

Zápis z jednání VV ČSJ

čtvrtek, 27. srpna 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), Radim Vašík (RV)

Generální sekretář ČSJ: Dana Dvořáková (DD)

Host: Štěpán Novotný (ŠN) (přítomen od 12:19)

Kontrolní komise: Václav Brabec (VB)

Omluveni: Magdalena Soukupová (MS)

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

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

(ii) Sportovní úsek ČSJ

1) informace z komise vrcholového sportu

ŠN – předložil návrh SÚ ČSJ na vyplacení ohodnocení za výsledky na MS a ME 2026 pro členy RD a juniory v souladu se směrnicí C21:

Jméno	Závod	Umístění	Počet závodníků	Počet zemí	Koeficient pro MSJ a MEJ	Základní odměna	Plošné krácení VV	Finální odměna
Vojtěch Koška	MS Formula Kita 9.-16.5.2026, POR	11.	54	26	1	33 682 Kč	0,50	16 841 Kč
František Burda	MS IQF u17 3.-10.7.2026, ESP	3.	111	22	1	33 572 Kč	0,50	16 786 Kč
Beata Dokoupilová	ME ILCA 6 u19 13.-19.7.2026, GRE	3.	82	21	1	20 190 Kč	0,50	10 095 Kč
Jiří Tomeš	ME ILCA 6 u19 13.-19.7.2026, GRE	1.	225	34	1	30 000 Kč	0,50	15 000 Kč
Dan Chládek Kryštof Daněk	MS RS Feva 20.-26.7.2026, GER	5.	135	18	1	26 680 Kč	0,50	13 340 Kč
Matyáš Myslík Richard Lipták	MS RS Feva 20.-26.7.2026, GER	9.	135	18	1	19 251 Kč	0,50	9 626 Kč
Jan Dubnický	MS RS Tera 20.-26.7.2026, GER	14.	62	9	0,6	14 024 Kč	0,50	4 207 Kč
Klára Chalupníková	MSJ Wing Foil 22.-26.6.2026, SUI	4.	14	9	0,28	29 629 Kč	0,50	4 148 Kč
Beata Dokoupilová	MS ILCA 6 u19 14.-19.8.2026, DEN	4.	122	35	1	29 628 Kč	0,50	14 814 Kč
Jiří Tomeš	MS ILCA 6 u19 14.-19.8.2026, DEN	10.	307	43	1	17 978 Kč	0,50	8 989 Kč

Návrh usnesení: Výkonný výbor ČSJ schvaluje, v souladu se směrnicí C21 – ohodnocení za výsledky na MS a ME pro členy RD a juniory, následující vyplacení odměny za výsledky: MS Formula Kite – Vojtěch Koška 16 841 Kč, MS IQF U17 – František Burda 16 786 Kč, ME ILCA 6 – Beata Dokoupilová 10 095 Kč,

ME ILCA 6 – Jiří Tomeš 15 000 Kč, MS RS Feva – Dan Chládek / Kryštof Daněk 13 340 Kč, MS RS Feva – Matyáš Myslík / Richard Lipták 9 626 Kč, MS RS Tera Jan Dubnický 4 207 Kč, MSJ Wing Foil – Klára Chalupníková 4 148 Kč, MS ILCA 6 Beata Dokoupilová 14 814 Kč, MS ILCA 6 - Jiří Tomeš 8 989 Kč. Odměny budou hrazeny z položky 91002 rozpočtu ČSJ.

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

proti: 0 zdržel se: 0

2) informace z komise mládeže, činnost SCM a SpS

ŠN – podal informace z jednání komise mládeže ČSJ, které se konalo 5. srpna 2026 přes MS Teams. Zápis z jednání komise mládeže ČSJ je přílohou tohoto zápisu. VV vzal předložené informace na vědomí.

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

3) informace z jednání sportovního úseku

ŠN – informoval o aktuální činnosti SÚ ČSJ. VV vzal předložené informace na vědomí.

5) nominace na mezinárodní závody

Nebyly předloženy žádné nominace.

(iii) Administrativně-technický úsek ČSJ

1) mistrovství ČR

RV – podal informace z CJN – Mistrovství České republiky mládeže, které se konalo 18. - 23. srpna 2026 na Rozkoši. Výkonný výbor děkuje TJ Slávia-jachting Česká Skalice, z.s. za uspořádání této významné jachtařské akce a Majdě Soukupové, garantce závodu. Tisková zpráva z tohoto MČR je přílohou tohoto zápisu.

RV – podal informace z dalších proběhlých MČR, a to MČR Formula Foil, které se konalo na konci července v chorvatské Viganji. Dále informoval o MČR Star, které se konalo 7. – 9. 8. 2026 na Máchově jezeře a MČR Jachtařská liga, které se konalo na Lipně v Černé v Pošumaví.

Výkonný výbor obdržel žádost pořadatele YC Dyje a zástupce RS 500 o schválení změny místa konání MČR v roce 2026 pro lodní třídu RS 500. MČR proběhne v rámci závodu CTL 262166 – Burčáková regata, konaného na Nových Mlýnech v termínu 26. – 29. 9. 2026.

Návrh usnesení: Výkonný výbor schvaluje změnu konání MČR 2026 pro LT RS 500. MČR RS 500 se bude konat v rámci závodu CTL 262166 – Burčáková regata, na Nových Mlýnech v termínu 26. – 29. 9. 2026.

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

proti: 0 zdržel se: 0 ne hlasoval:

2) *informace z PR komise*

FB – podal informace z jednání PR komise ČSJ, které se konalo 20. července 2026 přes MS Teams. Zápis z jednání PR komise je přílohou tohoto zápisu.
VV vzal předložené informace na vědomí.

3) *informace trenérsko-metodické komise a jachtařské akademie*

PK – podala informace, že aktuálně probíhá rekonstrukce webu <https://www.jacht-akademie.cz/>
VV vzal předloženou informaci na vědomí.

4) *informace z komise klubů, komise lodních tříd*

MS – zaslala informace z jednání KKL, které se konalo 22. července 2026 (formou MS Teams). Zápis z jednání KKL je přílohou tohoto zápisu.
VV vzal předložené informace na vědomí.

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

JM – podala informace o aktuální činnosti KR a HZS ČSJ. **VV** vzal předložené informace na vědomí.

RV – informoval, že na webu ČSJ v dokumentech sekce „D“ je zveřejněn aktuální český překlad Knihy případů (Case Book) 2025-2028 a interaktivní Závodní pravidla jachtingu 2025-2028.

Odkazy zde:

[Kniha případů \(Case Book\) 2025-2028](#)

[Závodní pravidla jachtingu 2025-2028](#)

6) *aktuální čerpání rozpočtu ČSJ*

RV – informoval Výkonný výbor o stavu čerpání rozpočtu ke dni 20. 8. 2026.
Výkonný výbor vzal uvedené informace na vědomí.

(iv) Informace předsedy VV ČSJ a generálního sekretáře ČSJ

RV – informoval, že dne 28. 7. 2026 podepsal plnou moc pro P. Pavlouska, aby mohl na SPS v Praze převést člun VSR F 10, rok výr. 2014.

RV – informoval, že dne 20. 8. 2026 podepsal plnou moc pro M. Maiera, aby mohl požádat na odboru dopravy v Roudnici nad Labem o vydání nových malých TP (za ztracené) ke dvěma vlekům.

DD – informovala, že dne 10. 8. 2026 ČSJ odeslal prostřednictvím datové schránky na NSA žádost o vydání Závěrečné zprávy k investiční dotaci „svazové movité investice 2026“.

(v) Různé

Výkonný výbor obdržel žádost Ladislava Roboše, předsedy YACHT CLUBU Veselý zajíc z.s o přezkum manipulačního režimu a návratu hladiny Vodního díla Nové Mlýny na projektované hodnoty. VV se touto žádostí bude zabývat na svém zářiovém zasedání VV.

Výkonný výbor obdržel žádost JUDr. Aleše Ondruše o podporu projektu umístění plachetnice Horn na břeh Vranovské přehrady. VV se touto žádostí bude zabývat na svém zářiovém zasedání VV.

Příští zasedání VV se bude konat ve čtvrtek, 17. září 2026 od 12 hod. přes Microsoft Teams.

Zapsala:

Dana Dvořáková

Generální sekretář ČSJ

Seznam příloh:

1. Soupis usnesení z jednání VV ČSJ – 27. 8. 2026
2. Zápis z jednání komise mládeže ČSJ – 5. 8. 2026
3. Zprávy trenérů SCM a SpS za červenec 2026
4. Tisková zpráva z Czech Junior Nationals Rozkoš 2026
5. Zápis z jednání PR komise ČSJ – 20. 7. 2026
6. Zápis z jednání KKL – 22. 7. 2026

Soupis usnesení z jednání VV ČSJ

čtvrtek, 27. srpna 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), Radim Vašík (RV)

Generální sekretář ČSJ: Dana Dvořáková (DD)

Host: Štěpán Novotný (ŠN) (přítomen od 12:19)

Kontrolní komise: Václav Brabec (VB)

Omluveni: Magdalena Soukupová (MS)

- Výkonný výbor ČSJ schvaluje, v souladu se směrnicí C21 – ohodnocení za výsledky na MS a ME pro členy RD a juniory, následující vyplacení odměny za výsledky: MS Formula Kite – Vojtěch Koška 16 841 Kč, MS IQF U17 – František Burda 16 786 Kč, ME ILCA 6 – Beata Dokoupilová 10 095 Kč, ME ILCA 6 – Jiří Tomeš 15 000 Kč, MS RS Feva – Dan Chládek / Kryštof Daněk 13 340 Kč, MS RS Feva – Matyáš Myslík / Richard Lipták 9 626 Kč, MS RS Tera Jan Dubnický 4 207 Kč, MSJ Wing Foil – Klára Chalupníková 4 148 Kč, MS ILCA 6 Beata Dokoupilová 14 814 Kč, MS ILCA 6 - Jiří Tomeš 8 989 Kč. Odměny budou hrazeny z položky 91002 rozpočtu ČSJ.*
- Výkonný výbor schvaluje změnu konání MČR 2026 pro LT RS 500. MČR RS 500 se bude konat v rámci závodu CTL 262166 – Burčáková regata, na Nových Mlýnech v termínu 26. – 29. 9. 2026.*

Zápis z jednání Komise mládeže ČSJ (KM ČSJ)

Jednání se uskutečnilo dne 5.8.2026 od 20:00 prostřednictvím MS Teams.

Přítomen: Ivan Šenkýř (IŠ), P. Pavlousek (PP), Patrik Hrdina (PH)

Nepřítomen: Š. Mareček (ŠM),

Hosté: Š. Novotný (ŠN), M. Soukupová, R. Vašík

1. Dohlášení klubových týmu (trenérů) na pohárové závody pro výpočet podpory dle směrnice C23

KM vybrala způsob dohlášení klubových týmu. ŠN dostal úkol připravit formulář pro dohlášení týmu a rozeslat tento formulář mezi kluby. Dohlášení týmů bude možné pouze do 30.9.2026

2. Dokumenty: Roční hodnocení týmů SPS a SCM a Návrh složení týmu SPS a SCM

ŠN prezentoval možnosti sjednocené formátu zpráv trenérů. ŠN byl pověřen dopracováním zpráv a distribucí vzoru mezi trenéry SPS a SCM

3. Ohodnocení za výsledky na MS a ME dle směrnice C21

KM se zabývala otázkou vyhlašovaných kategorií v rámci MS a ME juniorských a mládežnických tříd. KM potvrdila text ze směrnice C21 podle, které má být i nadále postupováno:

„ V juniorských kategoriích se odměna vyplácí jen za samostatně startující kategorie.

V případě společného závodu v juniorské a seniorské kategorii v olympijských lodních třídách se vyplácí odměny za výsledky v obou kategoriích, je-li na ně nárok.“

4. Diskuse nad možnou podporou pro nově vznikající třídu Wingfoil (X-15)

PH prezentoval stav lodní třídy Wingfoil v ČR a budoucí možnosti rozvoje této lodní třídy. Součástí diskuse byly otázky nákupu materiálu z dotačních programů NSA a možné vytvoření týmu SPS/SCM. KM došla k následujícím názorům, že další diskuse o podpoře této lodní třídy je možná za předpokladu že:

- World sailing učiní jasné kroky pro zařazení disciplíny Wingfoil na olympijské hry
- Bude vypsána investiční dotace NSA s možností nákupu boardů

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



Sportovní centrum mládeže

Lodní třída: ILCA

Období: červenec 2026

- ILCA 6 ME U19 Soluň, Řecko 4.7.-19.7.2026**

- Trenér: O. Teplý, Š. Novotný
- Český tým zahájil trénink v Soluni 5.7., kdy od 6.7. se účastní závodu Evropského poháru v místě konání ME. Evropský pohár byl brán čistě jako tréninkový závod, aby bylo možné zjistit fungování závodní komise a podmínky v oblasti. Nebyly absolvovány všechny rozjížděky a počet rozjížděk (čas strávený na vodě) byl volen s ohledem na podmínky, aby nedošlo k příliš velké únavě závodníků díky větru, a hlavně velmi vysokým podmínkám.
- Samotné ME začalo 13.7. Podmínky během závodu byly každý den velmi podobné. Vítr přicházel až v pozdních odpoledních hodinách ze směru 240 o síle zhruba 4 m/s a během dne se stácel až na 170 stupňů a sílil v některých dnech až k 8 m/s. Závod byl vypsan na 12 rozjížděk – 6 kvalifikačních a 6 finálových. Všechny rozjížděky se podařilo odjet. Na startu se sešlo 225 chlapců (200 evropských), kteří byli rozděleni do 4 skup. Dívek bylo v závodě 89 (82 evropských) a rozděleny byly do dvou skupin.

Závod	Třída	Jméno	Svět pořadí/počet/%	Evropa pořadí/počet/%	Svět red. pořadí/počet/kvóta	Evropa red. pořadí/počet/kvóta
ECh U19 ILCA 6 M, Thessaloniki, GRE  , 13.7.-19.7.2026	ILCA 6	Tomeš Jiří	2./225/1%	1./200/1%	2./34	1./25
	ILCA 6	Kováč Vladimír	179./225/80%	159./200/80%	33./34	25./25
	ILCA 6	Zákoucký Václav	189./225/84%	166./200/83%	33./34	25./25
	ILCA 6	Beroun Daniel	196./225/87%	172./200/86%	34./34	25./25
	ILCA 6	Kováč Richard	204./225/91%	179./200/90%	34./34	25./25
ECh U19 ILCA 6 W, Thessaloniki, GRE  , 13.7.-19.7.2026	ILCA 6	Dokoupilová Beáta	4./89/5%	3./82/4%	4./26/10%	3./21/12%
	ILCA 6	Bělunková Tatiana	51./89/57%	46./82/56%	21./26/54%	17./21/68%
	ILCA 6	Bartušková Roxie Berta	82./89/92%	76./82/93%	24./26/62%	20./21/80%
	ILCA 6	Mahr Emma	89./89/100%	82./82/100%	26./26/67%	21./21/84%



○ Hodnocení závodníků:

▪ Jiří Tomeš

- Jiří předvedl velmi povedený závod a dokázal zůstat po celou dobu velmi konzistentní. V závěrečných dnech dokázal udržet chladnou hlavu, vyvaroval se zbytečných chyb a ve velmi dramatické poslední rozjíždce dokázal vybojovat titul mistra Evropy. Velký úspěch pro český jachting. Jiří opět dokázal, že je jachtařem s velkou perspektivou do budoucna.

▪ Vladimír Kováč

- Vladimír je šikovný jachtař, který má na svůj věk již velmi pěknou techniku a dokáže zajet povedené rozjíždky. Bohužel je však na ILCA 6 již příliš těžký, a tak v převážně slabším větru, který v Řecku panoval, výrazně rychlostně ztrácel. Tomu odpovídá i jeho konečné celkové umístění.

▪ Václav Zákoucký

- Václava stejně tak limituje vyšší tělesná hmotnost. Je to mladý jachtař s perspektivou do budoucna, bohužel však již bude potřeba přejít na ILCA 7. V Řecku panoval převážně slabší až střední vítr s kratší choppy vlnou, což byly podmínky, které Václavovi příliš nesedly.

▪ Daniel Beroun

- Danielovi se nedařilo optimálně startovat a otevřít stranu. Celkově Daniel působí trochu nevyježděně a bude potřeba výrazně zapracovat na technice.

▪ Richard Kováč

- Richard rychlostně nestačil, a proto pro něj bylo velmi složité naplnit svou strategii, tedy dostat se na jasně výhodnější levou stranu. U Richarda bude potřeba zapracovat na technice a kondici, aby byl více konkurenceschopný ve větrných rozjíždkách.



- Beata Dokoupilová
 - Beata během celého závodu předváděla velmi vyrovnané výsledky a od začátku se držela mezi 10 nejlepšími závodnicemi. V první části závodu měla občasné problémy se starty, které ale v průběhu šampionátu zlepšovala. Díky postupnému zlepšování dokázala předvést výborné výsledky v posledním závodním dni, kdy předváděla perfektní starty.
- Tatiana Bělunková
 - Tatiana měla během závodu problém se starty a díky tomu nedokázala jezdit na výhodnější stranu během prvních stoupaček. Zlatá skupina ji bohužel utekla jen o pár bodů. Ve stříbrné skupině dokázala zajíždět kvalitní výsledky, bohužel ani v jedné rozjíždce se jí nepovedlo podívat mezi nejlepších pět závodnic.
- Roxie Bartušková
 - Roxie měla velký problém se starty a poté i rychlostí jak proti větru, tak i po větru. Celkově bylo vidět, že jí chybí vyježděnost ve velkém poli a zároveň byly vidět velké technické nedostatky. Ty byly zapříčiněné malým množstvím tréninkových dnů na vodě v průběhu sezony.
- Emma Mahr
 - Emma byla nucena ze závodu odstoupit z důvodu zranění rameny, které se jí vrátilo.
- Kromě Beaty a Jirky lze v týmu vidět hlavní problém malé vyježděnosti ve velkém poli, u některých horší techniky. Plán ILCA 6 je pro tuto sezonu sestaven na 60 dní trenérského zajištění na vodě. Je zcela jasně vidět, kteří závodníci/e sází jen na tento objem dnů a mimo výjezdy SCM neabsolvují kvalitní tréninkové nebo závodní dny. Tento problém bude předán na Komisi mládeže ČSJ.
- Celkové výsledky závodu: <https://2026-ilca6youth.eurilca-europeans.org/results/>
- Další akcí pro tým ILCA 6 je MS U19 v první polovině srpna v Dánském Aarhusu.



Pravidelná měsíční zpráva za červenec 2026

Sportovní centrum mládeže

Lodní třída: iQFoil

Trenér: Milan Hájek

Datum: 20.8.2026

V červenci proběhlo Mistrovství světa iQFOiL Junior & Youth na Costa Bravě ve Španělsku, kterého se zúčastnili závodníci SCM. Mistrovství světa bylo významnou součástí hlavní části sezony a přineslo závodníkům cenné zkušenosti z mezinárodní konkurence.

Po skončení mistrovství světa se závodníci zúčastnili také pravidelných závodů ve Viganji, které byly součástí jejich další závodní přípravy.

Závěr července byl věnován především přípravě podzimní části sezony. Z trenérského hlediska probíhalo také vyhodnocení dosavadní části sezony a plánování tréninkového a závodního programu pro její druhou polovinu.

MS hodnocení:

Mistrovství světa iQFOiL Junior & Youth na Costa Bravě bylo výrazně ovlivněno slabšími větrnými podmínkami. Z tohoto důvodu se podařilo odjet pouze slalomové rozjížděky. Pro náš tým bylo mistrovství světa zároveň důležitým zrcadlem aktuální výkonnosti. Po poměrně úspěšné zimní a jarní přípravě a solidních výsledcích na poslední regatě v Polsku jsme očekávali lepší výsledky.

Bohužel většina závodníků SCM na výsledky z předchozí části sezony nedokázala navázat. Výjimkou byl František Burda, který je již zařazen do VSCM a na mistrovství vybojoval 3. místo.

Jedním z hlavních důvodů horších výsledků byla nedostatečná individuální příprava v období před mistrovstvím. U některých závodníků byla v posledním měsíci před MS tréninková aktivita na vodě minimální, v některých případech prakticky žádná. To se výrazně projevilo především ve slabším větru, kde závodníci ztráceli rychlost. Problematické byly starty, kdy se jim nedařilo dostatečně rychle rozjet, nebo se nerozjeli vůbec.

Z mého pohledu je pro výkonnostní růst v iQFOiL nezbytné absolvovat **minimálně 80–100 dní** na vodě za rok. Bez tohoto objemu pravidelného tréninku je velmi obtížné dosáhnout výraznějšího výkonnostního posunu, především v rychlosti, technice jízdy, manévrech a závodních situacích. Bohužel tento objem tréninku závodníci v současnosti, kdy již sezona pomalu končí, nedosahují viz Yarmill.

Výsledky MS tak ukázaly, že pro další výkonnostní růst nestačí pouze společná soustředění, ale je nezbytná také pravidelná individuální příprava jednotlivých závodníků.



U17 kluci

Marek Křenek – 40. místo z 111 závodníků

Pro Marka měl být závod na Costa Bravě potvrzením výkonnosti, kterou předvedl na předchozí regatě v Polsku. Tam dokázal jezdit v kontaktu se závodníky světové desítky, a proto jsme očekávali výrazně lepší výsledek, umístění do 20. místa.

Výsledné 40. místo z 111 závodníků je proto z mého pohledu zklamáním. Slabé větrné podmínky odhalily Markovy rezervy v této disciplíně. Především na startech a v první fázi po startu měl problémy s rychlostí a rozjezdem. Negativně se projevila také nedostatečná individuální příprava před mistrovstvím. Marek v období před MS prakticky netrénoval na vodě, což se následně projevilo v závodě.

Výsledek proto neodpovídá potenciálu, který Marek předvedl v Polsku. Pro další posun je potřeba výrazně zvýšit počet dní na vodě, zaměřit se na trénink ve slabém větru a především zlepšit starty ve slabém větru - hlavně pumpování a rozjezd. Příští rok přechází do U19 s větší plachtou a větší konkurencí.

Jindřich Piňos – 92. místo a Jakub Roušal – 101. místo

Oba závodníci jsou stále mladí a jejich hlavním cílem na tomto mistrovství bylo především získat zkušenosti z velkého mezinárodního závodu.

Výsledky Jindřicha Piňose (92. místo) a Jakuba Roušala (101. místo) je proto potřeba hodnotit především v kontextu jejich věku a současné výkonnosti. Účast na MS jim umožnila poznat úroveň mezinárodní konkurence, získat zkušenosti ze závodění ve velkém startovním poli a porovnat se se závodníky z dalších zemí.

Pro oba bude důležité tyto zkušenosti využít v další přípravě a postupně zvyšovat závodní i tréninkovou úroveň.

U17 dívky

Ina BauEROVÁ – 35. místo a Kristýna Štěpánková – 36. místo ze 71 závodnic

Obě závodnice se na mistrovství nedokázaly dostatečně vypořádat se slabšími větrnými podmínkami. Problémy začínaly již na startu, kde nedokázaly získat potřebnou rychlost a dobrou pozici a byly pak v tomto větru výrazně pomalejší.

Výsledná umístění 35. a 36. místa odpovídají jejich současné výkonnosti a lze je hodnotit jako standardní výsledek bez výraznějšího zlepšení oproti předchozím závodům a našemu očekávání.

Zároveň je potřeba ocenit jejich snahu a přístup během samotného mistrovství, kdy se i přes náročné podmínky snažily podat maximum tak i dobrý přístup hlavně během zimních a jarních tréninků.

Obě přecházejí příští rok do U19. Pro další výkonnostní posun bude potřeba především nabrat více síly a výrazně zvýšit počet dní na vodě.



Nicol Quittnerová – 58. místo ze 71 závodnic

Pro Nicol je 58. místo neuspokojivým výsledkem a neodpovídá jejím možnostem. V letošní sezoně nebyla její tréninková příprava dostatečná a na vodě má celkově málo odtrenováno. Výsledek na mistrovství je podle mého názoru do značné míry odrazem její nedostatečné tréninkové morálky a menšího zájmu o ježdění.

Nicol příští rok také přechází do kategorie U19. Pro další pokračování ve výkonnostním iQFOiL bude proto v první řadě důležité, aby si sama ujasnila, zda chce v této disciplíně pokračovat a jaké má ambice.

Pokud bude chtít pokračovat na výkonnostní úrovni, bude nutné výrazně zvýšit tréninkové úsilí, pravidelnost přípravy a především počet dní na vodě. Bez výrazného zvýšení tréninkového objemu nebude možné očekávat významnější výkonnostní posun.

U19 kluci

Štěpán Loužek – 116. místo ze 149 závodníků

Štěpán příští rok přechází do seniorské kategorie. V letošní sezoně s námi absolvoval pouze jedno soustředění a závod v Polsku. Zbytek sezony je na jeho přípravě bohužel znát – na vodě má málo odtrenováno a jeho tréninková aktivita nebyla dostatečná.

Výsledné 116. místo ze 149 závodníků odpovídá jeho současné výkonnosti. Především je patrné, že během sezony nedošlo k prakticky žádnému výkonnostnímu posunu.

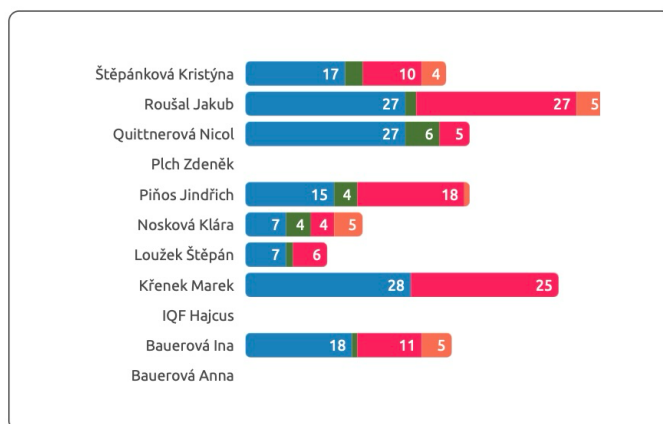
U19 dívky

Klára Nosková – 59. místo ze 62 závodnic

Klára byla prakticky celý rok limitována zraněním kolene, které výrazně omezilo její tréninkovou přípravu. Bohužel se během mistrovství světa její zranění znovu obnovilo, a proto není možné její výkon ani výsledné umístění objektivně hodnotit. Klára příští rok přechází do seniorské kategorie.

POČET DNŮ JACHTINGU

● trénink moře ● trénink jezero ● závod moře ● závod jezero






Czech sailing team



Český svaz jachtingu
Zátokova 100/2, PŠ40
160 17 Praha 6 – Břevnov
Czech Republic

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



 **Czech sailing team**

Pravidelná měsíční zpráva za červenec 2026

Sportovní centrum mládeže

Lodní třída: Optimist

Trenér: Jakub Halouzka

Datum: 21. 8. 2026

Organizační, administrativní a technické činnosti:

- Řešení organizačních záležitostí týkajících se ME v Gdyni
- Příprava nadcházejících akcí (především zářijový Dziwnow)
- Komunikace s rodiči dětí zařazených do SPS Q

Tréninky a závody

Na konci července proběhlo mistrovství Evropy – po mistrovství světa druhá vrcholná akce letošní sezóny. Příprava na tento závod se skládala z několika akcí, během kterých se naši závodníci snažili na tento závod co nejlépe připravit. Kromě tréninků a závodů v jiných lokalitách proběhlo několik akcí i přímo v Gdyni – dějišti letošního ME. První z nich byl tréninkový blok a malý závod na podzim 2025, dále to byl trénink a kvalifikační závod na letošní MS/ME. Většina nominovaných závodníků vyrazila na začátku července také na tréninkový blok, který v Gdyni proběhl pod vedením místního trenéra Dominika Schutty. Závěrečná příprava pak proběhala již před samotným závodem v druhé půlce července.

Ačkoliv se během přípravných akcí podařilo nashromáždit z předpokládaného závodního prostoru docela velké množství informací o změnách, poryvech, proudech apod., přesto nás nakonec reálné závodní podmínky poněkud překvapily. Povětrnostní podmínky se pohybovaly na hranicích obou extrémů. První, čtvrtý a pátý den se síla větru síla pohybovala okolo 5 uzlů. Naopak druhý a třetí den foukal stálý vítr o síle 18–20 uzlů, přičemž poryvy atakovaly až 25–27 uzlů. Mistrem se mohl stát jen ten, kdo se dokázal prosadit v obou extrémech. Ve slabém větru se závodníci při dlouhém čekání museli obrnit trpělivostí. Důležitou roli hrála také mentální odolnost a správný odhad, na které straně závodního prostoru foukne o něco více nebo odkud přijde výhodná změna větru. I přes celkem velkou znalost revíru to byl pro nás velmi obtížný úkol. V silném větru to bylo naopak především o vytrvalosti, vyvažování a vybírání vody. Kdo neměl dostatečnou váhu a fyzickou, ten prostě nejel.



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

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

Nejlépe si z našich vedla Anna Skořepová, která obsadila skvělé 28. místo v otevřeném pořadí dívek a 21. místo mezi Evropankami! Jedná se historicky o jeden z nejlepších výsledků českých závodníků na mistrovství Evropy ve třídě Optimist. Lepšího umístění dosáhla pouze v roce 2011 Nikol Staňková, která skončila čtvrtá na mistrovství Evropy v Portugalsku.

Krásný výsledek si na rozloučenou s opřáčkou kariérou přivezla také Dorota Graczová! Umístění na 46. místě (38. mezi Evropankami) je parádní výkon. Přeji Dorce hodně úspěchů v dalších lodních třídách, které ji nyní čekají. Na 71. místě pak skončila Tereza Ottová, které se bohužel nevydařila kvalifikační část, a zůstala tak ve finále ve stříbrné skupině. Alespoň šesté místo z poslední rozjíždky jí ale mohlo udělat radost.



Mezi chlapci si celkové 61. místo ze 170 závodníků odváží Filip Otta. Umístění v první třetině startovního pole je na mistrovství Evropy stále velmi pěkným výsledkem. Vzhledem k tomu, jaké výsledky Filip během jarních závodů zajížděl (například vítězství v polské nominační regatě), však jeho výsledek bohužel zůstal za očekáváním. Přesto lze u něj i u Terky vyzdvihnout houževnatost, s jakou dokázali bojovat až do poslední rozjíždky, přestože se jim kvalifikační část závodu nevydařila.

Tímto závodem se se svou dlouholetou opřáčkou kariérou rozloučil také Max Valenta. Kvalifikace do stříbrné skupiny a celkové 106. místo jsou pěkným výsledkem. Myslím, že si zejména silný vítr na tomto závodě náramně užil.

Spoustu zkušeností si z tohoto mistrovství Evropy odvázejí také benjamínci týmu – František Zákoucký a Tobias Mahr. Na rozdíl od celé řady jiných mladých závodníků se jim podařilo dokončit všechny rozjíždky v řádném čase i v silném nárazovém větru. Franta závod dokončil na 120. místě, Tobík na 138. místě. Myslím, že oba mohou být se svým výsledkem při první účasti na mistrovství Evropy či světa spokojeni. O těchto závodnících jistě ještě uslyšíme v nadcházejících letech.

Pořadí českých závodníků na ME v Gdyni – dívky

- 28. místo Anna Skořepová (21. místo mezi Evropankami)
- 46. místo Dorota Graczová (38. místo mezi Evropankami)
- 71. místo Tereza Ottová (10. místo ve stříbrné skupině)

Celkem 122 lodí



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

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

Pořadí českých závodníků na ME v Gdyni – chlapci

- 61. místo Filip Otta (4. místo ve stříbrné skupině)
- 106. místo Max Valenta (49. místo ve stříbrné skupině)
- 120. místo František Zákoucký (6. místo v bronzové skupině)
- 138. místo Tobias Mahr (24. místo v bronzové skupině)

Celkem 170 lodí

Celkové výsledky: <https://2026europeans.optiworld.org/en/default/races/race-resultsall>

Český tým obsadil v silné konkurenci 292 závodníků ze 49 zemí 20. místo v pořadí národů. Ve srovnání s předchozími roky to není špatný výsledek, stále se ale máme kam posouvat.





TISKOVÁ ZPRÁVA

CZECH JUNIOR NATIONALS 2026

Mistrovství České republiky mládeže v jachtingu

18.-23. SRPNA 2026 • ROZKOŠ

TJ Slávia - jachting Česká Skalice



Česká Skalice, 23. srpna 2026

Rozkoš hostila Czech Junior Nationals: 224 mladých jachtařů bojovalo o tituly mistrů ČR

CJN - Mistrovství ČR mládeže v jachtingu | 18.-23. srpna 2026 | vodní nádrž Rozkoš

Mistrovství České republiky mládeže přivedlo na přehradu Rozkoš 224 závodníků ve věku od sedmi do osmnácti let. Ve dnech 18. až 23. srpna zde o tituly bojovaly děti a junioři v pěti lodních třídách.

224

závodníků

176

lodí

5

lodních tříd

7-18

let



Juniorské posádky na vodní nádrži Rozkoš během mistrovství České republiky mládeže. Foto: Jitka Pacovská

Pět tříd od Optimistů po rychlé skify

Celkem se do regaty přihlásilo 176 lodí. Největší zastoupení měla tradičně lodní třída Optimist s 59 účastníky, jen o pět méně jich startovalo na lodní třídě ILCA 4. Dvoumístných lodí RS Feva se sešlo 32, rychlých skifů 29er závodilo 16 a flotilu doplnilo 15 windsurferů Techno 293. Rozdílné lodní třídy i věk závodníků vytvořily mimořádně pestré startovní pole – od nejmladších dětí sbírajících první zkušenosti až po zkušené juniory na technicky náročných skifech.

Proměnlivý vítr prověřil rychlost i taktiku

První závodní den přinesl příznivé podmínky. Vítr o rychlosti 3 až 5 m/s umožnil pořadatelům dokončit čtyři rozjíždky ve všech třídách. Druhý den vítr trochu zeslábl. Závodníci ve třídách Optimist, ILCA 4 a RS Feva absolvovali po dvou rozjíždkách, zatímco dorostenci na 29er a Techno 293 stihli tři. Právě proměnlivé podmínky na vnitrozemské vodě prověřují nejen rychlost, ale také schopnost číst vítr a reagovat na jeho změny.



Startovní pole tvořily lodní třídy Optimist, ILCA 4, RS Feva, 29er a windsurfing Techno 293. Foto: Jitka Pacovská

Když nefoukalo, program pokračoval na břehu

Třetí den se hladina téměř uklidnila a na závodění už vítr nestačil. Čekání však nebylo promarněné. Program se přesunul na břeh, kde se mladí jachtaři věnovali mimo jiné zdravotně, první pomoci a jachtařskému kvízu. Doprovodné aktivity tvořily důležitou součást celého mistrovství. Nechyběly ranní rozvíčky, fyzioterapie, lanové aktivity, nácvik vázání uzlů, přednášky o taktice a strategii, ani workshop zaměřený na psychickou odolnost. Večerní program doplnilo promítání filmů a koncert.

Sobota přinesla vítr i závěrečnou bouřku

Posledním závodním dnem byla sobota. Od rána foukal vítr okolo 4 m/s a podařilo se odjet na jednom ze závodních okruhů další dvě rozjíždky. Po startu třetí rozjíždky přišla bouřka, která neumožnila rozjíždku dokončit a ukončila tak jejich závodní klání. Na druhém závodním okruhu

závodníci absolvovali tři rozjíždky a byli take donuceni opustit vodní hladinu. Bouřka tak rozhodla o ukončení vydařeného juniorského mistrovství.

Zázemí pro závodníky, trenéry i doprovod

Pořadatelé z klubu TJ Slávia–jachting Česká Skalice na vodní nádrži Rozkoš mysleli také na zázemí závodníků a trenérů. Přímo v areálu bylo zajištěno občerstvení, prodej čerstvého pečiva i vydávání teplých večeří. Mistrovství tak nebylo pouze několikadenním soubojem o republikové tituly, ale také letošním největším domácím setkáním mladých jachtařů. Výborně připravenou a organizovanou akci si pochvalovali závodníci, jejich doprovod, rozhodčí, záchranáři i zástupci mnoha firem, které akci podpořily.

Výsledky mistrovství

Kompletní výsledky: www.sailing.cz/en/results/261805

Třída	1. místo	2. místo	3. místo
Optimist	Otta Filip	Zákoucký František	Směšný Marek
ILCA 4	Ottová Barbora	Chlumská Tereza	Grodl Tomáš
RS Feva	Chládek Dan a Daněk Kryštof	Tkačová Lucie a Vlachová Kamila	Brestovská Tamara a Ilenčíková Alžběta
29er	Lojková Karolína a Bezušek Kristian	Brestovský Oliver a Babinčák Tomáš	Křížek David a Martan Matěj
Techno 293	Řezníček Tomáš	Králová Lucie	Roušal Jakub

Kontakty pro další informace

Ředitel závodu: **Petr Novotný**

petr.novotny@marine.cz | +420 777 722 155

Kontakt pro média: **Mgr. Zuzana Růžičková**

ruzickovi@seznam.cz | +420 731 187 526

Odkazy

Mistrovství ČR mládeže: www.mcrmladeze.cz

TJ Slávia – jachting Česká Skalice: www.tjslaviajachting.cz

Czech Junior Nationals na Facebooku: www.facebook.com/cjnsailing

CZECH JUNIOR NATIONALS • Mistrovství České republiky mládeže v jachtingu • Rozkoš

Zápis z jednání PR komise ČSJ - červenec

20. 7. 2026, 19:00

Přítomni

Výkonný výbor ČSJ: František Bauer, Radim Vašík, Magdalena Soukupová, Štěpán Novotný

PR komise: Andrea Zahornacká, Pavel Winkler, Jitka Tkadlecová, Klára Brabcová

Allrounders: Anna Hrbáčková, Alexandr Kliment

Projednávané body

1. PR pokrytí akce Czech Junior Nationals

Pokrytí akce na sociálních sítích si bude samostatně zajišťovat pořadatel. Allrounders budou připraveni zajistit pokrytí prostřednictvím větších médií.

2. Obsah sociálních sítí Českého jachtingu

Byla diskutována podoba obsahu, který bude Český jachting na sociálních sítích sdílet a dále přesídlit. Řešeno bylo zejména nastavení obsahu a jeho výběr s ohledem na aktuální dění a propagaci českého jachtingu.

3. Potisk svazového oblečení a umístění partnerů

Byla řešena podoba potisku svazového oblečení od společnosti Helly Hansen a způsob umístění log partnerů ČSJ.

Za účelem zpracování návrhů byla oslovena grafička, která připraví návrhy potisku k dalšímu projednání.

4. Činnost Allrounders

Allrounders informovali o činnosti a aktivitách realizovaných v uplynulém měsíci.

5. Jachtař roku 2026

Bylo otevřeno téma vyhlášení Jachtaře roku 2026. Byla diskutována potřeba přípravy a nastavení podoby letošního vyhlášení.

Zápis z jednání KOMISE KLUBŮ ČSJ

Datum: 22. července 2026

Čas: 19:00–cca 21:25

Forma: online jednání

Délka: 2 h 18 min

Řídila: Magdalena Soukupová

Přítomni: Magdalena Soukupová, Vladimír Rozsypal, Radim Vašík, Martin Soušek, Milan Šorm, Martin Valík, Karel Luksch, Martin Srdínko, Miloš Kormunda a Jiří Himmel.

Program

- Úprava registračního řádu – speciální (jednorázové) členství a licence.
- Možnost svazového mládežnického závodu navazujícího na formát Letní olympiády dětí a mládeže.
- Zprávy z regionálních organizací.
- Podpora pořadatelů a klubů ze strany svazu – technika, financování a formát velkých závodů.
- Termín dalšího jednání.

1. Registrační řád a jednorázové licence

Komise projednala návrh doplnění čl. 7.1 registračního řádu. Diskuse se soustředila na rovnováhu mezi odpovědností klubů za vedení matriky a ochranou závodníka v případech, kdy klub nebo matrikář nefunguje dostatečně.

- Převážná část klubů správu matriky zvládá; výjimečné problémy lze řešit individuálně.
- Jednorázové licence mají zůstat dostupné zejména pro skutečně příležitostné účastníky, nové zájemce a specifické typy závodů, případně pro “zaryté volnomyšlenkáře”
- Kluby a závodníci mají řešit platnost licence předem; vyřizování na místě výrazně zatěžuje pořadatele.
- Zazněl návrh zvýšit cenu jednorázové licence (neodsouhlaseno) nebo umožnit pořadateli účtovat zvláštní manipulační poplatek (poplatky související se závodem jsou v gesci pořadatele → Vypsání závodu)
- V navrženém textu zůstává věta, že speciální členství má být využíváno pouze výjimečně.

Rozhodnutí: Komise schválila návrh úpravy registračního řádu v projednaném znění. Návrh má být předložen výkonnému výboru ČSJ na zářijovém VV ve znění:

*“7.1. Tento článek řeší speciální členství dle čl. II, odd. II.1, písm. c, odst. ii platných stanov ČSJ fyzické osoby registrované formou jednorázového členství fyzické osoby. **Takové členství by se mělo využívat pouze výjimečně. Podle tohoto článku nelze registrovat speciálního člena, který je již registrován a jehož členství vzniklo dle čl. II, odd. II.1, písm. c, odst. I platných stanov ČSJ.**”*

Doporučená účinnost: od 1. ledna 2027, aby se podmínky neměnily uprostřed sezony.

Úkol: Členové komise mají registrační řád ještě jednou projít a případné další připomínky poslat před jeho finálním předložením – ideálně k projednání na srpnovém setkání KKL

2. Svazový závod mládeže a návaznost na olympiádu

Komise diskutovala, zda vytvořit pravidelný svazový závod mládeže inspirovaný jachtařskou částí Letní olympiády dětí a mládeže, případně zda usilovat o návrat jachtingu přímo do programu olympiády.

- Za zásadní bylo označeno aktivní prosazování jachtingu do programu budoucích olympiád. Pro ročník 2028 ve Zlínském kraji jsou však disciplíny již stanoveny.
- Samostatný svazový závod by měl mít jasný význam pro děti, rodiče a trenéry; bez návaznosti na olympiádu, pohár nebo mistrovství může být účast nízká.
- Provéřit je třeba formát závodu, lodní třídy, termín, ochotu klubů pořádat a možnost rotace pořadatelských míst.
- Závod nemusí být omezen jen na velké vody; vhodné mohou být i menší lokality s dobrým zázemím a přístupem veřejnosti.
- Jako možná podpora návštěvnosti zaznělo spojení s místní sportovní nebo veřejnou akcí.

Závěr: Rozhodnutí bylo odloženo. Zástupci regionů mají téma projednat ve svých organizacích a zjistit zájem dětí, rodičů, trenérů i potenciálních pořadatelů.

3. Zprávy z regionů

Region	Stručná zpráva
Praha a Středočeský kraj	Na webu ČSJ chybějí čtyři výsledky závodů; byla odeslána urgence k doplnění.
Jihočeský kraj	Výrazný pokles hladiny na Lipně a Bezdrevu komplikuje závody a přípravu mistrovství světa.
Ústecký a Liberecký kraj	Stabilizovaný stav, bez zásadních podnětů; nájem od Povodí Labe zůstávají přibližně na loňské úrovni.
Královéhradecký a Pardubický kraj	Probíhá příprava srpnového mistrovství, kontrola člunů a další organizační práce. V Pardubickém kraji začíná série táborů pro přibližně 65 dětí.
Vysočina	Velké Dářko se úspěšně osamostatnilo od tělovýchovné jednoty a převzalo majetek; řeší další rozvoj zázemí. Hladina vody klesá i zde.
Jihomoravský kraj	Brněnský klub funguje stabilně, závody i tábory mají dobrou účast. Přetrvávají problémy menších klubů, zejména Jedovnice, a obavy o budoucnost Nových Mlýnů. Probíhá snaha o oživení jachtingu v Pasohlávkách.
Olomoucký a Zlínský kraj	Ve Zlínském kraji bez zásadních problémů. V Olomouckém kraji se řeší fungování Tovačova a personální oslabení rozhodčích v Mohelnici, řeší se spolupráci.

4. Podpora pořadatelů, technika a velké závody

Jiří Himmel otevřel téma zhoršujícího se technického vybavení klubů, zejména motorových člunů, a možnosti systematické podpory pořadatelů ze strany svazu.

- Milan Šorm představí model dlouhodobého vytváření účelových fondů na obnovu člunů, bójí, vysílaček a další techniky. Současně zjistí potřeby a názory menších klubů ve svém regionu.
- Komise má shromáždit konkrétní podněty k technické i jiné podpoře pořadatelů; možnosti přímé finanční podpory svazu jsou omezené.
- Diskutovány byly rozdíly v rozpočtech, standardech a technickém zajištění závodů. Jako užitečné se jeví porovnání ekonomik několika pořadatelů.
- Po letošním společném mistrovství mládeže má proběhnout samostatná schůzka pořadatelů, lodních tříd a dalších zainteresovaných osob. Tématem bude budoucí formát, minimální standardy, výběr či rotace lokalit, finanční náročnost a přínos společného závodu.
- Do další debaty má být podle možností zapojen také pohled PR na mediální potenciál akce.

5. Úkoly a navazující kroky

- **Členové komise:** Znovu projít návrh registračního řádu a zaslat případné další připomínky.
- **Vedení komise:** Předložit schválený návrh změny registračního řádu výkonnému výboru (v září); doporučit účinnost od 1. 1. 2027.
- **Zástupci regionů:** Projednat možnost svazového mládežnického závodu a zjistit zájem účastníků i pořadatelů.
- **Zástupci regionů:** Shromáždit konkrétní návrhy na technickou a jinou podporu klubů a pořadatelů.
- **Milan Šorm:** Připravit na příští jednání zkušenost s tvorbou fondů na obnovu techniky a doplnit pohled menších klubů.
- **Po společném MČR mládeže:** Svolat zvláštní jednání k budoucímu formátu a standardům akce – netýká se celé KKL, bude svolána speciální pracovní skupina

6. Další jednání

Předběžně bylo dohodnuto další online jednání na středu 26. srpna 2026 od 19:00. Pokud by termín někomu nevyhovoval, bude upřesněn prostřednictvím WhatsAppu.

Poznámka: Zápis byl zpracován z automatického přepisu. Nejasné nebo zjevně chybně rozpoznané formulace byly shrnuty podle kontextu; místy manuálně doplněno.