.

Mimo celkové pořadí všech lodí se závodí ve flotilách :

OPEN – všechny typy otevřených plachetnic

RACER – závodní speciály

RACER CRUISER – lodě se sportovní charakteristikou

LEHKÝ CRUISER – turistické lodi do 23 stop délky (do 7,3 m)

TĚŽKÝ CRUISER – turistické lodi nad 23 stop délky (nad 7,3 m)

Z původního spíše společenského setkání jachtařů, se postupem doby stává prestižní jachtařská soutěž kajutových lodí. V závodním poli se setkávají lodě všech typů a velikostí od oplachtěné kanoe až k Bavariím 31. Závody se řídí platnými Závodními pravidly a jediným problémem je nedostatek zkušených rozhodčí.



*Lodě na kurzu Pirátské Sekyrky 2012*



## Ostatní sportovní aktivity

Od založení oddílu až do uvedení do provozu nové loděnice byly samozřejmostí ranní rozcvičky všech přítomných členů, jejichž součástí bylo rozcvičení a běh na vzdálenost cca 1 km. Po odpoledním tréninku se pravidelně hrál baseball v prostoru, kde dnes ukládáme na zimu plato až ke kilometrovníku 97 (březový hájek zde ještě nebyl). Pravidelně, ve volném čase nebo při čekání na vítr, se hrála odbíjená, zpočátku na hřišti ve středisku VLRZ a po výstavbě nové loděnice na našem vlastním hřišti. Po výstavbě nové loděnice byl zakoupen i pingpongový stůl, který poskytoval a poskytuje dobré služby zejména při čekání na vítr.

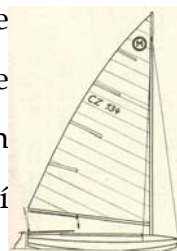
V zimním období probíhala zimní příprava v tělocvičně a bazénu bývalého Klárova ústavu slepců na pražském Klárově a později v pronajímaných tělocvičnách. Nejdéle se udržel pronájem školní tělocvičny v Bubenči. V šedesátých a sedmdesátých letech se uskutečnilo několik společných lyžařských zájezdů. V té době proběhlo i několik dálkových pochodů, na zahájení a ukončení sezóny, se startem v Praze Chuchli a cílem na Královské.



*Ženské a dorostenkovské „mužstvo“ odbíjené.*

## Přehled lodních tříd, na kterých naši závodníci dosahovali úspěchů i porážek

Lodní třída Mlok - byla jednou ze tříd, které byly v oddíle používány od počátku. Jejich původní počet 10 ks narůstal pouze o jejich následníky Moth a Faroux, stavěné převážně skvělým stavitelem a závodníkem Milanem Krňákem. Celkový počet těchto lodí v oddíle nikdy nepřesáhl 12 ks.



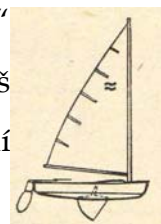
Lodní třída Pirát - původní počet čtyř lodí se postupně rozrůstal o další oddílové i soukromé lodě. V době největšího rozmachu třídy dosahoval celkového počtu 14 lodí.



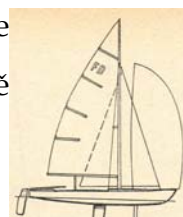
Lodní třída O-jola. Tři původní lodě nebyly nikdy doplněny a po nástupu třídy Finn a posledním Mistrovství O-jol na Lipně v roce 1964, byly postupně prodány.



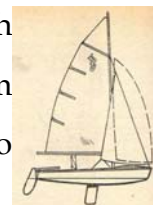
Lodní třída Finn. Prvním Finnem v našem oddíle byl „Čertík“ Míkyho Reicha. Následovala stavba tří oddílových Finnů (stavitelé Závěs Nudera, Jaroslav Adam a Jiří Krasilov) a nástup dalších soukromých lodí až do celkového počtu 8 lodí.



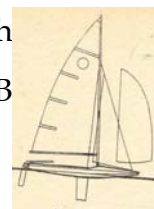
Lodní třída FD. Původní jeden FD Jiřího Jelínka se v sedmdesátých a osmdesátých letech rozrůstal na další, výhradně soukromé lodě, až celkový počet těchto lodí dosáhl 9 lodí.



Lodní třída 420. První kompletně laminátová loď na našich vodách se postupně prosazovala jako nástupce lodi Pirát. Velkým nedostatkem byla nemožnost amatérské stavby. V době jejího největšího rozkvětu bylo v oddíle celkem 5, výhradně soukromých lodí.



Lodní třída FB. Členové oddílu postavili postupně 5 dřevěných lodí a další, laminátová byla v majetku Ilji Hrona. Celkový počet lodí FB tedy dosáhl 6 ks.



Lodní třída Vaurien. Rozmach této stavebně nenáročné třídy nastal v sedmdesátých a osmdesátých letech, kdy bylo postaveno a zakoupeno celkem 11 těchto lodí.



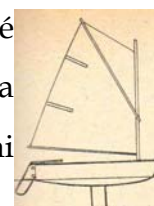
Lodní třída Evropa. Tato třída postupně nahrazovala třídu Mlok, Moth a Faroux. V oddíle byly jak lodě oddílové, tak i soukromé. Největší počet lodí třídy Evropa dosáhl 12 ks.



Lodní třída Cadet. Pro mladé členy oddílu postavil Závěš Nudera, spolu s Jiřím Urbanem („Camrouskem“) tři dřevěné Cadety. Celkový počet těchto lodí v oddíle ale nikdy nepřesáhl počet 5 lodí.



Lodní třída Optimist. Původní tři oddílové lodi (postavené Závěšem Nuderou a Jiřím Urbanem) byly v sedmdesátých a osmdesátých letech doplněny nově postavenými i zakoupenými soukromými loděmi na celkový počet 8 lodí.



Kajutové lodi. Mezi první kajutové lodě v našem oddíle (klubu) patřil Volkskreuzer 45m<sup>2</sup> Duch, Cap Horny Josefa Buriana a Jiřího Krasilova a tři společně postavené Palomy (Anna, Pontos a Yvona), Caranan Bona, Rebel Milana Krňáka, Corsair Ubu a Camel. V osmdesátých a devadesátých letech nastal velký rozmach kajutových lodí různých tříd a velikostí až do současného počtu 51 lodí



*Lodě na kurzu k Živohošti – Pirátský šátek 2011*

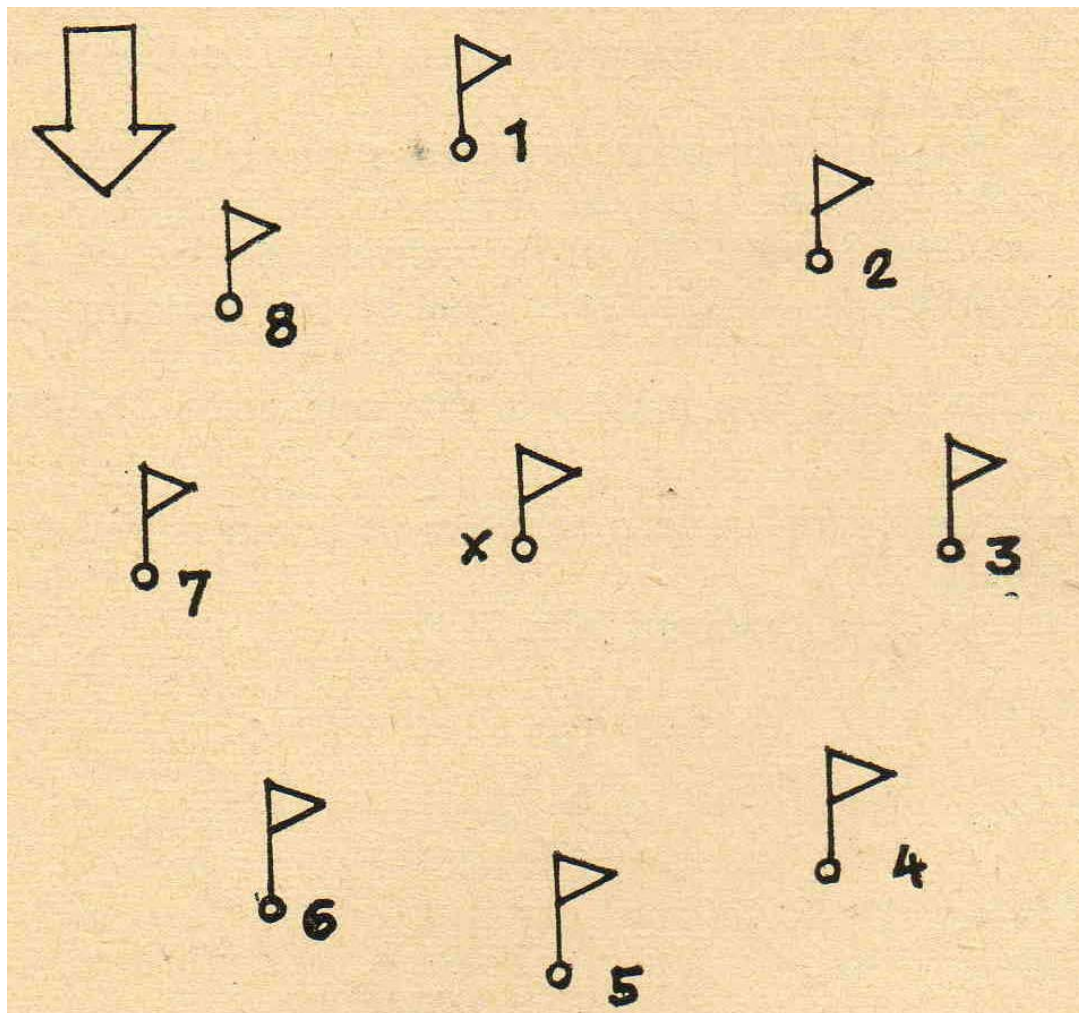
## Rozhodčí a rozhodování

Aktivní závodní činnost oddílu se, mimo závodníků, neobejde ani bez rozhodčích a pořadatelů závodů. V prvních létech činnosti oddílu byl jedinným zkušeným rozhodčím „Miky“ Reich. Při oddílových závodech, na kterých nebyla účast jiných oddílů, přistál s lodí u startovního stožáru, odstartoval rozjížděku, nasedl do lodi, odstartoval, vyhrál a po přistání stačil zaznamenat ostatní lodě v cíli. Na závody s cizí účastí, byli zváni rozhodčí z Prahy, (nejčastěji Judr. Jaromír Štěpán nebo Ing. Mimi Kroftová) nebo z ostatních slapských oddílů. Tato praxe ale nebyla dlouhodobě udržitelná. Z řad členů oddílu byli vybráni vhodní adepti a vysláni na školení rozhodčích. Mezi první patřili Jiří Urban, Jarmila Urbanová, Závaš Nudera, Antonín „Otec“ Zima, Vladimír Sýkora a Miloš Kuthan. Postupně přibývali i další, ale v řadě případů šlo hlavně o získání lepších znalostí pravidel a práce rozhodčích je nezaujala.

Na přelomu 50. a 60. let se ustálil počet rozhodčích různých kvalifikačních tříd na skupině Miky Reich, Jiří a Jarmila Urbanovi, Jarmila a Ervín Nápravníkovi, Helena Šafářová, Zuzana Hronová, Marie Nudarová, Jana Krausová, Pavel Hron, Zdeněk Škarda a Miloš Kuthan. Na celostátní úrovni se ale prosadili jen Miky Reich a Miloš Kuthan, kteří dosáhli na úroveň Ústředních rozhodčích a členů Ústřední komise rozhodčích Svazu Jachtingu ČSTV. Oba byli svazem delegováni jako rozhodčí i hlavní rozhodčí na pohárové a mistrovské závody. Na úroveň krajských rozhodčích dospěli Ervín Nápravník, Helena Šafářová, Marie Nudarová, Zdeněk Škarda a Zuzana Hronová. V současné době jsou aktivními rozhodčími Miloš Kuthan, Helena Šafářová, Jindřiška a Zdeněk Malých, Roman Fišer a Standa Štěch. Jako pořadatelé a ředitelé závodů se uplatnili Závaš Nudera, Jiří Urban, Jindřich Štěpánek, Zdeněk Malý sen. i jun. Neopominutelná je i práce Martina Šafáře jako řidiče záchranného člunu a stavitele závodních tratí.

K historii závodění patří nedílně i vývoj stavby závodních tratí. Ten samozřejmě vycházel a vychází ze Závodních pravidel jachtingu a vývoje jednotlivých tříd a názorů na styl závodění. V prvních létech, až do konce 60 let, vycházela stavba trati z tradice olympijských tratí.

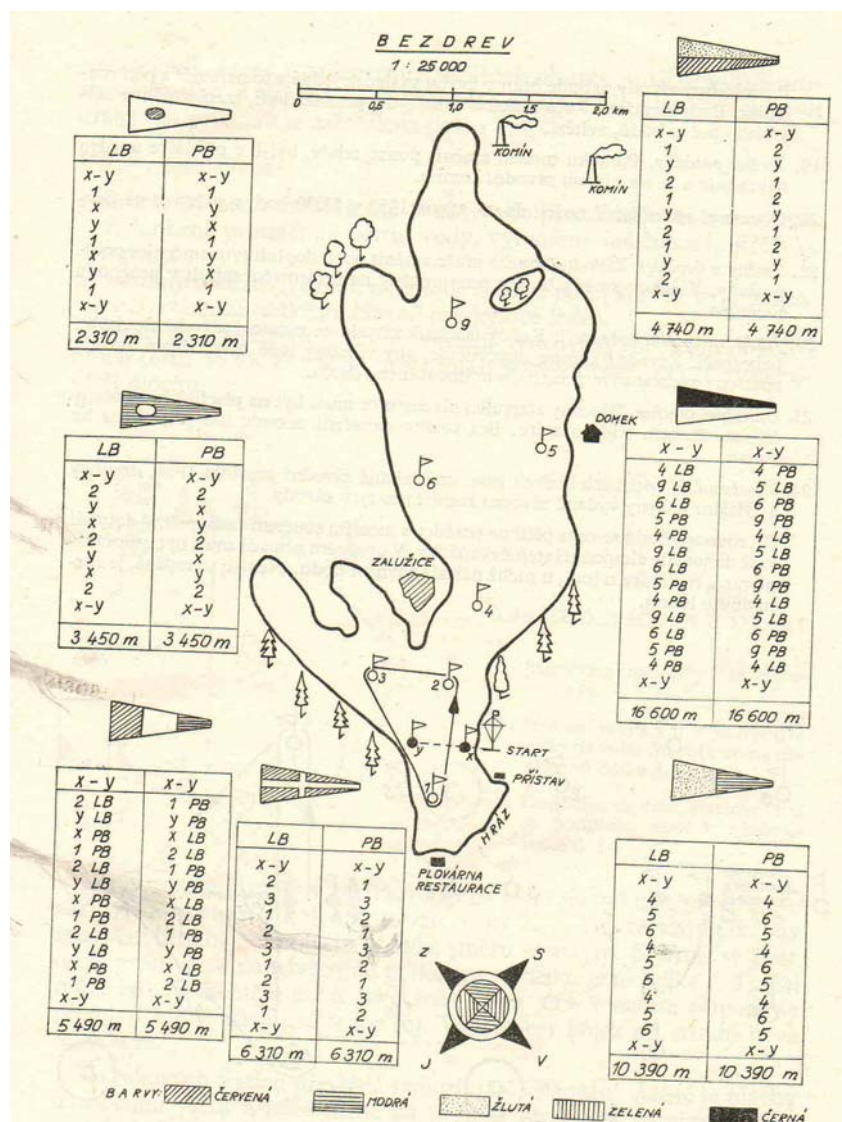
V závodním prostoru bylo ukotveno osm číslovaných točných bójí (značek trati). Startovní čára byla v centru tohoto osmiúhelníku. Po přihlášení k závodu obdržel každý kormidelník plánek trati s označením jednotlivých bójek a pořadí obeplouvání při určeném čísle trati a boku.



*Schéma olympijské závodní trati.*

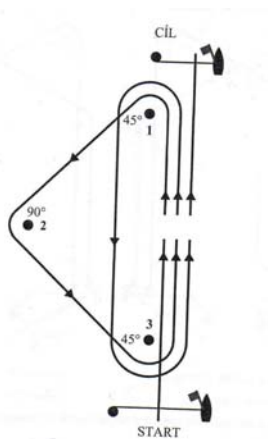
Variant obeplouvání bylo osm pro pravoboční a osm pro levoboční obeplouvání. Při vyzývacím znamení (10 min před startem) vyvlajkovala Závodní komise číslo zvolené trati a způsob obeplouvání značek (levobok nebo pravobok). Vlajkování se provádělo číselnými plamenci a červeno-žlutou nebo zeleno-bílou vlajkou. Orientace v závodním prostoru a správné pořadí obeplouvání značek byla výhradně věcí kormidelníků závodících lodí. Cílová čára se umísťovala co nejbližší návětrné značky dráhy, aby do cíle měly lodě co nejdelší plavbu ostře proti větru.





Příklad rozpisu tratí na Mistrovství republiky na Bezdravu v roce 1951

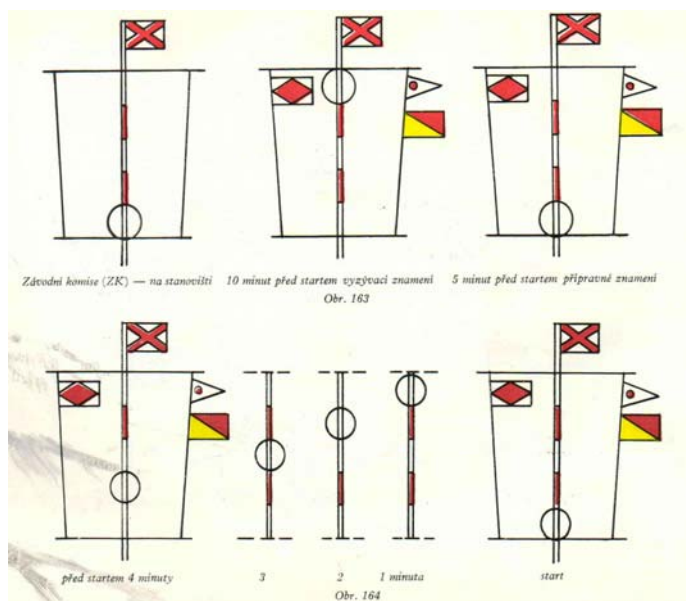
S příchodem „klouzavých“ lodních tříd a rozšíření parku motorových člunů se dráhy ustálily na trojúhelníkovém tvaru dráhy s bílou návětrnou, modrou raumovou a červenou závětrnou značkou. Raumová značka byla umístěna vlevo od spojnice bílé a červené značky přibližně v polovině jejich vzdálenosti. V optimálním případě se jednalo o rovnoramenný trojúhelník s pravým úhlem na modré značce. Standardní rozjíždka se jezdila levobokem na tři kola, přičemž druhé kolo byl „karusel“, tzn. pouze mezi bílou a červenou značkou s vynecháním modré. To umožnilo opuštění složitého rozpisu jednotlivých tratí a nutnosti vlajkovat bok obeplouvání.



S rozvojem moderních tříd docházelo i k modernizaci závodních tratí na deltoidové, se závětrnou bránou (dvě červené značky kolmo na vítr blízko sebe) apod. Ty se na naší vodě nikdy neuplatnily.

V našich podmínkách byla stavba ideální trati téměř vyloučená. Trojúhelník byl vždy určitým způsobem deformovaný. V 70 a 80 letech jsme používali startovní člun upravený z výsadkového pontonu, se kterým závodní komise zajížděla do nejlepšího místa pro startovní a cílovou čáru. Krátce také byl používán přenosný startovní stožár, stavěný obvykle na Ždání poblíž 96 km. Při severním a jižním větru byla trať téměř optimální. Po osazení naší startovní věže a zchátrání startovního člunu jsou starty prováděny výhradně z ní. Pro dálkové závody není tento způsob startování příliš problematický (mnohdy start na boční vítr) ale pro okruhové rozjížděky je nevhodný. Na trati obvykle chybí, nebo je jen velmi krátký úsek plavby ostře proti větru.

Tak jako se vyvíjela stavba tratí, měnil se způsob startování. V prvních letech se prováděly starty s intervaly mezi jednotlivými znameními 5 minut, takže



celá startovní procedura trvala 10 minut. Signalizace byla jak vlajkami startující třídy, číslem a bokem dráhy, tak i startovním „košem“. Pokud nebyl start odložen, začínala startovní procedura „vyzývacím“ znamením, 10 minut před startem, vyvěšením vlajky startující třídy, čísla a boku trati a vytažením startovního koše, umístěného na startovním stožáru pod vlajkovým ráhnem, do nejvyšší polohy. Při „přípravném“ znamení, 5 minut před startem, klesl startovní koš do nejnižší polohy, aby byl následně v jednominutových intervalech vytahován vždy o jeden díl na pěti barevných pruzích na stožáru. Při startovním znamení byl koš spuštěn na nejnižší úroveň. Vlajka třídy zůstala vyvěšena až do dokončení rozjížděky.

Tento způsob startů nebyl vhodný pro starty více tříd za sebou a proto byl vypuštěn startovní „koš“ a při startu byla spuštěna vlajka třídy. Pro start následující třídy byla, při přípravném znamení, na jiném výtahu vyvěšena vlajka následující třídy, pro kterou tým začal běžet „vyzývací“ čas.

Další úprava startovního postupu sestávala z vyvěšení vlajky „P“ při začátku „přípravného“ času pro první startovanou třídu a jejím stažením při startu poslední startované třídy.

Vzhledem k nárůstu počtu startovaných tříd a zostření soubojů o místo na startovní čáře vedoucí k hromadným předčasným startům a neúměrnému prodlužování doby startů (při vrcholných závodech docházelo k osmi i více opakování startu), byl zaveden systém zpřísněných startů pro lodě, které předčasně startovaly. Šlo o povinnost obeplouvat konce startovní čáry, pokud loď v poslední minutě protla startovní čáru (místo vlajky „P“ byla vyvěšena vlajka „I“). Dalším zpřísněním bylo při následném opakovaném startu vyvěšení „černé“ vlajky místo vlajky „P“ nebo „I“. V takovém případě loď, která se dostala do trojúhelníku vymezeném startovní čarou a značkou dráhy č. 1 a byla identifikována, byla diskvalifikována z dané rozjížděky, bez možnosti účasti v dalších opakovaných startech. Snaha zkrátit startovní doby vedla k možnosti dané Závodními pravidly změnit pětiminutový interval na třiminutový, při zachování jejich posloupnosti.

Dalším zkrácením startovních časů bylo zavedení pětiminutového intervalu od vyzývacího až do startovního znamení. Při vyzývacím znamení je vyvěšena vlajka startující třídy (není nezbytně nutné vyvěšovat dráhy, protože je dána startem na bílou značku č.1), při přípravném znamení, čtyři minuty před

startem, je vyvěšena vlajka „P“, „I“ nebo „černá“. Jednu minutu před startem je spuštěna vlajka „P“, „I“ nebo „černá“ a při startu je spuštěna vlajka třídy. Současně je vyvěšena vlajka následující startující třídy a vše se opakuje. Tento systém je běžně používán v současnosti. Jiné druhy startů, určené pro speciální typy závodů, nejsou v našem klubu používány.



*Start O-jol na přeboru Prahy 1964*



*Start Pirátského šátku 2012*

Spolu se závodní dráhou a startovními postupy se mění i Plachetní směrnice. Současné velmi podrobné Plachetní směrnice byly zpočátku jednoduché



a obsahovaly jen nejzákladnější údaje. Vše ostatní bylo na zkušenostech a zodpovědnosti závodníků. Jako příklad uvádím Plachetní směrnice Velké Ceny Čech z roku 1966, která se jela na naší vodě.

Plachetní směrnice závodu "Velká cena Čech"1966"

1. Závod se jede podle závodních pravidel jachtingu 1965, doplnků jachetní sekce ÚV ČSTV k těmto pravidlům a podle těchto plachetních směrnic.
2. Označení plachet podle platných směrnic. Odvolací číslo plachetnice je shodné s číslem na plachtě. Odvolání bude provedeno zvukovým znamením a voláním odvolávacího čísla loď.
3. Startovní čára je tvořena myšlenou přímkou mezi boji X a hledítkem na stanovišti ZK. Boje X je pouze omezující. Cílová čára je shodná s čarou startovní.
4. Plánek závodních drah bude předán každému kormidelníkovi před závodem.
5. Značka dráhy se objíždí zásadně levobokem.
6. Zkrácení dráhy bude provedeno zvukovým znamením a každá loď bude o zkrácení dráhy uvědoměna při míjení stanoviště ZK.
7. Při bezvětří bude zrušena rozjížďka, ve které vedoucí plachetnice neprojde během jedné hodiny vzdálenost 1 km. Podle možnosti bude vysána náhradní rozjížďka.
8. ZK může ukončit rozjížďku 30 min. po projetí jedné třetiny lodí cílem. Pořadí zbývajících lodí bude zjištěno na trati bez udání času.
9. Protestní vlajka červená, vztyčená podle ZP 1965.
10. Písemné protesty s vkladem 25,- Kčs musí být podány do 20min. po skončení rozjížďky.
11. Protesty budou projednány před ukončením závodu a výsledek bude zúčastněným stranám včas oznámen.
12. Ukončení závodu, vyhlášení vítězů a rozdělení cen bude provedeno při nástupu závodníků 2 hod. po skončení poslední rozjížďky.
13. Každá závodící loď je povinna mít na palubě záchranné prostředky.
14. ZK si vyhrazuje právo na změny v plachetních směrnicích a v rozpisu závodu. Změny budou oznámeny včas na vývěsní tabuli u stanoviště ZK.
15. Každý účastník jede na vlastní nebezpečí a ručí za škody, které způsobí.

Závodní komise



## Společenská činnost

V prvních letech po založení oddílu bylo na společenská setkání málo příležitostí i místa. Po přidělení srubu byla klubovna místem, kde se konaly veškeré společensko-učební záležitosti. Byla zde přednášena pravidla, základy taktiky a techniky jízdy, meteorologie i základy první pomoci. Ve večerních hodinách



sloužila klubovna jako společná jídelna i společenská místnost. Večerní posezení při kytáře, harmonice a mandolíně byla kouzelným doplňkem náročného závodnického výcviku.

Po výstavbě nové loděnice se do klubovny tato činnost automaticky přenesla. Byl zde ale jeden rozdíl. Ve starém srubu bydleli pouze dospělí závodníci, nejbližší další srub byl dostatečně vzdálen a tak večerním veselím nebyl nikdo rušen. V nové loděnici, s příchodem malých dětí byl večerní zpěv a veselí jejich rodiči nelibě nesen.



Přesto večerní posezení u hořícího krbu s vyprávěním příhod ze závodů i výletních plaveb patřila k nezapomenutelným zážitkům. Původní návrh

na vybudování klubového barpultu v rohu klubovny přiléhajícím ke kuchyňce nebyl při vybavení klubovny realizován a tak došlo v devadesátých letech k výstavbě klubového buffetu pod terasou, v místech původního skladu paliva pro teplovzdušný agregát. Sílící tlak na večerní klid v klubovně a individualizace klubového společenství přesunul společná posezení pod terasu, kde se převážně konají dodnes. Klubovna a terasa se tak staly víceméně „mrtvým prostorem“, využívaným jen omezeným počtem členů.

V zimních měsících jsou pořádána setkání spojená s vyprávěním o předcházející sezoně, promítáním obrázků ze závodů a cest nebo plaveb, přednášky o vybraných otázkách Závodních pravidel, případně rozbory kolizních situací ze závodů z hlediska Závodních pravidel.

Zcela samostatnou kapitolou, i když v zásadě jdoucí mimo klub, je pravidelné setkávání bývalých i současných členů klubu organizovaných většinou Věrkou Hlad'ovou-Váchovou. Setkání se začala po roce 1989, když byla možnost příjezdu i bývalých členů žijících trvale v zahraničí. První setkání se uskutečnilo na Slapech v roce 1999, ostatní pak většinou v Praze.



*Společné foto z prvního setkání v roce 1999.*

## Významní členové

RnDr. Jiří Reich „Miky“ - zakladatel, organizátor a předseda oddílu, dlouholetý člen Městské a Ústřední sekce Jachtingu při UV ČSTV. Předseda Ústřední sekce Jachtingu ČSTV, předseda Českého svazu Jachtingu, dlouholetý člen Ústřední komise rozhodčích a člen Odvolací komise rozhodčích Svazu jachtingu. Zástupce SY ČSTV při IYRU. Výborný trenér a rozhodčí. Vynikající závodník ve třídách M, P, O, F.

JUDr. Božík Buchtela - dlouholetý předseda Českého svazu jachtingu, úspěšný závodník ve třídě FB.

Ing. Jiří Urban „Camrousek“ - zakladatel a předseda oddílu. Úspěšný závodník ve třídách P a O. Dlouholetý a úspěšný trenér mládeže a rozhodčí.

Ing. Olda Sakař - předseda oddílu, který se rozhodujícím způsobem zasloužil o výstavbu loděnice. Závodník ve třídách P a O.

Záviš Nudera - dlouholetý předseda oddílu, dlouholetý a úspěšný trenér mládeže, člen Městské sekce jachtingu Praha, člen výboru Tělovýchovné jednoty Vojenské stavby, úspěšný závodník a stavitel lodí

Ervín Nápravník - dlouholetý obětavý člen oddílu a rozhodčí, stavitel lodí a nezištný rádce.

Jarmila Nápravníková - dlouholetá členka výboru oddílu, obětavá rozhodčí, úspěšná závodnice ve třídě P a Kaj

Josef Vlačíha - zakladatel a dlouholetý člen vrcholných orgánů ČANY, úspěšný závodník ve třídě kajutových plachetnic, majitel první kajutové lodi v klubu jezerního křižníku Duch.

Ing. Ilja Hron - dlouholetý předseda oddílu, úspěšný závodník ve třídách FD, FB a P

Ing. Vladimír Dvořák - dlouholetý předseda oddílu a úspěšný závodník ve třídě P. Společně s Hanou Smékalovou mistr republiky ve třídě P.

Milan Kučera - dlouholetý předseda klubu a obětavý funkcionář

Helena Šafářová - špičková rozhodčí a úspěšná závodnice ve třídě P a KAJ.

Ing. arch. Miloš Kuthan „Míla“ - předseda oddílu, trenér, rozhodčí , člen Sportovně – technické komise SJ UV ČSTV, dlouholetý člen Ústřední komise rozhodčích Svazu jachtingu, předseda Komise rozhodčích Svazu jachtingu a předseda Odvolací komise ČSY, spoluautor návrhu Loděnice Měřín a závodník ve třídách P, B a O.

Ing. Zdeněk Malý sen., dlouholetý člen výboru klubu, organizátor závodů, rozhodčí, námořní kapitán a instruktor na cvičných námořních plavbách pořádaných klubem.

Jindřiška Malá, dlouholetá svědomitá členka výboru klubu, rozhodčí a spoluorganizátorka cvičných námořních plaveb.

Je jasné, že seznam nemůže být kompletní, protože je mnoho členů Klubu, kteří se do organizační i běžné práce zapojují skromným a nepostihnutelným způsobem. Bez nich by ale klubový život nebyl možný.

## **Významní závodníci, kteří byli, nebo jsou členy klubu**

RnDr. Jiří Reich „Miki“, mistr republiky ve třídě Mlok, vícenásobný účastník Mistrovství republiky ve třídách Pirát, O-jola, Finn.

Petr Jelínek, řečený „Pašík“, významný závodník ve třídách Q a E. Ve třídě FD spolu s ing. Mirkem Hacklem byli několikanásobnými federálními i českými mistry republiky.

JUDr. Božík Buchtela a Ing. Jiří Pánek, závodníci ve třídě FB, mnohaletí účastníci federálního poháru a mistrovství republiky.

Jan Nápravník a Hana Reichová-Nápravníková (nyní Kábová), závodníci ve třídách P a FB, účastníci závodů federálního i českého poháru.

Iveta Ondrášková, závodnice ve třídě Q (3 místo na federálním mistrovství) a E.

JUDr. Hana Smékalová-Procházková spolu s Ing. arch. Vladimírem Dvořákem ml. mistři České republiky ve třídě Pirát.

Ing. Martin Kuthan, přeborník Prahy ve třídě E, mnohaletý účastník federálního i českého poháru a mistrovství republiky ve třídách Q a E. Člen první české posádky účastnící se závodu Cutty Sark na barku Henrik Rutkovski v roce 1994 a na S/Y Hebé II v roce 1998. S J. Vernerem mezinárodní mistr Slovinska ve třídě Fb pro rok 2009.

Ing. Martin Štikar, kapitán účastnící se námořních závodů, profesionální kapitán sportovního jachtingu a kapitán repliky historické lodi La Grace.

Milan Krňák, stavitel lodí a závodník na lodích vlastní konstrukce Faroux a Rebel.

Roman Fišer, obětavý člen výboru a správce plata, úspěšný závodník na lodi Elvström Lillepot a RS K6 Pippi.

Ing. arch. Ondřej Busta a Ing. arch. Helena Kuthanová-Busta vítězové Slapského poháru v kategorii Těžký Cruiser na lodi Volkboat z roku 1950 Eva pro rok 2011

Míra Hradecký vítěz Slapského poháru v kategorii Cruiser Lehký na lodi Corsair Camel pro rok 2012



## **Čestní členové a členové, kteří se zasloužili o Klub**

### **Čestní členové**

Ing. arch. Blahomír Borovička †

RnDr. Jiří Reich †

Ing. Oldřich Sakař

Ing. Oldřich Pánek †

Záviš Nudera †

Ing. arch. Miloš Kuthan

Ing. Jiří Urban †

Ing. Jaroslav Šlezinger †

Ervín Nápravník †

Milan Krňák

Jindřich Vlačíha †

Ing. Zdeněk Malý

Helena Šafářová

Jan Dolejš

Milan Kučera

Jindra Malá

### **Zasloužilí členové**

JuDr. Božík Buchtela

Ing. Slávek Kulísek

Alois Votava

Helena Šafářová

Ing. Zdeněk Malý

Jindra Malá

Roman Fišer

Ing. Jaromír Hradecký

Mgr. Jan Nápravník

Ing. Jiří Rathouský

Ing. Stanislav Štěch

## Seznam členů v jednotlivých letech (jak se je podařilo dohledat)

### Rok 1961

|                     |                    |                   |
|---------------------|--------------------|-------------------|
| Adam Jaroslav       | Koča Ladislav      | Sakař Oldřich     |
| Beránková Eva       | Kollert Josef      | Sedláčková Jiřina |
| Beránek Pavel       | Kosek František    | Stibralová Dagmar |
| Beránková Věra      | Krasilovová Vlasta | Stibralová Milica |
| Burda Zdeněk        | Kratochvíl Jan     | Soukup Ivo        |
| Cirolníková Eva     | Kratochvílová Eva  | Suchomel Tomáš    |
| Dandová Bělal       | Kuthan Miloš       | Sýkora Jiří       |
| Dejmek Karel        | Larva Vít          | Sýkora Vladimír   |
| Dolejš Jan          | Lisý Karel         | Sýkorová Regina   |
| Gobi Zdeněk         | Losinský Vladimír  | Titov Jiří        |
| Heller Karel        | Matyáš Radomír     | Tyroler Juraj     |
| Hlad'ová Věra       | Matyáš Zdeněk      | Tyrolerová Pavla  |
| Horáček Josef       | Mobius Karel       | Váně Jiří         |
| Hýbner Jiří         | Palas František    | Zemánková Jana    |
| Chládek Petr        | Pavlas František   | Zemánková Míla    |
| Chládková Miroslava | Pelant Václav      | Zima Antonín      |
| Jančík Oldřich      | Reich Jiří         | Zimová Monika     |
|                     | Reichová Hana      |                   |

### Rok 1966

|                    |                     |                   |
|--------------------|---------------------|-------------------|
| Adam Jaroslav      | Chládková Miroslava | Plocek Alfréd     |
| Bambásková Daniela | Chlum Zdeněk        | Reich Jiří        |
| Beránková Věra     | Kolář Pavel         | Reichová Hana     |
| Borovička Blahomír | Krasilov Jiří       | Sakař Oldřich     |
| Borovička Jan      | Kratochvíl Jan      | Soukup Ivo        |
| Borovička Pavel    | Kuthan Miloš        | Stibralová Dagmar |
| Burián Josef       | Lisý Karel          | Šafář Otakar      |
| Česák Egon         | Machek Jiří         | Šafářová Helena   |

Dolejš Jan  
Drtina Jiří  
Hlad'ová Věra  
Hubálková Olga  
Chládek Petr

Munzar Zdeněk  
Nudera Závěš  
Nudarová Marie  
Pánek Jiří  
Pánek Oldřich  
Pavlas František

Šimša Zdeněk  
Urban Jiří  
Váně Jan  
Zelený Petr  
Žlebek František

## **Rok 1971**

Bílý Roman  
Bílý Viktor  
Borovička Blahomír  
Borovička Jan  
Borovička Pavel  
Buchtela Bohumil  
Buchtela Božík  
Burián Josef st.  
Burián Josef ml.  
Česal Danilo  
Česal Radko  
Dohnálek Jan  
Dohnálek Jiří  
Dolejš Jan  
Drechsler Vladimír  
Drechslerová Eva  
Drechslerová Kateřina  
Drtina Jiří  
Frouz Jan  
Hackl Miroslav  
Hron Ilja  
Hronová Zuzana  
Hron Martin  
Hron Pavel

Kolář Pavel  
Konečný Jaroslav  
Kovář Rudolf  
Koutková Stela  
Krasilov Jiří  
Krausová Ruth  
Krňák Milan  
Krňáková Ivana  
Kulísek Bohumil  
Kulísková Hana  
Kuthan Miloš  
Mathauser Eugen  
Maximovič Miloš  
Maximovičová Eva  
Nápravník Ervín  
Nápravník Jan  
Nápravníková Jarmila  
Nudera Závěš  
Nudarová Marie  
Pánek Jiří  
Pánek Oldřich  
Pánková Lenka  
Plicka Vladimír  
Pokorná Zuzana

Rotter Jiří  
Sakař Oldřich  
Stöckl Antonín  
Stöcklová Yvona  
Stöckl Jindřich  
Sýkora Ladislav  
Sýkora Michal  
Šafář Otakar  
Šimša Zdeněk  
Šimšová Jarmila  
Škarda Zdeněk  
Šlězinger Jaroslav  
Šlězingerová Blanka  
Šlězingerová Zuzana  
Štálíková Alena  
Tošnar Jaroslav  
Urban Jiří  
Urbanová Jarmila  
Urbanová Jindra  
Urbanová Jana  
Urbanová Kateřina  
Vlačiha Jindřich  
Vlačihová Miluška  
Vlačiha Josef

|                   |                     |                 |
|-------------------|---------------------|-----------------|
| Hrubý Zdeněk      | Reich Jiří          | Vlačiha Martin  |
| Chládek Petr      | Reichová Hana st.   | Vlačihová Lydie |
| Javornický Milan  | Reichová Hana ml.   | Vonka Jiří      |
| Jelínek Jiří      | Rivaille Yves-Henri | Zeman František |
| Jelínková Jarmila | Rivaille Helene     | Zeman Petr      |
| Jelínková Martina |                     | Kozák Karel     |

**Seznamy členů z let sedmdesátých, osmdesátých a devadesátých se nepodařilo dohledat. Podle paměti byli členy oddílu i tito členové (bez nároku na úplnost)**

|                  |                  |                  |
|------------------|------------------|------------------|
| Blechová Daniela | Kuthanová Helena | Spurný Jiří      |
| Hackl Marek      | Naar Josef       | Spurná Lenka     |
| Hořejší David    | Ondrášek Zdeněk  | Šimša Mirek      |
| Hron Jakub       | Ondrášková Dana  | Šimšová Zdenka   |
| Hron Petr        | Ondrášková Hana  | Štikar Martin    |
| Kout Josef       | Ondrášková Iveta | Vondruška Miloš  |
| Krutský Václav   | Prima Petr       | Votava Alois     |
| Kulísek Jan      | Suchomel Tomáš   | Votava Martin    |
| Kulísková Jana   | Suchomelová      | Votavová Alena   |
| Kuthan Martin    | Soukup Oldřich   | Votavová Bohunka |

### **Rok 2003**

|                    |                   |                  |
|--------------------|-------------------|------------------|
| Bahenský Aleš      | Jelínek Charles   | Páleníček Jan    |
| Barták Zdeněk      | Ježková Jana      | Pešta Jan        |
| Bartoš Pavel       | Ježek Ludvík      | Polesný Jakub    |
| Blažek Jiří        | Kálíková Zuzana   | Procházková Hana |
| Blecha Vladimír    | Kálíková Barbora  | Rathouská Zdeňka |
| Borovička Blahomír | Kálíková Veronika | Rathouský Jiří   |
| Borský Ctirad      | Klátil Miroslav   | Skokan Petr      |
| Brožková Hana      | Klátilová Eva     | Slabý Jan        |
| Brožek Petr        | Kretschmer Adam   | Soukup Jiří      |

|                   |                      |                    |
|-------------------|----------------------|--------------------|
| Benešová Kateřina | Krňák Milan          | Soukupová Marcela  |
| Brožek Martin     | Křivohlavý Bohumil   | Spodniak Petr      |
| Corn Martin       | Kučera Milan         | Suchomel Jiří      |
| David Zdeněk      | Kudrna Tomáš         | Suchomelová Dana   |
| Dolejš Jan        | Kuthan Miloš         | Suchomelová Leona  |
| Domkář František  | Lederer Pavel        | Šafář Martin       |
| Dražka Pavel      | Lorenc Miloslav      | Šafářová Helena    |
| Dražka Václav     | Loudín Bohumil       | Ševčík Libor       |
| Dražková Zdenka   | Loudínová Marie      | Štěch Stanislav    |
| Dražková Zuzana   | Malá Martina         | Štěpánková Barbara |
| Duřt Jindřich     | Malá Jindřiška       | Štěpánek Jindřich  |
| Dvořák Vladimír   | Malý Zdeněk          | Vávra Aleš         |
| Fišer Roman       | Machálek Jan         | Vávra Jaroslav     |
| Felix Roman       | Nápravník Ervín      | Vavřínová Vlasta   |
| Hejduk Martin     | Nápravník Jan        | Vavřínová Eva      |
| Hejlová Jarmila   | Nápravník Jakub      | Wild Richard       |
| Hradecká Jarmila  | Nápravníková Barbora | Vlačihová Jitka    |
| Hradecký Jan      | Nápravníková Jarmila | Vlačiha Josef      |
| Hradecký Jaromír  | Novotný Jan          | Vlačiha Petr       |
| Hradecký Jaromír  | Orálek Egon          | Vrana Jan          |
| Hron Pavel        | Orálek Tomáš         |                    |
| Jakoubek Milan    | Orálková Miroslava   |                    |

## **Rok 2008**

|                 |                 |                    |
|-----------------|-----------------|--------------------|
| Bahenský Aleš   | Kučera Milan    | Rathouský Jiří     |
| Bárta Jan       | Kučerová Marie  | Skokan Petr        |
| Barták Zdeněk   | Kudrna Tomáš    | Slabý Jan          |
| Bartoš Pavel    | Kuthan Miloš    | Soukup Jiří        |
| Blažek Jiří     | Lederer Pavel   | Soukupová Karolína |
| Blecha Vladimír | Lederer Jan     | Spodniak Petr      |
| Borský Ctirad   | Lorenc Miloslav | Suchomel Jiří      |



|                    |                      |                    |
|--------------------|----------------------|--------------------|
| David Zdeněk       | Loudín Bohumil       | Suchomelová Dana   |
| Dolejš Jan         | Machálek Jan         | Suchomelová Leona  |
| Domkář František   | Malá Martina         | Šafář Martin       |
| Dražka Pavel       | Malá Jindřiška       | Šafářová Helena    |
| Dražka Václav      | Malý Zdeněk          | Ševčík Libor       |
| Dražková Zdenka    | Malý Zdeněk jun.     | Štěch Stanislav    |
| Felix Roman        | Müller David         | Štěpánek Jindřich  |
| Fišer Roman        | Müller Ivan          | Štěpánková Barbara |
| Fišer Roman Jun.   | Müller Jiří          | Vávra Aleš         |
| Havelka Petr       | Müllerová Ilona      | Vávra Jaroslav     |
| Hejduk Martin      | Nápravním Ervín      | Vávra Vladislav    |
| Hejlová Jarmila    | Nápravník Jan        | Vavřínová Vlasta   |
| Hradecká Jarmila   | Nápravník Jakub      | Vavřínová Eva      |
| Hradecký Jan       | Nápravníková Barbora | Vlačiha Josef      |
| Hradecký Jaromír   | Nápravníková Jarmila | Vlačiha Petr       |
| Hradecký Jaromír   | Neaton Zuzana        | Vlačihová Jitka    |
| Hron Pavel         | Novotný Jan          | Vrana Jan          |
| Jakoubek Milan     | Orálek Egon          | Wild Richard       |
| Ježek Ludvík       | Orálek Tomáš         | Zach Tomáš         |
| Klátilová Eva      | Orálková Miroslava   | Zach Tomáš         |
| Klátilová Markéta  | Páleníček Jan        | Zach Filip         |
| Kretschmer Adam    | Pešta Jan            |                    |
| Krňák Milan        | Procházková Hana     |                    |
| Křivohlavý Bohumil | Rathouská Zdenka     |                    |

## **Rok 2012**

|                 |                    |               |
|-----------------|--------------------|---------------|
| Bahenský Aleš   | Kopecký Jaroslav   | Skokan Petr   |
| Bárta Jan       | Kretschmer Adam    | Slabý Jan     |
| Bartoš Pavel    | Krňák Milan        | Soukup Jiří   |
| Blažek Jiří     | Křivohlavý Bohumil | Spodniak Petr |
| Blecha Vladimír | Kučera Milan       | Steiner Karel |

|                       |                      |                    |
|-----------------------|----------------------|--------------------|
| Borský Ctirad         | Kudrna Tomáš         | Suchomel Jiří      |
| Busta Helena          | Kuthan Miloš         | Suchomelová Dana   |
| Busta Ondřej          | Lederer Pavel        | Suchomelová Leona  |
| David Zdeněk          | Lederer Jan          | Šafář Martin       |
| Dolejš Jan            | Levinský Aleš        | Šafářová Helena    |
| Domkář František      | Lorenc Miloslav      | Ševčík Libor       |
| Dražka Pavel          | Loudín Bohumil       | Špírek Tomáš       |
| Dražková Zdenka       | Mádlík Tomáš         | Štěch Stanislav    |
| Dušková Marie         | Malá Martina         | Štěpánek Jindřich  |
| Falešný Pavel         | Malá Jindřiška       | Štěpánková Barbara |
| Felix Roman           | Malý Zdeněk sen.     | Tyllová Petra      |
| Fišer Roman sen.      | Malý Zdeněk jun.     | Vávra Aleš         |
| Fišer Roman jun.      | Muller David         | Vávra Jaroslav     |
| Havel Jiří            | Muller Ivan          | Vávra Vladislav    |
| Havelka Petr          | Muller Jiří          | Vavřínová Vlasta   |
| Hejduk Martin         | Nápravník Jan        | Vavřínová Eva      |
| Hejlová Jarmila       | Nápravník Jakub      | Vlačiha Josef      |
| Hradecká Jarmila      | Nápravníková Barbora | Vlačiha Petr       |
| Hradecký Jan          | Nápravníková Jarmila | Vlačihová Jitka    |
| Hradecký Jaromír sen. | Neaton Zuzana        | Vrana Jan          |
| Hradecký Jaromír jun. | Orálek Egon          | Vrana Jan          |
| Hrudka Josef          | Orálek Tomáš         | Wild Richard       |
| Jakoubek Milan        | Pešta Jan            | Zach Tomáš sen     |
| Ježek Ludvík          | Pešta Martin         | Zach Tomáš jun     |
| Klátilová Eva         | Procházková Hana     | Zach Filip         |
| Klátilová Markéta     | Rathouská Zdeňka     |                    |
|                       | Rathouský Jiří       |                    |

Období mezi roky 1971 až 2003 se nepodařilo dohledat, je proto uvedeno jen podle vzpomínky na bývalé členy.

## Doslov

Co říci na závěr. Jachtklub Královská prošel za svou existenci údobími rozvoje, naděje a úspěchů, ale i dobou stagnace, nedorozumění a hádek mezi jednotlivými členy i skupinami. Tato období zdárně prošel a zdá se, že je před ním příznivé období.

Po době přísné regulace sportovní činnosti, kdy byly v rámci sjednocené tělovýchovy, rozhodujícími kritérii sportovní úspěchy, množství a stupeň výkonnostních tříd, počty závodící mládeže i dospělých přišla doba, kdy je jachting provozován jako reprezentant osobních, společenských a komerčních úspěchů jednotlivců. Přesto jachting stále zůstává krásným sportem, při kterém se setkávají stejně naladěni jedinci, aby se vzájemně utkávali na lodích, které využívají jen přírodní síly a dovednosti svých kapitánů. Typy a druhy lodí se mění, ale základní princip zůstává. Přátelství, vzájemná náklonnost a respekt, vznikající při zápase s přírodními živly i soupeři přetrvávají léta i desetiletí. Ten, kdo získá „infekci vody a větru do krve“ již nikdy toto pouto úplně nezruší.

Přeji všem současným i budoucím členům Jachtklubu Královská, aby znali svoji klubovou minulost a nezapomínali na ty, kteří prvně vyjeli pod plachtami na vody Slapského jezera, čímž položili základy našeho společenství.

Zároveň bych rád poděkoval všem, kteří mi poskytli podklady pro sepsání této malé historie, ať již jako vyprávěné vzpomínky „otců“ zakladatelů, fotodokumentaci jednotlivých autorů i osobní přispění při hledání starých dokumentů.

Praha prosinec 2012.

Miloš Kuthan

pamětník, závodník i rozhodčí

Autor: Ing. arch. Miloš Kuthan

(sepsáno podle vyprávění nejstarších členů, vlastních zážitků a vzpomínek)

Autoři fotodokumentace: RNDr. Jiří Reich, Hana Reichová – Kábová, Marie Nuderová, Ing. Oldřich Sakař, JUDr. Jiří Rotter, Roman Fišer, J. H. Toman, Ing. arch. Miloš Kuthan a další nezjištění autoři

Rok sestavení: 2012

© Ing. arch. Miloš Kuthan