**Yacht Club Lodní sporty Brno**

Něco k zamyšlení / Malá sbírka nápadů / Pět a půl tisíce slov

Verze 1.0 22. ledna 2019

Ahoj přátelé, kamarádi, jachtaři,

Pokusil jsem se dát dohromady pár myšlenek, které by snad mohly být užitečné při dalším rozvoji našeho klubu. Jde o spoustu nápadů ze všech možných částí a směrů naší činnosti. Nakonec jsem se vzdal naděje, že se mi tyhle nápady podaří uspořádat do nějaké jednotné a uzavřené formy, ale rozhodl jsem se je nechat v podobě velmi otevřené a navzájem příliš nenavazující, což mi za prvé značně ulehčilo práci a umožnilo pracovat zároveň na více částech naráz (a popravdě vůbec nakoplo k tomu, abych se pustil do práce), za druhé umožňuje s tímto dílem pracovat jako s otevřeným živým materiálem, který lze různě doplňovat, rozvíjet a to snad i ne jen v mém soukromí, ale i širším kolektivu. V dalších řádcích tedy najdete jak návrhy k řešení konkrétních současných problémů, tak i pokus o určité shrnutí historického vývoje i hledání cest do budoucnosti.

Nesnažím se objevovat věci dávno vymyšlené, když je to jen trochu možné, zkouším opisovat, kde se dá. Nijak se netajím svým obdivem k anglickým jachtklubům, ale zároveň chápu, že podmínky u nás a v Británii jsou často diametrálně odlišné a těžko se dá vše okopírovat. Mezi spoustou klubů v Británii jsem narazil na jeden, který by nám mohl být docela podobný – zhruba stejně velká voda s pouze sezónním využíváním, kopcovitý terén, stejná doba založení, mnoho podobných problémů a třeba taky největší flotila Vareí v Británii (tedy druhá na světě po nás) – prostě to vypadá na spoustu společného, takže dost věcí jde najít na jejich webovkách, které určitě stojí za prohlédnutí - <http://www.llandegfedd.org.uk/index.asp> – dost možná tam bude víc inspirace než v mém díle.

Tolik na začátek a dál už k jednotlivým bodům.

**Historie a současnost, členská základna**

Historie našeho jachtklubu je asi celkem známá, přesto je možná dobré si ujasnit určité základní body a souvislosti.

Jachtařský oddíl vznikl v roce 1966 pod patronací Sokolu / Spartaku Žabovřesky jako společenství nadšenců pro jachting. Někteří již za sebou měli praktické jachtařské zkušenosti z e Zbrojovky i odjinud, většina ale žádné. Klub se od svého vzniku zaměřil na pořádání přednášek o jachtingu, teoretickou výuku a vůbec propagaci jachtingu mezi širokou veřejností. V roce 1967 došlo k dohodě s veslaři, spojení obou pozemků na přehradě a výstavbě společného zázemí. Jachtaři se zároveň pustili do společné stavby lodí – Vaurienů, brzy – v podstatě náhodou – vznikl i oddíl mládeže pod vedením Franty Kalného a začala stavba Cadetů. Nesmí se ale zapomenout, že od samého začátku byl jachtklub silně a plánovitě zaměřen na námořní jachting jako asi vůbec první klub v republice. Lodě se stavěly společně a podnikaly společné plavby a to za podmínek, které pro nás dnes nejsou snad ani představitelné.

Klub pochopitelně vznikal v jiných podmínkách i době. Svou roli určitě sehrálo počáteční nadšení z možnosti vybudovat vlastní klub a to zvlášť ve složité době bolševického režimu. Tyhle věci jsou již pochopitelně dávno pryč. Odlišné bylo i složení členské základny v prvních letech – členy se stali všichni prakticky naráz nebo v krátkém časovém rozmezí, trávili spolu obrovské množství času při stavbě loděnice i společné stavbě lodí; šlo o velmi úzce sevřenou partu.

Dnes jsme v jiné situaci. Otcové zakladatelé téměř do jednoho již plachtí na úplně jiné vodě nebo klub dávno opustili, jistou kontinuitu dnes zachovávají padesátníci a šedesátníci, kteří s jachtingem začínali v sedmdesátých letech jako junioři ( zhruba 15 lidí). O něco nižší počet je dospělých o generaci mladších, kteří také začínali plachtit jako junioři a dodnes jsou aktivní, k nim se přidává pár nově příchozích aktivních okruhových jachtařů – celkem tedy jde o skupinu do 35 lidí, kteří projevují alespoň určitý zájem o dění v klubu. K nim je třeba přičíst cca 15 aktivnějších kajutářů. Podtrženo a sečteno nám s velkým optimismem vychází zhruba 50 – 60 aktivních členů a to ještě s ne zcela shodnými zájmy. Určitý potenciál máme v nově přijatých členech, kteří zájem o činnost mají, ale nedokážou příliš zapadnout, a v juniorech, o kterých doufáme, snad budou v jachtingu v klubu pokračovat.

Současná realita je ovšem taková, že máme zhruba 80 – 100 členů (a to se snažím být velmi pozitivní a optimistický), se kterými se dá alespoň výhledově počítat jako s plnohodnotnými členy se zájmem o jachting i klub. Zbytek jsou junioři, závodníci, kteří pouze využívají licenci, a neaktivní členové. Areál klubu ovšem využívá výrazně víc lidí – rodinní příslušníci, rodiče juniorů, pravidelné návštěvy… troufnu si odhadnout, že jde o dalších cca 50 – 60 lidí, kteří se na loděnici objevují stejně často, jako značná část členů. Celkově se počet členů asi příliš výrazně nemění (mimo období sedmdesátých a osmdesátých let, kdy jsme snad měli 200 - 250 členů), liší se ale jejich složení a hlavně aktivita i motivace, proč vlastně členy jsou.

Trochu jiná situace je s vývojem lodního parku. Historicky jsme vždy drželi flotilu desíti Cadetů pro juniory a asi maximálně 25 ostatních okruhovek. Neznám moc situaci v temném dávnověku, ale v sedmdesátých letech to byla početná flotila Vaurienů (v podstatě vymřely)a Evrop (zcela vymřely), postupně se objevily dvacky (definitivně vymřely) a Firebally (na přehradě již dlouhodobě bohužel nejsou aktivní), vše vždy doplňovalo několik dalších, většinou rekreačních, jol. Dnes je situace zcela jiná, junioři jezdí na na více než 25 RS Fevách a Terách (většinou oddílových), na klubu je v současnosti největší světová flotila Vareí a další více či méně aktivní lodě dalších tříd. K tomu je třeba připočítat flotilu lodí jachtařské školy – dohromady tedy jde o celkem zhruba 65 - 70 dinghy – v naprosté většině aktivních (myšleno tedy lodí, které alespoň občas plachtí na domovské vodě). To z nás dělá asi naprostou špičku v Čechách, v měřítku vyspělého jachtařského světa se ale pořád jedná o celkem malou flotilu. Jestliže chceme našim členům poskytnout kvalitní jachtařské a klubové vyžití, čili dát celému klubu smysl, myslím, že počet dinghy by se měl pohybovat někde kolem 100 – 130. Tento počet lodí by se měl na loděnici vejít a zároveň zajistit vždy dostatečný počet lodí na vodě při závodech i trénincích (nebo prostě běžném ježdění – je jedno, jak tomu kdo říká).

Samozřejmě nelze zapomenout na kajutovky, flotila se samozřejmě obměňuje, po určité stagnaci před 10 – 15 lety je nyní opět obrovský zájem o umístění lodí v klubu, zde jsme samozřejmě limitováni místy v ježku ( i když se počet míst v posledních pěti letech podařil zvýšit). Co dál je otázka, teoreticky by asi šel počet míst zvýšit, dá se uvažovat i o možnosti kotvení v Rakovecké zátoce, určitě lze přemýšlet i o tom, komu místo poskytneme a komu ne v závislosti na aktivitě i využívání lodě, ale to je celkem věčné téma, do kterého se příliš nechci pouštět, respektive alespoň ne zde, ale zkusím mu alespoň okrajově věnovat jinou kapitolu.

Takže alespoň krátké shrnutí – těžko v našem areálu budeme vytvářet exkluzivní uzavřený klub pro pár vyvolených – nemůže fungovat, nejsme schopni jej ufinancovat a asi nikdo snad ani nestojí o něco podobného jako mají naši sousedé na TJNJ. Měli bychom se snažit vytvářet klub, který bude na jednu stranu otevřený zájemcům o jachting ze stran veřejnosti jak z řad mládeže, tak dospělých, věřím, že velmi perspektivní je zaměřovat se na jachting pro rodiny. Měli bychom být schopni jachting propagovat a učit a samozřejmě organizovat jachtařské závody i akce všech typů a úrovní. Zároveň bychom měli být schopni dát našim členům pocit klubové vzájemnosti, pocit, že klub, jehož jsou členy, je opravdu jejich, jsou v něm vítáni a rozhodují o jeho běhu a budoucnosti.

**Členská základna a lodní park podruhé, evidence a matrika**

Klub by neměl být finančně zcela závislý na dotacích, alespoň část prostředků na naši činnost bychom měli získat z vlastních zdrojů – alespoň takovou část, která nám umožní, byť v částečně omezeném režimu (tedy například bez nákupu nových lodí a materiálu, větších investičních akcí) nejen přežít, ale fungovat běžným způsobem. Přitom nevěřím, že správná cesta je dramatické zvýšení členských příspěvků, alespoň ne základních. Můžeme přemýšlet o reálných cenách za služby – pronájem skříňky, uložení lodí v loděnici, na břehu, stání na vodě, případně třeba i využití jeřábu nebo lodního výtahu, ale neměly bychom dělat členství v klubu dostupné jen pro horních deset tisíc. Jak už jsem zmiňoval, už tak je naše členská základna velmi malá (stačí přijít na loděnici v létě v neděli a spočítat si, kolik členů potkáme) a měli bychom se tedy snažit ji zvětšit a ne zmenšit. Ideální počet členů by měl být zhruba 350 - 500. Abychom v tomto počtu mohli fungovat, je potřeba vytvořit podmínky jak materiální (dostanu se dále), tak organizační.

Formy členství jsme již rozebírali mnohokrát, takže asi nemá smysl do nich znovu rýpat, i když tam něco k dořešení asi bude (určitě přesné podmínky rodinného členství). Je třeba ale dotáhnout proceduru přijímání nových členů. Nové členy zásadně přijímáme „na zkoušku“ na tři roky, myslím, že bychom si mohli ulehčit práci tím, že člena bude přijímat jeden člen výboru (kterýkoliv nebo jeden určený), ten se postará o to, aby všichni členové dostali řádně vyplněnou přihlášku se všemi podrobnosti a obstará „vstupní pohovor“ se zájemcem, a hlasování o přijetí proběhne elektronicky – mailem. Stejně to tak již děláme, stačí dát přesná pravidla a vše se zjednoduší.

Nově přijatý člen by měl obdržet stanovy, provozní řád, a podepsat, že je bere na vědomí a bude se jimi řídit, dál by měl mít nějaký základní letáček s kontakty, otevírací dobou a podobně a myslím, že je vhodná chvíle k tomu se znovu začít zabývat nějakým členským průkazem. Jasně, že s tím je práce, ale můžeme zavést rozumný vstupní poplatek, který tuto práci zaplatí.

Abychom mohli klub rozumně řídit, je potřeba mít opravdu funkční evidenci – tedy záležitost matriky. Ke každému členu, tedy samozřejmě nejen novému bychom potřebovali základní údaje – tedy jméno a kontakt, věk (datum narození), ale stejně důležité je od kdy je člen, jaký má typ členství, a důležité údaje týkající se aktivity – proč vlastně je člen, jestli má loď a jakou, zda závodí, jestli jezdí na moři, co dělá za brigády a kolik, co umí a co je ochoten dělat – tohle fakt o členech potřebujeme vědět a veškeré údaje by se měly pravidelně (ročně) aktualizovat. Na jednu stranu chápu, že dnes panuje značná hysterie ohledně osobních údajů, ale na druhou stranu si snad také každá firma shromažďuje informace o svých zaměstnancích.

Možná je to trochu odvážné, ale myslím, že by stálo za zvážení při příležitosti vzniku samostatného jachtklubu, přeregistrovat stávající členy. Představuji si to tak, že vyhlásíme termín (cca 1 rok), během kterého je třeba stejně jako u nových členů podepsat stanovy a provozní řád a převzít členský průkaz. Myslím, že můžeme tuto proceduru označit za základní podmínku členství a při jejím nesplnění v daném termínu považovat členství za ukončené. Byla by to asi elegantní metoda, jak zároveň získat a doplnit potřebné informace o členech, kteří mají o další členství zájem, tak regulérně ukončit členství členů, kteří o členství dávno ztratili zájem, nekomunikují s námi, ale my je máme stále ve stavu a jak se ukázalo při některých hlasováních, mohou nám docela komplikovat život. Proč tedy nevyužít příležitosti, která se nám nyní nabízí.

Stejně jako dokonalou evidenci členů potřebujeme evidenci majetku vlastního (asi trochu kulhá) i majetku členů, tedy především lodí. Tady asi moc komplikací v tuto chvíli není, většinu problémových lodí se podařilo dostat pryč, ale stále je v areálu několik lodí, které nejsou využívány a nedá se očekávat, že by se někdy stav změnil ( 2 firebally, 2 kajutovky, 1 otevřená kýlovka). Ale stav byl mnohem horší. Aby se situace znovu neopakovala, navrhuji následující postup. Základní princip by měl být ten, že v areálu klubu může být uskladněna pouze ta loď, která je aktivně využívaná (tedy v sezóně jezdí, plachtí). Vyjímkou mohou být pouze jasně opodstatněné případy – oprava lodě, zdravotní, pracovní nebo osobní problémy majitele.

Dalším krokem by mělo být uzavírání smlouvy na umístění lodě v areálu na dobu určitou, logicky tedy asi na jeden rok. Samozřejmě pro všechny lodě, jak kajutové, tak dinghy. Mělo by jít v podstatě jen o pojistku, v případě, že je vše v pořádku, smlouva by se prodlužovala na další rok v podstatě automaticky, ale dává možnost se zbavit lodě, se kterou, respektive jejím majitelem, něco zásadně není v pořádku.

Umístění nové lodě v majetku člena v areálu by se mělo dít vždy se souhlasem správce mola nebo dinghy parku, asi by měl mít vždy dopředu uzavřenou smlouvu a zaplacený poplatek za stání. Krátkodobé stání lodí hostů by měl asi řešit spávce dinghy parku nebo mola, je třeba jen vyřešit výši poplatků a situaci, kdy mohou být odpuštěny (denní stání, závody….)

**Typy členství a členů**

Typy členství jsme již řešili mnohokrát, nezdají se mi úplně uzavřené, ale jde asi jen o kosmetické detaily. Nemám stále úplně jasno ohledně rodinného členství, respektive toho, jak bude přesně vypadat a na koho se stahovat, v hlavě mi stále leží nějaká forma členství rodiče jako zástupce juniora a také nemůžu najít, jestli jsme se zabývali věkovou hranicí pro volit a být volen.

Zabývat se chci ale něčím jiným, a to je typy členů. Jachting je z principu sport značně individualistický a lze jej provozovat v mnoha různých podobách. Nejde zdaleka jen na dělení na jachtaře sportovní nebo závodní a rekreační, ale samozřejmě na jachtaře okruhové a námořní a můžeme pokračovat dalšími a dalšími kategoriemi a bylo by dost složité hledat kdo podává více sportovní výkony a kdo méně. Pro nás jako klub je ale docela důležité, jaký je vztah jachtaře vůči klubu. Obecně asi víc klub jako společenství členů potřebuje závodník, který se chce účastnit klubových závodů – prostě se zde schází se svými soupeři. Klub je místem, kde se jachtaři scházejí, aby si zde společně získávali a vyměňovali zkušenosti, je určitým společenským centrem – a myslím, že právě onen společenský rozměr jachtingu je mimořádně důležitý a patří k našemu sportu naprosto neoddělitelně. Z toho vychází, že jachtař je na členství ve svém klubu náležitě hrdý, považuje se za jeho součást a samozřejmě má zájem se podílet na jeho správě, údržbě a rozvoji. Stejně ale dokážu pochopit (i když s tím vnitřně moc nesouhlasím), že jsou jachtaři, kteří klub jakožto společenství členů, ke svému životu nepotřebují. Celkem zajímavá skupina jsou závodníci, kteří sice objíždějí závody (a snad i někdy někde trénují), ale loď mají na vleku, v mnoha případech doma na zahradě, a po klubu mimo závodní licenci vlastně nic nechtějí. Sice tomuto typu jachtingu moc nerozumím, ale jestli někomu vyhovuje, je to jeho věc. Jiná situace je ale u jachtařů – většinou rekreačních – kteří potřebují zázemí pro provozování a uložení lodě (je jedno zda jde o kajutovku nebo dinghy), ale jinak je vlastně klub nijak nezajímá. To sice neznamená, že jsou špatní jachtaři a určitě se dnes takových všude u nás i po světě spousta najde, ale běžně využívají služeb komerčních marín nebo leisure parků (které jsou samozřejmě i u nás – Mlýny, Lipno, Slapy, Orlík). Je ale otázka, jak se k tomuto druhu členství stavět v našem klubu – nejsme komerční marína a nemáme ani prostor na to, abychom komerční marínu provozovali. Těžko říct, jak tento problém řešit, ale asi budeme zajedno v tom, že určité rozdíly mezi oběma skupinami bychom mít měli. Samozřejmě by bylo skvělé, kdyby všichni naši členové patřily do první skupiny a měli bychom to snad zohledňovat při přijímání nových členů. Drobná zvýhodnění aktivních členů jsou u okruhářů v přednostním právu na uložení lodě v loděnici, přidělení skříňky v šatně i lepším místě na uložení lodě na břehu. Jako jeden z dalších kroků bych navrhoval (po vzoru TJNJ) vyjmout montáž a demontáž mola z brigád a naopak ji vyžadovat jako povinnost pro všechny, kteří zde mají loď – 1 loď = minimálně jeden člověk na brigádě. U námořníků se za nepřítomnost dává tuším 1000 Kč pokuta – mě se to celé zdá docela fér. Dál si myslím, že by mělo jistou logiku, aby k pronájmu místa zároveň patřila starost o přilehlou část mola, minimálně používanou bodlinu. Na jednotný vzhled mola dohlédne jeho správce. Stejný pincip by měl samozřejmě fungovat i na břehu v dinghy parku – každá loď má své pevně přidělené místo a majitel je zodpovědný za jeho stav.

**Řízení a správa jachtklubu**

Stanovy říkají, že klub řídí výbor v čele s předsedou. Myslím, že nad efektivním řízením klubu je teba se taky trochu zamyslet, takže tady je pár návrhů.

Poslední výbor vznikal poměrně složitě a v celkem napjaté atmosféře, kdy největším a nejdiskutovanějším problémem bylo řešení početního zastoupení kajutářů a okruhářů. Pevně věřím, že tento stav je již daleko za námi, pro mne dodnes nepochopitelná hysterie dávno pominula a všichni si uvědomujeme, že jsme členové jednoho klubu a táhneme za jeden provaz. A možná o to víc je nyní třeba se zabývat tím, jak by měl nový správní orgán klubu vypadat a co by měl dělat.

Záměrně nepoužívám výraz výbor, ale správní orgán (prosím bez komentářů, prostě mne nic lepšího zrovna nenapadlo), protože si myslím, že potřebujeme trochu víc, než samotný výbor. Zkusím návrh:

**Výbor** – plní výkonnou funkci, v čele předseda (Commodore), zastupuje místopředseda (Vice Commodore) (eventuálně první a druhý místopředseda – Vice Commodore a Rear Commodore), kvůli hlasování navrhuji lichý počet členů – myslím, že 7 by mohlo být tak akorát. Předpokládám, že nyní budeme hledat a vybírat členy výboru na konkrétní funkce, které musíme obsadit. Myslím, že v některých případech zvládne funkci jeden člověk, jinde bych považoval za žádoucí vytvořit trvalý podvýbor / pracovní skupinu / tým, který bude pracovat do značné míry samostatně a bude jedním členem výboru zastupován. Členové týmu nemají postavení členů výboru, tedy je není třeba volit a ideálně by je měl vybrat a oslovit člen výboru. Samozřejmě, že jeden člověk naopak může zastávat více funkcí (jestliže se cítí a zvládne je) nebo být ve více různých týmech - pracovních skupinách.

Moje představa o potřebných funkcích a pracovních skupinách / týmech je následující (rozhodně nepovažuji za definitivní názvy jednotlivých funkcí; jde spíš o improvizaci, která má popisovat činnost, ale myslím, že i nad těmito názvy bychom se měli zamyslet – měli bychom se držet jachtařských tradic a zvyklostí a tudíž vypadat jak jachtaři a nepoužívat jména, která evokují brigádu socialistické práce).

**Kustod**  - má na starosti dinghy park, loděnici a veškeré další prostory využívané jachtklubem, klubovou flotilu, technická zařízení (jeřáb, lodní výtah), vleky. Stará se o uložení lodí a ostatního materiálu v letní i zimní sezóně, veškerý klubový inventář a materiál. Zařizuje, organizuje a kontroluje veškeré opravy a údržbu movitého majetku klubu i nemovitostí svěřených do správy klubu. Jde rozhodně o velké množství práce a kustod by tedy měl vést skupinu, ve které bude mít lidi s technickými schopnostmi – **technický tým**.

**Hospodář / pokladník** – zcela jistě důležitá funkce, o které asi nikdo nepochybuje. Já jí moc nerozumím, kdybych rozuměl, byl bych asi dnes bohatý.

**Matrika** – vede evidenci členů a majetku, evidenci činnosti členů – závodní činnost, brigády, připravuje předpisy příspěvků a kontroluje jejich placení – prostě hlavní byrokrat.

**Zástupce mládeže** (zrovna ten divný název) – má na starosti sportovní a závodní činnost mládeže včetně organizace letních táborů a zimní přípravy, nábor mládeže, organizaci sportovních aktivit, plán výjezdů na závody. Zastupuje mládežnické lodní třídy - RS Feva, RS Tera a Laser Radial a 4,7. Myslím, že by se měl starat hlavně o organizační činnost, vlastní trénování by měl mít na starosti

**Šéftrenér** předsedající **trenérské radě**, která sdružuje všechny trenéry (případně zástupce lodních tříd) a je zodpovědný za přípravu a závodní aktivitu všech závodníků. Vzhledem k faktu, že organizovaný trénink se týká v našem klubu vlastně jen mládeže, naskýtá se možnost funkce šéftrenéra a zástupce spojit. Za ideální bych vzhledem k množství práce ale považoval dvě osoby, které spolu dokážou opravdu úzce a kvalitně spolupracovat. Měli bychom se zaměřit na sportovní program pro dospělé a hlavně pro ty , kteří vyrostli z Fev a Ter a rádi bychom si je samozřejmě udrželi v klubu. Je potřeba podporovat další třídy jako je Laser a RS 500, rozvíjet závodní aktivity na klubové, republikové i mezinárodní úrovni. Obrovský dluh stále vidím v nefunkčnosti team racingu, který u nás má jak tradici, tak špičkové podmínky.

**Race manager** je zodpovědný za organizaci závodů počínaje sestavením CTL za klub, u samotných závodů funguj jako supervizor a předsedá **závodní komisi**, kterou tvoří v prvé řadě rozhodčí, ale i ostatní personál činný při závodech a také zástupci lodních tříd.

**Správce maríny** – koordinuje činnost kajutových jachtařů, zajišťuje montáž a demontáž a údržbu mola, má v kompetenci obsazení mola. Z logiky věci se dá předpokládat, že je členem technické skupiny.

**Kapitán klubu** – je koordinátorem aktivit spojených s námořním jachtingem. Zajišťuje propagaci a organizaci námořního jachtingu na úrovni klubu – kurzy a školení, setkání, besedy a přednášky v zimním období, organizace klubových flotilových plaveb, provádí evidenci námořních plaveb členů a sestavuje žebříček. Historická, částečně čestná funkce, kterou stále nějak nedokážeme znovu nastartovat.

**PR manager** – zajišťuje komunikaci jak na úrovni klubu – informuje členy o akcích i sportovních výsledcích, tak mimo klub – stará se o propagaci klubu i jachtingu samotného jako sportovně sociální aktivity, spolupracuje s médii, vyhledává potenciální sponzory a předává jim informace, stará se o celkový mediální obraz klubu, Jde o složitou, kvalifikovanou a velmi náročnou práci, na kterou asi nestačí pouhé nadšení, ale jsou potřeba odborné předpoklady a snad i zkušenosti. Určitě by tohle neměl dělat jeden člověk, takže další skupina by měl být Marketingový a komunikační tým.

**Social program manager** je nesporně důležitá funkce, u které se snadněji vysvětluje práce než hledá vhodný název. Kdysi se používal výraz kulturní referent a určitě nejlepšího dělal Mirunka Výlet, který byl jako organizátor různých večírků zcela fenomenální. Společenský program do klubu prostě patří a klub bez něj nebude stát za nic. Takže je třeba aby se tím někdo zabýval stejně zodpovědně jak přípravou závodů.

Takže ještě jednou pro shrnutí:

Výbor tvoří **commodore** (předseda), **vice commodore** (místopředseda), **rear commodore** (2. místopředseda), **členové výboru**

Pozice k obsazení:

* Kustod
* Hospodář
* Matrika
* Zástupce Mládeže
* Šéftrenér
* Race Manager
* Správce maríny
* Kapitán klubu
* PR Manager
* Social Activity Manager

Pracovní skupiny – teamy

* Technický tým
* Trenérská rada
* Závodní komise
* Marketingový a komunikační tým

Za důležité považuji, aby každý člen výboru měl své jasně dané úkoly a kompetence, za což taky nese osobně zodpovědnost. Není asi ideální, když všichni dělají všechno a v konečném výsledku neudělají nic. Jestliže děláme práci zadarmo a ve volném čase, je potřeba alespoň vytvořit takové podmínky, aby měl člověk z práce radost a cítil, že to vše k něčemu je.

V souvislosti se správou klubu považuji za důležitou otázku komunikace – myslím, že je žádoucí, aby každý člen výboru měl možnost oslovit část nebo všechny členy klubu s důležitými sděleními vyplývajícími z povahy jeho funkce a pravomocí. Jednou možností je, že o tuto činnost se bude starat jeden člověk, který obdrží správu od člena výboru a následně ji zveřejní prostřednictvím mailu, sms, webu, facebooku, holubů či kouřových signálů. Druhá varianta je, že sdělení rozešle konkrétní člen sám – obojí má své pro a proti. První možnost je technicky jednodušší, bude existovat méně přístupových bodů do komunikačních sítí a sníží se prostě riziko, že někdo něco lidově řečeno posere ( ne každý má facebook, ne každý umí umístit věci na web), ale existuje riziko, že správa nebude předána včas, může být nějakým způsobem zkreslená a chybí rychlá zpětná vazba (vše se už stalo). Řešení asi není jednoduché, ale měli bychom ho hledat, nejspíš to bude nějaký kompromis. Asi by to měla být jedna z činností PR managera a Marketingového a komunikačního týmu.

S výborem se pojí i stále diskutovaná potřeba zápisů. Zapisovatel nemusí být určitě člen výboru a myslím, že je to skvělá příležitost pro někoho z odrostlých juniorů, nemusí snad být jen jeden. Připravit nějaké základní noty – šablony na zápis by nemuselo být složité, termíny schůzí máme dané, tak myslím, že bychom je mohli tak trochu vylosovat. Druhá možnost je samozřejmě oslovit členy, jestli se někdo nepřihlásí, docela myslím, že bych někoho sehnal.

Poslední bod ke správě klubu je existence kontrolní komise. Ze zákona ji mít nemusíme, ale zdá se mi, že může být v mnoha případech užitečná (za předpokladu, že je funkční). Měli bychom se tedy minimálně zamyslet nad tím, zda ji chceme zřídit nebo ne.

**Úkoly do budoucna**

Klub nějak funguje a i k jeho prostému běhu je potřeba spousta práce. Jestliže bychom chtěli klub transformovat, rozšířit, zmodernizovat, tak jak navrhuji v textu (jde hlavně o rozšíření členské základny i flotily), je třeba podniknout určité kroky. U většiny z nich si myslím, že je opravdu nejvyšší čas a i za současného stavu jsou nezbytné, abychom mohli rozumně fungovat. Obávám se, že v některých případech již dlouho fungujeme na dluh a bereme to, co bylo vytvořeno v minulosti a nějak nestíháme se přizpůsobit současné realitě.

**Úpravy a přestavba areálu**

Jak už jsem víckrát konstatoval, za léta existence klubu se mnoho věcí změnilo. Troufnu si tvrdit, že současná návštěvnost klubu ze strany členů je menší než v době třeba před třiceti lety, ale celkově klub navštěvuje výrazně více lidí. Jde samozřejmě o rodinné příslušníky a návštěvy, mnohonásobně přibylo rodičů doprovázejících děti na tréninky, objevili se nové aktivity – dračí lodě, padelboardy, areál nebo jeho části jsou dost často pronajímány k pořádání různých soukromých i komerčních akcí. Výsledkem je, že nám prostě chybí prostory – konkrétně tyto:

1. Uložení a manipulační prostor pro dinghy na břehu během sezóny
2. Zimní uložení lodí
3. Společenské prostory
4. Šatny
5. Skladové a servisní prostory

Všechny tyto věci jsou řešitelné, prostorů (i když ne zcela ideálních) máme docela dost a většina z nich v současnosti vypadá jak zanedbaná parková zeleň na bolševickém sídlišti. Jsme jachtaři a ne svaz zahrádkářů, takže bychom naši zeleň měli začít využívat efektivněji, respektive nahradit něčím užitečným.

Ad 1.

Už teď je problém nejen lodě uložit, ale hlavně je nachystat k plavbě – prostor mezi loděmi v hlavní části dinghy parku je zoufale úzký, ale nad stáním Fev – mezi dinghy parkem a zatravněným stupněm je zcela nesmyslný šikmý zatravněný prostor, jehož odstraněním získáme cca 2 – 3 metry, které nám výrazně pomohou – bude dostatek prostoru na to, aby bylo možné postavit alespoň 2 lodě vedle sebe místo současné jedné při taklování.

Dinghy park bychom měli zároveň rozšířit do prostor zatravněného stupně, kam by se měli dostat méně využívané lodě, ale je třeba upravit nájezd na cestu a možná vytvořit pojezdové cesty ze zatravňovacích tvarovek. Další rozšíření by mělo směřovat na betonovou plochu u TJNJ – tady je třeba provést celkovou opravu nejen povrchu, ale konečně rozhodnout, co s tímto prostorem budeme dělat. Jde o vynikající plochu, kterou nevyužíváme zcela ukázkově a navíc je neuvěřitelně hnusná (v kombinaci se svahem nad ní).

Další možná plocha je od vrby směrem k veslařům, ale tu bychom asi měli ponechat jako volnou pro lodě hostů při významných závodech (stejně tak ji využívají veslaři při svých závodech). Prostor pro dinghy jsme schopni najít a vytvořit, je třeba ale začít konečně postupovat tak, jak je zvykem ve všech jachtklubech – každá loď má své pevně přidělené stání a toto používá a nikdo ji nepřesunuje z místa na místo – manipulovat s cizí lodí bez přítomnosti a souhlasu majitele je zcela proti jachtařské etice a samozřejmě hrozí i riziko poškození. Je to například důvod, proč přehradu opustili firebally. Samozřejmě to znamená, že jestli chceme v našem areálu provozovat smysluplně jachting, nemůžeme v budoucnosti významnou část dinghy parku pronajímat za účelem provozování ohňostrojů, běhů okolo priglu, srazů přátel chlastu a dračích lodí a jakýchkoliv dalších pouťových aktivit.

Ad 2.

Loděnice nám již opravdu praská ve švech a nedostaneme do ní nic dalšího. Určitě ne každá loď musí být v loděnici, ale místo na ukládání prostě potřebujeme. Nejlogičtější řešení je zastřešení části átria – prostor mezi loděnicí a živým plotem oddělujícím společenskou část a středním pilířem loděnice a zídkou u svahu. Mělo by se jednat o jednoduchou stavbu, prakticky pouze pevnou střechu, zadní část a boční stěnu by měl tvořit lehký laťkový rošt a směrem k přehradě by zůstala otevřená. Sem jsme schopni umístit 15 – 20 lodí a příslušné množství stěžňů v zimě, v létě by měl prostor sloužit například pro uložení padelboardů , pro opravy lodí a ale i jako zastřešený prostor při společenských akcích.

Druhým prostorem by mělo být zastřešení zhruba 2 – 2,5 metrů širokého pásu podél celého průčelí loděnice. Tím by vznikl nejen opět zepředu otevřený prostor pro zimní uložení dinghy – minimálně 20, v létě pro změnu využívaný veslaři, ale zároveň by se chodník před loděnicí změnil na cca 4 metry širokou terasu.

Ad 3.

 Společenská část jachtingu je téměř stejně důležitá jako sportovní, v tom se asi shodneme, a jachtklub je pro mne (a věřím, že i ostatní), kde chci mít nejen uloženou loď, ale také se scházet v s přáteli, diskutovat a bavit se, chodit na večírky, strávit příjemný podvečer nebo nedělní odpoledne, vést chytré řeči na baru, sedět a čumět na vodu…..prostě mít pocit, že jsem ve svém klubu. Vzhledem k počtu lidí (a to z dost velké části nečlenů), který se v areálu pohybuje, to není dost dobře možné, respektive je problematické si najít určitý kus soukromí. Společenských prostor je opravdu málo zoufale málo – klubovna, z níž se čtvrtina používá jako sklad, átrium v mírně havarijním stavu, kus chodníku před klubovnou a tři stoly na polostrově jsou nyní veškeré společenské zázemí, které v současnosti máme.

Na jednu stranu máme zájem nejen přijímat nové členy, ale i pořádat různé komerční akce, které samozřejmě přináší příjmy nutné pro chod klubu a zároveň slouží pro propagaci jachtingu (jiné akce bychom snad ani dělat neměli), na druhou stranu ale snad nechceme, aby členové měli pocit, že jsou ve svém klubu nevítaní vetřelci, jak se již mnohokrát stalo. Jedinou možností je tedy rozšířit společenské prostory tak, aby se všechny tyto aktivity mohly odehrávat zároveň.

Řešením je rozšíření prostoru před loděnicí, jak jsem již zmínil v předchozím bodě; rekonstrukce átria včetně jeho částečného zastřešení a osvětlení a vybudování terasy před klubovnou.

Všechny akce popsané v bodech 1 – 3 by měly mít maximální prioritu a měli bychom prosazovat jejich vybudování (a nejen prosazovat, ale následně se na něm i vlastními silami aktivně podílet) v co nejkratším časovém horizontu, ideálně do dvou let. Nejde o žádné složité ani finančně náročné práce, zvláště v porovnání s tím, co dokázali naši předchůdci udělat v dobách po založení klubu.

Další kroky – zvětšení kapacity šaten, vybudování dalších skladovacích prostor, dílen, dalšího sociálního zařízení a podobně – jsou výrazně náročnější než kroky popsané výše, ale měli bychom se alespoň zabývat minimálně předprojektovou fází, možností je víc – rozšíření hlavní budovy směrem k silnici, vybudování patra nad hlavní budovou, určitě bychom se měli zabývat smysluplným využitím svahu a celého prostoru přiléhajícímu k námořnímu jachtingu a velkou výzvou je kompletní zastřešení stupňů u jeřábu s navazující tribunou.

Samozřejmě nás čekají i spousty menších prací – je třeba dokončit přípojku vody a elektřiny na břehu a kajutářského mola (nutno před sezónou, tedy nejpozději do konce dubna), druhá elektrická a vodní přípojka vedle hlavního schodiště, oprava lodního výtahu, stavba konstrukce na uložení vleků na lodě, a pochopitelně běžná údržba – mola, prořezání vrby a dalších stromů, likvidace části složeného materiálu za loděnicí a podobně.

**Noví členové – zapojení do klubového života**

O potřebě nových členů se bavíme stále a principiálně jsme asi zajedno, měli bychom se ale zcela vážně zabývat procesem jejich začlenění do aktivního klubového života. Myslím si, že mezi novými členy je určitě většina takových, kteří mají velký zájem nějak se zapojit, ale asi úplně neví jak na to. Jen málokdo má dar takové přirozené přátelské vlezlosti jak Mirek Filip a mnoho lidí vnímá klub jako několik celkem uzavřených společností, do kterých se neproniká celkem snadno. Je jasné, že asi má jednodušší život ten, kdo si prostě pořídí Vareo a začne závodit, ale je dost lidí, kteří se stávají členy bez vlastní lodě i velkého sebevědomí a přes počáteční nadšení nám po nějaké době tiše zmizí, protože prostě mají pocit, že si jich nikdo nevšímá a nikdo o ně nestojí. Myslím, že je to špatně a měli bychom se začít novým členům.

Prvním krokem je evidence, potřebujeme vědět, kdo je u nás jak dlouho a co vlastně má v úmyslu. Každý nový člen musí mít dostatek informací s čím se má na koho obrátit co se kde a kdy děje, mělo by se s ním jednat trochu víc osobně (tedy trochu jak s malým blbým děckem) – tedy na veškeré akce, ať již závody, brigády nebo večírek ho zvát osobně. Možná, že nejlepší by bylo zavést jakési patrony, kteří dostanou vždy třeba na rok nového člena na starost ( klidně za odměnu – třeba výměnou za část brigád, nebo získají nějaké výhody). Myslím, že tato investice se nám bohatě vrátí, někdy bude stačit jen trochu postrčit, někomu je třeba se asi věnovat víc, ale každý nový člen by prostě měl mít pocit, že opravdu právě o něj máme zájem.

**Symbolika – vlajka, logo, znak a tak dál**

Jachting a každý správný jachtklub má svoji neoddělitelnou společenskou stránku spojenou s mnoha různými tradicemi. Samozřejmostí je klubová vlajka, případně z ní vycházející znak a logo. Určitě každý správný člen jachtař propaguje svůj klub a hrdě ukazuje svou příslušnost k němu klubovým oblečením. Myslím, že tyhle věci jsme v dobách minulých trochu (i když ne úplně) zanedbávali a bylo by dobré je napravit. Z prodeje klubového oblečení, doplňků a reklamních předmětů může být nakonec i ne příliš významný, ale přece jen i jistý zdroj příjmů.

**Vlajka** – existuje od počátku klubu, i když byla téměř zapomenuta a často nahrazována vlajkou jednoty. Nepodařilo se mi najít žádný předpis, který by ji přesně definoval, tak jsem se pokusil o rekonstrukci. Vyšly mě dvě podoby, dál jsem se pokusil o několik zmodernizovaných variant.

**Znak** – možná se najde nějaký pamětník, který si vzpomene na otce zakladatele, kteří se všech slavnostních příležitostí jako bylo zahájení závodů, křest lodě či jiný večírek (a bývalo jich opravdu hodně) zúčastňovali vždy a zásadně v modrém saku s klubovým znakem hrdě umístěným na prsou (samozřejmě doplněným bílou čepicí). Pokusil jsem se o rekonstrukci použitelnou ke stejnému účelu, případně třeba na trička.

**Logo** – k použití na tiskoviny hlavičkové papíry, třeba taky v podobě nálepky na auta, lodě a další

**Oblečení**- představa je vytvořit kompletní kolekci oblečení pro různé příležitosti. Sám mám docela dobré zdroje na kvalitní a hlavně dostupný reklamní a sportovní textil, takže vím, že ho není problém sehnat. Firem zabývajících se potiskem a výšivkami je také dost, v některých mají naši členové dobré kontakty, pracují v nich eventuálně jim dokonce patří, takže asi jediné co je třeba, je vybrat jednoho dodavatele, navrhnout kolekci – nemusíme mít vše naráz - a pustit se do výroby. Myslím, že by kolekce měla zahrnovat

3 typy triček – levné jednoduché „pracovní“, funkční sportovní a společenské polo, mikinu (na výběr je spousta bavlněných i fleecových), softshelovou vestu a bundu.

Na grafickém zpracování vlajky a všech ostatních symbolů pracuji, budou hotovy během února.



