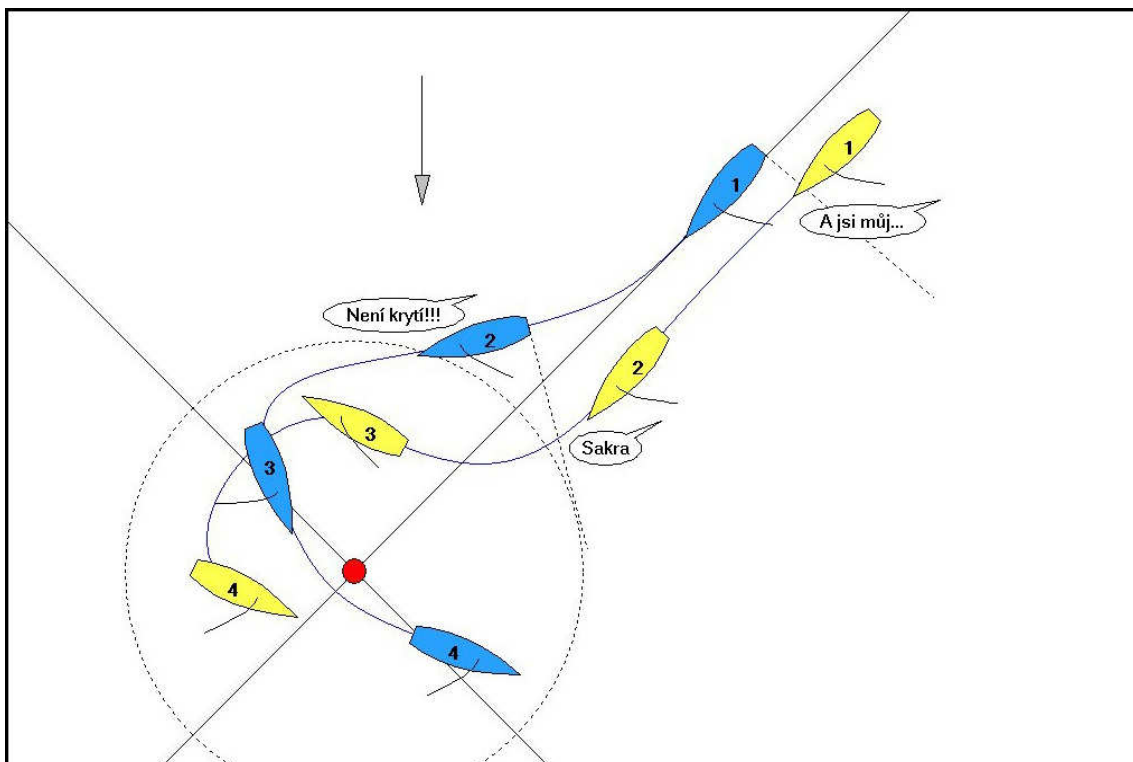


ZÁVODNÍ TAKTIKA



vypracoval: Ing. Jakub Kozelský

Obsah

1. Co je to závodní taktika?	3
2. Zaměření tratě.....	3
3. Kde startovat.....	5
4. Start na levé straně čáry	7
5. Start uprostřed čáry	8
6. Start na pravé straně čáry	9
7. Co dělat, když se nám start nepodařil?	10
8. Změny směru větru na stoupačce	12
9. Potkávání lodí na stoupačce	14
10. Návětrná značka	15
11. Ponaučení z první stoupačky	16
12. Bočák	17
13. Raumová značka	20
14. Zadák.....	22
15. Závětrná značka	23
16. Poslední stoupačka	29
17. Cíl	33
18. Slovo závěrem	35
19. Použitá literatura	36

1. Co je to závodní taktika?

1.1. Taktika x Strategie

Význam slova TAKTIKA se často mylně zaměňuje, či překrývá s významem slova STRATEGIE, proto je dobré si hned na začátku ujasnit tyto dva významy:

- Strategie je jakýsi plán rozjíždky, jak bychom chtěli plout, kdyby nám v tom nikdo jiný nebránil. Neboli snažíme se uhádnout optimální „stopu“ v rozjíždce. Již před startem musíme mít jasno, kam chceme plout v první stoupačce, z které strany startovat atd. Strategie se může samozřejmě vyvíjet i během rozjíždky na základě aktuálních poznatků.
- Taktika je jakýsi soubor řešení, který nám napomáhá řešit situace, kdy se nám do naší ideální stopy, do naší strategie, připeletou soupeři. Jak si udržet svoji pozici v rozjíždce, jak se bránit útokům soupeřů, jak se dostat na tu stranu kde chceme být atd.

My se budeme zabývat taktikou, i když i se nám tam možná někdy připele i trochu té strategie.

Také bych rád podotknul, že možností, jak dobře řešit tu či onu situaci, je obvykle více, tzn. není jen ta jedinná správná. Vždy je spousta dalších okolností, ke kterým je třeba přihlednout a které mohou více či méně modifikovat naše „standartní“ situace.

1.2. Cíl taktiky

Hned na začátku si definujeme cíl taktiky, jehož pochopení je základním kamenem úspěšného závodění, základem umění vyhrát ty nejvýznamější regaty.

„Cílem taktiky a strategie je zvítězit v závodě“

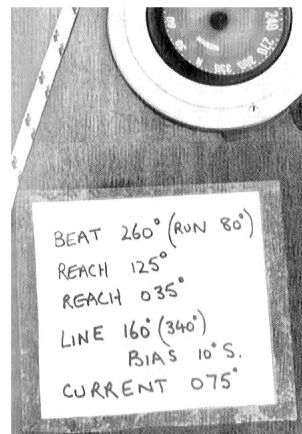
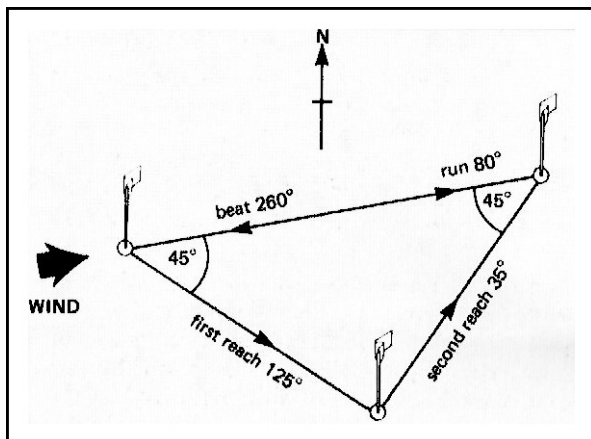
Tady si prosím povšimněme, že si neklademe za cíl vyhrát rozjíždku, což je sice určitě příjemné, ale z hlediska výsledku v závodě je to věc nevýznamná. V dnešní době stále vyššího počtu rozjížděk a menšího počtu škrtaček je stále více a více důležité (i když to platilo v podstatě vždy), neudělat v závodě mnoho chyb. Nerozhodují úspěšné dojezdy v rozjíždkách, ale naopak ty špatné. Zkrátka vyhraje ten, kdo udělá v závodě nejméně chyb, tzn. velmi konzervativní závodník.

2. Zaměření tratě

2.1. Náměry kurzů

Před startem si zkontrolujeme, jak je postavená trať a zapíšeme si všechny náměry kurzů. Už mnohokrát se stalo, zejména na moři, že při špatně viditelných značkách a vlivem stočeného větru se první loď špatně zorientovala a vydala se na špatnou značku, často následovaná početnou skupinou nepozorných „oveček“. Nebudme ovce a vždy si zkontrolujte, kam jedeme!

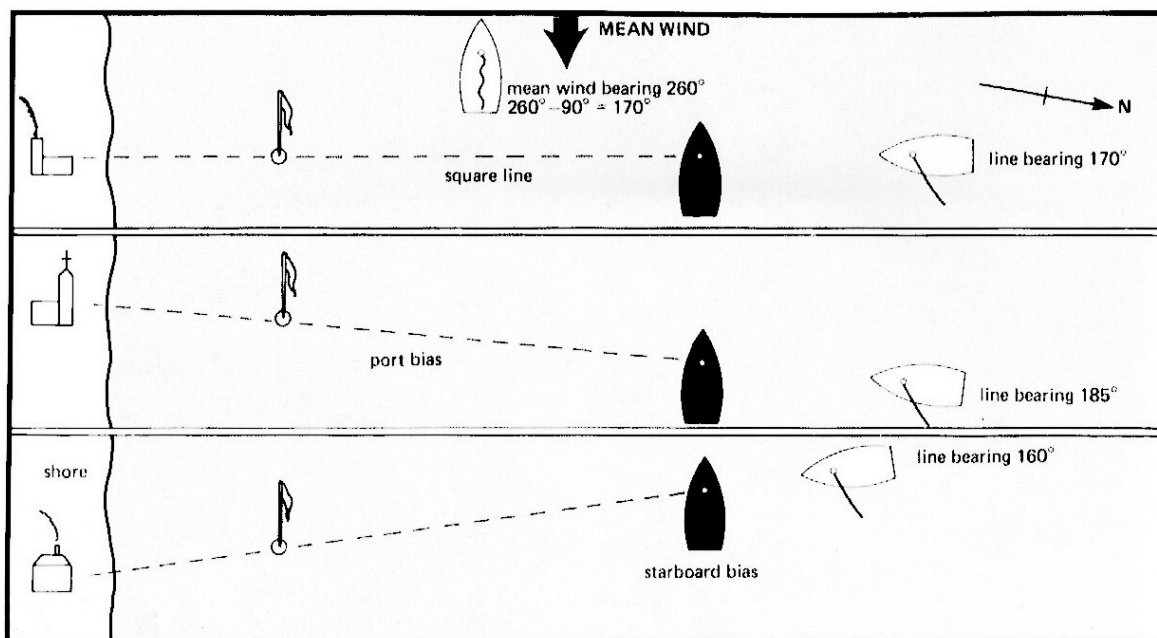
Nemusíme si projíždět celou trať, protože ve vypsání velmi často bývá nakreslena trať i úhly mezi jednotlivými kurzy, takže obvykle stačí, když si změříme náměr na první bóji (nebo si jej přečteme přímo na startovní lodi) a ostatní kurzy si už snadno dopočítáme.



Vysvětlivky k obrázku:
 beat – stoupačka
 run – zadák
 first reach – první bočák
 second reach – druhý bočák
 current – proud
 line – startovní čára
 bias 10° S – vyvážení čáry – o 10 stupňů je výhodnější pravá strana

2.2. Transit

Samozřejmostí před startem je „zhlédnutí“ čáry (zjištění transitů), pokud je na dohled pobřeží či jiné nepohyblivé předměty. Je dobré, když si tranzit zkoukneme z obou stran, určitě se nám to před startem bude hodit. Jak si poradit v případě, že si nemůžeme zhlédnout tranzit, si povíme v kapitole 5.3.



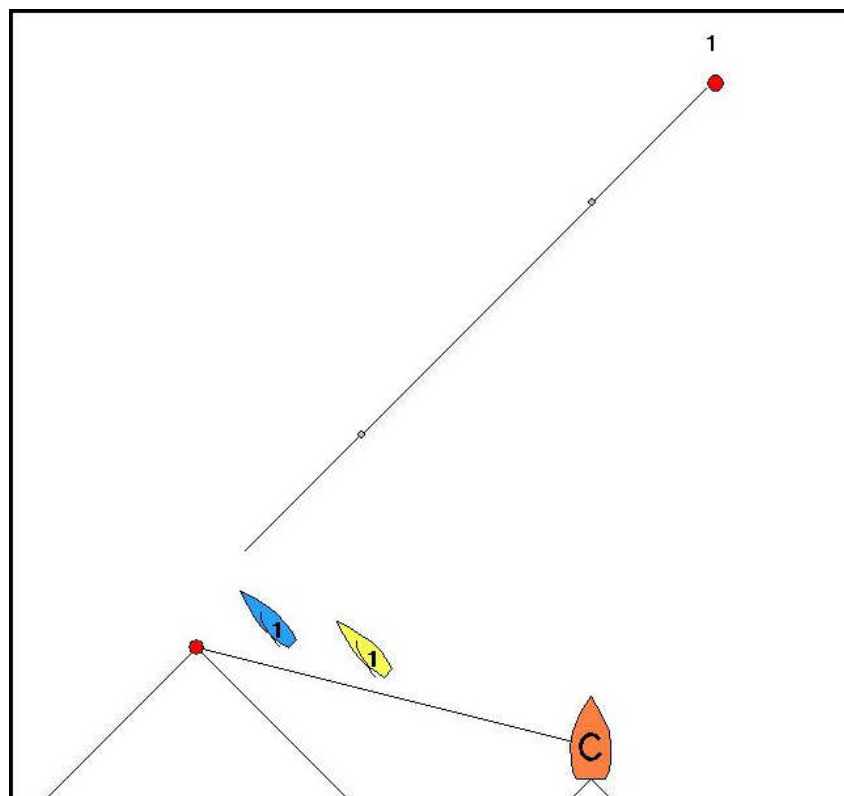
Vysvětlivky k obrázku:
 mean wind – průměrný směr větru
 bearing – náměr, směr
 starboard bias – pravobočné zvýhodnění
 port bias – levoobočné zvýhodnění

2.3. Vyvážení startovní čáry

Pokud máme svého kauče na vodě, tak ten to určitě udělá za nás a mnohem přesněji precizním náměrovým kompasem. Když jsme na závodě sami musíme si vše změřit svým kompasem na lodi. Nejdříve si zjistíme směr větru a pak směr čáry a pak prostým sčítáním a odečítáním zjistíme vyvážení startovní linie. Pro závodníka není ani tak moc důležité o kolik stupňů, ale spíše který konec je výhodnější a jestli výrazně, či nepatrně. Takže pokud nemáme kompas, tak si to odhadneme jinak. Tyto údaje jsou nezbytné, nikoliv postačující, pro určení správné taktiky na startu. Pro určení, kde budeme startovat (extrém vpravo, extrém vlevo, střed, pravý střed, levý střed), je také nezbytné mít jasno ve strategii na první stoupačce, tedy jestli hodláme jet spíše do prava, do leva, nebo budeme „kličkovat“ do změn středem.

2.4. Pozice návětrné značky

Také pozice návětrné značky je pro naši taktiku důležitá. Pokud se např. vlivem stočení větru, dlouhé startovní čáry, či krátké stoupačky nachází výhodná strana čáry blízko lay-lajny (neboli mezní čáry – je pomyslná linie, po jejímž překročení jsme již schopni dosáhnout značky na jeden kurz), tak budeme muset brzo po startu otočit na kurz s větrem zleva, což není vždy jednoduché. Proto musíme přizpůsobit taktiku startu tak, abychom měli možnost brzkého obratu, tj. aby vpravo od nás startovalo minimum lodí. Na obrázku má sice modrá loď lepší start, ale žlutá ji brání v obratu na lay-lajně, takže ji pravděpodobně po pozdním obratu za lay-lajnou „podjede“ několik lodí.

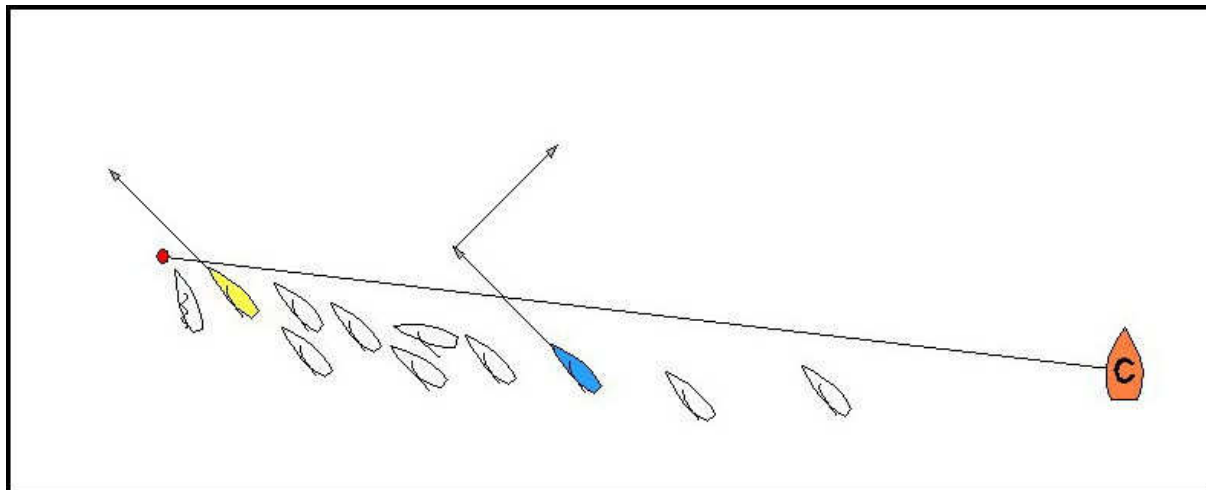


3. Kde startovat

K rozhodnutí, kde budeme startovat, potřebujeme znát dvě základní informace. Za první musíme znát vyvážení čáry (která strana je výhodnější a jak moc) a za druhé musíme již znát svoji strategii na první stoupačku (jestli budeme preferovat pravou, či levou stranu, nebo pojedeme spíše středem do změn atd).

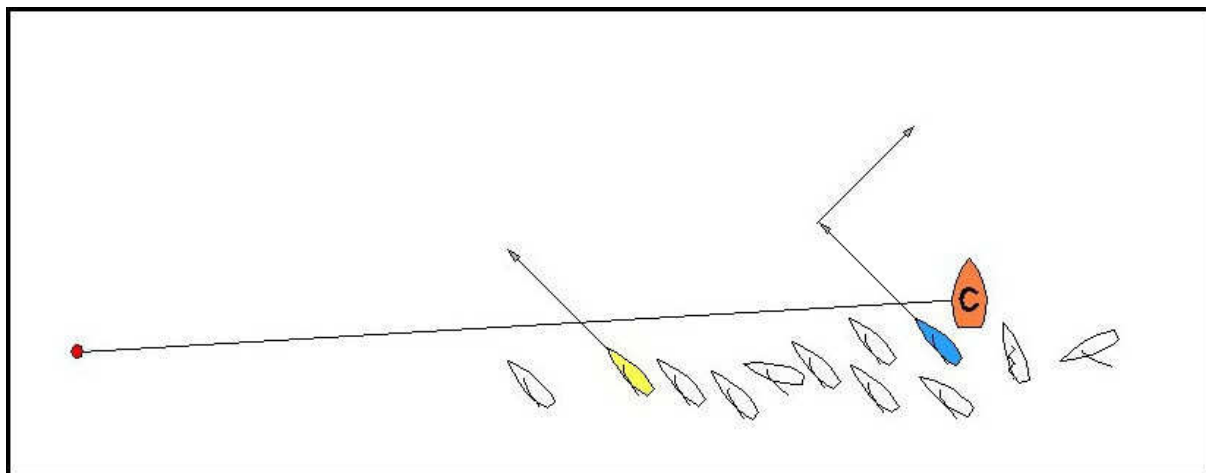
Pokud bude výhodnější levá strana čáry a my potřebujeme jet na levé křídlo, musíme startovat co nejbližší bóje (jako žlutá loď) s minimem lodí v závětrí. V případě, kdy nám hrozí nebezpečí přejetí lodě v návětrí, můžeme vždy odpadnout a pustit loď na rychlost do čistého větru a nemusíme se uvolňovat obratem.

Budeme-li však chtít jet na pravé křídlo, musíme startovat na pravo od většiny lodí (levý střed), abychom byli schopni se po startu rychle uvolnit obratem a jet na naše výhodnější pravé křídlo (viz. modrá loď).



Když bude výhodnější pravá strana čáry a rozhodneme se jet po startu na pravé křídlo, musíme startovat co nejvíce vpravo, abychom mohli co nejdříve obrátit. Někdy se nám vyplatí startovat raději z druhé lajny, ale těsně u startovní lodě, kdy můžeme okamžitě po odstartování otočit a jet na pravou stranu (viz. modrá loď).

V případě, že je výhodná levá strana, budeme startovat na levo od většiny lodí (pravý střed) - viz. žlutá loď. To nám zajistí minimum lodí v závětrí, které by nás mohly donutit otočit na druhý bok směrem na nevýhodné křídlo.



Na neutrální čáře budeme startovat blíže ke straně, na kterou budeme chtít jet. Zde nehrozí nashromáždění lodí na jedné či druhé straně čáry a nejspíše se všichni závodníci rovnoměrně rozdělí po celé čáře. Pokud nemáme vyloženě preferované křídlo stoupačky, je dobré startovat uprostřed čáry, protože spousta našich protivníků se bude držet hodně pod čarou a máme šanci být již v momentě startu zcela volní (to ale předpokládá perfektně zhlédnutý transit!!!).

4. Start na levé straně čáry

Levá strana čáry bývá často výhodnější, protože rozhodčí chtějí mít loď dále od sebe, aby lépe viděli na celou startovní čáru. Proto je dobré mít techniku těchto startů velmi dobře nacvičenou.

Startům z první pozice na levo se budeme vyhýbat. Rizika „prvního od bóje“ jsou příliš velká a obvykle nepřeváží výhody perfektního startu. Raději se budeme držet trochu dále od levého konce a startovat „jen“ mezi prvními, než hrát o všechno přímo u značky – buď první, nebo poslední. Pamatujme, čím méně chyb v závodě, tím větší šance uspět!

4.1. Nebezpečí startů na levé straně

Když se pokoušíme o start těsně u značky, hrozí nebezpečí, že naše časování nebude úplně přesné a budeme startovat příliš brzy. Taktéž nejsme jediní, kteří se rozhodli startovat co nejbližší výhodné levé straně čáry a často se můžeme dostat do závětrí lodí, které odstartovaly příliš brzo. Zřídka nejsou ani lodě uvíznuté na kotvě startovní značky či lodě téměř stojící a přestoupávající co to jde, aby objely značku, nebo dokonce lodě otáčející na vítr zleva. Spoustu těchto incidentů má dohru u protestní komise, ale ani výhra v pozdějším protestu nám již nepomůže vynahradit ztrátu na startu.

Někdy se používají i na levé straně čáry čluny či větší lodě. V tom případě musíme odstartovat mnoho metrů od této lodě, abychom byli schopni minout bez obratu celou startovní loď i její kotevní zařízení! Kde je přesně nejzažší bod k úspěšnému startu se špatně odhaduje a lehce se nám stane, že uvízneme už na startovní značce, což není pro průběh dalšího rozjížděky vůbec příjemné.

4.2. Výhody startů na levé straně

První od bójky, to je paráda. Můžeme se plně soustředit na rychlost, neobtěžují nás lodě v závětrí, v případě potřeby můžeme pustit loď na rychlost a podjet návětrné lodě na čistý vítr.

Pokud se nám podaří odstartovat tak excelentně, že po chvíli můžete otočit a překřížit většinu lodí za sebou, není důvod tak neudělat! Tento manévř nám umožní upevnit si svoji pozici po perfektním startu, kdy můžeme bezpečně kontrolovat většinu pole.

4.3. Techniky startu

Obvyklé je postupné přibližování pod čárou, kdy se snažíme udržet si v závětrí dostatek místa na rozjezd a odstup od návětrné lodě. Zároveň si musíme hlídat, aby nám do naší mezery v závětrí nikdo nevjel. Nebezpečí hrozí od lodí za námi, tudíž musíme stále sledovat prostor za sebou a v případě potřeby vytáhnout ploutev či mezeru zavřít odpadnutím. Reagovat musíme značně v předstihu, než nám vjede loď do závětrí na krytí. Pak již musíme vyhýbat, i kdyby to pro nás znamenalo rozjet se a přejet předčasně čáru (tak to praví pravidla).

Další, kdo ti může vjet do mezery pod tebou je loď přijíždějící s větrem zleva. Pokud ji vidíme přijíždět směrem do našeho závětrí, musíme odpadnout a rozjet loď směrem proti ní. Buď ji tím odradíme, nebo v případě, že nám otočí do závětrí, budeme mít rychlost na obranu. Můžeme ji podle okolností přejet návětrím nebo přeastřením (třeba i nad směr proti větru s přidržanou plachtou v závětrí) si vybudovat od ní opět dostatečný odstup. Pokud nebudeme mít žádnou rychlost, jen těžko se můžeme vyhýbat a zřejmě nám již nedá žádný prostor k rozjetí.

Obecně platí, že na startu nesmíme stát bez rychlosti již dlouhou dobu před startem, jelikož jsme velmi snadno napadnutelní lodí ze závětrí. Proto se často využívá techniky najetí do mezery několik desítek sekund před startem, kdy vjedeme stojící lodí do závětrí s co největší rychlostí. Pak vyostříte proti větru a donutíte návětrnou loď vyhýbat, čímž ji zcela zastavíme postavením proti větru, setrvačností ji podjedeme a vystrčíme před ní. Poté si již jen počkáme na správný okamžik, odpadneme, rozjedeme loď a odstartujeme. Loď nad námi již nemá dostatek času se dostat na směr ostře proti větru a rozjet se ještě před startem.

Další podobnou technikou je přibližování se pod loděmi s větrem zleva. Zhruba minutu před startem se rozjedeme od levé značky na boku s větrem zleva a jedeme naproti lodím přibližujících se po čáře (či stojících na čáře) na boku s větrem zprava. V této chvíli již snadno odhaneme, které lodě jsou příliš blízko značky, ty podjedeme a otočíme do první vhodné mezery. Po obratu, kdy máme dostatek rychlosti rychle vyjedeme na čáru a rozjíždíme se k odstartování (pokud je tam dostatek místa), nebo zaútočíme na loď v návětrí (viz. předchozí odstavec) a místo v závětrí na rozjezd si vyrobíme.

5. Start uprostřed čáry

Uprostřed čáry je obvykle mnohem méně „našlapáno“ a lépe se zde najde kousek místa k dobrému startu. Pokud chceme vyhrát jednu konkrétní rozjíždku, musíme mít nejlepší start. Pokud ale chceme vyhrát celý závod, není dobré riskovat v těsné blízkosti konců čáry. A pokud máme dobrou rychlost, proč riskovat kolizi na startu?

Některé důvody, proč startovat uprostřed (nebo pravý střed či levý střed) jsme si řekli v přechodí kapitole. Dalšími může být proud ve směru po větru, kdy je většina lodí strhávána proudem hluboko pod čáru a je velmi jednoduché odstartovat i několik metrů před okolními loděmi. Nebo pokud vedeme na body (nemusíme již vyhrávat rozjíždky) a potřebujeme bezpečně startovat, či když je značně směrově nestabilní vítr.

5.1. Kdy nestartovat uprostřed čáry

Když je proud proti větru, tak jsou všechny lodě tlačeny proudem k čáře a je velmi pravděpodobné, že nás bezhlavý dav vyveze přes čáru. I když se nám díky transitu podaří udržet se za čárou, tak se dostaneme do závětrí lodí startujících příliš brzy (které sice budou posléze OCS) a jen těžko se budeme propracovávat na čistý vítr.

5.2. Technika startu

Držíme se zhruba na úrovni okolních lodí (neukazujeme jim, že jsme stále hluboko pod čárou) a udržujeme si mezery v závětrí zhruba jeden a půl až dvě délky. Větší vzdálenost příliš láká soupeře, menší nám neumožní rozjetí. Pokud nám často vjíždí lodě do závětrí, pravděpodobně je mezera příliš velká a musíme se naučit udržovat ji menší. Stále musíme mít přehled o tom, jak daleko jsme od čáry, k čemuž nám slouží tranzit. S velkou pravděpodobností (pokud nebude proud ze závětrí) bude lajna prověšená, ale stále se snažíme držet co nejnižší, abychom zbytečně nevytahovali okolní lodě. Zároveň si však musíme udržet čistý vítr a mezery v závětrí. Před startem je důležité rozjet se dříve než ostatní lodě, aby jsme měli v momentě startu maximální rychlost a byli jsme na čistém větru. Dost často jsou lodě tak daleko pod čárou, že se můžeme rozjet velmi brzo a klidně se na bočák můžeme spustit na lodě pod námi a přejet jim návětrí. Jejich obrana obvykle přichází příliš pozdě a my máme dostatek místa jim vyhybat vyostřením a pohodlně startujeme v plné rychlosti a s dostatečnou rezervou pod čárou. Před takovým útokem si ale musíme ověřit vzdálenost od čáry dobrým výhledem na náš tranzit.

5.3. Co když není možné si zhlédnout tranzit?

Na moři se nejednou stává, že není vidět na břeh a tak není možné si určit tranzit. V takovém případě je velmi těžké odhadnout start uprostřed dlouhé čáry, a proto se posuneme více na nějakou stranu, kde je odhad snadnější.

Jsou ale i možnosti, jak si můžeme zjistit orientačně vzdálenost od čáry. Jedna možnost vychází ze znalosti náměru čáry, kdy podle kompasu nastavíme loď přesně rovnoběžně s čárou a pak nám osa lodě (zhlédneme zákryt stěžně a přídě) ukazuje, jak daleko jsme pod čárou.

Druhou možností je namířit loď přesně na značku (opět zákryt stěžně a přídě), pak si dáme kormidelní páku přesně doprostřed a podle ní zhlédneme osu lodě směrem dozadu (osa je prodloužení naší „vystředěné“ páky). Pokud jsme zrovna uprostřed čáry, tak vzdálenost osy lodě za zádi od značky (startovní lodě) je právě dvojnásobek naší

vzdálenosti od čáry. Na velkých lodích nám zhlédnutí dozadu provede bowman, čímž nám poměrně přesně může určit vzdálenost od čáry.

Obě metody vyžadují výhled na značky a prostor a čas k tomuto zaměření čáry a navíc jsou pouze orientační. Nicméně pokud není jiný spolehlivější způsob, je to rozhodně lepší než nic.

6. Start na pravé straně čáry

6.1. Nevýhody startu těsně u pravého konce

Největším nebezpečím startu na pravé straně je, že zůstaneme v tzv. „mrtvé vodě“. To znamená, že loď, která je v našem závětří akorát dosáhne pravé značky a my jako návětrná loď musíme vyhybat a jsme vytlačeni mimo čáru (podle pravidel, pokud se přibližujeme k odstartování, tak pravidlo 18 u startovních značek neplatí). Naopak, i když jsme právě ideálně na kurzu ostře proti větru k pravé značce, vždy hrozí, že se najde nějaký „chytrák“, co nám právo neprávo vjede do návětří z mrtvé vody a totálně nás odstaví či vyrobí krásnou díru do lodě. Z toho důvodu musíme být velmi ostražití, a když vidíme nějakou loď se přibližovat takto z mrtvé vody, musíme jasným manévrem zavřít volný prostor a řvát na ni dostatečně včas a velmi hlasitě, že ji tam prostě nepustíme. Musíme ji donutit vyostřit ještě před startovní lodí, protože pokud se dostane mezi nás a startovní loď, je už pozdě a i když na ni můžeme protestovat, tak na startu nám bude přinejmenším překážet.

6.2. Výhody startů „těsně od lodě“

Výhodou startu na pravé straně je to, že máme volné návětří a můžeme se zabývat jen loděmi pod námi. Pokud potřebujeme jet na pravé křídlo, je start v blízkosti pravé strany nezbytností. Takový start nám umožní brzký obrat bez nutnosti křížit se s celým polem lodí na větru zprava.

Pokud se nám podaří výborný start a je výhodné jet doprava, tak po startu s obratem chvíli počkáme a otočíme až se dostaneme nad střed flotily, která bude také postupně točit doprava. V té chvíli máte většinu lodí dobře pod kontrolou a vytěžili jste z dobrého startu maximum.

6.3. Technika startu

Při startu z pravé strany čáry není tak nutné startovat s rozjetou lodí a navíc je to vzhledem k tlačenci prakticky nemožné. Pokud se dostaneme do nevýhodně návětrné pozice, většinou můžeme brzy otočit a nic není ztraceno.

Ideální je, když se zhruba minutu před startem pomalu přibližujeme ostře proti větru ke značce (startovní lodí) ze vzdálenosti cca 2-3 délky. Lodě nad námi jsou v mrtvé vodě a musí vyhybat mimo startovní čáru, lodě pod námi nás již nevytlačí, protože už stoupáme tak vysoko, jak je to jen možné. Není dobré se přibližovat z větší vzdálenosti, jelikož před námi bude zástup lodí, které jsou na čáře sice příliš brzy, ale my už se přes ně neprotlačíme.

Do tohoto ideálního místa se můžeme dostat několika způsoby. Můžeme si najet trochu výše a pak postupným splouváním (splouvání urychlíme vytahováním ploutve) se pomalu přesuneme na tuto pozici nebo se přibližujeme kurzem na bočáku a prudkými odpadnutími si hlídáme volný prostor v závětří (když se nám někdo blíží zezadu do závětří, prudce odpadnem a zařadíme se před něj). Lodě, které jsou na startu příliš brzy, snadno podjedeme.

Pokud jsme na čáře příliš brzy a není žádné minutové pravidlo, můžeme vyjet a na bočák se rychle spustit podél čáry do nějaké vhodné mezery. Pokud je minutové pravidlo nebo je startovní loď malá, je dobré zavčas vzdát marný boj při brzkém najetí na čáru a rychle objet startovní loď a zkusit to znova. Pokud to nestihneme, nevádí, necháme lodě před

námi odstartovat a vyjedem ihned za nima přímo od lodě a hned po minutí startovní lodě otočíme na čistý vítr.

V předchozích odstavcích jsem sice napsal několik možných technik startů, ale možností je nespočetné množství a každému vyhovuje něco jiného. Nauč se ke každému druhu startu jednu techniku a tu pak trénuj a postupně ji vypiluj k dokonalosti.

7. Co dělat, když se nám start nepodařil?

7.1. Beznadějně návětrný

Častým problémem je, že se ocitneme v nevýhodně návětrné pozici a rychle ztrácíme. U kýlových lodí často pomáhá přestoupávání, kde se díky setrvačnosti můžeme relativně rychle dostat ven z vlivu závětrné lodě. U malých lodí toto většinou příliš dobře nefunguje, protože po přeastření rychle ztrácíme rychlost a tím i vztlak na ploutvi, což produkuje větší drift a stále více se propadáme za závětrnou loď.

Pokud tedy přestoupávání nefunguje, nezbyvá nám, než si najít co nejdříve prostor na obrat. Pokud nechceme jet na druhé křídlo, stačí po obratu popojet třeba jen pár metrů do volnějšího prostoru a tam obrátit zpět. Nemusíme podjíždět všechny lodě jedoucí s větrem zprava.

7.2. Nebezpečí z návětrí

Po startu si musíme hlídat nejen závětrné lodě, ale i návětrné lodě, které se nás snaží předjet návětrím. Pokud nám hrozí nebezpečí z návětrí, je potřeba rychle reagovat. Snažíme se jet na hodně na výšku, abychom se dostali do výhodně závětrné pozice. Pokud je již pozdě na to, abychom zachytili loď v návětrí ostřením a máme dostatek prostoru v závětrí, můžeme pustit loď na rychlost, což nám umožní se udržet na čistém větru (nezapomeneme přetrimovat na rychlost, je-li to možné provést na naší lodi rychle). Pokud nic z toho nepomůže, musíme opět co nejdříve otočit a vyhledat prostor s čistým větrem.

7.3. Předčasný start

Pokud již před startovním znamením je nám jasné, že budeme velmi pravděpodobně v momentě startu přes čáru, nesmíme váhat ani sekundu a začneme pracovat na návratu. Pokud si včas uvědomíme, že naše pozice je beznadějná, můžeme stihnout projet v návětrí okolních lodí dříve, než celá flotila lodí odstartuje. Po startu jen těžko budeme hledat prostor k odpadnutí a návratu zpět. Pamatujme na to, že v tomto případě musíme vyhybat všem lodím, které se nevrací.

Pokud uslyšíme po startu individuální znamení a je velká pravděpodobnost, že jsme byli přes, ihned se musíme vrátit. Bodová penalizace za předčasný start je příliš vysoké riziko. Poté musíme překonat pokušení snadné jízdy na extrémní křídla s nadějí rychlého návratu na přední pozice (to zkoušejte pouze pokud máte špatnou rychlost lodě) a raději konzervativní jízdou, kdy se držíme naší strategie, se budeme postupně propracovávat kupředu. Zcela jistě většina soupeřů se před námi dopustí chyb, kterých můžeme využít. Každý ukořistěný bod je dobrý, v dalších rozjíždkách může být mnohem hůř.

7.4. Změny větru po startu

Ihned po startu musíme vědět (opticky podle břehu nebo nejlépe dle kurzu na kompasu), zda nás aktuální vítr vynáší, či jedeme proti změně. Pokud jedeme proti změně, je nutné co nejdříve otočit. Pokud nám v tom brání návětrná loď, je většinou lepší ji podjet a chytit rytmus změn hned od začátku stoupačky.

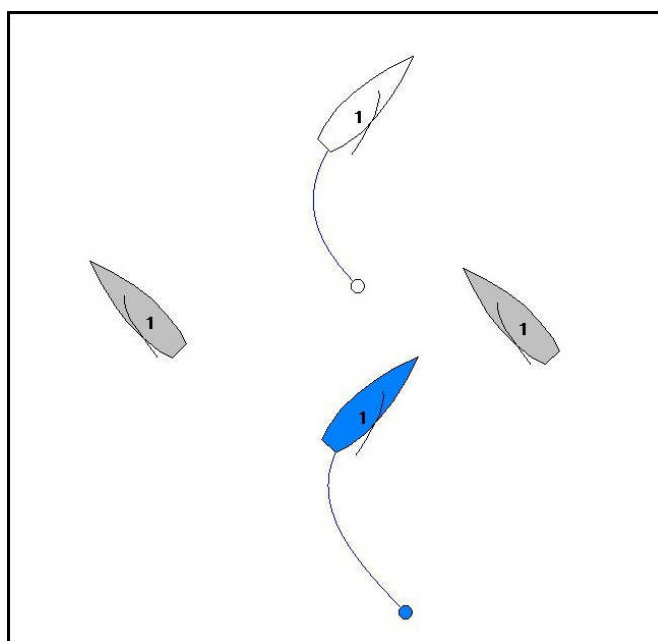
Pokud jsme vynášeni, zůstaneme v přijatelně čistém větru co nejdéle. V případě, že se nám to nepodaří, uvolníme se obratem, ale při první možné příležitosti otočíme zpět.

Nenechme se hnát proti změně příliš dlouho, každý metr navíc je ztráta, kterou budeme jen těžko dohánět.

7.5. Obrat po startu

Po špatném startu je obrat na bok s větrem zleva dobrá možnost, jak se rychle uvolnit na čistý vítr (navíc jste vynášeni stočeným větrem z plachet celé flotily). Ovšem prvním velkým problémem bývá najít místo na obrat. Pokud lodě odstartují více méně pěkně v řadě, stačí když trochu odpadneme, zpomalíme a pak můžeme otočit. V případě, že lodě nejsou v řadě a je zde řada opozdílů, je obrat mnohem obtížnější, ale když jsme v rozbitém větru musíme udělat vše proto, aby jsme se rychle uvolnili.

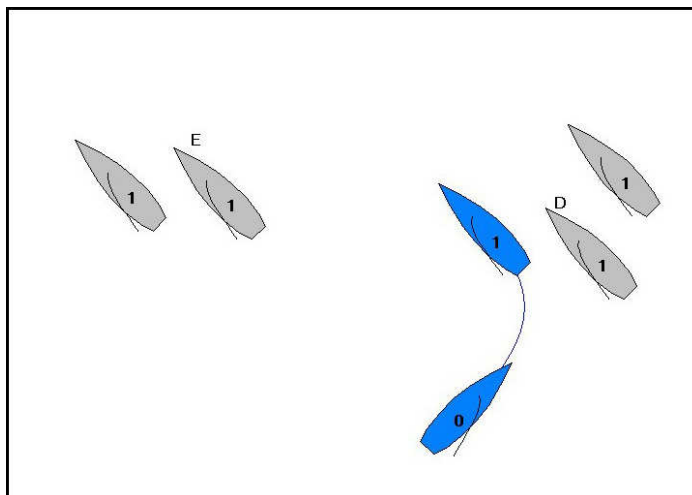
Nejhorší je případ, kdy otočíme a ve stejný okamžik loď v našem návětrí udělá také obrat. V tomto případě byl obrat zbytečný a ztráta bude dále narůstat. Proto musíme být před obratem obezřetní a sledovat jakékoliv známky přípravy možného obratu lodě v našem návětrí (vyháknutí z trapézu, vyseknutí kosatky atd...).



7.6. Obrat zpět do mezery

Pokud jsme byli donuceni k obratu po startu, je potřeba se zamyslet nad tím, kdy otočit zpět. Pokud naše strategie nevelí jet pravé křídlo, pak musíme co nejdříve otočit zpět a neodpadat pod další a další lodě přijíždějící s větrem zprava. Nejlepší je si najít mezery k obratu na čistý vítr. Ovšem i zde musíme dobře kalkulovat se ztrátou, která nás čeká v důsledku obratu, abychom se nepropadli zase zpět do pozice, ze které jsme se před chvílí uvolnili.

Příklad vhodné mezery je dole obrázku. Můžeme projet těsně za zádi lodi E a protože loď D trochu zaostává, stihneme ji obrátit těsně v závětrí a i přes ztrátu vlivem obratu si udržíme čistý vítr.



8. Změny směru větru na stoupačce

Nejlepší způsob je sledovat změny na kompasu. Avšak vyvarujme se neustálého sledování stupnice kompasu, protože tak snadno ztratíme naši koncentraci na rychlost, vlny či přehlédneme jinou loď. Nejlepší je se plně koncentrovat na jízdu a na kompas se mrknout zhruba každou půlminutu. Pokud máme pocit, že přišla změna, zkontrolujeme si to na kompasu. Vhodné jsou kompasu s taktickou stupnicí a barevnými sektory, kde stačí letmý pohled a hned víme, zda se nám změna pouze zdála či se skutečně vítr stočil.

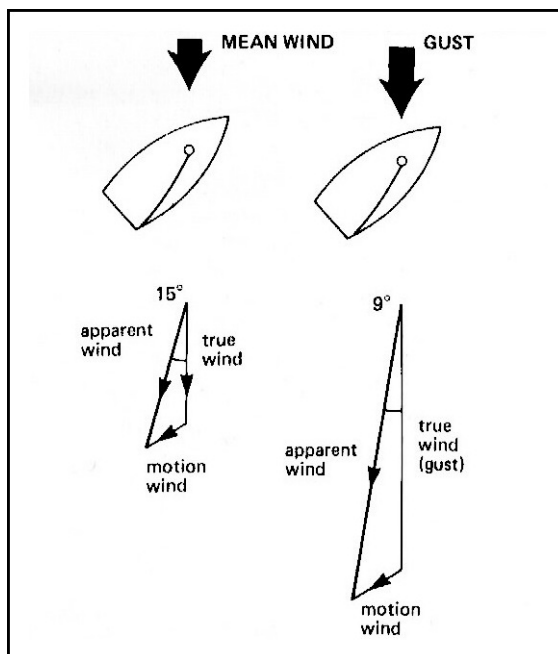
8.1. Sleduj lodě před sebou

Lodě jedoucí před námi můžeme využít jako indikátor větru. Pokud např. uvidíme, že loď před námi odpadá, tak ji budeme sledovat, jestli se za chvíli nevrátí zpět na původní kurz. Pokud ne, tak víme s jistotou, že můžeme ihned, jak změna dorazí, otočit.

8.2. Je to skutečná změna?

Pokud před námi nejede žádná loď, musíme se sami rozhodnout, jestli je změna skutečná či se jedná jen o chvilkovou poruchu proudění. Když přijde změna proti, je dobré počkat několik sekund, a pokud změna vydrží, obrátit.

Pokud např. přijde pouze poryv větru (zesílený vítr), avšak ze stejného směru, tak se nám jeví, že můžeme vyostřit. To je způsobeno tím, že se nám stočí zdánlivý vítr, protože loď ještě neměla čas zareagovat zrychlením (viz. obrázek). Ze stejného důvodu, když vjedeme do díry, tak se nám zdá, že přišla změna proti.



Vysvětlivky k obrázku:
mean wind – průměrný směr větru
gust – poryv větru
apparent wind – zdánlivý vítr
true wind – skutečný vítr
motion wind – vítr vlivem pohybu lodě (opačný vektor pohybu lodě)

Takže zejména v poryvech a dírách musíme být opatrní a raději popojedeme pár metrů, dokud si nejsme jisti, že se jedná o skutečnou změnu.

8.3. Jak často obracet?

Každý typ lodě má svoji maximální frekvenci obrátů. Vše záleží na tom, jak dlouho trvá po obratu loď rozjet opět na původní rychlost. Samozřejmě na to má vliv i aktuální síla větru a velikost změny směru větru. Pokud je slabý vítr, při dobrém obratu ztratíme jen málo. V silném větru ztratíme mnohem víc, tudíž minimální doba mezi obraty by měla být mnohem větší, takže si každý obrat dobře rozmyslíme.

Pokud zjistíme, že obracíme do změn příliš často, budeme změny ignorovat. Ve středním větru je u jednoposádkových lodí minimální doba cca 30sekund, u dvouposádkových více než 1 minuta a katamarany se musí vyvarovat obrátům pokud možno zcela.

Někdy se nám stane, že pokaždé, když obrátíme, jedeme vždy proti změně. V tom případě chvíli změny ignorujeme a sledujeme kompas. Obrátíme, až jsme si jisti, že jsme zpět v rytmu změn.

Někdy zahlédneme, že z nějaké strany jde podstatná změna směru větru (vidíme, jak lodě na křídle stále vyostřují). Pak se určitě vyplatí, byť třeba jedeme zrovna také ve slušné změně, udělat obrat a za každou cenu dojet až do této mandatorní změny. Bývá to často s příchodem deštivého mraku, bouřky apod, takže musíme stále sledovat i mraky kolem závodního prostoru.

8.4. Jednostranné stoupačky

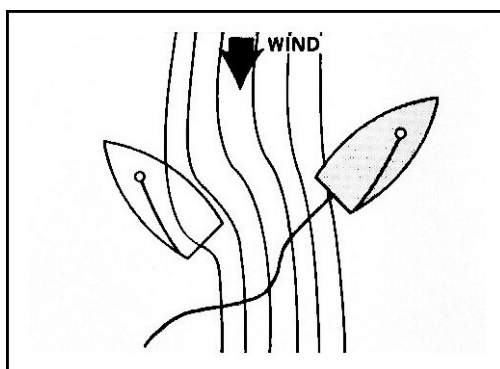
Pokud je vlivem stočeného větru jeden bok výrazně výhodnější jedeme vždy napřed delší kurz. Tím se vyvarujeme brzkého dosažení lay-lajny, kdy je v podstatě nemožné odhadnout, kdy přesně otočit. Navíc je docela možné, že se vítr ještě více přitocí a my dojedeme bez obratu prakticky rovnou na bóji, nebo se naopak vítr vrátí a v tom případě jsme opět ve výhodě.

9. Potkávání lodí na stoupačce

Všechny ostatní lodě jedoucí s námi na stoupačku jsou překážky, kterým se musíme vyhnout. Proto naším hlavním úkolem je se co nejdříve uvolnit tak, abychom mohli jet naši vlastní stopu, držet se strategie.

9.1. Dvě lodě na stejné úrovni

Klasický je případ dvou lodí, které se přibližují na opačných bocích a jsou na stejné úrovni. Jako loď s větrem zleva nemáme moc na výběr, protože se musíme vyvarovat obratu v těsném závětrí druhé lodě, jelikož ztráta způsobená obratem nejspíše umožní soupeři nás přejet v návětrí. Lepší v tomto případě je lehce odpadnout a s využitím stočeného větru podjedeme druhou loď s minimální ztrátou. Pokud bude pravá strana výhodnější, při příštím křížení již budeme před druhou lodí.



9.2. S větrem zleva, mírně vpředu

Přibližujeme-li se s větrem zleva a jsme mírně před druhou lodí, ale stále na kolizním kurzu, tak se nám většinou vyplatí otočit lodí s větrem zprava do výhodně závětrné pozice. Takto se nám podaří udržet si čistý vítr a navíc návětrná loď bude nucena po nějaké době otočit. Určitě se nám to vyplatí v těchto případech:

- levá strana je výhodnější (naše strategie velí se držet spíše na levé straně)
- loď s větrem zprava se již přibližuje po lay-lajně k bójce
- když se přibližujeme k velkému houfu lodí s větrem zprava a jejich podjetí by nás stálo mnoho drahocenných metrů

Ale i když po obratu jsme vůči návětrné lodi v jisté výhodě a nejspíše v tomto souboji zvítězíte, tak je dobré si zvážit i rizika této pozice. Obratem do výhodně závětrné pozice totiž ztratíme možnost si kdykoliv obrátit na druhý bok a musíme čekat na obrat návětrné lodě nebo počkat, až se zcela propadne za nás. To může trvat i několik minut a mezitím můžeme promeškat několik změn a tím značně ztratit na ostatní lodě.

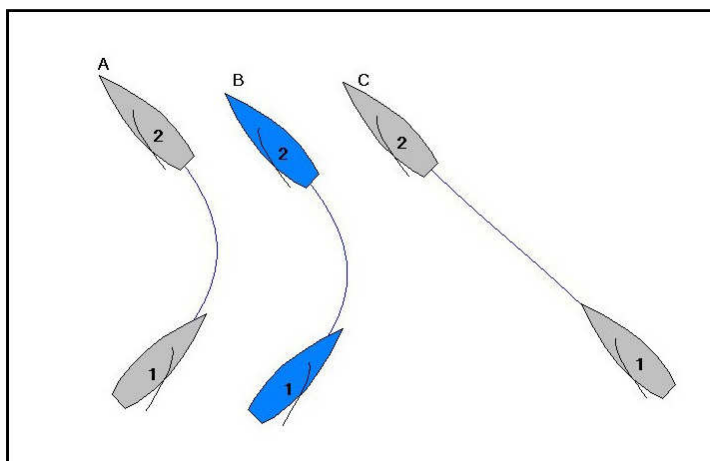
Pokud se nakonec pro obrat do závětrí lodě rozhodneme, tak se musíme snažit ihned po rozjetí jet co nejvíce k větru, abychom byli zablokováni co nejkratší dobu.

9.3. Pokud jsme s větrem zprava

Není nic horšího, než když nám někdo otočí do výhodně závětrné. Může být často výhodnější se vzdát svých práv a mávnout na soupeře, aby projel před vámi. Není na škodu když mírně zpomalíme, či trochu odpadneme, abychom ujistili soupeře, že to myslíme vážně (u protestu s obranou, že nás někdo pouštěl, neobstojíme). Za minimální ztrátu získáme možnost soustředit se na rychlost. Zejména, pokud je pro nás levá strana výhodnější, uděláme vše pro to, abychom nebyli donuceni k obratu.

Pokud už nám někdo otočí do závětrí a je jasné, že to udělal dobře, tak ihned obrátíme. Soupeř nejspíš nebude riskovat dva obraty za sebou a nechá nás jet. Když zůstaneme, tak naše koncentrace na rychlost nás v předem prohraném souboji rychle opustí.

9.4. Tři lodě na kolizním kurzu



Jedna z typických situací je zobrazena na obrázku. My, jako loď B máme dvě možnosti. Buď podjedeme loď C a dáme místo k podjetí i lodi A, nebo si zavoláme zavčas na loď A o místo k obratu. Obecně obrat nás většinou odsoudí do „sendviče“ mezi dvěma soupeři, což má za následek, že se budeme postupně propadat za obě okolní lodě. Jedině v případě, že se jsme již na lay-lajně k nedaleké bóji, tak se nám tímto manévrem může podařit předjet obě lodě.

10. Návětrná značka

V každém případě je nejlepší dojíždět na návětrnou bóji první, jedině tak si zajistíme možnost ideálního objezdu bóje. Čím hlouběji v poli, tím více soupeřů potkáme v blízkosti značky a objezd bude náročnější.

10.1. Ideální dojezd na značku

Nejlepší je, pokud nejsou speciální větrné podmínky či proud, když se přibližujeme k bóji středem s obraty do změn. Je dobré otáčet na lay-lajnu jen kousek od bóje, tím minimalizujeme nebezpečí, že pojedeme dlouho proti změně a navíc daleko přesněji můžeme trefit lay-lajnu. Bohužel, naši soupeři a vítr nám často budou bránit v tomto ideálním dojezdu.

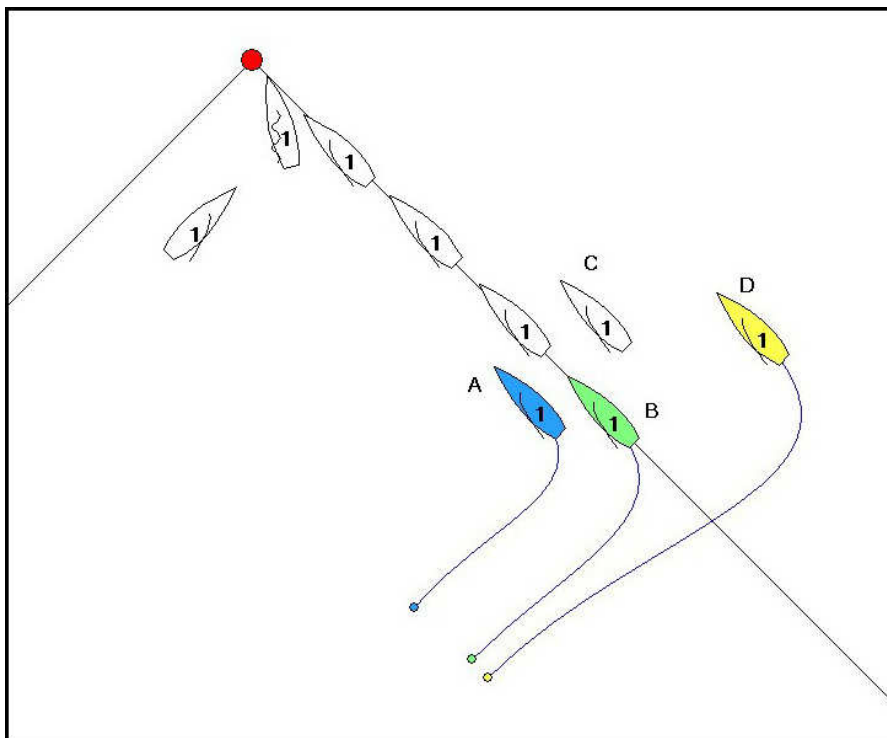
10.2. Nebezpečí dlouhého dojezdu po lay-lajně

Přibližovat se k bóji z velké vzdálenosti po lay-lajně přináší mnoho rizik. Jakmile otočíme na lay-lajně, už nemůžeme reagovat na změny. Pokud přijde změna proti, tak rázem můžeme být pod lay-lajnou, když nás změna naopak vynáší, máme zbytečnou výšku (což samo o sobě je ztráta). Navíc nám lodě mohou otáčet do závětří a na bóji budou před námi.

I když trefíme lay-lajnu přesně, tak těsně před bójí nám soupeři mohou otáčet před nás nebo přímo do větru a v důsledku rozbouřeného a stočeného větru budeme padat dolů. To nás pak donutí hledat si místo k dvojobratu těsně před bójí, což může být velmi nebezpečné, ne-li naprosto nemožné.

10.3. Hromadný dojezd na značku

Přestože přibližování se středem je ideální pro první lodě, uprostřed flotily lodí už to přináší jisté problémy. Jak se budete přibližovat s větrem zleva k lay-lajně, můžeme narazit na dlouhou řadu lodí na opačném boku, kde jen těžko budeme hledat skulinku k obratu či projetí.



Nikdy se nesmí obracet jako loď A, protože dosáhnutí bóje je téměř nemožné. Možné je to pouze v případě dostatečně silného proudu směřujícího ze závětří, kdy je velmi pravděpodobné, že většina lodí bude mít přežeto a nás proud vynese až na bóji.

Ani obrat jako B není ideální, v rozbitém větru spadneme po obratu pod lay-lajnu a navíc musíme při obratu vyhýbat lodí za námi.

Nejlepší je vyhlédnout si mezeru, zamířit k ní odpadnutím, čímž narychlíme loď a obratem na čistý vítr jako D získáme slušnou pozici pro objezd bóje. Navíc, následuje-li bočák, můžeme snadno udržet čistý vítr i na následujícím kurzu.

10.4. Příjezd na bóji s větrem zprava

Když přijíždíme s větrem zprava, tak hrozí, že loď přijíždějící na opačném boku obrátí před námi, nebo přesně v našem větru a značně nám znepríjemní dojezd na značku. Proto je potřeba našeho soupeře trochu zmást, aby měl složitější rozhodování kdy otočit. Pokud přijíždíme nad lay-lajnou (máme přežeto), tak odpadneme mírně pod bóji. Tak si soupeř bude myslet, že ještě nemáme dostatečnou výšku a projede před námi a otočí až v našem návětří a my ho se svojí rychlostí podjedeme.

Naopak, když dojíždíme pod lay-lajnou, tak mírně přeastřeme, čímž můžeme opět zmást svého protivníka, který otočí pod námi v domnění, že se na bóji mírným přeastřením dostane, ale my jej lehce odvedeme až mimo značku.

10.5. Pozor na dotyk bóje

Při každém objezdu značky musíme být pozorní, abychom se nedotkli bóje. Zejména v silném větru hrozí dotyk ráhnem při rychlém povolení otěží při odpadání. V případě, když stoupáme proti proudu, vždy si dáme dvojnásobnou rezervu!

11. Ponaučení z první stoupačky

Jakmile otočíme návětrnou bójku, je dobré si v hlavě udělat malou analýzu. Zejména, pokud pojedeme tuto stoupačku v této rozjízdě ještě několikrát.

Pokud lodě zprava přijely vepředu, lodě zleva celkově ztratily a lodě uprostřed dojely někde mezi oběma křídly, je zřejmé, že něco zvýhodnilo pravou stranu. Může to být stáčení větru, rozdílný proud apod.

Někdy se nám stane, že nás předjedou lodě z prava i z leva, přestože máme pocit, že rychlost naší lodě je dobrá. Pak bylo zřejmě důležité dobře vychytat změny a zkusíme se na to příště více soustředit, změny nás možná samy dovedou na levou či pravou stranu. Promysleme si možnosti jako např. stáčení denní brízy za sluncem, vliv pobřeží či proudů. Když míjíme značky, vždy si zkontrolujeme, že proud je stále takový, jaký očekáváme.

11.1. Vyzkoušej si svoji teorii

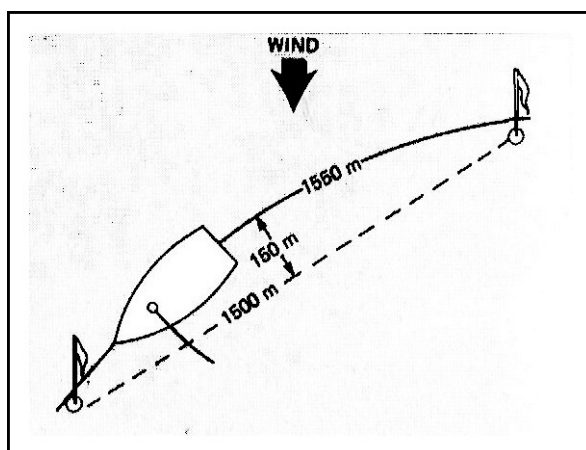
Pokud jezdíme na víceosádkové lodi, vždy si naše pocity a teorie probereme společně se svoji posádkou.

Pokud se rozhodneme na základě našich úvah pro nějakou stranu, je dobré provést na začátku malý test. Vyrazíme na předpokládanou lepší stranu a při tom si vyhlédneme v našem okolí soupeře, která jede na stranu opačnou. Po krátké chvíli otočíme zpět a porovnáme naši pozici s vybraným soupeřem. Pokud se naše teorie nepotvrdí, je ještě čas na návrat. Pokud test dopadl dobře, jed' podle své teorie.

12. Bočák

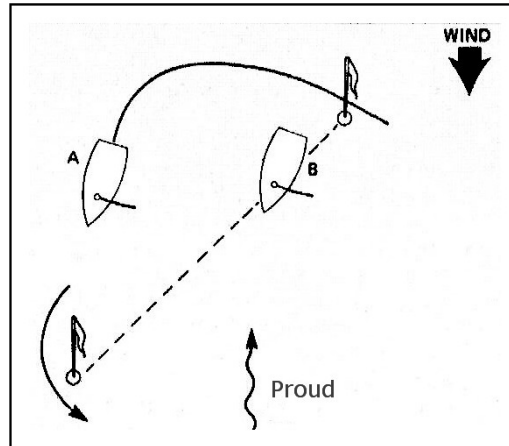
Jakmile dojíždíme na horní bójku, musíme najít raumovou značku. Pokud ji jednoznačně neidentifikujeme, musíme se spolehnout na kompasový kurz, který jsme si vypočítali před startem. Pokud se rozhodneme jet nejkratší cestou, zhlédneme si tranzit za značkou a držíme se přibližně na této spojnici.

Ideální stopou v běžných větrných podmínkách je držet se v okolí spojnice a mezi poryvy si přiosťřit a v poryvech odpadat, tím zkrátíme dobu mezi poryvy a prodloužíme dobu, kdy jedeme s poryvem.



12.1. Proud

Tranzit také využijeme, pokud bude na kurzu proud. Zejména pokud půjde z našeho závětrí (viz obrázek). V takovém případě se musíme udržet pomocí našeho tranzitu na, nebo pod, spojnici jako loď B na obrázku dole. Většina flotily vyrazí po návětrné značce jako vždy dost vysoko a bude mít před bójí velké problémy se probojovat proti proudu na zadní vítr, čímž na ně získáme snadno spousty metrů.



V opačném případě, kdy nás proud tlačí dolů, je potřeba držet si horní stopu, aby jsme vystoupali na bóji a zároveň si i udrželi čistý vítr.

12.2. Spodní nebo horní oblouk?

První zásada je, pokud se nás nikdo netlačí do větru, jedeme přímo nejkratší cestou. Pokud nám někdo vyostřuje do návětrí, nezbyvá nám z 90% nic jiného, než také vyostřit a držet si čistý vítr. Nicméně je dobré, když hned při prvním útoku soupeře za námi naznačíme rychlou obranu a voláním, že ho návětrím za žádných okolností nehodláme pustit. Dřív nebo později stejně bude muset odpadnout na bóji, lepší však je, když to pochopí dříve.

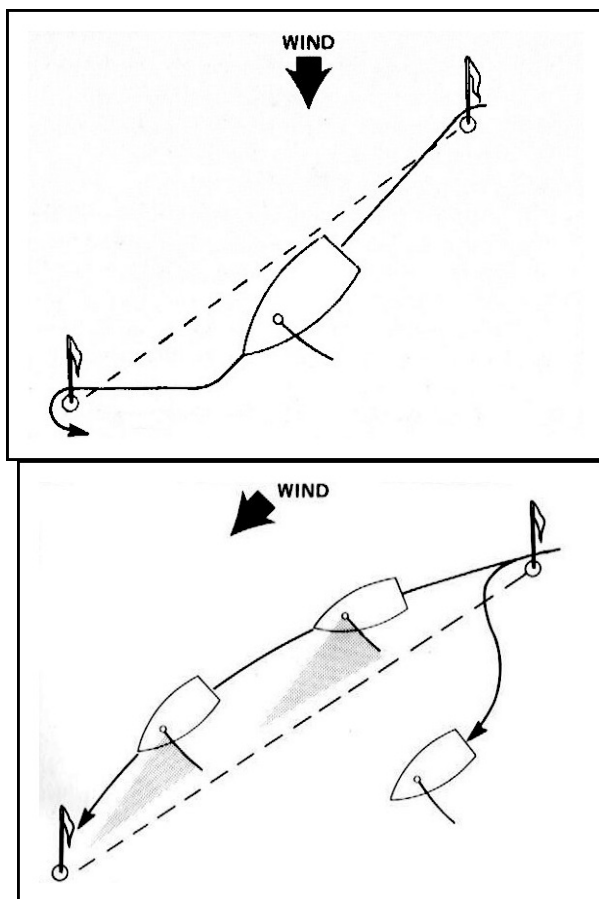
Kdy nastane oněch zbývajících 10%, kdy se vydáme spodním obloukem?

- Pokud je proud z našeho závětrí, pak je spodní cesta velmi efektivní
- Když je před námi velká skupina, která se „vyváží“ a za námi jsou další lodě s odstupem
- Pokud je těsně za námi velká skupina, která se začíná hodně vyvážet nahoru. V takovém případě je potřeba počkat, než nám začne skupina vjíždět do větru a pak se rozhodneme, jestli vyostříme nahoru s nimi, nebo odpadneme a co nejrychleji se dostaneme z jejich stínu.
- pokud jsme hodně vzadu, tak už nemáme co ztratit a navíc se vyhneme nevyzpytatelným bojovníkům, jezdících na konci pole
- pokud jde vítr více zezadu (kurz je zadobočák), tak se snadno vyhneme větrným stínům lodí nad námi, protože stíny směřují více dopředu (viz. obrázek). Lodě jedoucí vrchem, budou muset absolvovat pomalý konec kurzu s větrem zezadu

Pokud se rozhodneme jet dolů, musíme už dole zůstat! Snaž se odpadat s poryvem, nebo s vlnou a tím získávat další metry. Nesmíme však odpadnout příliš, abychom se nedostali na velmi pomalý kurz přímo po větru.

Je potřeba jet tak, aby jsme v kritickém okamžiku, kdy před bóji musíme vjet do větrného stínu návětrných lodí, jeli na co nejostřejší bočák těsně nad bóji a podařilo se nám minimalizovat dobu v rozbitém větru a mohli jsme vjet maximu lodí na krytí u bóje. Pokud vyostříme příliš brzy, ztratíme vše!

12.3.



12.4. Hlídáme loď za sebou

Ve většině případů si musíme uhájit čistý vítr, ale vždy se snažme nejezdit nahoru více než je potřeba.

Znalost našich soupeřů je vždy užitečná. Pokud víš, že soupeř za tebou je bojovník, který nás klidně potáhne stovky metrů do návětrí, je často lepší ho raději hned pustit, zvláště, když je výrazně rychlejší a nikdo těsně za ním nejede.

Také je dobré, když se nám podaří vybudovat pověst závodníka, který nikdy nikoho návětrím nepustí, ať to stojí, co to stojí a pověst si udržovat. K tomu hojně využíváme cvičných rozjížděk a tréninků. Když nám o nic nejde, vyvezte někoho na míle daleko a ujistěte se (např. silným křikem), že se všichni dívají. Pak si každý dvakrát rozmyslí, než nám vjede do návětrí.

Pokud se bráníme, musíme být pozorní a stále sledovat svého soupeře. Když protivník vidí, že ho nesledujeme, zaútočí!

12.5. Útočíme na loď před sebou

Než na někoho zautočíme, vždy si to řádně promyslíme, jestli se to vyplatí. Možná jednu loď předjedeme, ale neztratíme dvě jiné lodě? Neujede nám celá skupina před námi, nedojedou nás ti daleko vzadu? Je tvůj soupeř rychlejší? Nebude nám pak naopak on stále najíždět do větru?

Když už se však rozhodneme zaútočit, počkáme si, až se posádka druhé lodě nebude dívat a útok provedeme razantně a nekompromisně. Jakékoliv váhání povede k neúspěchu.

Pokud se nakonec rozhodneme neútočit a za námi je další loď, nesmíme najet do závětrí na krytí pod lodí před námi. V této pozici musíme jet správným směrem a nemůžeme reagovat na útok lodě za námi.

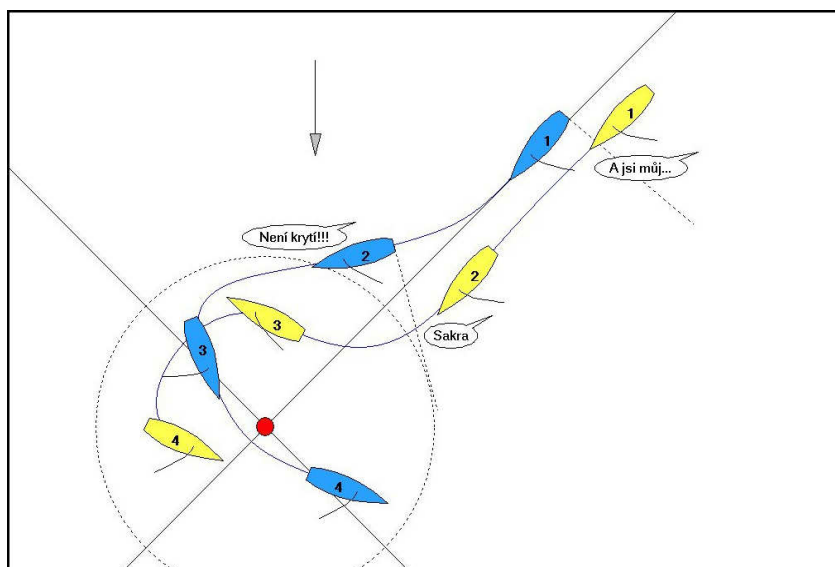
13. Raumová značka

Špatně otočená raumová (halzovací) značka nás může snadno připravit o vítr na celý příští kurz, proto je nutné pro správné objetí dodržet dvě zásady:

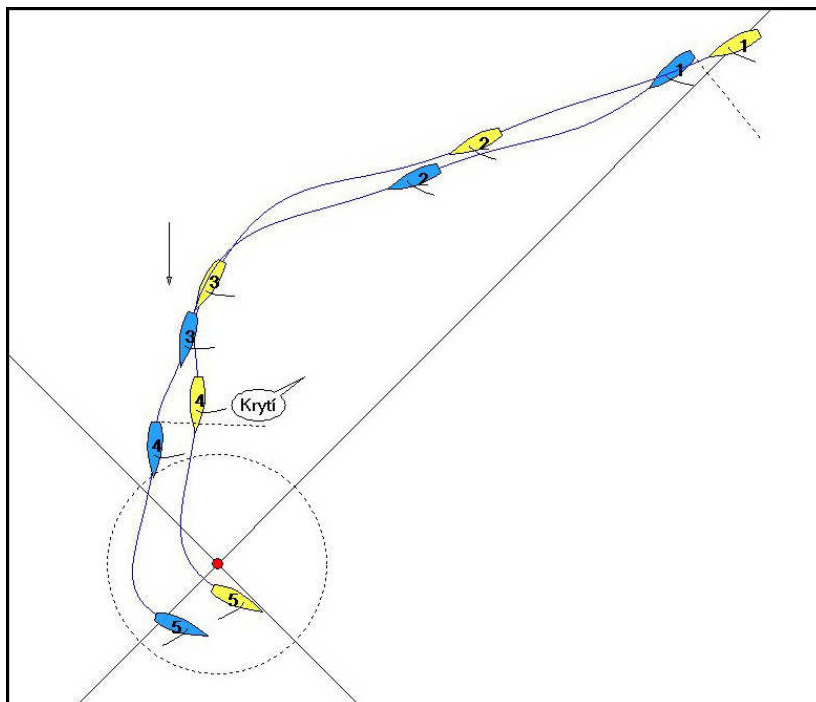
- musíme objíždět značku na vnitřní pozici – pokud se nám to podaří, máme zajištěno, že po objetí bóje si budeme moci uhájit čistý vítr. Když si vnitřní pozici neudržíme, je velmi pravděpodobné, že nám soupeři vjedou do návětrí a seberou vítr. Pak už je velmi těžké dostat se zpět na čistý vítr.
- musíme mít dostatek místa k odhalzování – abychom správně a plynule objeli bóji, musíme zahájit halzu dostatečně daleko před bóji tak, abychom bóji míjeli už na novém kurzu. U jednoposádkových lodí se musí začít minimálně jednu délku před bójí, u víceposádkových či kýlových lodí je to samozřejmě mnohem dříve. Je jen na nás, kolik místa si uděláme. Jako vnitřní a závětrná loď máme právo plavby a ostatní musí vyhybat. Takže křič a udělej si zavčas spoustu místa k pohodlné halze.

13.1. Souboj o místo

Pokud jsme v situaci jako modrá loď na obrázku dole, tak máme možnost před dvoudélkovou zónou vyostřit, přerušit krytí a tím uhájit vnitřní stopu. Aby se nám to povedlo, musíme se snažit při přibližování k značce držet co nejnižší stopu, tzn. přibližovat se ke značce pokud možno pod spojnicí značek.



Jedete-li druzí v těsném závěsu, snažíme se relativně daleko před bóji vyprovokovat a vyvézt svého soupeře nahoru. Jakmile budeme muset odpatat na bóji, tak se soupeři pokusíme alespoň na chvíli sebrat vítr, tím ho zpomalit a v momentě, kdy se blížíme k dvoudélkové zóně, tak mu vjedeme do návětrí na krytí.



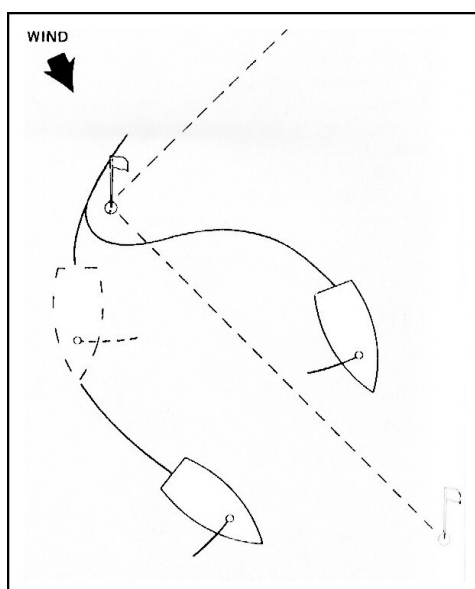
13.2.

Z těchto dvou situací vyplývá, že pokud nám někdo najíždí do návětrí kousek před bójí, necháme ho tam klidně jet, protože se ocitne na vnější straně a my ho vnitřkem kolem bóje opět předjedeme.

13.3. Po halze

Většinou je dobré ihned odhalzovat a držet si opět horní stopu a čistý vítr. Tím si také zajistíme vnitřní pozici na závětrné bóji.

Ale pokud je první bočák velmi ostrý, lze očekávat na druhém kurzu hluboký zadobok. Většina lodí odhalzuje a bude se vyťahovat vysoko nahoru a pak bude muset jet velmi pomalý zadák ke značce. Proto po raumové značce můžeme odpadnout, ale s halzou chvíli vydržíme a přehodíme až se odpoutáme od většiny lodí. Pak už jedeme nejkratší cestou na značku.



14. Zadák

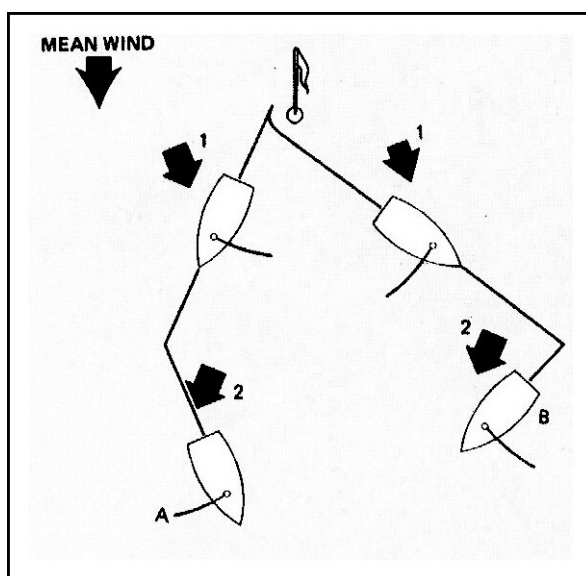
Kurz na zadní vítr je velmi pomalý, protože zdánlivý vítr značně zeslábne. Tím více, čím více jedeme po větru. Proto se kurzu přímo po větru vyhýbáme a více či méně křížujeme. Každá lodní třída má svá specifika, u jenoposádkových lodí lze hodně povolit plachtu, takže se křížuje méně, lodě se spinakrem křížují více, lodě s asymetrem křížují téměř jako na stoupačce.

Na tomto kurzu lze dobře předjíždět, můžeme sebrat vítr těm před námi, takže ti vzadu mají dobrou příležitost se probojovat kupředu.

Prioritou pro úspěšný zadák, je mít si po celou dobu čistý vítr. Tomu se musí podřídit i zbytek taktiky.

14.1. Křížování po větru

Je velmi podobné křížování proti větru, také musíme halzovat do změn, abychom jeli co nejkratší cestu (viz obrázek).



Když se přibližujeme k návětrné značce, už začínáme přemýšlet, jestli po bójce halazujeme, nebo pojedeme dále na stejný bok. K tomu nám pomůže opět kompas, na kterém snadno před bójí zjistíme, zda nás poslední kurz vytahuje, či dojíždíme proti změně. Pokud nás vytahuje, musíme ihned odhalzovat (nebo např. u Laseru stačí odpadnout přes směr po větru a jet s obráceným prouděním v plachtě). Jestliže jedeme proti změně, zůstaneme na stejném boku.

Pak už jen halzujeme podle změn. Když můžeme v poryvu odpadnout, držíme stejný bok, pokud nás poryv nutí ostřit, tak odhalzujeme. Nesmíme se však nechat odvést příliš daleko na křídlo!

Jakmile jsme už v druhé polovině zadáku, začneme hledat poryv, který nás dovede na levou stranu. To bude důležité při dojezdu na značku v souboji o vnitřní pozici.

14.2. Plánování

O zadáku začneme uvažovat už na stoupačce. Nestočil se výrazně vítr? Jestli ano, pak se nejspíš pojedou na jeden bok a my musíme vědět na který, aby jsme už při objezdu bóje věděli, kam se vydáme.

Jaký směr má proud? Pokud je napříč naším kurzem, nejdříve se vydáme na bok proti proudu.

Nefouká na jedné straně závodního prostoru více, např. vlivem tvaru pobřeží? Vše je dobré si zavčas rozmyslet, pozdní radikální přejezdy nás budou stát metry, které budeme muset najet navíc vlivem delší trasy.

14.3. Velmi slabý vítr

Ve velmi slabém větru je obzvláště důležité hledat každý závan větru. Stále musíme vyhlížet poryvy a jezdit jim naproti. Jakmile do něj najedeme, držíme se v něm co nejdéle. Ale pozor, příliš prudké přejezdy nám prodlužují cestu!

Také si musíme dát pozor na stacionární poryvy pod mrakem nebo vytvořené tvarem pobřeží. Ty zůstávají na místě a nepostupují za námi!

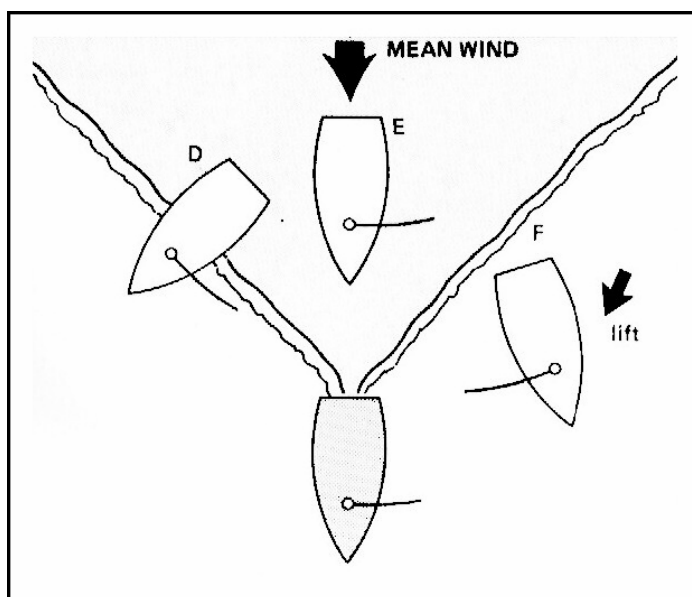
14.4. Útok na lod' před námi

Naší výhodou je, že můžeme soupeři brát vítr. Větrný stín sahá minimálně do vzdálenosti pěti délek stěžně. Nevýhodou máme v tom, že musíme překonat její zářovou vlnu.

První možnost jak předjet, je počkat si na poryv, a když se soupeř nedívá mírně vyostřit. Tím narychlit a překonat zářovou vlnu.

Další možností je držet se přímo za soupeřem ve větru a čekat, jak se soupeř zachová. Pokud bude vyostřovat velmi vlašně, zkusíme to vzít návětrím. Když vyostří prudce, vjedeme mu na poslední chvíli do závětrí (to se může hodit zejména, pokud jsme v blízkosti lay-lajny, protože pak musí čekat se svoji halzou na nás).

Třetí možností je počkat si na změnu stočenou více ze závětrí a odhalzovat. V tomto případě musí být halza provedena co nejrychleji a nesmí být patrná naše příprava, aby soupeř nestačil odhalzovat před námi do čistého větru.



14.5.

Vysvětlivky k obrázku:
 mean wind – průměrný směr větru
 lift – změna směru větru, která vytahuje

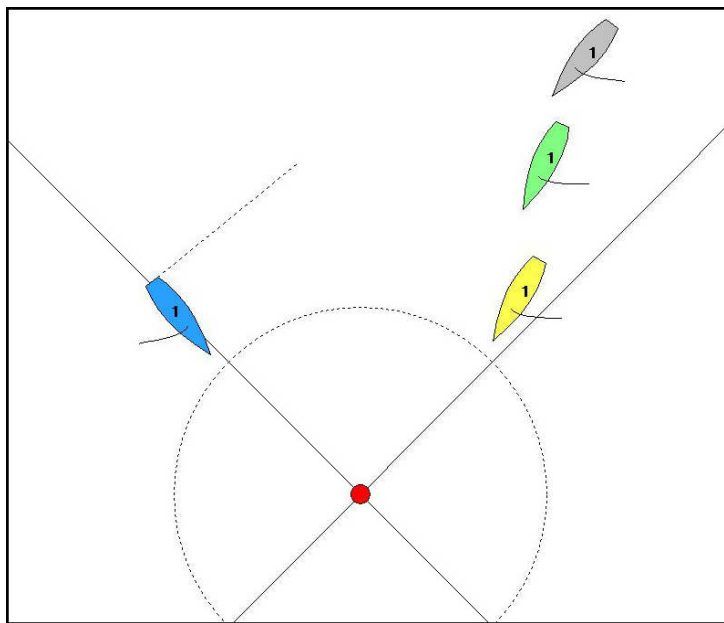
15. Závětrná značka

Závětrnou bójku musíme vždy objet perfektně. Když se to nepodaří, můžeme ztratit mnoho míst. Vždy si musíme u bójky dostatečně najet, ať v momentě, kdy ji těsně míjíme, už jedeme kurzem ostře proti větru a s nastavenými plachtami. Za žádnou cenu nesmíme ztratit ani centimetr výšky, jinak se můžeme dostat do pozice, že lodě za námi budou výše a my se nemůžeme uvolnit obratem, protože za námi jede nekonečná šňůra lodí, které nám v obratu brání. Tím můžeme ztratit mnoho lodí. Proto si před značkou klidně přibrzdíme a vnitřní pozici si vybojujeme.

Obecně platí pravidlo, že před bójkou je dobré se držet na levé straně kurzu (levé směrem po větru), nejlepší je se přibližovat přímo po levé lay-lajně.

Dodržením tohoto pravidla si zajistíme výhodu větru zprava, závětrnou pozici a při objezdu bójky levobokem i vnitřní pozici.

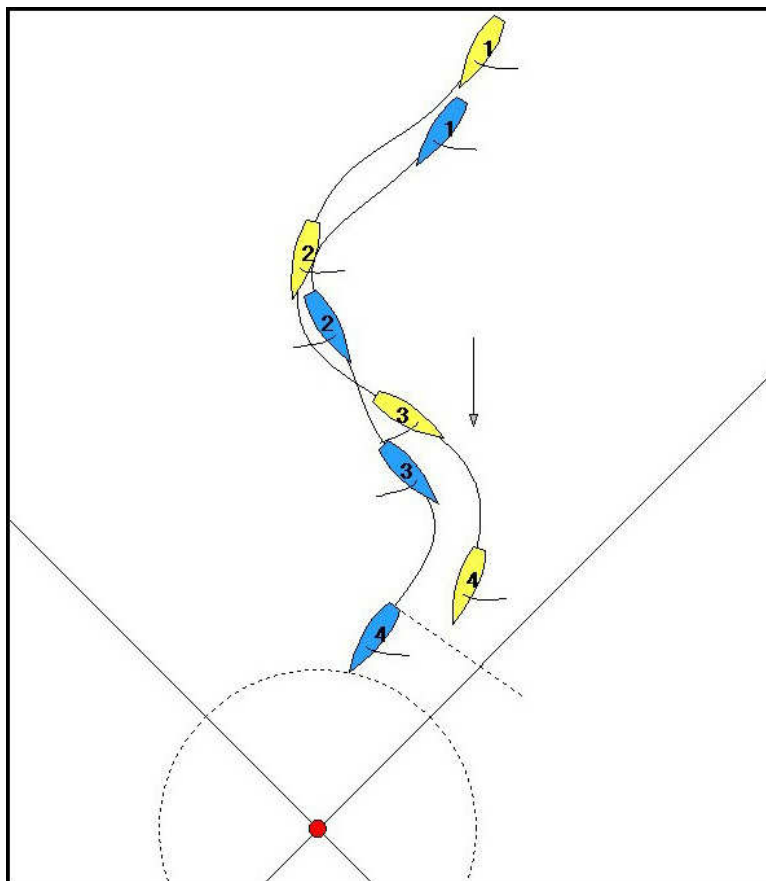
Na následujícím obrázku vidíme, že modrá loď má krytí se všemi loděmi příjíždějícími z levé strany zadáku. Z tohoto důvodu musí všem vyhýbat a dát dostatek místa k odhalzování a obeplutí značky. Takovému příjezdu po pravé lay-lajně se snažíme vyvarovat.



V následujících situacích budeme uvažovat vždy objezd značky levobokem.

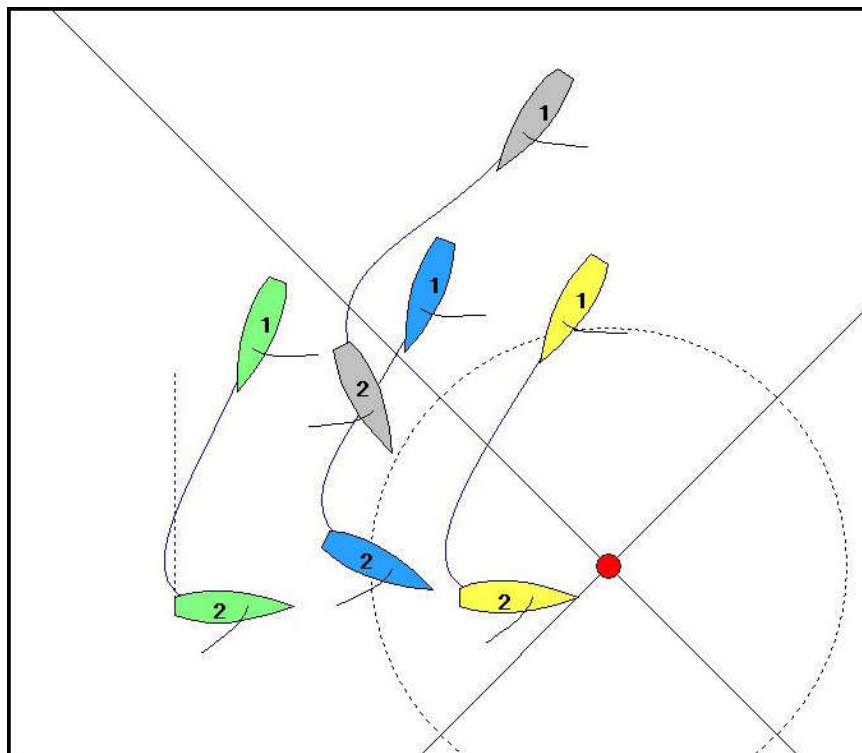
15.1. Loď těsně za zádi

Ne vždy se nám podaří přijet přesně po lay-lajně, zvláště je-li těsně za námi loď, která nás stále tlačí nahoru. V tomto případě musíme udělat dvě halzy, které nás dostanou opět do blízkosti lay-lajny. Tím si zajistíme opět vnitřní pozici – viz. obrázek.

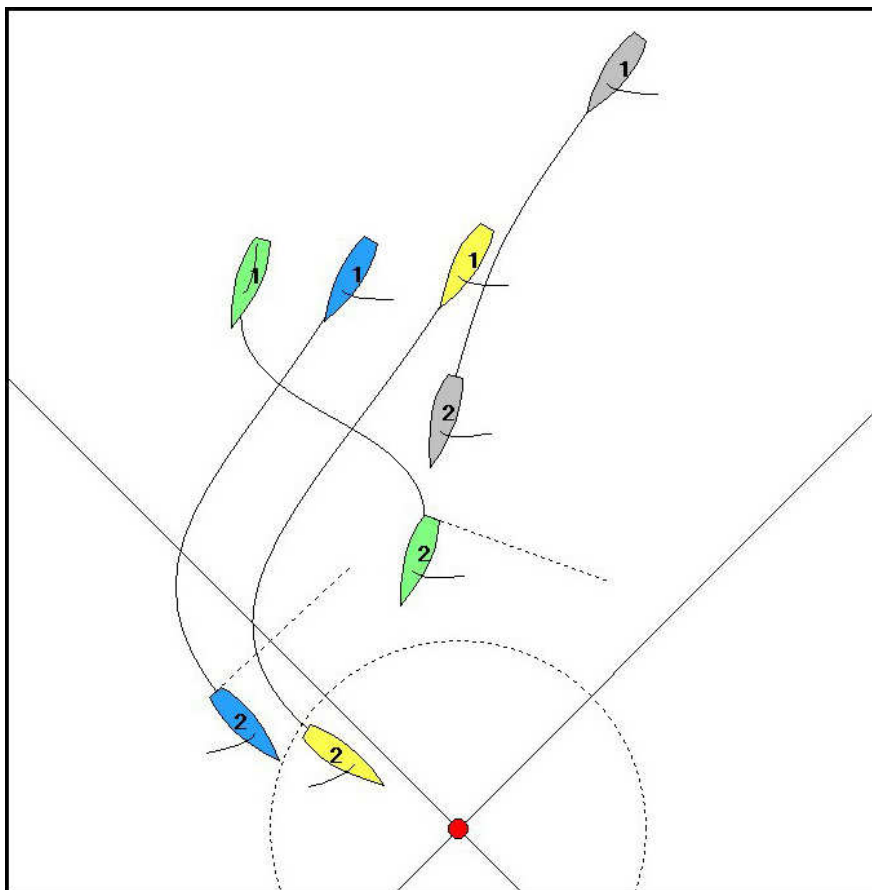


15.2. Skupina lodí

Častou chybou při dojezdu více lodí je, že jsme na vnější straně. V momentě, kdy se seřadí lodě k obeplutí bóje, tak třetí loď v pořadí je mimo dvoudélkovou zónu a když do ní najíždí, tak na ni mají krytí a právo na místo prakticky všechny lodě jedoucí na zadák. Pak musí dát místo všem lodím, které stihnou přijet (na obrázku dole musí dát zelená loď místo šedé, která byla daleko vzadu).



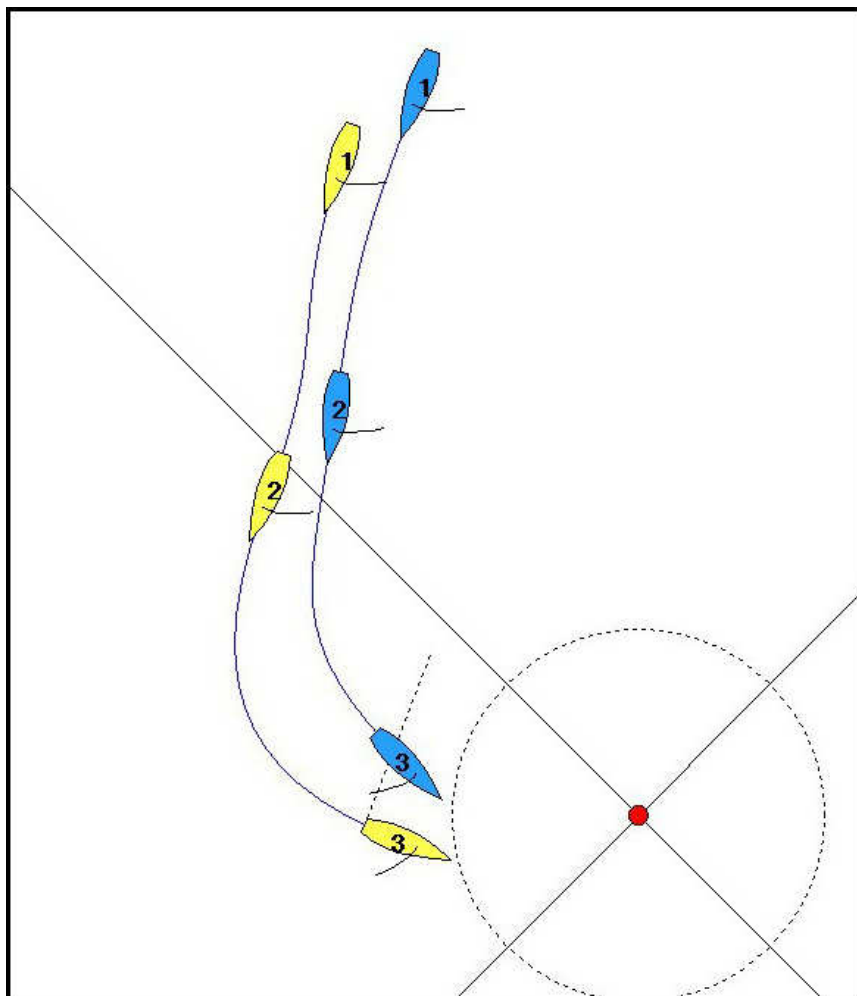
V zásadě by se zelená loď do této situace dostat neměla (pozici na levé straně si měla budovat už dávno). Pokud se tam ale nechtě ocitla, musí se pokusit zavčas přibrzdit (přitažením plachty, opakované prudké pohyby kormidlem, vyostření atd.), aby si udělala místo a mohla odpadnout, nebo odhalzovat za sousední loď. Tím bude při vjezdu do dvoudélkové zóny správně natočena a na správném místě a udrží si vnitřní pozici vůči lodím za sebou a s trochou štěstí získá místo i na modrou loď.



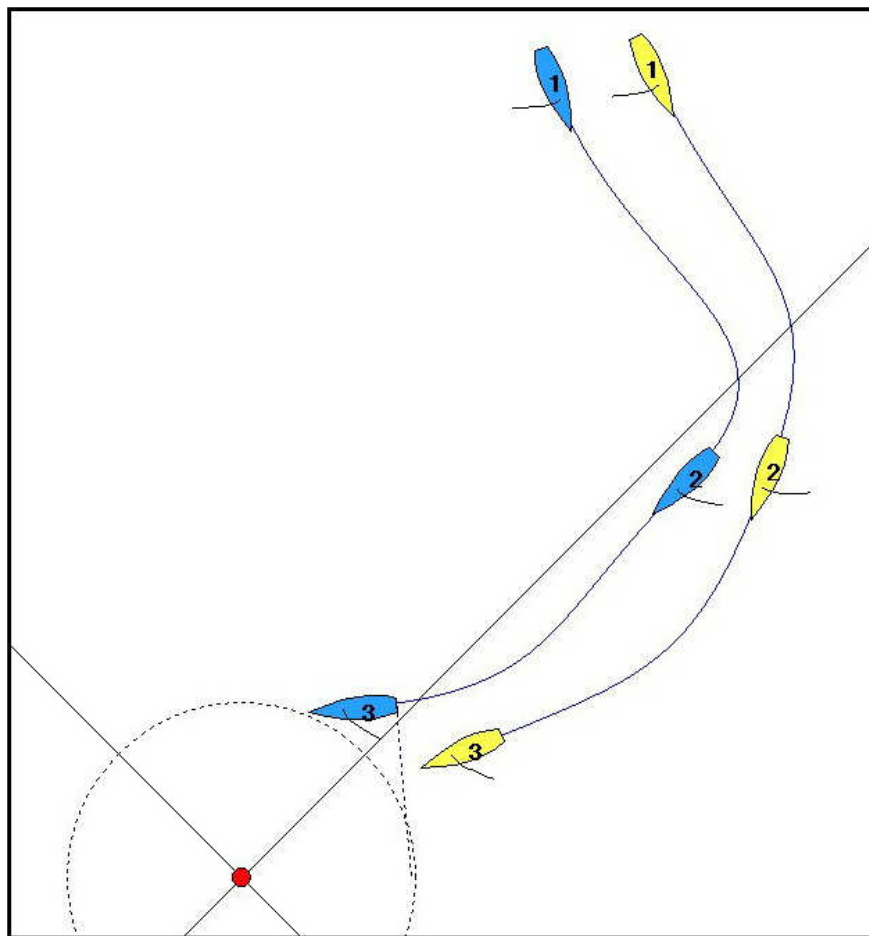
15.3. Lod' těsně před námi

Když jedeme těsně za lodí, která se přibližuje vysoko nad lay-lajnou, snažíme se jí držet v závětrí tak, aby nemohla odhalzovat. Počkáme, až bezpečně protneme lay-lajnu a pak rychle odhalzujeme. Když se nám podaří sebrat soupeři vítr, zcela jistě získáme i vnitřní pozici.

Manévr u pravé lay-lajny je poměrně jednoduchý a stačí halzovat na lay-lajně.



U levé lay-lajny je potřeba počkat s halzou o něco hlouběji za mezní čáru. Tento manévr je podstatně složitější a je potřeba si jej dobře natrénovat.



Ovšem před každým útokem je potřeba si dobře rozmyslet, co můžeme získat a co naopak ztratit!!!

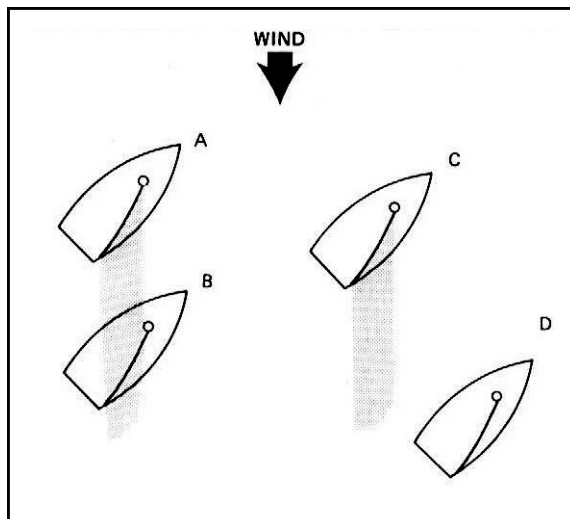
16. Poslední stoupačka

Cílem první stoupačky je vyhnout se všem soubojům, pokud možno se příliš nepotkávat s ostatními loděmi, zkrátka jet co nejrychleji na první značku. Na poslední stoupačce (nebo i dříve) můžeme být se svojí pozicí v poli již spokojeni a proto ji už jen snažíme udržovat. V této kapitole si povíme něco o tom, jak si hlídat loď či lodě za sebou.

16.1. Přímé a nepřímé krytí

Obvyklým hlídáním lodě za námi je krytím. A to buď přímým krytím (někdy se nazývá útočné či agresivní krytí), kdy se snažíme vrhat větrný stín na soupeře za sebou a tím jej zpomalovat (na obrázku loď A a B). Toto krytí je vhodné zejména pokud chceme zvětšit rozestup, nebo když je soupeř rychlejší. Avšak tímto útočným krytím nutíme soupeře k okamžité reakci, která obvykle končí réčkovým soubojem, což má za následek, že lodě za námi nás dotahují a pokud jsou blízko, mohou nás i předjet (takže si po očku hlídáme i další soupeře).

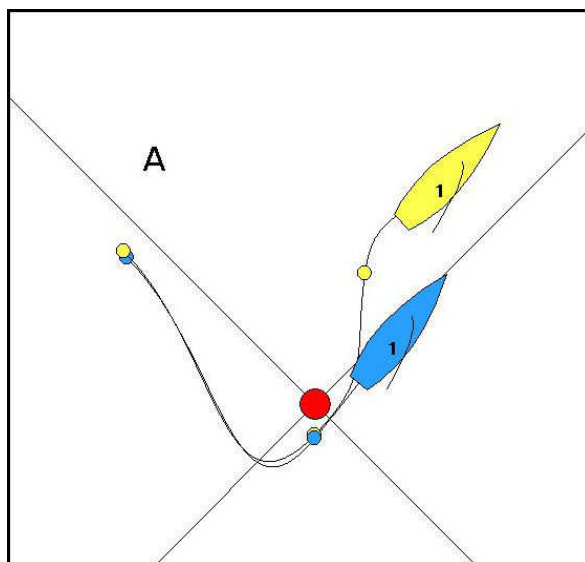
Nebo máme krytí nepřímé (obraně), kdy přímo nevrháme větrný stín, ale pouze jedeme zhruba kolmo v návětří soupeře (na obrázku loď C a D). Tím si zajistíme, že pojedeme ve stejném větru a dostaneme i stejné změny. Pokud má náš soupeř zhruba stejnou rychlost, nemůže nás předjet. Tím, že jej nebrzdíme, nenutíme jej k aktivnímu uvolňování a réčkový souboj je méně pravděpodobný. Pokud se nám později bude zdát, že toto nepřímé krytí nestačí, vždy můžeme pustit loď na rychlost a rychle vytvořit přímé krytí.



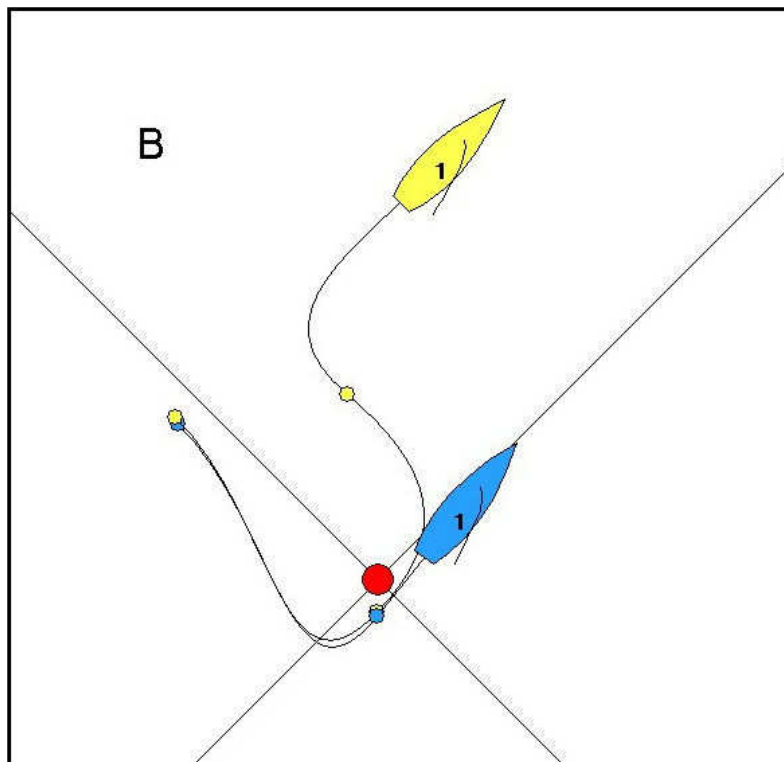
Možná je i kombinace těchto dvou typů a to v případě, že chceme ovlivnit, na které křídlo se soupeřem pojedeme. Pokud s ním chceme jet na pravou stranu, tak když otočí soupeř na bok s větrem zprava (snaží se jet na levou stranu), tak jej kryjeme přímo a snažíme se ho co nejvíce brzdit. Na to soupeř obvykle reaguje obratem, aby se dostal na čistý vítr. My s obratem počkáme pár metrů a na druhý bok budeme hlídat pouze nepřímo a necháme ho jet na čistém větru. Soupeř pak bude obvykle pokračovat na tomto boku, protože ví, že když otočí, budeme jej opět brzdit.

16.2. Krytí jedné lodě

Nejvhodnějším místem, kde můžeme zachytit loď do krytí je závětrná bójka. Pokud jede soupeř těsně za námi, tak je potřeba za bójku na chvíli přeastřit, setrvačností si najet trochu výšky a jakmile soupeř objede značku, ocitne se rovnou v našem větrném stínu – v přímém krytí (situace A).



Jestliže máme větší odstup od lodě za námi, uděláme dva rychlé obraty tak, že se ocitneme přímo ve větru soupeře, který právě objíždí značku (situace B).



Záhájit krytí uprostřed stoupačky je o něco složitější. Jakmile uděláme obrat soupeři do větru, obvykle ihned reaguje okamžitým obratem na druhý bok. Proto při záměrně pomalém obratu sledujeme soupeře, a jestliže jde ihned do obratu, máme ještě možnost se vrátit na původní bok. Pokud obrat nedělá, svůj obrat dokončíme. Tento manévr je potřeba si dobře nacvičit, protože nesmíme ztratit rychlost do té míry, že by loď byla neovladatelná!

Jednodušší je ovšem počkat s obratem o chvíli déle, tak abychom udělali obrat do nepřímého krytí a necháme soupeře ještě chvíli „dýchat“. Pak pustíme loď na rychlost a postupně se propracujeme do našeho ideálního krytí.

16.3. Obrana proti krytí

Někdy však bohužel dojedeme na značku druhí a pro změnu se nás bude snažit chytit do krytí náš soupeř. My však z předchozích odstavců víme, jakým způsobem na nás bude útočit, a proto si můžeme naplánovat, jak se budeme bránit.

V situaci na obrázku A (viz. předchozí odstavec) máme dvě možnosti. Pokud soupeř přeastřením ztratí hodně rychlosti (a navíc chceme jet na pravou stranu), tak po objetí bójky pustíme loď na rychlost a projedeme jeho závětrím na čistý vítr. Avšak pokud nám tuto možnost nedá (nebo chceme jet co nejdříve doleva), tak volíme ihned obrat.

V situaci B provedeme obrat ihned po značce, čímž donutíme soupeře k třetímu obratu v řadě, což ho může značně zpomalit. Také si můžeme počkat a až bude náš soupeř v blízkosti lodě jedoucí ještě na zadák, otočíme. Soupeř nemůže ihned regovat, protože mu v obratu bude bránit tato loď.

Když nás někdo skutečně důsledně drží, pak můžeme udělat několik rychlých obrátů za sebou, kdy budeme čekat na chybu soupeře. Je ale potřeba si uvědomit, že tím značně ztrácíme na ostatní lodě.

Pokud ani to nepomůže, pak přichází na řadu předstíraný obrat. Upozorníme svoji posádku a počkáme si, až se bude kormidelník z druhé lodě dívat. Pak zahájíme trochu pomalejší obrat. Nyní sledujeme, co udělá soupeř a rozhodneme se, jestli obrat dokončíme či nikoliv a ihned to oznamíme posádce. Tento manévr by nás měl uvolnit na čistý vítr a pokud ne, tak alespoň zpomalíme soupeře a donutí ho nás stále sledovat. To

pro něj bude značně stresující a zvýší to pravděpodobnost jeho chyby, na kterou musíme trpělivě čekat.

16.4. Brždění

Někdy musíme soupeře přímo brzdit, aby jej předjeli další lodě. V tomto případě je potřeba jej donutit jet na špatné křídlo (typem krytí) a pak zahájit přímé krytí z bezprostřední blízkosti. Nejlépe tak, že mu „sedíme“ tak blízko v návětrí, že nemůže obrátit. Pak necháme vyvlát kosatku, která mu bude velice efektivně ničit vítr a zpomalovat jej. U jednoposádkových lodí je dobré přibrzďovat přetahováním hlavní plachty do návětrí (vozíkem, nebo přitažením rahna přímo rukou). To nás jednak zpomalí a navíc způsobí velké turbulence vzduchu v našem závětrí, kde držíme soupeře. Tento velmi agresivní způsob brždění soupeře je velmi technicky i psychicky náročný pro vás i vašeho soupeře, ale nenechte se odradit od důsledného brždění nevraživými pohledy ani nadávkami.

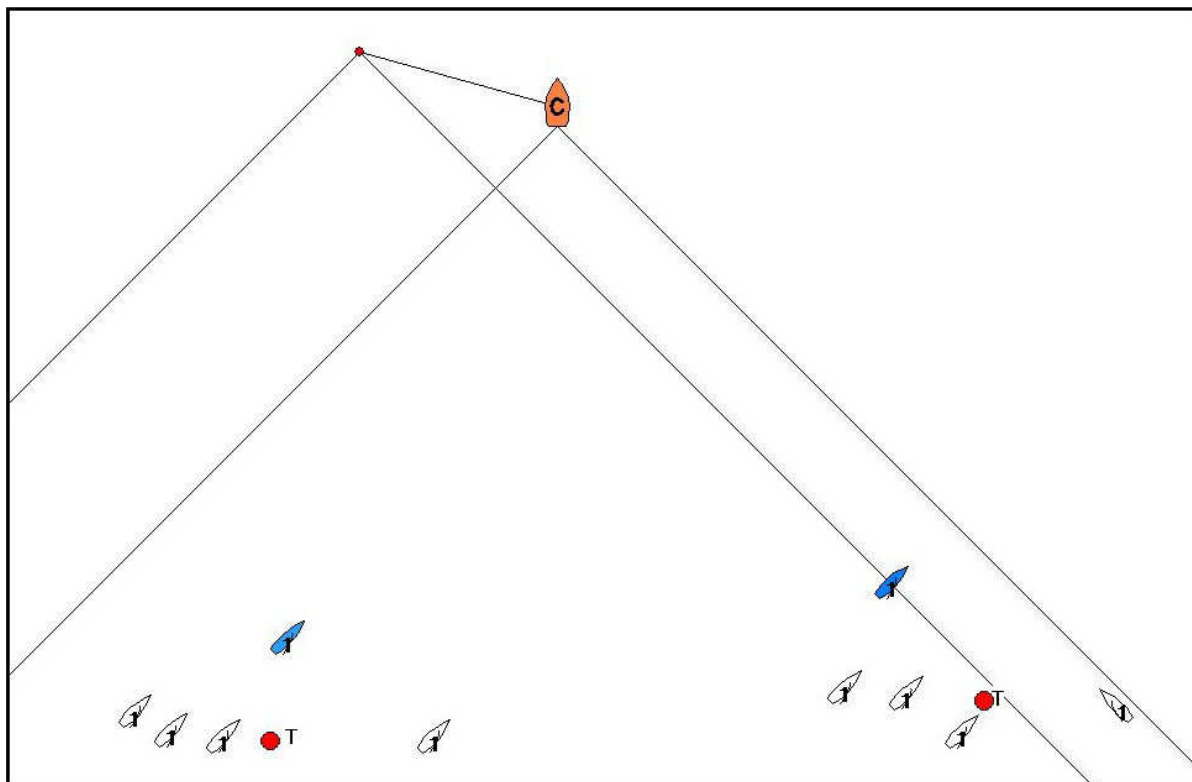
16.5. Krytí dvou soupeřů

Hlídat si jednoho soupeře je poměrně „snadný“ úkol, ale hlídat si hned dva, to už je obtížnější. Pokud se zapleteme do souboje s jedním, druhý obvykle projede okolo. Proto se jimi příliš nezabýváme a snažíme se před nimi udržet zejména dobrou jízdu. Nejlepší je soustředit se na rychlost, vychytávat změny a držet se zhruba mezi nimi. Obvykle jeden z nich začne po chvíli ztrácet a v tom případě se přesuneme blíže k tomu druhému. Nejhorší je ovšem případ, kdy jeden vyrazí doleva a druhý do prava. Co teď? Nejlepší je se pokusit přímo zakrýt a brzdit tu bližší loď a donutit ji k obranému obratu. Na druhý bok již necháme této lodi čistý vítr, abychom ji podpořili v rozhodnutí na tomto boku zůstat a plout na stejnou stranu jako druhý soupeř.

Pokud se soupeř za námi rozhodne hlídat si třetí loď, podpoříme ho v tom nepřímým hlídáním, protože v této stabilní situaci si snadno uhlídáme oba.

16.6. Krytí skupiny

Velmi často je za námi celá skupina lodí, kterou si snažíme držet. V tomto případě se budeme držet zhruba mezi těžištěm skupiny a cílem (popř. další značkou). Hlavně se ale soustředíme na rychlost a vychytáme dobře změny.



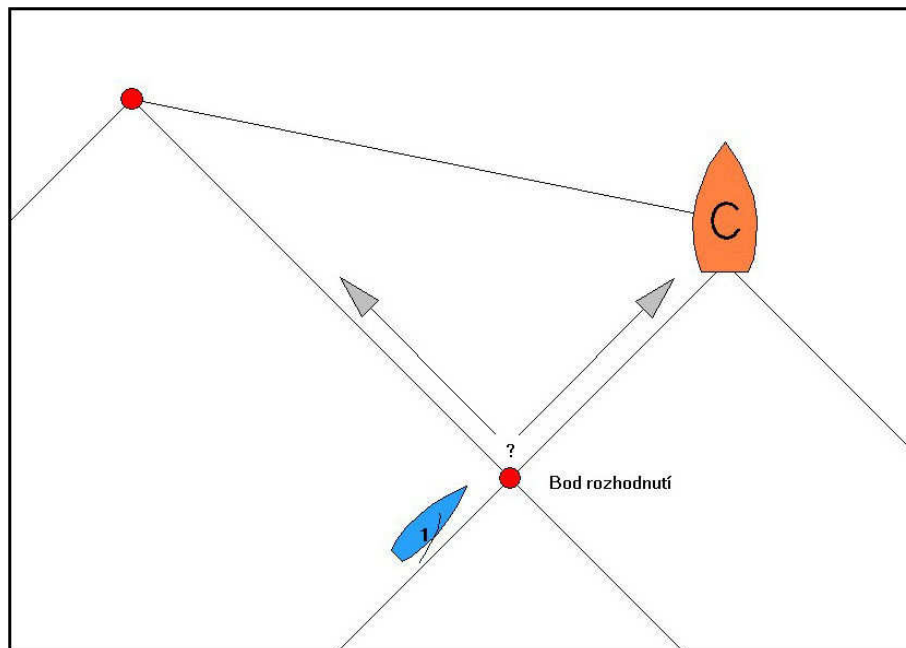
Pokud jede polovina lodí na jedno křídlo, druhá na opačné křídlo, nezbyvá nám nic jiného, než se na základě svých znalostí a zkušeností rozhodnout, která strana asi bude výhodnější a hlídat si více skupinu na této straně.

17. Cíl

Rozjíždka končí až v cíli, proto musíme udržet koncentraci až do konce! Špatný dojezd do cíle, zejména špatně postaveného, nás může během několika posledních vteřin stát v rozjíždce těžce vybojovanou pozici.

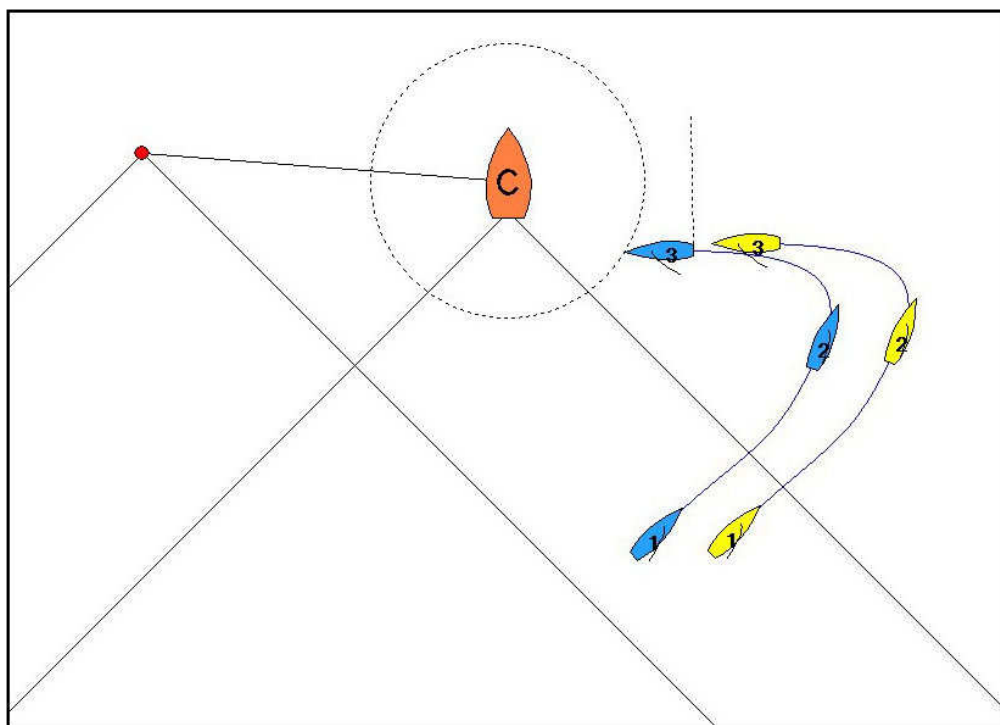
17.1. Která strana cíle je výhodnější?

Čím dříve zjistíme, která strana čáry je výhodnější pro dojezd, tím samozřejmě lépe. Pokud například o kolo dříve jedeme kolem již postaveného cíle, je dobré si zapamatovat jak je postaven. Obvykle ale tuto možnost nemáme, a proto musíme počkat s rozhodnutím až těsně před cíl. Dej si pozor na určování postavení čáry z velké vzdálenosti, protože cílová bójka je obvykle nepoměrně menší, než cílová loď a tím pádem subjektivní odhad vzdáleností je často zkreslený. Proto vždy obrátíme do cíle už na lay-lajně ke vzdálenější straně cílové čáry a dojedeme do „bodu rozhodnutí“, který se nalézá v průsečíků lay-lajn (mezních čar) k cílovým značkám. Teprve tam se rozhodneme, jestli je kratší cesta pokračovat do cíle na stejném boku, či je lepší udělat obrat (viz obrázek dole).



17.2. Souboj jeden na jeden před cílem

Pokud máme ve své blízkosti pouze jednoho soupeře, snažíme se při dojezdu do cíle vždy držet mezi ním a bližším koncem čáry. Tak budeme schopni vždy dokončit před ním. Jestliže je soupeř na stejné úrovni jako my, snažíme se jej odvést až hodně za lay-laynu (pravou nebo levou) a pak teprve otočíme do cíle. Pozor, u cílové značky platí pravidla jako u každé jiné značky, takže nám nesmí soupeř proklouznout na krytí v dvoudélkové zóně (pravidlo 18).



Ale pokud jsme naopak chyceni jako žlutá loď, tak naší jedinou obranou je udělat si odpadnutí místo, včas na laylajně obrátit a projet soupeři těsně za zádi. Pokud se nám

to povede dobře, můžeme se dostat do výhodně závětrné pozice a pokusit se jej ještě před cílem předstihnout.

17.3. Krytí skupiny lodí

Jede-li do cíle za námi skupina lodí, držíme se vždy mezi bližším koncem čáry a těžištěm této skupiny. Nikdy se nepouštíme do souboje s jednou lodí, ale spíš se snaží vychytat poslední změnu větru (sleduj vlajky na cílové lodí) a vždy dojíždíme na výhodnější stranu cílové čáry.

Pokud jedeme uvnitř skupiny lodí, naplánujeme si vždy dojezd na výhodnější stranu čáry kurzem s větrem zprava, pravo plavby se nám bude hodit.

18. Slovo závěrem

Co dodat? Snad jen to, že každý jachtař se má stále co učit a stále budeme narážet na nové a nové situace. Proto považuji za jednu z nejdůležitější fázi závodního dne si po dobré večeři na chvíli sednout do ústraní a probrat si (sami nebo s trenérem či zkušenějším kamarádem) v klidu všechny zásadní situace v rozjíždkách. Zkusíme najít to, co rozhodlo o úspěchu ve naší rozjíždce, popřípadě co vedlo k jeho nezdaru a zda se tomu dalo předejít. Vše si uložte do své „znalostní databáze“ ve vašem mozku či ve svém poznámkovém bloku. Příště, až se dostanete do podobné situace, můžete vytěžit ze své minulé zkušenosti maximum.

19. Použitá literatura

1. Tactics, Rodney Pattison , 1992 second edition
2. High Performance Sailing, John Merricks and Ian Walker, 1996
3. The RYA Book of Race Training, Jim Saltonstall, 1996 3rd edition (český překlad)