

Zápis z jednání VV ČSJ

čtvrtek, 16. července 2026, 12:00, elektronickou konferencí prostřednictvím online schůzky přes Microsoft Teams

Přítomni:

Výkonný výbor (VV): František Bauer (FB), Petra Kafková (PK), Jana Merendová (JM), Pavel Pavlousek (PP), Magdalena Soukupová (MS), Radim Vašík (RV)

Generální sekretář ČSJ: Dana Dvořáková (DD)

Host: -

Kontrolní komise: Václav Brabec (VB) (přítomen od 13:18 do 13:31)

Omluveni: Štěpán Novotný (ŠN)

(i) Projednání zápisu z předchozího zasedání VV ČSJ a kontrola úkolů

Zápis z červnového zasedání Výkonného výboru byl jednohlasně schválen bez připomínek.

(ii) Sportovní úsek ČSJ

1) informace z komise vrcholového sportu

FB – informoval o jmenovité nominaci KVS na Universitní MS, které se bude konat 25. 9. – 3. 10. 2026 v Chorvatsku ve Splitu. Závod se uskuteční na plachtenicích Melges 20 ve čtyřčlenných týmech genderově vyrovnaných:

Tým leader: Štěpán Novotný

Trenér: Martin Trčka

Sportovci: Ondřej Baštář, Lukáš Kraus, Zosia Burská, Linda Dokoupilová

Náhradníci: Matěj Jurečka, Kateřina Šlechtická

Výkonný výbor vzal předloženou nominaci na vědomí.

FB – předložil návrh na rozdělení příspěvku PARA jachtařů ve výši 120 000 Kč pro rok 2026, který byl konzultován ve skupině hendikepovaných závodníků a KVS.

Rozdělení dotace PARA RD 2026:

Rozdělení dotace PARA RD 2026		
Posádka	Ročník	Suma
Daniel Bína	1970	52 500 Kč
Alexandr Sadílek	1955	37 500 Kč
Marek Bureš	1984	15 000 Kč
Lucie Rumlová – Michala Švejdová	1986, 1989	15 000 Kč
Celkem		120 000 Kč

Návrh usnesení: Výkonný výbor ČSJ schvaluje rozdělení příspěvku PARA jachtařům ve výši 120 000 Kč pro rok 2026 následujícím způsobem: Daniel Bína 52 500 Kč, Alexandr Sadílek 37 500 Kč, Marek Bureš 15 000 Kč, posádka Lucie Rumlová – Michala Švejdová 15 000 Kč. Příspěvek bude závodníkům vyplacen na základě zaslaného vyúčtování.

Výsledky hlasování: pro: FB, PK, JM, PP, MS, RV
Návrh usnesení byl schválen.

proti: 0 zdržel se: 0

2) informace z komise mládeže, činnost SCM a SpS

PP – podal informace o činnosti družstev SCM, SpS a VSCM. Zprávy trenérů SCM, SpS a VSCM za červen jsou přílohou tohoto zápisu.

3) informace z jednání sportovního úseku

PP – předložil návrh KM ČSJ na rozdělení příspěvku pro kluby dle směrnice C23 pro rok 2026 (z dat roku 2025):

	Podpora startujících mládežnických členů	Podpora startů v klubových týmech	
	75%	25%	
	675 000 Kč	225 000 Kč	CELKEM
Asociace sportovních klubů Lovosice z.s. - jachetní oddíl	12 882 Kč	0 Kč	12 882 Kč
Český Yacht Klub	85 019 Kč	38 583 Kč	123 602 Kč
Jachetní klub Černá v Pošumaví, z.s.	5 153 Kč	1 421 Kč	6 574 Kč
Jachetní Klub Ostrava z.s.	5 153 Kč	609 Kč	5 762 Kč
Jachetní klub Plzeň, z.s.	18 034 Kč	3 249 Kč	21 283 Kč
JACHT KLUB Prostějov, spolek	10 305 Kč	2 437 Kč	12 742 Kč
Jachting Poděbrady pobočný spolek TJ Bohemia Poděbrady, z.s.	2 576 Kč	0 Kč	2 576 Kč
Jachtklub Brno, z.s.	48 950 Kč	21 119 Kč	70 070 Kč
Jachtklub Česká Lípa, z.s.	5 153 Kč	0 Kč	5 153 Kč
Jachtklub Cheb, z.s.	18 034 Kč	6 295 Kč	24 329 Kč
JACHTKLUB JESENICE, z.s.	5 153 Kč	0 Kč	5 153 Kč
Jachtklub Máchova Jezera Staré Splavy, z.s.	20 611 Kč	7 920 Kč	28 530 Kč
Jachtklub Toušeň, z.s.	18 034 Kč	7 514 Kč	25 548 Kč
Klub jachtingu Těrlicko, z.s.	23 187 Kč	11 981 Kč	35 168 Kč
Lodní Sporty Kroměříž, JO	20 611 Kč	2 031 Kč	22 641 Kč
Moravský Yacht Klub, z.s.	2 576 Kč	0 Kč	2 576 Kč
SK Štětí, z.s.	12 882 Kč	4 061 Kč	16 943 Kč
Sokol Dobřichovice	10 305 Kč	3 046 Kč	13 351 Kč
Tělovýchovná jednota Neratovice z.s.	5 153 Kč	0 Kč	5 153 Kč
Tělovýchovná jednota Rapid Brno, z.s.	2 576 Kč	2 031 Kč	4 607 Kč
Tělovýchovná jednota Slavoj Český Těšín z.s.	2 576 Kč	0 Kč	2 576 Kč
TJ Delfín Jablonec	28 340 Kč	11 778 Kč	40 118 Kč
TJ Lokomotiva Plzeň z.s.	10 305 Kč	2 640 Kč	12 945 Kč
TJ Prazdroj Plzeň z.s., JO	2 576 Kč	0 Kč	2 576 Kč
TJ Slávia-jachting Česká Skalice, z.s.	18 034 Kč	6 295 Kč	24 329 Kč

TJ Sokol Palkovice	2 576 Kč	0 Kč	2 576 Kč
TJ Sokol Tovačov - oddíl jachtingu	10 305 Kč	0 Kč	10 305 Kč
Yacht Club Velké Dářko	10 305 Kč	609 Kč	10 915 Kč
Vodní sporty Duchcov, z.s.	12 882 Kč	3 452 Kč	16 334 Kč
Yacht Club Baník Most z.s.	12 882 Kč	6 701 Kč	19 583 Kč
YACHT CLUB CERE, z.s.	97 901 Kč	38 177 Kč	136 078 Kč
Yacht Club DIM Bezdrev	7 729 Kč	1 828 Kč	9 557 Kč
Yacht Club Doksy, spolek	7 729 Kč	0 Kč	7 729 Kč
Yacht Club LODNÍ SPORTY BRNO, pobočný spolek	54 103 Kč	20 510 Kč	74 613 Kč
Yacht Club Vysoké Mýto	2 576 Kč	0 Kč	2 576 Kč
Yacht klub Jestřábí, z.s.	2 576 Kč	0 Kč	2 576 Kč
Yachtclub Baník Ostrava	18 034 Kč	5 077 Kč	23 111 Kč
Yachtclub Pardubice, z.s.	25 763 Kč	10 560 Kč	36 323 Kč
YCR-Jachting Roudnice nad Labem, z.s.	15 458 Kč	5 077 Kč	20 535 Kč
	675 000 Kč	225 000 Kč	900 000 Kč

Konkrétní výpočet příspěvku na jednotlivé kluby byl proveden dle směrnice C23 (2025) podpora klubů a ALT z dat roku 2025 a členové VV ČSJ jej měli k dispozici před hlasováním o návrhu usnesení. Finance budou klubům vyplaceny na základě zaslané faktury za služby.

Návrh usnesení: Výkonný výbor ČSJ v souladu se směrnicí C23 (2025) podpora klubů a ALT a na základě návrhu KM ČSJ schvaluje následující rozdělení příspěvků klubům: Asociace sportovních klubů Lovosice z.s. - JO 12 882 Kč, Český Yacht Klub 123 602 Kč, Jachetní klub Černá v Pošumaví 6 574 Kč, Jachetní Klub Ostrava 5 762 Kč, Jachetní klub Plzeň 21 283 Kč, Jacht Klub Prostějov 12 742 Kč, Jachting Poděbrady pobočný spolek TJ Bohemia Poděbrady 2 576 Kč, Jachtklub Brno 70 070 Kč, Jachtklub Česká Lípa 5 153 Kč, Jachtklub Cheb 24 329 Kč, Jachtklub Jesenice 5 153 Kč, Jachtklub Máchova jezera Staré Splavy 28 530 Kč, Jachtklub Toušeň 25 548 Kč, Klub jachtingu Těrlicko 35 168 Kč, Lodní Sporty Kroměříž, JO 22 641 Kč, Moravský Yacht Klub 2 576 Kč, SK Štětí 16 943 Kč, Sokol Dobřichovice 13 351 Kč, TJ Neratovice 5 153 Kč, TJ RAPID BRNO 4 607 Kč, TJ Slavoj Český Těšín 2 576 Kč, TJ Delfín Jablonec 40 118 Kč, TJ Lokomotiva Plzeň 12 945 Kč, TJ Prazdroj Plzeň, JO 2 576 Kč, TJ Slavia-jachting Česká Skalice 24 329 Kč, TJ Sokol Palkovice 2 576 Kč, TJ Sokol Tovačov 10 305 Kč, YC Velké Dářko 10 915 Kč, Vodní sporty Duchcov 16 334 Kč, YC Baník Most 19 583 Kč, YC CERE 136 078 Kč, YC DIM Bezdrev 9 557 Kč, YC Doksy 7 729 Kč, YC Lodní sporty Brno 74 613 Kč, YC Vysoké Mýto 2 576 Kč, Yacht klub Jestřábí 2 576 Kč, YC Baník Ostrava 23 111 Kč, Yachtclub Pardubice 36 323 Kč, YCR-JACHTING Roudnice nad Labem 20 535 Kč. Celkem 900 000 Kč. Výkonný výbor ČSJ souhlasí s vyplacením těchto uvedených příspěvků klubům na základě zaslané faktury za služby.

Výsledky hlasování: pro: FB, PK, JM, MS, PP, RV
Návrh usnesení byl schválen.

proti: 0 zdržel se: 0

PP – předložil návrh KM ČSJ na rozdělení příspěvku ALT z programu TALENT dle směrnice C23 pro rok 2026 (z dat roku 2025):

LT	Počty startujících na k7+ MČR	Koef. podporované LT	Počet x koef.	Podpora
29er	87	2	174	7 676 Kč
49er	16	2	32	1 412 Kč
Cadet	86	1	86	3 794 Kč
ILCA 4	227	2	454	20 029 Kč
ILCA 6	181	2	362	15 971 Kč
ILCA 7	124	2	248	10 941 Kč
Optimist	415	2	830	36 618 Kč
RS Feva	404	2	808	35 647 Kč
RS Tera	66	1	66	2 912 Kč
Celkem				135 000 Kč

Konkrétní výpočet příspěvku na jednotlivé lodní třídy byl proveden dle směrnice C23 (2025) dle dat z roku 2025 a členové VV ČSJ jej měli k dispozici před hlasováním o návrhu usnesení. Finance budou vyplaceny dohromady za dětské a mládežnické třídy účelově na trenérské a organizační zabezpečení soustředění na základě vyúčtování odsouhlaseného sportovním ředitelem ČSJ.

Návrh usnesení: Výkonný výbor ČSJ v souladu se směrnicí C23 (2025) podpora klubů a ALT a na základě návrhu KM ČSJ schvaluje následující rozdělení příspěvků na soustředění lodních tříd: 29er 7 676 Kč, 49er 1 412 Kč, Cadet 3 794 Kč, ILCA4 20 029 Kč, ILCA6 15 971 Kč, ILCA7 10 941 Kč, Optimist 36 618 Kč, RS Feva 35 647 Kč, RS Tera 2 912 Kč. Celkem 135 000 Kč. Výkonný výbor ČSJ souhlasí s vyplacením těchto uvedených příspěvků za dětské a mládežnické třídy účelově na trenérské a organizační zabezpečení soustředění na základě vyúčtování odsouhlaseného sportovním ředitelem ČSJ.

Výsledky hlasování: pro: FB, PK, JM, MS, RV
Návrh usnesení byl schválen.

proti: 0 zdržel se: 0 nehlasoval: PP

5) nominace na mezinárodní závody

Výkonnému výboru byla předložena ke schválení nominace lodních tříd na MS WS World Fortaleza, které se bude konat 15. - 23. 1. 2027 v Brazílii:

IQFoil M 1x

IQFoil W 2x

IQFoil trenér 1x

Kite M 1x

Kite trenér 1x

ILCA 6 W 1x

ILCA 7 M 1x

ILCA trenér / team leader

Návrh usnesení: Výkonný výbor ČSJ schvaluje nominaci lodních tříd na 2027 MS WS Fortaleza, které se bude konat 15. - 23. 1. 2027 v Brazílii: IQFoil M 1x, IQFoil W 2x, IQFoil trenér 1x, Kite M 1x, Kite trenér

1x, ILCA 6 W 1x, ILCA 7 M 1x, ILCA trenér/team leader. Současně souhlasí s úhradou startovného na tuto akci ve výši 7 380 EUR.

Výsledky hlasování: pro: FB, PK, JM, PP, MS, RV
Návrh usnesení byl schválen.

proti: 0 zdržel se: 0

(iii) Administrativně-technický úsek ČSJ

1) mistrovství ČR

RV – podal informace z MČR Pirát, která se konalo 3. - 6. 7. 2026 na Máchově jezeře.

2) informace z PR komise

FB – podal informace o aktuální činnosti PR komise ČSJ.
VV vzal předložené informace na vědomí.

3) informace trenérsko-metodické komise a jachtařské akademie

PK – podala informace z průběhu školení trenérů 2. třídy. Zápis z obou částí školení trenérů 2. třídy je přílohou tohoto zápisu.
Výkonný výbor vzal předložené informace na vědomí.

4) informace z komise klubů, komise lodních tříd

MS – podala informace z jednání KKL, které se konalo 22. června 2026. Příští schůzka je naplánovaná na středu 22. 7. od 19:00 (formou MS Teams). Zápis z jednání KKL je přílohou tohoto zápisu.
VV vzal předložené informace na vědomí.

MS – předložila žádost TJ Spartak Příbram, z.s. o přijetí do ČSJ. Výkonný výbor po projednání žádosti a diskuzi hlasoval o přijetí TJ Spartak Příbram, z.s. do ČSJ.

Návrh usnesení: *Výkonný výbor ČSJ schvaluje přijetí TJ Spartak Příbram, z.s. do ČSJ. Subjektu bylo přiděleno registrační číslo 1210.*

Výsledky hlasování: pro: FB, PK, JM, PP, MS, RV
Návrh usnesení byl schválen.

proti: 0 zdržel se: 0

5) informace z komise rozhodčích, komise HZS a komise měřičů a technických inspektorů

JM – podala informace o aktuální činnosti KR a HZS ČSJ.

6) aktuální čerpání rozpočtu ČSJ

RV – informoval Výkonný výbor o stavu čerpání rozpočtu ke dni 15. 7. 2026.

Výkonný výbor vzal uvedené informace na vědomí.

(iv) Informace předsedy VV ČSJ a generálního sekretáře ČSJ

RV – podal informace z 44. valné hromady ČUS, která se konala ve středu 24. června 2026 ve Sportovním centru Nymburk.

RV – informoval, že dne 19. 6. 2026 podepsal plnou moc pro P. Pavlouska, aby mohl registrovat nový vůz Ford, pořízený z investiční dotace NSA.

(v) Různé

Nebyly předloženy žádné informace.

Příští zasedání VV se bude konat ve čtvrtek, 27. srpna 2026 od 12 hod. přes Microsoft Teams.

Zapsala:

Dana Dvořáková

Generální sekretář ČSJ

Seznam příloh:

1. Soupis usnesení z jednání VV ČSJ – 16. 7. 2026
2. Hlasování per rollam KVS
3. Hlasování per rollam KM
4. Zprávy trenérů SCM a SpS za červen 2026
5. Zápis ze školení trenérů II. tř.
6. Zápis z jednání KKL – 22. 6. 2026

Soupis usnesení z jednání VV ČSJ

čtvrtek, 16. července 2026, 12:00, elektronickou konferencí prostřednictvím online schůzky přes Microsoft Teams

Přítomni:

Výkonný výbor (VV): František Bauer (FB), Petra Kafková (PK), Jana Merendová (JM), Pavel Pavlousek (PP), Magdalena Soukupová (MS), Radim Vašík (RV)

Generální sekretář ČSJ: Dana Dvořáková (DD)

Host: -

Kontrolní komise: Václav Brabec (VB) (přítomen od 13:18 do 13:31)

Omluveni: Štěpán Novotný (ŠN)

1. Výkonný výbor ČSJ schvaluje rozdělení příspěvku PARA jachtařům ve výši 120 000 Kč pro rok 2026 následujícím způsobem: Daniel Bína 52 500 Kč, Alexandr Sadílek 37 500 Kč, Marek Bureš 15 000 Kč, posádka Lucie Rumlová – Michala Švejdomá 15 000 Kč. Příspěvek bude závodníkům vyplacen na základě zaslaného vyúčtování.
2. Výkonný výbor ČSJ v souladu se směrnicí C23 (2025) podpora klubů a ALT a na základě návrhu KM ČSJ schvaluje následující rozdělení příspěvků klubům: Asociace sportovních klubů Lovosice z.s. - JO 12 882 Kč, Český Yacht Klub 123 602 Kč, Jachetní klub Černá v Pošumaví 6 574 Kč, Jachetní klub Ostrava 5 762 Kč, Jachetní klub Plzeň 21 283 Kč, Jacht klub Prostějov 12 742 Kč, Jachting Poděbrady pobočný spolek TJ Bohemia Poděbrady 2 576 Kč, Jachtklub Brno 70 070 Kč, Jachtklub Česká Lípa 5 153 Kč, Jachtklub Cheb 24 329 Kč, Jachtklub Jesenice 5 153 Kč, Jachtklub Máchova jezera Staré Splavy 28 530 Kč, Jachtklub Toušeň 25 548 Kč, Klub jachtingu Těrlícko 35 168 Kč, Lodní sporty Kroměříž, JO 22 641 Kč, Moravský Yacht Klub 2 576 Kč, SK Štětí 16 943 Kč, Sokol Dobřichovice 13 351 Kč, TJ Neratovice 5 153 Kč, TJ RAPID BRNO 4 607 Kč, TJ Slavoj Český Těšín 2 576 Kč, TJ Delfín Jablonec 40 118 Kč, TJ Lokomotiva Plzeň 12 945 Kč, TJ Prazdroj Plzeň, JO 2 576 Kč, TJ Slavia-jachting Česká Skalice 24 329 Kč, TJ Sokol Palkovice 2 576 Kč, TJ Sokol Tovačov 10 305 Kč, YC Velké Dářko 10 915 Kč, Vodní sporty Duchcov 16 334 Kč, YC Baník Most 19 583 Kč, YC CERE 136 078 Kč, YC DIM Bezdrev 9 557 Kč, YC Doksy 7 729 Kč, YC Lodní sporty Brno 74 613 Kč, YC Vysoké Mýto 2 576 Kč, Yacht klub Jestřábí 2 576 Kč, YC Baník Ostrava 23 111 Kč, Yachtclub Pardubice 36 323 Kč, YCR-JACHTING Roudnice nad Labem 20 535 Kč. Celkem 900 000 Kč. Výkonný výbor ČSJ souhlasí s vyplacením těchto uvedených příspěvků klubům na základě zaslané faktury za služby.
3. Výkonný výbor ČSJ v souladu se směrnicí C23 (2025) podpora klubů a ALT a na základě návrhu KM ČSJ schvaluje následující rozdělení příspěvků na soustředění lodních tříd: 29er 7 676 Kč, 49er 1 412 Kč, Cadet 3 794 Kč, ILCA4 20 029 Kč, ILCA6 15 971 Kč, ILCA7 10 941 Kč, Optimist 36 618 Kč, RS Feva 35 647 Kč, RS Tera 2 912 Kč. Celkem 135 000 Kč. Výkonný výbor ČSJ souhlasí s vyplacením těchto uvedených příspěvků za dětské a mládežnické třídy účelově na trenérské a organizační zabezpečení soustředění na základě vyúčtování odsouhlaseného sportovním ředitelem ČSJ.
4. Výkonný výbor ČSJ schvaluje nominaci lodních tříd na 2027 MS WS Fortaleza, které se bude konat 15. - 23. 1. 2027 v Brazílii: IQFoil M 1x, IQFoil W 2x, IQFoil trenér 1x, Kite M 1x, Kite trenér 1x, ILCA 6 W 1x, ILCA 7 M 1x, ILCA trenér/team leader. Současně souhlasí s úhradou startovného na tuto akci ve výši 7 380 EUR.
5. Výkonný výbor ČSJ schvaluje přijetí TJ Spartak Příbram, z.s. do ČSJ. Subjektu bylo přiděleno registrační číslo 1210.

Zápis z hlasování PER ROLLAM Komise Vrcholového Sportu ČSJ (KVS ČSJ)

Hlasování se uskutečnilo od 29.6.2026 od 15:57 do 3.7.2026 do 12:00 prostřednictvím emailu.

1. Hlasování o jmenné nominaci závodníků, trenéra a team leaderů na Universitní MS 2026 – Split 25.9.-3.10. 2026.

Š. Novotný společně s M. Trčkou připravil návrh týmu na Universitní MS, které se bude konat 25.9. – 3.10.2026 v Chorvatsku ve Splitu. Závod se uskuteční na plachetnicích Melges 20 ve čtyř členných týmech genderově vyrovnaných. Při výběru do posádky byly zohledněny výsledky a váha závodníků vůči ideální celkové váze posádky. Z těchto kritérií byl sestaven tým:

Tým leader: Štěpán Novotný

Trenér: Martin Trčka

Sportovci: Ondřej Baštář, Lukáš Kraus, Zosia Burská, Linda Dokoupilová

Náhradníci: Matěj Jurečka, Kateřina Šlechtická

Návrh byl **přijat (Pro: T. Musil, J. Čutka, F. Bauer Nehlasoval: M. Trčka)**

Hlasování se uskutečnilo od 29.6.2026 od 15:57 do 3.7.2026 do 12:00 prostřednictvím emailu.

2. Hlasování o rozdělení příspěvku PARA RD 120 tis. Kč. pro rok 2026

F. Bauer předložil návrh na rozdělení příspěvku PARA RP 120 tis. Kč. pro rok 2026, který byl konzultován ve skupině RD PARA Reprezentace a KVS. Z diskusí vznikl návrh, který byl následně předložen k hlasování KVS:

Rozdělení dotace PARA RD 2026		
Posádka	Ročník	Suma
Daniel Bína	1970	52 500 Kč
Alexandr Sadílek	1955	37 500 Kč
Marek Bureš	1984	15 000 Kč
Lucie Rumlová, Michala Švejdová	1986, 1989	15 000 Kč
Celkem		120 000 Kč

Návrh byl **přijat (Pro: M. Trčka, J. Čutka, F. Bauer Zdržel se: T. Musil)**

Zápis z hlasování PER ROLLAM Komise mládeže ČSJ (KM ČSJ)

Hlasování se uskutečnilo od 29.6.2026 od 16:05 do 3.7.2026 do 7:06 prostřednictvím emailu.

1. Hlasování o rozdělení příspěvku pro kluby dle směrnice C23 za rok 2025

Š. Novotný zaslal tabulku se sumami podpory pro kluby dle směrnice c23 za rok 2025:

	Podpora startujících mládežnických členů	Podpora startů v klubových týmech	
	75%	25%	
	675 000 Kč	225 000 Kč	CELKEM
Asociace sportovních klubů Lovosice z.s. - jachetní oddíl	12 882 Kč	0 Kč	12 882 Kč
Český Yacht Klub	85 019 Kč	38 583 Kč	123 602 Kč
Jachetní klub Černá v Pošumaví, z.s.	5 153 Kč	1 421 Kč	6 574 Kč
Jachetní Klub Ostrava z.s.	5 153 Kč	609 Kč	5 762 Kč
Jachetní klub Plzeň, z.s.	18 034 Kč	3 249 Kč	21 283 Kč
JACHT KLUB Prostějov, spolek	10 305 Kč	2 437 Kč	12 742 Kč
Jachting Poděbrady pobočný spolek TJ Bohemia Poděbrady, z.s.	2 576 Kč	0 Kč	2 576 Kč
Jachtklub Brno, z.s.	48 950 Kč	21 119 Kč	70 070 Kč
Jachtklub Česká Lípa, z.s.	5 153 Kč	0 Kč	5 153 Kč
Jachtklub Cheb, z.s.	18 034 Kč	6 295 Kč	24 329 Kč
JACHTKLUB JESENICE, z.s.	5 153 Kč	0 Kč	5 153 Kč
Jachtklub Máchova Jezera Staré Splavy, z.s.	20 611 Kč	7 920 Kč	28 530 Kč
Jachtklub Toušeň, z.s.	18 034 Kč	7 514 Kč	25 548 Kč
Klub jachtingu Těrlicko, z.s.	23 187 Kč	11 981 Kč	35 168 Kč
Lodní Sporty Kroměříž, JO	20 611 Kč	2 031 Kč	22 641 Kč
Moravský Yacht Klub, z.s.	2 576 Kč	0 Kč	2 576 Kč
SK Štětí, z.s.	12 882 Kč	4 061 Kč	16 943 Kč
Sokol Dobřichovice	10 305 Kč	3 046 Kč	13 351 Kč
Tělovýchovná jednota Neratovice z.s.	5 153 Kč	0 Kč	5 153 Kč
Tělovýchovná jednota Rapid Brno, z.s.	2 576 Kč	2 031 Kč	4 607 Kč
Tělovýchovná jednota Slavoj Český Těšín z.s.	2 576 Kč	0 Kč	2 576 Kč
TJ Delfín Jablonec	28 340 Kč	11 778 Kč	40 118 Kč
TJ Lokomotiva Plzeň z.s.	10 305 Kč	2 640 Kč	12 945 Kč
TJ Prazdroj Plzeň z.s., JO	2 576 Kč	0 Kč	2 576 Kč
TJ Slávia-jachting Česká Skalice, z.s.	18 034 Kč	6 295 Kč	24 329 Kč
TJ Sokol Palkovice	2 576 Kč	0 Kč	2 576 Kč
TJ Sokol Tovačov - oddíl jachtingu	10 305 Kč	0 Kč	10 305 Kč

TJ Žďár nad Sázavou z.s. - Yacht Club Velké Dářko	10 305 Kč	609 Kč	10 915 Kč
Vodní sporty Duchcov, z.s.	12 882 Kč	3 452 Kč	16 334 Kč
Yacht Club Baník Most z.s.	12 882 Kč	6 701 Kč	19 583 Kč
YACHT CLUB CERE, z.s.	97 901 Kč	38 177 Kč	136 078 Kč
Yacht Club DIM Bezdrev	7 729 Kč	1 828 Kč	9 557 Kč
Yacht Club Doksy, spolek	7 729 Kč	0 Kč	7 729 Kč
Yacht Club LODNÍ SPORTY BRNO, pobočný spolek	54 103 Kč	20 510 Kč	74 613 Kč
Yacht Club Vysoké Mýto	2 576 Kč	0 Kč	2 576 Kč
Yacht klub Jestřábí, z.s.	2 576 Kč	0 Kč	2 576 Kč
Yachtclub Baník Ostrava	18 034 Kč	5 077 Kč	23 111 Kč
Yachtclub Pardubice, z.s.	25 763 Kč	10 560 Kč	36 323 Kč
YCR-Jachting Roudnice nad Labem, z.s.	15 458 Kč	5 077 Kč	20 535 Kč
	675 000 Kč	225 000 Kč	900 000 Kč

Návrh byl **přijat** (**Pro:** Š. Mareček, I. Šenkýř, P. Hrdina; **Nehlasoval:** P. Pavlousek)

2. Hlasování o rozdělení příspěvku pro ALT dle směrnice C23 za rok 2025

Š. Novotný zaslal tabulku se sumami podpory pro ALT dle směrnice c23 za rok 2025:

LT	Počty startujících na k7+ MČR	Koef. podporované LT	Počet x koef.	Podpora
29er	87	2	174	7 676 Kč
49er	16	2	32	1 412 Kč
Cadet	86	1	86	3 794 Kč
ILCA 4	227	2	454	20 029 Kč
ILCA 6	181	2	362	15 971 Kč
ILCA 7	124	2	248	10 941 Kč
Optimist	415	2	830	36 618 Kč
RS Feva	404	2	808	35 647 Kč
RS Tera	66	1	66	2 912 Kč
Celkem				135 000 Kč

Návrh byl **přijat** (**Pro:** Š. Mareček, I. Šenkýř, P. Hrdina; **Nehlasoval:** P. Pavlousek)

Od: Marcell Mierzwicki mierzw.marceli@gmail.com
Předmět: June Report 29er SCM – Kieler Woche
Datum: 13. července 2026 v 18:27
Komu: Novotný Štěpán novotny@sailing.cz
Kopie: Miroslav Horák horak21@kme.zcu.cz

MM

June Report 29er SCM – Kieler Woche

General Overview

June marked the beginning of our World Championship preparation block. We started with a training camp in Kiel, followed immediately by **Kieler Woche**, our final major benchmark before the World Championships.

The conditions throughout the training period were mostly light wind, allowing us to focus on refining details rather than surviving difficult conditions. Overall, the camp itself went well and I was quite optimistic before racing started. Unfortunately, once the regatta began, we simply did not perform anywhere close to the level we had shown in training. From a results perspective, this was probably our weakest event of the season, but at the same time one that clearly exposed where we still need to improve before the Worlds.

Kiel Training Camp

We spent four days preparing for Kieler Woche.

The focus was mainly on getting everyone back into racing mode after the previous training blocks. We worked on:

- boat handling, trimming, speed testing, starts, short practice races and in-race communication.

One of the biggest positives from the camp was the continued improvement in **downwind speed**. The work we had done during the spring, together with the observation habits developed on Lipno, started to come together. Even though our crews are generally heavier than most of the competition, we now seem to be very well optimized downwind. Boat setup, trimming and positioning worked noticeably better than earlier in the season.

We also spent time trying to establish a more structured communication system onboard before racing. The goal was to simplify information flow and make tactical decisions more systematic instead of reactive.

Overall, everything suggested we were ready to race.

Unfortunately, that did not translate into the regatta itself.

Kieler Woche

The racing was disappointing across the whole team.

From my perspective this was less a technical problem and much more a failure to execute what we already know. Boat speed was generally acceptable, handling was good enough, but the racing itself lacked consistency, confidence and discipline and overall game plan.

I spent most of the regatta coaching **Ondřej / Matyáš** and **Lara / Klára**, while **Kaja / Kristian** were coached by Kajetan Jabłoński on the other course.

Crew Analysis

Ondřej / Matyáš

Overall, the boys looked well prepared technically.

Boat speed was good, starts were generally solid and they looked comfortable handling the boat. However, the biggest issue throughout the regatta was their inability to maintain maximum focus over longer periods of time.

Starts worked well unless they positioned themselves directly next to crews that were around 20 kg lighter. In those situations they simply couldn't accelerate at the same rate and immediately lost control of the race. Once they started giving themselves slightly more separation from those boats, the starts became much more reliable.

Unfortunately, that was only the beginning.

Many times they would sail the first few minutes well, but then simply lose concentration.

Typical problems included:

- losing track of compass work,
- missing important shifts,
- reacting too late,
- tacking either too early or too late,
- rarely being the first boat to recognize changes on the racecourse.

Even when they managed to stay with the leading group, they often failed to play the corners correctly.

Another recurring issue appeared during long upwind line-ups. Their observation gradually deteriorated and they slowly drifted either too high or too low compared to the fleet, sacrificing VMG without realizing it.

Probably the biggest weakness, however, was mark approach

There were simply too many crashes, close calls and situations where they arrived with no plan. Too often they found themselves:

- with no room to maneuver,
- forced around the outside,
- or rounding the unfavored gate.

This is no longer a technical issue.

The limiting factor now is mental organization during racing:

- planning ahead,
- maintaining concentration,
- anticipating situations instead of reacting to them.

Speed and handling are already at a very good level. The next step is turning that into race consistency.

Lara / Klára

This was probably their weakest regatta of the season.

The biggest issue was simply lack of speed compared to the fleet.

The boat itself looked slow throughout the event. Trimming was not fundamentally wrong, but race execution was.

A typical race looked very similar every time:

- start in a highly contested area,
- lose either immediately off the line or within the first minute,
- continue sailing in disturbed wind,
- never recover.

Toward the end of the regatta, after repeated discussions on the water, they started making more attempts to sail toward clear wind.

Unfortunately, another issue immediately appeared.

They lose so much distance in maneuvers that even when the tactical idea is correct, the gain disappears almost immediately.

Even worse, several times they chose to tack away exactly during the strongest lifting shift, effectively throwing away one of the few advantages they had.

One race summarized the whole regatta perfectly.

They won the pin end start cleanly, only to bear away around twenty degrees lower than the rest of the fleet immediately afterwards and lose all contact within the first 3 minutes and then go over layline...

Overall, almost every area still needs improvement:

- starts,
 - acceleration,
 - boat handling,
 - maneuver efficiency,
 - positioning,
 - tactical discipline.
-

Kaja / Kristian

Based on feedback from Kajetan Jabłoński, their overall strategy and tactical thinking were actually quite good.

The biggest problem was purely physical and technical relative to the conditions.

The wind remained very light and stable throughout most of the regatta, and they struggled significantly against lighter crews.

The heavier setup that works so well in stronger conditions became a disadvantage here.

The biggest issues were:

- difficulty climbing efficiently,
- inability to move aggressively enough,
- slower acceleration compared to lighter boats.

Another important point was trimming.

They consistently sailed with sails slightly too closed for these conditions, preventing the boat from accelerating freely.

Once behind, the stable light wind offered almost no opportunities to recover through tactics alone.

Unlike stronger conditions, there simply weren't enough passing lanes during the race.

For them as well, this was probably the weakest regatta of the season.

At the same time, I think it serves as an important wake-up call. The obvious gains have already been made over winter. From now on, we need to start searching for smaller improvements everywhere—boat setup, trimming, communication, decision-making, and execution—because at this level those details decide races.

Conclusions

Kiel was disappointing from a results perspective, but extremely valuable diagnostically.

The limiting factors are now mostly connected to execution:

- maintaining concentration for an entire race, observation, race planning, positioning, communication and making correct decisions under pressure.

These are considerably harder to develop than pure technique, but they are also exactly the areas that separate front-fleet sailors from championship contenders.

Next Focus

Before the World Championships our priorities were clear:

- Improve race planning, especially several minutes ahead of mark roundings.
- Continue developing structured onboard communication.
- Increase observation quality, particularly during long upwind phases.
- Improve mark approach planning and gate selection.
- Continue building mental consistency, so technical performance can be maintained for the entire race instead of only during individual moments.

The technical foundation is now in place for most of the crews. The challenge for the remainder of the season is turning that foundation into reliable championship racing.

Regards

Marceli Mierzwicki



Sportovní centrum mládeže

Lodní třída: ILCA

Trenér: Ondřej Teplý

- ILCA 6 – EurILCA Europa Cup, Fraglia Vela Riva (Lago di Garda), 14.–17. 6. 2026.
 - Účast: B. Dokoupilová, L. Dokoupilová, J. Tomeš, J. Kříž, V. Kováč, R. Kováč, D. Beroun

Družstvo SCM ILCA 6 absolvovalo v termínu před závodem pětidenní tréninkový kemp na Lago di Garda v Rivě, který sloužil jako příprava na EurILCA Europa Cup. Samotný závod se jel v termínu 14.–17. 6. 2026 pod pořádáním Fraglia Vela Riva. Po celou dobu regaty foukala převážně slabší Ora. Celkově, tak byly složitější podmínky, než by se na Gardě čekalo. Po kvalifikační sérii byla chlapecká flotila ILCA 6 rozdělena do finálových skupin Gold, Silver a Bronze, dívčí flotila ILCA 6 jela v jedné skupině po celý závod. Přehled výsledků českých závodníků:

Jméno	Kategorie	Skupina	Umístění	Umístění (%)
Beáta Dokoupilová	ILCA 6 F		9. / 62	14,5 %
Linda Dokoupilová	ILCA 6 F		14. / 62	22,6 %
Jiří Tomeš	U17	Gold	37. / 63	58,7 %
Jan Kříž	U19	Silver	27. / 63	42,9 %
Vladimír Kovac	U17	Silver	35. / 63	55,6 %
Richard Kováč	U19	Bronze	45. / 62	72,6 %
Daniel Beroun	U19	Bronze	57. / 62	91,9 %

Nejlepšího výsledku v týmu dosáhla Beáta Dokoupilová, která v dívčí flotile ILCA 6 obsadila 9. místo z 62 lodí. Z chlapecké flotily se nejlépe umístil Jiří Tomeš, kterému se povedlo zaznamenat několik pěkných rozjížděk, ke kterým bohužel přidal 3x start přes čáru.



 **Czech sailing team**

Pravidelná měsíční zpráva za červen 2026

Sportovní centrum mládeže

Lodní třída: Optimist

Trenér: Jakub Halouzka

Datum: 16. 7. 2026

Organizační, administrativní a technické činnosti:

- Příprava a organizace nadcházejících akcí (MS, ME, Dziwnow)
- Komunikace s rodiči dětí zařazených do SPS Q
- Zpracování SPS Q účetnictví

Tréninky a závody

V červnu proběhla vrcholná akce letošní sezóny – mistrovství světa LT Optimist. Pro všechny závodníky zařazené do letošního SPS Q se jednalo o poslední MS, kterého se účastnili, a pro většinu z nich dokonce o poslední závod na Optimistu.

Před závodem proběhl intenzivní 4 denní trénink, ve kterém jsme se snažili co nejvíce adaptovat na místní podmínky. Přestože je Tanger vyhlášený tým, že zde obvykle panuje silný vítr, tak první dva tréninkové dny foukalo max 4m/s. Zároveň nás částečně zaskočil velmi silný proud (někdy i 30m za minutu), ten jsme tak silný neočekávali. Během všech tréninkových dní jsme nicméně pečlivě zaznamenávali místní podmínky a snažili si na ně zvyknout.

Závod byl rozdělen na 3 denní kvalifikační část, 2 denní team race a následnou 3 denní finálovou část. V kvalifikační části soupeřilo 284 závodníků z více než 70 zemí o zařazení do co nejlepší skupiny na finálovou část. Český tým si zde vedl velice dobře. Hynkovi Zákouckému se podařilo kvalifikovat do zlaté skupiny a všem dalším 4 našim závodníkům do stříbrné. Získat tento skvělý výsledek z kvalifikační části se podařilo především díky správné analýze výhodné strany na první stoupačku. Zároveň k tomu přispěl i silný vítr, který většině našich závodníků velmi vyhovoval a nakonec se na takřka celou kvalifikační část přeci jen dostavil.



Český svaz jachtingu
Zátokova 100/2, PS40
160 17 Praha 6 – Břevnov
Czech Republic

Tel.: +420 242 429 253
E-mail: sailing@sailing.cz
www.sailing.cz

Před začátkem finálové části proběhlo dvoudenní mistrovství světa v team racingu. Vzhledem k omezenému času na trénink během roku jsme se na tuto disciplínu nepřipravovali a do závodu nastoupili s cílem si to spíš užít než podat nějaký výsledek. I přes nezkušenost byly obě rozjíždky, do kterých byl český tým nasazen, velice těsné, nakonec ale přeci jen vyhráli soupeři.



Ve finálové části panovaly velice různorodé podmínky. Většinu času byl již slabší vítr a na rozdíl od kvalifikace byl mnohem hůře čitelný. Některé rozjíždky bylo potřeba se na první stoupačce dostat na levou stranu, což se našim závodníkům bohužel často nepodařilo. Přesto nakonec odjíždí s velice pěknými výsledky. Všichni naši závodníci se umístili v první polovině startovního pole a Česká republika díky tomu v hodnocení národů obsadila 22. místo ze 70. Pro srovnání pořadí některých národů, se kterými se nejčastěji potkáváme na regatách: POL 20, ITA 21, CRO 33, GER 39, HUN 42, AUT 43. Minimálně za posledních 10 let se jedná o nejlepší výsledek českého týmu na MS.

Současná odcházející generace českých optimistů dokáže dosáhnout výkonů nejlepších závodníků světa. Věřím, že nyní po přechodu na další lodní třídy se podaří získané dovednosti dále využívat a rozvíjet.

Pořadí českých závodníků na MS v Maroku

- 66. místo Hynek Zákoucký
- 100. místo Jakub Lojka
- 115. místo Luka Giot
- 140. místo Ela Berntová (30. místo z dívek)
- 141. místo Hynek Dokoupil

Celkem 284 lodí

Celkové výsledky:

<https://2026worlds.optiworld.org/en/default/races/race-resultsall>



2026 World Championship Report – Part I

Preparation Block & Qualification Series

Pre-World Championship Training Block

After Kieler Woche we only had one day off before starting the final preparation block for the World Championships. The objective was no longer to make major technical changes, but to sharpen race readiness, confirm our setups and arrive at the event with confidence.

The first day was dedicated to speed testing in light to medium breeze on relatively flat water with only a small chop. There was approximately **10 m/min of current towards the northwest**, giving us another opportunity to refine our understanding of current effects before racing.

We also completed several practice races. Overall they went reasonably well, although starts remained quite inconsistent. To some extent this was expected, as twelve boats trying to start repeatedly on a relatively short training line naturally creates unpredictable situations. Nevertheless, the overall speed looked encouraging and gave us confidence going into the championship.

The following day was dedicated almost entirely to **boat work**. Every boat was inspected in detail to ensure there would be no equipment failures during the regatta. At the same time Ema and Nela arrived, and I took them on the water for their first training together. Unfortunately a storm forced us back to shore after only about forty-five minutes, so we gathered very little useful sailing data that day.

The next morning finally brought proper conditions.

We had **18–20 knots** with relatively small waves, allowing us to conduct another series of speed tests.

Kaja and Kristian looked extremely good.

With this mast setup and these conditions—strong wind combined with only a small chop—they are genuinely very fast. The boat is now trimmed almost optimally for this wind range and can compete with anyone. Their only real limitation appears once the waves become larger. Bigger waves expose some weaknesses in maintaining speed through the sea state, but in flatter water they have all the necessary pace.

Ema and Nela had only their second day together as a crew, so expectations were naturally limited. Still, there were many positives.

Ema continues to have an excellent feel for the boat, while Nela trims the jib very well, especially when unloading power before gusts arrive. Despite being relatively light compared to the rest of the fleet, they were able to stay surprisingly competitive during speed tests.

Their biggest limitation was simply lack of synchronization. Boat handling, maneuver timing and general crew coordination were still developing, which is perfectly understandable after only two days together.

The final day before racing was kept free deliberately. The objective was to begin the championship rested, mentally fresh and physically hungry to race.

Championship Philosophy – Every Point Counts

One theme accompanied us throughout the entire championship: **every single point counts**. Not because we were chasing a specific final position, but because at this level every point is a consequence of hundreds of small decisions made throughout the race. Our objective was never to obsess over the results table. Instead, before every race we reminded the sailors that the only thing they could fully control was becoming the **best and most precise version of themselves** on that particular day and every single race of that day.

That meant approaching every race with a fresh mindset, regardless of the previous result. We wanted every crew to communicate clearly, observe continuously, trust their preparation, execute the agreed systems, and make decisions based on what was happening on the racecourse—not on emotions or previous mistakes. The goal was to sail each race with maximum precision: accurate geometry around the course, thoughtful gate approaches, planned mark roundings, disciplined starts, constant information exchange, and proactive observation of wind, pressure, current and fleet positioning.

Unfortunately, this was also the area where we fell short the most. As frustration accumulated, precision gradually disappeared. Instead of resetting after mistakes, many crews carried them into the following races, causing the same errors to repeat. This championship clearly demonstrated that our next step is not simply becoming faster, but becoming **more consistent in applying our systems under pressure**. If we can maintain the same quality of thinking, communication and execution in the final race as in the first, the results will naturally follow. Our focus will therefore remain on mastering the process rather than chasing outcomes, because at this level, results are ultimately a by-product of disciplined execution.

Qualification Series

The championship opened with exactly the type of conditions we had prepared for.

On the first day we had around **20–22 knots** of breeze from the west to west-southwest, creating excellent racing conditions.

Throughout the regatta I concentrated primarily on coaching **Kaja and Kristian**, as they were realistically the only crew capable of fighting for a top overall result. Kajetan Jabłoński covered the remaining fleets.

Day One

The regatta actually started extremely well. In the first two races Kaja and Kristian rounded the first windward mark in **second place** both times. In the opening race they even took the lead on the second upwind, clearly demonstrating the speed advantage we had developed over the previous months.

Unfortunately both races ended in completely unnecessary mistakes. In Race 1 they capsized on a straight downwind leg after an avoidable handling error. At this level that simply cannot happen. They eventually recovered to 14th place, but the race had been completely under control before the capsize.

Race 2 followed almost exactly the same pattern. Again they rounded second at the top mark, but poor gate selection and several mistakes after the leeward gate cost them the race completely.

The third race was less spectacular but much cleaner, finishing fifth after steadily gaining places throughout the race.

Looking back, the first day realistically had the potential to finish with results around **1–2–5**. Instead, small mistakes snowballed into large losses. This became one of the defining themes of the entire championship.

Once something went wrong, focus shifted away from racing and toward surviving the mistake. Instead of resetting mentally and continuing the race, frustration began accumulating and each subsequent error increased the probability of another.

Day Two

The second qualification day brought even stronger breeze.

Only one race was completed before the remaining fleets were abandoned due to increasing wind strength.

Kaja and Kristian won their race.

It was an important psychological boost because it confirmed that the speed we had seen in training was fully transferable into racing.

On the other courses conditions were significantly stronger, approaching **25 knots**, and many fleets were unable to continue racing.

Day Three

The final qualification day was probably their strongest overall performance.

They finished:

- **5th**
- **5th**
- **4th**
- **5th**

More importantly than the results themselves, the sailing finally became repeatable. The boat was simply faster than most of the fleet in these conditions. Even after mediocre starts they consistently recovered by finding clear wind and sailing through the fleet.

However, the same weakness continued appearing:

Starts.

Even within qualification fleets they repeatedly:

- accelerated slightly too late,
- overstood during acceleration,
- or positioned themselves too low on the line.

These are recurring problems that should already be behind us. Nevertheless, their raw speed was good enough to recover repeatedly. Looking back at the qualification series, without the two major mistakes on Day One they were absolutely capable of fighting for an overall Top 10 position.

The technical ability is there. The speed is there. The handling is there. The limiting factor remains exactly the same as throughout the season:

Once waves become bigger and pressure increases, thinking gradually switches off. Instead of racing proactively, they begin reacting emotionally, and survival mode slowly replaces tactical execution.

That mental transition—not technical ability—is currently the biggest obstacle preventing them from reaching the very top level.

2026 World Championship Report – Part II

Gold Fleet – Kaja / Kristian

After the qualification series, Kaja and Kristian entered the Gold Fleet in **13th place overall** and **2nd in the Mixed category**. Considering the level of the championship and the amount of training we complete compared to many full-time international teams, this was already an outstanding achievement and confirmed that we were genuinely competitive.

At this point there was still a realistic opportunity to finish inside the **Top 25 overall**, and even more importantly, to fight for a **Mixed medal**.

Unfortunately, this is where the regatta completely changed.

Gold Fleet – Day One

The first day of finals was actually very encouraging.

The results:

- 22
- 13
- 13

Looking only at the scores, it may not seem exceptional, but the sailing itself was much better than the numbers suggest.

The first race was compromised immediately after the start. They never actually managed to execute the planned start and had to spend the first minutes simply escaping dirty air. However, instead of panicking, they stayed patient.

The racecourse on Alpha was heavily distorted by the shoreline, with irregular oscillations and local pressure effects. They handled those conditions very well.

They consistently:

- identified the better shifts,
- chose the correct gate,
- found clear lanes,
- and gradually climbed back through the fleet.

The same pattern repeated in the following races. Even though they were never among the fastest boats that day—the wind dropped significantly around the first windward mark—they compensated with good observation and intelligent tactical decisions.

Recovering to two 13th places in Gold Fleet from poor starts is a very high-level performance and probably one of the strongest racing days they have sailed together.

At that moment they were still very much in contention for an excellent overall result.

Gold Fleet – Day Two

The second finals day was where the championship started slipping away. We were moved onto Charlie course. Conditions were completely different:

- 22–25 knots,
- significantly larger waves,
- much less shoreline distortion,
- more stable gradient breeze,
- approximately 10 m/min current.

The strategic picture was much simpler than the previous day. The left side consistently paid because of shoreline effects and current interaction. Ironically, this simplicity exposed our biggest weakness.

Starts

The starts became genuinely poor.

Instead of creating separation and using their superior speed, they repeatedly became trapped inside the fleet.

Rather than sailing fast on their own lane, they immediately entered survival mode.

Instead of committing to one side and trusting the strategy, they remained in the middle, making unnecessary maneuvers while trying to "fix" already bad situations.

The consequence was predictable:

- more tacks,
- more dirty air,
- more losses,
- less confidence.

Too Many Maneuvers

One race summarized the whole day perfectly.

During the first upwind of 3rd race they completed **seven or eight tacks** in more than 25 knots.

None of those maneuvers delivered:

- clear wind,
- better pressure,
- or a meaningful tactical gain.

Every additional maneuver simply reduced VMG. Instead of sailing fast, they were constantly trying to solve problems that had already developed after the start. Eventually they lost contact with the leading group completely.

Wave Management

The second major issue was wave handling under pressure. Technically they are more than capable of sailing these conditions. We have proven that repeatedly throughout training. However, once mistakes began accumulating, precision disappeared.

They capsized after hitting waves they normally handle comfortably. Several times they buried the bow unnecessarily. Boat handling gradually became reactive instead of controlled.

Again, this was not a technical limitation. It was the consequence of reduced concentration.

Gold Fleet – Final Day

The final day probably summarizes the entire season better than any previous event. Conditions changed once again.

The wind came from a different direction, heavily influenced by the harbor and nearby forest. Instead of frequent oscillations, there were only two or three significant shifts during each beat.

That meant one thing: Choosing the correct lane early became absolutely critical.

Unfortunately, starts remained poor. They never managed to establish clear separation from the fleet.

Instead of reaching the left layline early and sailing fast in clear air, they repeatedly stayed in the middle of the course hoping opportunities would appear.

But unlike lake racing, those opportunities simply never came. There were too few shifts. There was no free passing lane. Every minute spent in disturbed air became extremely expensive.

The Same Mistake Repeated

The biggest disappointment wasn't making mistakes. It was repeating exactly the same mistakes despite discussing them after every race.

The final race illustrates this perfectly. They finally managed to reach the left side and briefly sailed in clean air.

At that moment one of their direct Mixed competitors approached on the opposite tack. Instead of protecting the left side and forcing that boat into a difficult crossing, they immediately bore away toward the middle of the racecourse.

Within only a few minutes:

- their competitors reached the left layline,
- entered fresh pressure,
- climbed away,
- while Kaja and Kristian remained trapped in progressively weaker wind.

The difference at the first mark became enormous.

Exactly the situation we had discussed repeatedly.

Gate Roundings

Another area where many points disappeared was at the gates. Throughout the final day they almost never arrived with an inside overlap.

Instead they repeatedly approached:

- from the outside,
- with poor planning,
- surrounded by traffic.

Each gate cost:

- time,
- distance,
- and clean exits.

Instead of leaving the gate with speed and clear wind, they often spent twenty or thirty seconds simply escaping disturbed air.

At this level, that is enough to lose ten places.

The Main Problem

If I had to summarize the entire Gold Fleet in one sentence, it would be this:

The limiting factor is no longer sailing ability.

The speed is there.

The handling is there.

The tactical understanding is there.

The problem is maintaining those qualities under pressure.

As frustration increased, all of the systems we had built throughout the year gradually disappeared. Communication became weaker. Observation became poorer. Decisions became reactive. The crew stopped discussing priorities.

Instead of constantly asking:

- Where is the pressure?
- Which side are we protecting?
- What is our next objective?
- How do we approach the next gate?

they slowly started sailing as two individuals sharing one boat rather than one functioning crew. The last two races were almost identical.

The same start. The same positioning. The same move toward the middle. The same loss of pressure. The same gate mistakes.

The same finish. That repetition tells me this was not a tactical issue. It was a psychological one.

Once frustration appeared, the communication systems, decision-making process, and trust that we had developed during months of training simply stopped functioning.

Conclusions

From a coaching perspective this championship was frustrating precisely because the potential was obvious.

At one stage we were:

- **13th overall in the World Championship**
- **2nd Mixed crew**
- with a completely realistic opportunity to finish inside the Top 25 overall and fight for a championship medal in the Mixed category.

Those opportunities were not lost because of speed.

They were lost because the crew gradually stopped performing as the best version of themselves.

Going forward, I believe the biggest gains will no longer come from additional technical training.

The next step is developing mental resilience:

- managing pressure,
- resetting after mistakes,
- maintaining communication regardless of results,
- trusting the agreed systems,
- and making the same high-quality decisions in the final race as in the first.

If we can achieve that, I genuinely believe this crew already has the technical foundation to compete consistently with the best teams in the world.

2026 World Championship Report – Part III

Other Crews – Qualification & Final Series

Nela & Ema

Considering they had only **two days of sailing together** before the championship, I was honestly very positively surprised by their overall performance.

The objective for this crew was never to fight for the front of the fleet. Instead, it was to gain experience, build communication, and see how quickly they could adapt under pressure.

They achieved all of those goals.

During qualification they consistently finished around the middle of the Silver Fleet rankings, which, considering their preparation, was a very respectable result.

It is also worth mentioning that in the final Gold Fleet there were only a handful of female crews, making their qualification even more valuable from a development perspective.

Technically, they were already sailing on a surprisingly good level.

Ema continues to have an excellent natural feel for the boat, while Nela trims extremely well, particularly in stronger breeze where she unloads the jib at exactly the right moment before the gust arrives.

Even though they are relatively light compared to many other crews, they managed to stay competitive in speed throughout most of the championship.

Their biggest limitation was naturally synchronization.

Many maneuvers were simply too new for them to execute automatically. Decisions often had to be improvised because they hadn't yet developed common communication systems or routine reactions.

Still, there were very few major mistakes.

Whenever something went wrong, they generally recovered quickly and continued racing without allowing frustration to take over.

Final Series

Unfortunately I couldn't spend nearly as much time coaching them during the finals, as my focus was primarily on Kaja and Kristian in Gold Fleet. Nevertheless, several clear conclusions emerged.

Their speed remained good enough to compete within the Silver Fleet. There were races where they rounded the first mark around **5th–7th place**, proving that they could already position themselves well during the first beat.

The problems appeared later. The biggest weakness was downwind observation. They frequently failed to identify new pressure coming from behind and instead focused only on the boats directly ahead.

As a result they often sailed themselves out of the best pressure and only realized the mistake once the gust had already passed them.

Another recurring issue was gate management. Very rarely did they arrive with an inside overlap. Instead, they repeatedly entered gate roundings from the outside, becoming trapped in traffic and losing several positions every lap.

These are largely structural problems rather than technical ones. The crew simply hasn't spent enough hours together to develop automatic communication and planning during high-pressure situations.

Considering the preparation time, however, I believe the championship was genuinely successful. There is obvious potential in this combination if they continue training together.

Ondřej & Matyáš

This championship was disappointing because it didn't reflect their actual potential. The day before racing we went sailing in **25–27 knots** simply to confirm the new rig settings and refresh handling after Kiel.

They looked genuinely good. The boat was fast. Handling was under control. Everything suggested they were ready for the event.

Unfortunately, once racing started, none of that translated consistently onto the racecourse.

Qualification Series

Their biggest problem was once again the start. Instead of creating separation and allowing themselves to accelerate freely, they repeatedly positioned themselves in extremely crowded situations.

As a result, they were immediately forced into recovery mode. Instead of sailing one clear strategy, they spent the first minutes trying to escape traffic.

That inevitably led to:

- additional tacks,
- unnecessary maneuvers,
- dirty air,
- and poor positioning relative to the fleet.

Another major setback came from equipment failure. The tack-line block broke during the championship, making the gennaker effectively slower rather than faster for two races. Those races were essentially lost before they had any opportunity to recover.

Even without that failure, however, the racing wasn't good enough. They never fully committed to a clear tactical plan. Rather than sailing with separation and trusting the strategy, they repeatedly became involved in unnecessary battles during the first beat.

By the time they escaped those situations, the leading group had already established a significant advantage.

Final Series

The finals consisted of only four races, so there wasn't much opportunity to change the overall picture. Their scores themselves don't tell the whole story.

What I believe happened—and what fits the pattern we've seen throughout the season—is that they continued making exactly the same strategic mistake.

Instead of creating simple races for themselves by starting with separation and sailing confidently toward the preferred side, they repeatedly accepted difficult situations after the start and then attempted to solve them with additional maneuvers.

That approach simply doesn't work in strong fleets. Every unnecessary tack in 20–25 knots costs distance. Every hesitation costs clean air. Every poorly planned gate costs multiple positions. Technically, I no longer think speed is their limiting factor.

Boat handling has improved enormously over the last months. The next step is entirely mental. They need to become calmer, more patient, and far more disciplined in following their race plan instead of reacting impulsively to what nearby boats are doing.

Lara & Klára

This championship simply confirmed what we have already known for several months. At this stage of their development, they **should not be focusing on racing—they should be focusing on training**.

This is not because they lack motivation or intelligence. In fact, quite the opposite.

They often understand race situations surprisingly well. The problem is that they simply do not yet have the technical platform required to execute those ideas.

Boat handling still consumes almost all of their available attention.

While the other crews are thinking about:

- wind pressure,
- fleet positioning,
- strategy,
- laylines,
- communication,

Lara and Klára are still primarily thinking about:

- keeping the boat flat,
- maintaining VMG,

- completing maneuvers,
- avoiding capsizes.

That difference is enormous. Without automatic technical execution, there is simply no mental capacity left for high-level racing.

Throughout the championship they actually avoided many major mistakes. They rarely capsized. They sailed conservatively.

From a survival perspective that was the correct decision.

Unfortunately, surviving is not enough to race competitively. They lacked straight-line speed, acceleration, and confidence in maneuvers.

Even when they rounded the first mark in promising positions—as happened several times during the finals—they simply couldn't maintain those positions throughout the race.

Each maneuver cost distance. Each gust exposed technical limitations. Each transition gradually moved them backward through the fleet.

The final results therefore don't surprise me. More importantly, they don't actually tell us much that we didn't already know.

The conclusion remains exactly the same as after Kieler Woche and whole season so far.

Development Philosophy

I still strongly believe Lara and Klára should spend significantly more time in focused training rather than racing. Every regatta currently reinforces the same technical weaknesses instead of creating meaningful tactical learning.

Until boat handling, maneuver execution and straight-line speed become automatic, racing against large international fleets provides relatively little additional value.

The priority now should be:

- increasing sailing hours,
- improving physical preparation,
- building automatic boat handling,
- and only then gradually increasing racing exposure.

Once the boat no longer requires constant conscious attention, their existing tactical understanding will finally have room to develop. At that point, I believe they will improve very quickly.

Right now, however, racing is asking them to solve problems they are not yet technically prepared to solve.

Overall Evaluation & Conclusions

Looking at the championship as a whole, I don't think the final results accurately reflect the actual level of our team. None of the crews sailed to their full potential.

Not because they lacked speed or technical ability, but because the same systematic weaknesses repeatedly prevented them from converting good performances into consistent results.

Throughout the championship I saw enough evidence to confidently say that the technical work we have done over the past year has paid off.

Boat speed is no longer the primary issue. For the first time, we have multiple crews capable of matching international fleets in straight-line speed under the right conditions.

What now separates us from the front of the fleet is almost entirely race execution.

The Biggest Theme – Racing Under Pressure and Planning ahead

The biggest lesson from the championship is that our performance deteriorates significantly once pressure and adrenaline starts to build.

It doesn't necessarily happen after a bad race. It usually starts after a small mistake. Instead of treating mistakes as isolated events, they gradually affect concentration.

Communication becomes less structured. Observation decreases. Decision-making becomes reactive instead of proactive.

Eventually crews stop racing according to a clear system and begin simply reacting to whatever happens around them.

That pattern appeared repeatedly across almost every crew. The technical skills remained. The thinking disappeared.

For me, this is now the single biggest area limiting our performance.

Starts

Starts continue to be our weakest element. Interestingly, it is no longer because of acceleration.

Acceleration has improved enormously throughout the season. The problem is everything surrounding it.

We still struggle with:

- positioning before the start still,
- committing to one clear strategy,
- creating separation,
- protecting our own lane,
- and trusting the initial plan instead of reacting to neighboring boats.

Too often we allow ourselves to become trapped in situations that require immediate recovery.

By the time we finally reach clear wind, the leading group is already sailing the race we originally intended to sail.

Planning the approach and next leg

Another recurring issue is planning ahead. The best international teams rarely appear surprised.

Before every maneuver they already know:

- which mark they want,
- how they will approach it,
- which side they will exit,
- where the next pressure should arrive,
- and what they will do if something changes.

Our crews still spend too much time solving problems after they happen.

Instead of preventing difficult situations, we often react only once we are already inside them.

That costs enormous amounts of distance.

Observation

Observation has improved considerably throughout the season but is still not consistent enough.

This championship highlighted two different types of observation. The first is simply noticing changes.

The second—and much more important—is understanding what those changes will mean two or three minutes later. The strongest teams are rarely reacting to what is happening now.

They are already sailing toward what will happen next. We are still too often reacting after the opportunity has already passed.

This was especially visible:

- on downwind legs,
 - during gate approaches,
 - and when selecting which pressure line to follow.
-

Communication

Communication remains another major development area.

During our best races communication is clear, structured and purposeful.

As pressure increases, however, it gradually disappears.

Instead of constantly updating priorities, discussing observations and confirming decisions, crews begin working independently.

Once that happens, important information simply never reaches the other sailor.

By the end of difficult races many boats were effectively functioning as two individuals instead of one crew.

That cannot happen at this level.

Communication must become automatic regardless of pressure or current race position.

Where We Have Improved

Despite the disappointment surrounding the final results, there are many positives to take away.

Compared with one year ago:

- Boat handling in strong wind has improved dramatically.
- Speed testing now regularly places our leading crews among the fastest boats in training.
- Sail trim is becoming increasingly repeatable.
- VMG awareness has improved significantly.
- Younger crews are developing much faster than expected.
- Recovery after individual mistakes is better than it was last season.
- Technical preparation before major events is becoming much more systematic.

These improvements are real.

The challenge now is bringing them into racing consistently.

Priorities Going Forward

Looking ahead, our priorities are very clear.

1. Starts

Pure positioning.
Creating separation.
Protecting lanes.
Committing to the race plan.

2. Mental Performance

I now believe this has become our biggest performance limiter.

The crews need tools and mechanisms to:

- manage pressure,
- reset after mistakes,
- avoid frustration spirals,
- maintain communication,
- and continue trusting established systems regardless of temporary setbacks.

Several crews would benefit greatly from structured work with a sports psychologist.

Not because there is something "wrong" with them, but because the margins at this level are increasingly psychological rather than technical. Even random crashes or fuckups can throw way of thinking out of its rhythm.

3. Observation & Decision Making

Observation must become more proactive. Instead of reacting to changes, we need to anticipate them.

This applies particularly to:

- pressure lines,
 - downwind strategy,
 - gate planning,
 - and positioning before major tactical decisions.
-

4. Race Planning

Every maneuver should already be planned before reaching it. Every mark rounding should have a clear objective.

Every tactical decision should fit within an overall race strategy rather than solving only the immediate situation.

5. Maintaining Technical Standards

Although technique is no longer our biggest weakness, it still needs continuous refinement.

The goal is to make every technical element completely automatic so that even under maximum pressure there is still enough mental capacity available for tactical decision-making.

Final Summary

Although the World Championship did not deliver the results we were hoping for, I leave the event with mixed feelings rather than disappointment.

The championship confirmed something important:

Our leading crews now possess the technical ability and boat speed required to compete internationally.

The gap to the world's best is no longer primarily physical or technical.

It is systematic. It lies in execution. In consistency. In communication. In maintaining high-quality decision-making under pressure.

Those are considerably harder problems to solve than lacking speed or boat handling.

For Kaja and Kristian especially, this championship showed both extremes.

They demonstrated that they are capable of sailing with the best crews in the world, leading races and consistently rounding marks inside the top five.

At the same time, it exposed that maintaining this level over an entire championship still requires significant work in mental resilience, communication and tactical discipline.

The same principle applies to the entire team. Every crew showed moments of genuine quality. None managed to sustain them for an entire regatta or even entire races.

That is now the objective for the future of program—not becoming faster, but becoming **more repeatable, more composed and more systematic**.

If we can achieve that, I am convinced the current group veterans has the potential to take another significant step forward over the coming seasons.

For the rest its still, focus on making strong foundations and gradually improving race craft.

Regards, sorry for amount of text but I deem it necessary analysis after what happened.

Marceli Mierzicki

Zápis z jednání Komise krajů a klubů ČSJ – červen 2026

pondělí, 22. června 2025, 19:00 – on-line jednání přes Microsoft Teams

Přítomni:

Členové (KKL):
Magdaléna Soukupová (předseda KKL)
Martin Soušek (ROCSJ 11+12)
Kateřina Vainert (ROCSJ 14 + 15)
Kamil Kotek – vyslaný zástupce (ROCSJ 16+17)
Martin Srdínko (ROCSJ 18+19)
Milan Šorm (ROCSJ 20+21)
Alexandr Pacek – vyslaný zástupce (ROCSJ 24)

Jiří Himmel
Miloš Kormunda
Stanislav Hrdlička

Členové VV ČSJ:
Radim Vašík – předseda ČSJ
Petra Kafková

Program jednání:

Vzhledem k nízké účasti zástupců RO v 19:15 jsme přistoupili ke změně pořadí projednávání naplánovaných bodů, postupem času se účast navýšila.

1. Jednorázové licence

M. Šorm přiblížil problematiku jednorázových licencí přednesenou ve zkratce na minulé schůzi:

1.1 za současného stavu může jeden člověk závodit v jednom roce na jednorázovou licenci neomezeně opakovaně – je to tak v pořádku?

1.2 člověk, který má závazky vůči domácímu klubu (a např. domácí klub mu z tohoto důvodu blokuje závodní licenci) může bez problémů závodit kdekoli, včetně domácího klubu, na jednorázovou licenci

1.3 s jednorázovou licencí je potřeba řešit jednak problematiku zdravotní prohlídky (jako pořadatel závodu, který „je registrující osobou pro fyzickou osobu s jednorázovým členstvím“ (Registrační řád ČSJ, bod 7.6), stejně jako uhradit příslušné členské příspěvky (poplatek za jednorázovou licenci), což se často zapomíná vybrat od závodníka a pak na to klub doplácí.

Je možno omezit účast závodníků s jednorázovou licencí v určitém závodu?

Proběhla diskuse přítomných, ze kterých lze vyvodit následující závěry:

Ad 1.3:

Pořadatel může limitovat účast závodníků s jednorázovou licencí, musí toto ale definovat v NoR (Vypsání závodu)

Bylo by vhodné, aby bylo možno řešit platbu za jednorázovou licenci v rámci platební brány (startovného) -> zadání pro úpravu přihlašovacího systému.

Ad 1.2 + 1.3 – to, že jeden závodník opakovaně závodí na jednorázovou licenci nevádí, ale vzhledem k tomu, že je nutnost evidovat závodníka přes rodné číslo, je možné tyto jeho účasti evidovat a jednak zabránit účasti v závodě závodníkovi, který je registrován v „mateřském“ klubu, ale chce použít jednorázovou licenci = zabránit obcházení restriktivních opatření;

současně by mohlo být možné, aby systém závodníka upozornil při registraci na to, že se opakovaně účastní jako neregistrovaný závodník – nabídnout mu možnosti registrace – promo

Toto by nemělo být vynucené, protože existují „volnomyšlenkáři“, kteří se nechtějí nikde registrovat.

Komise klubů vyhotoví návrh revize Registračního řádu s implementací omezení využití jednorázových licencí.

Proběhla též diskuse nad možností, zda nenavrhnout zvýšení poplatku za jednorázovou licenci, ale není k tomu jednoznačný důvod. Využívání jednorázové licence může pomoci nárazově vyřešit problém s chybějícím členem posádky v závodě, nebo může umožnit účast v závodě zájemcům v oblastech, kde není snadné stát se členem ČSJ (klubu).

K tomuto Milan Šorm doplnil tip Lodních sportů Brno, kde zavedlo status tzv. vzdáleného členství – minimální pravomoci takového člena, ale evidence v členské základně.

2. „Platný dojezd“ – definice v nedávno schválené revizi Soutěžního řádu (SŘ)

M. Šorm přednesl námitku vůči současné definici „platného dojezdu“, která se v praxi ukázala jako příliš přísná. Závodníci, kteří na závod nevyjedou ani jeden „číselný“ výsledek, jsou ve výsledcích hodnoceni stejně, jako by na závod vůbec nedorazili, přestože jsou součástí závodu, v případě DNF např. překážejí ostatním, soupeří s nimi a ovlivňují jejich výsledek, ve finále ale nejsou do závodu započítáni a nemají žádné body, pro ostatní závodníky to znamená, že mají nižší bodové hodnocení a do počtu lodí v závodě se uvedená loď nepočítá.

K. Kotek ale uvedl i protipříklad, kdy „žádný výsledek“ může závodníka motivovat ke zlepšení, aby dosáhl alespoň jednoho platného dojezdu.

Obecně je tato definice vnímána jako velmi přísná a může působit zklamání těm, kdo se závodu účastní, ale odjíždění jakoby „bez účasti“ = bez bodů.

Aktuálně nebude revize tohoto bodu Soutěžního řádu zvažována, sezona již je v běhu a měnit pravidla v průběhu sezony není vhodné.

Současně jsou ale všichni zástupci RO vyzváni k monitorování dopadů tohoto bodu v praxi pro průběžné vyhodnocení a případné hledání adekvátního řešení, vzhledem k tomu, že již před rozhodnutím o tomto znění definice probíhaly opakované zásadní diskuse a argumentace.

3. Logaritmické body

M. Soukupová v návaznosti na téma získaných / nezískaných bodů ze závodu v návaznosti na platnost definice „platný dojezd“, nastínila dlouhodobou tendenci přizpůsobit se světovému standardu – potenciální zrušení posuzování výkonnosti a schopností podle logaritmických bodů, které jsou v současné době používány pouze v ČR a na Slovensku, kde tendence ke zrušení jsou také.

Diskuse prokázala, že posuzování dle logaritmických bodů jsou v kubech zažitá a jsou využívány k dalším účelům – přerozdělování financí mezi závodníky, oddílové příspěvky, argumentace vůči třetím stranám za účelem získání dotace, atp.

Vzhledem k rozsáhlosti diskusí byla schůze v čase cca 20:30 ukončena,

Následující body navržené do programu nebyly prodiskutovány, ale nejsou akutní:

- novinky z krajů
- ohlédnutí za zrušeným Mistrovstvím krajů
- PR
- různé

Příští schůzka je naplánovaná na středu 22.7. od 19:00 (formou Teams).

V Praze, dne 22.6., M. Soukupová

Zápis ze školení trenérů 2. třídy

Školení trenérů 2. třídy se uskutečnilo ve dvou částech. První praktická část proběhla ve dnech 24.–26. dubna v Brně pod vedením Štěpána Novotného a Johany Novotné Rozlivkové. Účastníci se během ní věnovali především manévřům, didaktice a sportovní psychologii. Součástí programu bylo také praktické školení první pomoci, které zajistila Vodní záchranná služba Brno-město, z. s.

Druhá část školení se konala ve dnech 26.–28. června na Velkém Dárku. Tentokrát byl program zaměřen zejména na taktiku, meteorologii a sportovní psychologii. Účastníci si mohli dále rozšířit své teoretické znalosti a zároveň si je vyzkoušet v praxi při řešení různých modelových situací.

Velké poděkování patří Andree Záhornacké, která se v obou termínech věnovala výuce sportovní psychologie a připravila pro účastníky velmi přínosné praktické workshopy. Poděkování náleží také Miloslavu Novotnému za školení v oblasti meteorologie a Vodní záchranné službě Brno-město, z. s., za praktické školení první pomoci, které proběhlo během brněnské části.

Důležitou roli během obou částí školení sehráli také figuranti. Díky jejich ochotě a zapojení si mohli budoucí trenéři prakticky vyzkoušet získané znalosti a dovednosti a ověřit si správné postupy v různých situacích. Všem figurantům, kteří byli přítomni jak v Brně, tak na Velkém Dárku, proto patří velké poděkování.

Celé školení bylo zakončeno písemným testem a obhajobou závěrečných prací. Po úspěšném absolvování všech částí se mezi trenéry 2. třídy nově zařadili Klára Himmelová, Marcela Šormová, Jaroslav Čermák, Matěj Jurečka, Tomáš Mlejnek, Josef Novák, Adam Ott, Milan Světlík a Ondřej Teplý.

Všem novým trenérům gratulujeme a přejeme jim mnoho úspěchů a radosti v jejich další trenérské činnosti. Zároveň děkujeme všem lektorům, organizátorům, figurantům a dalším spolupracovníkům, kteří se na přípravě a průběhu školení podíleli.

Za TMK
Petra Kafková