

Metodika tréninku dětí v jachtingu

– zkušenosť v lodní třídě Optimist. aneb jak děti nadchnout pro závodní jachting

1. Úvod – Obecné zásady sportovní přípravy dětí
2. Nácvik jachtařských dovedností
 - 2.1. Příprava před sezónou
 - 2.2. Příprava na vodě
 - 2.2.1. Nácvik základních manévřů – „DRL“
 - 2.2.2. Nácvik opeplouvání značek
 - 2.2.3. Nácvik ovládání lodi a startů
 - 2.2.4. Nácvik jízdy na kurzech
 - 2.2.5. Hry a zábava na vodě
3. Přístup k začátečníkům
4. Denní režim na závodech
5. Závěr – Příprava dětí na přechod do lodních tříd dospělých

1. Obecné zásady sportovní přípravy dětí

Trénink dětí má svoje věkové a vývojové zákony a vyžaduje úplné jiné přístup než k dospělým. Za dětský věk je považován věk od 6 do 15 let. Z hlediska psychologického a motorického vývoje je však rozdělen do 2 období : mladší školní věk 6-10 let a starší školní věk 11-15 let.

Abychom vedli trénink co neefektivněji, musíme vědět, co je reálné v daném věku dítěte požadovat a co ne. Tímto se vyvarujeme zbytečným konfliktům a rozčarování mezi trenérem, svěšeným dítětem a případně i rodičem.

Specifika věkových kategorií

Mladší školní věk má dvě období
– období „polybového neklidu“ (6 až 7 let): dítě má potřebu pořádku něco dělat a je schopno se soustředit velmi krátkou dobu – asi 4 minuty
– období „zlatého věku motoriky“ dětí (8-10 let): dítě se nejsnadněji učí pohybové dovednosti, primární nervová soustava je již dostatečně rozvinutá, problém je však s vlnitím abstraktních pojmů – např. taktiky.
Nejúčinější v tomto mladším školním věku je reflexní rozvoj na základě předvedení. Pro dítě je důležitý reálný pojem a příklad trenéra, který je pro něj přirozenou autoritou.
Konkrétně v jachtingu místo dlouhého teoretického vysvětlování je nejlepší mít po ruce již zkušenosť závodníka, který nácvik na vodě předvede. Popřípadě děti velmi oceňi, když sám trenér předvede to, co po nich vyžaduje.

Starší školní věk
– období snadného učení (10 až 12 let): dítě snadno získává dovednosti a začíná využívat taktiku a zkušenosť.
– období puberty (12 až 15 let) : výrazně se omezi schopnost učení i jeho kvalita. V pubertě dochází ke zlomu, produkce hormonů mění stavbu těla, snižuje se koordinace pohybu, která je vyjadřena výstižným pojmem jako „chůze gibona“. V období puberty má trenér velmi citlivou funkci, protože právě v tomto období odchází hodně dětí od sportu a nechává se zlákat ke konzumnímu způsobu života od svých vrstevníků ve škole.

Přístup trenéra v období puberty:

1. umět argumentovat, ne direktivně nařizovat
 2. vložit část zodpovědnosti na světece
 3. naučit děti chápat sport jako určitou povinnost, aby se naučili pravidelně na sobě pracovat během tréninku
 4. měl by být světecem zkušenějším a chápajícím přítelem (nemenorovat)
 5. měl by mít taktiku a disktréni přístup k jednotlivcům
- Důležitá: Problémy brát s nadhledem, tzn. zasahovat jen tam, kde ohrožení přechází únosnou mez. Neironizovat – nezaměšňovat jedince i

Nenahradielný je osobní příklad trenéra.

Je samozřejmostí, že toto rozdělení věkových kategorií je víceméně obecné a můžeme se setkat s dítětem, které je extrémně vlnitavé už v mladším věku a toto jsou pak talenty, které vyžadují zcela individuální přístup. Pozor! – nesmíme jim vzít dětsví nadměrnými požadavky a zátěží. Můžeme se však setkat i s opačným případem, kdy je potřeba určitě trpělivosti a

očekávat, jestli se časem dítě tzv. "chytne". Jsou to příklady vlivu prostředí, kdy může kolektiv vstřívně dítě stihnout ke zvýšeným výkonům a probudit jeho vlnitost.

Jaké by měly být zásady trenéra mládeže?

- u mladších školních dětí by měl spíše vyučovat než trénovat a neklást žádné výkonnostní cíle a zátěže (trénink hrou, rozvíjet přirozenou chuť k pohybu a poznání)
- měl by více chválit a povzbuzovat než kritizovat, pokud je nutné něco vytknout je takto lepší před výtkou za něco pochválit (vždy se něco najde)
- hodnotit konkrétně, zvláště při negativním hodnocení (př. děláš to úplně špatně, kam jsi to jel?, - absolutně nevhodné, ale velmi časté)
- nechat čas dítěti, aby se projevilo a neodmítout je jako ne talentované
- v tréninku nepodceňovat pomoc asistentů – zajištění na břehu, bezpečnost svěřenců
- při nesourodé skupině dětí vytvořit více skupin podle výkonnosti
- udržet pozornost dětí na tréninku střídáním aktivit
- využívat čas na zotavení aktivní formou – protahování, hry, cyklistika, plavání
- občas natočit trénink nebo závod na video a ukázat názor konkrétní chyby nebo dobrý příklad
- trénovat řešení modelových situací v závodě s využitím taktily a pravidel
- umět si popovídat i o soukromí a projevit zájem o školu

2. Nácvik jachtařských dovedností

2.1. Příprava před sezónou

Jachting má specifickou zátěž na organismus, která obsahuje všechny pohybové aktivity : obratnost, rychlost, koordinaci a speciální silovou vytrvalost. Je známo, že u dětí s neukončeným vývojem (u děvčat do 15 let a u chlapců do 16 let) nelze posilovat s nářadím.

Fyzické vyčerpání ovlivňuje psychiku a tím výrazně výkon, proto fyzická příprava před sezónou je velmi důležitou součástí přípravy pro závod.

Co by mělo být výsledkem předsezónní přípravy:

- rozvoj všeobecné obratnosti a rychlosti pro technické zvládnutí lodě
- rozvoj koordinace pro rychlé vyhodnocování situací
- rozvoj vytrvalosti pro zvládnutí dlouhodobé zátěže v rozjížděcích

Osvědčené praktiky k rozvoji všestranné pohybové schopnosti:

1. Kruhové tréninky – podle zařazených prvků na jednotlivých stanovištích lze docílit velice efektivního procvičení obratnosti, vytrvalosti a posilování vlastním tělem. Na stanovištích se nám osvědčily skupinky 2-3 dětí (podle celkového počtu dětí v tréninku) – podpora přirozené soutěživosti, vzájemné hodnocení výkonu

Příklad stanovišť: (podle možnosti vybavení tělocvičny)

- přeskok lavičky soumož (posílení svalstva nohou)
- šplh na tyči (posílení rukou)
- přeskok švédské bedny nebo kozy (obratnost)
- sed u zdi (posílení stehenních svalů)
- ve visu na žebřících zvedat pokrčené nohy (posilování břišních a přitahovačů)
- člunkový běh (rychlost)
- výmky a houpaní na kruzích (posílení rukou, koordinace)
- kyvadlo (v lehu na zádech zvednout napnuté nohy a křvat střídavě ze strany na stranu – posílení břišních svalů)

Nutné je střídání stanovišť podle zatěžovaných svalových skupin.

Doba cvičení na stanovišti by měla být krátká cca 30 – 60 s, bereme ohled na stáří dětí a náročnost zařazených stanovišť, doba odpočinku a přestupu na další

stanoviště - stejný časový interval jako vlastní cvičení na stanovišti (30-60s).

2. Hry – rozvoj koordinace, orientace v prostoru, rychlé reakce a vyhodnocování herních situací. Psychologický přínos v umění přijímání neúspěchu .

3. Gymnastické prvky – rozvoj obratnosti

4. „Opíči dráhy“ - rozvoj obratnosti a koordinace pohybu

Důležité je před zátěží dětí rozehnát – osvědčily se kolektivní hry (př. na rybě a rybky, různé varianty vybijení v prostoru a hry na honěnou s různými ohnami). Po ukončení tréninku je nutná relaxace a protažení, aby druhy den neměly děti svalové bolesti, čím by je tréninky časem odradily.

Speciální doporučené prvky posilování pro jachtaře:
posílení stehen, beder, kyčlí, břicha a rukou

- Vyvažování na vyvažovací lavici simulující palubu loď :
1 až 10 min. vyvažovat a v době vyvažování se 10x „vrátit do loď“
- Leh-seď s chodidly na zemi
- Sed u zdi
- Mačkání kolečka nebo míčku

Velmi motivující je periodické provádění kondičních testů – viz. různé publikace na toto téma (př. Zdeněk Těplý, Kondiční testy 12x12)

2.2. Příprava na vodě

2.2.1. Nácvik základních manévřů – „DRILL“

Pro úspěšného závodníka by mělo být samozřejmostí perfektní technické zvládnutí základních manévřů v jakémkoliv větru a za jakékoliv situace. Zvládnutí základních prvků – obrátu a halzy umožňuje závodníkovi bezproblémové řešení situací v závodě, taktické manévrování bez ztráty rychlosti k získávání výhod vůči soupeřům a pocit jistoty při řešení náhlých situací.

Proto hlavně při zahájení sezóny věnujeme velký důraz na procvičování těchto základních prvků u závodníků všech výkonnostních kategorií. Během sezóny vkládáme nácvik obrátů a halz jako rozcvičku na začátek tréninku na vodě.

Nácvik obrátu.

Při provádění manévru je nutno procvičovat a hlídat následující prvky obrátu:

- zahájení obrátu : zhoupnutí loď nejdřív do závětří (– přirozené vyostření loď s minimální práci kormidlem)
- dokončení obrátu : při přechodu loď do pozice přímo proti větru loď zvedži do návětří – budoucího závětří po přechodu plachty na opačný bok – urychlí se tím dokončení obrátu, srovnání loď
- přesednutí kormidelníka musí být provedeno jedním úkrokem s přenesením váhy, dležíť je rychlost přesednutí při silném větru
- posed má být dokončován vzhledem k předozadní stabilitě loď a síle větru
- pohled kormidelníka směřuje dopředu před loď – kontrola situace na vodě
- přehmatnutí kormidla a oteží plachty má být prováděno po dokončení obrátu
- přitážení plachty po obrátu má být přiměřené síle větru

Nejčastější chyby svěřenců při obrátu:

- přílišná manipulace kormidlem vedoucí ke zbrzdění loď
- přestřapování nebo klečení při obrátu
- pomalé přesednutí při obrátu – v silném větru vede k neúnětnému náklonu loď a jejímu zpomalení
- pouštění kormidla
- přetočení loď a zpětný manévř vyostřování do pozice jízdy proti větru – hlavně u začátečníků
- velké povolení plachty a nepřitážení plachty po obrátu – hlavně u začátečníků

- špatné předozadní vyvažování loď po obrátu

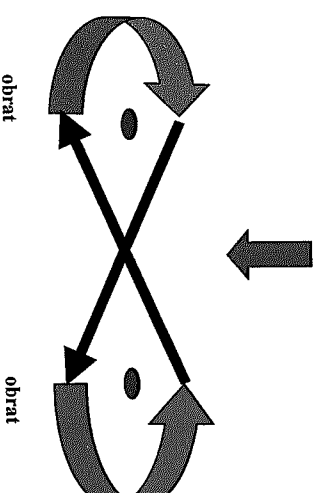
Formy nácviku obrátu :

Individuální – každého svěřence necháme udělat několik obrátů před tréninkem a zohodnotíme (nekritizujeme!) provedení všech fází obrátu .

Skupinový nácvik

- mezi bojkami viz obr. 1
- obraty na povel (zapisování) : všechny loď si udělají rozestupy a jedou na stejný bok, na signál udělají obrát

obr.1 vzdálenost mezi bojkami cca 15 – 30m podle síly větru a počtu lodí



Nácvik halzy

Při provádění manévru je nutno procvičovat a hlídat následující prvky halzy:
(některé prvky jsou společné s obrátem)

- najeit do halzy v co největší rychlosti
- naklonění loď do návětří – přirozené odpadnutí loď bez výrazné práce kormidlem
- přehození plachty na opačný bok pomocí rukou - uchopením svazku oteží
- rychlé přesednutí jedním úkrokem na opačný bok
- zvedání loď zpět do návětří
- posed má být dokončován vzhledem k předozadní stabilitě loď a síle větru
- přehmatnutí kormidla a oteží plachty má být prováděno po dokončení halzy
- přiměřené povolení plachty vůči směru větru

Pozn.: při jízdě přímo po větru lze plachtu u jednoposádkových lodí povolit až přes kolmici úhlu mezi ráhnem a osou loď. Zvětšuje se tím rychlost loď , ale v této poloze plachty je loď velmi nestabilní, zejména se silným větrem.

Nejčastější chyby svěřenců při halze:

- malá rychlost při zahájení manévru

- přílišná manipulace kormidlem vedoucí ke zhrzdění loďe
- pomalé přeseďnutí při halze – v silném větru vede k neúměrnému náklonu loďe a jejímu zpomalení
- pouštění kormidla
- přetočení loďe a zpětný manévř odpadání do pozice jízdy po větru – hlavně u začátečníků
- malé povolení plachty na kursech po větru – hlavně u začátečníků
- špatné předozadní vyvážení loďe po halze
- přešlapování a křečení při halze

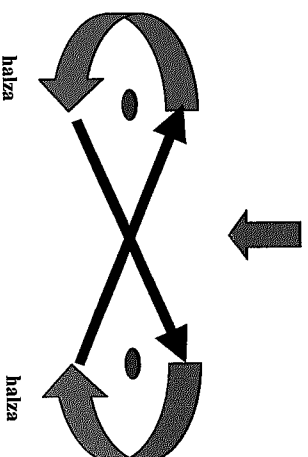
Formy nácviku halzy

Individuální – každého svěřence necháme udělat několik halz před tréněrem a zhodnotíme (nekritizujeme!) provedení všech třízí halzy.

Skupinový nácvik

- mezi bojky viz obr.
- halzy na povel (zapskání) – doporučuji pouze u vyspělých závodníků, méně zkušené děti často loď přetáčí a zbytečně zmatkují

obr. 2 vzdálenost mezi bojky cca 15 – 30m podle síly větru a počtu loďi



Kombinovaný nácvik obratu a halzy.

V naší trenérské praxi se často setkáváme ne zrovna s ideálními podmínkami pro trénink jako je to u jiných sportů, kdy jsou podmínky vždy standardní a očekávané. Jachting je prostě přírodní sport se vším všudy a my trenéři musíme neustále trénink přizpůsobovat aktuálním podmínkám jak přírodním tak technickým (počet bojů, trenérský člun, čas).

Ze zkušenosti mohu doporučit pro postavení rozmanitých tréninkových tratí 4 bojky a jeden motorový člun. V případě, že motorový člun není k dispozici stačí i veslička a dvě bojky. Rozhodně by neměl účinný trénink probíhat úplně bez použití vyřícení dřávy tréninkové tratě.

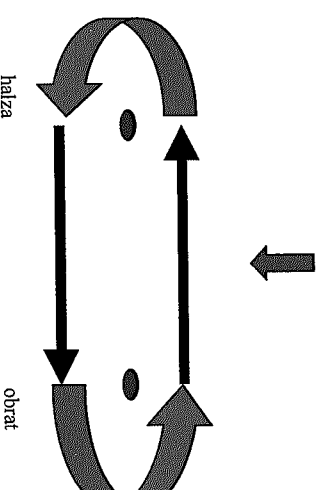
Forma nácviku obrátů a halz mezi bojky:

Základní zásada: vzdálenost mezi bojky by měla být úměrná síle větru a počtu loďi na trati

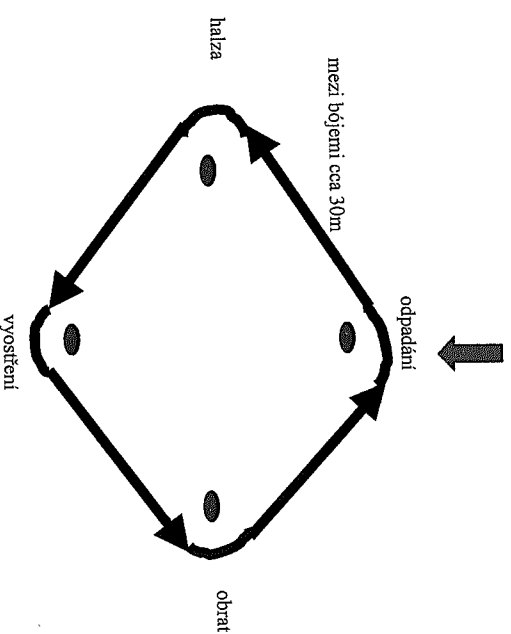
Při provádění nácviku vyžadovat dodržování závodních pravidel!

Při porušení pravidel provádět alternativní tresty!

obr. 3 vzdálenost mezi bojky cca 15 – 30m podle síly větru a počtu loďi

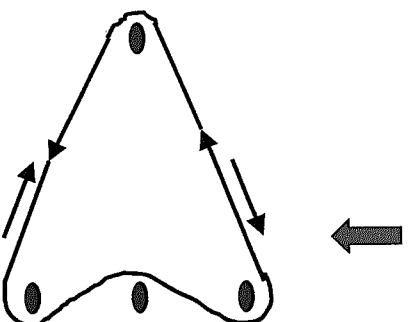


obr. 4 – sledování plynulosti manévřů



Slalom – nácvik pohotových obrátů a halz – obr. 5 (směr střídáme)

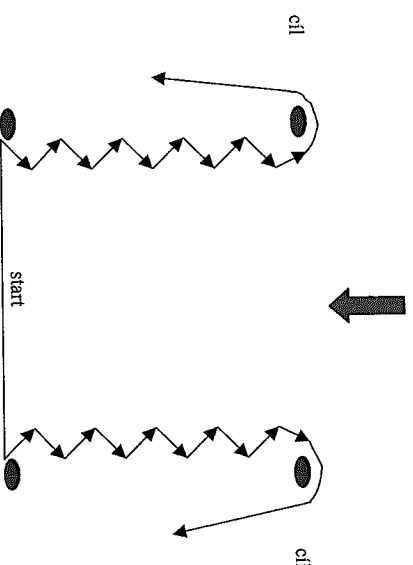
obr.5



Forma nácviku soutěží: na tratích se vzdáleností bójek cca 30m – 50m

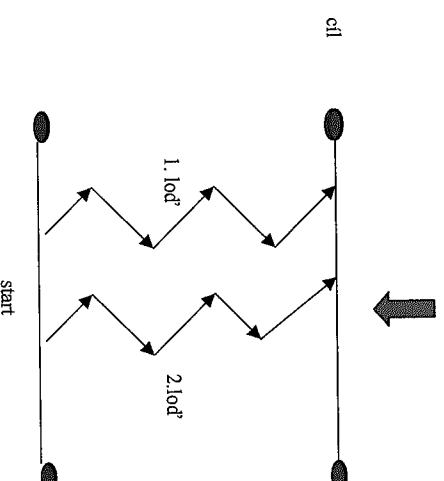
A/ Provedení 10 obrátů mezi startem a cílem – otočení bójky obr. 6

obr.6



B/ Soutboj na obraty – match racing – v okamžiku, kdy jedna loď udělá obrat, druhá ho udělá taky – soutěsaný taktický nácvik hlídání soupeře, krytí, nečekané obraty – obr. 7

obr. 7



C/ Paralelní slalom mezi bójemi nebo slalom na čas

Nácvik trestných otáček „360“ a „720“.

Trestné otáčky trénujeme s důrazem na plynulost, provedení a ukončení na stejném boku lodě, ze kterého byly zahájeny .

Ve slabém a středním větru zahajovat obrátky :

a) v kursu proti větru obrátem

b) v kursu po větru halzou

V silném větru je vhodné trestné otáčky zahájit halzou.

Forma nácviku: - obrátky na signál

- mezi bójemi trénujeme obrátky na každém kursu - obr. 8

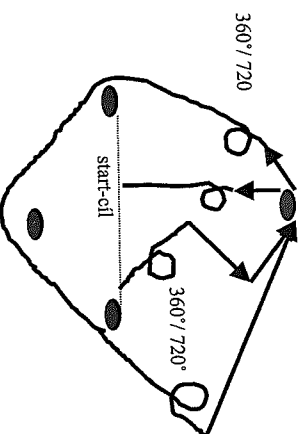
Nejčastější chyby při provádění trestných otáček:

-obrátky nejsou plynulé

- loď mezi obrátkami popojíždí v určitém směru po dráze

- trestné otáčky nejsou dotčené – loď nepokračuje v jízdě na stejném boku,

na kterém zahajovala trestné otáčky



2.2.2. Nácvik obeplouvání značek

Obeplouvání značek je po zvládnutí správné techniky obratu a halzy dalším důležitým manévrem potřebným k základní jachtařské dovednosti. Ztráty v závoďe jsou mnohdy způsobené nesprávným otočením značky jak z hlediska technického, tak taktického.

- Správné obeplutí značky – obecně :
- 1/ správný odhad nájezdu na boji
 - 2/ těsné otočení bóje
 - 3/ plynulosti otočení bóje
 - 4/ taktické předvídání situace na boji

A: Obeplouvání návětrné značky

technika : loď musí být před provedením manévru vyvážená, při odpadání na raumový kurs zvéžít loď do návětrí – minimální práce kormidla, udržet loď v rychlosti a současně se změnou kursu povolit plachtu . Po ustálení kursu lodě vyřádnout ploutev a upravit trim plachty.

taktika : nájezd na značku v kursu s pravém jízdě – levobokem, po otočení bóje hlídat soupeře najíždějící do návětrí, kontrolovat situaci za sebou.

nejčastější chyby:

- nájezd na značku pravobokem mezi skupinu lodí na levoboku
- špatný odhad výšky pro najetí bóje – hlavně u méně zkušených jachtarů
- ztráta rychlosti při otočení značky způsobená vzpříčeným kormidlem
- nedostatečné vyvážení lodě
- pomalá reakce nastavení plachty se změnou kursu

B: Obeplouvání raumové značky – přechod tratě z kursu bočního na zadní nebo

naopak podle postavení tratě a stáčení větru

technika : plynulé odpadání na halzu s náklonem lodě do návětrí bez ztráty rychlosti, upravit trim lodě podle změny kursu. Těsné míjení značky.

taktika : s předstihem vyhodnotit vlastní pozici v závodním poli , využít výhody vnitřní pozice u bóje podle pravidla 18 „Obeplouvání a míjení značek“ ZPJ 2001-2004 a předem hlasitě informovat soupeře o právu plavby dle pravidla 18. Po otočení značky se vždy snažit jet na „čistý vítr“ a kontrolovat pohledem dozadu pozici soupeřů a přicházející porvy.

nejčastější chyby:

- neuhlídání výhodné pozice pro obeplutí bóje – velké ztráty v umlštění
- ztráta rychlosti při otočení značky způsobená vzpříčeným kormidlem
- pomalá reakce nastavení plachty se změnou kursu
- bezhlavé vyřazení do skruže u bóje
- hodné místa u značky při jejím míjení

C: Obeplouvání závětrné značky

technika : obeplouvání značky musí být provedeno v rychlosti , na boji je nutné najíždět s rezervou pro vyostření aby minul bóje bylo co nejčistší. Před provedením otočení bóje vyřimovat loď na kurs proti větru .

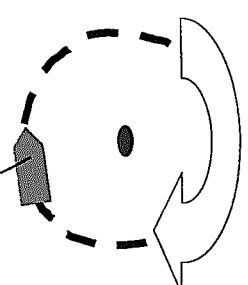
taktika : s předstihem vyhodnotit vlastní pozici v závodním poli , využít výhody vnitřní pozice u bóje podle pravidla 18 „Obeplouvání a míjení značek“. Pokud možno najíždět k otočení bóje s plachtou na bok, kterým bude bóje míjena.

nejčastější chyby:

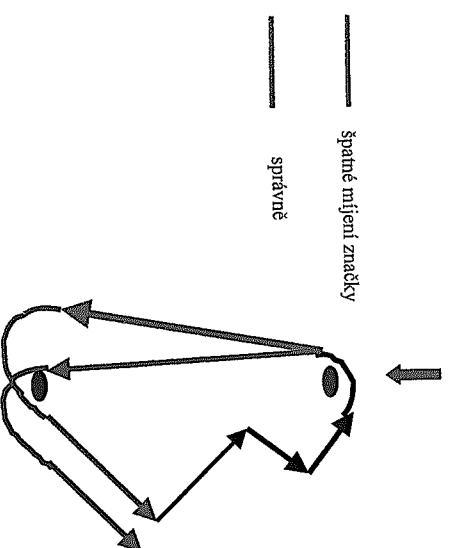
- nedostatečné vyvážení lodě po vyostření
 - ztráta rychlosti při otočení značky způsobená vzpříčeným kormidlem
 - pomalá reakce nastavení plachty se změnou kursu
- malá rezerva v nájezdu na vyostření kolem bóje – při míjení bóje zůstane hodné místo pro taktický manévru soupeře obr. 8

Nácvik plynulého obeplouvání značky – obr.7

Loď obeplouvá ve vzdálenosti cca 3m značku, klademe důraz na plynulou práci s kormidlem a plachtou. Vzdálenost mezi lodí a značkou musí zůstat během nácviku stejná. Sřídáme směr.



obr. 8 Nácvik otočení návětrné a závětrné značky "karusel"



2.2.3. Nácvik startů

Před vlastním nácvikem na vodě je nutné teoreticky probírat na břehu základní pravidla úspěšného startu. Pro jednoduchost dětem v přehledu předložíme 5 Pravidel (5P).

- 1.P Změřit čas
- 2.P Změřit startovní čáru
- 3.P Zjistit výhodný konec startovní čáry
- 4.P Při startu zajistit místo pod a nad lodí
- 5.P Minimálně 5 sekund před startem rozjet loď

Vhodnou orientací pro děti může být start předcházející třídy, který může napovědět o výhodnosti strany startovní čáry a eventuálně o stáčení větru na křídlech.

Pro správně provedený start už musí závodník perfektně ovládat loď. Na startu je často velmi malý prostor k manévrování a proto závodník musí na malém prostoru udržet loď v potřebné pozici. To znamená umět loď zastavit, rychle ji rozjet, couvat. Před vlastním nácvikem startů je proto třeba s dětmi procvičit zastavení, rozjetí a couvání lodě.

Zastavení lodě

Rychlé zastavení lodě proti větru lze docílit vytláčením ráhna proti větru a přenesením váhy na přední loď - posed u přední lavičky stěží nebo extrémně na zád. Při dojezdu setrvačností ke startovní čáře stačí zasednout loď na zád.

Rozjetí lodě ze zastavení

Pro rychlé rozjetí lodě nesmí být vychyzozi pozice lodě přiřdi přímo proti větru.

Vypuštěním plachty na levobok si závodník dělá optickou rezervu pro místo na odpadnutí při rozjždění lodě- pozor na závětrné lodě, které chtějí využít svého práva. Vlastní rozjezd je pak zahájen lehkým odpadnutím, náklonem lodě do závětrí, přitážením plachty a zhoupnutím do návětrí se současným vyostřením a stováním lodě do roviny – pozor na pravidlo 42 – je-li sledováno.

Couvání

Tento manévr je využíván při příliš rychlém přjezdu ke startovní čáře, kdy se loď dostane přes čáru a nemá již prostor k jinému manévru.

Couvání zahájíme v pozici proti větru vytláčením ráhna proti větru a cihovým kormidlováním k udržení směru couvání. Častou chybou je příliš velký pohyb kormidlem, který vede k přetočení lodě na určitý bok.

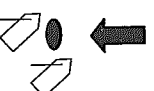
Všechny tyto manévry potřebují k dobrému zvládnutí časů nácvik.

Formy nácviku:

1. provádění manévru ve skupině lodí na signál – lze provádět i kombinace manévru př. na zapísknutí loď zastaví, zacouvat a na další písknutí loď rozjet
2. nácvik manévru mezi bójkami

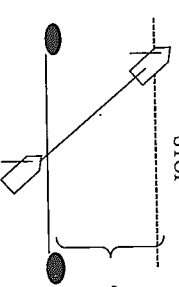
Nácvik stání „parkování“ u značky : kormidelník se snaží udržet loď na místě u značky cca 10-20 sekund s využitím výše uvedených manévru - obr.9. Trenér sleduje a odpočítává čas.

obr.9



Nácvik číu pro setrvačnost lodě: kontrola, za jak dlouho loď zastaví - obr.10

obr.10



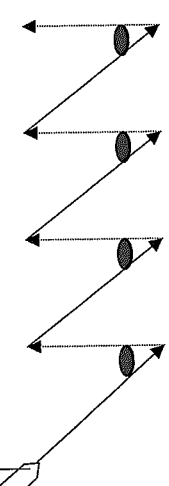
Nácvik kombinace rozjetí, zastavení, couvání : pouze pro zkušenější, bezproblémové zvládnutí znamená již skvělé zvládnutí lodě. Loď nad bójkou zastaví a couváním se přesune pod bój, opět se rozjede nad následující bój - obr.11

obr.11

couvání

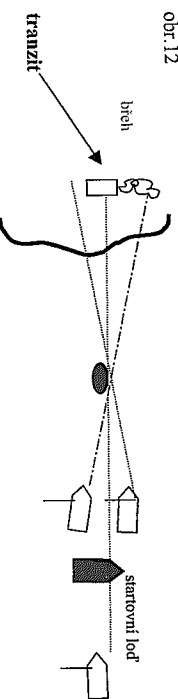
zastavení

zastavení



Nácvik měření startovní čáry

Využíváme orientčních bodů na břehu – tzv. tranzit. obr. 12
obr. 12



Před startem si závodník najde za startovní loď, a pohledem směřem ke startovní bóji se snaží dát do zákrytu startovní kříž, startovní bóji a pevný objekt (tranzit) na břehu. V okamžiku startu, jestliže při pohledu přes bóji má v zákrytu startovní bóji a objekt na břehu, má správnou pozici na čáře.

Jestliže pohled přes startovní bóji směřuje nad objekt, závodník je pod startovní čarou. Je-li pohled směřován přes bóji pod objekt, závodník je nad startovní čarou.

V reálné situaci je toto měření možné pouze v případě, že se po čáře nepohybuje velké množství lodí.

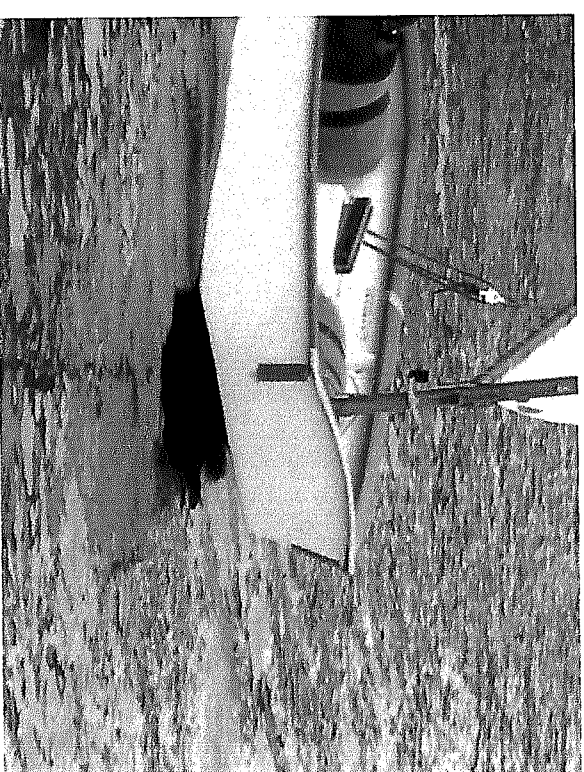
Formy nácviku startů

1. Start bez stanovení časového intervalu – tzv. „letný start“
Závodníci musí být na startovní čáře připraveni na start v jakémkoli okamžiku – musí je to stát na čáře, držet si pozici a co nejdříve rozjet loď.
2. Trenér umyšleně posouvá jeden konec startovní čáry tak, aby zvýšil jednu stranu čáry. Jedná se o náorné předvedení výhodnosti jedné strany čáry.
Závodníci si při každé změně postavení čáry zkouší odhadnout výhodnost strany startu.
 - a) projetím po čáře – ve směru, ve kterém musí plachtu víc přitáhnout (plují ostřeji proti větru), plují k výhodnějšímu konci startovní čáry
 - b) zkouška startu – vyostřením ze startovní čáry je ta strana výhodnější od které je kurs na návětnou bóji ostřeji
 - c) postavením středu loďe na čáru proti větru je výhodnější ten konec, který je nad přídi loďe.
3. Start s kratšími intervaly (1-2 min.) – nácvik poslední fáze startu – rozjezd před startem.
4. Start ve 3 min. intervalech (delší interval pro opakovaný nácvik působí ochabnutím pozornosti dětí)
5. Start s uplatněním minutového pravidla obeplování konců – pravidlo 30.1, zkouší i pravidlo čtené vlajky – pravidlo 30.3.
6. Start z velmi krátké startovní čáry – simulace startu s velkým počtem lodí a malým manévrovacím prostorem.

2.2.4. Nácvik jízdy na kurzech

Obecné pravidlo na všech kurzech: loď musí být předozadně vyvážena – to znamená, aby se nebořila do vody přiřdi ani zádi – obr. 13, 14. Předozadně nevyvážena loď jede pomaleji a v silném větru může tato nevyváženosť způsobit zhoršenou ovladatelnost lodí a převrácení loďe.

obr. 13 Zvednutí přídi loďe při posedu příliš vzadu.



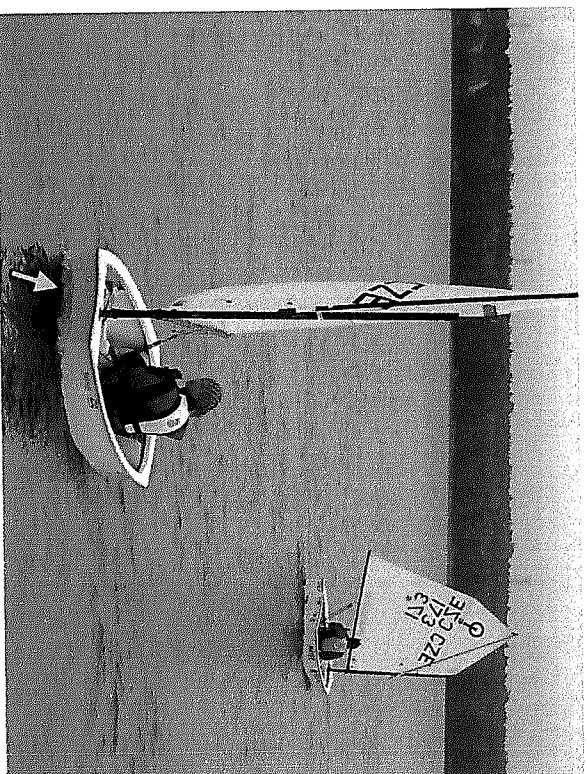
2.2.4.1. Jízda proti větru

Při jízdě proti větru klademe velký důraz na vyvážení loďe. Jachtařům se mnohdy zdá, že když je loď nakloněná do závětří, je rychlejší. Opak je pravdou, u plachetnic je největší rychlost dosahována při vyvážení loďe jak přitáhnutí, tak předozadně nakloněnou do závětří lze zveřší stoupavost loďe, ale můžeme toho využít pouze v případě „nasoupání“ posledního úseku ke značce. V porovnovém větru je nutné důsledně zveřší každý poryv tak, aby loď jela stále v rovině (příčná stabilita). Naklonění loďe do návětří je časťou chybou dětí s větší váhou (obr. 16) – musejí proto ve slabém větru důsledně rozložit váhu svého těla v těžší loďe (kolem ploutrové skříně)

- Plachta má být přitahena na roh zrcadla ploutev celá zasunutá v ploutrové skříně s výjimkou velmi silného větru, kdy je vhodné ploutev z důvodu vyvážení lodí nechat povytáženou cca 15 cm nad ploutrovou skříní. Ve slabém větru ploutev „předkopáváme“ – v ploutrové skříně

ji předkloníme směrem k přídi, v silném větru naopak – zakláníme směrem k zrcadlu. Kiking je přitážen přímo úměrně síle větru.

obr. 14 Předozadní stabilita – „hrnutí vody“ při posedu příliš vpředu



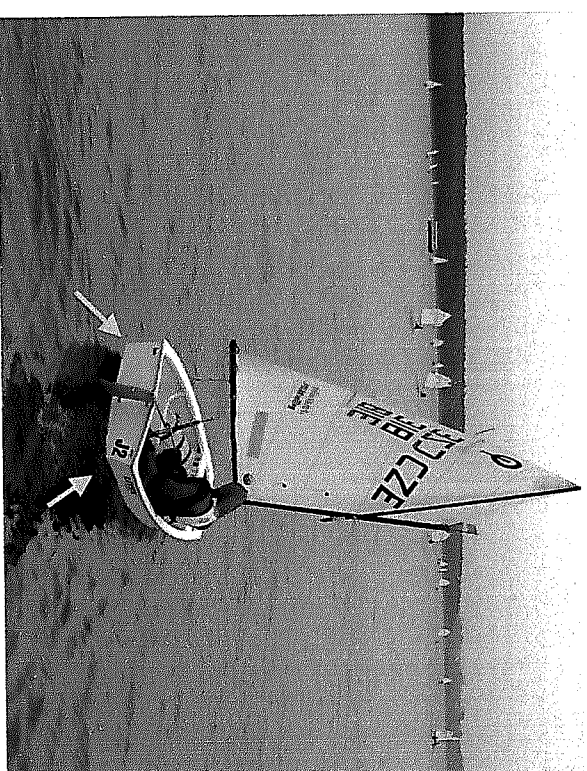
- Na vlnách musí kormidelník intenzivně pracovat s vyvážením lodě nejenom vysazením a vyrovnáváním poryvů, ale i posouváním váhy těla úklony k přídi a zádi lodí podle najždění na vlnu a z vlny. Vyjždění na vlnu musí doprovázet zaklon kormidelníka k zrcadlu a odpadání, při sjíždění vlny je pohyb opačný – k přídi lodě a vysošení.

V našich podmínkách se ale dlouhé a pravidelné vlny nevyskytují a proto je trénink jízdy na vlnách omezen pouze na velká jezera.

Obecně však platí, že při jízdě ve vlnách se při nájezdu i krátkých po sobě jdoucích vln oplácí „pumpovat“ tělem pro odlehčení příde tak, aby se loď co nejméně zpomalovala natážením do vln.

- Kurz stoupání a změny směru větru sledujeme pomocí „špiónků“ na plachtě. Pro dosažení maximální rychlosti a minimálního úhlu jízdy proti větru musí být „špiónky“ rovnoběžné. V případě, že „špióněk“ na návětrné straně plachty se točí a není rovnoběžný se závětrným „špiónkem“, pak loď jede v kurzu příliš ostrém proti větru a ztrácí rychlost, musí odpadnout. Jestliže se podobně chová závětrný „špióněk“, pak má loď rezervu pro vysošení a může zmenšit úhel stoupání proti větru.

obr. 15 Velmi častá chyba v přiklenu vyvážení lodě – jedna strana zadě lodí je nad vodou a druhá je příliš zanorena. Tato chyba je častá u dětí, které rychle vyrostly a převažují loď ve slabém větru do návětrí. Ztrácíji tímto rychlost jízdy.



2.2.4.2. Jízda na boční vítr

- Opět platí předozadní vyvážení lodě i vyvážení lodě v poryvech.

- Plachta má být povolena podle signalizace „špiónků“ – bavinek na plachtě, které musí směřovat vodorovně. V případě, že návětrný špióněk není rovnoběžný se závětrným, plachta je příliš povolena a je třeba ji přitáhnout. V případě, že špióněk na závětrné straně plachty se různě točí a není rovnoběžný s návětrným, plachta je příliš přitážená a k dosažení její větší účinnosti je třeba ji povolit.

- Ploutev je povytažena.

- Pro jízdu na vlnách platí stejné pravidlo jako na kurzu po větru.

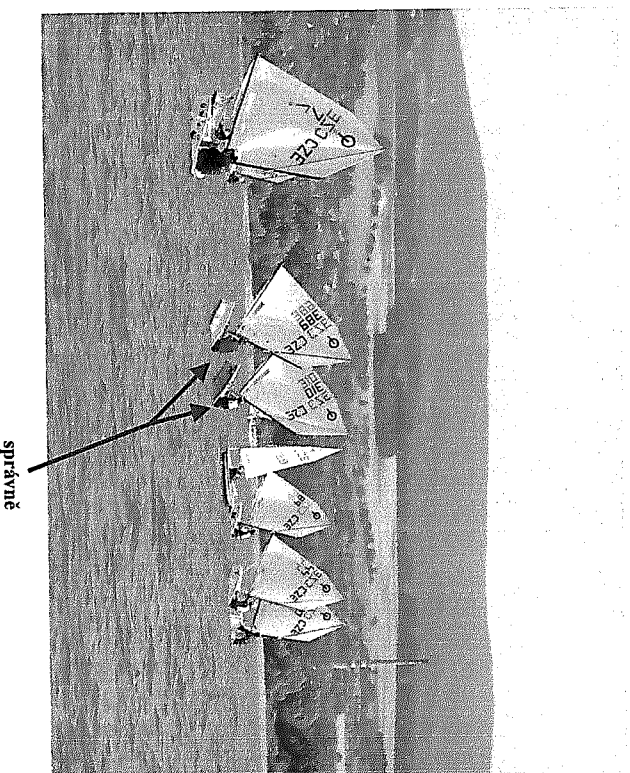
2.2.4.2. Jízda po větru

- Vyvážení lodě v předozadní ose je velmi důležitá. V poryvech je nutné reagovat posunem těžiště k zrcadlu a lehlým přitážením „pumpnutím“ plachty, aby nedošlo k zanoreni příde lodě a byla dosažena jízda ve skluzu, jinak může dojít i k převrhnutí lodě.

- Při jízdě ve vlnách při nájezdu na vlnu vysošit a zaklonit tělo k zrcadlu, při sjíždění z vlny odpadnout a tělo předklonit k přídi.

- Vyvážení příčné je při jízdě po větru jiné než na ostatních kruzích. Loď musí být výrazně nakloněná do návětrí tak, aby se těžiště plachty dostalo nad těžiště lodí obr. 16.

obr.16 Náklon lodě do návětří v kurzu po větru.



- Ploutev je maximálně vytažená – pozor na prostor pro halzu!
- Plachta je maximálně povolena a ve slabším větru může ráhno svírat úhel s osou lodě větší než 90° - dosáhne se větší rychlosti lodě, ale na úkor stability. Proto v silnějším větru nedoporučuji. „Špičonek“ na hraně plachty směřuje vodorovně – sleduje turbulenci při oběhání plachty větrem.

Vyvažování lodě

Boční náklon lodě způsobuje ztrátu rychlosti a stroupavosti. Správnou technikou vyvažování lze docílit plynulosti jízdy a současně zmenšení námahy při vyvažování.

Technika vyvažování: dostatečně dlouhé vyvažovací popruhy, nohy u sebe, vytažení těla za oděku, posed se zadní stranou stehna na oděrcu a tělo kolmé na osu lodě. Jakékoliv vytažení těla znamená přílišné zatížení určitých partií svalů, jejich únavu a následné odvykání vyvažování v dalších rozjížděcích.

Vybírání vody z lodě – je velmi podceňovaná činnost

Pro lodní třídu Optimist je z důvodu konstrukce lodi velmi typické při převrtnutí lodě zalit velkým množstvím vody. Loď nemá odsávací klapky, a proto i v silném větru je potřeba vodu neustále vybírat, jinak je loď hůře ovladatelná a pomalá.

Není proto od věci naučit děti účinně a rychle vodu z lodi vybírat i za jízdy. K tomu účelu musí být loď vybavena malou výlevkou – pro vylévání vody za jízdy a velkou výlevkou pro účinné vylévání po převrtnutí. Tento nácvik provádíme v tréninku – pravidlo prázdné lodě. Ořeže i kormidlo jsou ovládány jednou rukou, druhou rukou je vybírána voda.

Nácvik jízdy na kurzech: provádíme na dlouhých tratích. Nejúčinnější je sledování svěření na trenérském člunu a aktuální hodnocení jízdy. Ideální je pořízení obrazového záznamu pro názorné předvedení chybných i správných momentů z tréninku.

2.2.5. Hry a zábava na vodě

Vzhledem ke krátké době plného soustředění dětí je třeba prokládat tréninky na vodě různými neobvyklými prvky – hrou a soutěžení, které ovšem nenásilnou formou procvičují ovládání lodě, upevňují jistotu při manévrech a vyzývají k taktickému myšlení.

1/ „Na kačenky“

Skupina lodí následuje vedoucí loď trenéra nebo vybranou loď ze skupiny např. za odměnu – nejlepší v tréninku, nebo jinak motivovanou. Vedoucí loď jede, střídá kursy a provádí manévry, ostatní lodě ji musí následovat a při tom neustále dodržovat mezi sebou stále rozestupy. Vedoucí loď se může v průběhu jízdy na pokyn trenéra střídat.

Osvědčená hra pro uvolnění dětí mezi jednotlivými tréninkovými úseky a současný účinný trénink ovládání lodě. Možná forma motivace pro výběr vedoucí lodě „Kačenky“.

TIP: pro nácvik manévru prováděných na signál je tato hra ideální pro seřazení lodí jízdu na boční kurz a následným vyostřením nebo odpadnutím. Loď pak jedou v rozestupech na stejném boku. Odpadá pak chaos při řazení lodí pro nácvik.

2/ Jízda naslepo

Vyborný prvek k osvojení citu pro vedení lodě. Kormidelník vede loď se zavřenýma očima a snaží se udržet kurz a reagovat na změny větru.

3/ Jízda bez kormidla

Zvládnutí jízdy bez kormidla znamená pochopení funkce těžiště lodi v souvislosti s manévry vyostřování a odpadání od větru (obratu a halzy). K nácviku je potřebná trpělivost a cit pro vyvážení lodě. V případě ovládnutí tohoto prvku je možné realizovat rozjížděku bez kormidel. Nácvik slouží i tréninku obratnosti a soustředěnosti.

4/ Stihací závod

Na postaveném okruhu bojké závodníci startují s časovým odstupem a snaží se předjet co největší počet soupeřů startujících před nimi a současně se nenechat předjet.

Předem stanovíme pořadí lodí pro start – obvykle mezi první řadíme výkonnostně slabší. V intervalu 10 s (stanoví trenér podle podmínek), který odpočítává trenér startují lodě na závodní dráhu. Po dojetí rozjížděky je každý závodník vyhodnocen – kolik lodí předjel a kolika loděmi byl sám předjet. Trenér sleduje situaci na vodě z hlediska taktiky a techniky jednotlivých závodníků a eventuálně mění pořadí startujících lodí v dalších startech.

Přínos soutěže :

- malé výkonní závodníci si vyzkoušejí vedení v rozjížděce, kdy jim na dráze „nepřekážejí“ ostatní soupeři a musí se sami rozhodovat
- zkušenější závodníci trénují „přibíjení se“ v závodním poli kupředu – reálná situace např. po špatném startu
- přínos soutěže je i v tréninku psychiky dětí – simulace situací v závodě
- procvičení startu, techniky i taktiky.

5/ Match racing

Vybíráme dvojice závodníků a necháme je startovat rozjížděku. Po odjetí rozjížděky všemi dvojicemi se jede další kolo, kdy vítězové 1. kola rozjížděk jedou mezi sebou o semifinále a finále a poražení o zbyvajících místa.

Pro urychlení soutěže startujeme vždy každé kolo rozjížděk, kdy jsou známe dvojice s intervalem 3 min., nečekáme dojezd předchozí dvojice.

6/ Soutěž družstev (i jednotlivců) s balónky

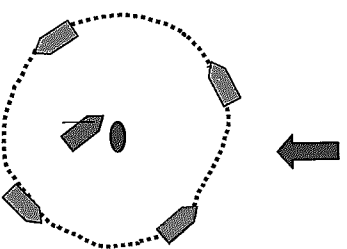
Hra pro slabý vítr – vytvoříme 2 družstva. Do prostoru ohraničeném bójkami (např. tréninková dráha) naházíme balónky – tenisáky. Družstva stojí na startovní čáře a na startovní znamení vjedou do prostoru s balónky a sbírají je. Vyhrává družstvo (jedinec), které má nejvíce balónků.

7/ Hra na jeleň

„Jelen stojí v oboře a myslivci ho hlídají“ – vybereme 1 loď, která se postaví k bójce a ostatní lodě ji „hlídají“ – krouží kolem bójky a stojící lodě. Loď postupně vystřídáme.

Hra na procvičení ovládání lodě – obr. 17

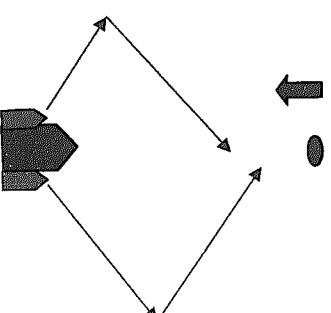
obr. 17



8/ Soutěž o nejrychlejšího

Vedle trenérské lodě se na levobok a pravobok postaví dvojice závodníků a drží se lodě trenéra. Na signál se obě lodě rozjedou, každá na jiný bok a po uplynutí cca 30s-60s na signál trenéra udělají obrát. Vyhrává loď, která je při míjení po obrátu více vpředu – obr. 18

obr. 18



3. Přístup k začátečníkům

Věk, ve kterém je možné začít s jachtingem je velmi individuální. Závodní činnosti se děti mohou na „Optimistech“ věnovat od 8 let. Nábor dětí do družstva je tedy vhodný od 7 let, kdy děti už navykly školnímu režimu a zvládají základní pohybové aktivity. Existují i výjimky, velmi vímavých dětí, kde je možné individuálně začít i dříve.

První tréninky jsou ideální přes zimu v tělocvičně, kde se děti a trenér navzájem poznají a navážou kontakt. Formou hry by měly být probírány směry větru, orientace lodě ve větru a nejzákladnější pravidla (levobok-pravobok).

První tréninky – na břehu

První kroužky ke zvládnutí lodě by měly být podnikány v podmínkách pro děti nestresujících – tedy na břehu. Osvědčili se trenažér lodě – loď zvednutá v prostoru s kormidlem i ploutví, na které jsou předváděny postupně všechny kroky od vyplutí, obrátů, halz a přistání. Děti si pak tyto úkony postupně v klidu zařizují a naučí se správnému provádění.

Na vodě

Po zvládnutí základních návyků na trenažéru přistoupíme k prvnímu vyplutí. Děti, které nejsou zvyklé na pohyb na vodě je dobré posadit do lodě nejprve bez plachty, ale s kormidlem a ploutví a nechat je na malém prostoru pod dohledem popojíždět – dělat obráty, v okamžiku, kdy se dítě v lodi pohybuje s jistotou a nevrátí mu nestabilní prostředí, přistoupíme k navázání na jízdu v trenažéru a přidáme do lodí plachtu. První samostatné vyplutí je vhodné dělat se zkušenějším svěřencem, který předvádí všechny úkony a dělá začátečníkovi partnera. Rychlejší pokrok je vždy ve skupině dětí než při

slovoem tréninku. U bojáčejších dětí je možné z psychologických důvodu přivázat loď začátečníka k loďi trenéra dlouhým provazkem nebo gumou.

Velkým blokem pro další rozvoj byvř v některých dětí strach z převřzení loďe.

Nácvik stavění převřzené loďe by měl co možná nejdříve následovat po zvládnutí základního ovládní loďe. Opět se osvědčí příklad zkušeného závodníka – nebo trenéra.

Pamatujme, že vyzřalost závodníka je přímo úměrnř časů strávenř na vodě. A proto trénuje i ve slabem větru a bezvětrř, kdy je možné trénovat např. stavění převřcené loďe a souřžít ve vylévřní vody ze zatopené loďe.

Desatero pro trenéry jachtingu

- 1/ Před vřřezdem na vodu informuje svěřence o programu tréninku, vysvětluje zásady jednohlvřch manévřů a předem domluví signály, jakě budete používat. Dobře je přesvědčít se zpětnými dotazy, jestli vše pochopili. Přesně stanovit čas a místo zahřjení tréninku.
- 2/ Prosazuje dodřžování pravidel při jakěnkoli nácviku a za jejich porušení vřžaduje okamžitě napravení alternativním trestem. Dodřžování pravidel se musí stát u dětí samozřejmostí. V nejasném případě se trenér stává rozhodčím. Řešení složitějšch kolizních situací lze probřat na břehu pro všchny účastníky tréninku jako vřvkový případ.
- 3/ Je potřebně nutit děti stále pracovat s trimem loďe v souvislosti s aktuálním kurzem a změnami síly větru, učit neustále sledovat vřtr.
- 4/ Při nácviku opakuje zásady techniky jednohlvřch manévřů a trimu, slovně hodnotíe – důležitě je pochválit i za dílčí úspěch – motivace
- 5/ Při jakěnkoli problému učte děti věci řešit na vodě – př. čůřání, vylévřní vody, spravení vřřtroje, přetrimování loďe - důležitř je samostatnost.
- 6/ Dobu procvičovřní jednohlvřch manévřů přizpůsobte stavu soustředění dítěte – to, že začínají odbývat manévry je důvodem pro změnu – nějakou soutěř, aby se dítě motivovalo.
- 7/ Vřřznřm vřvkovým prostředkem je příklad – děti snadněji napodobují. Proto, je-li to možné předvedte nácvik manévru na někóm, kdo jej ovládnř nejlépe.
- 8/ **Pozitivní motivace !!!!** Než svěřenci něco vřtkneme, najděte si záminku za něco její pochválit (alespoň za snahu) – více chválit než vřřtkat. Proč? – přece chceme, aby dítě jachting mělo rád, aby z něj mělo dobrý pocit a až bude starší, tak se pro tento sport dobrovolně rozhodne.
- 9/ Svěřence musí mít pocit z tréninku, že je součástí kolektivu, který chce něčoho dosřhnout, proto vedte děti ke vzřjemné spolupřáci – např. vzřjemná pomoc při spouštění i vřřahování loďi, nechte starší kontrolovat nastrojení a trim loďe mladších.

- 10/ Při hodnocení tréninku, rozjřžděky se ptejte děti, co dělali dobře, co se dařilo a co ne, ať hodnotí vlastními slovy. Pomůže to při přípravě dalších tréninků.

4. Denní režim na závoděch

Jachtařské závody jsou typické svým dlouhodobým průběhem jednak dobou strávenou na vodě, tak několikerým průběhem. Proto, aby tuto záteř děti vřřždily je nutné jejich kvalitní příprava, ale i dodřžování životospřavy a režimu závodu

Základní pravidla:

1. Před odjezdem na závody je potřeba zkontrolovat loď, aby závodník měl jistotu, že je vše v pořřdku a vřsledek záteř jenom na jeho vřřkomu.
2. Přijed na závody by měl být včasny, aby si závodník v klidu nastroji loď, vřřkl si na prostředí a vše zkontroloval.
3. Na rozjřžděku nesmí závodník vřřždnř hladový, ani přejezený – poslední vřřší jídlo by mělo být alespoň 2 hodiny před rozjřžděkou, jinak se dostaví útlum závodníka- organismus je zatřžen zpracovřním potraviny.
- 4.Mezi rozjřžděkama by měl závodník pokaždě něco malého sníst (tatrunku, banřn, cereřlní vřřcinku, ne velký oběd) – doplnit ztracenou energii.
5. Důležitě dodřžovat pitný režim, vhodné jsou i iontové a energetické nápoje. Nedostatek tekutin se totiž i u trénovřného závodníka projeví únavou.
6. Po ukončení rozjřžděky je potřeba do 1 hodiny doplnit energii jídlem- nejeřfektivějši vřřtebřřvřní živin organismem.
7. Doba relaxace je velmi důležitř, a proto vřřžadujeme dodřžování večeřky – podle věku a fyzických dispozic – nejpozději ve 22:00 hod.
8. Budíček by měl být alespoň 2 hodiny před startem rozjřžděky.
9. Snídaně ve formě lehké stravy – mlisli, jogurt, celozrně pečivo.
10. Na rozjřžděku vřřždnř včas, aby si závodník zmapoval trať a vítř.

Doporučenř literatura k vřřživě: Nancy Clarková – Sportovní vřřřiva (Grada 2000)

5. Příprava závodníka na přechod do loďní třidy dospělých.

Přechod dětí do loďních tříd dospělých je kritickým okamžikem v jejich sportovní kariěře. V období 15 let věku se schřzí několik životních etap: dítě odchřzí ze základní školy na střední nebo učiliště a současně je už nuceno, chce-li pokračovat v jachtařské kariěře, přejít do jiné loďní třidy, která má vřřší nároky na fyzické i technické zvládnutí. Dostává se do konkurence dospělých, se kterými nemůže vřřhledem k věku navazovat takové kontakty jako se svými vrstevníky. Na závoděch trřví volně chřřle bez svých kamarádů, kteří jistě zůstali ve stejné loďní třidě. Ztrřcí se „jistoty“ (školy, kamarádů, jistoty technického zvládnutí loďe ve všech podmínkách). Na které bylo dítě zvyklé. Začínř vlastně s „novým“ jachtingem.

Přávě v tomto období nejlépe poznáme, jak silnou oporu dítě má ve svých zřřzemí (rodiče, trenér, kamarád). Jestli vřřchny změny překonř bez vřřších potřřů, a jestli u sportu zůstane. Ideřlní je situace, kdy přechřzí do stejné loďní třidy více dětí, které byly předtřm dobrou partou – budou se zase učit společně a psychicky podporovat.

Průběh přípravy.

1. Světenec by měl už nejméně rok před odchodem z LT „Optimist“ vědět, na jakou loďní třídu bude přecházet. Určitě bude na závodech „okoukávat“ svoji budoucí třídu a navazovat kontakty s jemu věkové bližšími závodníky a „chytat rozumy“.
2. Měl by se alespoň občas svezít na větší lodi, aby si udělal představu co ho čeká. Pro trenéra se tímto často nabízí argumentace pro precizní zvládnutí techniky manévru, které jsou na velké lodi technicky velmi podobné. Nezanedbatelným se stává i důraz na fyzickou přípravu, která je pro některé mladé závodníky při zvládnutí velké lodi limitující.
3. Chybou je ale současně ježdění v dětské i dospělé loďní třídě, pokud chceme v posledních sezóně dosáhnout kvalitních, často i vrcholných výsledků na „Optimistu“. Ježdění na velké lodi je pro děti „adrenalinovým sportem“ – je rychlejší, prožitek z jízdy je mnohem intenzivnější. „Opráček“ se pro ně stává nudným a výsledky závodů na této lodi jdou kvalitou dolů.
4. Pro přechod na novou loďní třídu se jeví jako optimální období po skončení vrcholného závodu sezóny, obvykle mistrovství republiky a odjetí větší části důležitých pohárových soutěží. Toto období bývá obvykle ještě v letech měsících, takže zkoušení a koupání na velké lodi není tak dramatické, kdybychom chtěli načasovat přechod na začátek následující sezóny – jarní měsíce. Do konce přechodové sezóny by měl závodník na nové loďní třídě najet na vodě co nejvíce tréninkových hodin a možná i nějaký menší závod.
5. Do nové sezóny by se mělo vstupovat bez výkomnostních požadavků, ale s cílem technického zvládnutí lodi. Ideální je trénink a komunikace se zkušenými závodníky v nové loďní třídě.

Možnosti výběru loďní třídy.

Loďní třída dospělých navazující na dětskou loďní třídu „OPTIMIST“ je olympijská třída „EVROPA“ nebo třída „LASER“, který ovšem vyžaduje určité fyzické předpoklady (výška, váha), které děti v 15 letech obvykle nespĺňují. Do této třídy mohou závodníci přejít například po přechodném období ježdění na „Evropě“ až po dosažení fyzických předpokladů. Fyzicky a fyziologicky zdatní jedinci pak mohou přejít na olympijskou třídu „FINN“. V případě, jestli chceme, aby dítě pokračovalo v jachtařské kariéře na dvouposádkové lodi, pak je vhodný přechod na loďní třídu „CADET“, která je pro děti do 17 let a potom na loďní třídu „420“. Přechod na třídu „420“ přes třídu „Cadet“ není nutný, protože loď třídy „420“ jsou považovány za juniorské a nekladou přílišné fyzické nároky. Je to víceméně otázka možnosti technických a personálních. Třída „420“ nemusí být konečnou třídou pro dospělé, ale umožňuje výbornou přípravu na olympijskou třídu „470“ nebo třídu „FIREBALL“.

Poděkování všem rodičům a dětem, kteří mi pomohli v nasbírání trenérských zkušeností, a na kterých jsem měla možnost vyzkoušet výše uvedené tréninkové metody.



Použitá literatura :

Metodické listy Trenérsko metodické komise ČSJ (1996) /Jim Saltonstall-Race Training /
Rick White, Mary Wells : Race Training
Závodní pravidla jachtingu 2001-2004
Nancy Clarková: Sportovní výživa (Grada 2000)
Paed. Tomáš Perić, Ph.D: Základy sportovního tréninku /přednáška na FTVS UK/