

Slovenský zväz jachtingu



Univerzita Komenského v Bratislave

Fakulta telesnej výchovy a športu

Trénersky manuál pre triedu 29er

Ing. Adam Brestovský

Ružomberok, 2022

Trénersky manuál pre triedu 29er

Záverečná práca

Ing. Adam Brestovský

Slovenský zväz jachtingu

Univerzita Komenského v Bratislave

Fakulta telesnej výchovy a športu

Vzdelávací program pre získanie kvalifikácie trénera III. Stupňa

Ružomberok, 2022

Obsah

Úvod.....	4
Časť 1 - Nastavenie	5
1 Nastavenie takeláže pre slabý, stredný a silný vietor	5
2 Nastavenie lode na brehu pred vyplávaným	10
1.1 Tenzia zadného lemu kosatky	10
1.2 Hĺbka plachty - profil.....	10
1.3 Kiking.....	12
1.4 Cunningham	12
1.5 Vozík kosatkovej kladky vo vonkajšej polohe	12
1.6 Nastavenie a uchytenie kosatky	13
1.7 Pozícia lode pri veľmi slabom vetre	15
1.8 Zhrnutie - RÝCHLE NASTAVENIE TAKELÁŽE PRE RÔZNE SILY VETRA.....	16
Časť 2 - Tréning a cvičenia.....	19
2.1 Cvičenia v SLABOM, STREDNOM a SILNOM VETRE.....	19
2.1.1 SLABÝ VIETOR - cvičenia.....	19
2.1.2 STREDNÝ VIETOR - cvičenia.....	26
2.1.3 SILNÝ VIETOR - cvičenia.....	31
2.1.4 Tipy pri prevrátený.....	32
2.1.5 Vyplávanie & návrat na breh.....	32
2.1.6 Jazda o búrlivom vetre	33
2.2 Rady pre posádky s vyššou celkovou hmotnosťou v slabšom vetre	34
2.2.1 Proti vetru	35
2.2.2 Po vetre	35
Záver	36
Literatúra:	37

ÚVOD

„ Boat set up and tuning is really important if you want a fast boat“

(„ Nastavenie a ladenie lode je veľmi dôležité, ak chceš aby tvoja loď bola rýchla“)

David Evans

Slovensko je v rámci svetovej jachtárskej obce skoro neznáme. Preto naši tréneri nemajú k dispozícii metodiky a manuály k jednotlivých lodným triedam dostupné v našom rodnom jazyku a preto musia siahnuť často po zahraničnej literatúre v cudzom jazyku. Nie všetci sú ale jazykovo zdatní. Okrem toho k nám začínajú prenikať aj nové triedy, ktoré nikto z našej jachtárskej obce nejazdil ako pretekár a nestretol sa s nimi zatiaľ ani ako tréner. Tieto triedy predstavujú aktuálny trend kam sa jachting svetovo ubera. Už to nie sú klasické dinghy a doskové triedy, ale stále viac sa stretávame so super rýchlymi skifmi, katamaranmi a foilovými triedami. Je dôležité zachytiť tento trend, aj preto že mladí jachtári inklinujú práve k nim.

V našom športe dlho absentovali tréneri, ktorý by sa vzdelávali a následne sa potom aj potom venovali práci trénera.

29er je moderná skifová loď pre mládež a je to zároveň príprava pre aktuálne olympijsky dvojskif 49er a 49er FX pre ženy.

ČASŤ 1 - NASTAVENIE

1 Nastavenie takeláže pre slabý, stredný a silný vietor

Slabý: 2-8 uzlov / 1-4 m/s

Stredný: 8-15 uzlov / 4-7 m/s

Silný: 15+ uzlov / 7+ m/s

Po postavení sťaža je nutné ho skontrolovať.

Nastavenie takeláže. Na ľavo je obrázok (obr.1) tenzometra. Je to dostupné vo všetkých jachtárskych obchodoch.



Obr.1



Obr.2

Keď je umiestnený na prednom stehu (obr.2) tenzia by mala byť podľa tabuľky 1:

Tab.1

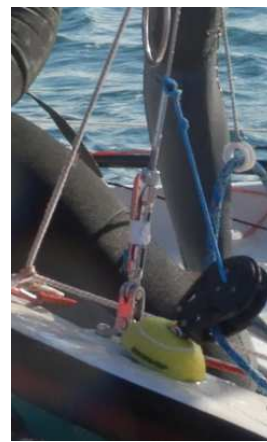
		Pre 3 mm oceľové lano
SLABÝ VIETOR	18-19	90 - 100 kg
STREDNÝ VIETOR	19-21	100 – 120 kg
SILNÝ VIETOR	21-24	120 – 150 kg

Tenzia takeláže sa nastavuje pomocou bočného rebríčka (obr.3), alebo pomocou nastaviteľných modernejších napínačov (obr.4). Čím je zaisťovací kolík vyššie, tým je tenzia nižšia. Je veľmi dôležité, aby zaisťovací kolík bol na oboch stranách rovnako (v rovnakých dierkach). Pretože dĺžka bočných vantov je rozdielna na každej lodi je nevyhnutné, aby bola vždy skontrolovaná a nastavená na každej lodi individuálne.

Ak jazdiš vždy na rovnakej lodi, urob si poznámky, ktorá dierka smerom od hora dole, odpovedá akej tenzii. Poznámky si dobre ulož a nezabudni si nastaviť takeláž rovnako pri daných podmienkach. Nové vanty sa môžu natahnuť aj 10-15mm hlavne bočné a to si vyžaduje kontrolu hlavne po ťažkých podmienkach - silnom vetre.



Obr.3



Obr.4

Ak nevlastníš tenzometer, ani si ho nevieš vypožičať, tak pomôcka pre nastavenie tenzie takeláže do SLABÉHO vetra (18-19), je nájsť niekoho, kto váži 73 kg, postaviť ho na provu lode a zavesiť ho na laná trapézu (obr.5). Mal by si byť schopný zasunúť zaisťovací kolík do predného úchytu sťažňa na prove. Ak to nedokážeš, posuň bočné zaisťovacie kolíky o pol dierky vyššie dovtedy kým sa ti nepodarí zasunúť predný zaisťovací kolík do predného úchytu. S pribúdajúcim vetrom STREDNÝ a SILNÝ sa bočné zaisťovacie kolíky posúvajú vždy nižšie o pol diery.



Obr.5

Keď plachtíte, bočný saling na náveternej strane by nemal byť uvoľnený.

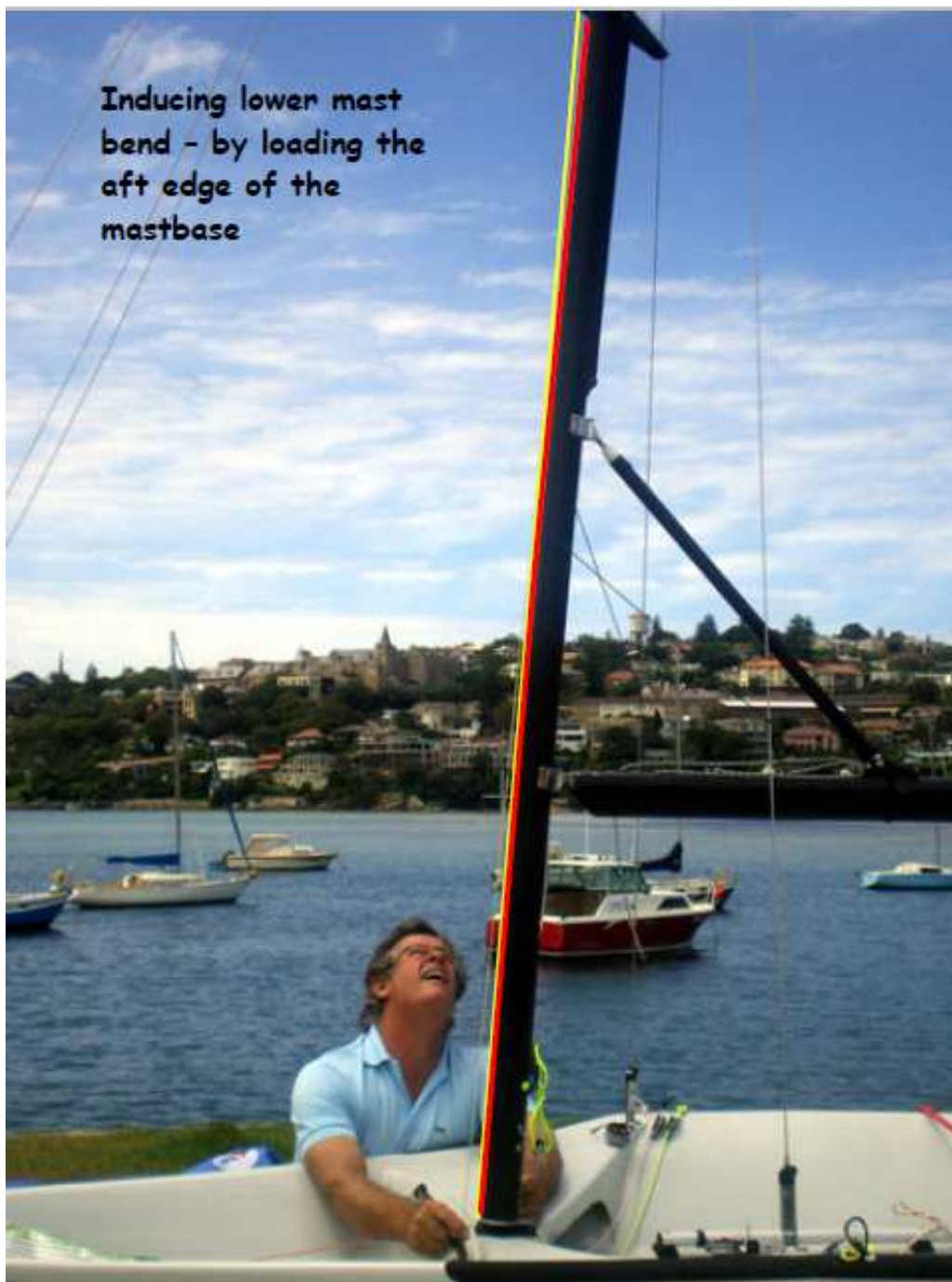
Nastavenie „Päty s'azňa“ – ohyb spodnej časti s'azňa môžeš ovplyvniť pozíciou päty s'azňa v spodnej kotevnej koľajnici. Môžeš natrvalo nastaviť kotevnú koľajnicu a/alebo päť s'azňa tak, aby bola spodná časť ohybnejšia (tlak s'azňa je na zadnej hrane päty s'azňa), alebo tuhšia (tlak s'azňa je na prednej hrane päty s'azňa).



Obr.6

Žiadny ohyb spodnej časti s'azňa – päť s'azňa leží plocho na kotevnej koľajnici.

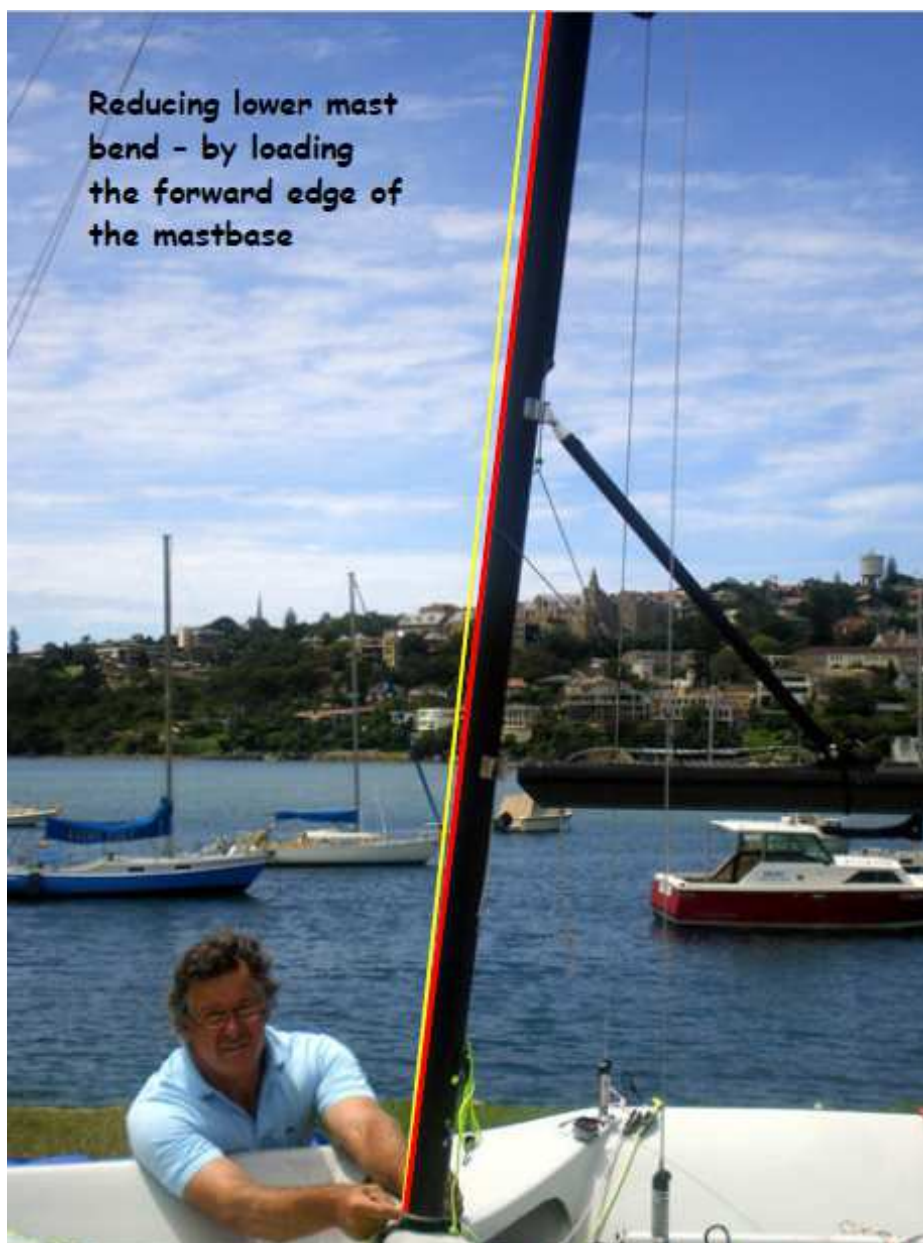
Nastavenie „Päty s'azňa“ – ohyb spodnej časti s'azňa dosiahneme zvýšeným tlaku na zadnú časť päty s'azňa. Keď to spravíš skontroluj tenziu, pretože stúpne. Toto nastavenie je vhodné pre ĽAHŠIU POSÁDKU.



Obr.7

Vyvolanie ohybu spodnej časti s'azňa – zaťaženým zadnej hrany päty s'azňa

Nastavenie „Päty s'azňa“ – vystuženie spodnej časti s'azňa dosiahneme zvýšeným tlaku na prednú časť päty s'azňa. Keď to spraviš, skontroluj tenziu, pretože stúpne. Toto nastavenie je vhodné pre ŤAŽŠIU POSÁDKU.



Obr.8

Obr. 9 Vystuženie spodnej časti s'azňa – zaťaženým prednej hrany päty s'azňa. Je to možné spraviť pomocou s'azňových podložiek.



2 Nastavenie lode na brehu pred vyplávaným

2.1 Tenzia zadného lemu kosatky



Obr. 10

Slabý vietor (2-7kts) 1-4 m/s	Celkom voľné, zadná hrana kosatky nesmie byť napnutá (obr. 10)
Stredný vietor (8-15kts) 4-7 m/s	Pevná, v okolí zadnej hrany kosatky nesmú byť vrásky
Silný vietor (15+ kts) 7+ m/s	Pred odchodom na vodu, dotiahni zadný lem tak aby sa vytvorila jemná vráska na zadnej hrane kosatky

Tab.2

2.2 Hĺbka plachty - profil



Obr.11 Nastavenie zadného lemu – Pozícia 1



Obr.12 Nastavenie zadného lemu – Pozícia 2

Hĺbka plachty - profil

Slabý vietor (2-7kts) 1-4 m/s	Ak je slabý vietor, potom by hĺbka plachty mala byť menšia, zadný lem jemne pritiahnúť na 6-7cm (Pozícia 1 obr.11). Ak však vietor zosilnie nad 5 kts (2.5m/s), alebo sa vytvoria vlny, je nutné zväčšiť hĺbku plachty povoleným zadným lemu tak, aby hĺbka bola cca 15-18cm (Pozícia 2 obr.12).
Stredný vietor (8-15kts) 4-7 m/s	Od 8 – 10 kts (4-5m/s) nastav hĺbku plachty do Pozície 2 a postupne zmeňuj hĺbku až do Pozície 1.
Silný vietor (15+ kts) 7+ m/s	Nastav Pozíciu 1

Tab.3

Označ si lanko zadného lemu tak, aby si vedel rýchlo a jednoducho nastaviť hĺbku plachty pri zmene podmienok. Označenie lanka zadného lemu (Obr.13) – použi čiernu odolnou vode prepisovačku (na svetlom lanku) si urob značku tam, kde má plachta maximálnu hĺbku (Pozícia 2).

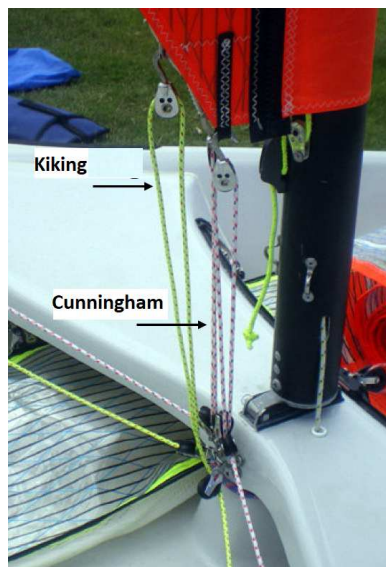


Obr.13

2.3 Kiking

Slabý vietor (2-7kts) 1-4 m/s	Žiadne napätie - uvoľnený
Stredný vietor (8-15kts) 4-7 m/s	Kiking by mal byť pevný – keď hlavné oťaže sú povolené
Silný vietor (15+ kts) 7+ m/s	V 15-20kts, naplno dotiahnutý. AK sa loď stáva neovládateľnou, kiking jemne povoliť a umožniť hlavnej plachte twistovať – vypúšťať hornou časťou.

Tab.4



Obr. 14

2.4 Cunningham

Slabý vietor (2-7kts) 1-4 m/s	Žiadne napätie - uvoľnený
Stredný vietor (8-15kts) 4-7 m/s	Žiadne napätie alebo len mierne na zmenšenie vrások na hlavnej plachte
Silný vietor (15+ kts) 7+ m/s	Naplno dotiahnutý, nerobiť to na zadný kurz

Tab.5

2.5 Vozík kosatkovej kladky vo vonkajšej polohe

Vozík kosatkovej kladky by mal byť na vonkajšej strane pri palube (Obr. 15) v SLABOM vetre (2-4kts alebo 1-2m/s) a v strede pri 5-8kts alebo 2.5- 4m/s. V STREDNOM vetre by mal byť vozík v strede a v SILNOM vetre späť do vonkajšej polohy.



Obr. 15

Vozík kosatkovej kladky v strednej polohe (Obr. 16)



Obr. 16

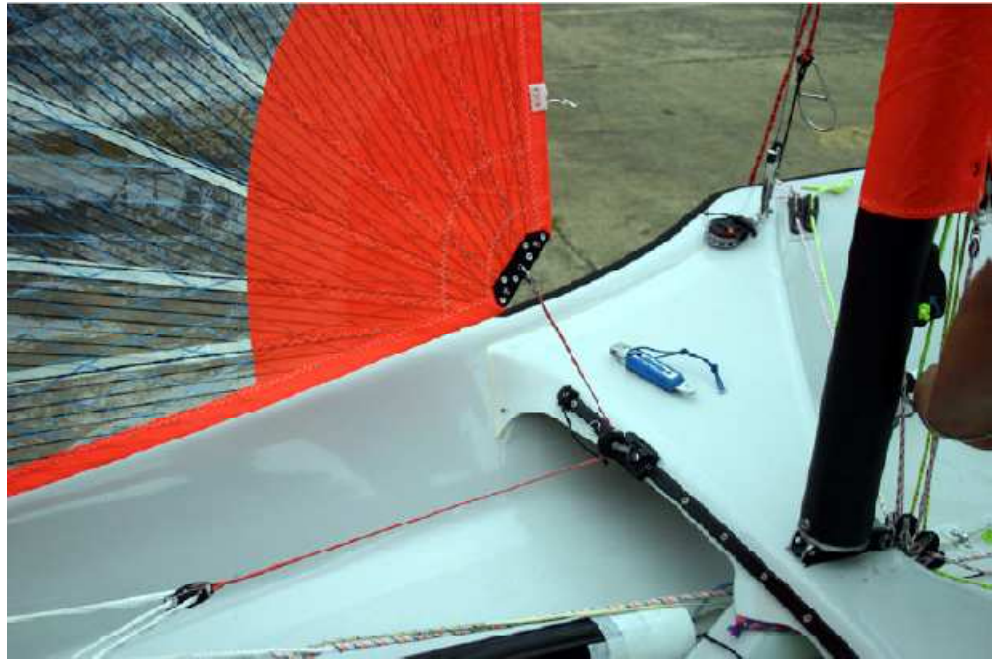
2.6 Nastavenie a uchytenie kosatky



Obr. 17 Kosatkový úchyt pre oŕaže - uchytené do strednej diery vo väčšine prípadov

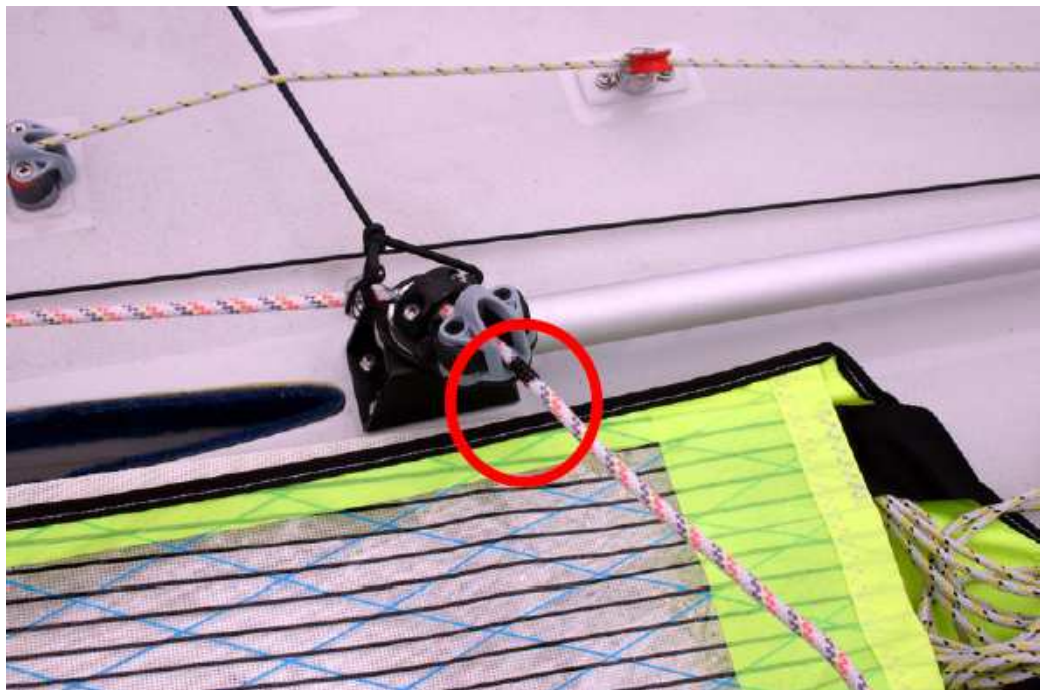
V SLABOM, STREDNOM A SILNOM vetre používaj strednú dieru na úchyte kosatky. Toto ti dá najlepší výkon plachty pre rýchlosť a ostrosť. Avšak, vo veľmi SLABOM vetre alebo vo VEĽMI SILNOM vetre, môžeš použiť najspodnejšiu dieru na úchyte, čo spôsobí otvorenie zadného lemu kosatky (Obr.18).

Otvorenie zadného lemu kosatky zväčší dýzu medzi kosatkou a hlavnou plachtou, čo v extrémnych podmienkach VEĽMI SLABÉHO a VEĽMI SILNÉHO vetra zvýši rýchlosť lode. V oboch týchto extrémnych podmienkach je dôležitejšia rýchlosť ako ostrosť.



Obr. 18

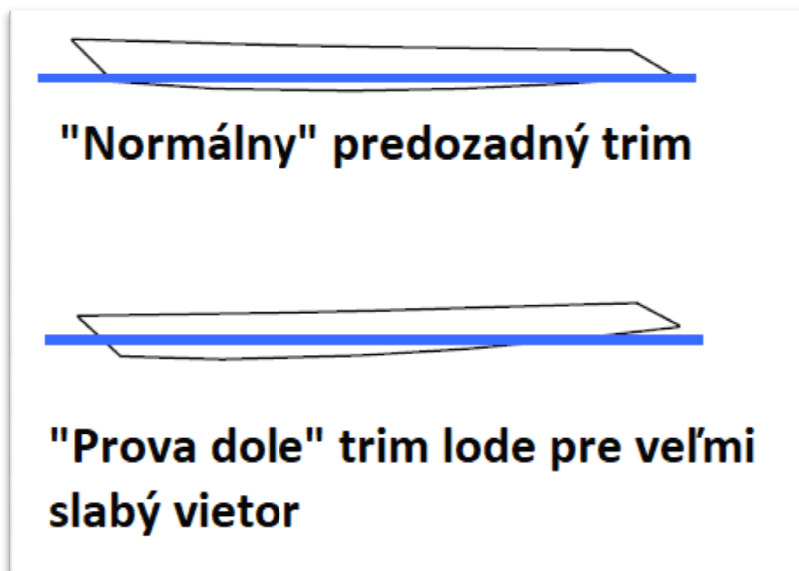
Nastavenie kosatky je extrémne dôležité (Obr.19). Už 5mm (1/4 inch) rozdiel v dotiahnutí, dáva úplne iný profil zadného lemu a tvaru kosatky, čo veľmi ovplyvňuje ostrosť a rýchlosť lode, keď loď stúpa proti vetru. Kormidelník nahliadne do závetria a pozrie sa na zadný lem kosatky a uvidí ako sa bude správať loď, keď ju kúsok pritiahne a keď ju povolí. Toto skúšate počas tréningu v rôznych podmienkach a sledujte ako sa bude loď správať voči ostatným lodiam, vzhľadom na rýchlosť a ostrosť. Zapamätajte si to a použite pri pretekoch, to je tajomstvo rýchlosti lode.



Obr. 19

1.7 Pozícia lode pri veľmi slabom vetre

Pri SLABOM vetre má veľký vplyv na rýchlosť lode to kde v lodi sedí posádka. Skúsenosti aj teória hydrodynamiky hovoria, že loď je najrýchlejšia keď je špička čo najviac zanorená a zadná časť lode – korma, je nad vodou. Aby si mohol ľahšie nastaviť plachtu nakloň loď jemne do závetria, náklon tiež znižuje plochu dotyku lode s hladinou a tým sa aj znižuje trecí odpor trupu.



Obr.20



Obr. 21

Toto je dobrý príklad toho, ako by mala brázda za loďou vyzerat', ak má loď minimálny odpor. Voda za loďou je primerane hladká s veľmi malým obsahom bubliniek.

Urob si vlastný experiment s posunom váhy posádky dopredu a dozadu a všimaj si turbulenciu za loďou. Loď sa snaž dostať do rovnováhy, bočnej aj predno/zadnej. Ak sa prova lode viac ponorí, za loďou sa vytvorí masívna turbulencia.

Menej turbulencie, menší odpor = loď pôjde rýchlejšie.

So silnejším vetrom a s narastajúcou rýchlosťou sa váha posádky musí pomaly presúvať ku korme – k zadnej časti lode.

1.8 Zhrnutie - RÝCHLE NASTAVENIE TAKELÁŽE PRE RÔZNE SILY VETRA

Slabý vietor (2-8kts) 1-4 m/s	Tenzia takeláže	18-19 na prednom stehu
	Tenzia zadného lemu kosatky	Celkom mäkké, plachta tesne za lemom nesmie byť napnutá
	Hĺbka plachty – zadný lem	Ak je veľmi slabý vietor hĺbka plachty je malá cca 6-7 cm alebo 2-3 palce. Ak sa zdvihnú vlny a vietor zosilnie zväčši hĺbku plachty na 15-18 cm or 6-7 palcov
	Kiking	Uvoľnený
	Cunningham	Uvoľnený
	Vozík kosatkovej kladky	Ak je veľmi slabý vietor vozík daj do krajnej polohy, ak vietor zosilnie posuň ho do stredu
	Kosatkový úchyt pre oťaže	Veľmi slabý vietor . spodná diera, keď vietor silnie – stredná diera
	Pozícia lode	Provu – špičku lode zanoriť, tak aby za loďou nebola turbulencia, keď vietor zosilnie treba pomaly presúvať váhu smerom dozadu – brázda bez turbulencie

Tab.6

Stredný vietor (8-15kts) 4-7 m/s	Tenzia takeláže	19-21 na prednom stehu
	Tenzia zadného lemu kosatky	Pritiahnuté, pozdĺž zadného lemu bez vrások
	Hĺbka plachty – zadný lem	Pri 4 m/s nastav hĺbku plachty na 15-18 cm or 6-7 palcov, ak vietor zosilnie zmeň hĺbku plachty na cca 6-7 cm alebo 2-3 palce.
	Kiking	Kiking je dotiahnutý tak, aby keď sa vypustí hlavná oťaž nevy pustí plachtu.
	Cunningham	Jemne pritiahnutý tak, aby sa vyhladili vrásky na plachte
	Vozík kosat. kladky	V strede
	Kosatkový úchyt pre oťaž	Stredná diera
Pozícia lode	Prova lode ponorená cca 3-5cm alebo 1-2 palce, brázda bez bublín, hladká voda za loďou. Posuň sa dozadu, keď jazdíš po vetre.	

Tab.7

Silný vietor (15+ kts) 7+ m/s	Tenzia takeláže	21-24 na prednom stehu
	Tenzia zadného lemu kosatky	Pred odchodom na vodu dotiahni zadný lem tak, aby sa vytvorili mierne vrásky na kosatke na zadnom leme
	Hĺbka plachty – zadný lem	Hĺbku plachty sprac čo najmenšiu na cca 6-7 cm alebo 2-3 palce
	Kiking	V 15-20 kts, kiking na maximum. Ak vietor silnie, alebo sa loď stáva neovládateľnou, jemne uvoľni kiking, aby hlavná plachta mohla vypúšťať.
	Cunningham	Maximálne dotiahnutí, uvoľniť na kurz po vetre
	Vozík kosatkovej kladky	V strede ak vietor zosilňuje posunúť do krajnej pozície
	Kosatkový úchyt pre oťaž	V strednej diere ak vietor zosilňuje posunúť do spodnej diery
Pozícia lode	Váha sa posúva dozadu, snaha dostať provu z vody.	

Tab.8

Veľmi silný vietor	Kiking	Jemne uvoľni kiking, aby hlavná plachta mohla vypúšťať. Extrémne dôležité na náveternej značke vypustiť, aby loď mohla odpadnúť.
	Plutva	Povyťahni cca. 15cm alebo 6 palcov
	Vozík kosatkovej kladky	Krajná pozícia – von.
	Kosatkový úchyt pre oťaže	Spodná diera
	Tenzia zadného lemu kosatky	Jemne uvoľniť, aby mohla vypúšťať

Tab.9

ČASŤ 2 - TRÉNING A CVIČENIA

2.1 Cvičenia v SLABOM, STREDNOM a SILNOM VETRE

Slabý: 2-8 uzlov alebo 1-4 m/s

Stredný: 8-15 uzlov alebo 4-7 m/s

Silný: 15+ uzlov alebo 7+ m/s

2.1.1 SLABÝ VIETOR - cvičenia

Jazda v SLABOM VETRE - 2-8 uzlov alebo 1-4 m/s

2.1.1.1 Cvičenie na vode pre 1 loď

2.1.1.1.1 Obrat

Cieľ – urob 10 naozaj dobrých obratov za sebou

Na čo sa sústrediť – plynulý pohyb, presun zo strany na stranu bez kmitania

Ako – kosatník sa presúva popred sťažeň alebo popod rahno

Postup – rozdelenie pohybu na viaceré menšie celky

Najprv nacvič polovičný obrat, manéver až po vyostrenie a potom opäť odpadni späť na kurz. Kormidelník zvyčajne dá povel na manéver napr. „obrat“. Je to dobré preto, že môže počkať na spätnú väzbu od kosatníka napr. pripravený“ a môžu spolu zosúladiť pohyb. Je dôležité, aby kormidlo bolo čo najmenej použité. Loď sa musí nakloniť do závetria, čo jej umožní ľahšie vyostriť. Cvič tento manéver dovtedy, kým to nebude plynulé a posádka bude zosúladená.

TIP – Sprav jeden veľký krok cez loď namiesto niekoľkých malých, bude to mať väčší efekt v kratšom čase.

Ak si spokojný s prvou polovicou manévru, pokračuj a dokonči manéver až do úplnej zmeny smeru. Zvyčajne prvá polovica obratu je pomalšia ako druhá časť. Keď loď prejde proti vetru, kormidelník vyrovná loď do nového kurzu, ktorý môže byť o pár stupňov nižší ako by mohol byť. Je to preto, aby získal opäť čo najväčšiu rýchlosť. Toto odpadnutie je vhodné len do 4 kts (2m/s) sily vetra, po prekročení tejto hranice to už nemá takmer žiadny efekt a preto je dobré loď pri obrate rovno uviesť do správneho kurzu.

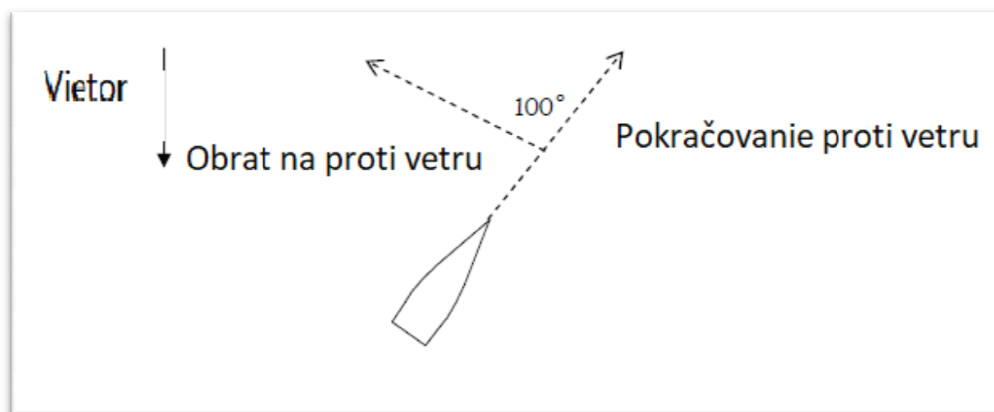
Medzi posádkou je veľmi dôležitá koordinácia a komunikácia nato, aby kosatka aj hlavná plachta ľahko prešli na druhú stranu do nového kurzu. Hlavná plachta má spiry, ktoré pri obrate sa musia prehodiť a preto hlavná plachta vyžaduje razantnejšie trhnutie

pri obrate. Tento pohyb musí byť spravení pri tom ako kormidelník prestupuje na druhú stranu a plachta už prešla cez stred lode na nový kurz a zároveň vtedy, keď loď sa vyrovnáva do vzpriamenej polohy. To dodá lodi maximálne zrýchlenie. Oťaže hlavnej plachty drží pri obrate kormidelník.

TIP - Dobré je potiahnuť razantnejšie hlavné oťaže smerom dole, to pomôže pri prehodení spír.

Obrat – video: <https://youtu.be/WDsfxPvdznM>

VÄČŠÍ UHOL PRI OBRATE V SLABOM VETRE



Obr. 22

V 2-4kts (1-2m/s) je vhodné robiť obrat s väčším uhlom až okolo 100°. So zvyšujúcou silou vetra sa bude uhol zmenšovať, až keď dosiahne vietor silu 5-8kts (2,5-4m/s) uhol obratu bude 90°. Vhodná pomôcka pri obrate je, keď sa kormidelník pred obratom pozrie cez rameno a vyberie si bod na brehu (ak je to možné) kde predpokladá, že prova lode bude smerovať po obrate.

Kormidelník by mal byť vždy otočený počas obratu smerom dopredu, a keď sa prova priblíži po obrate k bodu čo si vybral, vyrovná loď do roviny. Ak breh nie je v dohľade, použi ako indikátor kosatku – jej predný lem a bavlnky na nej. Obrat v slabom vetre bude pomalší ako v strednom vetre. Je veľmi dôležité neodpadnúť veľa, pretože stratíš príliš veľa času pri návrate do kurzu.

TIP - V 2-4kts (1-2m/s), potrebný čas na obrat (z plnej rýchlosti do plnej rýchlosti) je cca 12 sekúnd. V 5-8kts (2.5-4m/s) klesne na cca 8s. Ak sú vlny, tak to trvá trochu dlhšie.

2.1.1.1.2 Halza

Cieľ – urob 10 naozaj dobrých hálz za sebou

Na čo sa sústrediť – plynulý pohyb, presun zo strany na stranu bez kmitania

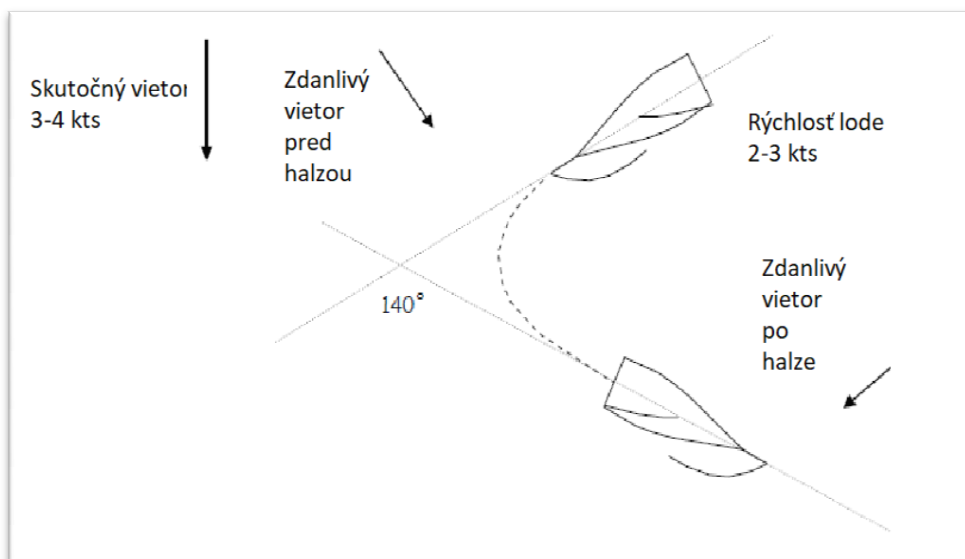
Ako – udržať genaker nafúknutí

Postup – rozdelenie pohybu na viaceré menšie celky

Nezáleží aký typ manévru robíš, snaž sa, aby bol plynulý. Jediná vec, ktorá sa mení so silnejúcim vetrom, je čas potrebný na manéver, čas sa skracuje. Predstav si niekoho za loďou, kto sa pozerá cez strednú os na takeláž proti obzoru. Loď by mala byť stále stabilná, či počas obratu, alebo počas halzy. Takeláž by sa mala pohybovať plynule, obzvlášť pri slabom vetre tak, aby prúdenie vetra cez plachtu generovalo čo najväčšiu rýchlosť.

Halza v slabom vetre je veľmi jednoduchá za predpokladu, ak pochopíš, že uhol vetra sa mení s halzou – zmenou smeru.

Vyskúšaj jednoduché cvičenie. Sprav halzu veľmi pomaly a potom oveľa rýchlejšie. Zistíš, že vo veľmi slabom vetre uhol, ktorý opíšeš pri halze je cca 140°. Ak urobíš hlazu pomaly, genaker splasne a loď radikálne spomalí a bude trvať dosť dlho, kým ho opäť nafúkneš a získaš rýchlosť. Ale keď halzu spravíš rýchlo s pumpnutím, udržíš genaker nafúknutý dovtedy, kým ho začneš ťahať na druhú stranu, prekročí predný steh, a nafúkneš ho na novom kurze. Udržíš dlhšie rýchlosť lode bez výrazného spomalenia. Zistíš tiež, že akonáhle nafúkneš genaker na novom kurze, dokážeš získať pár stupňov na odpadnutí smerom k bóji.



Obr. 23

Slabý vietor je veľmi zradný na určenie ZDANLIVÉHO smeru vetra. Je to preto, lebo rýchlosť lode v smere po vetre je často vyššia ako sila vetra, takže smer vetra sa počas jazdy mení. To je dôvod, prečo sa hlavná plachta sama neprehodí resp. nevypustí, napriek tomu, že vietor prichádza zozadu.

Váš ukazovateľ vetra na vrchole sťažňa je dobrá pomôcka na určenie skutočného smeru vetra, takže je vhodné mať niečo na vrchole sťažňa alebo v strede bočného vantú, čo je senzitívne na slabý vietor.

TIP – senzitívny materiál môže byť jemná bavlnka, kúsok magnetofónovej pásky.

Späť k halze v slabom vetre. Keď halzuješ loď spomalý a zdanlivý vietor sa podstatne zmení smerom k pravému smeru vetra. Preto je veľmi dôležité, aby halza bola konzistentne plynulá, inak genaker splasne a bude trvať veľmi dlho kým opäť získať rýchlosť.

TIP - Prehodenie genakru by nemalo trvať viac ako 1½ až 2 sekundy od plného genakru, cez halzu, po opätovne plný genaker.

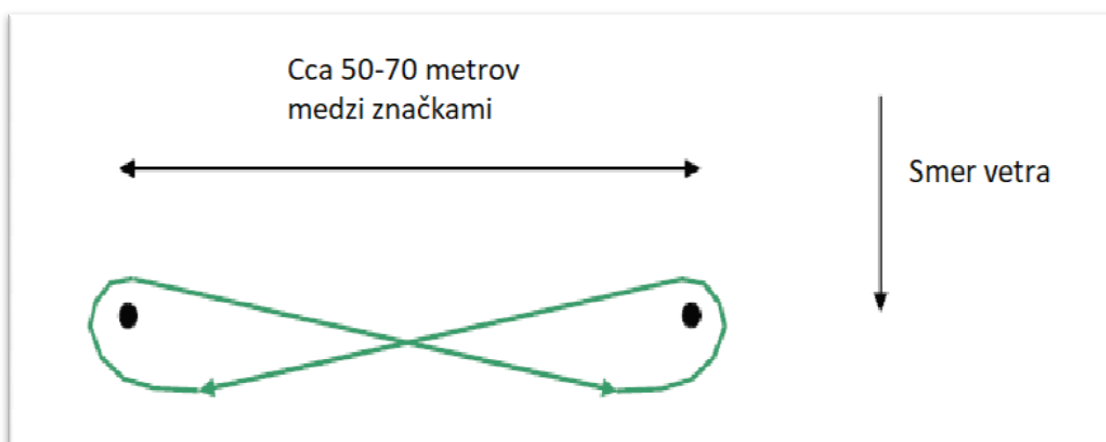


Obr. 24

Všimni si uhol na fotke (Obr. 24) pri jazde po vetre (po halze) v cca 6-7kts (3-3,5m/s). Aj nepatrná zmena sily vetra môže ovplyvniť uhol smeru jazdy. VMG je dôležité. „Velocity Made Good“ sa vzťahuje na najrýchlejšiu cestu medzi 2 bodmi a je vždy kompromisom medzi rýchlosťou a hĺbkou (alebo rýchlosťou a ostrosťou proti vetru). Ak udržíš svojho kosatníka na trapéze, budeš vždy rýchlejší, ako loď ktorá pôjde nižšie a obaja budú sedieť v lodi. Ale musíš prejsť dlhšiu vzdialenosť ako loď idúca ostrejšie (tzn. loď vzdalujúca sa od najbližšej značky (bóje). Priama cesta k značke bez halzovania, znamená prepád v štartovom poli.

2.1.1.1.3 Oboplávanie značiek – OSMIČKA

Na značke sa môže veľa získať, ale aj veľa stratiť, preto je vhodné zaradiť obtáčanie značiek do tréningového procesu.



Obr. 25 Potrebné vybavenie: 2 plávajúce značky (bóje) so kotevným lanom a závažím

Postav 2 značky kolmo na vietor, cca 50-70 metrov od seba. Čím silnejší vietor, tým väčšia vzdialenosť od seba. Nezáleží či sú zakotvené, alebo nie dovedy, pokiaľ driftujú (splavuje ich) rovnako.

Začni jazdiť v smere čísla 8 okolo značiek. Venuj zvláštnu pozornosť oboplávaniu každej značky, príchodu k nej, aj výjazdu od nej. Toto cvičenie by ti malo pomôcť zvýšiť presnosť a rýchlosť pri oboplávaní značky, dosiahnúť správne načasovanie pohybov tak, aby si nemusel po obtočení už upravovať kurz ku ďalšej značke. Keď si myslíš, že už to máš pod kontrolou zmeň smer.

Vyšší stupeň obtiažnosti: Značky daj bližšie – skráť vzdialenosť – skráť čas a cvičenie zopakuj.

Mal by si sa pritom spotiť, ale koncentruj sa na perfektné nastavenie plachiet po každej zmene smeru a dostaň loď do maximálnej rýchlosti tak rýchlo ako je to možné.

Keď zvládneš obtáčanie značiek bez ťažkostí a vietor je stále slabý (menej ako 8kts alebo 4m/s), skús vytiahnuť, nafúknuť a zbaliť genaker medzi každou značkou. To ti dá reálnu predstavu o tom, akú vzdialenosť potrebuješ na vytiahnutie, nafúknutie a následne na zbalenie genaku. Mal by si to dokázať zvládnuť tak, že vytiahnutie a nafúknutie cca 7 sekúnd a zbalenie cca 4 sekundy.

2.1.1.1.4 Jazda bez kormidla

Je to super zábava, ale musia byť dodržané tieto veci, musíš mať dost' miesta na vode a nesmie byť zima!

Cieľom cvičenia je naučiť sa ovládať loď pomocou plachiet a náklonu lode ako pomocou kormidla. Vždy keď použiješ kormidlo, kormidlo vytvára odpor, takže je dôležité pochopiť, aký vplyv má hlavná plachta, kosatka a náklon lode na smer. Čím menej kormidla budeš používať, tým bude loď oveľa rýchlejšia.

Doporučenie: Nikdy to nerob prvý raz, ak vietor je silnejší ako 8kts (4m/s), ale nejaký vietor musí fúkať.

Po vyplávaní na vodu, odíď do dostatočnej vzdialenosti od brehu a iných lodí a povytiahni kormidelný list tak, aby vo vode zostal len kúsok. Dbaj nato, aby si ho mal poistený v prípade prevrátenia.



Obr.26 Povytiahnuté kormidlo

Pritiahni hlavnú plachtu a kosatku nechaj vypustenú. Loď sa začne otáčať proti vetru. Potom vypusti hlavnú plachtu a pritiahni kosatku a loď začne odpadať.

TIP – nechaj kiking uvoľnený, inak hlavná plachta bude mať dostatočný ťah nato, aby ovplyvňovala loď

Nakloň loď koľko chceš. Ak nahneš loď do závetria, loď začne vyostrovat'. Ak ju nahneš do návetria, loď začne odpadať. Je to preto, lebo loď má zaoblené dno a loď bude meniť smer podľa zaoblenia dna. Keď je loď naklonená do závetria vyostří a naopak. Tvojou úlohou je udržať rovný smer len pomocou hlavnej plachty a kosatky. Potrvá to viac tréningov, ale je dôležité sa to naučiť a skúšať dovtedy kým to nezvládneš. Je dôležité využívať nielen plachty, ale aj váhu posádky. Keď loď začne vyostrovat', nakloň loď do návetria. Zakrivenie dna má veľký vplyv na smer jazdy.

Keď sa ti podarí udržať priamy smer bez kormidla, skús spraviť obrat a halzu. Náhodný obrat alebo halza sa nepočíta!

Potom skús oboplávať značku a prejdi krátku trasu atď. Užiješ si pritom veľa zábavy, kým nájdeš rovnováhu posádky a plachiet na udržanie priameho smeru a začne to fungovať. Je to úžasný spôsob ako sa rýchlo naučiť využívať všetky dostupné pomôcky, ktoré nám loď a takeláž poskytuje na riadenie a udržanie smeru lode bez použitia kormidla.

Zamysli sa kde sa to dá využiť – kontrola lode na štarte, zmenšenie oblúku na bóji, odpadnutie lode len pomocou náklonu bez použitia kormidla, použitie čo najmenej kormidla pri obrate, akcelerácia po obrate. To je len zopár činností, pri ktorých to využiješ. Je to len fakt úplný základ ako využiť kinetiku, nato, aby loď obišla trať.

2.1.1.1.5 Jazda na slepo

Je to opäť veľmi dobré a jednoduché cvičenie, ale tiež potrebuje trochu miesta! Je to cvičenie na zlepšenie a rozvinutie „cítienia lode“ a na naučenie sa ako jazdiť rýchlo bez sledovania bavlínek na kosatke. Pomáha tiež k zlepšeniu komunikácie medzi kormidelníkom a kosatníkom a buduje to dôveru medzi nimi, výborné ako teambuildingové cvičenie pre posádku.

Keď ste na vode, zakryte oči kosatníkovi. Kormidelník musí popisovať všetko čo vidí, vrátane poryvov a ich sily, náklonu lode, (aby kosatník vedel pracovať s hlavnou plachtou, či pritiahnúť alebo povoliť), lode na okolí atď. Potom urob obrat, ale pomaly. Daj kosatníkovi dost' času nato, aby prešiel na druhú stranu lode a opäť sa dostal na hrazdu a dosiahni normálnu rýchlosť. Opakuj obrat aspoň 6x. Potom si daj pauzu.

Zopakuj cvičenie naopak, oči bude mať zakryté kormidelník. Postup sa zopakuje v opačnom garde. Kosatník musí detailne opísať čo vidí a čo sa deje okolo. Zopakuj obraty. Po obrate musí kosatník naviesť kormidelníka na správny kurz..

Je to vynikajúce cvičenie na rozvoj ostatných zmyslov – sluchu, rovnováhy, cítenie vánku na tvári – a predovšetkým na tichú a presnú komunikáciu medzi posádkou.

Vyšší level: Vytiahni genaker, urob halzu, stiahni genaker oboplávaj značku. Takto dokážeš vybudovať väčší cit pre loď, je to vhodné do všetkých poveternostných podmienok, ale najviac to využiješ pri slabom vetre.

2.1.1.2 Cvičenie na vode pre 2-3 lode

2.1.1.2.1 Stop-štart

Je to skvelý spôsob ako zistiť, ako rýchlo dosiahnúť maximálnou rýchlosť z úplného kľudu, ako býva na štarte.

Zoraď lode vedľa seba na vzdialenosť asi 2-3 dĺžky lode. Uisti sa, že všetky lode zastavili, pretože aj malý náskok urobí veľký rozdiel.

Jedna loď použije náklon lode na získanie rýchlosti, druhá loď bude sedieť nehybne a len pritiahne plachty. Zmeraj koľko trvá lodiam dosiahnúť maximálnu rýchlosť a potom hovorte o tom s posádkami.

Výsledok nie je úplne jednoznačný, ktorá technika je lepšia, pretože každá inak funguje v rôznych podmienkach (vlny, sila vetra). Ale je to veľmi cenná informácia.

TIP – ak je na vode viac lodí, drž lode pohromade, aby si sa mohol naraz rozprávať so všetkými.

2.1.2 STREDNÝ VIETOR - cvičenia

Jazda v STREDNOM VETRE - 8-15uzlov alebo 4-7 m/s

2.1.2.1 Cvičenie na vode pre 1 loď

2.1.2.1.1 Obrat

Cieľ – urob 10 naozaj dobrých obratov za sebou

Na čo sa sústrediť – plynulý pohyb, presun zo strany na stranu bez kmitania

Ako – kosatník sa presúva popod ráhno

Postup – rozdelenie pohybu na viaceré menšie celky

Tak ako pri slabom vetre, aj pri tomto cvičení postupuj rovnako. Urob len 1.polovicu obratu až do momentu, keď loď bude skoro proti vetru a potom znovu odpadni na

pôvodný kurz. Použi rovnaký postup ako slabom vetre pre všetky poveternostné podmienky. S pribúdajúcou silou vetra sa loď nebude toľko hýbať, takže nie je dobré loď tak naklánať, aby si naberal vodu, pretože to loď spomalí. Stále je veľmi dôležité, aby sa posádka pohybovala spoločne, aj keď kosatník začína obrat ako prvý, pretože sa musí vypnúť a opäť zapnúť do hrazdy. Manéver môže začať tak, že kosatník sa vypne z hrazdy a ostane chvíľu visieť len na ruke.

Keď si spokojný s prvou fázou, prejdi na celý obrat. Kosatník sa spúšťa do lode, predná noha je v lodi a zadná ide hneď na druhú stranu, tak aby bol schopný sa otočiť a hneď ísť do hrazdy.

Pri obrate si musíš dávať pozor, aby si sa nezamotal do hlavnej plachty.

Kormidelník nasleduje kosatníka, rovnako rýchlo sa musí presunúť na druhú stranu a hneď vyvažovať. Pracuj na rýchlosti obratu, ak si príliš rýchly, obaja sa namočíte a spomalíte loď, pretože loď sa nakloní na posádku.

Pracuj na tom, aby si s plnej rýchlosti prešiel do plnej rýchlosti, a zmenu smeru trvala približne 7-8 sekúnd.

Pre najlepšie prúdenie vetra cez plachtu pri obrate, uvoľni jemne kosatku a stiahni /pritiahni hlavnú plachtu, keď začínaš obrat aby si ťažisko posunul dozadu a tým pomôžeš lodi urobiť rýchlejší obrat. Je to všetko o čo najmenšom používaní kormidla. Ak je kosatka jemne povolená, v pomere 4:1 to je 30-40mm úchyt kosatky (1-2 palce), to je 120-160mm (6-8 palcov) na záseku, to ti umožní požadované zrýchlenie pri dokončovaní obratu a výjazd z neho. Toto je veľmi dôležité!!!

Pritiahnutie hlavnej plachty na začiatku obratu má dva dôvody – po prvé, keď uvoľníš kosatku, potrebuješ niečo, čo pomôže lodi zmeniť smer a po druhé posunieš ťažisko lode dozadu a tým opäť pomôžeš lodi ľahšie zmeniť smer bez kormidla. Hlavná plachta sa prirodzene uvoľní keď prechádza cez polohu priamo proti vetru, čo umožní ísť posádke do lode a na druhú stranu.

2.1.2.1.2 Halza

Cieľ – urob 10 naozaj dobrých hálz za sebou

Na čo sa sústrediť – plynulý pohyb, presun zo strany na stranu bez kmitania

Ako – udržať genaker nafúknutí

Postup – rozdelenie pohybu na viaceré menšie celky

Tak ako pri slabom vetre, aj v týchto podmienkach je cieľom urobiť tento manéver s istotou a ľahkosťou. Aby halza bola rýchla a ty si získal výhodu pár dĺžok využitým poryvu, alebo výhodu pri točení značky, ak sa smer vetra zmení a ty budeš musieť halzovať veľmi blízko značky, aby si získal maximálnu rýchlosť pri jej točení.

Najrýchlejšou cestou ako sa to naučiť je požiadať niekoho, kto to ovláda, aby ti to ukázal.

Obrat po vetre je rovnaký ako u všetkých lodí, je veľmi dôležité mať loď pod kontrolou. Pri hlaze, sleduj koľko vetra je v genakri. Ak ti genaker spadne (stratíš vietor v genakri), loď sa stane nestabilnou a ty musíš reagovať veľmi rýchlo, aby si genaker nafúkol vetrom, plný genaker prenesie silu do pohonu lode.

Predná ruka kosatníka sa začne hýbať prvá, ale musí počkať na signál od kormidelníka, že začína halzu. Keď kosatník vystúpi z hrazdy, kormidelník sa spustí do lode a snaží sa udržať loď rovno. V ideálnom prípade to bude začiatok halzy, rahno prejde na druhú stranu lode. Záveterné genakrové oťaže sú stále napnuté, kým prova lode neprejde do nového smeru, a vietor z druhej strany neprefúkne genaker a kosatku. Vtedy kosatník povolí oťaž genakra a súčasne začne ťahať oťaž z druhej strany, aby rýchlo opäť nabral vietor do genakra bez toho, aby „zaflatroval“. Kormidelník stále pokračuje v halze, tzn. odpadá na nový kurz a kosatník sa opäť rýchlo uchytí do hrazdy na druhej strane a nastaví genaker.

Čo sa nesmie:

- keď začneš s halzou neváhaj. Loď idúca po vetre, ktorá nemá rýchlosť (vietor v plachtách) sa začne kolísať a potom je ťažké ju opäť zastabilizovať,
- z rovnakého dôvodu to nerob veľmi pomaly,
- nevyostruj dovtedy, kým kosatník nie je na hrazde.

Čo musíš urobiť:

- manévruj loďou tak, aby sťažnosť bol stále nad loďou kolmo, pohybom lode opíš písmeno S a keď rahno prejde na druhú stranu, genaker na nafúkne, vyostri a naber nový kurz. Až potom môžeš ísť na novú hlazu.

2.1.2.1.3 Test schopnosti „zabijaka“

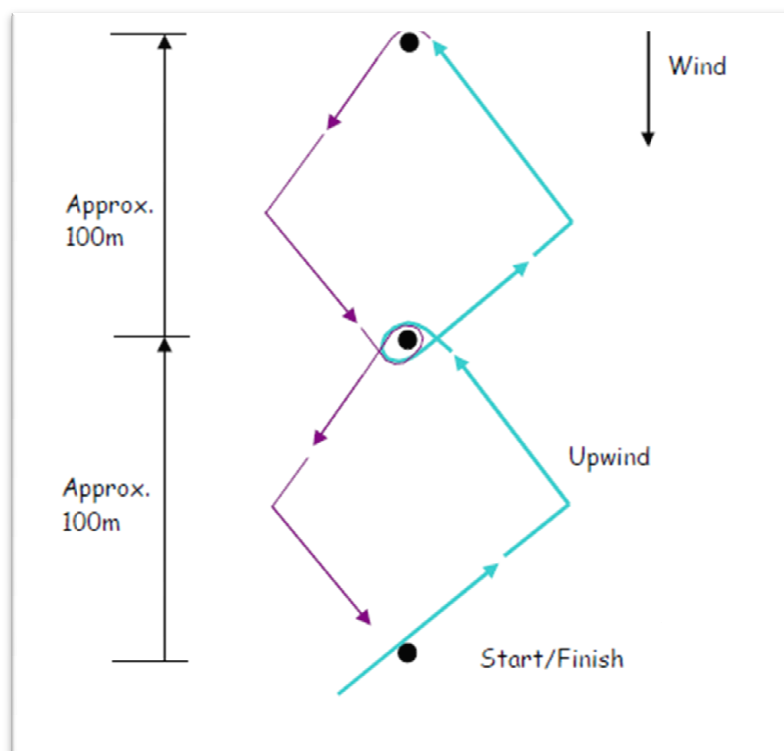
Keď získaš väčšiu zručnosť pri obratoch, halzách, nastavení a vyťahovaní a sťahovaní genakra, môžeš vyskúšať toto cvičenie. Predpoklad je, že toto cvičenie je ťažšie ako čokoľvek počas preteku, takže ak nie si zadýchaný, unavený a nestratíš nervy dovtedy

kým toto cvičenie neskončí, potom si to nerobil dostatočne naplno! Toto cvičenie s tebou bude až do konca tvojej závodnej kariéry.

Požadované vybavenie – 3 značky položené v rovnakej vzdialenosti do jednej roviny po vetre. Začni so vzdialenosťou cca 100m medzi značkami.

Cvičenie – začni pri najnižšej značke stúpať proti vetru, značku budeš mať po pravoboku pod loďou. Urob jeden obrat proti vetru tak, aby si mohol otočiť značku v strede. Strednú značku otoč tak, aby si znovu stúpil proti vetru (tzn. dokola). Znova na jeden obrat vystúpaj k ďalšej náveternej značke a otoč ju. Keď ju otočíš, odpadni a vytiahni genaker, a na jednu halzu smeruj k stredovej značke, čo najkratšou cestou. Pri stredovej značke stiahni genaker, otoč stredovú značku ľavobokom, odpadni, vytiahni genaker a jednu halzu opäť čo najkratšou cestou smeruj k poslednej značke po vetre.

Vyšší level - keď to už zvládneš, môžeš toto cvičenie sťažiť tým, že zvýšiš počet bratov a hálz medzi jednotlivými značkami, alebo značky dáš bližšie k sebe.



Obr. 27

2.1.2.2 Cvičenie na vode pre 2-3 lode

2.1.2.2.1 Cvičenie zamerané na ŠTART

Na toto cvičenie je nutné, aby tréner v motorovom člne sledoval čiaru a dával spätnú väzbu posádkam ako ďaleko sú cez čiaru, alebo pod čiarou.

Vybavenie – 2 značky postavené kolmo na vietor, píšťalka a stopky.

Cvičenie – nastav si hodinky na odpočítavanie 9 minút, aby si mohol vykonať minimálne 3 štartov za sebou, po každých 3 minútach. Stanov si rôzne ciele, napríklad začni v strede alebo na jednom z koncov. Kritériom, ktoré by si mal použiť je, že začneš čisto, bez toho, aby si obmedzil inú loď a šiel si plnou rýchlosťou cez čiaru pri signále štartu.

Možnosti: môžeš skrátiť čiaru, predĺžiť (dobré na cvičenie štartov so stredom čiar), zvýhodnenie jednej strany alebo druhej strany štartovej čiar.

Vyštartuj a po 30 sekundách sa vráť späť na čiaru. Po 3 štartoch príď k trénerovi, aby si dostal spätnú väzbu o tom ako si štartoval. Skúšaj to znova a znova.....

Všeobecne sa predpokladá, že štart tvorí 50 % úspechu v pretekoch. Z toho vyplýva, že nácvikom štartov, by sme mali venovať poriadne množstvo času!

2.1.2.3 Manévrovanie na ŠTARTE

Jedným z tajomstiev dobrého štartu je naučiť sa dokonale ovládať loď pri veľmi nízkej rýchlosti. Štart pretekov má svoje zákonitosti. Lode sa zoradia pár metrov pod štartovacou čiarou zhruba minútu pred štartom. Byť súčasťou tejto skupiny pod čiarou, držať si pozíciu bez toho, aby loď bola splavovaná do závetria alebo do návetria, je veľmi dôležitá zručnosť, ktorú treba nadobudnúť.

Čím pomalšie sa loď pohybuje, tým menej efektívne je kormidlo. Keď loď zastane, nebude reagovať na žiadny pohyb kormidlom.

Oveľa efektívnejší spôsob kontroly lode po zastavení alebo v malej rýchlosti, je pomocou plachiet a váhy posádky.

Ak si spomenieš späť na cvičenie „Jazda bez kormidla“, spomeň si aký rozdielny vplyv mala hlavná plachta a kosatka na pohyb lode.

Prvý bodom k odštartovaniu je spomenúť si, ako čo najrýchlejšie dostaneš loď zo stoja do plnej rýchlosti. V 2-5 kts (1-3m/s) by si mal sedieť pod plachtou tak, aby uhol voči vetru bol cca 45°. Potom je kľúčové, aby hlavná plachta aj kosatka sa pritiahli naraz, aby to vyvolalo pohyb vpred.

Ak sa kosatka pritiahne skôr, prova lode začne odpaďovať od vetra; ak sa hlavná plachta pritiahne skôr, prova lode začne vyostrovať proti vetru. Zapamätaj si, kiking pritiahnutý veľmi jemne tak, aby zadný lem nevypúšťal.

Kosatník má veľmi dôležitú úlohu udržať provu lode v tomto uhle voči vetru. Je veľmi ľahké dostať sa proti vetru (prova presne proti vetru a plachty ostanú bez tlaku vetra)

takže kosatku je nutné buď povoliť, alebo pritiahnúť tak, aby udržala konštantný uhol voči vetru. Nezabúdaj aký efekt môže mať presúvanie váhy posádky na kontrolu lode, preto v tomto čase musí byť posádka veľmi aktívna.

Strávte nejaký čas nácvikom a zdokonaľovaným tejto činnosti počas vašich tréningov. Státie na mieste, v presne určenej pozícii. Môžeš využiť pevnú značku, alebo rybársku bóju, alebo čokoľvek čo môže poslúžiť ako referenčný bod. Stanov posádke základný cieľ. Zostať na jednu dĺžku lode od zadaného cieľa na 30s a postupne keď získajú zručnosť, predlžuj tento čas a cvičte to v každom počasí.

Precvičujte obraty na jednu dĺžku lode – predstav si situáciu na štarte, kde na čiare vznikne medzera na tvojej náveternej strane a ty ju chceš uzavrieť pomocou krátkych obratov. A vždy si chráň medzeru v závetrí, to je dôležitá stratégia pre čistý a rýchly štart.

2.1.2.4 Časovanie od zastavenia po plnú rýchlosť

Venuj nejaký čas cvičeniu, ako loď dostať zo stoji do maximálnej rýchlosti, vo všetkých typoch sily vetra a v rôznych podmienkach veľkosti vln. Je to najlepšia skúška koordinácie a komunikácie v posádke, čo prináša súzvuk posádky a dobrý trim plachiet. Toto je priestor, kde koordinácia pri pritiahnutí hlavnej plachty a kosatky sa ukáže v pravom svetle, keď kosatník ide do trapézu a priťahuje hlavnú plachtu, kormidelník nastavuje kosatku do najlepšieho uhla voči vetru na maximálny ťah.

2.1.3 SILNÝ VIETOR - cvičenia

Jazda v SILNOM VETRE - +15 uzlov alebo +7 m/s

2.1.3.1 Cvičenie na vode pre 1 loď

2.1.3.1.1 Obrat & halza

Obraty a hlazy je nutné trénovať za každých podmienok, pre maximálnu istotu pri týchto manévroch. Je to ako keď niekto cvičí na klavíry stupnice a nezáleží či je to začiatočník, alebo expert. Cvičenie zvyšuje zručnosť.

Nie je nič zvláštne na obratoch v silnom vetre. Tak ako aj pri ostatných triedach, je nutné ich minimalizovať pri pretekoch, pretože vždy stratíš 4-6 dĺžok lode v každom obrate.

Zapamätaj si, že ak sa budeš prevracáť pri hlaze v 20kts, zrazu 15kts, nebude žiadny problém spraviť halzu bez prevrátenia. Podobne, ak sa chceš cítiť istý pri 20kts, tvoj

tréning musí byť pri 25kts. Ak to zverenci nezvládajú, ak majú neustále veľa problémov pri halzách alebo obratoch v silnom vetre je nutné pomôcť im.

2.1.4 Tipy pri prevrátení

29er je konštruovaný tak, že po prevrátení pôsobí ako korytnačka so sťažňom a plachta pôsobí ako kotva, takže po prevrátení vám loď neodfúkne preč. Má to však vplyv na to, že prevrátenie trvá dlhšie. Je na to technika, ako minimalizovať energiu posádky, potrebnú na prevrátenie naspäť.

Je nutné, aby obaja z posádky boli na plutve (postavili sa na ňu spolu), aby bolo možné sťažň dostať z vody opäť do vzpriamenej polohy nad hladinu. Je dôležité, aby sťažň s plachtou boli proti vetru od trupu. Keď sa takeláž dostane na hladinu, ťažší z posádky zostane na plutve a druhý člen posádky obopláva loď z druhej strany a sadne si do lode. Ten, čo sa posadí do lode sa snaží dostať sa čo najvyššie do lode, aby nebránil postaveniu sťažňa.

Keď je všetko pripravené, ten člen posádky, čo stojí na plutve, si môže pomôcť oťažou od spinakru, zdvihnúť loď/sťažň s vody. Len čo sa vietor dostane pod plachtu, loď sa rýchlo vzpriami. Keď sa loď postaví, ten člen posádky, čo stál na plutve, by sa mal pokúsiť prehodiť nohu cez palubu a rýchlo skočiť do lode. Ak to nie je možné, môže sa zavesiť na plutvu, tesne pod trupom a prejsť popod loď na druhú stranu, popri tom sa stále držať plutvy, ak by sa loď chcela opäť prevrátiť po vetre. Toto je moment, keď ten člen posádky, čo oboplával loď a sadol do lode, keď sa loď otáčala hore sťažňom, musí uvoľniť kosatku, chytiť kormidlo a postaviť loď proti vetru a pomôcť druhému, aby sa dostal do lode. A môžu pokračovať ďalej.

Posádka si musí uvedomiť ako sú unavení, počas tréningu. Nemá zmysel trénovať ak sú unavení, pretože efekt bude minimálny. Pred vyplávaním, je nutné si stanoviť počet prevrátení, po ktorých posádka zamieri na breh. Fyzická zdatnosť posádky sa bude zvyšovať, ak dostanú čas na regeneráciu a potom sa môžu opäť vrátiť do tréningu.

2.1.5 Vyplávanie & návrat na breh

2.1.5.1 Vyplávanie od brehu

Najčastejší spôsob vyplávania je, keď kosatník drží loď a vedie ju do hlbšej vody. Ale to stále nemusí postačovať na to, aby kormidelník zasunul kormidlo až dole.

Každopádne ten, čo je v lodi, zasunie plutvu takmer až dole a zasunie list kormidla do kormidelnej knihy natoľko aby sa nedotklo dna.

Provu lode otočiť smerom od vetra asi o uhol 50°. Kormidelník drží obe plachty kosatku aj hlavnú plachtu pritiahne obe naraz, kým sa nenafúknu od vetra. Kosatník sa odrazí a naskočí do lode a prevezme hlavnú plachtu. Keď loď vojde do hlbšej vody, kormidelník zasunie kormidlo úplne dole a zaistí ho a môžu vyplávať.

2.1.5.2 Návrat na breh.

Toto je o niečo náročnejšie. Je dobré vyskúšať si zopár manévrov, keď sú ďalej od brehu.

Obe plachty naraz pritiahnúť, prudko vyostriť tak, aby prova sa dostala ostro proti vetru. Ak to urobia príliš pomaly prevrátia sa, takže je veľmi dôležité spraviť to rýchlo. Treba to vyskúšať viac krát pod rôznymi nájazdovými uhlami. Loď by mala zastaviť na krátkej dráhe a kosatník zároveň musí vyskočiť cez palubu ale tak, že musí pevne držať loď za bočný vant.

Kormidelník uvoľní obe plachty, kým kosatník prejde na provu lode. To pomôže loď udržať proti vetru provou, pretože kormu otočí po vetre. Kormidelník musí udržať rovnováhu a zároveň vytiahnuť plutvu a kormidlo.

Keď prichádzajú k zväžnici, alebo k pláži, je dobré znížiť rýchlosť lode tým, že povolia cunnigham a kiking a môžu pomôcť aj tým, že prevesia nohy do vody cez bočnú palubu. Po tom, čo loď vyostriela proti vetru, kosatník je na prove a loď sa stočí po vetre provou, kormidelník vyberie kormidlo a plutvu, spustí hlavnú plachtu a tak potom môžu loď vytiahnuť na breh.

Ak je stále príliš silný vietor na to, aby to urobili bezpečne, nech stiahnu hlavnú plachtu pred príchodom na breh.

2.1.6 Jazda o búrlivom vetre

Niekoľko tipov, ako rýchlo zo svojho výkonu vyťažiť maximum vo vetre:

- Keď bojuje posádka s poryvmi proti vetru, nech kúsok povytiahnu plutvu von.
- Ak aj napriek tomu problémy pretrvávajú, nech uvoľnia kiking, aby hlavná plachta mohla vypúšťať vrchom. Keď je kiking dotiahnutý, zadný lem je zavretý a plachta toľko nevypúšťa v poryvoch. Zistia to tak, že loď nedokáže udržať vyrovnanú keď príde

poryv vetra, a bude tým trpieť rýchlosť lode. Budú mať síce dobrú výšku ale stratia VMG.

- Uvoľniť trošku kosatku, aby korešpondovala s vypúšťaným hlavnej plachty.
- Keď sa blížia k náveternej značke, je nutné uvoľniť kiking asi o 300mm (12 palcov), aby loď dokázala odpadnúť po obtočení značky.
- Neuvoľniť cunnigham pred odpadnutím. Ak ostane zatiahnutý, pomôže vypúšťať hlavnú plachtu .
- Ak sú na otvorenom mori, môžu genaker nechať vytrepať, keď sa dostanú cez hrebeň vlny preto, aby ich ďalšia vlna nezaliala.
- Obmedziť obraty a halzy na minimum .
- Nebáť sa ísť do halzy. Keď začnú robiť halzu je dôležité, aby dávali pozor na rahno.

2.2 Rady pre posádky s vyššou celkovou hmotnosťou v slabšom vetre

Prvá vec je posunúť sa dopredu ak sú za loďou bublinky, alebo je brázda prerušovaná, posádka je príliš vzadu. Kosatník pri všetkých manévroch ako halza, obrat, nastavovanie genakra, musí prechádzať popred sťažeň.

Posádka sa to musí naučiť robiť plynule. Každý otras plachiet alebo lode spôsobí stratu tlaku vetra v plachte a obnovenie tohto tlaku potrvá cca 30 stôp z dráhy tzn. strata rýchlosti.

Kormidelník, musí zostať pokojný, mať pohodlnú polohu a prenechať na kosatníka všetko (vyváženie lode) okrem jemného kormidlovania a jemného narábania s oťažami hlavnej plachty.

Zopár dôležitých bodov. Kosatník nesmie byť v dýze kosatky, snaží sa sedieť čo najhlbšie v lodi, pred sťažňom a kormidelníkom, kormidelník sa musí usadiť tak aby kosatníka netlačil do dýzy.

Taktiež keď vidí kormidelník prichádzať poryv, zľahka uvoľní oťaže a poskytne kosatníkovi dost času, aby reagoval bez toho, aby zatriasol loďou. Všetko je to o zrýchlení. Dôležit je, aby zrýchlenie nebolo priveľké. Treba myslieť na VMG, pretože pred aj po poryve sa loď nakloní v dôsledku toho, keď zdanlivý vietor (ZV) nadobudne dominantný vplyv. Takže odpadnutie a povolenie oťaží nieje len dobrý nápad, ale povinnosť. Plus ak šialene loď zrýchli, tak na druhej strane poryvu bude ZV prakticky za loďou, pretože dominantná bude rýchlosť lode.

2.2.1 Proti vetru

S loďou odpadnúť, povoliť oťaže pri poryvoch. Kosatník po dovážení opäť dotiahne oťaže, keď poryv doznie, kosatník sa opäť stiahne a kormidelník vyostří do pôvodného kurzu, čo môže loď trošku nadvihnúť, kým opäť nespomalí. Nevyvažovať, snažiť sa prispôbiť techniku tomu, aby sme čo najviac využili maximum váhy bez pohybu. Dôležité je zachovať pokoj a snažiť sa vyťažiť čo najviac z danej situácie navzdory vyššej váhe posádky. Vždy myslieť na VMG.

2.2.2 Po vetre

Rovnako ako proti vetru, platia rovnaké zásady. Keď ide poryv, odpadnúť cca 10°, povoliť oťaže a nechať si možnosť vyostříť a dotrimovať všetky 3 plachty. Uvoľni cannigham, zadný lem, správne nastav kosatku tak, aby si využil možnosti plachiet naplno. Pridaj si na zadný lem hlavnej plachty bavlnky na pomôcť pre trimovanie plachty. Keď poryv odznie, okamžite nastav opäť plachty na ostrejší kurz, snaž sa maximalizovať dobu v odpadajúcom kurze. Vyostri len vtedy keď potrebuješ vybudovať rýchlosť, využívaj citlivosť svojich uší na určenie maximálnej rýchlosti a neustále nevyostruj.

Nakoniec je možné sa dostať ku grafu, ktorý hovorí aký je % vplyv váhy a plochy. Vplyv zníženia trenia je 5-6x dôležitejší ako vplyv váhy. Predtým ako začnete znižovať váhu posádky, venujte pozornosť spodnej časti trupu, dôsledne ho vyleštíte s prípravkom na leštenie povrchov ako napr. TURTLE WAX alebo STAR BRIGHT. Vyleštíte aj list plutvy a kormidla, hlavne jeho nábehovú stranu. Prvých 20% z trupu resp. listov plutvy a kormidla sú dôležitejšie ako zbytok.

Nakoniec, plachtiť s rovnou loďou, +/- 5° je akceptovateľných, +/- 3° je 10x lepšie.

ZÁVER

Súčasťou trénerskej práce je nie len praktická výučba detí, rozvíjanie ich zručnosti, ale najmä deti motivovať k športu. Najkrajšou odmenou pre trénera je, keď deti radi a úsmevom chodia na každý tréning. A zadosťučineným je, keď jeho drina je odmenená výsledkami jeho zverencov. Pri hľadaní a preklade materiálov som získal veľa nových praktických informácií, ktoré budú prínosom pre budúcich trénerov, ktorí sa chcú venovať triede 29er. Materiál je vhodný aj pre mladých pretekárov, hlavne prvá časť, ktorú môžu využívať pre každým tréningom, či pretekom v rámci prípravy.

LITERATÚRA:

BETHWAITE Nicky. 29er COACHING MANUAL. Section 1, 12.12.2008.

BETHWAITE Nicky. 29er COACHING MANUAL. Section 2, 12.12.2008

BETHWAITE Julian. 29er Tips for Heavy Teams.