

Metodika tréninku dětí v jachtingu

– zkušenosti 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 manévrů – „DRIL“**
 - 2.2.2. Nácvik obeplouvání značek**
 - 2.2.3. Nácvik ovládní lodě 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 zákonitosti a vyžaduje úplně jiný přístup než k dospělým. Za dětský věk je považován věk od 6 do 15 let. Z hlediska psychického 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 nejefektivněji, musíme vědět, co je reálné v daném věku dítěte požadovat a co ne . Tímto se vyvarujeme zbytečným konfliktům a rozčarování mezi trenérem, svěřeným dítětem a případně i rodičem.

Specifika věkových kategorií

Mladší školní věk má dvě období

- období „pohybového neklidu“ (6 až 7 let): dítě má potřebu pořád něco dělat a je schopno se soustředit velmi krátkou dobu – asi 4 minuty
- období „zlatého věku motoriky“ dětí (8-10 let): dítě se nejnanežněji učí pohybové dovednosti, primární nervová soustava je již dostatečně rozvinuta, problém je však s vnímáním abstraktních pojmů – např. taktiky.

Nejúčinnější 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 zkušeného závodníka, který nácvik na vodě předvede. Popřípadě děti velmi ocení, 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 zkušenosti.
- období puberty (12 až 15 let) : výrazně se omezí schopnost učení i jeho kvalita.

V pubertě dochází ke zlomu, produkce hormonů mění stavbu těla , snižuje se koordinace pohybu , která je vyjádřena 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 svěřence
3. naučit děti chápat sport jako určitou povinnost , aby se naučili pravidelně na sobě pracovat během tréninku
4. měl by být svěřencům zkušenějším a chápajícím přítelem (nementorovat!)
5. měl by mít taktický a diskretní přístup k jednotlivcům

Důležité!: Problémy brát s nadhledem, tzn. zasahovat jen tam, kde chování přechází únosnou mez. Neironizovat – nezesměšňovat jedince !

Nenahraditelný je osobní příklad trenéra.

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

očekávat, jestli se časem dítě tzv. "chytne". Jsou to případy vlivu prostředí, kdy může kolektiv vrstevníků dítě strhnout ke zvýšeným výkonům a probudit jeho vnímavost.

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 takticky 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 projevil a neodmítnout je jako netalentované**
- **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 názorně konkrétní chyby nebo dobrý příklad**
- **trénovat řešení modelových situací v závodě s využitím taktiky 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 náradím.

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

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 rozjíždkách

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 možností vybavení tělocvičny)

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

Nutné je střídat stanoviště 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 přesunu 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. „Opičí dráhy“- rozvoj obratnosti a koordinace pohybu

Důležité je před zátěží děti rozehrát – osvědčily se kolektivní hry (př. na rybáře a rybky, různé varianty vybíjené v prostoru a hry na honěnou s různými obměnami).

Po ukončení tréninku je nutná relaxace a protažení ,aby druhý 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 lodě :
1 až 10 min. vyvažovat a v době vyvažování se 10x „vrátit do lodě“
- Leh-sed 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 Teplý , Kondiční testy 12x12)

2.2. Příprava na vodě

2.2.1. Nácvik základních manévrů – „DRIL“

Pro úspěšného závodníka by mělo být samozřejmostí perfektní technické zvládnutí základních manévrů v jakémkoliv větru a za jakékoliv situace. Zvládnutí základních prvků – obratu 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 obratu.

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

- zahájení obratu : zhoupnutí lodě nejdřív do závětrí (– přirozené vyostření lodě s minimální prací kormidlem)
- dokončení obratu : při přechodu lodě do pozice přímo proti větru lod' zvažít do návětrí – budoucího závětrí po přechodu plachty na opačný bok – urychlí se tím dokončení obratu, srovnání lodě
- přesednutí kormidelníka musí být provedeno jedním úkrokem s přenesením váhy , důležitá je rychlost přesednutí při silícím větru
- posed má být dokončován vzhledem k předozadní stabilitě lodě a síle větru
- pohled kormidelníka směřuje dopředu před lod' – kontrola situace na vodě
- přehmátnutí kormidla a otěží plachty má být prováděno po dokončení obratu
- přitažení plachty po obratu má být přiměřené síle větru

Nejčastější chyby svěřenců při obratu:

- přílišná manipulace kormidlem vedoucí ke zbrzdění lodě
- přešlapování nebo klečení při obratu
- pomalé přesednutí při obratu – v silném větru vede k neúměrnému náklonu lodě a jejímu zpomalení
- pouštění kormidla
- přetočení lodě a zpětný manévr vyostřování do pozice jízdy proti větru – hlavně u začátečníků
- velké povolení plachty a nepřitažení plachty po obratu – hlavně u začátečníků

- špatné předozadní vyvážení lodě po obratu

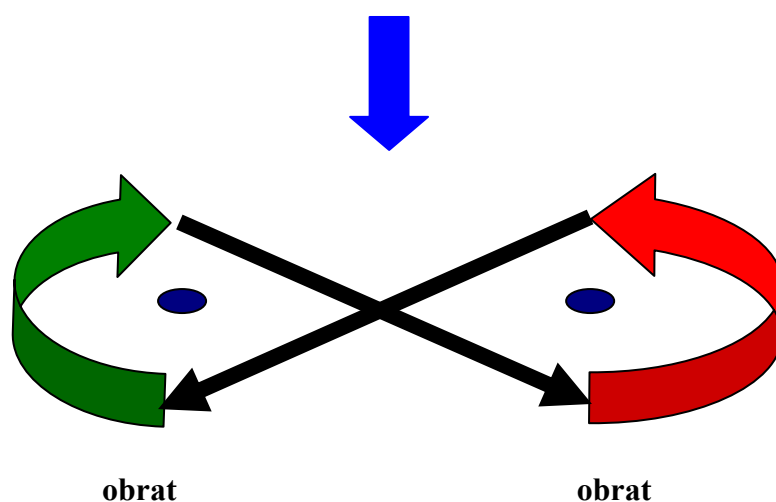
Formy nácviku obratu :

Individuální – každého svěřence necháme udělat několik obrátů před trenérem a zhodnotíme (nekritizujeme!) provedení všech fází obratu .

Skupinový nácvik

- mezi bójkami viz obr.1
- obraty na povel (zapískání): všechny lodě si udělají rozestupy a jedou na stejný bok, na signál udělají obrat

obr.1 vzdálenost mezi bójkami 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 obratem)

- najetí do halzy v co největší rychlosti
- naklonění lodě do návětří – přirozené odpadnutí lodě bez výrazné práce kormidlem
- přehození plachty na opačný bok pomoci rukou - uchopením svazku otěží
- rychlé přesednutí jedním úkrokem na opačný bok
- zvážení lodě zpět do návětří
- posed má být dokončován vzhledem k předozadní stabilitě lodě a síle větru
- přehmátnutí kormidla a otěží 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 lodě. Zvětšuje se tím rychlost lodě , ale v této poloze plachty je loď velmi nestabilní, zejména se silícím větrem.

Nejčastější chyby svěřenců při halze:

- malá rychlost při zahájení manévru

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

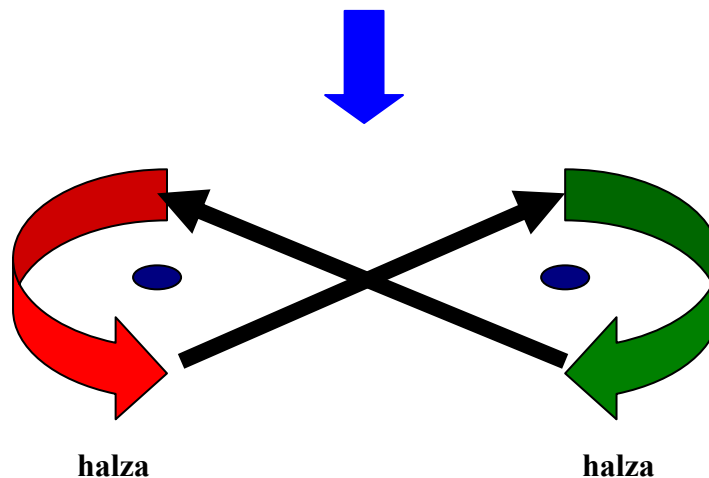
Formy nácviku halzy

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

Skupinový nácvik

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

obr. 2 vzdálenost mezi bójkami cca 15 – 30m podle síly větru a počtu lodí



Kombinovaný nácvik obratu a halzy.

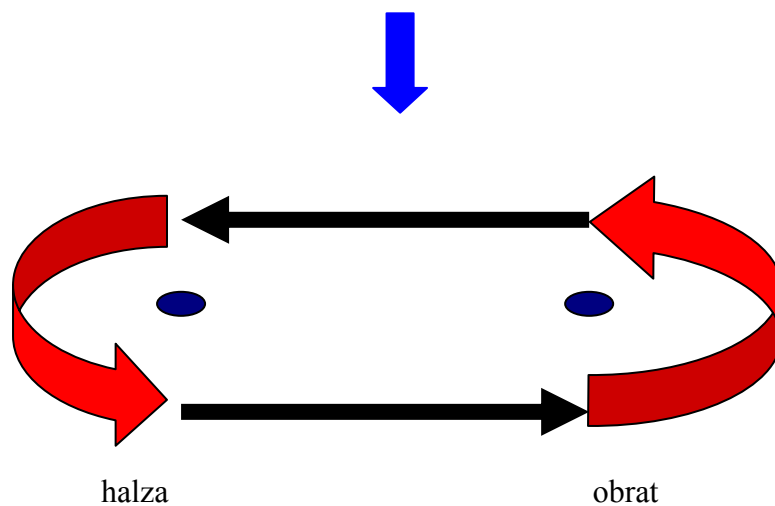
V naší trenérské praxi se často setkáváme ne zrovna s ideálními podmínkami pro trénink jako je to u jiných sportů, kdy jsou podmínky vždy standardní a očekávané. Jachting je prostě přírodní sport se vším všudy a my trenéři musíme neustále trénink přizpůsobovat aktuálním podmínkám jak přírodním tak technickým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

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

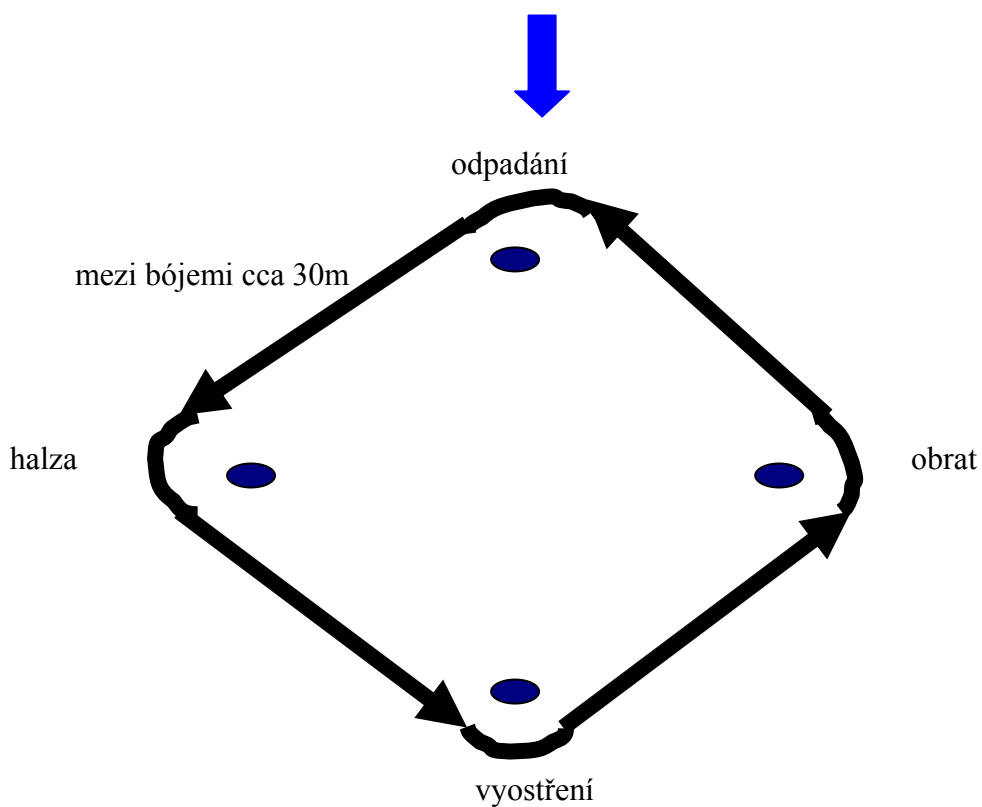
Forma nácviku obrátů a halz mezi bójkami:

Základní zásada: vzdálenost mezi bójkami by měla být úměrná síle větru a počtu lodí na trati
Při provádění nácviku vyžadovat dodržování závodních pravidel!
Při porušení pravidel provádět alternativní tresty!

obr. 3 vzdálenost mezi bójkami cca 15 – 30m podle síly větru a počtu lodí

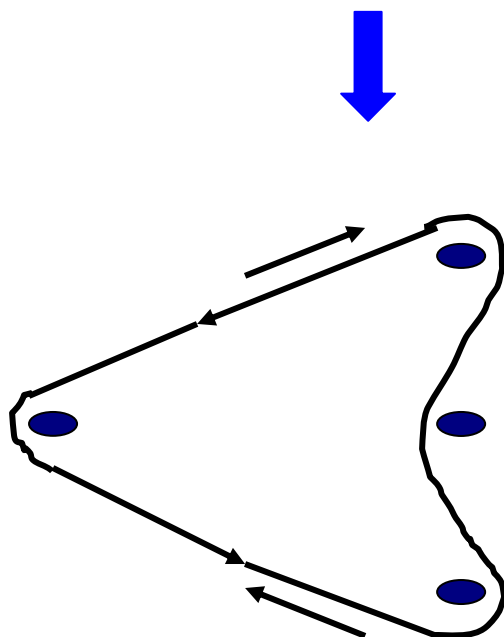


obr.4 – sledování plynulosti manévrů



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

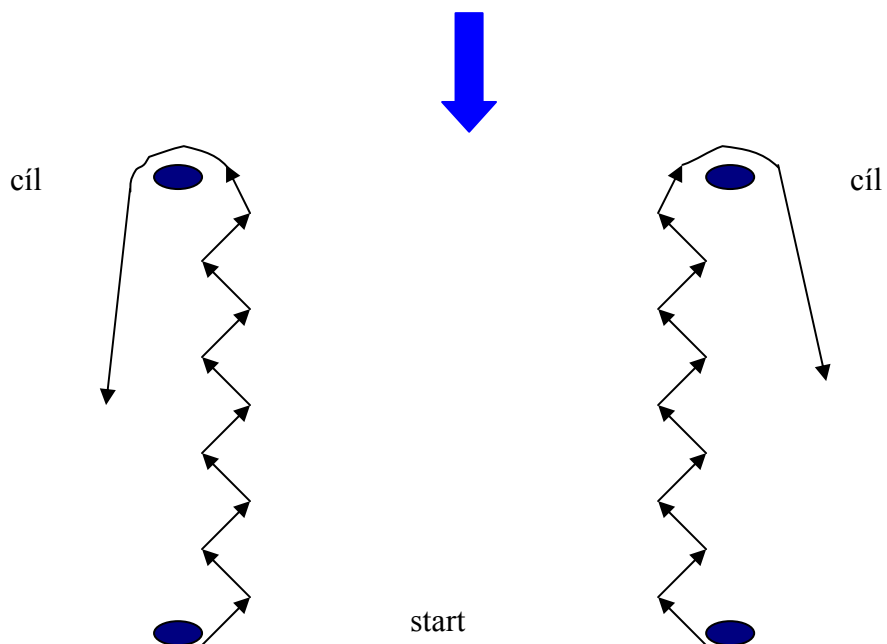
obr.5



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

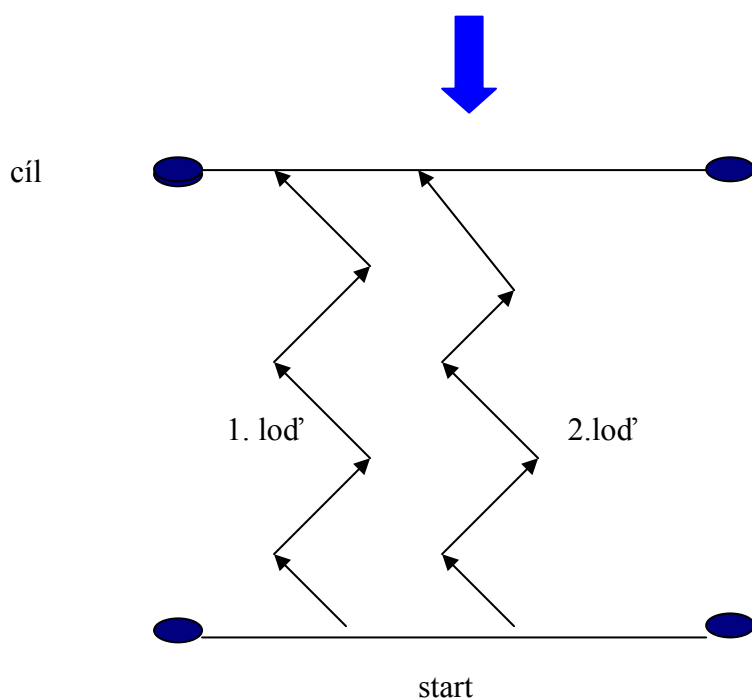
A/ Provedení 10 obrátů mezi startem a cílem – otočení bójky obr. 6

obr.6



B/ Souboj na obraty – match racing – v okamžiku, kdy jedna loď udělá obrat, druhá ho udělá taky – současný 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 loď, ze kterého byly zahájeny .

Ve slabém a středním větru zahajovat obrátky :

- v kursu proti větru obratem
- v kursu po větru halzou

V silném větru je vhodné trestné otáčky zahájit halzou.

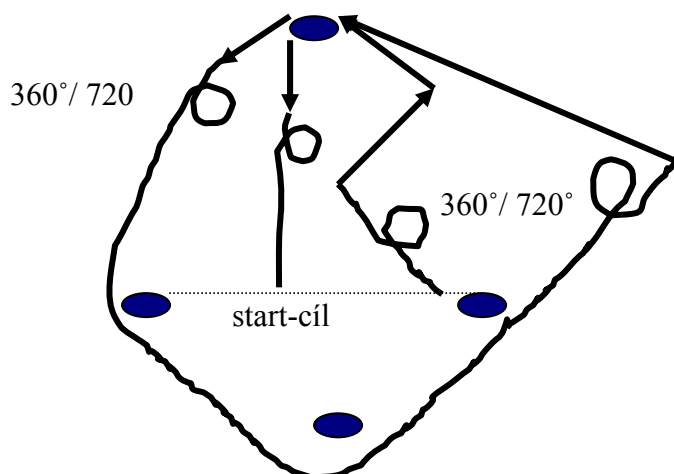
Forma nácviku: - obrátky na signál

- 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 dotočené – loď nepokračuje v jízdě na stejném boku, na kterém zahajovala trestné otáčky

obr.8



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 závodě jsou mnohdy způsobené nesprávným otočením značky jak z hlediska technického, tak taktického.

Správné obeplutí značky – obecně :

- 1/ správný odhad nájezdu na bóji
- 2/ těsné otočení bóje
- 3/ plynulost otočení bóje
- 4/ taktické předvídání situace na bóji

A: Obeplouvání návětrné značky

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

taktika : nájezd na značku v kursu s právem jízdy – 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 bójky – hlavně u méně zkušených jachtařů
- 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 bójky podle pravidla 18 „Obeplování 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 poryvy.

nejčastější chyby:

- neuhlídání výhodné pozice pro obeplutí bójky – velké ztráty v umístění
- ztráta rychlosti při otočení značky způsobená vzpříčeným kormidlem
- pomalá reakce nastavení plachty se změnou kursu
- bezhlavé vjíždění do skrumáže u bójky
- hodně místa u značky při jejím míjení

C: Obeplování závětrné značky

technika : obeplování značky musí být provedeno v rychlosti , na bóji je nutné najíždět s rezervou pro vyostření aby minutí bóje bylo co nejtěsnější .Před provedením otočení bóje vytrimovat loď na kurs proti větru .

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

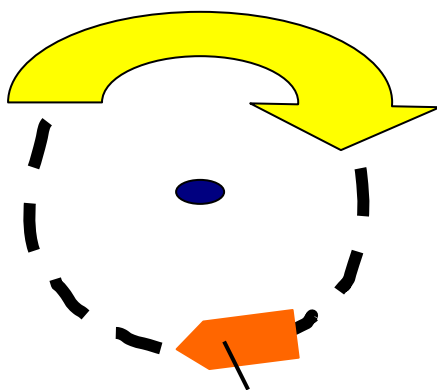
nejčastější chyby:

- nedostatečné vyvážení loďe po vyostření
- ztráta rychlosti při otočení značky způsobená vzpříčeným kormidlem
- pomalá reakce nastavení plachty se změnou kursu

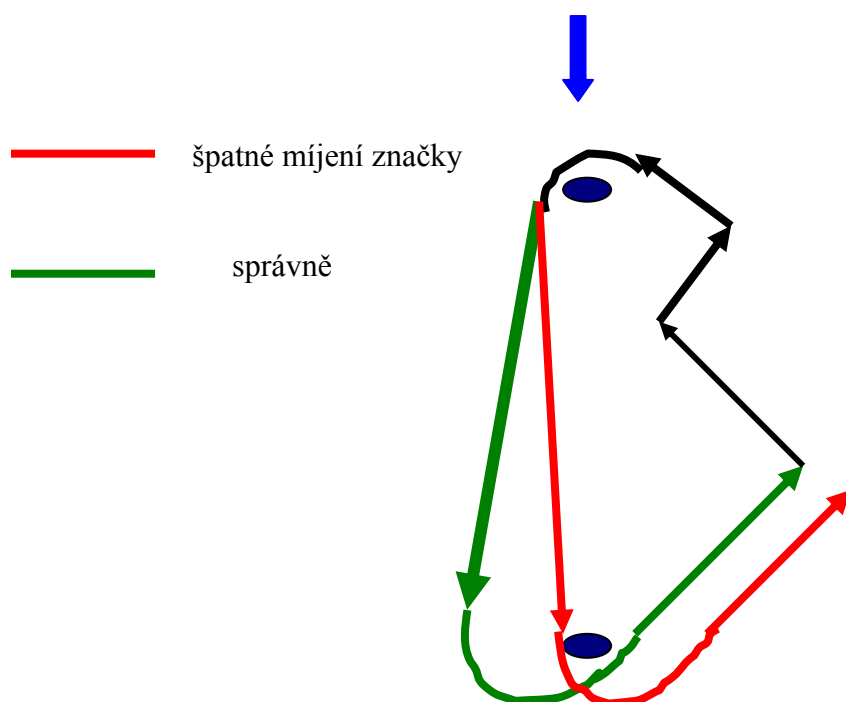
malá rezerva v najetí na vyostření kolem bóje – při míjení bóje zůstane hodně místa pro taktický manévr soupeře obr.8

Nácvik plynulého obeplouvání značky – obr.7

Lod' 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. Střídáme směr.



obr.8 Nácvič otočení návětrné a závětrné značky “karusel”



2.2.3. Nácvič startů

Před vlastním nácvičem na vodě je nutné teoreticky probrat 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 nácvičem startů je proto třeba s dětmi procvičit zastavení, rozjetí a couvání lodě.

Zastavení lodě.

Rychlé zastavení lodě proti větru lze docílit vytlačení ráhna proti větru a přenesením váhy na příď lodě - posed u přední lavičky stěžně nebo extrémně na zádě.

Při dojezdu setrvačností ke startovní čáře stačí zasednout loď na zádě.

Rozjetí lodě ze zastavení

Pro rychlé rozjetí lodě nesmí být výchozí pozice lodě příďí přímo proti větru.

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

Couvání

Tento manévř je využíván při příliš rychlém příjezdu ke startovní čáře, kdy se loď dostane přes čáru a nemá již prostor k jinému manévřu.

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

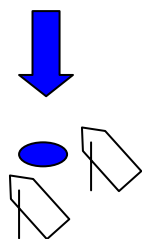
Všechny tyto manévřy potřebují k dobrému zvládnutí častý nácvik.

Formy nácviku:

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

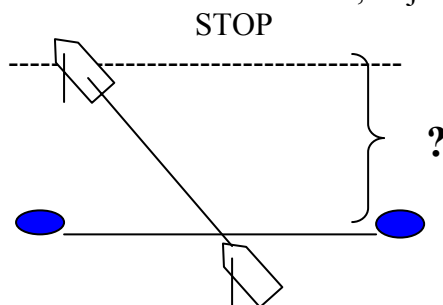
Nácvik stání „parkování“ u značky : kormidelník se snaží udržet loď na místě u značky cca 10-20 sekund s využitím výše uvedených manévřů - obr.9 .Trenér sleduje a odpočítává čas.

obr.9



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

obr.10



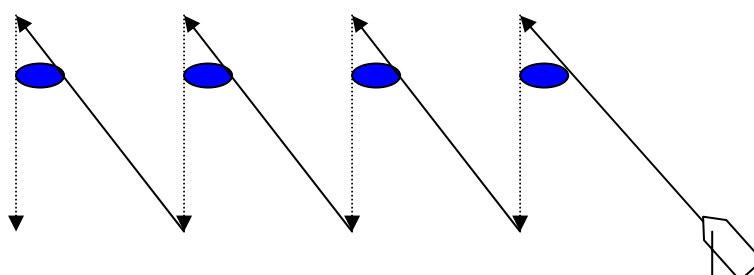
Nácvik kombinace rozjetí, zastavení, couvání : pouze pro zkušenější, bezproblémové zvládnutí znamená již skvělé zvládnutí lodě. Loď nad bójkou zastaví a couváním se přesune pod bójku, opět se rozjede nad následující bójku - obr 11

obr.11

-----> couvání

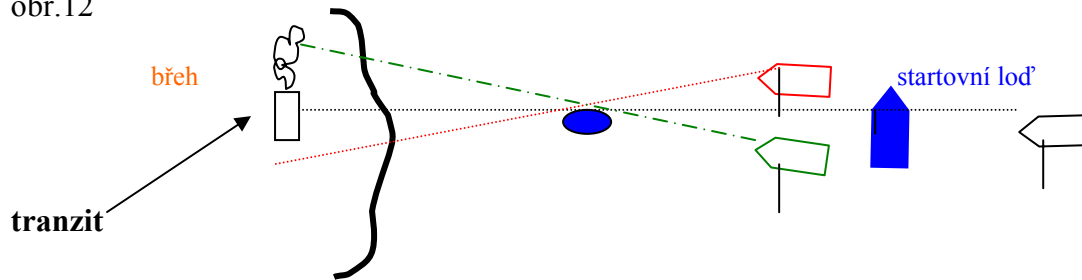
zastavení

zastavení



Nácvik měření startovní čáry

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



Před startem si závodník najede za startovní loď, a pohledem směrem 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.“letmý start“
Závodníci musí být na startovní čáře připraveni na start v jakémkoli okamžiku – nutí je to stát na čáře, držet si pozici a co nejrychleji rozjet loď.
2. Trenér úmyslně posouvá jeden konec startovní čáry tak, aby zvýhodnil jednu stranu čáry. Jedná se o názorné předvedení výhodnosti jedné strany čáry.
Závodníci si při každé změně postavení čáry zkusí 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 návětrnou bóji ostřejší
 - c) postavením středu lodě na čáru proti větru je výhodnější ten konec, který je nad přídí lodě.
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 ochabnutí pozornosti dětí)
5. Start s uplatněním minutového pravidla obeplouvání konců – pravidlo 30.1 , zkusit i pravidlo černé vlajky – pravidlo 30.3.
6. Start z velmi krátké startovní čáry – simulace startu s velkým počtem lodí a malým manévrovacím prostorem.

2.2.4. Návík jízdy na kurzech

Obecné pravidlo na všech kurzech: loď musí být přezadně vyvážená – to znamená , aby se nebořila do vody přídí ani zádí – obr.13, 14. Přezadně nevyvážená loď jede pomaleji a v silném větru může tato nevyváženost způsobit zhoršenou ovladatelnost lodi a převrácení lodě.

obr.13 Zvednutá přídí lodě při posedu příliš vzadu.



2.2.4.1. Jízda proti větru

Při jízdě proti větru klademe velký důraz na vyvážení lodě . Jachtařům se mnohdy zdá, že když je loď nakloněná do závětří, je rychlejší. Opak je pravdou, u plachetnic je největší rychlosti dosahováno při vyvážení lodě jak příčném, tak přezadním. Náklohem do závětří lze zvětšit stoupavost lodě, ale můžeme toho využít pouze v případě „nastoupání“ posledního úseku ke značce. V poryvovém větru je nutné důsledně zvážit každý poryv tak, aby loď jela stále v rovině (příčná stabilita). Naklání lodě do návětří je častou chybou dětí s větší vahou (obr.16) – musejí proto ve slabém větru důsledně rozložit váhu svého těla v těžišti lodě (kolem ploutvové skříně)

- Plachta má být přitažená na roh zrcadla ploutev celá zasunutá v ploutvové skříně s výjimkou velmi silného větru, kdy je vhodné ploutev z důvodu vyvážení lodi nechat povytaženou cca 15 cm nad ploutvovou skříně. Ve slabém větru ploutev „ předkopáváme“ – v ploutvové stěně

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

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



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

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 oplatí „pumpovat“ tělem pro odlehčení příde tak, aby se loď co nejméně zpomalovala narážením 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 „špiónek“ 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 „špiónek“, pak má loď rezervu pro vyostření a může zmenšit úhel stoupání proti větru.

obr.15 Velmi častá chyba v příčném vyvážení lodě – jedna strana zádě lodi je nad vodou a druhá je příliš zanořená . Tato chyba je častá u dětí, které rychle vyrostly a převažují loď ve slabém větru do návětrí. Ztrácejí 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“ - bavlnek na plachtě, které musí směřovat vodorovně. V případě, že návětrný špiónek není rovnoběžný se závětrným, plachta je příliš povolena a je třeba ji přitáhnout. V případě, že špiónek na závětrné straně plachty se různě točí a není rovnoběžný s návětrným, plachta je příliš přitažená a k dosažení její větší účinnosti je třeba ji povolit.
- Ploutev je povytažená .
- 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 důsledné. V poryvech je nutné reagovat posunem těžiště k zrcadlu a lehlým přitažením „pumpnutím“ plachty , aby nedošlo k zanoření přídě lodě a byla dosažena jízda ve skluzu, jinak může dojít i k převrnutí lodě.
- Při jízdě ve vlnách při nájezdu na vlnu vyostřit a zaklonit tělo k zrcadlu, při sjíždění z vlny odpadnout a tělo předklonit k přídě.

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

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



správně

- 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. “Špiónek“ na hraně plachty směřuje vodorovně – sleduje turbulenci při obtékání plachty větrem.

Vyvažování lodě

Boční náklon lodě způsobuje ztrátu rychlosti a stoupavosti.

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 oděrku, posed se zadní stranou stehem na oděrci a tělo kolmé na osu lodě. Jakékoli vytáčení těla znamená přílišné zatížení určitých partií svalů, jejich únavu a následné odbývání vyvažování v dalších rozjížděcích.

Vybírání vody z lodě – je velmi podceňovaná činnost

Pro lodní třídu Optimist je z důvodu konstrukce lodi velmi typické při převrnutí lodě zalití 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 převrnutí.

Tento nácvik provádíme v tréninku – pravidlo prázdné lodě. Otěže i kormidlo jsou ovládány jednou rukou, druhou rukou je vybírána voda.

Nácvik jízdy na kurzech: provádíme na dlouhých tratích. Nejúčinnější je sledování svěřence 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 soutěžemi, 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 střídát.

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 manévrů prováděných na signál je tato hra ideální pro seřazení lodí jízdou na boční kurz a následným vyostřením nebo odpadnutím. Lodě pak jedou v rozestupech na stejném boku. Odpadá pak chaos při řazení lodí pro nácvik.

2/ Jízda naslepo

Výborný 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/ Stíhací závod

Na postaveném okruhu bójek 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 :

- méně výkonní závodníci si vyzkoušejí vedení v rozjížděce, kdy jim na dráze „nepřekážejí“ ostatní soupeři a musí se sami rozhodovat
- zkušenější závodníci trénují „probíjení 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

Vybereme 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 zbývající místa.

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

6/ Soutěž družstev (i jednotlivců) s balónky

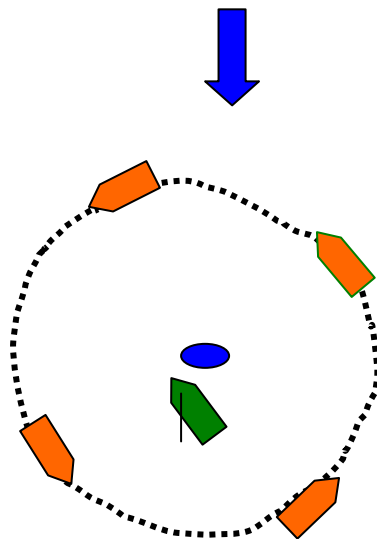
Hra pro slabý vítr – vytvoříme 2 družstva. Do prostoru ohraničeném bójkami (např. tréninková dráha) naházíme balónky – tenisáky. Družstva stojí na startovní čáře a na startovní znamení vjedou do prostoru s balónky a sbírají je. Vyhrává družstvo (jedinec) , které má nejvíce balónků.

7/ Hra na jelena

„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 ovládnání lodě – obr.17

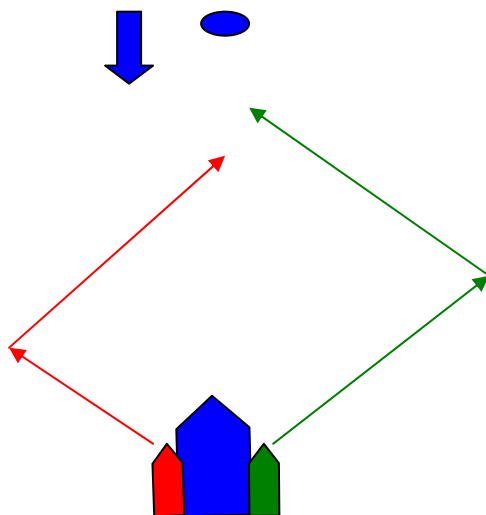
obr.17



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 obrat. Vyhrává loď, která je při míjení po obratu víc 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 vnímavých 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 probrány směry větru, orientace lodě ve větru a nejzákladnější pravidla (levobok-pravobok).

První tréninky – na břehu

První krůčky ke zvládnutí lodě by měly být podnikány v podmínkách pro děti nestresujících – tedy na břehu. Osvědčil 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 zafixují 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 obraty. V okamžiku, kdy se dítě v lodi pohybuje s jistotou a nevádí mu nestabilní prostředí, přistoupíme k navázání na jízdu v trenažéru a přidáme do lodi 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

sólovém tréninku. U bojácnějších dětí je možné z psychologických důvodů přivázat loď začátečníka k lodi trenéra dlouhým provázkem nebo gumou.

Velkým blokem pro další rozvoj bývá u některých dětí strach z převržení lodě.

Nácvik stavění převržené lodě by měl co možná nejdříve následovat po zvládnutí základního ovládní lodě. Opět se osvědčil příklad zkušeného závodníka – nebo trenéra.

Pamatujme , že vyzrállost závodníka je přímo úměrná času stráveném na vodě. A proto trénujte i ve slabém větru a bezvětří, kdy je možné trénovat např. stavění převrácené lodě a soutěžit ve vylévání vody ze zatopené lodě.

Desatero pro trenéry jachtingu

- 1/ Před výjezdem na vodu informujte svěřence o programu tréninku, vysvětlíte zásady jednotlivých manévru a předem domluvit signály, jaké budete používat. Dobré je přesvědčit se zpětnými dotazy, jestli vše pochopili. Přesně stanovit čas a místo zahájení tréninku.
- 2/ Prosazujte dodržování pravidel při jakémkoli nácviku a za jejich porušení vyžadujte okamžité napravení alternativním trestem. Dodržování pravidel se musí stát u dětí samozřejmostí. V nejasném případě se trenér stává rozhodčím. Řešení složitějších kolizních situací lze probrat na břehu pro všechny účastníky tréninku jako výukový případ.
- 3/ Je potřebné nutit děti stále pracovat s trimem lodě v souvislosti s aktuálním kurzem a změnami síly větru, učit neustále sledovat vítr.
- 4/ Při nácviku opakujte zásady techniky jednotlivých manévru a trimu, slovně hodnotěte – důležité je pochválit i za dílčí úspěch – motivace
- 5/ Při jakémkoli problému učte děti věci řešit na vodě – př. čůrání, vylévání vody, spravení výstroje, přetrimování lodě - důležitá je samostatnost .
- 6/ Dobu procvičování jednotlivých manévru přizpůsobte stavu soustředění dítěte – to, že začínají odbývat manévry je důvodem pro změnu – nějakou soutěž, aby se dítě motivovalo.
- 7/ Výrazným výukovým prostředkem je příklad – děti snadněji napodobují. Proto, je-li to možné předved'te nácvik manévru na někom, kdo jej ovládá nejlépe.
- 8/ **Pozitivní motivace !!!!** Než svěřenci něco vytkneme, najděte si záminku za něco jej pochválit (alespoň za snahu) – více chválit než vytýkat. Proč? – přece chceme, aby dítě jachting mělo rádo, aby z něj mělo dobrý pocit a až bude starší, tak se pro tento sport dobrovolně rozhodne .
- 9/ Svěřenec musí mít pocit z tréninku, že je součástí kolektivu, který chce něčeho dosáhnout, proto ved'te děti ke vzájemné spolupráci – např. vzájemná pomoc při spouštění i vytahování lodí, nechte starší kontrolovat nastavení a trim lodě mladších .

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

4. Denní režim na závodech

Jachtařské závody jsou typické svým dlouhodobým průběhem jednak dobou strávenou na vodě, tak několikanásobným průběhem. Proto, aby tuto zátěž děti vydržely je nutná jejich kvalitní příprava, ale i dodržování životosprávy a režimu závodu

Základní pravidla:

1. Před odjezdem na závody je potřeba zkontrolovat loď, aby závodník měl jistotu, že je vše v pořádku a výsledek záleží jenom na jeho výkonu.
2. Příjezd na závody by měl být včasný, aby si závodník v klidu nastrojil loď, zvykl si na prostředí a vše zkontroloval.
3. Na rozjížděku nesmí závodník vyjíždět hladový, ani přejezený – poslední větší jídlo by mělo být alespoň 2 hodiny před rozjížděkou, jinak se dostaví útlum závodníka- organismus je zatížen zpracováním potravy.
4. Mezi rozjížděkami by měl závodník pokaždé něco malého sníst (tatrunku, banán, cereální tyčinku, ne velký oběd) – doplnit ztracenou energii.
5. Důsledně dodržovat pitný režim, vhodné jsou i iontové a energetické nápoje. Nedostatek tekutin se totiž i u trénovaného závodníka projeví únavou.
6. Po ukončení rozjížděk je potřeba do 1 hodiny doplnit energii jídlem- nejefektivnější vstřebávání živin organismem.
7. Doba relaxace je velmi důležitá, a proto vyžadujeme dodržování večerky – podle věku a fyzických dispozic – nejpozději ve 22:00 hod.
8. Budíček by měl být alespoň 2 hodiny před startem rozjížděky.
9. Snídaně ve formě lehké stravy – müsli, jogurt, celozrnné pečivo.
10. Na rozjížděku vyjíždět včas, aby si závodník zmapoval trať a vítr.

Doporučená literatura k výživě: Nancy Clarková – Sportovní výživa (Grada 2000)

5. Příprava závodníka na přechod do lodní třídy dospělých.

Přechod dětí do lodních tříd dospělých je kritickým okamžikem v jejich sportovní kariéře. V období 15 let věku se schází několik životních etap: dítě odchází ze základní školy na střední nebo učiliště a současně je už nuceno, chce-li pokračovat v jachtařské kariéře, přejít do jiné lodní třídy, která má větší nároky na fyzické i technické zvládnutí. Dostává se do konkurence dospělých, se kterými nemůže vzhledem k věku navazovat takové kontakty jako se svými vrstevníky. Na závodech tráví volné chvíle bez svých kamarádů, kteří ještě zůstali v dětské lodní třídě. Ztrácí se „jistoty“ (školy, kamarádů, jistoty technického zvládnutí lodě ve všech podmínkách), na které bylo dítě zvyklé. Začíná vlastně s „novým“ jachtingem.

Právě v tomto období nejlépe poznáme, jak silnou oporu dítě má ve svém zázemí (rodiče, trenér, kamarádi). Jestli všechny změny překoná bez větších potíží, a jestli u sportu zůstane. Ideální je situace, kdy přechází do stejné lodní třídy více dětí, které byly předtím dobrou partou – budou se zase učit společně a psychicky podporovat.

Průběh přípravy.

1. Svěretec by měl už nejméně rok před odchodem z LT „Optimist“ vědět, na jakou lodní třídu bude přecházet. Určitě bude na závodech „okoukávat“ svoji budoucí třídu a navazovat kontakty s jemu věkově bližšími závodníky a „chytat rozumy“.
2. Měl by se alespoň občas svést na větší lodi, aby si udělal představu co ho čeká. Pro trenéra se tímto často nabízí argumentace pro precizní zvládnutí techniky manévrů, které jsou na velké lodi technicky velmi podobné. Nezanedbatelným se stává i důraz na fyzickou přípravu, která je pro některé mladé závodníky při zvládnání velké lodě limitující.
3. Chybou je ale současné ježdění v dětské i dospělé lodní třídě, pokud chceme v poslední 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. „Opťák“ se pro ně stává nudným a výsledky závodů na této lodi jdou kvalitou dolů.
4. Pro přechod na novou lodní 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 letních 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 lodní třídě najet na vodě co nejvíce tréninkových hodin a možná i nějaký menší závod.
5. Do nové sezóny by se mělo vstupovat bez výkonnostních požadavků, ale s cílem technického zvládnutí lodě. Ideální je trénink a komunikace se zkušenými závodníky v nové lodní třídě.

Možnosti výběru lodní třídy.

Lodní třída dospělých navazující na dětskou lodní třídu „OPTIMIST“ je olympijská třída „EVROPA“ nebo třída „LASER“, který ovšem vyžaduje určité fyzické předpoklady (výška, váha), které děti v 15 letech obvykle nesplňují. 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 lodní třídu „CADET“, která je pro děti do 17 let a potom na lodní třídu „420“. Přechod na třídu „420“ přes třídu „Cadet“ není nutný, protože lodě třídy „420“ jsou považovány za juniorské a nekladou přílišné fyzické nároky. Je to víceméně otázka možností technických a personálních. Třída „420“ nemusí být konečnou třídou pro dospělé, ale umožňuje výbornou průpravu 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)
PaeDr. Tomáš Perič, PhD: Základy sportovního tréninku /přednáška na FTVS UK/