
História jachtárskeho klubu Tatran v rokoch 1952 až 2022 a zároveň začiatok organizovaného jachtingu na Slovensku

Editor
Cyril Vaňo

Redakčná rada
Pavol Andel, Renáta Režuchová, Cyril Vaňo, Mária Vaňová

Autori fotografií Mária Vaňová a členovia JK Tatran

Autor prebalu knihy Patrik Meliš, grafická úprava Andrej Režucha

Digitalizácia fotografií Martin Vaňo

Sadzba a zalomenie Milan Boroš

Voľné spracovanie podľa poznámok a materiálov
Ing. Pavla Neupauera, Dpt. Miroslava Beňa
a ďalších členov JK Tatran.

© Jachtársky klub Tatran 2022

Obsah

Príhovor predsedu J. K. Tatran Pavla Andela	3		
Kapitola prvá Ako sme zakladali klub	4	Kapitola siedma Naši medailisti	29
Kapitola druhá Budujeme lodenice	8	Kapitola ôsma Lodné triedy v Tatrane	36
Kapitola tretia Prvé športové výsledky	13	Kapitola deviata Zo života jachtára	63
Kapitola štvrtá Námorný jachting	21	Kapitola desiata Činnosť klubu v novom miléniu	67
Kapitola piata RC jachting	23	Kapitola jedenásta Quo Vadis	68
Kapitola šiesta Škola jachtingu	27	Kapitola posledná Spomienka	69



Príhovor predsedu J. K. Tatran *Pavla Andela*

Táto publikácia vznikla pri príležitosti 70. výročia založenia jachtárskeho klubu Tatran.

Jubileum je vždy chvíľa na malé zastavenie sa, pohľad dozadu, spomienky ale súčasne aj plány do budúcnosti.

Jachting je športom viacerých rozmerov. Je to šport a zároveň životná filozofia, spôsob života. Spája v sebe umenie využívať silu prírody pri zachovaní úcty k nej. Je o súťažení, ale súčasne aj rešpektovaní súperov a dodržiavanie zásad fair play. Vyžaduje všestranné schopnosti od technickej zručnosti, telesnej odolnosti voči často ťažkým poveternostným podmienkam až po taktickú vyspelosť a vedomosti z oblasti meteorológie a navigácie.

V jachtárskych kluboch sa tieto danosti vstúpajú deťom odmalička. Naš klub vďaka zameraným a kvalitným trénerom a podpornému osadenstvu dosiahol významné športové úspechy. Je však aj miestom spoločenského života. Priateľstvá a putá medzi jeho členmi pretrvávajú po celý život.

Obsah knižky dokumentuje celé obdobie od založenia klubu po súčasnosť.

Jeho vznik sa datuje do obdobia socializmu, ktorý sa v mnohom odlišoval od dnešnej doby, hlavne z pohľadu možností. Moderné technológie taktiež výrazne

zmenili jachtársky materiál a rovnako aj organizáciu a spôsoby súťažného športu. Pre mladú generáciu sa otvorili obrovské možnosti spoznávať svojich súperov v zahraničí a porovnávať svoje schopnosti v najvyšších súťažiach.

Je ale krásne, keď sa po týchto skúsenostiach vracajú do svojho domovského prístavu, ktorý je stále miestom, odkiaľ vyšli a kde vyrastajú ich nasledovníci.

Dúfam, že ďalšie riadky budú pre čitateľov zdrojom informácií o minulosti, ale aj o súčasnom smerovaní nášho klubu.

Venované zakladajúcim členom klubu, ich nadšeniu a práci, vďaka ktorej môžeme dnes darovať možnosť tohto krásneho športu ich nasledovníkom.

Podakovanie k vzniku tejto publikácie patrí všetkým spoluautorom. Obrazová časť je výsledkom práce Márii Vaňovej a Martina Vaňu. Textovú časť koordinoval Cyril Vaňo s pomocou Renáty Režuchovej a Pavla Andela. Vďaka patrí Andrejovi Režuchovi za pomoc pri grafickej úprave a časti obsahu. Významným prínosom bola aj technická výpomoc pri realizácii tlače a väzby, ktorú poskytla rodina Borošová.

Pavol Andel, predseda JK Tatran

Kapitola prvá

Ako sme zakladali klub

Slovensko – malá suchozemská krajina bez veľkých vodných plôch. Vodácke športy tu boli udomácnené už celé desaťročia, ale pre športový jachting tu vhodné podmienky neboli. Prvé jachtárske pokusy na seneckom štrkovisku boli zaznamenané v rokoch 1943 a 1944. Vďaka industrializácii po 2. svetovej vojne začali vznikať na viacerých miestach Slovenska umelé priehrady a jazerá – štrkoviská. Športový jachting sa teda mohol začať rozvíjať.

Voda a plachty boli pre vodákov lákadlom. v Česku v tom čase už mali bohaté skúsenosti s jachtingom a tak začalo niekoľko priateľov – vodákov krstných Dunajom rozmýšľať ako, na čom a kde. Inšpirátorom bol Jozef Menšík, iniciátorom staviteľ Jozef Kovačík a zdatne im sekundoval Alojz Libuša. Prvé, ale už vážne debaty o založení jachtárskeho oddielu sa konali v novembri roku 1950. Tento dátum priekopníci neoficiálne považovali aj za vznik jachtingu na Slovensku. Neostali len pri debatách a v roku 1951 sa Jozef Menšík s Jozef Kovačíkom zúčastnili školenia na Máchovom jazere. Po úspešnom absolvovaní „Štátnej školy na krajských inštruktorov jachtingu“ boli 9. decembra 1951 jachtárskym oddielom Ústredného výboru Sokola obaja oficiálne vymenovaní za inštruktorov jachtingu pre Slovensko.

Získať v tom čase športovú plachetnicu nebolo možné a tak si stav. Jozef Kovačík zo zahraničia obstaral informácie o stavbe lodí. Následne plachetnicu navrhol a bez prietahov ju začal stavať. a tak sa už vo februári

1951 zrodila „Ľudová plachetnica Čajka“ ako slovenská národná trieda. Súčasne 7. februára 1951 vznikol jachtársky klub Tatran, vtedy pod názvom „Jachetný oddiel plachetný pri závodnej Sokolskej jednote Priemprojekt Bratislava.“ Je to zároveň dátum vzniku organizovaného jachtingu na Slovensku.



Senec, 19. 4. 1953

Zakladateľmi prvého jachtárskeho oddielu boli Jozef Menšík, stav. Jozef Kovačík 2 a Alojz Libuša. Ďalšími členmi boli Aurel Dermek a Ferdinand Dobrý.



Zakladatelia klubu Jozef Menšík a stav. Jozef Kovačík, 1987 – 35. výročie YC Tatran, Senec

Staviteľom aj „palierom“ v jednej osobe bol Jozef „Peppek“ Martinec. Sídлом oddielu sa stala malá drevená lodenica s rozmermi 3 × 6 m na južnej strane „prvého“ jazera v Senci – oproti železničnej stanici.



Prvá lodenica na Slovensku zvaná ľudovo „Zelovoc“



Slávnostný nástup pred pretekmi, Senec

V tej dobe postačovala na uskladnenie lodí a pre začiatky klubovej činnosti.

Jachtárske oddiely museli mať aj odborné vedenie, preto bol vymenovaný za krajského inštruktora zakladateľ stav. Jozef Kovačík.

K 1. júnu 1952 bolo v Senci na vodu spustených už päť Čajok a rozostavaných bolo ďalších desať. Stavali sa z dostupných materiálov, na kolene, často v bytoch a pivniciach, keďže dielne neboli k dispozícii. v po-

vojnovom období bol nedostatok potrebných materiálov pre stavbu lodí a tak sa drevo, plachtovina a kovové materiály na kovania zháňali namáhavo a prevažne zo súkromných zdrojov.



Prvá flotila plachetníc triedy Čajka na Slovensku

O slávnostnom zavedení jedného z najkrajších a najvšestrannejších športov na Slovensku vyšiel v Sokolských novinách pekný článok z pera J. Keima. Pod ďalším článkom „Základy jachtingu na Slovensku“ je podpísaný František Keim.

Pre úplnosť informácii o začiatkoch jachtingu na Slovensku treba uviesť, že v rokoch 1934 – 1936 pán Viliam Poledna postavil v Senci plachetnicu podľa popisu z nemeckého časopisu a na základe rád od odborníka, ktorý slúžil počas 1. svetovej vojny v rakúskom vojnovom námorníctve. Plachetnica bola mimoriadne masívna a niesla meno MAJESTY. Správu o tom poskytol syn staviteľa plachetnice MUDr. Milan Poledna. Je to dôkaz, že krása jachtingu nebola už vtedy úplnou novinkou pre vyznávačov a priateľov vodných športov na Slovensku.

Prvé oficiálne preteky sa konali 7. septembra 1952 na „prvom“ jazere v Senci. Štartovalo šesť Čajok a jeden

Mlok. Podľa očitých svedkov bolo medzi mnohými divákmi veľa vodákov. Vydarená akcia inšpirovala ortodoxných kajakárov a kanoistov zo „Zelenej flotily“ na Dunaji a dokonca aj vodných motoristov. Postupne začali vznikať ďalšie jachtárske oddiely, ako TJ Ban-ský projekt, TJ Energoprojekt, TJ Slovan Bratislava, TJ Slávia Senec či TJ Slovan Tlač. Ďalšie jachtárske oddiely vznikali aj v Komárne, Štúrove, Nitre, Námestove a Piešťanoch. Bol to veľmi vydarený štart pre slovenský jachting. Pribúdali noví členovia a stav. Jozef Kovačík ako oficiálny inštruktor spolu s Jozefom Menšíkom organizovali teoretické školenia pre začiatočníkov aj pre členov ostatných jachtárskych oddielov.



Zľava: Alojz Libuša, Jozef Menšík, Helena Menšíková, Aurel Dermek, Jozef Martinec, Miloš Svoboda

11. – 12. októbra 1952 sa piati slovenskí pretekári s Čajkami zúčastnili známej regaty „O modrú stuhu Vltavy“ v Prahe. Okrem stav. Kovačíka, ktorý skončil celkovo na treťom mieste, dobre obstali aj Menšík, Martinec, Gajdoš a Pospíchal.

Modrej stuhu Vltavy sa v roku 1953 zúčastnil aj Mojmír Kohút, ktorý v triede Mlok obsadil pekné 2. miesto.

Názov prvého jachtárskeho klubu, oddielu sa v priebehu 70 rokov trvania viackrát menil:

1951 – Sokol Priemprojekt
1952 – Tatran Stavoprojekt
1954 – Tatran Stavbár
1962 – Tatran Hydroprojekt
1969 – Tatran Hydroconsult
1993 – Jachtársky klub Tatran Bratislava
2022 – Jachtársky klub Tatran

Bolo to obdobie veľkých povojnových zmien, keď sa vytvárali nové projektové ústavy. Projektanti boli premiestňovaní na nové pracoviská a jachtári, v tom čase prevažne technickí projektanti, na nových pôsobiskách ihneď vytvárali nové jachtárske oddiely.

Aktivita členov po každých vydarených pretekoch rýchlo narastala. Tvrdó trénovali a zúčastňovali sa mnohých pretekov na Slovensku aj v Česku. Prvé úspechy prišli už v roku 1953, keď na Majstrovstvách ČSSR v Brne Eva Kohútová v triede Mlok obsadila 2. miesto a manžel Mojmír Kohút 3. miesto, čo bolo pri vtedajšej absolútnej prevahe českých pretekárov veľkým úspechom.



Nástup pred prvou lodenicou Tatrano

Postupne pribúdali triedové plachetnice. v roku 1954 zakúpil Uhlíř plachetnicu triedy Pirát a v roku 1955 Kohút tzv. O-jolu. v roku 1956 nám pribudla ďalšia O-jola zakúpená SOR – Slovenskou odborovou radou. Lodný park Tatrano sa postupne rozrastal a v roku 1959 nám bola od ČSTV pridelená loď triedy Flying Dutchman – Lietajúci Holanďan, v skratke FD. Národná lodná trieda Čajka skončila svoju pretekársku históriu v roku 1959.

Kapitola druhá

Budujeme lodenice

Pribúdali členovia a priestor maličkaj lodenice 3×6m už nestačil. Okrem toho mesto Senec zrušilo vtedajší športový areál na juhu jazera, kde mala vzniknúť pláž a oddychový areál. Pre športové aktivity bola určená druhá, severná strana jazera.



Slnečné jazera

Preto bol vypracovaný projekt lodenice na severnej strane jazera a v roku 1958 sme začali s výstavbou novej lodenice. Betónová spodná časť a vrchná z drevených panelov boli dokončené v roku 1960. Dochádzanie na „brigády“ bolo dosť namáhavé.

V sobotu popoludní vlakom do Senca, večer vlakom do Bratislavy. v nedeľu ráno opäť vlakom do Senca a večer vlakom do Bratislavy. Auto mal vtedy málokto. Brigádovalo sa počas celého roka vrátane zimy. v teplejších mesiacoch sme spávali v stanoch, alebo v lodiach. Boli odpracované tisíce hodín, avšak s radosťou, keďže to bola drina pre Našu lodenicu.

S lodenicou boli dokončené aj obytné bunky pre členov klubu a pretekárov.



Slnečné jazera



A predsa sa točí...



Pitný režim počas práce, základ boja proti dehydratácii



Svojpomocná stavba murovanej lodenice



Svojpomocná stavba murovanej lodenice



Betónujeme strechu

Samostatnou, ale neoddeliteľnou súčasťou histórie Tatranu je stavebná činnosť. Prvá Lodenica I. bola na južnej strane jazera vedľa vtedajšieho futbalového ihriska. Drevená stavba s rozmermi 3 × 6 metrov bola provizóriom. Nový smerný územný plán Senca však zrušil športový areál, pre ihrisko a lodenice bol určený priestor na severnej strane jazera, kde sú dodnes. Lodenice s malými úpravami také ako pred vyše polstoročím, zato futbal má oveľa krajší areál.

Začiatky výstavby boli poznamenané povojnovým obdobím, nedostatkom stavebných materiálov, nemožnosťou získať stavebné kapacity, ale aj skutočnosťou, že sa začínalo stavať na „zelenej lúke“ bez akéhokoľvek zázemia. Podarilo sa získať staršiu vyradenú drevenú bídu, tzv. „zelovoc“, ktorá po oprave poslúžila ako sklad náradia a materiálu. Nocľahy brigádnikov sa riešili v stanoch, lodiach, alebo len tak „pod širákom“. Pri horšom počasí nás pritúlili kamaráti v už postavených lodeniciach oddielov Hutný projekt, Dynamo Energia, alebo Slávia Senec. Na zemi, na pričiach, kde sa ako dalo. Napriek tvrdým podmienkam sme stavbu Lodenice II. začali zemnými prácami a terénnymi úpravami. Projekt pre stavbu lodenice vypracoval Dpt. Miroslav Beňo a 6. marca 1957 bolo vydané stavebné povolenie. Následne bolo zabezpečené financovanie výstavby cestou MV ČSZ-TV v rámci akcie „T“ schválením rozpočtu 93 443 Kčs.

V januári 1958 bola zahájená výstavba Lodenice II. Zemné práce boli vykonávané prevažne ručne. Nedostatok stavebného materiálu nás prinútil improvizovať, cestou Hydroprojektu sa podarilo získať 44 ks poškodených prefabrikátov, ktoré boli po úprave použité. Na nosné časti stropu lodenice boli použité oceľové nosníky z likvidovaných železničných vagónov v Seredi. Slúžia dodnes. Problémy boli aj s dovozom

materiálov, najmä veľkorozmerných. Dnes sa nad tým pousmejeme, ale v tom čase to bol naozaj vážny problém, dokonca nám pomáhali priatelia z JRD s konským povozom. Nadstavba betónovej časti bola zhotovená z použitých drevených panelov používaných na stavby provizórnych ubytovní.

Výstavba Lodenice II. napriek ťažkým podmienkam pokračovala v letných aj zimných mesiacoch. Dokončená bola koncom roka 1959. Posledné nákupy boli vykonané 31. decembra 1959. Treba však skonštatovať, že počas výstavby lodenice nebola prerušená ani pretekárska činnosť, hoci fungovala v obmedzenom režime. Výstavba bola realizovaná výlučne brigádnickým spôsobom členmi klubu väčšinou cez soboty, nedele a dovolenky. Odpracovaných bolo spolu 5 890 hodín.

V rokoch 1960 a 1961 bolo postavených 13 obytných buniek pre členov. Stavba bola financovaná MV ČSZTV čiastkou 42 000 Kčs. v roku 1961 bolo vybudované hygienické zariadenie pri vchode do areálu. Nadstavba lodenice z drevených panelov doslúžila, zub času a poveternostných vplyvov zapracoval, a tak bolo treba riešiť asanáciu a následnú výstavbu.

Projektovú dokumentáciu na stavbu Lodenice III. v roku 1968 vypracovali členovia klubu Ing. arch. Ľudovít Režucha a Dpt. Miroslav Beňo. Stavebné povolenie bolo vydané 28. novembra 1968.

Problém s financovaním stavby, keďže investičné prostriedky boli takmer nedostupné a národný výbor v Senci odmietol prispieť, boli riešené na MV ČSZ-TV, kde vtedy pracoval ako vedúci stavebno-investičného oddelenia Ing. Cyril Vaňo. Stavba bola financovaná z prostriedkov na údržbu stavieb a bola zahájená v roku 1970.

Projekt vonkajšej terasy vypracoval Ing. Milan Boroš a v roku 1973 boli práce ukončené.



1978 – glajcha počas stavby múrika

Na záver roka 1976 bola získaná dotácia z fondu cestovného ruchu na zariadenie klubovne a dielne.

V rokoch 1978 a 1979 boli vykonané rozsiahle terénne úpravy nábrežia a realizované oporné múry.

Stavba móla si vyžiadala mimoriadne úsilie, keďže sme nemali k dispozícii žiadne vtĺkacie zariadenie. Piloty boli z oceľových rúr a začiatkom roka 1980, keď bola voda zamrznutá, sme ich narážali do dna jazera. Vyrobili sme drevenú masívnu trojnožku, závažím bola oceľová kovadlina z dielne zavesená na lodných ťažiach z Piráta, v hornej časti trojnožky bol zavesený na oske disk bez pneumatiky a potom už len hééj rup! Na jar boli piloty zaplnené betónom a práce sa postupne ukončovali.



1981 – zimné zatĺkanie pilotov pre móla

Všetky práce boli vykonávané členmi klubu, medzi ktorými sa našli odborníci na rôzne profesie. a keď sa nenašli, tak sa naučili. Napríklad, nemali sme zvärača, a tak sa Justín Zemaník naučil perfektne zvärať elektrickou aj plynom. Museli sme byť sebestační.



1984 – Nakladanie na M ČSSR, Rozkoš, Barkas odviezol všetko...

Soboty boli celoročne zasvätené pracovnej činnosti. Dovož a odvoz na „subotníky“ bol zabezpečený legendárnym mikrobused Barkas, a keď nás bolo viac, tak aj vlakom.



...aj lode

Zastávky pre brigádnikov mali presne stanovený čas odchodu. Za meškanie sa platilo tzv. „rumominútami“, ktoré boli počas brigády vymáhané a likvidované. Barkas šoféroval Miroslav Beňo, ktorý ako jediný nelikvidoval rumominúty. Napokon, počas rokov nebola zaznamenaná žiadna nehoda, ani policajno-konfliktná situácia. Len raz sa stalo, že Barkas nedošiel do cieľa, keď pri odvoze Miroslava Križana, ktorý býval na Ahoji, Barkas dostal defekt. Čo čert nechcel, Miroslav mal doma vynikajúcu slivovicu, ktorou sme liečili traumy z defektu, a tak sa domov išlo peši a MHD.

Brigádnická činnosť bola každý rok zakončená v poslednú sobotu pred koncom roka. Pracovalo sa už menej a viac sa likvidovali trestné rumominúty na-

zbierané počas roka. Podaktorí sa s lačným žalúdkom potúžili aj viac a „spadli do firnaju“, alebo ako hovorieval Július Cibulka, „zobrala ich Lucia“. Preto o rok pri poslednej brigáde kapitán oddielu Pavol Neupauer nepripustil potužovanie sa nalačno a osobne nachystal „hemendex“, dobre korenené jedlo, ktoré ihneď dostalo názov – Kapitánove vajcia. a tak vznikla už dlhoročná tradícia stretnutia pred koncom roka s názvom LUCIA, na ktoré naše členky prinesú všakovaké dobroty a kapitán oddielu podáva Kapitánove vajcia. Popravde treba povedať, že odkedy Pavol Neupauer vynašiel Kapitánove vajcia, Lucia nevzala nikoho!

V kapitole o výstavbe treba spomenúť, že bola pripravovaná aj výstavba Lodenice IV. ako nadstavby. v roku 1989 bol Ing. Milanom Borošom vypracovaný projekt nadstavby a realizáciu mala robiť firma Hydrostav. k dispozícii sme mali sumu 480 000 Kčs, no cenová ponuka Hydrostavu bola vyčíslená na 2 000 000 Kčs, preto stavba nebola realizovaná.

V ostatnom období obytné bunky už nespĺňali svoj účel po hygienickej a najmä technickej stránke, preto bola postupne odstránená väčšina buniek. Náhradou sa stali dva obytné kontajner, ktoré slúžia ako stredisko mládeže.

Veľkú zásluhu na obstaraní kontajnerov má Pavol Neupauer, ktorý pomohol získať potrebné finančné prostriedky.

Súčasne boli zrekonštruované sociálne zariadenia a kuchyňa. o sezónnu údržbu budovy a areálu sa starajú správcovia.

Kapitola tretia

Prvé športové výsledky

Prišiel čas intenzívnej športovej činnosti. Od roku 1960 stáli naši pretekári čoraz častejšie na stupňoch víťazov. Pribudli nové lode, zastaralý Mlok bol nahradený modernou triedou Moth, pribudli Finn, FD – Lietajúci Holanďan, Cadet, trieda 420 a neskôr 470. Pretekalo sa na Slovensku v Senci, na Oravskej priehrade, v Piešťanoch a samozrejme na Morave a v Čechách. Pribúdali cesty do Maďarska, NDR, Poľska a spočiatku vzácne výjazdy do západných kapitalistických krajín.



Ico Turzunov na regate v Cannes v roku 1968

Pretekári Tatrana získavali čoraz viac úspechov a majstrovských titulov. Pretekári Tatrana dosiahli víťazstvá a popredné umiestnenia aj na vrcholových európskych a svetových regatách. v roku 1976 sa Róbert Andil umiestnil na ME v triede Moth – junior

ako prvý a v triede Moth – muži na treťom mieste. v roku 1977 sa na MS v triede Moth – junior umiestnil na prvom mieste. Za vynikajúce výsledky mu bol udelený titul Majstra športu.



Robo Andil v plnej jazde v triede Moth



*1976 Majstrovstvá Európy Dánsko, Robo Andil -
1.miesto junióri a 3.miesto muži*



*1977 Majstrovstvá sveta Anglicko, Robo Andil,
1.miesto junióri*



*Vyhlásenie najlepších športovcov Slovenska. Na
snímke je Robo Andil medzi takými veľikánmi ako
Olympijský víťaz Anton Tkáč a najlepší basketbalista
Stanislav Kropilák*

Úspechom bola aj účasť Mareka Valáška na mnohých domácich a zahraničných regatách korunovaná účasťou na Letných olympijských hrách 1996 v Atlante.



1997 MSR Liptovská Mara – Marek Valášek v triede Finn



Jachtárska reprezentácia na Olympijských hrách 1996 v Atlante. Zľava: Jozef Polák, Igor Karvaš, Jaroslav Ferianec a Marek Valášek, Patrik Pollák, Juraj Palmaj, vedúci výpravy



Záber priamo z olympijskej regaty, Marek Valášek na snímke spolu s ďalšími reprezentantami Slovenska v triede 470 Igor Karvaš, Jaroslav Ferianec

Účasť na akýchkoľvek pretekoch mimo Senca bola podmienená prepravou lodí. Dnes je to pomerne jednoduchá záležitosť, ale vtedy to bol vážny problém. Len málokto mal auto a lode boli masívne a ťažké.



Vagónovanie na majstrovstvá Československa v roku 1965 na Orave

Veď triedové plachetnice O-jola a Pirát mali hmotnosť od 170 do 200 kg. Využívala sa preprava vlakom a lode sa prácne nakladali – „vagónovali“. Nezriedka boli použité konské povozy, alebo len tak ručne, na podvozku. Neskôr sa preprava stávala jednoduchšou. Hmotnosť lodí klesala, pribúdali osobné automobily, podvozky a nákladné Avie.4 B 4 E

Vynikajúce výsledky by sa ťažko dosahovali bez tvrdej tréningovej činnosti a kvalitných trénerov. Spočiatku sme boli len samoukovia v technike jazdy, nastavenia takeláže, trimovania plachiet a taktike počas pretekov. Vzácna bola aj jachtárska odborná literatúra. Informácie a skúsenosti sa získavali od českých jachtárov, pozorovaním súperov, čítaním zahraničných jachtárskych časopisov a literatúry. Deťom robili trénerov rodičia a starší súrodenci. Prínosom bola aj publikácia „Športové plachetnice“ vydaná v roku 1981 vydavateľstvom Alfa, ktorej autorom bol

Ing. Július Cibulka. Neskôr to už bola cieľavedomá trénerská činnosť. Tu treba spomenúť predovšetkým JUDr. Ing. Mojmíra Kohúta, ktorého zásluhou pretekári získali mnoho majstrovských titulov vrátane majstrov sveta a Európy.



Mojmír Kohút (vpravo) so svojim zverencom Robom Andilom

O činnosť klubu, výchovnú, športovú, prevádzkovú a spoločenskú sa starajú členovia funkcionárskeho aktívu – výboru, vedeného voleným predsedom. Od založenia klubu boli na čele nasledovní predsedovia:

Sokol Priemprojekt

1951 – stav. Jozef Kovačík

Tatran Stavoprojekt

1952 – Ing. Miloslav Svoboda

Tatran Stavbár

1954 – Dipl. tech. Miroslav Beňo

1958 – Ing. Pavol Neupauer

1961 – Ing. Martin Slaninka

Tatran Hydroprojekt

1963 – Ing. Miloslav Svoboda

1964 – Ing. Pavol Neupauer

Tatran Hydroconsult

1969 – Dipl. tech. Miroslav Beňo

1970 – Ing. Pavol Neupauer

1976 – Ing. Ivan Smetana

1978 – Prof. MUDr. Leodegar Cigánek, DrSc.

1991 – Ing. Pavol Neupauer

Jachtársky klub Tatran Bratislava

1993 –

1998 – Ing. Miroslav Bilka

2003 – MUDr. Pavol Anđel

Jachtársky klub Tatran

2022 – MUDr. Pavol Anđel

Tatran počas svojej existencie založil a pravidelne organizoval viacero pretekov družstiev a jednotlivcov vrátane známych pretekov, ako napríklad Jesenná regata, Pohár mládeže, Kľúč Kráľovej, Tatran Cup, námorné regaty a ďalšie. Najstaršími zdokumentovanými pretekmi organizovaným Tatranom bola v roku 1956 Jesenná regata.



1982, Senec – Jesenná regata



1982, Senec – Jesenná regata, Martin a Milan Borošovci



1984, Senec – Jesenná regata

Neskôr, v roku 1962 vznikol Pohár mládeže. Dlhoročnými riaditeľmi boli Martin Smetana a Jozef Menšík. Tieto pretek sa organizujú dodnes a sú považované za významné pretek Slovenského pohára viacerých lodných tried.



1986, Senec – Pohár mládeže



1986, Senec – Pohár mládeže



1984, Senec – Pohár mládeže

Dlhoročne sme pozývali pretekárov z celého Československa na jachtársky sviatok – Kľúč Kráľovej. Jeho riaditeľom bol Ján Valášek a neskôr Róbert Norulák. Zážitky z jednotlivých ročníkov sú doteraz témou pri stretnutiach jachtárskych bardov.



1987, VD Kráľová – Kľúč kráľovej, riaditeľ Ján Valášek



1990 – Kľúč kráľovej



1999 – Kľúč kráľovej



1999 – Kľúč kráľovej

Pretekmi s dlhoročnou tradíciou je aj Tatran Cup.

Organizácia pretekov si vyžadovala nasadenie veľkého počtu členov počas ich celého priebehu. Boli to rozhodcovia, technické zabezpečenie a pomocníci na brehu pri občerstvení a ostatných prácach. v dnešnej dobe sa veľká časť týchto podujatí presúva na vodnú plochu na Dunaji.

V súčasnosti sa organizujú Majstrovstvá Slovenska tak, že sa pri ich zabezpečovaní striedajú jednotlivé oblasti. V prípade, že sa konajú v našom regióne, tvoria členovia Tatranu základnú kosť organizačného tímu – Milan Boroš ako hlavný rozhodca, Pavol Anđel ako vedúci pre riadenie technického zabezpečenia a záchrannej činnosti.

Dobrý chod jachtárskeho klubu však vyžaduje okrem pretekárov a trénerov aj ľudí, ktorí vytvárajú zázemie a zabezpečujú prípravu a realizáciu pretekov, tzv. „baľfuárov“. Organizátor s pomenovaním riaditeľ pretekov má na starosti všetko. v Tatrane to boli Martin Smetana, Miloš Svoboda, Miroslav Beňo, Pavol Neupauer, Leodegar Cigánek, Július Cibulka, Ján Valášek, Július Kupka, Milan Boroš st., Róbert Norulák, Ján Koval a Milan Boroš ml.

Neodmysliteľnou súčasťou pretekov a regát sú hlavný rozhodca a jeho pomocníci. v minulosti bol známym Mojmír Kohút, v súčasnosti Milan Boroš ml. z pomocných rozhodcov sú to Viera Beňová, Anna Zemaníková, Inka Borošová, Adrika Borošová a Mária Vaňová, ktorá navyše zaznamenávala preteky fotoaparátom.

Nevyhnutné bolo a stále je technické zabezpečenie, počnúc postavením trate a jej označením bójkami, kontrolou štartov až po záchrannú činnosť. Zúčastňovali sa ho voľní členovia klubu, no nezabudnuteľnou legendou je František Dušan Norulák, ktorý po náročnej činnosti počas pretekov po vytiahnutí bójí občas povozil jačiace klubové krásavice. V ostatných rokoch sa o technické zabezpečenie pretekov a stavanie tratí stará najmä Pavol Anđel.



1999, Klúč kráľovej, Dušan Norulák

Bez „bafuňárov“ by to skrátka nefungovalo. Napokon pre prežitie na vode boli dôležití barmani. Obstarávali pitný režim počas pretekov, horúci čaj či minerálku. Veď pretekári, rozhodcovia a technika boli na vode aj niekoľko hodín a to v horúčave aj v studenom čase, v suchu aj v ležaku. No a po pretekoch poskytli aj

dačo ostrejšie. Medzi barmanské legendy sa zaradili Ján Straka a Miroslav Beňo a Robert Norulák.



1982 – 30. výročie YC Tatran, Ján Straka



1987 – 35. výročie YC Tatran, Miroslav Beňo v akcii.

Kapitola štvrtá

Námorný jachting

N eodmysliteľnou súčasťou histórie Tatranu je námorný jachting. Prvou lastovičkou bola účasť na plavbe „Po stopách Odysea“ v roku 1975 organizovaná brnenskými jachtármi. Členom posádky s Oldřichom Karáskom a Františkom Novotným bol člen Tatranu Cyril Vaňo. Štartom lode Galatea, postavenej Jaroslavom Dřevom z Brna, bola rumunská Sulina. Trasa viedla cez Čierne more, úžiny Bospor a Dardanely, ostrovy Lesbos, Théra, Kréta, Hydra a smerovala do aténskeho prístavu Pireus. Dobrodružná plavba sa od Bosporu konala výlučne pomocou plachiet, bez použitia motora a merala 1300 nm. Na lodi okrem hodín a buzoly neboli žiadne iné „budíky“. v roku 1994 pokračovali námorné dobrodružstvá ďalšími plavbami a začala sa doba merania síl, námorné regaty.

Zmenou spoločenského zriadenia a možnosťou voľne cestovať sa otvorili brány pre prvé pokusy na mori. Prvé akcie absolvovali naši členovia ako súčasť posádok vydávajúcich sa na poznávacie plavby.

Medzi významné námorné preplavby patrí bezpochyby dvojtyždňové dobrodružstvo dvoch posádok s trasou z talianskeho prístavu na ostrove Procida, pozdĺž západného pobrežia Apeninského poloostrova, cez Mesinskú úžinu do Stredozemného mora s cieľom v tuniskom Kartágu. Cesta späť viedla okolo Sicílie a Liparských ostrovov. z nášho klubu sa tejto plavby zúčastnili Pavol Anđel, Dušan Norulák a Peter Kačmarík. Neptún bol priaznivo naklonený, a tak

dovolil ešte nie veľmi ostrielaným námorníkom bezpečný návrat.



2004 – Adria Cup

Neskôr už našim jachtárom nestačili jednoduché plavby a zatúžili po zmeraní si svojich síl v pretekoch.

Jednou z prvých organizovaných námorných regát bola VOSR. Názov regaty nie je inšpirovaný známou dejinnou udalosťou, ale znamená „Veľká októbrová SANY regata“. Prvý ročník sa uskutočnil v roku 2000 a podarilo sa ho usporiadať trikrát za sebou.

Nasledovníkom tejto regaty bol Adria Cup, ktorý bol celý v ržii členov Tatranu. Podarilo sa realizovať 11 ročníkov. Boli to etapové preteky, na ktorých sa spoiatku mohli zúčastniť lode rôznych typov. Podmienkou bola dĺžka trupu v stanovenom rozmedzí. Účastníci spoznávali prostredie ostrovov Jadranské-

ho mora a stretli sa tu často bývalí okruhoví jachtári. Jednotlivé posádky boli zložené z troch skúsených jachtárov a zbytok tvorili tzv. turisti. Bola to vynikajúca príležitosť pre našich športovcov otestovať si svoje schopnosti na mori. Turisti si zase odnášali nezabudnuteľné zážitky a pre mnohých to boli chvíle, po ktorých sa rozhodli venovať plavbám na mori aktívnejšie. Súčasťou starostlivosti o posádky bolo každoročne aj darovanie časti jachtárskeho oblečenia. Bolo milé vidieť aj po rokoch pri stretnutí s nimi na iných podujatiach tieto znaky ich účasti na Adria Cupe.

Trate boli každoročne situované do novej lokality a postupne sa stali regatovými cieľmi všetky významnejšie maríny severného a južného Jadranu. Pretekári mali vytvorené veľmi dobré podmienky, súťažilo sa o zaujímavé ceny.



2004 – Adria Cup, loď rozhodcov, Pavol Anđel a Dušan Norulák

Hlavnými aktérmi pri organizácii boli Pavol Anđel, Dušan a Róbert Norulákovci a Daniel Strapák. Ako rozhodcovia boli prítomní Dragan Penjalov (CRO) a Juraj Bělunek (CZE).

Prítomnosťou chorvátskeho rozhodcu sa zvyšovala odborná úroveň regaty a organizátori sa mnohému priučili.

Neskôr vznikali nové regaty, ale VOSR a Adria Cup sa stali základnými piliermi, na skúsenostiach ktorých mohli ostatní stavať.



2004 – Adria Cup

Kapitola piata

RC jachting

Súčasťou histórie Tatranu je aj obdobie RC jachtingu. Ide o rádiovým riadené modely plachetníc, ktoré sa pri svojich pretekoch či regatách riadia pravidlami a zásadami „veľkého“ jachtingu.



Martin Vaňo, 4.miesto na majstrovstvách sveta v triede F5-M Marblehead, 3-násobný majster Európy a 15-násobný majster Slovenska v rovnakej triede

Tatranec Martin Vaňo od roku 2000 až do roku 2013 organizoval na Slniečnych jazerách v Senci preteky pod názvom Senecká regata, ktoré boli zároveň medzinárodnými Majstrovstvami Slovenska rádiovým riadených plachetníc triedy F5-M Marblehead. Nakoľko si Senecká regata získala veľmi dobrú reputáciu na medzinárodnej úrovni, od roku 2006 sa stala súčasťou Európskeho pohára v triede Marblehead.

Tu je vhodné podotknúť, že zatiaľ čo Majstrovstvá sveta sa konali raz za dva roky v rámci jednej jedinej

regaty, Majstrovstvá Európy ako jednorazové preteky neexistovali. Boli plnohodnotne nahradené seriálom pretekov Európskeho pohára, ktorý pozostával zo siedmich regát a jeho víťaz sa zároveň stal zaslúženým európskym šampiónom.

V triede F5-M Marblehead sa v drese YC Tatran stal Martin Vaňo majstrom Slovenska nepretržite v rokoch 1999 – 2013, v triede F5-10 pridol v uvedenom období ďalších 5 titulov.



Martin Vaňo, 4.miesto na majstrovstvách sveta v triede F5-M Marblehead, 3-násobný majster Európy a 15-násobný majster Slovenska v rovnakej triede

YC Tatran bodoval aj na medzinárodnej scéne. Martin Vaňo sa stal majstrom Európy (víťazom Európskeho pohára) v rokoch 2009, 2011 a 2013. Na Majstrovstvách sveta na maďarskom Balatone v roku

2009 získal 4. miesto, pričom od striebornej medaily ho delilo len 0.9 bodu!



Martin Vaňo, 4.miesto na majstrovstvách sveta v triede F5-M Marblehead, 3-násobný majster Európy a 15-násobný majster Slovenska v rovnakej triede



Stupeň víťazov pretekov Senecká regata



Účastníci pretekov Senecká regata



RC plachetnice na trati pretekov Senecká regata

14. NAVIGA Majstrovstvá sveta RC plachetníc – Senec 2007

V roku 2005 na generálnom zhromaždení sekcie S - RC plachetnice svetovej organizácie lodných modelárov NAVIGA v poľskom meste Gdynia pri baltickom mori podal Andrej Režucha kandidatúru na organizovanie 14. Majstrovstiev sveta v RC jachtin-gu. Kandidatúra bola prijatá, prerokovaná a schvá-lená. Bolo rozhodnuté, že podujatie sa ukutoční na Slniečnych jazerách v Senci na Slovensku.

Začalo sa tak dvojročné prípravné obdobie, ktoré sa na prvý pohľad môže zdať dlhé, ale príprava takéhoto podujatia si vyžaduje práve tento čas. Vzhľadom na to, že sa jednalo o prvé takéto podujatie na Slovensku a aj v bývalom Československu, poradiť nemal kto.

Andrej Režucha sa preto rozhodol, že sa bude uchádzať o miesto v realizačnom tíme ISAF Majstrovstiev sveta plachetníc v roku 2006 na jazere Neusiedlersee v Rakúsku. Žiadosť bola schválená a Režucha tak mohol počas 14. dní trvania podujatia ako pracovník organizácie priamo v teréne prejsť všetkými oblasťami relevantných činností - od registrácie pretekárov, cez prípravu depa, tlačového strediska, cateringu, VIP zóny až po ceremónie vyhlasovania majstrov sveta.

Získane poznatky využil pri tvorbe koncepcie Majstrovstiev sveta v Senci. Začalo sa rokovanie s vedením mesta Senec a ako termín bol určený 15. - 25. september roku 2007.

Po intenzívnom roku príprav bola v roku 2006 určená generálna skúška vo forme skúšobného preteku na kontrolu ktorej prišli osobne generálny sekretár organizácie NAVIGA Helmut Türk a predseda sekcie S - RC plachetnice Karl Schmidt. Boli prijatí vedením nášho klubu a po oboznámení sa so stavom príprav podujatia a kontrolou priestorov určených pre kona-

nie MS vyslovili spokojnosť s pripravenosťou a po-priali nám veľa úspechov do ďalšieho roku.

V druhom roku začali intenzívne rokovania so spon-zormi, médiami, budúcimi spolupracovníkmi. Bolo treba rezervovať ubytovanie pre rozhodcov a výkon-ných pracovníkov, ich stravovanie, miesta pre cere-mónie, zabezpečiť technické prostriedky, bójky, atď.

Taktiež začalo rokovanie s jachtárskym klubom Slovan, ktoré ako jediné vlastnilo vhodné mólo na umiestnenie všetkých pretekárov naraz. Touto cestou sa im chceme ešte raz poďakovať za poskytnutie móla a miesta pre rozhodcov.

Po dvoch rokoch intenzívnej prípravy prišiel deň D a do nášho klubu začali prichádzať prví pretekári. Spo-lu sa zaregistrovalo 106 pretekárov z týchto 11 kra-jín : Bielorusko, Česko, Čína, Maďarsko, Nemecko, Poľsko, Rakúsko, Slovensko, Švajčiarsko, Taliansko a Ukrajina. Štartovalo sa v troch lodných triedach - F5 E One Meter, F5 M Marblehead a F5 10 Ten Rater.

Triedy štartovali za sebou, každá jazdila 3 dni. Ako prvá štartovala trieda F5E One Meter. Po troch



Účastníci pretekov Senecká regata



RC plachetnice na trati pretekov Senecká regata

dňoch náročných rozjázd bolo rozhodnuté. Majstrom sveta sa stal Jan Springer z Poľska, striebornú medailu si odniesol do Číny Xuan Dongbo a bronz do Bieloruska Yuru Yermakov.

Ďalšia na programe bola trieda F5M Marblehead. Zlatú medailu si odniesol Jan Springer z Poľska, striebornú Xuan Dongbo z Číny a bronz svetoznámy konštruktér RC plachetníc Janusz Walicki z Nemec-ka.

Po jednodňovej prestávke začala jazdiť posledná, roz-mermi najväčšia trieda - F5 10 Ten Rater. Pretekári už boli dosť vyčerpaní, ale bojovali ďalej. Na stup-ni víťazov sa postavili známi matadori - Zlato Xuan Dongbo - Čína, striebro Liang Yong Čína a bronz Jan Springer Poľsko.

Majstrovstvá sveta boli ukončené slávnostným cere-moniálom na Slniečnych jazerách, kde Andrej Režu-cha prevzal z rúk generálneho sekretára svetovej or-ganizácie RC plachetníc NAVIGA Helmuta Türka zlatú medailu pre organizátora podujatia.

Kapitola šiesta

Škola jachtingu

Z popisu činností je zrejmý široký záber umožňujúci členom klubu, ktorí už „vyrástli“ z okruhového jachtingu, uplatniť a rozvíjať svoje skúsenosti aj naďalej.



Doplniť

Prioritou jachtárskeho klubu Tatran vždy bola a stále je výchova mládeže od útleho veku až po zreých juniorov. Sústreďujeme sa na teoretickú, fyzickú a odbornú prípravu.

Vývoj trénerskej činnosti mal svoje etapy a odzrkadľoval trendy vo vyspelejších jachtárskych centrách v zahraničí.



Beh zdravia

Kluboví tréneri učia nových adeptov základnú abecedu a pravidlá pretekania. Dôležitou súčasťou je aj celoročná kondičná príprava. Po dosiahnutí výraznejších miestnych úspechov športovci majú možnosť účasti na sústredeniach na celoštátnej úrovni. Po otvorení hraníc a zvýšení individuálnej mobility posádok sa čoraz viac začala využívať možnosť trénovať pod vedením skúsených koučov v zahraničí a na veľkých vodách. Naši jachtári tak mali a majú možnosť vidieť život a fungovanie veľkého jachtárskeho sveta. Napokon, aj tréneri tak získavajú cenné poznatky.



Ján Varga a jeho tím

V súčasnosti pracuje v našom klube mládežnícke centrum pod vedením Jána Varga.

Ďalší náš člen Michal Andel sa venuje výchove mládeže v škole jachtingu v areáli pri vodnom diele Gabčíkovo.



Michal Andel a jeho tím



Michal Andel a jeho tím

Kapitola siedma

Naši medailisti

Po slubných začiatkoch a účasti na pretekoch úspechy neprerušila ani výstavba lodenice, ktorá vyžadovala osobné nasadenie každého člena. Po dokončení Lodnice II. sa účasť na pretekoch rozvinula naplno a prišli aj majstrovské tituly.

Zvláštnosťou bolo, že prvý titul majstra republiky v triede O-jola v roku 1959 získal u nás hosťujúci

člen Tatranu Ján Sedlák z TJ Zbrojovka Brno. Známy pretekár bol v rokoch 1958 a 1959 počas vojenskej prezenčnej služby členom Dukly ŽTU v Bratislave a trénoval ako hosť v Tatrane. Tento titul si Tatran neprisvojuje, ale istú zásluhu na ňom má, titul však patrí slovenskému jachtingu.

- 1959 Majstrovstvá ČSSR**
O-jola 1. Ján Sedlák, hosťujúci člen TJ Dukla
- 1960 Majstrovstvá ČSSR**
FD 3. Martin Slaninka, Pavol Neupauer
- 1963 Majstrovstvá ČSSR**
Moth muži 1. Christo Turzunov
Moth muži 3. Dušan Kern
Moth dorast 1. Danka Slezáková
- 1964 Majstrovstvá ČSSR**
Moth muži 1. Christo Turzunov
Moth dorast 1. Danka Slezáková
- 1965 Majstrovstvá ČSSR**
Moth muži 1. Christo Turzunov
- 1968 Majstrovstvá ČSSR**
Finn dorast 1. Pavol Andel



*Udelenie titulu Majster športu
Christovi Turzunovovi ako prvému
jachtárovi na Slovensku*

-
- 1972 Majstrovstvá ČSSR**
420 ženy 1. Dana Jurkovičová – Renáta Režuchová
- 1972 Majstrovstvá SSR**
FD muži 1. Zdeno Ráček – Cyril Vaňo
- 1973 Majstrovstvá SSR**
FD muži 1. Zdeno Ráček – Cyril Vaňo
- 1974 Majstrovstvá ČSSR**
420 ženy 3. Daniela Jurkovičová – Renáta Režuchová
- 1974 Majstrovstvá SSR**
Moth muži 1. Róbert Andil
- 1975 Majstrovstvá SSR**
420 dorast 1. Vojtech Bednárík – Tibor Szulányi
- 1976 Majstrovstvá Európy**
Moth junior 1. Róbert Andil
Moth muži 3. Róbert Andil
- 1977 Majstrovstvá sveta**
Moth junior 1. Róbert Andil
- Majstrovstvá SSR**
Moth muži 1. Róbert Andil
Moth dorast 1. Martin Cibulka
- 1978 Pohár ČSSR**
Moth 1. Róbert Andil
- Majstrovstvá SSR**
Moth dorast 1. Martin Cibulka
- 1979 Majstrovstvá SSR**
Moth 1. Roman Sumerling
- 1980 Majstrovstvá ČSSR**
Europa 1. Martin Cibulka
- Majstrovstvá SSR**
Finn dorast 1. Martin Cibulka



*1972 – Lipno, MČSSR, Trieda 420
1. miesto Jurkovičová – Režuchová*

1981 Majstrovstvá ČSSR

420 muži 1. Milan Boroš – Martin Boroš

Majstrovstvá SSR

420 1. Boroš – Boroš

Finn dorast 1. Martin Cibulka

Europa 1. Ján Urbánek

1982 Majstrovstvá SSR

Finn dorast 1. Martin Cibulka

Europa 1. Ján Urbánek

1983 Majstrovstvá ČSSR

420 muži 1. Milan Boroš – Martin Boroš

Finn dorast 1. Martin Cibulka

Majstrovstvá SSR

Finn dorast 1. Martin Cibulka

Europa Dorast 1. Martin Cibulka

Optimist 1. Martin Pešek

1984 Majstrovstvá SSR

420 dorast 1. Vladimír Ferianec – Martin Boroš

Finn dorast 1. Martin Cibulka

Optimist 1. Marek Valášek

1985 Majstrovstvá ČSSR

420 dorast 1. Júlia Kupková – Jana Kupková

470 3. Milan Boroš – Martin Boroš

420 dorast 2. Róbert Norulák – Igor Varga

Majstrovstvá SSR

420 dorast 1. Júlia Kupková – Jana Kupková

Finn muži 1. Martin Cibulka

Europa 1. Martin Vaňo

Optimist 1. Marek Valášek

Cadet 1. Dana Adlerová – Michaela Kovalová

1986 Majstrovstvá ČSSR

470 1. Milan Boroš – Martin Boroš

420 dorast 1. Júlia Kupková – Jana Kupková

420 dorast 2. Hana Motlíková – Dana Motlíková

Majstrovstvá SSR

420 dorast 1. Dana Motlíková – Hana Motlíková

Finn 1. Martin Cibulka

Optimist 1. Marek Valášek

1987 Majstrovstvá ČSSR

420 dorast 1. Júlia Kupková – Jana Kupková

420 dorast 3. Hana Motlíková – Dana Motlíková

Majstrovstvá SSR

Finn 1. Martin Cibulka

1989 Majstrovstvá SSR

Finn 1. Martin Cibulka

1990 Majstrovstvá ČSFR

420 1. Júlia Kupková – Jana Kupková

1991 Majstrovstvá ČSFR

470 2. Tomáš Valášek – Marek Valášek

420 2. Júlia Bilková – Jana Kupková

Optimist 3. Peter Krajmer

Majstrovstvá SR

Optimist 1. Jozef Páchnik

1992 Majstrovstvá ČSFR

420 1. Júlia Bilková – Miroslav Bilka

Majstrovstvá SR

Finn 1. Martin Cibulka

1993 Majstrovstvá SR

Finn 2. Martin Cibulka

420 1. Júlia Bilková – Miroslav Bilka

Europa 1. Ján Zemaník

1994 Majstrovstvá SR

420 1. Júlia Bilková – Miroslav Bilka

Finn 1. Marek Valášek

1995	Majstrovstvá SR	
	420	1. Júlia Bilková – Miroslav Bilka
	Finn	1. Martin Vaňo
1996	Majstrovstvá SR	
	Finn	1. Marek Valášek
	Finn dorast	1. Ondrej Štefl
	420 dorast	1. Marián Domény – Lukáš Štefl
	Cadet	1. Marián Domény – Dávid Norulák
1997	Majstrovstvá SR	
	Finn	1. Marek Valášek
	420	1. Júlia Bilková – Miroslav Bilka
1998	Majstrovstvá SR	
	Finn	1. Martin Vaňo – víťaz SP
	Laser dorast	1. Lukáš Štefl
1999	Majstrovstvá SR	
	Laser	1. Lukáš Štefl
2000	Majstrovstvá SR	
	420	1. Júlia Bilková – Miroslav Bilka
	Laser – s	1. Marek Valášek
2001	Majstrovstvá SR	
	Laser	1. Lukáš Štefl
	Optimist ml. žiaci	1. Dávid Norulák

Od roku 2003 sú výsledky uvádzané v jednotlivých
lodných triedach VCS-MSR

Lodná trieda OPTIMIST

2003	M. Boroš	2
2004	M. Boroš	2
2006	A. Bilka	1
2007	A. Bilka	1
2008	A. Bilka	3
2009	N. Bilková	3
2011	M. Kecskesová	3
2012	M. Kecskesová	1
2014	M. Kecskesová	2
2015	M. Kecskesová	2
2017	O. Szitas	1

Lodná trieda FINN

2003	M. Vaňo	3
2004	M. Vaňo	3
2006	P. Andel	2
2008	P. Andel	2

Lodná trieda 420

2003	M. Bilka, J. Bilková	3
2006	M. Bilka, J. Bilková	2
2007	M. Boroš, Rosmány	1
	M. Križan, Porubský	2
2008	M. Bilka, J. Bilková	1
2009	J. Bilková, Chrapčiak	1
	A. Bilka, Puchoň	2
2010	A. Bilka, Chrapčiak	1
2011	A. Bilka, Chrapčiak	1
2012	D. Vaďurová, S. Borošová	1
	N. Bilková, L. Maňková	2
	A. Bilka, Chrapčiak	3
2013	A. Bilka, Chrapčiak	1
	N. Bilková, D. Matuška	2
2014	A. Bilka, Chrapčiak	1

	N. Bilková, Dvořák	3
2015	A. Bilka, Chrapčiak	1
	P. Krajmer, J. Blechtová	2
2018	A. Bilka, M. Bilka	1
2021	A. Bilka, Chrapčiak	1
	P. Krajmer, Vančura	3

Lodná trieda ILCA 4

2013	P. Meliš	1
	S. Borošová	3
2018	N. Kecskesová	3
2019	N. Kecskesová	1
2020	J. Melišová	1
	N. Kecskesová	2
2021	J. Mališová	1

Lodná trieda ILCA 6

2003	M. Andel	3
2005	L. Štefl	1
2006	M. Andel	1
	L. Štefl	3
2007	M. Andel	1
2008	M. Boroš	2
2009	S. Borošová	1
2010	S. Borošová	1
2011	S. Borošová	1
2012	M. Andel	1
	S. Borošová	3
2014	S. Borošová	3
2015	P. Meliš	2
2016	P. Meliš	3
2017	M. Kecskesová	2
2018	S. Borošová	2
2019	M. Kecskesová	2
2020	M. Kecskesová	2
2021	P. Lacko	2

Lodná trieda ILCA 7

2003	L. Štefl	1
2005	L. Štefl	1
2006	L. Štefl	1
2009	J. Varga	1
	S. Borošová	2
	M. Andel	3
2018	M. Andel	1
	M. Boroš	3

Raceboard U23 Majstrovstvá sveta

2022	Ondrej Szitás	2
------	---------------	---

Informácie o činnosti a výsledky pretekov boli zaznamenávané klubovými historikmi, ale postupne boli informácie sústreďované za všetky oddiely a kluby na Slovensku.

1957 – 1958	Ročenka Jachting
1961 – 1966	Zpráva krajskej sekcie jachtingu
1967 – 1968	Bratislavský jachtár
1969 – 1984	Slovenský jachtár
1968 – 1986	Jachting ÚV ČSTV
1987 – 1993	Jachtárska ročenka
1994 – 2000	Jachting SYZ

Aj vo vyšších telovýchovných orgánoch mal Tatran svoje zastúpenie. Na začiatku to boli zakladatelia Jozef Martinec, Jozef Kovačík a Jozef Menšík, neskôr aj ďalší členovia klubu. Ing. Pavol Neupauer bol predsedom Slovenského jachtárskeho zväzu v rokoch 1990 – 1994. Prvým meračom pre všetky lodné triedy na Slovensku, čo bola veľmi vážna funkcia, sa stal náš člen Ing. Martin Slaninka.



2022 – Balaton, Majstrovstvá sveta, Raceboard U23, 2. miesto Ondrej Szitás

Kapitola ôsma

Lodné triedy v Tatrane

Oplachtené plavidlá sú známe už tisícročia. Človek je tvor súťaživý a už nikto nevie, kedy sa začalo na plachetniciach aj pretekať. Premiéra športového jachtingu sa mala uskutočniť na prvých novodobých Olympijských hrách v Aténach v roku 1896. Všetko bolo pripravené, ale bohovia Poseidon, Aeolus a Boreas sa nedohodli s Fúriami, a tak sa premiéra pre mimoriadne búrlivé počasie odložila na II. olympiádu v Paríži. Rok 1900 bol premiérou športového jachtingu. Predpisy pre jednotlivé triedy nezaručovali objektivnosť výsledkov ovplyvnených konštrukciou a tvarom lodí.

V roku 1907 bola založená IYRU – Medzinárodná únia pretekárskeho jachtingu, ktorá zaviedla presné pravidlá a predpisy stavby pretekárskych plachetníc s určením rozmerov trupu, plochou plachiet a ďalších charakteristík ovplyvňujúcich plavebné schopnosti. Bol to začiatok monotypov výrazne zmenšujúci roz-

diely medzi jednotlivými loďami a umožňujúci objektivitu výsledkov posádok.

Zakladatelia jachtingu na Slovensku a zároveň klubu Tatran nemali v roku 1951 k dispozícii ani triedové lode a vlastne žiadne plachetnice. Myšlienku dvoch Jozefov Menšíka a Kovačíka začal ihneď realizovať Jozef Kovačík, ktorý navrhol a postavil prvú plachetnicu ako národný monotyp z názvom Čajka. Nebol však uznaný ako trieda v rámci ČSR, preto sa rozšíril prevažne na Slovensku. Plány konštrukcie boli rozmnožené a rozostavaných bolo 6 lodí. Postupne pribúdali ďalšie. Podľa nepotvrdených informácií bolo na Slovensku postavených 11 Čajok. Plány na stavbu sa dostali aj na Moravu, ale nevieme, či boli lode postavené. Na Čajkách sa pretekalo do roku 1960. Od roku 1952 postupne pribúdali monotypy v triedach O-jola, Pirát, Finn, Mlok, Moth, FD, Cadet, Europa, Vorien, Optimist, 420, 470, Laser.

Č

Trieda Čajka

Autorom návrhu a konštruktérom bol stav. Jozef Kovačík v roku 1951. Podkladom a inšpiráciou mu boli zahraničné časopisy, knihy o stavbe lodí a informácie od jachtárov. Vzhľadom na povojnovú situáciu a nedostatok vhodných materiálov boli určené zásady stavby – nízky náklad, malá spotreba, dostupnosť materiálu, jednoduchá konštrukcia pre amatérsku stavbu, malá váha a rozmery, nosnosť pre dvoch členov posádky a dobré plavebné schopnosti.

Dĺžka	240 cm
Šírka	115 cm
Hmotnosť	40 kg
Plocha plachty	5 – 6,5 m ²
Typové označenie	Č

Čajka mala variabilné oplachtenie, vysokosťažňové s hlavnou plachtou, alebo aj s kosatkou pre dvojčlennú posádku. Zostrojené bolo aj nízkosťažňové oplachtenie s tzv. vratipňom (gafla), ktoré umožnilo zväčšiť plochu plachty.

Na Čajkách pretekali: Jozef Kovačík, Jozef Menšík, Jozef Martinec, František Gajdoš, Jaroslav Pospíchal, Alojz Libuša a Ferdinand Dobrý.

Ostatní členovia a členky sa zúčastňovali miestnych pretekov, napr. Ilona Menšíková, Jozefína Gabašová, Juraj Oškerda, Miloslav Svoboda, Anna Pavešicová.



Lodná trieda Čajka

Miestnych pretekov sa zúčastňovali všetci členovia, ale na preteky do Čiech, na Moravu, alebo na majstrovstvá republiky boli nominovaní len tí najlepší.



Čajky – príprava na preteky

Lodná trieda Čajka napokon nebola schválená a za národnú triedu bol určený Mlok. Čajka svoje pretekárske kraľovanie na Slovensku skončila v roku 1960. Položila však základ lodných tried na Slovensku



Čajka



Trieda Moth

Vznikla v roku 1929 ako plachetnica s veľmi voľnými stavebnými predpismi. Stanovená bola len dĺžka 3,35 m a plocha plachiet 7 m². Stavebné plány Mloka boli k dispozícii, konštrukcia bola jednoduchá a dostupné boli aj stavebnice pre amatérsku stavbu. Vyrábali sa z rôznych materiálov, väčšinou z preglejky, neskôr z laminátu, ale aj zo sololitu a duralového plechu. Mlok sa rýchlo rozšíril v Česku, ale aj na Slovensku. Prvé Majstrovstvá ČSR sa konali už v roku 1953.



Voľnosť stavebných predpisov umožňovala experimentovať s tvarom lode, vznikali nové varianty a napokon bola trieda MLOK v roku 1970 premenovaná na MOTH IMCA. v tom istom roku sa odštípil monotyp EUROPA.

Dĺžka	3,35 m
Šírka	2,25 m
Plocha plachty	7,0 m ²
MOTH IMCA	7,9 m ²

V začiatkoch bola k dispozícii iba jedna loď vo vlastníctve Mojмира Kohúta. Ďalšiu loď zakúpil Ferdinand Dobrý. Štátne orgány ešte stále pozerali na jachting ako na buržoázny šport a neinvestovali do nákupu nových lodí. Prelom nastal až po kritike ústredných telovýchovných orgánov, ktoré „ignorovali“ medzinárodné úspechy sovietskych jachtárov. Jachting prestal byť okamžite buržoáznym prežitkom a lodný park sa rozširoval.



V triede MLOK slávili naši pretekári prvé úspechy už v roku 1953 keď na majstrovstvách ČSR získala v triede ženy 2 miesto Eva Kohútová a v triede muži 3 miesto Mojmír Kohút. Boli to mimoriadne cenné

trofeje, pretože porazili oveľa skúsenejších českých pretekárov.

Na ďalšie úspechy sme museli čakať desať rokov keďže staré mloky doslúžili a nových nebolo, ale to už nastala éra triedy MOTH IMCA. Mojmír Kohút sledoval vývoj v triede a tak sa najprv na kolene upra-vovali lode a po osvedčení úprav stavali nové. a pri-chádzali úspechy, domáce i zahraničné.



1963 M ČSSR
MOTH muži 1. Christo Turzunov
MOTH dorastenky 1. Danka Slezáková

1964 M ČSSR
MOTH muži 1. Christo Turzunov
MOTH dorastenky 1. Danka Slezáková

1965 M ČSSR
MOTH muži 1. Christo Turzunov

1974 M ČSSR
MOTH muži 1. Róbert Andil

1976 M ČSSR
MOTH muži 1. Róbert Andil

1976 ME
MOTH junior 1. Róbert Andil
MOTH muži 3. Róbert Andil

1977 MS
MOTH junior 1. Róbert Andil

1977 M SSR
MOTH muži 1. Róbert Andil
MOTH dorast 1. Martin Cibulka

1978 M SSR
MOTH dorast 1. Martin Cibulka

1979 M SSR
MOTH muži 1. Roman Sumerling



Ako vidieť, v tejto lodnej triede sme dominovali v rámci ČSSR a nestratili sme sa ani v európskom a svetovom jachtingu. MOTH bol formulou medzi triedami. Rýchle sa dostával do skĺzu no vyžadoval skúseneho a fyzicky zdatného kormidelníka.

Na Mothe ďalej pretekali Daniela Slezáková, Christo Turzunov, Dušan Kern, Róbert Andil, Roman

Sumerling, Martin Cibulka, Peter Križan, Martin Boroš, Milan Boroš, Andrej Režucha a mnohí iní.

V ďalších rokoch už nasledovala éra triedy EURO-PA, kde výsledky boli podmienené drahými kvalitnými loďami a materiálom.

Trieda Moth je aktívna dodnes na celom svete. Má status vývojovej triedy, kde sa testujú nové technológie a trendy v jachtingu, ktoré sú potom preberané do mnohých nových, moderných tried.



Spoznávate starého Mloka?



2020 – Majstrovstvá UK, štart, žiaľ bez slovenskej účasti



Trieda O-jola

V roku 1934 konštruktér Helmuth Stauch zvíťazil v súťaži konštruktérov pri výbere monotypu jednoposádkovej plachetnice pre olympiádu v roku 1936 v Berlíne, jachting v Kieli. Výborne riešená loď si ihneď získala priaznivcov a používa sa súťažne dodnes vo viacerých krajinách Európy.



V Tatrane vlastnil prvú O-jolu Mojmir Kohút. Postupne pribúdali ďalšie lode vyrobené v Brne.

Dĺžka lode	5,00 m
Šírka	1,66 m
Plocha plachty	10,80 m ²
Hmotnosť	180 kg

V tejto triede pretekári Tatranu nezaznamenali výrazné úspechy na majstrovstvách republiky. Miestnych a slovenských súťaží sa zúčastňovali viacerí členovia, ktorí sa na lodiach striedali. Trieda O-jola na Slovensku skončila v roku 1970.





Trieda Pirát

Novým konceptom pre veľkú rodinu nemeckých jachtárov bol Pirát. Navrhol a skonštruoval ho Karl Martens v roku 1938. Prednosťou bola ľahká a lacná stavba pre amatérov.



Táto dvojposádková šarpiová plachetnica bola ideálna pre výcvik aj pretekánie, preto sa stala veľmi populárnou. Českí jachtári si postavili prvú loď už v roku 1950 a u nás sme zakúpili prvú loď v roku 1954. Postupne pribúdali ďalšie. Ústredie telovýchovy už nebralo jachting ako buržoáznú zábavu, vďaka čomu začalo poskytovať finančné prostriedky a sprostredkovať dovoz lodí z NDR.



Pirát sa so svojou masívnosťou, stabilitou a dobrou ovládateľnosťou stal na Slovensku, a samozrejme v Senci, najrozšírenejšou triedou. Pretekali na ňom všetky kategórie – dorastenci, juniori, muži, ženy aj zmiešané posádky. a tak na majstrovstvách jedinu loď použili aj viaceré posádky.



Každá lodná trieda postupne starne a je nahradzovaná novými, vylepšenými triedami. Politika výmeny lodných tried je často ovplyvnená osobným názorom, čo nie je vždy šťastné. Aj Pirát sa dostal do nemilosti a hoci v Česku sa jazdili majstrovstvá republiky v rokoch 1977 – 1993 len na Máchovom jazere a po roku 1980 nastalo výrazné oživenie triedy, na Slovensku PIRÁT odplával do zabudnutia.

Dĺžka lode	5,00 m
Šírka	1,61 m
Plocha plachty	10 m ²
Hmotnosť	170 kg

Po roku 1980 hmotnosť výrazne klesala.



V Tatrane na Pirátovi jazdili hádam všetci členovia. Loď bola ideálna na výcvik, bola pevná, stabilitu zabezpečovala ťažká železná plutva. Dalo sa v nej aj spať a pri použití plachtového krytu – perzenik, poskytovala aj ochranu pred dažďom, alebo aj určité súkromie.

Na výcvik ju často využívali Jozef Martinec a Ferdinand Dobrý, Jozef Menšík s manželkou, Mojmír Kohút s manželkou, Miloš Svoboda s manželkou, Martin Slaninka s manželkou, Miťo Kurimský, Oľga Petrátúrová, Julka Fränkelová, Vierka Gažová, Tiťo Sivoš, Štefan Slezák s manželkou, Justín Zemaník s manželkou a mnohí ďalší. Na pretekanie sa už vytvorili dvojice, ktoré sa starali o dobrý stav lode, trimovali plachty, v prípade potreby ich aj prešli, ako napríklad Justín Zemaník. Ukázalo sa, že veľmi dobre. Aby Pirát čo najlepšie kĺzal po vode, pred pretekom sa vytiahli lode na breh a dno sa natieralo grafitom. Grafitový prášok sa rozmiešal s vodou na kašičku, ktorou sa natrelo dno lode. Po zaschnutí sa dno leštilo flanelovou handrou. Keď nebola handra, tak aj teplákmi. Samozrejme, vymýšľali sa rôzne triky, napríklad grafit sa zmiešal s liehom, takže rýchlejšie vyschol na lodi. Našli sa však aj iné novátorstva. Napríklad Justín Zemaník so Stanislavom Šustrom v prvom rozjazde jedných pretekov vyhrali a aby boli ešte lepší, vytiahli loď von, povytierali ju do sucha a natreli novinkou odpudzujúcou vodu – Silichromom. Povrch vyleštili, hodili loď na vodu, odštartovali medzi prvými a skončili poslední. Experiment nemusí byť vždy úspešný.

K pretekárskym dvojiciam patrili Justín Zemaník – Stanislav Šuster, Irča Jesenáková – Oľga Petrátúrová, Jesenáková – Beňová, Alica Šusterová – Ľuba Batelková, Jesenáková-Obenauová a ďalší.

Lode, ktoré nám boli pridelené, boli staršie a predtým používané, takže sa v tejto lodnej triede nezáiskali výraznejšie úspechy. Napriek tomu všetci, ktorí ju poznali, ju oceňujú a majú na ňu krásne spomienky.



Trieda Finn

Trieda Finn je jednoposádková olympijská lodná trieda. Od svojho debutu na Letných olympijských hrách v Helsinkách v roku 1952 sa Finn objavil na každých letných olympijských hrách, čím sa stal najdlhšie slúžiacou lodnou triedou.

Dĺžka lode	4,50 m
Šírka	1,51 m
Plocha plachty	10 m ²
Hmotnosť	105 kg

Finn je fyzicky náročná loď na preteky na najvyšších úrovniach, najmä preto, že pravidlá triedy teraz umožňujú neobmedzené kývanie lode a pumpovanie plachiet, keď je vietor nad 10 uzlov.

Trup Finn sa zmenil od počiatku veľmi málo, zmenili sa ale materiály, z ktorých je konštruovaný. Prvé lode boli postavené z dreva – vodeodolná preglejka, gabonové dyhy a iné. Neskôr sa začal presadzovať ako konštrukčný materiál kompozitný laminát, ktorý zjednodušil výrobu a údržbu a umožnil priemyselnú výrobu lodí.

Významne sa ale zmenili technológie pre sťažne a plachty. Prvé sťažne boli drevené, postupne sa prešlo na duralové, ktoré boli ohybnejšie a umožňovali lepšiu kontrolu plachiet. V súčasnosti sú bežné karbónové sťažne.

Plachty sa tiež vyvíjali od bavlnených, cez dakronové až po dnešné vrstvené materiály ako Technora, polyester a Kevlar.



Pre Letné olympijské hry 1952 v Helsinkách bolo potrebné nahradiť O-jolu pre jej nemecký pôvod novou jednoposádkovou plachetnicou. Súťaž vyhral Richard Sarby zo Švédska a bola na svete krásna a moderná loď FINN. Mala na tú dobu nevídanú vlastnosť, vedela jazdiť v sklze, čo predviedol skvelý jachtár a mnohonásobný olympijský víťaz Elvström. Získať kvalitnú loď bolo veľmi ťažké. Boli už skúsenosti s výstavbou Mlokov a tak Miroslav Beňo začal so stavbou z mahagónovej dyhy lepenej epoxidom v prenajatej dielni blízko Dynamitky.



Šport pre chlapov. Martin Vaňo na Finn-e.

Na Finne pretekali Ivan Beňo, Miroslav Beňo, Martin Cibulka, Igor Menšík, Peter Križan, Pavol Andel, Jozef Kleštinec, Dušan Kucharič, Peter Kačmárik, Jaro Skovajsa, Oto Vágner, Jožo Páchnik, Ivan Smatana, Dušan Kern, Andrej Režucha, Jano Zemaník, Martin Vaňo, Marek Valášek, Ondrej Štefl a mnohí ďalší.



2021 – VDG Gabčíkovo, MSR v jachtingu.



Martin Cibulka



Ján Zemaník

FD

Trieda Flying Dutchman

Vývoj lodných tried pokračoval a pri snahe mať ďalšiu „sklzovú“ loď vo vyhľadávacej súťaži sa presadil v roku 1951 Uilke Van Essen so svojou najrýchlejšou plutvovou dvojposádkovou plachetnicou. Kvalita lode bola očividná a tak sa v roku 1960 stala na 32 rokov olympijskou triedou. v roku 1959 nám bol pridelený prvý Holanďan vyrobený v NDR.

Dĺžka lode	6,10 m
Šírka	1,80 m
Hmotnosť	130 kg
Plocha plachiet	16,99 m ² + 21 m ² spinaker



Martin Slaninka a Pavol Neupauer

Trup a sťažň boli drevené, oplachtenie z prírodného materiálu. Neskôr sa podarilo zadovážiť si dakronové oplachtenie a duralový sťažň. Posádku tvorili Martin Slaninka a Pavol Neupauer.

Neskôr Pavol Neupauer a Ivan Plašil a od roku 1962 – 1965 Pavol Neupauer – Cyril Vaňo. Šťastie skúšali aj bratia Lahovci, no loď bola už opotrebovaná, plachta tiež nebola schopná konkurencie a na kúpu kvalitnej lode a materiálu neboli prostriedky.



Holanďan bol naozaj vynikajúcou loďou. Pomerne rýchlo sa dostával do sklzu a dosahoval dovtedy nevídanú rýchlosť. Na Lipne sme počas tréningu dokonca predbehli motorový čln idúci 50 kilometrovou rýchlosťou. Najlepší výsledok dosiahli Martin Slaninka a Pavol Neupauer, keď na Majstrovstvách ČSSR v roku 1960 získali 3. miesto.



Podmienkou pre dosiahnutie dobrých výsledkov v rámci republiky bola kvalita lode a najmä oplachtovania. o meraní síl v zahraničí sme ani neuvažovali.

Nemecké lode Karlisch a talianske laminátové Alphy boli pre nás nedosiahnuteľné, o kvalitných plachtách ani nehovoriac. Politika lodných tried sa u nás, bohužiaľ, osudovo dotkla aj FD.





Trieda Europa

Europa je jednoposádková plachetnica navrhnutá belgickým Aloisom Rolandom ako súčasť triedy Moth. Neskôr bola zmenená na samostatnú one-design triedu.



Oravská priehrada, MSR v triede Europa

Dĺžka lode	3,35 m
Šírka	1,35 m
Plocha plachty	7,0 m ²

V čase kraľovania MLOKA a MOTH A navrhol a skonštruoval v roku 1962 belgický konštruktér a jachtár ďalší variant, ktorý nazval EUROPA. Jazdila sa nej pod označením MLOK, ale od roku 1966, keď vznikla EUROPE CLASS UNION, má EUROPA vlastné označenie E v modrom kruhu. Loď rýchlo získala popularitu a rozšírila sa po celom svete.

V roku 1992 bola Europa súčasťou Letných olympijských hier ako jednoposádková trieda pre dámy.

Na Európe pretekali Dana Beňová, Martin Vaňo, Andrej Režucha, Jano Zemaník, Jano Varga, Martin Pešek, Jano Urbánek, Kristína Griačová, Richard Jurkovič a ďalší.



Ako toto dopadne?



Ján Urbánek



Ján Zemaník, Jesenná regata



Andrej Režucha, Jesenná regata



Martin Vaňo

Možnosti nových materiálov umožnili konštruktérom navrhovať moderné lode, a tak v roku 1960 Christian Maury z Francúzska navrhol celolaminátovú dvojposádkovú plachetnicu 420.

Dĺžka lode	4,20 m
Šírka	1,63 m
Plocha plachiet	10,25 m ² + 8,83 m ² spinaker
Hmotnosť	80 kg

Obrovský záujem o loď a udelenie licencie na výrobu aj na Slovensku urobil loď dostupnú pre jednotlivcov, no najmä pre kluby. Kvalita trupov však nebola vždy ideálna. Pri dotiahnutí bočných stehov vznikali v trupe „lavóre“ ovplyvňujúce rýchlosť lode.



1971 – Jurkovičová – Režuchová, prvá posádka triedy 420 v našom klube



1974 – Majstrovstvá ČSSR, 3. miesto, Jurkovičová – Režuchová

Na prvej plachetnici triedy 420 v našom klube pretekala posádka Daniela Jurkovičová a Renáta Režuchová v roku 1970. Posádka bola zložená z bývalých pretekárov triedy Moth a Pirát. Iniciátorom bol tréner Mojmír Kohút, ktorý sa v nasledovných rokoch intenzívne venoval športovej príprave tejto posádky čo viedlo k titulu Majstra Československa v roku 1972 a ďalších medailových miestach na Majstrovstvách ČSSR v nasledovných rokoch.



Senec, Martin a Milan Borošovci



1982 – Modrá stuha Senca, bratia Borošovci

Okrem iných na 420ke pretekali: Daniela Jurkovičová, Renáta Režuchová, Martin Boroš, Milan Boroš, Miroslava Beňová Eislerová, Vladimír Eisler, Irena Havránková, Róbert Norulák, Martina Noruláková Menkinová, Štefan Petráš, Peter Szepeši, Juraj Martinka, Ivana Martinková, Ivan Beňo, Vojtech Bednárik, Ľibor Suláni, Ali Bystričan, Dušan Bystričan, Leodegar Cigánek ml, Lea Cigánková, Ľubomír Laho, Marián Podmanický, Táňa Bezáková, Jano Straka, Ladislav Straka, Juraj Šimko, Zuzana Šim-

ková, Peter Krajmer, Miroslav Bílka, Júlia Kupková Bílková, Jana Kupková, Tomáš Valášek, Marek Valášek, Hana Motlíková, Dana Motlíková, Lukáš Štefl, Marko Križan, Nina Bílková



Senec, Júlia a Miro Bilkovci



Senec, Júlia a Jana Kupková



Senec, Júlia a Jana Kupková



2022 – VDG Gabčíkovo, Krištáľový pohár



2021 – VDG Gabčíkovo, 3. miesto MSR, Peter Krajmer a Marek Vančura



2022 – VDG Gabčíkovo, Krištáľový pohár, štart

470

Trieda 470

470 je dvojposádková jednotrupá plachetnica typu dinghy vybavená spinakerom a hrazdou. Názov triedy je odvodený od dĺžky trupu v centimetroch. Je prísne one-design, výrobcovia musia byť držiteľmi licencie od World Sailing, čo minimalizuje rozdiely lodí a oplachtenia od rôznych výrobcov. Malé rozdiely v rýchlosti lodí robí plachtenie na 470 takticky veľmi náročným. Vhodný pomer veľkosti oplachtenia a hmotnosti lode a posádky umožňuje 470 plachtiť dynamicky vo veľmi veľkom rozpätí vetra a vln.

Dĺžka lode	4,70 m
Šírka	1,69 m
Plocha plachiet	12,70 m ² + 13 m ² spinaker
Hmotnosť	120 kg

Novú dvojposádkovú celolaminátovú loď navrhli v roku 1963 A. Cornu a J. Marin. v roku 1975 bola zaradená medzi olympijské lodné triedy. Je vybavená spinakerom a hrazdou. Pomerne veľká plocha plachiet v pomere k hmotnosti umožňuje lodi kĺzať už od rýchlosti vetra 8 uzlov (4 m/s), vyžaduje preto od posádky značnú obratnosť a zručnosť.



1988 – Senec, bratia Borošovci





1987 – Králová



1987 – Králová



1987 – Králová



Trieda Optimist

Ideálna plachetnička pre deti a začiatočníkov. Konštruktér Clark Mills ju navrhol ešte v rokoch 1927 – 28. Dnešný vzhľad získala v roku 1965, keď bola založená asociácia IODA – Medzinárodná asociácia lodnej triedy OPTIMIST. Stala sa z nej loď so štatútom medzinárodnej lodnej triedy pre deti od 8 do 14 rokov. Loď sa veľmi rýchlo rozšírila do celého sveta.

Na Slovensku sa história triedy začala písať neskôr, v tom čase politika lodných tried preferovala pre výcvik mládeže triedu CADET. Vizionár Mojmír Kohút vedel, že na západ od našich hraníc sa veci majú inak a že budúcnosť vo výučbe a príprave detí je práve v triede OPTIMIST. v roku 1974 dostal Andrej Režucha od rodičov prvú plachetnicu triedy OPTIMIST. Pochopiac výhody prípravy následne aj Ján Valášek zadovážil také lode pre svojich synov Mareka a Tomáša. Pomohol im tak k ich jachtárskemu rozvoju. Ovocím tohto kroku je syn Marek, ktorý je dnes úspešným trénerom jachtingu v USA.

Dĺžka lode	2,30 m
Šírka	1,13 m
Plocha plachty	3,50 m ²
Hmotnosť	35 kg

Na Optimiste pretekali : Tomáš Valášek, Marek Valášek, Martin Pešek, Sophia Noruláková , Dávid Norulák, Doplniťostatné mená



1974 – prvý optimist na Slovensku, Andrej Režucha



2021 – VDG Gabčíkovo, MSR v jachtingu



Senec



Optimist v sklze

C

Rozvoj tejto dvojposádkovej plachetnice pre mládež v Československu má zaujímavé pozadie. Postavil ju Jack Halt v Anglicku v roku 1947. Bola známa aj u nás, ale nebol veľký záujem o výrobu ani dopyt jachtárov. v roku 1970 mali byť uskutočnené veľké medzinárodné preteky mládeže a usporiadateľovi vznikla povinnosť požičať lode zahraničným účastníkom. Naviac, neskôr sa preteky vyhlásili za 1. majstrovstvá sveta mládeže. Tak vznikla firma NOE, ktorá vyrobila množstvo lodí CADET. Chýbajúce lode zabezpečil Otakar Malý z Poľska.



1981 – Piešťany

Na Cadetovi vyrástlo množstvo vynikajúcich pretekárov. v Tatrane prešli Cadetom takmer všetky deti. Bol ideálnou plachetnicou na výuku. Veľký skúsený kormidelník a malý neskúsený o dve hlavy menší kosatník, to bol bežný pohľad na posádku Cadeta.

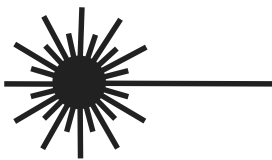
Trieda Cadet

Na Cadete pretekali: Miroslava Beňová Eislerová, Irena Havráňková, Ivan Beňo, Vojtech Bednárík, Jana Cibulková, Ružena Bezáková, Zbyšo Kovačovský, Juraj Šimko, Jano Varga, Martin Kremer, Martina Kremerová, Martin Vaňo, Jano Zemaník, Richard Jurkovič, Marián Suchovský, Michaela Kovaľová, David Norulák, Sophia Noruláková



1981 – Piešťany

Dĺžka lode	3,22 m
Šírka	1,37 m
Plocha plachiet	5,16 m ² + 4,25 m ² spinnaker



Trieda Laser

Jednopošádkovú plachetnicu jednoduchéj konštrukcie navrhli v roku 1970 traja konštruktéri Ian Bruce, Bruce Kirley a Hans Fogh. Medzi olympijské triedy bola zaradená v roku 1996.

Dĺžka lode	4,20 m
Šírka	1,40 m
Plocha plachty	4,70 – 7,06 m ²
Hmotnosť	60 kg

Lodná trieda Laser je jednou z najrozšírenejších tried na svete. Je tak vcelku jednoduché nájsť preteky takmer kdekoľvek na svete a pri troche šťastia pretekať s jachtárskym legendami.



2021 – VDG Gabčíkovo, MSR v jachtingu

Jej výhodou je, že na jednom trupe sa dajú jednoducho alternovať 3 veľkosti plachiet, delia sa teda na (od najmenšej po najväčšiu):

Laser 4.7 (v súčasnosti ILCA 4)

Laser Radial (v súčasnosti ILCA 6) - olympijská trieda pre ženy

Laser Standard (v súčasnosti ILCA 7) - olympijská trieda pre mužov



2021 – VDG Gabčíkovo, MSR v jachtingu

V našom jachtárskom klube boli prvé lode triedy Laser zakúpené v roku 1996 a prvý Laseristami sa stali Marek Valášek a Peter Krajmer. V roku 1997 sa ku nim pridali Maroš Cibulka a Lukáš Štefl a flotila sa rozšírila o ďalšie dve lode. Od roku 2001 začal pretekať ďalší člen nášho jachtárskeho klubu Michal Andel, ktorý sa neskôr stal aj reprezentačným trénerom pre Laser a pomáhal nielen zaúčať nových pretekárov, ale ich aj viesť k lepším výsledkom. Neskôr sa začali rozširovať aj menšie oplachtenia – Radial a 4.7 čo práve pomohlo k náboru mladších pretekárov, pre

ktorých bol Standard príliš náročným oplachtením. Náš klub tak v tejto lodnej triede reprezentoval a zaujímavé výsledky dosahoval celý rad ďalších pretekárov - napr. Patrik Meliš, Jana Melišová, Michaela Kecskéssová, Nikoleta Kecskéssová, Soňa Borošová, Michal Boroš, neskôr Peter Lackó a Martin Osuský.

Od počiatku lodnej triedy Laser na Slovensku pretekári z nášho klubu dosahovali významné umiestnenia na národnej ako aj medzinárodnej úrovni.



2021 – VDG Gabčíkovo, MSR v jachtingu

M

Trieda Marblehead

Jednotrupová RC plachetnica, hlavná plachta a kosatka, pevný kýl, RC ovládanie plachiet a kormidla. Navrhol ju americký konštruktér Roy L. Clough a je pomenovaná podľa mesta Marblehead v USA.

Dĺžka lode	1,28 m
Šírka	0,29 m
Plocha plachty	0,56 m ²
Hmotnosť	6,5 kg s kýlom

Úspechy našich členov:

2000 – 2013 MSR

1. Martin Vaňo

2009, 2011, 2013 Europa Cup

1. Martin Vaňo

2000 MSR

3. Andrej Režucha

2001 MSR

3. Andrej Režucha

V roku 1998 priniesli do nášho klubu prvé RC plachetnice Martin Vaňo a Andrej Režucha. Získali ich od vtedajšieho Majstra Slovenska Tibora Platznera z Komárna. Prvé skúsenosti s pretekaním získavali na pretekoch na Slovensku a v zahraničí. V roku 2000 sa rozhodli usporiadať prvé preteky v Senci s názvom Senecká regata. V prvých rokoch sa pravidelne striedali vo vedení preteku, na ktorý začali chodiť špičkový pretekári z Rakúska, Česka, Maďarska a Poľska. Senecká regata sa tak behom pár rokov zaradila medzi popredné podujatia RC jachtingu v Strednej Európe a neskôr sa stala súčasťou seriálu pretekov Europa Cup, čo je dodnes podujatie pre pretekárov z európskych krajín



Trieda Raceboard

Raceboard je moderná windsurfová trieda so skopnou plutvou, ktorá umožňuje vynikajúcu stúpaosť na kurzoch ostro proti vetru a vysokú rýchlosť na ostatných kurzoch.

Windsurfové triedy sa v Tatrane sporadicky objavovali od počiatkov windsurfinhu na Slovensku, avšak bez výraznejších výsledkov na pretekoch.

Zmena nastala až s príchodom novej generácie jachtárov. Ondrej Szitás na Majstrovstvách sveta na Balatone obsadil fantastické druhé miesto v kategórii U23, čím sa stal vicemajstrom sveta.



2022 – Balaton, Majstrovstvá sveta Raceboard



2022 – Balaton, Majstrovstvá sveta Raceboard

Kapitola deviata

Zo života jachtára

Príbeh: Cyril

V šesťdesiatych rokoch už boli kontakty so zahraničnými jachtármi dosť bohaté, a tak na väčšie preteky prichádzali aj jachtári z Poľska, Maďarska, NDR a dokonca aj z kapitalistických krajín. Pri niekto-rej z veľkých cien prišli borci z Gdanska, ostrieľaní a skúsení jachtári. Pricestovali v noci a po úmornej dlhej ceste videli len posteľ. Ráno bolo krásne a sl-nečné. Vyšli na terasu lodenice Tatranu a obdivovali krásne čistú vodu a na nej plaviace sa labute. Zadné jazero ešte nebolo prepojené. Jeden z nich povedal aj za ostatných, že už prešli kus sveta, ale taký krásny jachtársky prístav ešte nevideli. Vzápätí sa spýtal: „No a kde sa jazdia preteky?“ Pavol Neupauer odpovedal: „No predsa tu!“ ukázal rukou na jazero. Na prvý raz nepochopil. „No vidím, tu je prístav, ale kde sú trate pretekov?“ Trvalo chvíľu, kým pochopil, že to čo vidí, je celá vodná plocha na pretekanie. a boli prekvapení, že na takom malom „plúvátku“ vyrástli takí zdatní jachtári.

Príbeh: Cyril

Niekedy v roku 1974 pribudol nový člen Prof. MUDr. Leodegar Cigánek, DrSc. s manželkou a deťmi. v tom čase sa na lodenici intenzívne pracovalo, betó-novalo, kopalo a murovalo. Každý, ak nebol na vode, musel priložiť ruku k dielu. „Známy neurológ Leo“, ako sme ho volali, bol v tom čase aktívnym neurochi-rurgom a šetril si, pochopiteľne, svoje prsty. Miro Beňo – stavbyvedúci, palier a predák v jednej osobe, Leovi pridelil prácu nakladať a na fúriku voziť tvárni-

ce a tehly. Leo ticho namietol, že si ako chirurg musí šetriť ruky a požiadal o ľahšiu prácu. Miro Beňo ho vypočul a s jemu vlastným stoickým kludom utrúsil, že iná práca momentálne nie je, ale že si môže vybrať, jachting a fúrik, alebo jemné ruky. o tom, ako sa Leo rozhodol, svedčí aj to, že neskôr trinásť rokov viedol klub ako predseda.

Príbeh: Cyril

Pri jednom z výjazdov na preteky do Žermaníc sme cestou zo Senca mali v Hlohovci naložiť aj Pala An-dela. Pred odchodom Palo zavolať, že bude čakať za odbočkou na Hlohovec, aby sme nestrácali čas. Podľa dohody sme pomaly odbočili na Hlohovec a vyzerali Pala. Nikde sme ho nevideli, ale z kukurice vybehla nejaká žena a kývala na nás. Pekne oblečená, na vyso-kých opätkoch, vyzývavo vymaľovaná s poriadnymi „prednosťami“ a kabelkou. Dušan Norulák sa usmial pod fúzy a poznamenal čosi o fraštických ľahkých ženách. Baba sa však hnala za nami a tak sme vtedy už tušiť, že ide o lotrovinu, zastavili. Vynadala nám, že nechceme pomôcť „úbohému dievčaťu“ v núdzi. a tak sme úbožiačku – Pala naložili a pokračovali do Žermaníc, kde sa zmenil na dokonalého muža.

Príbeh:

Na Lipne sa konali mnohé preteky a majstrovstvá re-publiky. Mali sme stanový tábor a stravovali sa tak, ako sa dalo, poväčšine v bufete „Kravín“. Prišiel za nami na skútri aj dvorný kuchár Tibor Baník, ktorý priniesol proviant, a ako lahôdku veľký červený me-lón. Dva dni v teple melónu neprospeľ a keď ho Ti-bor večer rozdelil, bol už kyslastý. Zjedol som aj tak

svoju porciu. Na druhý deň hneď zrána dobre fúkalo, išlo sa na rozjazdu. Škvŕkaniu v bruchu som sprvu nevenoval pozornosť, ale 10 minút pred štartom to už bola búrka v bruchu. Vedel som, že je zle. Uľaviť sa dalo do gátí, alebo do vody. To už bolo 5 minút pred štartom a krčie v bruchu. Palo Neupauer zašiel s Holanďanom trošku ďalej od štartovej čiary, spustil som nohavice a držiac sa za hrazdu urobil, čo bolo treba. Palo nahol loď, aby som sa mohol opláchnuť. To už bolo tesne pred štartom, stačil som si natiahnuť nohavice, napnúť kosatku, vyvesiť sa na hrazdu a štart! Všetky lode štartovali pravobokom blízko štartovej lode, len my ľavobokom od bójky. No zmenil sa vietor a my sme tak mali najlepší štart zo všetkých lodí. Vtedy sme nevedeli, že máme divákov, ale po rozjazde prišiel za mnou kormidelník Holanďana zo Starých Splavov a povedal, že divadlo ho tak zaujalo, že narazil na rozhodcovský čln, poškodil ho a bol diskvalifikovaný z rozjazdy. Povedal: „Tak vidíš, ty si sa pred rozjazdou šikovne vytentoval a ja som rozjazdu nešikovne potentoval.“

Príbeh rozhodcov: Mária

Pekný letný deň v roku 1990. Konal sa Kľúč Kráľovej na vodnom diele za Sereďou. Od rána sme čakali na vietor. Oto Malý zistil na HMÚ, že okolo poludnia by mohlo niečo fúknuť, tak prišiel okolo 11 hodiny povel: „Na vodu!“ Pretekári aj frflali: „Veď nefúka!“ ale rozkaz je rozkaz. Lode pomaly zaplňali hladinu a nás, rozhodcov, odviezli na rozhodcovskú loď. Bola to taká malá motorová jachta, výrobok vodáckeho nadšenca zo Šoporne, postavená z nejakého staršieho plavidla. Ako štartová loď však vyhovovala.

Hlavným rozhodcom bol Vlado Porubský a rozhodkyne Tonka Malá, Hana Zemaníková a Ria Vaňová. Vánok sa menil na vietor a postupne naberal na sile. Chystali sme štart triedy FINN, keď sa zrazu od Se-

rede približoval hrozný čierno-fialový mrak a vietor zosilnel. Bolo jasné, že sa valí búrka. Prvé nárazy vetra o rýchlosti viac ako 80 kilometrov za hodinu začali prevracat' plachetnice. Rozjazda bola zrušená, ale to sa už začal boj o život pretekárov a zachraňovanie lodí. Vlny dosahovali výšku 2 metre a vietor v nárazoch dosahoval 130 kilometrov za hodinu. Stresujúce boli informácie z vysielacky a voľným okom sme videli, že na hladine už nevidno ani jednu plachtu. Vlastník rozhodcovskej lode sa snažil držať loď proti vetru, no hoci motor išiel na plný výkon, vietor nás tlačil ku priehrade. Nezabrala ani vypustená kotva. Vlny a strach urobili svoje. Celá posádka podľahla morskej chorobe a striedala sa pri používaní zadného okienka. Najhoršie na tom bol majiteľ lode. Ľahol si na pričnu a odovzdal sa do vôle Neptúna. Pri tom všetkom v kajute lietalo všetko, čo nebolo pribité – šuflíky, poličky, hrnčeky, a to už aj Vlado mal toho dosť a ľahol si na druhú pričnu. Neptún bol milosrdný a kotva, ktorá nebola schopná prekonať silu vetra, sa zachytila o strom pod vodou, ktorý pri stavbe nádrže ktosi zabudol odstrániť. Našťastie! Bolo to asi 30 metrov od priehrady a betónových vlnolamov. s odstupom času som si uvedomila, že by to boli super zábery, ale mala som čo robiť so zachraňovaním fotoaparátu a vyprázdňovaním žalúdka. Problém bol dostať sa na breh. Vlny boli vysoké, loď lietala ako zátka, drevené motoráky by sa rozmlátili. Pomohol starý dobrý plecháč, motorák dovezený z Ruska. Bol robustný, odolný a zvládol to. Len Tonka nevydržala a doplávala na breh. Prví zo záchrancov z technickej skupiny však tvrdili, že okrem zápachu z „odloženého“ obsahu žalúdkov bolo cítiť aj iný zápach. Rozhodkyne vraj neboli pôvodcom. Bol to zážitok, na ktorý nikdy nezabudnem a aj preto by som nešla na otvorené more.

Poznámka: Napriek kritickej situácii nebol nikto z pretekárov zranený a škody na lodiach boli minimálne. Podľa neskorších informácií odborníkov z povodia sme sa dozvedeli, že keby tá smršť a vlnobitie trvali ešte 25 minút, sypaná hrádza vodného diela poškodená hrabošmi by to nevydržala a následky zaplavenia obcí pod priehradou by boli katastrofálne. Preto boli potom hrádze upravované a upevňované.

Príbeh: Renáta

Spoločenský život v našej klubovni.

Samozrejme, jachting, alebo život jachtárov nebol iba voda, pretekánie a zbieranie „metálov, diplomov a pokálov“. Naša skromná, ale nádherná a útulná klubovňa, ktorú sme si sami postavili, bola v sobotu večer po pretekoch plná unavených pretekárov a preteky pokračovali rozprávaním a komentovaním radostných, ako aj menej radostných zážitkov z rozjázdu. Prsto voda, vietor a lode sa riešili stále, aj večer v lodenici.

Tešili sme sa, že sme spolu v Senci v našom klube. Nie každý mal svoj úspešný deň, ale na to sa zabudlo, keď sa prešlo z vody na vodku a keď sme boli uistení kamarátmi, že zajtra sa môže všetko napraviť na vode. v také večery prichádzali na kus reči aj kamaráti zo susedných klubov a keď sa objavil Janulo Valášek so svojimi husličkami, únava z celého dňa zmizla a zábava so spevom či tancom pokračovala. Aj také boli soboty v našej lodenici. U nás v Tatrane bolo vždy príjemne a veselo.

Jachtári a ich deti

Po postavení 13 obytných buniek sa pre členov klubu začala éra, v ktorej sa dalo nielen pretekať a stavať, ale aj tráviť čas so svojimi rodinami. Otcovia rodín postavili takzvané bune, chatky, v ktorých sa dalo prezliecť z mokrých vecí z vody, ale aj variť, spať a mať tam svoju rodinu.



Šťastné detstvo prvej generácie jachtárskych detí

Rozrástli sme sa o nových, najmenších členov. Bolo to nádherné obdobie, keď sme si uvedomili, že máme možno aj nasledovateľov. Deti vyrastali v zdravom a prívetivom prostredí v bezpečí svojej rodiny, klubovej atmosféry, ale aj v prostredí iných jachtárskych rodín z ostatných klubov, stále pod pozorným dohľadom. Naučili sa žiť na suchu, na vode, vo vode aj pod vodou. Postupne sa nimi začali zaoberať tréneri. Takým trénerom č. 1 bol náš „ujko Mojko“, čiže Mojmír Kohút. Naučil ich všetko o lodiach, o pretekaní, ako aj o tom, čo je to život v kolektíve.

Kým boli rodičia na vode, starali sa o deti „tety a ujovia“, ktorí práve nepretekali, a tak vznikali hlboké väzby. Vtedajšie deti ich aj po 50 rokoch stále oslovia teta a ujo.

Naše deti začínali v triede OPTIMIST, čo je príprava na jednoposádkovú loď a v triede CADET, čo bola príprava na dvojposádkové lode. Ujko Mojko deti učil nebáť sa vody, jazdiť, vysvetľoval pretekárske pravidlá a princípy, ktoré platia nielen na vode, ale aj v živote. Vyrástli z nich pretekári, majstri Slovenska a ČSSR,

ba aj Európy a sveta. a to všetko vďaka ľuďom, ktorí prepadli kúzlu vody a plachetníc a všetok svoj voľný čas venovali tomuto krásnemu športu a klubu.

A tak nám deti vyrastali, starli a my sme mohli pri nich jazdiť a trénovať v Senci, ale aj na iných vodách.

Matky, deti a tréningy

Mojmír Kohút trénoval aj ženskú posádku, známu pod pseudonymom „Hraběnky“ v triede 420. Bola to príprava na Majstrovstvá ČSSR na Lipne. Jeho tréningy boli vždy tvrdé na vode, aj na suchu. Bol nekompromisný. Na jednom z takých tréningov museli natakovať loď, odviesť trénera na ostrov, kde vystúpil do plytkej vody. v rukách mal stopky a meral čas vytiahnutia spinakra a nasadenia spinakroveho pňa. Nekonečne veľa ráz museli spinaker vytiahnuť a stiahnuť, kým tréner nebol s časom spokojný a posádka mohla ísť domov, kde po brehu behali ich hladní a smädní synovia. Odmenou za tvrdé tréningy boli dobré výsledky v pretekoch až po titul majstrov Slovenska a ČSSR.

Príbeh

Bývalí pretekári museli vykonávať aj menej zaujímavé činnosti, no predovšetkým budovateľskú činnosť. Jachting im chýbal, a tak vznikla myšlienka pretekov veteránov. Myšlienka sa rýchlo ujala aj medzi kamarátmi z ostatných seneckých klubov. Od myšlienky k realizácii bol len krôčik a termín Veterán Cupu bol určený. Treba povedať, že príprava začiatku pretekov pripomínala skôr maškarný ples. Pretekári sa vystrojili cedníkmi na vyberanie vody z lode, dáždňikmi, čo keby pršalo, súperom sa uväzovali tehly na kormidlo, žartovanie nemalo konca kraja. Aj štart plachetníc bol v takom duchu, že niektoré lode štartovali cúvajúc, na iných podávali zákusky a kofolu. No v druhej rozjazde žartovanie ustalo, pretekalo sa celkom vážne a v tretej, poslednej rozjazde, sa obnovili staré pretekárske inštinkty a už sme bojovali ako za starých čias, naplno.

Kapitola desiatá

Činnosť klubu v novom miléniu

Zrušenie hraničných bariér prinieslo obrovské možnosti zúčastniť sa významných jachtárskych pretekov v zahraničí a súčasne priniesť nadobudnuté skúsenosti na naše vody.

Naši pretekári sa pravidelne zúčastňovali a tento zvyk dodržujú dodnes na Veľkonočnej regate v Slovinsku. Je to výborný štart do novej sezóny v dobre obsadených a organizovaných pretekoch na mori. Počet Optimistov na štarte často prevyšuje 400 lodí, a tak sa naši najmenší musia popasovať s jazdením v takto veľkom poli.

420-ky a Laser majú svoj domov v Izole a porovnávajú sa s jazdcami z Nemecka, Rakúska, Talianska, Slovinska a Chorvátska.

Významným zahraničným míľnikom býva aj účasť na medzinárodnej regate v srbskom Paliči. Sú to preteky triedy Optimist a vždy si odtiaľ odnášame pocit, že to robia ľudia oddaní jachtingu, ktorí dávajú do svojej práce nadšenie a srdce.

Máj je tiež mesiac Pálavskej regaty na vodnej nádrži Nové Mlýny. Naši športovci tam pravidelne dosahujú dobré výsledky a naďalej sa tým udržuje česko-slovenská spolupráca.

Maďarský Balaton je tiež voda, kde naši jachtári bývajú pravidelnými účastníkmi významných podujatí, ako napr. Europa Cup, majstrovstvá Maďarska a iné. Kolotoč pretekov neobíde ani Rakúsko, najčastejšie Neusiedler See, a tiež Poľsko.

Najpočetnejšie zastúpenie v súčasnosti máme v klube v lodných triedach Optimist, Laser a 420.

V hodnotení Slovenského zväzu jachtingu sa dlhodobo umiestňujeme na prvých priečkach v kategórii mládeže, ale aj v celkovom poradí.

Preteky organizované našim klubom – Pohár mládeže, Jesenná regata, Tatran Cup, sú zaradované do kategórie akcií Slovenského pohára. Aktívne sa zúčastňujeme ako spoluorganizátori Majstrovstiev Slovenska.

Kapitola jedenásta

Quo Vadis

Sme na konci našej knihy a dávame si oprávnenú otázku: Quo vadis? Ako ďalej?

Túto otázku si určite kládli pred sedemdesiatimi rokmi aj zakladatelia nášho klubu stojac na brehu vybagrovaného jazera . Kto sme a kam smerujeme? Odpoveďou bolo založenie klubu a začatie športovej činnosti. Vznikol jachtársky klub z lásky k jachtingu. Prišli ľudia, ktorí venovali všetok svoj voľný čas a všetky svoje prostriedky na vybudovanie jedinečného spoločenstva, ktoré vždy dokázalo spojiť sily za správnu vec – za rozvoj jachtingu.

Aj keď dul veľmi silný vietor, pršalo a snežilo, nakoniec vždy vyšlo slnko a problémy nášho klubu zmizli za horizontom. Všetci sme držali spolu a ťahali za jeden koniec v mene nášho klubu.

Tajomstvo úspechu je v spoločnej poctivej práci, v medziľudských vzťahoch a v úprimnosti jednania.

To je odkaz našich predchodcov, to je to čo si musíme uchovať do budúcnosti.

Ďalej budeme budovať náš klub, pretekať, trénovať, rozhodovať. Ďalej si budeme vychovávať našich nástupcov, odovzdávať im naše cenné skúsenosti, ktoré môžu dostať iba v reálnom živote.

Sedemdesiat rokov práce našich predchodcov je pre nás veľkým záväzkom, sme presvedčení že nesklameme.

Jachting a náš klub Tatran sú spojené nádoby, ktoré vznikli vďaka zakladajúcim nadšencom.

V ich práci pokračovali ďalšie generácie a dávali tomuto nádhernému športu modernú podobu. Vytvorili pevnú stavbu, ktorá odolala aj nepriaznivým obdobiam. Je to záväzok a zároveň výzva pre súčasných členov, aby tento dar zveľadľovali a rozvíjali. Verím, že budú mať toľko síl, lásky k jachtingu a chuti do práce ako ich predchodcovia. Ak základné kamene tohto športu ktorými sú vietor, slnko, voda a lode spoja s nadšením, kamarátstvom a chuťou do práce o budúcnosť sa netreba obávať.

Kapitola posledná

Spomienka

Venujme spomienku tým, ktorí už nie sú medzi nami, ktorí stáli pri kolíske slovenského jachtingu a položili základ pre tento krásny šport na Slovensku.

Vzdajme im česť, poďakovanie a prísľub pokračovania ich nezištnej a obetavej práce.

Senec, Jún 2022

