

Technická univerzita v Liberci

FAKULTA PŘÍRODOVĚDNĚ-HUMANITNÍ A PEDAGOGICKÁ

Katedra: Tělesné výchovy
Studijní program: Ekonomika a management
Studijní obor: Sportovní management

Organizace jachtařského soustředění lodní třídy Laser

Organization of sailing camp boat class Laser

Autor:
Jakub Solík

Podpis:

.....

Vedoucí práce: PaedDr. Jindřich Martinec
Konzultant: Ing. Marek Majetán, Bc. Jaroslav Budín

Počet

stran	grafů	obrázků	tabulek	pramenů	příloh
71	0	9	11	19	1

V Liberci dne:

26.07.2012

Čestné prohlášení

Název práce: Organizace jachtařského soustředění lodní třídy Laser
Jméno a příjmení autora: Jakub Solík
Osobní číslo: P08000931

Byl jsem seznámen s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 60 – školní dílo.

Prohlašuji, že má bakalářská práce je ve smyslu autorského zákona výhradně mým autorským dílem.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci (TUL) nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro vnitřní potřebu TUL.

Užiji-li bakalářskou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat o této skutečnosti TUL; v tomto případě má TUL právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Bakalářskou práci jsem vypracoval samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím bakalářské práce a konzultantem.

Prohlašuji, že jsem do informačního systému STAG vložil elektronickou verzi mé bakalářské práce, která je identická s tištěnou verzí předkládanou k obhajobě a uvedl jsem všechny systémem požadované informace pravdivě.

V Liberci dne: 26.07.2012

Jakub Solík

Poděkování

Tímto bych rád poděkoval svým konzultantům. Ing. Markovi Majetánovi za pomoc při shánění sponzorů a Bc. Jaroslavu Budínovi, který mi pomáhal s přípravou akce a je zároveň vedoucí mého jachtařského soustředění. Dále bych chtěl také poděkovat mému vedoucímu práce PaedDr. Jindřichu Martincovi za cenné rady a připomínky. Můj velký dík patří také mé rodině, bez jejichž podpory bych nemohl studovat na vysoké škole a věnovat se tak náročnému koníčku, jakým jachting bezpochyby je.

Anotace:

Tématem mé bakalářské práce je zpracování podkladů pro úspěšnou organizaci jachtařského soustředění lodní třídy Laser. Teoretická část se věnuje historii jachtingu u nás a ve světě, základním principům jachtingu včetně názvosloví a všeobecnému rozdělení jachtingu. Dále se zabývá strukturou Českého svazu jachtingu a rozdělením lodních tříd. Teoretická část je koncipována takovým způsobem, aby člověk absolutně neznalý v tomto sportu získal základní přehled o jachtingu a mohl si představit, jak dlouhá cesta vede k rozdělení lodních tříd, konkrétně lodní třídy Laser.

V úvodu praktické části si projekt přiblížíme charakteristikou akce. Dále za použití S.W.O.T analýzy vybereme vhodnější variantu soustředění. Tuto variantu podrobněji rozebereme formou přípravy sportovní akce a marketingového mixu. Následuje rozpočet soustředění, formy jeho financování a sestavení realizačního týmu. V poslední řadě bylo zapotřebí sestavit harmonogram akce a efektivní tréninkové plány.

Klíčová slova: Harmonogram, jachting, SWOT analýza, rozpočet, tréninkové jednotky

Annotation

The topic of my thesis is the preparation of documents for the successful organization of sailing camp boat Laser class. The theoretical part deals with the history of yachting in this country and the world, including the basic principles of sailing terminology and general division sailing. It also deals with the structure of the Czech Union of yachting and marine division classes. The theoretical part is designed in such a way that man, is absolutely ignorant of the sport, gained basic knowledge about sailing and could imagine how long the path leads to the distribution of ship classes, namely boat Laser class.

In the introduction to the practical part of the project, zoom in feature events. Furthermore, using S.W.O.T. analysis choose the preferable option for the concentration training. This variant will discuss, in more detail, in preparing sporting events and marketing mix. The following budget of concentration training, the forms of financing and build the team. Finally, the need to set a timetable for action and effective training plans.

Key Words: Schedule, yachting, SWOT analysis, budget, training unit.

Obsah

Obsah	5
Seznam obrázků	7
Seznam tabulek	8
Seznam zkratk	9
Úvod	11
1. Hlavní cíl práce	12
1.1 Dílčí úkoly práce	12
2. Teoretická část	13
2.1 Historie jachtingu ve světě	13
2.1.1 Prvopočátky jachtingu	13
2.1.2 První jachtařské závody	14
2.1.3 První jachtařské kluby	14
2.1.4 Nová éra jachtingu	15
2.2 Základy jachtingu	16
2.2.1 Názvosloví	16
2.2.2 Pohyb plachetnice na vodě	20
2.2.3 Technika jízdy	23
2.2.4 Základní pravidla jachtingu	25
2.3 Námořní jachting	25
2.3.1 Charakteristika námořního jachtingu	26
2.3.2 Specifika námořního jachtingu	27
2.4 Okruhový jachting	28
2.4.1 Charakteristika okruhového jachtingu	29
2.4.2 Strategie a taktika závodění	30
2.4.3 Specifika okruhového jachtingu	31
2.4.4 Fleetracing	32
2.5 Český svaz jachtingu	34
2.5.1 Jachtkluby v České republice	36
2.5.2 Lodní třídy	37

3. Praktická část.....	41
3.1 Charakteristika akce	41
3.2 Ekonomická analýza	42
3.2.1 S.W.O.T. analýza varianty č. 1: Máchovo jezero	42
3.2.2 S.W.O.T. analýza varianty č.2: Nové Mlýny na Moravě	45
3.2.3 Vyhodnocení: Výběr varianty č. 1 Máchovo jezero	47
3.3 Příprava akce	48
3.3.1 Čtyři fáze průběhu sportovní akce	49
3.3.2 Organizační struktura.....	51
3.3.3 Financování.....	52
3.3.4 Marketingový mix.....	56
3.3.5 Harmonogram soustředění	58
3.3.6 Tréninkové plány	62
Závěr	68
Seznam použité literatury	69
Seznam příloh.....	71
Příloha A Žádost o grant	I

Seznam obrázků

Obrázek 1: Vyvažovací kalhoty.....	19
Obrázek 2: Nepromokavá bunda s neoprenovými manžetami	19
Obrázek 3: Proud vzduchu.....	22
Obrázek 4: Vektorové rozložení sil	22
Obrázek 5: Kurzy jízdy.....	24
Obrázek 6: Mořská a pevninská bríza.....	31
Obrázek 8: Laser Radial	39
Obrázek 7: Laser.....	39
Obrázek 9: Máchovo jezero	48

Seznam tabulek

Tabulka 1: Struktura ČSJ	36
Tabulka 2: Rozdělení lodních tříd	38
Tabulka 3: Realizační tým	51
Tabulka 4: Rozdělení nákladů	52
Tabulka 5: Rozdělení výnosů	52
Tabulka 6: Varianta č. 1 – Dostačující povětrnostní podmínky	59
Tabulka 7: Varianta č. 2 – Povětrnostní podmínky jsou nevyhovující.....	60
Tabulka 8: Týdenní harmonogram soustředění	61
Tabulka 9: Struktura dopoledního tréninku na vodě	63
Tabulka 10: Struktura odpoledního tréninku na vodě	63
Tabulka 11: Podrobnější strukturalizace jachtařského tréninku	64
Tabulka 12: Kruhový trénink v posilovně	67

Seznam zkratek

ALT – Asociace lodních tříd

AMTR – Asociace Math a Team Racing

Atd. – atak dále

Bc. – bakalář

CERE – Sportovní centrum mládeže

Č. – číslo

ČANY – Česká asociace námořního jachtingu

ČOS – Česká obec sokolská

ČR – Česká republika

ČSJ – Český svaz jachtingu

ČWA – Česká windsurfingová asociace

ČYK – Český yacht klub

Ing. – inženýr

ISAF – Internacionál Sailing Association and Federation

IYRU – International Yacht Racing Union

Kč – koruna česká

Kg – kilogram

KSJ – Krajský svaz jachtařů

LOH – letní olympijské hry

m – metr

Max - maximum

Mgr. – magistr

Např. - například

Obr. – obrázek

PaeDr. – doktor pedagogiky

Tab. – tabulka

Tzv. – tak zvaně

VV – Výkonný výbor

YC – Yacht club

Úvod

Jako téma své bakalářské práce jsem si zvolil Organizaci jachtařského soustředění lodní třídy Laser. Zvolil jsem si toto téma ze dvou důvodů. Je to hluboká nevědomost široké české veřejnosti všeobecně o jachtingu a moje úzká vazba s lodní třídou Laser. Jako jachtaře mě mrzí, že lidé na našem území často nevědí o jachtingu vůbec nic. Lidé si myslí, že k plachtění je zapotřebí vesel, pádel atd. Jachting je krásný sport, který pohltní každého, kdo si k němu přivoní. Jachting není jenom sport, ale také životní styl. Chtěl bych tudíž přispět nepatrným dílem ke vzdělání úzkého okruhu lidí, kteří budou mít možnost si mojí práci přečíst o základních principech plachtění.

Druhý důvod je absence soustředění lodní třídy Laser v České republice. Jako pravidelný aktivní závodník vím přesně, co poslední sezony trápí tuzemské závodníky. Problém pro sportovce této třídy nastal, když došlo ke zrušení jejich soustředění pořádané Sportovním centrem mládeže. Důsledkem problému byla nevyježděnost a celková nepřipravenost na úvodní závody sezóny, které jsou velice důležité. Tento fakt jsem zaznamenal i na svých výsledcích. Za svého působení ve Sportovním centru mládeže jsem dosáhl několika úspěchů. Jsem 2x vicemistr České republiky v lodní třídě Laser Radial - kategorie dorostenec, vicemistr ČR v lodní třídě Laser - kategorie dorostenec a mistr ČR v lodní třídě Laser - kategorie junior. V celkovém neredukovaném pořadí Českého poháru jsem dosáhl na 7. místo. Na tyto úspěchy se mi už bohužel nepodařilo navázat částečně i díky již zmíněné absenci podobných projektů jaké organizovalo CERE. Z toho důvodu jsem se rozhodl uspořádat soustředění pro tuto lodní třídu a tím přispět ke zvýšení výkonnosti a konkurenceschopnosti českých závodníků. Dalším kritériem pro výběr daného tématu je moje úzká vazba na sportovce, praxe a schopnost v organizaci sportovních akcí.

1. Hlavní cíl práce

Hlavním cílem bakalářské práce je vypracovat podklad pro úspěšnou organizaci jachtařského soustředění, z přípravného a realizačního hlediska. Zajistit ho materiálně a personálně, rozebrat ekonomickou analýzou, jeho vnější a vnitřní zdroje. Tím přispět ke zvýšení výkonnosti a konkurenceschopnosti účastníků v úvodních závodech sezóny.

1.1 Dílčí úkoly práce

1.1.1 Charakteristika jachtařského soustředění

1.1.2 Výběr lokality jachtařského soustředění

1.1.3 Vytvoření S.W.O.T. analýzy

1.1.4 Vytvoření tréninkových plánů

1.1.5 Vytvoření denního harmonogramu soustředění

2. Teoretická část

V teoretické části si nejprve přiblížíme vznik jachtingu, tj. historie jachtingu u nás a ve světě. V kapitole, která se věnuje základům jachtingu, si vysvětlíme na jakých principech plachtění funguje. Pro lepší orientaci je zde uvedeno i základní názvosloví. Dále jsem považoval za nezbytné rozdělit jachting na námořní a okruhový. Námořnímu jachtingu se věnujeme jen okrajově, jelikož podstatou teoretické části je snaha se formou různých rozdělení dopracovat až k lodní třídě Laser. Tuto strukturu jsem zvolil, protože v této lodní třídě se uskuteční samotné soustředění a můžeme tedy volně přejít k praktické části.

2.1 Historie jachtingu ve světě

Tato kapitola se věnuje vývoji jachtingu od jeho prvopočátků přes vznik prvních jachtklubů až po současnost.

2.1.1 Prvopočátky jachtingu

Mezi prvopočátky jachtingu můžeme zahrnout samotný vznik mořeplavby, která je souběžná od počátku civilizace.

První náznaky plavby vznikaly na řekách, kdy se člověk chytil například unášeného kmene stromu a plul tak dále bez vlastního úsilí. Člověk, jakožto inteligentní tvor, přicházel s inovacemi jak se co možná nejbezpečněji a pokud možno i s dalším nákladem dostal z bodu A do bodu B. A tak vznikaly jednoduchým spojením více kmenů vory, vory později nahradily lodky, které popoháněly nejdříve tyče, vesla a nakonec plachty (Giorgetti, 2003).

Nemáme žádné přesné prameny, kdy se pohon formou plachet začal používat. První nálezy se datují asi od r. 3500 př. n. l., kdy byl nalezen malý model plachetnice v Eridu. S určitostí ale víme, že plachetnice se používaly už za dob faraona Snefra, kdy jeho písař zaznamenal jeho rozkaz o vyslání flotily o 40 plachetnic (Giorgetti, 2003).

Různě po světě vyvíjelo místní obyvatelstvo vlastní plavidla schopna unést lidi a náklady na dlouhé vzdálenosti. Díky rozdílným podmínkám, možnostem a nárokům vznikaly unikátní plavidla, jako například Egyptské plachetnice, jejichž tvar trupu nám připomíná gondoly, na tehdejší dobu obrovské a dlouhé lodě Vikingů poháněné vesly a čtvercovými plachtami, nebo lodě vyráběné v Polynésii, které se skládaly z několika menších trupů (Giorgetti, 2003).

Přesný termín „jachting“ datujeme od r. 1599, kdy byl vydán holandsko latinský slovník, z holandského slova jaghen, což znamená pronásledovat nebo honit. První člověk, který „jachtil“, je výraz pro plavení se s plachtou za zábavou, byl nizozemský chirurg z Vlissingenu do Londýna, psal se datum 19. dubna 1601 (Sleight, 2002).

2.1.2 První jachtařské závody

Historicky první jachtařské závody uspořádal v roce 1661 Karel 2., kdy proti sobě postavil dvě jachty: Catherine a Anne, které nechal postavit pro sebe a svého bratra, vévodu z Yorku. Byla to první historická formálně organizovaná regata, jejíž trasa vedla z Greenwiche do Gravesendu a zpět. Výhra byla 100 liber, o které se královští bratři vsadili (Sleight, 2002).

2.1.3 První jachtařské kluby

První jachtařský klub na světě byl Vodní klub z Corku, který byl založen roku 1720. První jachtařský klub v Anglii založila skupina anglických džentlmenů v roce 1815, který byl v roce 1820 přejmenován na Královský jachtařský klub. Dalších 6 let trvalo, než se uspořádali první oficiální závody a to 10. srpna 1826. Mimo Britské ostrovy byl první jachtařský klub založen ve Švédsku roku 1830 (Novotný, 2005).

2.1.4 Nová éra jachtingu

Zásadní vliv na vývoj jachtingu měla bezesporu vyvinutí překližky v 60. letech 20. století. Ta umožnila vyrábět lodě, které byly pevné, přesto lehké a tudíž i rychlé. Tento moment pomohl nastartovat novodobou éru jachtingu, jak ji zažíváme i dnes. Dalším milníkem byl vývoj laminátu, který dával závodnímu jachtingu jinou dimenzi. Jeho výhoda je hlavně v hmotnosti a způsobu zpracování. Výsledkem bylo, že lodě byly ještě rychlejší a akceschopnější než jejich dřevěný předchůdci. Laminát je dodnes nejpoužívanější materiál na výrobu trupů. V poslední době přišly velké vývojářské firmy s novými materiály jako kevlar či karbon. Tyto materiály posunuly jachting zas o stupeň výše a z jachtingu je dnes obrovský business a celosvětový fenomén (Sleight, 2002).

2.2 Základy jachtingu

Zde si kromě nezbytného základního názvosloví věnujeme podrobněji principům pohybu plachetnice na vodě. Tyto principy jsou základem plachtění.

2.2.1 Názvosloví

Pro lepší orientaci si zde přiblížíme základní části plachetnice. Jednotlivé části se mohou lišit dle lodních tříd. Vybral jsem variantu dvouposádkové okruhové plachetnice, která je u nás pravděpodobně nepoužívanější, jak mezi výkonnostními, tak i mezi rekreačními jachtaři. Dvouposádkovou plachetnici hlavně proto, že si ukážeme jiné druhy plachet a odlišné ovládací prvky, které bychom na jednoposádkové lodi hledali jen stěží.

2.2.1.1 Trup

Trup je hlavní část loď, která drží ostatní části plachetnice a posádku nad vodou. V dnešní době jsou trupy vyrobeny ze sklolaminátu. Konstrukce loď je navržena tak, aby projela vlnami s malým odporem a při ideální poloze docházelo k minimálnímu splouvání. To znamená, že přední část trupu je zeštíhlená do špičky a ve spodní části přechází v kýl nebo ploutev. Můžeme se setkat s malými plachetnicemi, které mají přídě loď hranaté. Ty zvyšují vztlak a stabilitu. Jsou určeny pro mladé začínající závodníky, tak aby si získali základní jachtařské dovednosti bez použití většího fyzického úsilí. Každý trup musí být vybaven vzduchovými komorami nebo alespoň vzduchovými vaky, které zvyšují vztlakovou sílu a v případě převrácení zabrání potopení lodi. Při bližším ohledání zjistíme, že na trupu se vyskytuje značné množství různých kladek, oček, záseků, úchytů a kování. Bez těchto doplňků se na lodi neobejdeme. Potřebujeme je k ovládání takeláže a upevnění dalšího příslušenství (Sleight, 2002).

2.2.1.2 Plachty

Nejvýznamnější plachtou z hlediska pohonu je hlavní plachta. Kosatka je plachta pomocná o menší ploše. Její úkol spočívá k řízení tzv. trysek proudu do hlavní plachty, jedině tak dosáhneme maximálního výkonu. Dále nezanedbatelně zvyšuje celkovou plochu oplachtění. Součástí hlavních plachet a větších kosatek jsou spíry, které drží požadovaný tvar, zejména pak zadního lemu. Genaker je kosatka větších rozměrů. Při silném větru ji můžeme použít samostatně, když hlavní plachtu zrefujeme. Hlavní plachta a kosatka mají nejčastěji tvar trojúhelníku. Spinaker je plachta balonového tvaru a používá se při plavbě na zadní a boční vítr. Do módy přicházejí spinakry asymetrické. Materiálem je buď klasická bavlna, anebo moderní syntetické materiály jako dacron, mylar, duradon, nylon, kevlar. Plachty jsou sešity z různě velkých částí, které jsou pečlivě vyrobeny na přesnost milimetrů. Jakákoliv nejmenší nepřesnost změny proudění vzduchu v plachtě (Česák, 2012).

2.2.1.3 Kulatiny

Kulatiny nám upevňují plachty. Jsou vyrobeny z lehkých a zároveň pevných materiálů. Kulatiny musí vyhovovat specifickým nárokům jednotlivých lodních tříd:

- pružnost
- pevnost
- váhu
- aerodynamické vlastnosti
- bezpečnost

Proto se kulatiny vyrábějí ze slitin hliníku a karbonu. Stěžeň je svislá kulatina připevněná k palubě upínacím prostředkem a případnou soustavou ocelových lan. Na stěžeň se navléká hlavní plachta nebo pomocí výtahu se na něj plachta vytahuje. Ve spodní části stěžně se upíná ráhno a další důležité doplňky např.: kladkostroj výtahu hlavní plachty, kování atd. (Sleight, 2002).

Ráhno je další důležitou součástí. Je vodorovné nebo šikmé a upíná se na něj plachta. Ráhno nám udává úhel přitažení plachty k podélné ose lodi. Úhel se mění podle toho na jakém kurzu plujeme. Při větším výkonu plachty než je výkon požadovaný (při silném větru), můžeme úhel ráhna zvětšit a tím snížíme rychlost proudění, které způsobuje tlak na převrácení lodě. Tím se zbavíme nechtěného výkonu a loď lépe stabilizujeme (Sleight, 2002).

2.2.1.4 Ovládací prvky

Mezi ovládací prvky počítáme kormidlo a takeláž. Kormidlo se skládá z knihy a listu kormidla. Kniha je upínacím prvkem a spolu s kováním na trupu tvoří soustavu. List kormidla je ta část, která je pod hladinou, a jsou na ni tudíž kladeny stejné aerodynamické nároky podobně jako na ploutev. Podle úhlu vychýlení kormidla z osy řídíme směr plavby.

Takeláž je souhrn veškerého lanového a všech regulačních prvků. Základním lanovým jsou otěže. Každá plachta má svoje vlastní otěže, kterými přitahujeme nebo povolujeme ráhno.

Základním regulačním prvkem je kiking. Nastavením kikingu získáme úhel mezi stěžněm a ráhnem. Když nastavíme ostřejší úhel, tak tím zavíráme zadní lem a zvyšuje se stoupavost lodi při jízdě proti větru. Když nastavíme tupější úhel, tak tím otevíráme zadní lem v horní části plachty a zvyšuje rychlost lodě při jízdě po větru. Kiking má nejčastěji formu kladkového mechanismu. Ostatní regulační prvky se mění v závislosti na jednotlivých lodních třídách (Vrána, 1990).

2.2.1.5 Oblečení

Oblečení je nedílnou součástí každého jachtaře. Bez kvalitního oblečení jste na vodě nadbyteční. Když je vám zima, tak svalová práce je do značné míry ovlivněna tzv. svalovým stresem. Oblečení je v dnešní době tak kvalitní, že jachting můžeme provozovat prakticky po celý rok. Mezi základní oblečení jachtaře patří vesta, neoprén nebo suchý oblek, likro, vyvažovací kalhoty, neoprénové boty, hodinky, nepromokavá bunda s neoprenovými manžetami.



Obrázek 1: Vyvažovací kalhoty

Zdroj: David Křížek Jachting, 2012



Obrázek 2: Nepromokavá bunda s neoprenovými manžetami

Zdroj: David Křížek Jachting, 2012

Vesta je hlavní bezpečnostní pomůcka. Je povinná. Je jediná věc, která chrání jachtaře před utonutím. Jinak je odkázaný sám na sebe v „boji“ proti přírodním živlům. Neopren chrání jachtaře před povětrnostními vlivy a udržuje tělesnou teplotu. Jejich tloušťka se pohybuje od 1 do 5 mm, v extrémních podmínkách i více.

Suchý oblek má podobnou funkci jako neopren s tím, že navíc udržuje tělo v suchém prostředí. Likro, neboli nejspodnější část funkčního oblečení má za úkol udržení tělesné teploty, ochrana před slunečními paprsky a sání potu.

Vyvažovací kalhoty jsou zpravidla také z neoprenu. Mají na zadní straně stehy výztuhy, které jsou při vyvažování v přímém styku s borem lodi (hranou trupu). Tím zvyšují efektivnost vyvažování. Sekundárně nám také chrání bederní část zad, které jsou nejčastěji ve styku s vodou.

Neoprenové boty chrání nohy před oděry a také pomáhají udržet tělesnou teplotu. V místě nártů jsou zesíleny speciální směsí gumy, protože nártky jsou v přímém styku s vyvažovacím popruhem a v případě vyvažování nesou celou hmotnost našeho těla. Nepromokavá bunda s neoprenovými manžetami nás chrání před povětrnostními vlivy. Hodinky jsou nezbytné především při závodech. Při startovacích znameních, které dává hlavní rozhodčí, si stopnem čas a sledujeme kolik nám zbývá času do startu. Základní funkce jsou stopky, odpočet, datum, čas a popřípadě barometr.

2.2.2 Pohyb plachetnice na vodě

Motorem plachetnice je plachta. Do plachty fouká vítr, který obtéká plachtu jak z návětrné, tak závětrné strany plachty. Profil plachty je podobný jako profil křídla letadla, u kterého využíváme stejný princip obtékání vzduchu (viz obrázek 4). Vítr na návětrné straně vytváří tlak a na závětrné straně vytváří vztlak. Na návětrné straně proudí vzduch pomaleji než na straně závětrné. Tyto síly nám pohání plachetnici, přesněji řečeno rozdíl těchto sil je hnacím článkem pro naši plachetnici. Říkáme jí aerodynamická síla. Faktory ovlivňující velikost této síly jsou rychlost větru a nastavení plachet. Rychlost větru ovlivnit nemůžeme, tak jediným možným způsobem jak ovlivnit výkon plachty je nastavením plachet – trimem (Vrána, 1990).

Aerodynamickou sílu můžeme rozložit na 2 složky. Ta první žene plachetnici kupředu a ta druhá, boční síla snáší loď do strany a způsobuje tzv. splouvání po větru a náklon lodě. Splouvání je pohyb, který je pro nás nežádoucí. Splouvání zmírňujeme ploutví nebo u větších lodí s větším oplachtěním kýlem. Ploutev je z boku široká tak, aby působila velký odpor vůči stranovému převrácení lodě a čelně je naopak co nejtenčí (podle toho, co nám dovolí hmotnost a výkon plachetnice), tak aby působila co nejmenší odpor ve směru dopředu. Další věc, co nám pomáhá zmírnit splouvání lodě je kormidlo. Kormidlo má zároveň hlavní funkci ve smyslu udržení či změny kurzu (Vrána, 1990).

Díky ploutvi a kormidlu nám vznikne pohyb vpřed – přenos výkon plachty právě na kormidlo a ploutev (jednoduchá hra s vektory). Z fyzikálního hlediska je možné, aby splouvání bylo nulové, ale znamenalo by to, že proudící voda by musela kolem ploutve protékat pod určitým úhlem, což v praxi musíme vyloučit. Žádná plachetnice tedy nemůže plout přímo vpřed. Splouvání se někdy nazývá drift (Vrána, 1990).

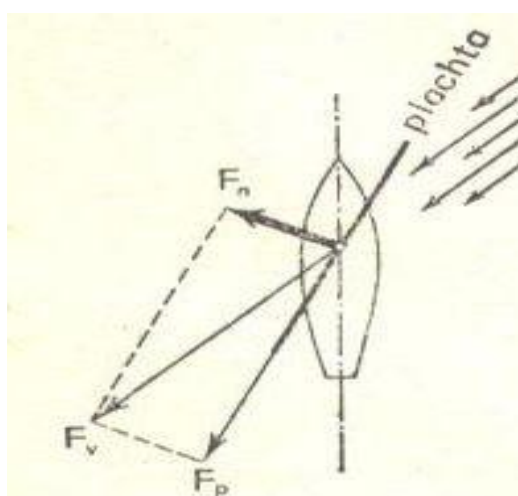
Při silnějším větru se výrazněji projevuje síla způsobující náklon. Náklon lodě vyrovnává svým pohybem posádka a hmotnost kýlu nebo ploutve. Existují taky takové plachetnice, které mají hrazdy. Záleží na typu lodě neboli lodní třídy zda jeden či více členů posádky je zavěšený na hrazdě a svým vyvažováním se snaží loď stabilizovat. Hlavní výhoda hrazdy je v tom, že těžiště posádky dostane ven z lodi a ta za působení větší páky než za klasického vyvažování na bortu lodi, může efektivněji vyvažovat (Evans, 2003).

Na dvou a více posádkových plachetnicích má dále velký vliv nastavení tzv. kosatky. Kosatka je menší plachta umístěná před plachtou hlavní. Jejím hlavním úkolem je správně usměrnit proudění vzduchu na hlavní plachtu. Správné nebo požadované proudění ovlivníme trimem kosatky. Když se nám nepodaří správné nastavení kosatky, tak se snižuje výkon kosatky i hlavní plachty vlivem nepříznivého působení turbulentních vírů (Evans, 2003).



Obrázek 3: Proud vzduchu

Zdroj: Mo-na-co 2012



Obrázek 4: Vektorové rozložení sil

Zdroj: Fyzmatik, 2010

Důležité pravidlo, které platí při trimování je, že trim plachet nastavujeme dle zdánlivého větru. Rozeznáváme skutečný vítr a vítr způsobený jejím vlastním pohybem. Skutečný vítr je vítr, který na nás působí, když se nepohybujeme, stojíme na místě. Součet těchto větrů nazýváme větrem zdánlivým. Proč? Protože zdánlivý vítr je skutečný vítr, který působí na plachetnici, když je v pohybu. Na rychlejších a moderních typech lodí může dojít k paradoxní situaci, kdy loď je ve skluzu a přesto máme dotažené plachty na maximální výkon (směr kurzu to vyžaduje) (Vrána, 1990).

2.2.3 Technika jízdy

Dle směru jízdy rozeznáváme 3 základní kurzy jízdy:

- jízda proti větru - „stoupačka“
- jízda na boční vítr - „bočák“
- jízda na zadní vítr - „zaďák“

Toto rozdělení je závislé na směru větru a úhlu dopadu na plachtu. Ve smyslu směru jízdy plachetnice, rozeznáváme základní termíny, které nám pomáhají přiblížit, co kormidelník v různých situacích dělá. Pamatujme si tedy tyto termíny:

- vyostřování – natáčí-li kormidelník loď proti větru
- odpadání – natáčí-li kormidelník loď od větru
- ostře proti větru – všechny kurzy, které jsou ostřejší než jízda na boční vítr, nazýváme ostře proti větru
- po větru – všechny kurzy, které jsou tupější než jízda na boční vítr, nazýváme jízda po větru

(Evans 2003).

2.2.3.1 Jízda proti větru

Při jízdě proti větru využíváme tzv. křížování, protože nelze plout přímo proti větru. Křížování je tedy odklon lodě buď na „levobok“ nebo na „pravobok“. Pojmy plavby na levoboku a pravoboku jsou lépe vysvětleny výše (Evans, 2003).

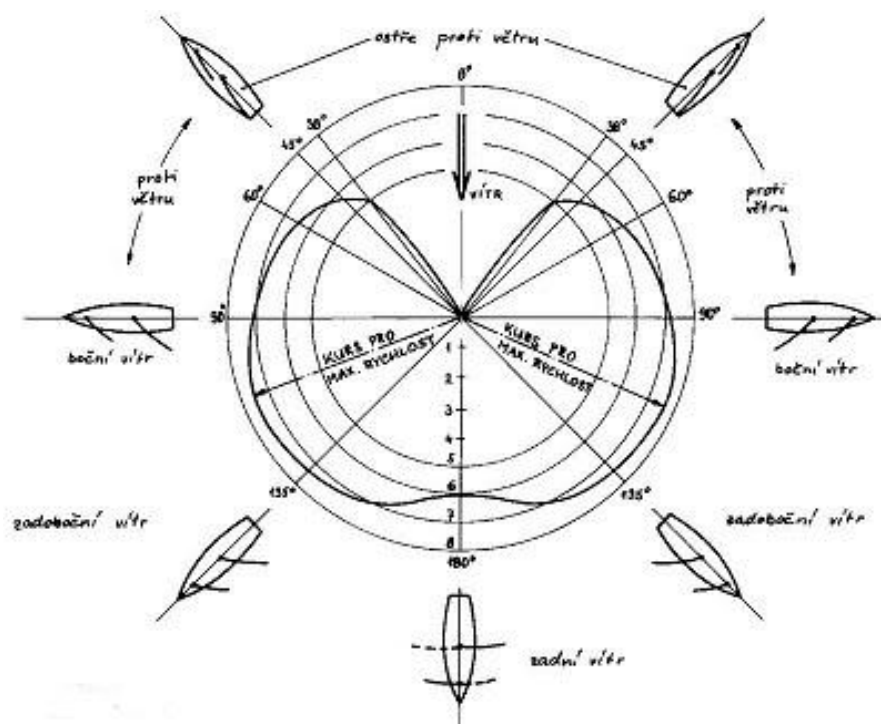
Vítr do plachet dopadá pod určitým úhlem. Tento úhel se mění v závislosti jednotlivých lodních tříd. Zpravidla hovoříme o 30° od směru větru. Cílem stoupačky je dostat se

na bóji v co nejkratším čase. Z toho nám vyplývá, že kormidelník musí stanovit ideální poměr mezi rychlostí a stoupavostí lodě. Nejvyšší rychlost loď dosahuje, když se odkloní více od směru větru, protože tím urychluje proudění vzduchu na plachtě, ale zároveň pluje delší vzdálenost. Při stoupání loď naopak ztrácí

rychlost, ale pluje kratší dráhu. Je tedy na kvalitách a zkušenostech závodníka jaký kompromis si zvolí. V praxi pak vidíme, jak závodník během stoupání stále odpadá a vyostřuje, čímž vlastně vytváří takovou vlnovku. Mezi jachtaři hovoříme o „stoupačce“. Při stoupání proti větru může docházet k tzv. přestoupávání. To znamená, že vítr nám fouká z druhé strany plachty a tvoří bublinu u stěžně. Tento způsob je velice pomalý a závodníci jej využívají jen nakrátko, aby nemuseli dělat obrat navíc, např. při dojíždění na bójku (Evans, 2003).

2.2.3.2 Jízda na boční vítr

Této jízdě říkáme „bočák“. Do „bočáku“ můžeme zařadit i jízdu na ostrý boční vítr a jízdu na zadoboční vítr. Jízda na boční vítr a zadoboční vítr je ze všech kurzů nejrychlejší, proto ho používají některé lodní třídy i při jízdě po větru a dochází tudíž ke stejné situaci jako na stoupačce. Kormidelník chce stanovit ideální kompromis mezi jízdou na rychlost a délkou dráhy potřebné urazit k další bojce. Paradoxně pak křižuje, i když pluje po větru (Evans, 2003).



Obrázek 5: Kurzy jízdy

Zdroj: Minisail 2008

2.2.3.3 Jízda na zadní vítr

Jízdě na tento směr větru říkáme „zad’ák“. Vítr fouká kolmo na plachtu a rovnoběžně s podélnou osou lodi. Při silném větru se tomuto směru snažíme ve většině případů vyhnout, protože jízda na „zad’ák“ je nestabilní a relativně pomalá. Závodník se tedy snaží plout na zadoboční kurz, který je, jak jsme si uvedli výše, nejrychlejší (Evans, 2003).

2.2.4 Základní pravidla jachtingu

Kdo se chce plavit na plachetnici ať už na jakékoli úrovni, je nezbytně nutné alespoň základní znalost pravidel. Setkávám se v praxi s lidmi, kteří tuto část podceňují. Neznalost pravidel se dá přirovnat k řidiči automobilu, který netuší, jaká pravidla platí při průjezdu křižovatkou. Stejně jako na vodě by byla otázka času, než by se něco přihodilo a újma na materiálu je poté ta nejméně závažná záležitost.

Pravobok se vyhýbá levoboku. Plachetnice na větru zprava, tedy levoboku, má právo plavby před plachetnicí na větru zleva, tedy pravoboku (Evans, 2003).

Návětrná loď se vyhýbá závětrné. Jestliže jedou dvě plachetnice na stejných bocích, až již jde o pravobok, nebo levobok, loď, která se nachází v závětrří (po větru) vůči druhé plachetnici má právo plavby. Loď vpředu má přednost před plachetnicí vzadu. Platí pravidlo, že loď, která je vzadu, se vyhýbá lodi vpředu (Evans, 2003).

2.3 Námořní jachting

Jak už název napovídá, jedná se o jachting, který se provozuje na moři. Bohužel Česká republika díky své geografické poloze žádným mořem nedisponuje, tak jsou možnosti pro českou populaci značně ztížené. Přesto tento sport, který byl ještě nedávno pro mnoho Čechů velkou neznámou, zažívá v posledních letech

velký nárůst zájmu. Není tedy překvapením, že v mnoha chorvatských přístavech slyšíme český jazyk.

2.3.1 Charakteristika námořního jachtingu

Námořní jachting se liší od okruhového v mnoha směrech. Už z názvu můžeme říci, že základní rozdíl je, že námořní jachting se nejedí na okruhy, ale z bodu A do bodu B. Pojem okruhový jachting a okruhy si podrobně vysvětlíme v další kapitole. Kromě již zmíněného okruhu se liší v čase, ujeté vzdálenosti, složením posádky, avšak tomu nemusí být vždy pravidlem. Jsou známy závody, kdy se námořník plaví sám na menší kajutové plachetnici. Zde musím uvést našeho nejznámějšího jachtaře v současnosti Davida Křížka, který se zúčastnil prestižního závodu Atlantik Minitransat a obsadil skvělou bronzovou příčku. Závod začínal ve Francii – La Rochelle a končil v Brazílii – Salvador de Bahia. Takový úspěch se žádnému jinému českému jachtaři nepovedl.

Závod námořního jachtingu je dlouhodobá záležitost. Závody trvají několik dnů, týdnů a i měsíců. Předpověď počasí je nutno znát na celou dobu trvání závodu. Z předpovědi počasí vyplývá globální strategie, kterou posádka musí naplánovat. Změny kurzu (obraty) posádka řeší s předstihem a rozhoduje se desítky minut, hodin nebo dní. Cílem je plout v nejsilnějším větru a za příznivých proudových podmínek. Posádka nereaguje na změny větru během sekund, ale drží se své strategie. Součástí strategie může být, že budou plout pár dní větrnými tišinami, aby se posléze dostali do příznivého frontálního systému.

Závod námořního jachtingu se liší od okruhového také tím, že způsob přípravy je zcela odlišný. Závodník na „okruhu“ vydává ze sebe to nejlepší jen po určité době (doba trvání rozjížděky) a pak může regenerovat na souši a dobře se připravit na další den závodu. Naopak to má jachtař při závodu na námořních kajutových lodích. Závodník je v záprahu neustále a jediným způsobem jak může regenerovat je spánek a potravinové doplňky. Z tohoto důvodu můžeme říci, že námořní jachting je vytrvalostní sport.

Důležitými faktory námořního jachtingu jsou:

- Kvalitní vybavení – plachty, trup, ovládací prvky, kulatiny, oblečení
- Sehranost posádky
- Kvalitní zázemí na břehu – meteorologie, marketing, opravy atd.

Kvalitní vybavení je podmínkou účasti. Neexistuje, že by posádka vyplula bez funkčnosti některých věcí. Lajdáckost a lehkomyšlnost určitě nepatří mezi vlastnosti dobrého jachtaře, protože moc dobře ví, že by se mu to mohlo vymstít. Jachtař je často odkázán jen sám na sebe a svoje schopnosti, a kdyby na lodi něco nefungovalo tak jak mělo, tak ani jeho schopnosti ho nemusí zachránit. Proto před každým závodem vše pečlivě zkontroluje, aby ho na vodě nic nepřekvapilo. Nedílnou součástí kvalitního vybavení je kvalitní oblečení. Při představě, že jediné, co jachtaře chrání při boji proti přírodním živlům, vodě a větru, je oblečení. Oblečení z tohoto důvodu musí splňovat naše speciální požadavky, jinak bychom nemohli správně vykonávat svoji práci na palubě a rychle bychom se unavili. Sehraná posádka je nejen faktorem pro úspěšné absolvování závodu v souvislosti s dobrým umístěním ve výsledkové listině, ale také pro přežití. O přežití hovoříme bez nadsázky. Během závodu může dojít ke krizové situaci, kdy se musíte spolehnout na toho druhého. Posádka je sehraný tým lidí, který svoji činností řídí loď.

2.3.2 Specifika námořního jachtingu

V této kapitole si stručně popíšeme jednotlivé specifika námořního jachtingu. Záměrně jsem uvedl stručně, jelikož kdybychom se měli věnovat každému bodu podrobně, tak by to vydalo na několik dalších bakalářských prací. Každý tým investuje enormní úsilí a také velké množství finančních prostředků do přesné předpovědi počasí. Předpověď počasí z jachtařského pohledu zahrnuje vedle klasických ukazatelů jako teplota vzduchu, oblačnost, srážky atd., hlavně podrobná předpověď větru, vln a proudů. Závisle na těchto ukazatelích volí posádka taktiku a strategii. Dle zvolené taktiky a strategie se buď dostaví, nebo

nedostaví kýžený úspěch. Jednoduše lze tedy říci, že přesná předpověď počasí je základním stavebním kamenem úspěšné dokončené regaty.

Vítr

Sílu a směr větru není nikdy lehké odhadnout. Kromě předpovědi krátkodobých frontálních systémů, nás z pohledu námořních plaveb zajímají systémy počasí, které jsou nadřazené nad systémy frontálními. Např. Azorská tlaková výše. Tyto systémy lze už předpovídat lépe.

Vlny

Vlny jsou způsobené především směrem větru, ale oproti vnitrozemí mají větší setrvačnost, takže nemusí být momentálním ukazatelem povětrnostních vlivů v dané oblasti. Obecně platí, že plavba po vlnách je rychlejší než plavba proti vlnám. Podle předpovědi se plánuje trasa tak, aby se co možná nejdelší část trasy jela po vlnách a naopak. Vyhnout se nepříznivým vlivům vln můžeme např. plavbou v zátiší některého z ostrovů.

Proudy

Znalost proudů je pro námořní jachting nezbytná. Proudy se nejvíce projeví při poklesu síly větru, tak když víme z předpovědi, že zítra a pozítří nemá moc foukat, tak se pokud možno úplně vyhneme oblastem s nežádoucím směrem proudu nebo se alespoň snažíme odhadnout, kam nás proud zanesení.

2.4 Okruhový jachting

V následující kapitole si charakteristikou tohoto odvětví vysvětlíme, proč se okruhový jachting nazývá právě takto. Přiblížíme si jednotlivá specifika a zmíníme lodní třídy, které tento typ plachtění uplatňují.

2.4.1 Charakteristika okruhového jachtingu

Nazýváme ho okruhový, protože trať je vytýčena bójemi a ty společně tvoří okruh. Startu je na pomyslné čáře mezi bójí a lodí závodní komise. Start probíhá v časových intervalech. Každá lodní třída startuje zvlášť, aby nedocházelo k nerovným taktickým soubojům již po startu, kdy se závod jak se říká „láme“. Každý závodník ví, v jakém pořadí startuje jeho lodní třída. Podle zvukových signálů a vyvěšení vlajek na vlajkovém stožáru na lodi závodní komise, si závodník stopne čas. Ke startu dochází současně za zvukové signalizace a projetím pomyslné startovní čáry. Jestli-že závodní komise posoudí, že některý ze závodníků protnul startovní čáru ještě před zvukovou signalizací, jedná se o předčasný start. V tomto případě se musí závodník vrátit na startovní čáru. Jestli-že tak neučiní, tak je z rozjízdky diskvalifikován.

Pro absolvování trati musí závodníci obeplout boje předepsaným způsobem. Tento způsob je předem stanoven ve výpisu závodů, ale závodní komise může tento způsob pozměnit, když je před startem náležitě vyvlajkován na stožáru lodi závodní komise. Závodník je povinen sledovat dění na lodi závodní komise. Cíl je dokončení trati mezi bójí a člunem závodní komise.

V okruhovém jachtingu je potřeba se rozhodovat rychle, efektivně a hlavně správně z taktického hlediska. Platí zde opak než při námořním jachtingu. Např. při změně větru se musí závodník rozhodnout během vteřin, jestli je pro něj obrat výhodný z taktického hlediska. Delší rozmyšlení nebo neprovedení obratu nás může stát dobré pořadí. Ve vrcholovém okruhovém jachtingu je závodník většinou doprovázen svým trenérem, který svého svěřence pozoruje z motorového člunu. Trenér je závodníkovi k dispozici mezi rozjíždkami. Trenér sleduje proudy, změny větru a poté konzultuje se závodníkem stanovenou taktiku a strategii. Dále také kromě psychické podpory, vozí závodníkovi svačinu, pití a náhradní oblečení. Trenér může být také nápomocen při nějakých opravách, které je možno provést přímo na vodě. Trenérovi je přísně zakázána jakákoliv komunikace se závodníkem během rozjízdky a musí se držet v předepsané

vzdálenosti od tratě. Porušením těchto pravidel je řešeno diskvalifikací závodníka ze závodu.

Závodí se podle Závodních pravidel jachtingu, která každý 4 roky obnovuje mezinárodní jachtařská federace ISAF.

2.4.2 Strategie a taktika závodění

Ve vnitrozemí se závodí na jezerech, rybnících, vodních přehradách a zřídka i na řekách, kde není tolik silný proud. Na moři se závodí v blízkosti břehů. Z hlediska taktiky nás zajímá zakřivení pobřeží, podle kterého se vítr stáčí. Na menších vodních plochách, kde se vyskytují kopce, se vítr točí a skáče častěji než na větších vodních plochách v rovinné oblasti.

2.4.2.1 Strategie

Strategie je vlastně plán, který si stanovíme před startem rozjížděky. Správně zvolený plán je základem úspěchu. Náš plán stanovujeme na základě předem zjištěných poznatků o větru, větrných změnách a místních podmínkách. Plán tvoříme jako bychom byli na trati sami. Je to ideální a nejrychlejší způsob jak obeplout stanovenou trať. Strategie závodění na moři je totožná jako při závodění ve vnitrozemí, jen je doplněna o další ukazatele, které bychom na vodních plochách ve vnitrozemí hledali marně. Máme na mysli především sílu a směr proudů, velikost vln, čas nástupu brízy atd.

2.4.2.2 Taktika

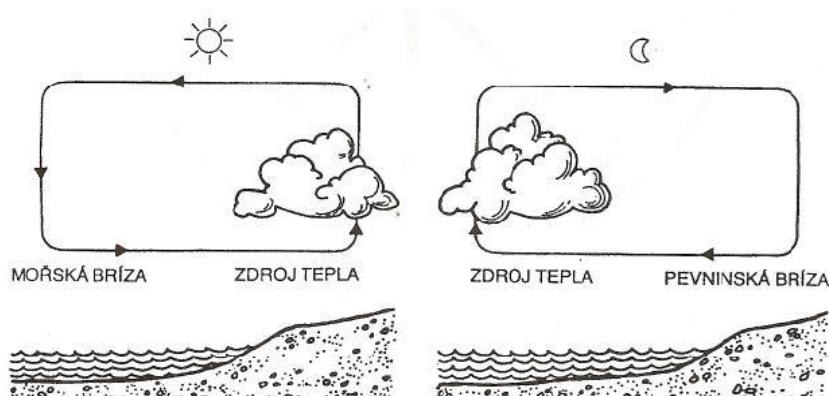
Taktika je vlastně souhrn taktických manévru, které ovlivňují naši původní strategii. K těmto manévru jsme částečně tlačeni momentálním vývojem rozjížděky. Lodě na okruhu na sebe vzájemně působí a ovlivňují se. Náš původní strategický plán během rozjížděky měníme dle vzniklé situace a snažíme se zvolenou taktikou našemu strategickému plánu, co nejvíce přiblížit. Např. potkáme při rozjížděce jinou loď, která nám brání plnění našeho plánu, tak

se snažíme prostřednictvím taktických manévřů, zbavit její působnosti na nás. Úspěšnost těchto manévřů je dána zkušenostmi a správným technickým provedením. Technické dovednosti získá závodník jen pečlivým tréninkem. Lidově řečeno musí mít „natrénováno“.

2.4.3 Specifika okruhového jachtingu

Vítr

Ve vnitrozemí z 90% ovlivňuje vítr frontální systémy. Výjimku tvoří vodní plochy v horách, kde vítr je do velké míry ovlivněn termickým větrem. Termický vítr je dán rozdílem teplot. Přes den se vzduch otepluje prostřednictvím slunečních paprsků. Teplý vzduch jde nahoru a studený vzduch se nasává od okolních kopců či hor. Přes noc je průběh opačný. Na moři tomuto jevu říkáme bríza.



Obrázek 6: Mořská a pevninská bríza

Zdroj: Dalmacia, 2012

Vlny

Ve vnitrozemí se tvoří menší vlny zpravidla přímo úměrně povětrnostním podmínkám. Směr vln je dán převládajícím směrem větru. Menší vlnky o jiném směru a menší ploše jsou tvořeny větrnými poryvy.

Proudy

Ve vnitrozemí jsou vlivy proudů zanedbatelné, když nezávodíme zrovna na ploše velké řeky. Na moři se předpovídají vlivy proudů s vědeckou přesností a pro správné stanovení strategie je zapotřebí intenzivní spolupráce s odborníkem na proudy v dané lokalitě.

2.4.4 Fleetracing

Principem fleetracingového závodu je soupeření několik plachetnic najednou, které vystartují po hromadném startu, obeplují předepsanou trať a cílem proplují mezi bójí a lodí závodní komise. Tato forma závodů se uplatňuje i na Olympijských hrách. Je ve světě nejrozšířenější.

Fleetracingový závod je tvořen několika rozjíždkami. Počet rozjížděk je předepsaný ve vypsání závodů. Je to takový počet rozjížděk, který se snaží závodní komise odstartovat, jestliže během trvání závodu panují dobré povětrnostní podmínky. Jelikož je jachting do velké míry závislý na přírodě, tak se stane několikrát za sezonu, že se nestihnou odjet všechny plánované rozjíždky.

Rozjíždka začíná startem na pomyslné čáře mezi boji a lodí závodní komise, pokračuje obeplutí bójí předepsaným způsobem a končí v cíli opět mezi bójí a lodí závodní komise. Start od prvního do posledního zvukového znamení trvá 5 minut. První znamení je 5 minut před startem, následuje hned vzápětí znamení 4 minuty do startu a poslední je 1 minuta

do startu, při čemž platí, že při poslední hlášené minutě nesmí být nikdo přes startovní čáru. Může se stát, že v době startu se nachází větší počet lodí přes startovní čáru a z toho důvodu nejsou schopni rozhodčí identifikovat všechny lodě, tak jsou nuceni vytáhnout vlajku všeobecného odvolání s příslušným zvukovým znamením a celá startovní procedura se opakuje. Naopak když je závodní komise schopna identifikovat všechny lodě, které se dopustili porušením

pravidel, tak je vyvlajkováno individuální odvolání s jedním zvukovým znamením a loď, které byly přes čaru, se musí vrátit a odstartovat znovu. Podle pořadí, ve kterém dojeli závodníci do cíle, jim jsou přiděleny trestné body. První má jeden bod, druhý dva a tak dále. Ve většině závodů se po 4 odjetých rozjíždkách škrtá nejhorší výsledek a do celkové klasifikace se nezapočítává. Vítězem je tedy logicky závodník s nejnižším počtem trestných bodů. Při bodové shodě je další kritérium nejlepší rozjíždka. Může se stát, že i po tomto neznáme konečné umístění, tak se jako poslední pomocné kritérium používá, kdo ze závodníků má nejlepší poslední odjetou rozjíždku.

2.4.4.1 Olympijské hry

Jachting patří mezi nejtradičnější sporty Olympijského programu. Je součástí od roku 1900. Počátkem minulého století se na Olympijských hrách účastnily lodní třídy s deseti až dvanácti člennou posádkou. Jak šel čas, a přicházely nové trendy, tak se od tohoto jachtingu opustilo. Součástí Olympijského programu se staly lodní třídy tzv. one-designy. To jsou lodě, které mají v třídových pravidlech přesně dané konkrétní rozměry a váhu trupu. Všechny lodě jsou identické, a tudíž si jsou všichni na startu rovni.

Dnes na startu najdeme jen jedno-posádkové a dvou-posádkové plachetnice. Výjimku tvoří lodní třída Yngling, která je tří-posádková plachetnice. Startovala v roce 2008 v Pekingu, kde to byla zároveň její derniéra a pro Londýn 2012 byla z Olympijského programu vyškrtnuta.

Zde je seznam lodních tříd, které budou startovat na hrách v Londýně:

- Mužská jedno-posádková plachetnice – Laser
- Mužská jedno-posádková plachetnice – Finn
- Mužská dvou-posádková plachetnice – 470
- Mužská dvou-posádková plachetnice – 49er
- Mužský windsurfing – RS:X
- Mužská kýlová plachetnice – Star
- Ženská jedno-posádková plachetnice – Laser Radial
- Ženská dvou-posádková plachetnice – 470
- Ženská kýlová plachetnice – Elliott 6m
- Ženský windsurfing – RS:X

(Sailing, 2002)

2.5 Český svaz jachtingu

V roce 1893, tedy ještě v době Rakousko-Uherské monarchie, vznikly v zemích koruny české dva kluby organizovaných jachtařů – Český Yacht Klub a klub německých jachtařů v Litoměřicích. Následovaly další v Čechách, na Moravě a Slezsku, od r.1952 na Slovensku. Po ukončení 1. světové války byla z popudu Rösslera-Ořovského založena Československá Yachetní Asociace (1929). Jejím prvním předsedou byl sám zakladatel, a po jeho smrti (1933) Ing. Pavlousek. Po 2. světové válce v obnoveném Československu zůstal jediný jachetní klub – ČYK. Rychle však vznikaly nové kluby, a činnost obnovila i asociace. Při sjednocení tělovýchovy roku 1948 změnila se asociace na Jachetní ústředí ČOS a všechny kluby dostaly název SOKOL. Likvidací Sokola a uplatňováním organizace podle sovětského vzoru měnily se názvy klubů i asociace několikrát, než se v roce 1989 ustálil na názvu Český Svaz Jachtingu. Po všechna období vývoje tohoto centrálního orgánu byl český jachting členem mezinárodní organizace (IYRU – International Yacht Racing Union, dnes ISAF – International Sailing Federation), a v jeho výborech měl a má své zástupce (Sailing 2012).

Český svaz jachtingu zastřešuje organizačně veškeré formy jachtařských aktivit a prosazuje společné zájmy svých členů. Český organizovaný jachtink sdružuje 118 jachetních oddílů a klubů. Jeho součástí jsou též asociace jednotlivých lodních tříd (Cadet, Café 24, Evropa, Finn, Fireball, Flying Dutchman, Fortyniner, Laser, lední jachty, Optimist, Pirát, Soling, Star, Tornado, Vaurien, „420“, „470“), Česká windsurfingová asociace ČWA, Česká asociace námořního jachtingu ČANY a nově Asociace Match a Team Racing (AMTR).

Hlavním úkolem vrcholového svazu je zejména koordinace činností nižších složek českého jachtingu, pořádání mistrovství České republiky a zabezpečování přípravy a účasti jachtařů na mezinárodních regatách (mistrovství Evropy, mistrovství světa) i příprava olympijských reprezentantů. Také ČYK je do této vrcholové organizace začleněn. Jeho členové jsou vůdčími funkcionáři ČSJ i výboru Krajského svazu jachtingu Praha (Sailing 2012).

Tabulka 1: Struktura ČSJ

Konference ČSJ	nejvyšší orgán ČSJ, který svolává výkonný výbor. ČSJ nejméně jedenkrát ročně
Výkonný výbor ČSJ	je volen na čtyřleté období konferencí ČSJ; skládá se z 10 členů a zasedá 10x ročně
Kontrolní komise ČSJ	Je zvláštním orgánem ČSJ, má za úkol dohlížet na hospodaření s prostředky a dodržování stanov ČSJ
Sekretariát ČSJ	je podřízen předsedovi Výkonného výboru a Výkonnému výboru
Krajské svazy jachtingu	Podílejí se na řízení ČSJ na úrovni jednotlivých regionů; výbory KSJ jsou voleny jednotlivými výbory KSJ
Asociace lodních tříd	jsou základními články na odvětvovém principu; sdružují závodníky a příznivce jednotlivých lodních tříd
Přidružené subjekty	mají obdobné postavení jako ALT; Česká asociace námořního jachtingu-ČANY, Česká windsurfová asociace-ČWA, Asociace match a team racingu-AMTR
Jachetní oddíly a kluby	jsou základními články celé struktury ČSJ; činnost těchto zařízení řídí Krajské svazy jachtingu

Zdroj: Sailing 2012

2.5.1 Jachtkluby v České republice

V současné době je v České republice registrováno na 182 klubů. Z toho 106 je aktivních. Aktivních znamená, že v uplynulé sezoně alespoň jeden jejich člen se zúčastnil některého ze závodů. Na první pohled se může zdát 106 aktivních klubů plně dostačující z pohledu členské základny, ale není tomu tak zcela. Spíše

naopak. Jen 41 klubů má 10 a více aktivních členů. Nejaktivnějším klubem z tohoto pohledu je Český Yacht Klub (Dvořáková, 2012).

Poslední roky jachtkluby bojují s neustále se snižujícím počtem závodníků v mládežnických kategoriích. Důsledkem toho je snižující se celkový počet závodníků v ČR, protože z mládežnických kategorií nemá, kdo přestupovat do vyšších lodních tříd a přirozenému úbytku starších závodníků nelze zabránit.

Mezi nejvýznamnější české jachtkluby patří zpravidla kluby, které jsou situované na nejvýznamnějších českých vodách. Výjimku tvoří YC Roudnice a YC Neratovice, které sice nejsou na velkých vodách, ale během jejich působení vchovaly několik špičkových jachtařů, kteří nás reprezentovali na významných sportovních událostech po celém světě. Máme na mysli např. Josefa Šenkýře, Michaela Maiera a Lenku Šmídovou, stříbrnou medailistku z LOH v Athénách v roce 2004.

2.5.2 Lodní třídy

Pod hlavičkou Českého svazu jachtingu je nyní registrováno 39 lodních tříd. Každá lodní třída má vlastní třídová pravidla. Jejich součástí je určení od kolika, případně do kolika let se mohou na nich závodníci účastnit jachtařských závodů. Zpravidla ještě mají výjimku z všeobecných pravidel jachtingu jako např. pravidlo 42 (nedovolený pohon). Nejrozšířenější třídou u nás je Optimist. Je to dáno především tím, že Optimist je jedna ze dvou mládežnických tříd, které se na našem území jezdí. Optimist je určen pro děti do 15 let včetně. Musíme říct, že co do počtu závodníků se tato třída potýká s problémem odlivu mládeže do jiných oblastí sportu. Jen pro srovnání. Když jsem závodil ještě já na Optimistu, tak bylo zcela běžné, že na pohárové závody se nás sjíždělo mezi 60 až 70 lodí a na Mistrovství České republiky kolem 100 lodí. V současnosti je pohled na startovní listinu této třídy poněkud smutný. Na pohárových závodech se pohybuje účast kolem 30 až 40 lodí a MČR na 50 účastníků. Druhou

mládežnickou třídou je Cadet, která je zároveň lodí dvouposádkovou. Cadet je určen pro děti do 17 včetně.

Starší jachtaři už mají volbu daleko širší. Většina lodních tříd je brána jako průprava Olympijských lodních tříd. Co do počtu aktivních závodníků jsou u nás nejvýznamnější lodní třídy Evropa, Finn, Laser, Laser Radial, Laser 4.7, Finn a 420. Do celkového počtu lodních tříd jsou zahrnuty i kajutové lodě a některé druhy Windsurfů. Pro lepší orientaci je zde tabulka rozdělení lodních tříd. (Sailing, 2012).

Tabulka 2: Rozdělení lodních tříd

Mládežnické lodní třídy	Optimist (do 15 let), Cadet (do 17 let)
Jednoposádkové lodní třídy	Evropa, Finn, Laser, Laser Radial, Laser 4.7, Flash, Splash, Lední jachta (DN), 2.4 m, RS 100, RS 700,
Dvouposádkové lodní třídy	420, 470, Tornádo, Star, Fireball, Vaurien, Flying Dutchman, Pirát, Sea Scape
Víceposádkové kajutové lodě pro námořní jachting	Bavaria Match, DevotiOne Design, Elan, Longtze Premier, Marblehead, Námořní jachty, O.R.C., O.R.C.-1
Windsurfy	Formula 20T, Funboard-Course, Funboard-Slalom, RAC, RSX

Zdroj: Sailing 2012

2.5.2.1 Lodní třída Laser

Této lodní třídě se budeme věnovat podrobně, protože závodníci této lodní třídy jsou potencionální účastníci našeho soustředění, které přijde na řadu v praktické části a já sám jsem závodníkem a členem Asociace lodní třídy Laser od svých 16 let.

Laser se skládá ze tří lodních tříd. Pro tyto lodní třídy jsou limitujícími faktory především tělesná vyspělost jedince a věk. Jsou to:

- Laser
- Laser Radial
- Laser 4.7



Obrázek 7: Laser

Zdroj: Kozelský 2009



Obrázek 8: Laser Radial

Zdroj: Kozelský 2009

„Laser je absolutní one-design třída a nelze zde nijak nastavovat záklon stěžně a podobně. Prostě strčíte stěžně do díry a vyrazíte. O rychlosti rozhodují vaše dovednosti, nikoliv materiál či jeho speciální trim. Téměř veškerý materiál lze zakoupit pouze od výrobce, resp. lokálních dealerů (lod', ploutev, kormidlo, kulatiny, plachta, kiking atd.), výjimku tvoří pouze provázky, ráčna, páka s pínou a vyvažovací popruh. Co není výslovně povoleno, tak je zakázáno. Týká se to i počtu převodů, kladek, kde smí být uvázán jaký provázek atd. Aktuální třídová pravidla jsou ke stažení na webových stránkách třídy (<http://www.laserinternational.org/rules>).“ (Kozelský, 2009)

Díky rozměrům trupu a velikosti oplachtění je Laser sportovní lodní třída se vším všudy. Už za středního větru je lod' extrémně vratká a její ovladatelnost je pro amatéra nezvladatelná. Díky pohybům, které musí kormidelník vykonávat, aby se lod' nezvrátila a plula požadovaným kurzem, jsou na posádku kladeny velké fyzické nároky. Z toho důvodu závodníci této lodní třídy jsou z velké části mladý dravci na vrcholu sil. Jsou ovšem i takové výjimky, kdy na startovní listině najdeme i starší ročníky. Radost ze svižné a fyzicky náročné jízdy zvítězila nad pohodlností. Jachtaři nad 40 let, kteří se účastní závodů, mají mé plné uznání.

Nyní můžeme volně přejít k praktické části.

3. Praktická část

Praktická část této práce obsahuje ekonomickou analýzu soustředění, následný výběr lokality, sponzoring, finanční analýzu soustředění, postup při organizaci akce, marketingový mix, harmonogram akce, vytvoření tréninkových jednotek.

3.1 Charakteristika akce

Hlavní myšlenkou akce Jachtařského soustředění lodní třídy Laser je, aby se soustředění stalo místem, kde se setkají závodníci ze všech koutů naší republiky. Soustředění by mělo zastoupit zimní přípravu, co se týče techniky jízdy a kondice, popřípadě doplnění přípravy z předchozích akcí. Mělo by být motivací k pokračování ve sportovní činnosti. Je vhodnou příležitostí k rozvoji svalové síly a vytrvalosti, k doplnění a osvojení technických dovedností závodníků. Součástí soustředění budou i prvky relaxace a aktivní regenerace po náročném tréninkovém dni.

Jak již je z názvu jasno, jedná se o jachtařské soustředění, což s sebou nese různá specifika. Například je třeba brát v potaz vhodné povětrnostní podmínky. Soustředění bude pro chlapce i dívky (muže i ženy) ve věkovém rozmezí 17-26 let. Což s sebou přináší otázky pedagogického rázu, kdy musí být brány na zřetel věkové a individuální zvláštnosti jedinců vzhledem k věku, a otázky tréninkového rázu vzhledem k výkonnostní třídě dané věkové kategorie. Toto vše bude pečlivě konzultováno s odborným personálem, kvalifikovanými trenéry a na základě jejich zkušeností a doporučení bude samotný průběh tréninkových jednotek i denního harmonogramu možný modifikovat.

3.2 Ekonomická analýza

„Pro analýzu vlivu vnitřních faktorů i pro analýzu vlivu externího okolí na organizaci lze nalézt mnoho přístupů. Jedna z nejúspěšnějších a nejrozšířenějších metod je tzv. metoda SWOT. Název metody SWOT je odvozen od anglických slov Strengths (silné stránky), Weaknesses (slabé stránky), Opportunities (příležitosti) a Threats (nebezpečí, hrozby). Silné stránky S a slabé stránky W jsou faktory vnitřní konkurenceschopnosti. Příležitosti O a nebezpečí T představují vliv vnějšího okolí.“ (Horáková, 1992).

Pro analýzu vlivu vnitřních faktorů i pro analýzu vlivu externího okolí na organizaci lze nalézt mnoho přístupů. Jedna z nejúspěšnějších a nejrozšířenějších metod je tzv. metoda S.W.O.T. Naším záměrem je na základě této analýzy vybrat vhodnější lokalitu. Mezi dvě, které připadají nejvíce v úvahu je Máchovo jezero, v zázemí YC Česká Lípa, a Nové Mlýny na Moravě, v zázemí YC Dyje.

3.2.1 S.W.O.T. analýza varianty č. 1: Máchovo jezero

Silné stránky (Strengths)

- úzká vazba se závodníky (snazší jednání, částečné zaplnění kapacity jistotou)
- levné a kvalitní ubytování (vyhovující pokoje, společenské místnosti, sociální zařízení)
- dostatečná kapacita ubytovacích prostor
- dobrý vztah se správci areálů (příbuzenský vztah s hlavním správcem)
- mladý a dynamický organizační tým
- omezeno jen na třídu Laser (odborná způsobilost trenérů, individuálnější přístup)
- tréninkové jednotky vedené kvalifikovanými trenéry

- kvalitní jachtařské zázemí (přístup do vody, uskladnění lodí, komplexnost areálu)
- nepřítomnost identického produktu v odvětví
- znalost prostředí
- bezplatné vypůjčení motorového člunu a jiného potřebného nářadí formou sponzorského daru
- levný pronájem ostatních sportovišť (posilovna, bazén, sauna)
- infrastruktura

Slabé stránky (Weaknesses)

- příliš velká závislost na sponzoringu a darech
- omezeno jen na třídu Laser (možný nízký počet zájemců vzhledem k počtu tuzemských závodníků)
- menší „jachtařská voda“

Příležitosti (Opportunities)

- možnost pořádání soustředění v cizích zemích
- možnost pořádání soustředění pro jiné lodní třídy
- účast na jiných projektech pod záštitou ČSJ
- rozšíření znalostí organizování a plánování a tím přispět k cílené kvalifikovanosti organizačního týmu
- efektivní inovace do dalších ročníků po sportovní i ekonomické stránce
- nabídka projektu mateřským klubům

Hrozby (Threats)

- obecně menší obliba lidí vyhledávat sportovní činnost
- možné zvýšení nároků na potřebné právní normy ve sportu a organizaci
- radikální úbytek či ztráta sponzorů
- kolize termínu se zahraničními závody

Silné stránky této varianty vycházejí z dokonalé znalosti místního prostředí. Jsem členem a aktivním závodníkem YC Česká Lípa od 6 let a v prostředí Máchova jezera trávím většinu svých volnočasových aktivit. Se znalostí prostředí souvisí úzká a bezproblémová komunikace s vedením a s ostatními funkcionáři klubu. Součástí těchto výhod je bezplatné vypůjčení motorového člunu a jiného nářadí zajišťující potřebnou kvalitu tréninků. Účastníci budou ubytováni v prostorách českolipského jachtklubu. Je k dispozici 7 čtyřlůžkových pokojů a jeden 7 lůžkový. Dále jsou zde samozřejmě sociální prostory, které byly nedávno zrekonstruovány, malá kuchyňka a jedná velká společenská místnost vhodná pro společné trávení volného času, přednášky (teoretické přednášky, vyhodnocení dne). Ubytovací zázemí je, co se týče kvality a kapacity, naprosto dostačující. Když k tomu ještě uvážíme, že ubytování nám bude poskytnuto za velmi příznivou cenu, tak výsledný poměr ceny a našich splněných nároků je naprosto ideální. Další nespornou silnou stránkou je složení organizačního týmu. Členové týmu jsou úspěšní a zkušení závodníci, kteří nás reprezentovali na významných zahraničních jachtařských akcích. Hlavním trenérem je Jakub Kozelský, člen Výkonného výboru ČSJ a předseda Trenérské komise mládeže. Podílí se také na přípravě a trénování Veroniky Fenclové, která se umísťuje na špici celkové klasifikace Světového poháru lodní třídy Laser Radial, a která si zajistila s předstihem účast na LOH v Londýně. Můžeme tedy říci, že se nám podařilo zajistit nejlepšího trenéra Lasera na území ČR.

Slabá stránka je velká závislost na získávání finančních prostředků ze sponzoringu a darů. Bez podpory ČSJ a vedení YC Česká Lípa by bylo možno uskutečnit tento projekt jen velice obtížně. Další slabou stránkou je, že Máchovo jezero je relativně menší „jachtařskou vodou“, což nám snižuje operativní řešení některých tréninkových cvičení, ale jelikož je soustředění určeno jen pro jednu lodní třídu, tak se nám tento problém zčásti vykrátí. Vzhledem k současnému počtu tuzemských závodníků se můžeme obávat o obsazení plné kapacity účastníků. Máme zde ale přátelskou dohodu s předsedou YC Česká Lípa, že cena nám bude účtována jen za obsazená lůžka.

Příležitosti jsou závislé na úspěšné organizaci naší akce. Jsou to především opakování akce, spolupráce s ČSJ na jiných projektech podobného rázu u nás i v zahraničí a rozšíření mezi ostatní lodní třídy a zvýšení kvalifikovanosti naší organizační struktury.

Hrozby souvisí se snižující ochotou populace k sportovní činnosti, restrukturalizace finančních zdrojů ČSJ a tím i odliv finančních prostředků plynoucí z grantu ČSJ.

3.2.2 S.W.O.T. analýza varianty č.2: Nové Mlýny na Moravě

Silné stránky (Strengths)

- úzká vazba se závodníky (snažší jednání, jistota částečného zaplnění kapacity)
- mladý a dynamický organizační tým
- omezeno jen na třídu Laser (odborná způsobilost trenérů, individuálnější přístup)
- velmi kvalitní až luxusní ubytování
- dostatečná kapacita ubytovacích prostor
- velká „jachtařská voda“ (stálost povětrnostních podmínek)
- tréninkové jednotky vedené kvalifikovanými trenéry
- nepřítomnost identického produktu v odvětví
- znalost prostředí
- kvalitní zajištění ostatních sportovišť (posilovna, bazén, sauna)

Slabé stránky (Weaknesses)

- příliš velká závislost na sponzoringu a darech
- omezeno jen na třídu Laser (možný nízký počet zájemců vzhledem k počtu tuzemských závodníků)
- drahé ubytování

- nedostačující ubytování (absence společenských prostor)
- možná neochota některých funkcionářů YC Dyje
- dražší pronájem sportovišť
- horší jachtařské zázemí (přístup do vody, uskladnění, komplexnost areálu)
- problém s vypůjčením motorového člunu a jiného potřebného nářadí

Příležitosti (Opportunities)

- možnost pořádání soustředění v cizích zemích
- možnost pořádání soustředění pro jiné lodní třídy
- účast na jiných projektech pod záštitou ČSJ
- rozšíření znalostí organizování a plánování a tím přispět k cílené kvalifikovanosti organizačního týmu
- efektivní inovace do dalších ročníků po sportovní i ekonomické stránce
- nabídka projektu mateřským klubům

Hrozby (Threats)

kolize termínu se zahraničními závody

- zhoršení kvality sportovního areálu a ubytování v místě konání
- obecně menší obliba lidí vyhledávat sportovní činnost
- možné zvýšení nároků na potřebné právní normy ve sportu a organizaci
- radikální úbytek či ztráta sponzorů
- komunikace se správcí areálu

Silné stránky, co se týče složení realizačního týmu zůstávají stejné. Máme příslibenou účast všech členů bez ohledu na místo konání.

Mezi silné stránky varianty č. 2 musíme zmínit velikost místní vody. Na Nových Mlýnech se každý rok pořádají závody Českého poháru a Mistrovství České republiky. Je to dáno vhodnými povětrnostními podmínkami, které v této oblasti panují. Ubytování je zajištěno v penzionu Florián v Pavlově. Penzion byl vybrán na základě osobních zkušeností. Vedení nám v případě uskutečnění soustředění

sníží výslednou cenu o množstevní slevu. Dvoulůžkové až čtyřlůžkové pokoje jsou vybaveny velice komfortně. Posilovna, sauna a bazén jsou přítomny od 200m vzdáleného místního sportovního komplexu.

Slabé stránky této varianty jsou zásadní. Souvisí především se složitými majetnickými poměry s pozemky na území YC Dyje. Existuje dohoda mezi funkcionáři dyjského jachtklubu a zástupci rekreantů, že prostory budou k dispozici na schválené závody dle termínové listiny. Možnost rozšířit tuto dohodu o poskytnutí těchto pozemků i mimo oficiální závody, je jen v rovině teorie. Významnou slabinou je také vypůjčení sportovního materiálu potřebného k přípravě na vodě. Nemám zde žádnou přátelskou dohodu s funkcionáři YC Dyje o poskytnutí této služby za výhodných podmínek. Musel bych tuto záležitost projednat s odpovědnou osobou na vedení svazu a zažádat si o zapůjčení svazového motorového člunu. I po vyřešení všech administrativních náležitostí, bychom neměli jistotu, že naší žádosti bude vyhověno. Svazový motorový člun je k dispozici státnímu trenérovi a reprezentantům na významné zahraniční závody. Dále. Jelikož jedním z úkolů mé práce je zajistit tuto akci i po finanční stránce, tak cena za ubytování a stravné je bezpochyby slabou stránkou.

Příležitosti a hrozby jsou totožné s variantou č. 1 Máchovo jezero, jen doplněné o problematickou komunikaci se správcem areálu. Tato skutečnost by mohla narušit klidný a bezproblémový průběh akce.

3.2.3 Vyhodnocení: Výběr varianty č. 1 Máchovo jezero

Obě tyto varianty jsem prodiskutoval, na základě naší S.W.O.T analýzy, se svými konzultanty v realizačním týmu a dospěl jsem k závěru, že nejlepší podmínky nabízí Máchovo jezero v prostorách YC Česká Lípa. Rozhodující vliv mělo především zázemí potřebné k uskutečnění naší akce. Fakt, že ubytování je přímo v budově jachtklubu, které je bezprostředně u vody a je nám schopno pokrýt naše požadavky, je neoddiskutovatelný. Další důležitou výhodou ubytování je také cena, která je nesrovnatelná s druhou variantou. A když k tomu přidáme

dokonalou znalost místního prostředí a vynikající vztahy s funkcionáři YC Česká Lípa, tak volba zorganizovat jachtařské soustředění v zázemí mého mateřského jachtklubu je zcela správná.



Obrázek 9: Máchovo jezero

Zdroj: www.mapy.cz

3.3 Příprava akce

Přípravu jakékoliv akce, ať už sportovní nebo nesportovní, můžeme rozdělit do 4 etap. Základem úspěšné akce je vždy správně provedený průzkum, zvážení svých možností a uvědomění si náročnosti celé akce. Po zvážení všech kritérií přichází rozhodnutí, zda akce má šanci na úspěch a dostaví se požadovaný přínos. Teprve poté přichází na řadu samotná příprava s konkrétními kroky, tak aby soustředění mělo hladký průběh. Díky kvalitní přípravě můžeme věnovat veškeré úsilí samotné realizaci akce. Po skončení je na řadě neméně důležitá etapa likvidace a vyhodnocení.

3.3.1 Čtyři fáze průběhu sportovní akce

1. Průzkum, zvážení možností, zvážení náročnosti akce na realizaci

V této fázi přípravy jsem se soustředil na to, zda mám možnost zorganizovat jachtařské soustředění. Jinými slovy tedy řečeno, jestli existuje tuzemská vodní plocha s přilehlým jachtklubem, která by splňovala jak sportovní, tak i organizační požadavky. Po etapě sběru informací jsme vyloučili několik vodních ploch, na kterých nelze uskutečnit naše soustředění. Po zvážení všech možností jsem dospěl k závěru, že nejlepší vodní plocha s nejlepším zázemím, kde se akce může konat je Máchovo jezero. Zájem mezi závodníky je velký, jelikož postrádají identickou akci během sezóny, když nepočítáme reprezentační soustředění, která jsou jen pro velmi úzký okruh závodníků. Po zjištění těchto předpokladů jsem musel řešit otázku finančního zabezpečení. Po pár přátelských rozhovorech se zástupci lodní třídy Laser a vyššími funkcionáři ČSJ se mi dostalo podpory a příslibu, že finanční prostředky určené na organizaci jachtařského soustředění budu moci čerpat z grantu ČSJ na podporu lodních tříd.

2. Vlastní příprava

Na počátku vlastní přípravy bylo třeba určit takový termín pořádání, abychom vyloučili možnou kolizi terminů se závody pořádané jak v tuzemsku, tak i v zahraničí. Po prostudování termínové listiny pro rok 2013, jsem stanovil datum pořádání jachtařského soustředění lodní třídy Laser na 22-28 dubna 2013. Před tímto datem se vracejí závodníci ze závodů Eurolympu ze španělské Mallorky a francouzského Hyeres. Je to také zároveň poslední možnost tréninku před nadcházející sezonou na území ČR, která začíná hned víkend poté Pálavskou regatou.

Po stanovení termínu akce jsem si sestavil harmonogram jednotlivých kroků předcházející samotné realizaci. Časová souslednost následující:

- Zaslání dokumentace žádosti o grant na sekretariát ČSJ
- Seznam potencionálních sponzorů a jejich obeslání e-mailem spolu se sponzorským balíčkem
- Stanovit rozpočet celé akce
- Sestavení realizačního týmu
- Harmonogram, propagace mezi potencionální účastníky
- Obeznamení funkcionářů YC Česká Lípa s termínem pořádání soustředění a následném zamluvení ubytovací kapacity
- Vytvoření tréninkových jednotek

3. Realizace akce

Samotná realizace probíhá pod dohledem realizačního týmu, který se řídí podle předem stanoveného harmonogramu. Realizační tým řeší případné vzniklé potíže operativně a tiše.

4. Likvidace a vyhodnocení

Po skončení soustředění předáme budovu v původním stavu a vracíme zapůjčený materiál (motorové čluny, bóje, vlajky, lana, zvukovou signalizaci atd.). Tímto skončila poslední fáze soustředění a přichází na řadu vyhodnocení.

Vyhodnocením rozumíme sepsání kladů a záporů jako např. počet účastníků, dodržení rozpočtu, spokojenost účastníků, dodržení harmonogramu akce atd. Součástí vyhodnocení je zaslání dokumentace a fotografií sponzorům. Vyúčtování grantu a závěrečnou zprávu zasíláme na sekretariát ČSJ. Závěrem vyhodnocení je rozhodnutí zda akci opakovat či nikoliv.

3.3.2 Organizační struktura

Při volbě organizační struktury a sestavení realizačního týmu jsem ne zcela vycházel z dočtených poznatků, ale z vlastní zkušenosti s organizováním akcí podobného druhu. Za mou závodnickou činnost jsem se setkal s velkou řadou úspěšných trenérů a tím si osvojil některé jejich poznatky. Ty jsem dále zdokonaloval při studiu Sportovního managementu. V realizačním týmu budu působit já, jako sportovní manažer, dále vedoucí soustředění, dva trenéři jachtingu, kondiční trenér, zdravotník a fotograf. Struktura soustředění (tj. já a vedoucí soustředění jako řídicí prvek a ostatní pod námi zastávající své funkce) je zvolena vhodně k typu akce a měla by přinést požadovanou úroveň soustředění a efektivní a rychlé řešení případných komplikací.

Tabulka 3: Realizační tým

REALIZAČNÍ TÝM	
Sportovní manager	Jakub Solík
Vedoucí soustředění	Bc. Jaroslav Budín
Trenéři jachtingu	Ing. Jakub Kozelský
	Ivan Šenkýř
Kondiční trenér	Bc. Marek Vaňura
Zdravotník	Bc. Jan Sedláček
Fotograf	Vít Černý

3.3.3 Financování

3.3.3.1 Rozpočet projektu

Tabulka 4: Rozdělení nákladů

Rozdělení nákladu	Popis nákladu	Cena rok 2013
Přímý materiál		
	Nájemné za sportovní areál	2 500 Kč
	Ubytování	10 500 Kč
	Stravování	32 500 Kč
	Ceny	18 000 Kč
	Výdaje na speciální výživu	2 000 Kč
	Materiál potřebný k tréninku	8 000 Kč
Přímé mzdy		
	Mzdy	12 000 Kč
Vlastní náklady výkonu		
Odbytová režie		
	Propagační materiály	2 500 Kč
Cena výkonu základní		88 000 Kč

Přímý materiál: Náklady bezpodmínečně nutné pro vytvoření výstupu

Přímé mzdy: Náklady na mzdy pro organizační tým soustředění a trenéry

Správní režie: Nákladové položky na organizaci soustředění

Odbytová režie: Náklady spojené s odbytovou činností (propagace akce)

Tabulka 5: Rozdělení výnosů

Druh výnosu	Rok 2013
Dotace Liberecký kraj	0 Kč
Dotace města Česká Lípa	0 Kč
Grant od ČSJ	50 000 Kč
Sponzorské dary celkem	38 000 Kč
Poplatky účastníků	0 Kč
Výnosy celkem	88 000 Kč

3.3.3.2 Grant od ČSJ

Nejprve by bylo vhodné vymezit pojmy použité v následujícím textu. Těmi jsou:

- Grant - účelový finanční prostředek poskytovaný Českým svazem jachtingu na realizaci projektu, který je v souladu s vyhlášenými tématy.
- Nositel grantu – může být pouze ALT, ČWA, ČANY, AMTR; nositel grantu je zároveň žadatelem grantu a příjemcem grantu.
- Vyhlašování grantové soutěže – grantovou soutěž ČSJ vyhlašuje Výkonný výbor Českého svazu jachtingu pro ALT, ČWA, ČANY a AMTR; ostatní subjekty mohou podat žádost jejich prostřednictvím (Sailing, 2006).

Prostřednictvím zástupce ALT podám žádost na předepsaném formuláři ČSJ (viz. Příloha 1). Formulář obsahuje vedle základních údajů (název projektu, údaje o nositeli grantu) i popis navrhovaného projektu, který je rovněž povinný. Formulář musí být odeslán nejpozději 10. ledna 2013. Zda bude žádosti vyhověno, posoudí Grantová komise jmenovaná Výkonným výborem ČSJ. Tato komise bude vyřazovat žádosti, které nesplňují vyhlášené téma, a bude posuzovat, zda byl v minulosti danému subjektu grant udělen a s jakým výsledkem realizován.

Po přátelských rozhovorech s členy Výkonného výboru a zástupcem ALT se mi dostalo jen pozitivních indicií. V minulých letech se podobná akce zaměřená na jednu lodní třídu nekonala. Peníze k tomu určené byli tedy nevyčerpané, proto jsou funkcionáři svazu možnosti uspořádat soustředění lodní třídy Laser naklonění. Grant je čerpán z fondu Komise mládeže, která vznikla za účelem podpory lodních tříd. V minulém roce pracovala s rozpočtem 1 150 000 Kč. Z těchto peněz se kryjí náklady na státního trenéra, reprezentaci a část jde také na podporu lodních tříd. V loňské sezóně lodní třída Laser měla k dispozici finanční prostředky o výši 70 000 Kč. Jak jsem již zmínil, tak tyto prostředky nebyly zcela využity. Překážkou čerpání těchto peněz je v tuto chvíli jen administrativa. Zkušenosti se žádostmi podobného druhu již mám. V roce 2010 bylo vyhověno mé žádosti o grant města Česká Lípa ve výši 25 000 Kč

na podporu mé sportovní činnosti. Navíc mi přátelskou pomoc s vyplněním formuláře nabídl člen VV ČSJ Mgr. Martin Soušek.

3.3.3.3 Sponzoring

Pokud se podaří získat zájem sponzorů, je třeba s předstihem připravit nabídku výkonů organizace pro sponzora. Někteří sportovní manažeři při jednání s potencionálními sponzory mají připravené tzv. „sponzorské balíčky“. Pod tímto titulem se skrývá právě návrh proti výkonů, které je sportovní manažer schopen ze strany své organizace bezprostředně nabídnout a to jak na jeho celkové sponzorování, tak případně akce. Je to součástí taktiky vyjednávání sportovního manažera a podporuje to i profesionalitu vzájemného kontaktu. Sponzorský balíček je písemně dokumentován a doložen určitou cenou. Nejen, že tu jde o taktický moment, ale je zřejmé, že vedení tělovýchovného spolku, sportovního klubu o sponzorování pečlivě přemýšlelo a je si vědomo svých pozitivních stránek a zvláštností, které vyjadřuje právě prostřednictvím navržené ceny.

Pro určení hodnoty balíčků nejsou stanovena žádná cenová rozmezí.

Námi nabízené sponzorské balíčky

Varianta 1 - Hlavní sponzor

- Minimální sponzorský příspěvek, či materiální dar v hodnotě – 35.000,- Kč.
- Pouze jedna společnost může být hlavním sponzorem
- Celoroční umístění banneru na internetových stránkách společnosti
- Umístění loga společnosti na propagačních materiálech akce,
- s uvedením hlavního sponzorství
- V dárkové tašce pro účastníky budou informační materiály o společnosti
- Umístění reklamy společnosti na sportovních prostorech akce
- Umístění loga společnosti na našich internetových stránkách

Varianta 2 – Sponzor

- Minimální sponzorsky příspěvek, či materiální dar v hodnotě -
- 10.000,- Kč
- Neomezeny počet vedlejších sponzorů
- Umístění loga společnosti na propagačních materiálech akce,
- s uvedením, že se jedná o sponzora
- Umístění loga společnosti na programu akce
- Umístění loga na vybraných propagačních materiálech

Varianta 3 – Spolupráce

- Minimální sponzorsky příspěvek, či materiální dar v hodnotě -
- 2.000,- Kč
- Neomezeny počet spolupracujících
- Umístění loga společnosti na programu akce
- Umístění loga společnosti na propagačních materiálech akce,
- s uvedením, že se jedná o spolupráci

S volbou sponzorování akce pomocí grantu ČSJ na podporu lodním třídám, jsme nemohli nabídnout variantu 1, tedy hlavního sponzora. Tuto variantu však v námi nabízených balíčcích ponecháme, jelikož v dalších ročnících se můžeme rozhodnout pro rozsáhlejší sponzoring od fyzických a právnických osob. Pro které by byla již tato varianta přístupná. Letošní ročník bude sponzorován již zmíněným grantem, dále variantu 2, sponzora, zvolilo liberecké sídlo firmy Unicredit bank a.s., poskytující finanční dar 10 000 Kč, firma Magic Marine, která poskytne věcné ceny v hodnotě 18 000 Kč. Ty budou použity jako odměny pro vítěze jednotlivých kategorií. Zdravotník přítomný na akci Jan Sedláček bude sponzorovat akci svým dohledem o ceně výkonu 2 000 Kč, tím je zvolena varianta 3, spolupráce.

3.3.4 Marketingový mix

Organizace naší sportovní akce sebou nese různá specifika, která si vysvětlíme na jednotlivých faktorech marketingového mixu.

Marketingový mix tvoří následující čtyři faktory, tzv. 4 P:

- Výrobek (product)
- Místo (place)
- Cena (price)
- Podpora prodeje (promotion)

3.3.4.1 Výrobek

Produktem je jachtařské soustředění lodní třídy Laser určené pro závodníky ve věku 17-26 let. Účelem soustředění je, aby si závodníci doplnili a osvojili technické dovednosti a zlepšili kondici po zimní pauze. Účastníci musí mít zaplacené členské příspěvky ALT Laser a musí se zúčastnit alespoň 3 závodů Českého poháru v roce 2012. Tato podmínka je zde především proto, aby přijeli jen závodníci, kteří to myslí se závoděním opravdu vážně.

Jachtařské soustředění lodní třídy Laser

- **Termín konání:** 22. – 28. 4. 2013
- **Místo konání:** Máchovo jezero – YC Česká Lípa
- **Počet účastníků:** max. 20
- **Termín odevzdání přihlášky:** 28. 2. 2013

3.3.4.2 Místo

Máchovo jezero je podle mne nejlepší místo pro uspořádání takového soustředění. Mezi závodníky je jako jachtařská voda velice oblíbená. Hlavní výhodou je zázemí. K dispozici budou prostory YC Česká Lípa. Jachtklub leží ve starosplavské zátocce bezprostředně u vody. Během sezóny se zde organizuje

mnoho závodů jiných lodních tříd, takže máme jistotu, že dojde k naplnění našich požadavků po sportovní i organizační stránce.

Místo bylo zvoleno také díky mé závodní minulosti. Jsem členem YC Česká Lípa od svých 6 let a od té doby reprezentuji tento klub na jachtařských závodech až do současnosti. K tomuto sportu mě přivedl můj děda, který se podílel na vývoji jachtklubu prakticky od jeho založení. V současnosti zde pracuje jako správce. V jachtklubu vládne velice přátelská atmosféra. Díky těmto okolnostem mám přislíbeno, že ubytování bude účtováno jen za obsazená lůžka, ne pokoje, a cena na osobu bude spíše symbolická. Výsledná cena za ubytování by tak pouze měla pokrýt náklady na provoz zařízení po dobu konání. Jen na regenerační procedury je potřeba docházet do nedalekého hotelu Máj.

Máchovo jezero, kromě již výše zmíněných výhod, nabízí krásné přírodní scenérie a velké množství cyklistických a turistických cest, které máme v plánu během soustředění využít.

3.3.4.3 Cena

Jelikož je soustředění financováno z velké části z grantu ČSJ a není organizováno za účelem zisku, je celková cena pro účastníka nulová. Od počátku je tento projekt určený jako podpora lodní třídy Laser, jelikož jsem zde osobně zainteresovaný. Účastníci si budou hradit jen náklady na dopravu.

Cena pro účastníka: 0 Kč

3.3.4.4 Podpora prodeje

V prostředí jachtingu na českém území nemusí být propagace akce nikterak složitá a rozsáhlá. Je velice dobře znám seznam potencionálních účastníků. Díky počtu tuzemských závodníků je seznam krátký. S každým závodníkem se znám osobně a s většinou mám vřelé přátelské vztahy díky společně strávenému dětství na závodech a soustředěních. Nejprve osobně oslovím potencionální účastníky na závodech a soustředěních. Nejprve osobně oslovím potencionální účastníky na závodech a poté budu rozesílat e-maily s kompletními informacemi. V této zprávě

bude přiložena přihláška, kterou účastníci musí poslat do 28. 2. 2013. Adresy získám z členské databáze ALT Laser. Součástí propagace je také tisk letáků, které budou rozdávány na závodech a budou přikládány do balíčku upomínkových předmětů na Mistrovství České republiky. O konání soustředění budeme jachtařskou veřejnost informovat na webových stránkách ČSJ.

3.3.5 Harmonogram soustředění

Při tvorbě harmonogramu jsem musel brát zřetel na základní aspekt jachtingu. Jsme od velké míry závislí na větru, proto jsem vytvořil 2 varianty harmonogramů. Když nám povětrnostní podmínky umožní trénink na vodě, řídíme se variantou číslo 1 (viz. Tabulka 6). Měli bychom se snažit strávit na vodě, co nejvíce času. Závodník se stává zkušenějším se zvyšujícím se počtem zažitých konkrétních situací vznikající při taktických soubojích při závodech. Pokud shledáme současné povětrnostní podmínky za zcela nedostatečné, řídíme se variantou číslo 2 (viz. Tabulka 7). Při sestavování harmonogramů jsem nezapomněl zohlednit intenzitu a délku zátěže, následnou regeneraci spojenou s relaxací, tělesnou zdatnost a výkonnost jedinců, stravovací a pitný režim.

S výjimkou 1., 4. a 7. dne se bude průběh soustředění odehrávat podle těchto harmonogramů. První den bude ochuzen o dopolední tréninkovou jednotku, protože během ranních hodin se očekává příjezd účastníků. Dopolední program je věnován ubytování, přípravě lodí a seznámení se s prostředím. Ve 14:00 je na řadě oficiální zahájení a přivítání účastníků. Následuje krátký meeting a výjezd na vodu na první trénink. Od tohoto okamžiku se pokračuje dle odpoledních plánů již zmíněných variant až do čtvrtého dne. To je na řadě volný den. Během volného dne by měli účastníci relaxovat po náročných tréninkových jednotkách. Na dopoledne je naplánován krátký výlet na Bezděz a po obědě bude uspořádán turnaj mezi všemi účastníky na herním simulátoru Playstation 3. Sedmý, závěrečný den, je na programu v neděli 28. dubna. Dopolední fáze zůstane bez změny, jen s tím rozdílem, že po obědě bude vyhlášení „skokanů“ v každé kategorii, předání ubytovacích prostor, naložení lodí a rozloučení s účastníky.

„Skokanem“ bude vyhlášen účastník, který prokáže největší zlepšení během soustředění. Z každé kategorie bude vyhlášen chlapec a dívka, celkem tedy 6 účastníků. Klasické vyhlášení medailových pozic jsme vypustili záměrně vzhledem k nízkému počtu účastníků v jednotlivých kategoriích. V takovém případě by byla odměněna většina a zejména u mladších závodníků by motivace klesala.

Tabulka 6: Varianta č. 1 – Dostačující povětrnostní podmínky

ČAS	HARMONOGRAM
7:30	Budíček
7:45-8:15	Rozcvička – pod dohledem kondičního trenéra
8:30	Snídaně
9:30	Sraz u nastrojených lodí – seznámení s průběhem tréninku
9:45-11:45	Dopolední trénink na vodě
12:00	Příjezd na břeh
12:30-13:00	Oběd
13:00-14:30	Odpolední pauza (možná konzultace s trenéry, nebo zdravotníkem, svačina)
14:45-15:00	Sraz u nastrojených lodí – seznámení s průběhem tréninku
15:00-17:30	Odpolední trénink + krátká tréninková rozjíždka
17:45	Příjezd na břeh, zabalení lodí
18:30-19:00	Večeře

20:00-21:00	Regenerace (bazén, sauna) ∨ teoretická přednáška a vyhodnocení tréninkové rozjíždky
21:30	Svačina
22:00	Volná zábava

Tabulka 7: Varianta č. 2 – Povětrnostní podmínky jsou nevyhovující

ČAS	HARMONOGRAM	
7:30	Budíček	
7:45-8:15	Rozcevička – pod dohledem kondičního trenéra	
8:30	Snídaně	
9:30	Zamítavé rozhodnutí o vyplutí na vodu	
10:00-12:00	2 skupiny	1.skupina – Posilovna
		2.skupina – výlet na kole v okolí Máchova jezera
12:30-13:00	Oběd	
13:00-14:30	Odpolední pauza (možná konzultace s trenéry nebo zdravotníkem, svačina)	
14:45	Přezkoumání zda se povětrnostní podmínky nezměnily	
15:00-17:30	Podmínky umožňující trénink na vodě: Odpolední trénink + krátká tréninková rozjíždka	

	Podmínky neumožňující trénink na vodě:	
	1.skupina Výlet na kole v okolí Máchova jezera	2.skupina Posilovna
18:30-19:00	Večeře	
20:00-21:00	Regenerace (bazén, sauna) v teoretická přednáška a vyhodnocení tréninkové rozjízdky	
21:30	Svačina	
22:00	Volná zábava	

Pro lepší orientaci v týdenním harmonogramu soustředění jsem vytvořil níže uvedenou tabulku.

Tabulka 8: Týdenní harmonogram soustředění

Den	Program	
Pondělí	Příjezd účastníků, zahájení, odpolední trénink	
Úterý	Harmonogram 1	Harmonogram 2
Středa	Harmonogram 1	Harmonogram 2
Čtvrtek	Volný den	
Pátek	Harmonogram 1	Harmonogram 2
Sobota	Harmonogram 1	Harmonogram 2
Neděle	Dopolední trénink, vyhlášení, úklid	

3.3.6 Tréninkové plány

Jelikož připravujeme jachtařské soustředění, bylo nutné sestavit tréninkové plány pro přípravu na vodě, ale i pro přípravu na „suchu“. Tréninkové plány pro přípravu na „suchu“ vznikaly především jako záložní varianta, kdyby nám nebyl umožněn trénink na vodě z důvodu nepřízně počasí. Je více než pravděpodobné, že v průběhu celého soustředění tuto situaci budeme muset řešit a díky vytvoření těchto plánů jsme schopni se s ní bez problémů vypořádat a nijak tím nenarušovat harmonogram akce. Jednotlivé tréninkové plány si přiblížíme níže.

3.3.6.1 Příprava na vodě

Tréninkové plány pro přípravu na vodě vznikaly diskusí mezi mnou a trenéry jachtingu. Trenéři jachtingu jsou Jakub Kozelský a Ivan Šenkýř. Jakub Kozelský je trenér v současnosti naší nejlepší jachtařky Veroniky Fenclové, která bude startovat na LOH v Londýně v lodní třídě Laser Radial. Můžeme tedy s pýchou říci, že se nám podařilo zajistit trenéra opravdu špičkové úrovně. Ivan Šenkýř je zároveň velice zkušený závodník lodní třídy Laser a můj blízký přítel. Za našich mladých let jsme spolu svedli spoustu tvrdých soubojů na vodě, ale na břehu, jako správný jachtaři, jsme byli přátelé. Příprava na vodě tedy vychází z dlouholetých závodnických a trenérských zkušeností.

Tréninkové jednotky jsou rozdělené do několika částí z důvodu udržení plné koncentrace svěřenců po celou dobu trvání tréninku. Tyto jednotlivé části jsou zaměřeny na zlepšování technických dovedností manévru a kurzů jízd, ke kterým dochází v závodní rozjíždě. Technické dovednosti se zvyšují stoupajícím časem stráveným na vodě a kvalitou tréninku. Musel jsem se tedy zaměřit na to, co mohu ovlivnit, na kvalitu tréninku. Zajištěním spolupráce s výše uvedenými trenéry mohu říci, že se mi to podařilo. Úroveň přípravy na vodě bude na vysoké úrovni. Čas strávený na vodě bohužel ovlivnit nemohu, ale předpokládá se, že vzhledem k ročnímu období, v němž soustředění bude probíhat, bychom měli mít dostatek prostoru na kvalitní přípravu na vodě před nadcházející sezónou.

Z důvodu odlišného trvání odpolední a dopolední tréninkové jednotky, jsme museli vytvořit 2 druhy tréninku.

Tabulka 9: Struktura dopoledního tréninku na vodě

Doba trvání	Elementární část tréninku na vodě
15 minut	Zahřátí, rozcvička
1 hod. 15 minut	Trénink techniky jízdy
15 – 20 minut	Trénink manévrů
Časová rezerva	Příjezd na břeh

Tabulka 10: Struktura odpoledního tréninku na vodě

Doba trvání	Elementární část tréninku na vodě
15 minut	Zahřátí, rozcvička
45 minut	Trénink techniky jízdy
45 minut	Trénink technických a taktických dovedností
30 – 40 minut	Tréninková rozjíždka
Časová rezerva	Příjezd na břeh

Tabulka 11: Podrobnější strukturalizace jachtařského tréninku

Elementární část tréninku na vodě	Cvičení	Popis cvičení
Zahřátí, rozcvička	„Osmička“	Obeplouvání návětrné a závětrné bóje při jízdě na boční vítr
	Obraty na písknutí	Všechny lodě startují jízdu proti větru na levoboku; na písknutí dělají obrat současně
Trénink techniky jízdy	Jízda proti větru	Jízda na extrémně dlouhé „šláky“ Koncentrace na co největší možný výkon (rychlost)
	Jízda na zadní vítr	
Trénink manévru	Otáčení trestných otáček 360° a 720°	Na písknutí otočení trestné otáčky
	Obraty proti větru, obraty po větru – „Halzy“	Všechny lodě startují na levoboku a na stejné úrovni vzhledem ke směru větru; na písknutí obraty
	Obeplouvání bójí	Lodě obeplouvají 3 bóje

		ve tvaru trojúhelníku
Trénink technických a taktických dovedností	Simulace startů	2 bóje tvořená krátká startovní čára; trénink na výběr místa a předstartovních soubojů
	Na „Zajíce“	Za lodí startující na levobok startují ostatní na pravobok; krátká stoupačka na návětrnou bójí
	„Dvojičky“ a „Trojičky“	Rozdělení do dvojic a trojic a v krátkém časovém intervalu startují krátkou stoupačku
Tréninková rozjíždka	Simulace závodu	Trénink všech možných situací, ke kterým může během závodu dojít

3.3.6.2 Příprava v posilovně

Respektováním určitých zásad, s důrazem kladeným na posloupnost a všestrannost, je základní podmínkou v metodice posilování. Respektování zdravotních hledisek v souladu s individuálními předpoklady sportovců, je samozřejmostí (Rubaš, 1997).

Při přípravě v posilovně bude přítomen odborný dohled. Tím je Bc. Marek Vaňura, který absolvoval kurz instruktorů fitness a jako amatér se věnoval několik let bodybuildingu. Pro mě, jako sportovního manažera, je důležité, že Marek je bývalý aktivní závodník lodní třídy Laser. Je také několikanásobný mistr České republiky v lodní třídě Optimist a několikanásobný vicemistr České republiky v lodní třídě Laser Radial. Jako jachtař a zároveň kondiční trenér, velice dobře ví, jak vhodně sestavit tréninkovou jednotku. Jachtaři, díky vyvažování, zatěžují specifické svalové skupiny těla. Díky působení páky při vyvažování, se zatěžují nejvíce svaly dolních končetin a trupu těla.

Pro potřeby jachtařského soustředění byla vybrána metoda kruhového tréninku. Jachtaři využívají svalovou vytrvalostní sílu. Dle tohoto faktoru byla navržena intenzita zatížení a počet opakování.

Kruhový trénink

Nejedná se o čistou metodu jako takovou, ale spíše o organizační formu. Skládá se z libovolného počtu stanovišť se zadanými úkoly. Hlavní výhodou kruhového tréninku je jeho organizační pestrost s možností zapojení velkého počtu cvičenců najednou, kteří mohou účinně prostřídávat odlišné svalové skupiny těla. Vzhledem k počtu účastníků a předpokládanému počtu tréninkových jednotek, je volba kruhové metody ideální.

Možnost obměny dle Rubaše (1997):

- Počtu opakování cviků na jednom stanovišti
- Velikost zatížení
- Počtu stanovišť
- Čas cvičení
- Způsob provádění cvičení

Tabulka 12: Kruhový trénink v posilovně

KRUHOVÝ TRÉNINK			
Číslo	Cviky	Počet sérií	Opakování
1	Legpress	3	14x
2	Přednožování v sedu na stroji	3	14x
3	Přítahy na hrazdě nadhmatem	3	Do maxima
4	Tlaky na šikmé lavičky	2	12x
5	„Kladiva“	2	20x
6	Zkracovačky	3	Do maxima
7	Přednožování ve visu	3	Do maxima
8	Sedy lehy na šikmé lavici křížem	3	Do maxima

Závěr

Cílem mé bakalářské práce bylo zpracování podkladu pro úspěšnou organizaci Jachtařského soustředění lodní třídy Laser a tím přispět ke zvýšení výkonnosti a konkurenceschopnosti účastníků v úvodních závodech sezóny u nás i v zahraničí. Dále byly stanoveny dílčí cíle práce, které se podařilo splnit. Postup plnění těchto cílů byl následující. Charakterizování akce. Na základě S.W.O.T analýzy vybrat vhodnější lokalitu jachtařského soustředění. Sestavení organizační struktury, ze které vyplynuly požadavky na lidské zdroje. Sestavení finančního rozpočtu soustředění. Rozpočet se nám podařil dodržet díky podpoře Českého svazu jachtingu a také díky kontraktům s partnery a sponzory. Připravení realizovatelného plánu akce s vytýčením úkolů v jednotlivých fázích přípravy a následné likvidace a vyhodnocení akce. Sestavení harmonogramu jachtařského soustředění a efektivního tréninkového plánu, který bude schopen zajistit zvýšení výkonnosti účastníků.

Dodržením těchto postupů a splněním zmíněných úkolů se zcela podařilo naplnit požadavky pro realizovatelnost a celkovou úspěšnost jachtařského soustředění lodní třídy Laser. Realizační tým se však musí nadále vzdělávat a svoji zvýšenou odborností přispět k inovativním prvkům organizace, které by vedly k jejímu zlepšení. Po úspěšné realizaci by se mohl projekt rozšířit i o jiné lodní třídy a tím přispět ke zvýšení konkurenceschopnosti českých závodníků okruhového jachtingu.

Seznam použité literatury

- [1] ČESÁK, P. *Jachting pro potřeby kapitánů VS* [online]. 2012 [vid. 2012-06-05] Dostupné z:
<http://vodni.skauting.cz/upload/vzdelavani/jachting/jachting.pdf>
- [2] ČESKÝ JACHT KLUB [online]. 2006 [vid. 2012-04-21]. Dostupné z:
<http://www.cyk.cz/index.php?clanek=historie>
- [3] DALMACIA. Meteorologie [online]. 2012 [vid. 2012-06-02]. Dostupné z:
<http://www.dalmacia.org/ucebnitext/meteorologie.htm>
- [4] DAVID KRÍŽEK JACHTING [online]. 2012 [vid. 2012-05-15]. Dostupné z: <http://www.davidkrizekyachting.cz/davidyacht/eshop/1-1-obleceni-na-vodu>
- [5] DVOŘÁKOVÁ, D. *Jachting 2011, Ročenka ČSJ*. Praha: Český svaz jachtingu, 2012. 307 s. ISBN – není
- [6] EVANS, Jeremy. *Jachting : praktická příručka*. 1. vyd. Čestlice: Rebo Productions, 2003. 256s. ISBN 80-7234-249-5
- [7] FYZMATIK. *Jak plout proti větru?* [online]. 2010 [vid. 2012-06-10]. Dostupné z: <http://fyzmatik.pise.cz/18454-jak-plout-proti-vetru.html>
- [8] GIORGETTI, F.; ABRANSON, E. *Slavné plachetnice*. 1. vyd. Itálie: Slovart, 2003. 303s. ISBN 80-7209-444-0
- [9] HORÁKOVÁ, I. *Marketing v současné světové praxi*. Praha: Grada a.s., 1992. ISBN 80-85424-83-5.
- [10] KOZELSKÝ, J. *Laser manuál pro začínající*. [online]. 2009 [vid. 2012-06-15]. Dostupné z:
<http://yachting.in.powernet.cz/dokumenty/Laser%20Manual%20-%20Jakub%20Kozelsky,%202009.pdf>
- [11] MINISAIL. *Trim a jízda s plachetnicí* [online]. 2008 [vid. 2012-06-15]. Dostupné z: <http://minisail.cz/clanky/trim-a-jizda-s-plachetnici>

- [12] MO-NA-CO. *Plachetnice a plachty* [online]. 2012 [vid. 2012-05-18].
Dostupné z: <http://www.mo-na-ko.net/lode-plachty.htm>
- [13] NOVOTNÝ, František. *Toulky námořní minulostí: Jak se zrodily jachty a jachting*. Yacht. 2005, XI., 4,
- [14] RUBAŠ, K. *Sportovní příprava*. 1. vyd. Plzeň: ZČU Plzeň, 1997. 142 s.
ISBN 80-7082-294-5.
- [15] SLEIGHT, Steve. *Průvodce světem jachtingu*. 1. vyd. Praha: Euromedia Group, 2002. 319s. ISBN 80-242-0841-5
- [16] SAILING (2002). History of The Auld Mug, The Louis Vuitton Challenger Series, and the Racing Format [online]. 2002 [vid. 2012-07-15] Dostupné z: <http://www.sailing.org/news/5004.php>.
- [17] SAILING (2012). *Český Svaz Jachtingu - struktura* [online]. 2012 [vid. 2012-07-14]. Dostupné z: <http://www.sailing.cz/struktura.php>
- [18] SAILING (2006). *Český Svaz Jachtingu – Závazné dokumenty CSJ* [online]. 2006 [vid. 2012-07-04]. Dostupné z: <http://www.sailing.cz/dokumenty.php?detail=24>
- [19] VRÁNA, Ivan. *Jachting*. 1. vyd. Praha: Olympia, 1990, 126 s. Sport. ISBN 80-703-3016-3.

Seznam příloh

Příloha A: Žádost o grant.....I

Příloha A Žádost o grant



F71 Žádost o přidělení grantového příspěvku ČSJ

Grantová soutěž ČSJ vypsána pro rok:

Žadatel: ALT ČWA ČANY AMTR
(zakroužkujte)

Název grantu:

Téma:
(podle vypsání grantové soutěže)

Nositel grantu:

název organizace

adresa

tel./fax

bankovní spojení

číslo účtu

druh právní subjektivity

IČO / DIČ

Statutární zástupce nositele grantu:

jméno a příjmení

adresa

tel./ fax

Odpovědná osoba (osoba určená nositelem grantu)

jméno a příjmení

adresa

tel./ fax

Prohlašuji, že grantový projekt a tato žádost o přidělení grantového příspěvku byly zpracovány v souladu se směrnicí C3 – Zásady grantové soutěže ČSJ a dalších Závazných dokumentů ČSJ.

V, dne

V, dne
.....

Podpis odpovědné osoby

Razítko a podpis statutárního
zástupce nositele grantu

Žádost o grantový příspěvek přijata:

Dne (hodin)
sekretariátu

Způsob předání:.....

Podpis pracovníka