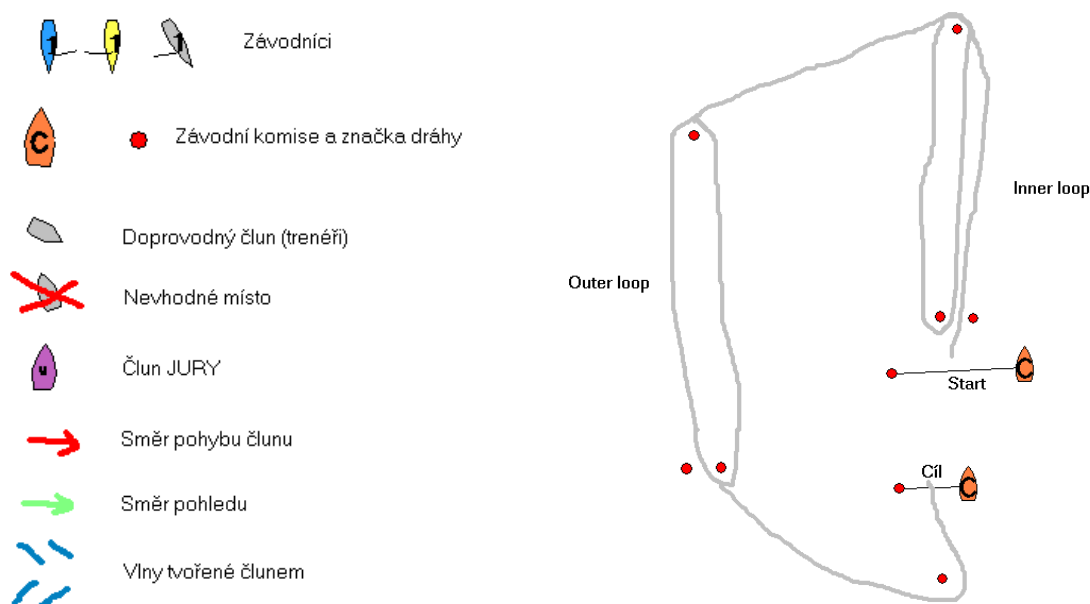


# Podpůrné čluny trenérů na závodech – jak vidět co nejvíce a nepřekážet

Tento dokument má pomoci začínajícím trenérům (či rodičům) k lepšímu pohybu okolo závodní tratě, tak aby více viděli a co nejméně ovlivňovali závodící lodě. Doufám také, že si tento dokument přečtou i rozhodčí a JURY, aby se nás tolik nebáli... protože i my děláme svoji práci a snažíme se přispět k rozvoji českého jachtingu.

## Užívané označení



## Znát svůj člun

Každý trenér by měl dobře znát plavební vlastnosti svého člunu v daných podmínkách. Měl by vědět v jakých podmínkách je ještě schopen „stíhat“ závodníky, jaké tvoří vlny v jednotlivých režimech plavby atd. V neposlední řadě by se měl ujistit, že je člun vybavený vším potřebným, má dostatek paliva a je v technicky dobrém stavu. Není nic horšího, než zůstat trčet uprostřed dráhy neschopen pohybu.

## Plavební režimy a vytvářené vlny

Pokud plujeme na volnoběh nebo jen o něco málo rychleji, tak člun netvoří téměř žádné vlny. Jakmile přidáváme plyn, zrychlujeme ve výtlačné plavbě, vlny námi tvořené velice rychle rostou. Největší vlny tvoříme právě ve výtlačné plavbě a to těsně před tím, než se člun „utrhne“ do skluzu. Tento režim je také poměrně neekonomický. Jakmile přejdeme do režimu skluzu, tak velikost vln s rychlostí naopak klesá. Tohoto efektu využíváme při souběžné plavbě, kdy je výhodnější se přesouvat co nerychleji, abychom tvořili co nejmenší vlny.

Také je potřeba sledovat směr, kterým postupují vlny. Zde platí jednoduché pravidlo. Pokud jedeme směrem k závodníkům nebo přímo od nich pryč, tak ve většině případů nehrozí žádné nebezpečí, vlny k závodníkům obvykle nedorazí. Jakmile však plujeme souběžně, šikmo k lodím nebo šikmo od lodí, musíme věnovat zvýšenou pozornost námi vytvářeným vlnám.

### **Příprava na břehu**

Příprava trenéra začíná již před závodem a to tím, že si důkladně nastuduje vypsání závodu, zejména pasáž o doprovodných člunech. Zde se obvykle dočtete, zda je potřeba se registrovat, jaké je povinné vybavení a označení člunu (vlajka, CZE) atd. Při registraci na závodech si prostudujte také plachetní směrnice, kde bude přesně definováno, kde se můžete, resp. nemůžete pohybovat. Nezbytností je nastudovat dobře celé vypsání a to nejen z důvodu kompetentních rad svému svěřenci, ale také je vždy dobré znát definice tratí dalších tříd, které se budou pohybovat na našem okruhu. To nám umožní lepší predikci pohybu lodí jiných tříd a zamezí „nečekanému obklíčení“ těmito loděmi, ke kterému dojde, soustředíme-li se pouze na naši třídu.

### **Před startovní procedurou**

Trenér obvykle zajišťuje předem dohodnutý servis svému závodníkovi. Měří proud, vítr, pomáhá s nastavením plachet při speed testingu atd. Při tom stále sleduje, co dělá závodní komise, kam staví značky a hlavně sleduje čas, aby on ani jeho svěřenec nepromeškali start, což je opravdu neomluvitelné.

Některé úkoly trenérovi znemožní zůstat ve vizuálním kontaktu se svěřencem a proto je velmi vhodné se dopředu domluvit, kde a kdy se před zahájením startovní procedury setkají. Podle mého názoru je nejvhodnější se sejít nejpozději 5 minut před výzvou v blízkosti startovní lodě. Místo setkání by mělo být dlouhodobě stejné, aby závodník vždy věděl, kde vás najde a vy nemuseli jezdit jak splašení kolem startu a hledat jednu loď mezi stovkami dalších. Místo u startovní lodě také zajistí to, že nic důležitého nepromeškáte a budete stále v obraze o dění na lodi závodní komise.

Místo setkání je v některých případech vhodné upravit podle podmínek, zejména v případě silného proudu. Pokud je proud, vždy se držte směrem proti proudu od startovní lodě, případně co nejbližší místo, odkud je výhodnější odstartovat! Při slabém větru může trvat i 5 minut než závodník přejede proti proudu čáru či dokonce nestihne dojet na startovní čáru.

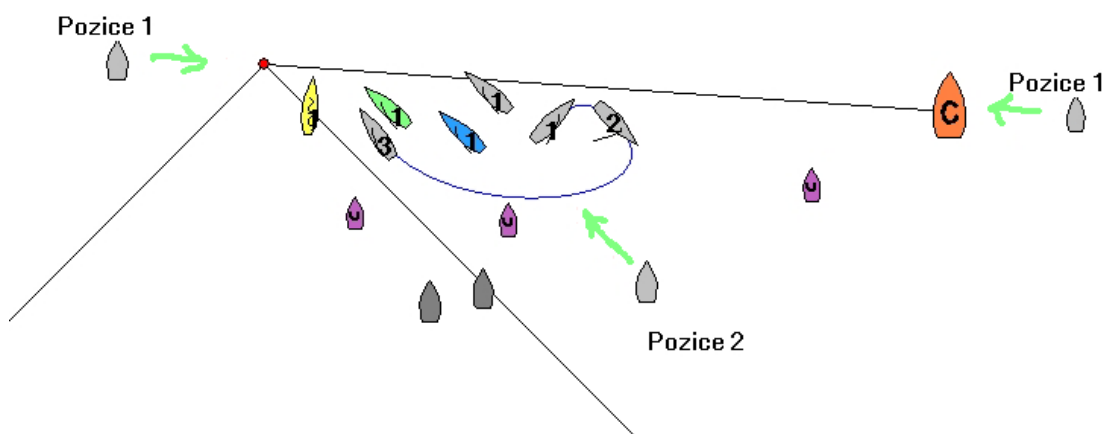


## Start

Během startu jsou v zásadě dvě možnosti, kde se pohybovat - v prodloužení čáry nebo za loděmi.

Polohu v prodloužení čáry volíme tehdy, když chceme natočit prověšení startujících lodí či obecné chování davu lodí např. vlivem proudu. Je obvykle velmi obtížné z této pozice zahlédnout své svěřence a analyzovat jejich techniku startu. Také je nutné stát dostatečně daleko od startovní značky, abyste nezavazeli závodníkům, kteří zamíří ihned na křídlo, případně se po startu vrací na vlajku X. Pozor např. na proud, který může snášet loď pod „lay-lajny“. Nikdy nestůjte nad prodloužením čáry a ujistěte se, že plachetní směrnice vám toto umístění umožňují, protože někdy bývá zakázané (zřejmě někteří rozhodčí netouží po videozáznamech startů...proč asi???)

Druhou, mnohem více využívanou možností je stát v závětrí lodí. Tato poloha je mnohem užitečnější, neb můžeme sledovat popř. natáčet techniku startování našich svěřenců. Jediné, co zde nevidíme je jejich vzdálenost od startovní čáry. Vidíme však, kdy si najíždějí na čáru, jak si budují prostor kolem sebe a také kdy a jak se rozjíždějí k odstartování. Pohyb v závětrí lodí nám umožní sledovat našeho svěřence a dokonce se s ním i pohybovat doprava a doleva. Vždy se však pohybujte velmi obezřetně. Mějte na paměti, že se pohybujete v prostoru s mnoha čluny a čekajícími závodníky a všichni se dívají na start a příliš nesledují dění kolem. Pokud je to možné, odhadněte, kde bude váš svěřenec startovat a tam si na něj počkejte. Jak blízko můžete být k lodím, obvykle definuje vypsání, ale vždy se pohybujte dostatečně za všemi závodními loděmi a hlavně za VŠEMI čluny JURY. Obvykle právě čluny JURY vymezují tu správnou vzdálenost, takže pokud budete cca 20m za nimi, mělo by to být v pohodě.



## Všeobecné odvolání

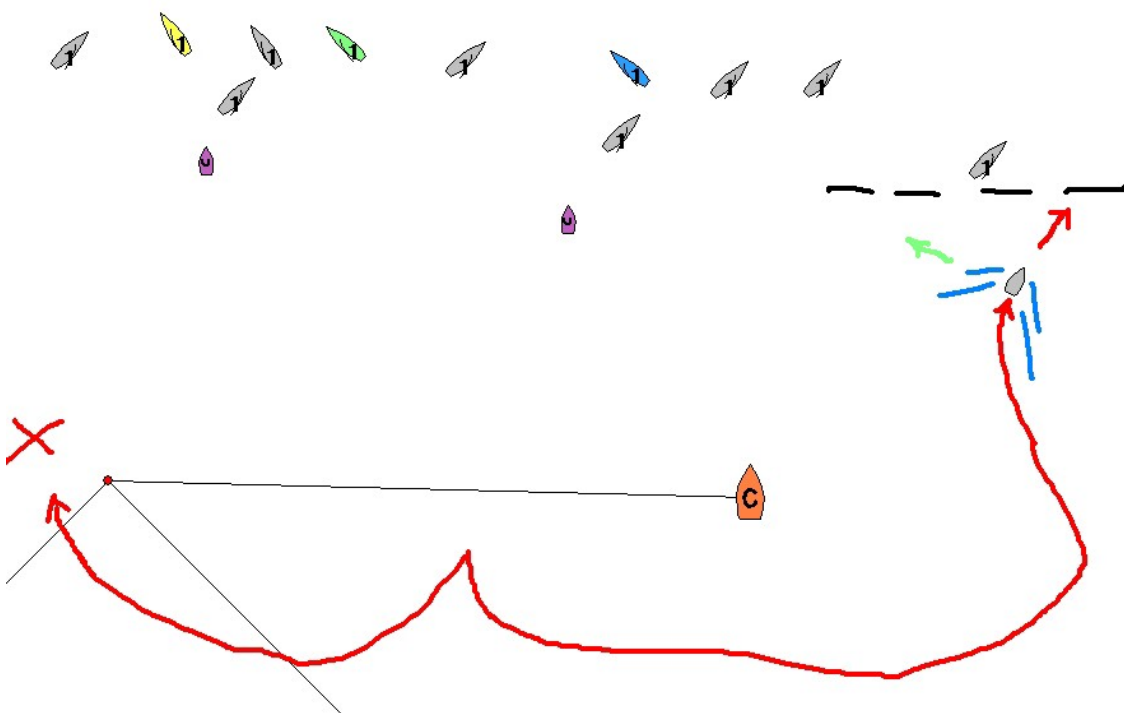
Při všeobecném odvolání je obvykle možné vjet do startovního prostoru a mluvit se závodníkem. Rozhodně však dbejte zvýšené opatrnosti a vyvarujte se rychlé jízdě, neb je zde opět velká koncentrace lodí a člunů s velmi chaotickým pohybem. Dbejte na to, že s přípravným znamením již musíte být opět bezpečně mimo startovní prostor.

## Po startu, první stoupačka

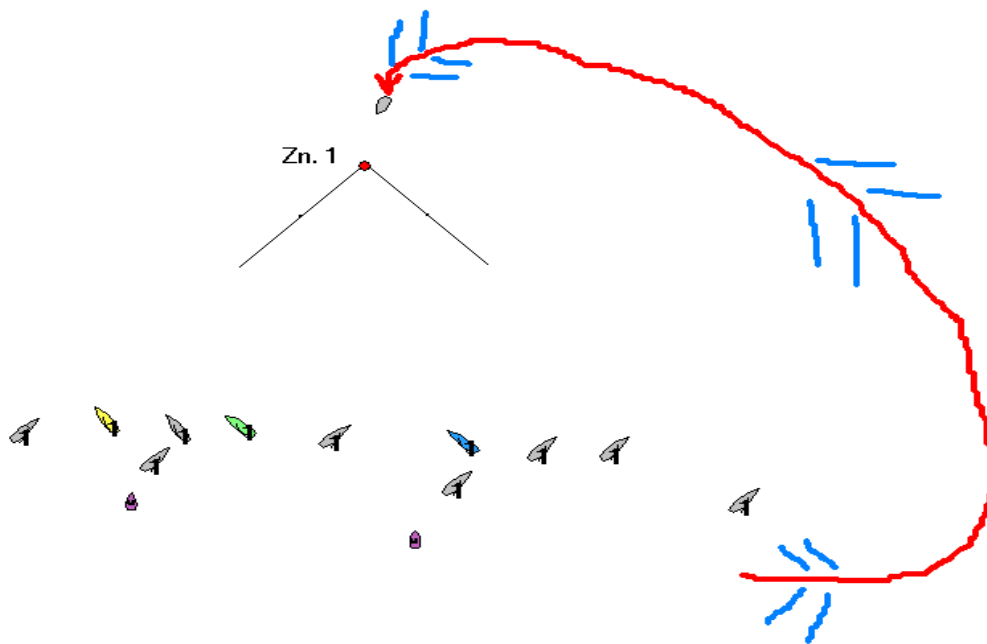
Po startovním znamení je dobré zůstat na své pozici a sledovat počáteční 2-3 minuty z vašeho místa. Odtud můžeme dobře vyhodnotit úspěšnost startu, sledovat zda se váš svěřenec udržel na čistém větru, či jestli se dobře a rychle uvolnil na čistý vítr.

Poté obvykle chceme sledovat závodníka na stoupačce a pak i stihnout objezd první značky. Ke splnění tohoto úkolu potřebujeme mít dostatečně rychlý člun, vhodný pro dané podmínky a dbát na to, aby vlny způsobené rychlým přesunem nesměřovaly směrem k závodníkům. Proto je vhodné zamířit obloukem kolem startovní lodě a z boku dorazit k lodím na pravém křídle. (Levá strana bývá dost často zakázaná a pokud jezdí více tříd či fleetů na okruhu, hrozí i křížení se závodníky na outer-loop. Proto než vyrazíme doleva, musíme si být 100% jistí, že to smíme a že nebudeme překážet.

Po přiblížení k lodím na křídle se vždy držíme mimo lay-lajny jakékoliv lodě na stoupačce a nejlépe za všemi loděmi (viz. černá přerušovaná čára na obrázku), tím zajistíme, že naše vlny nebudou ovlivňovat žádnou loď na stoupačce. Při souběžné jízdě jedeme co nejpomaleji, aby naše vlny byly co nejmenší.



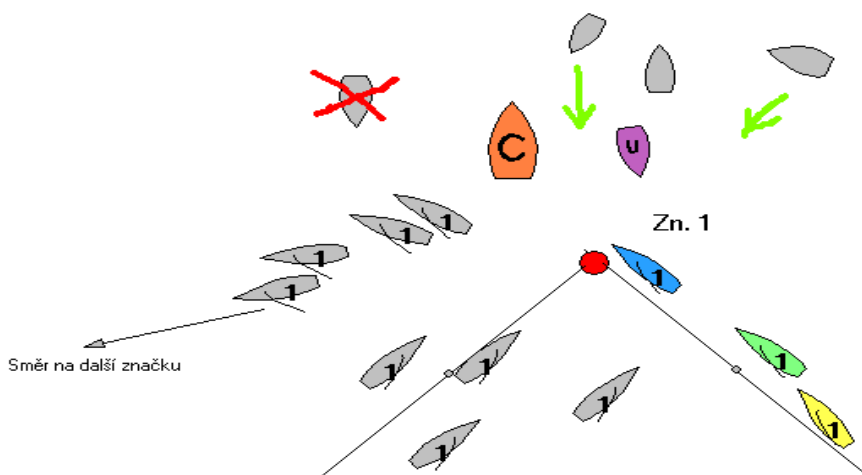
Pokud se rozhodneme, že je nejvyšší čas vyrazit na první značku, musíme si uvědomit, že nemůžeme zrychlit a objet pravé křídlo a zamířit si to přímo k bójce. V takovém případě bychom závodníkům na pravé straně způsobili velmi nepříjemné vlny. Proto musíme opět celý závodní prostor objet velkým obloukem. Jakmile zamíříme směrem od závodníků, již se nemusíme bát přidat plyn, můžeme jet naplno.



### Návětrná značka

K návětrné značce dojíždíme z návětrí a pomalu. Je zde potřeba počítat s velkou koncentrací člunů (trenéři, race committee, JURY, press...). Ke značce je možné se přiblížit poměrně hodně, určitě více, než třeba na startu či na stoupačce. Nicméně je potřeba počítat s tím, že mezi námi a bójí musí projíždět závodníci, ale i race committee, JURY a někdy i novináři. Vzdálenost tedy přizpůsobíme okolnostem i povětrnostním podmínkám. Za silnějšího větru a větších vln jsme hnáni poměrně rychle na návětrnou značku!

Není vhodné stát vlevo od značky, protože nikdy nevíme, jak moc se budou závodníci vyvážet na bočáku, či jestli všichni závodníci budou schopni odpadnout (uzel na otěžích) apod. Pokud lodě odpadají na zadák, máme to navíc zprava blíže.

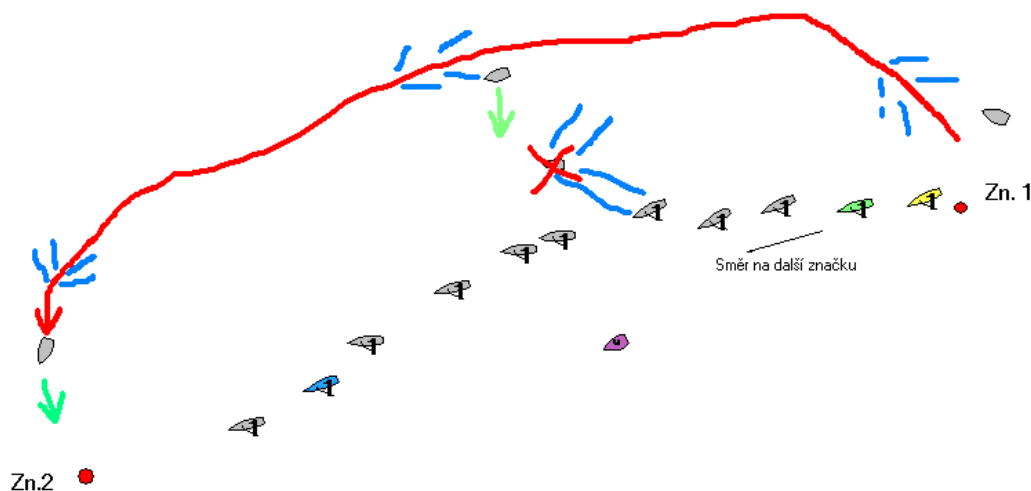


## Bočák

Na tomto kurzu dochází velmi často k ovlivnění závodníků jedoucích ve středu či ke konci pole od trenérů, sledujících čelo závodu. Nutno podotknout, že jim vlny od člunů spíše pomáhají, neb přichází ve vhodném úhlu a dají se sjíždět. Ke značnému ovlivňování dochází zejména proto, že tento kurz je velmi rychlý, tudíž i trenéři jedou poměrně rychle (ale zase ne v rychlém skluzu) a svoji souběžnou jízdou vytvářejí velké vlny.

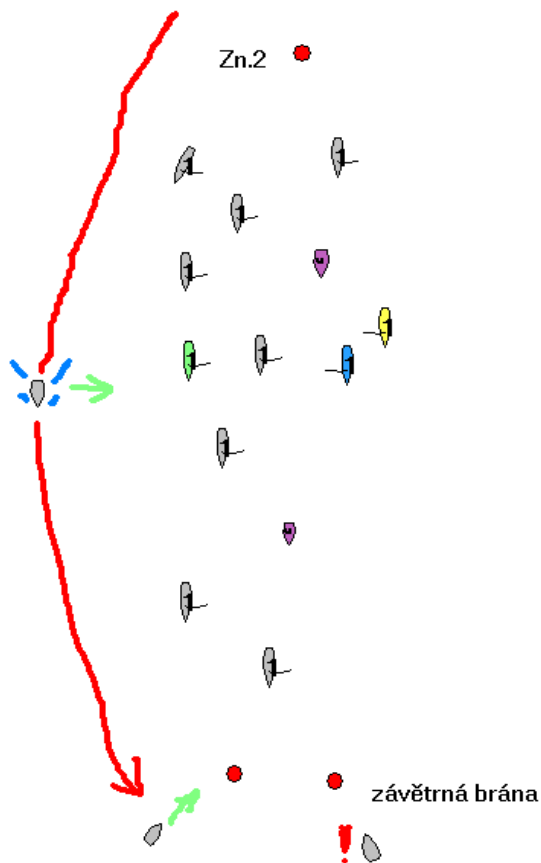
Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem je nutné volit poměrně velký boční odstup. Naštěstí pro trenéry, souboje (taktiku) na bočák lze poměrně dobře sledovat i z velké vzdálenosti, nicméně na natáčení videozáznamu zapomeňte. Jednak neudržíte kameru na tak dlouhou vzdálenost, ale navíc se ještě s někým srazíte.

Proto bych doporučoval po průjezdu vašeho svěřence kolem první značky pomalejší jízdou se vzdálit bočně od lodí a pak v dostatečné vzdálenosti se obloukem rychle přesunout k další značce. U značky pak můžeme sledovat či natáčet objezd bóje či jak rychle si dokáže závodník najít čistý vítr po odpadnutí na zadák.

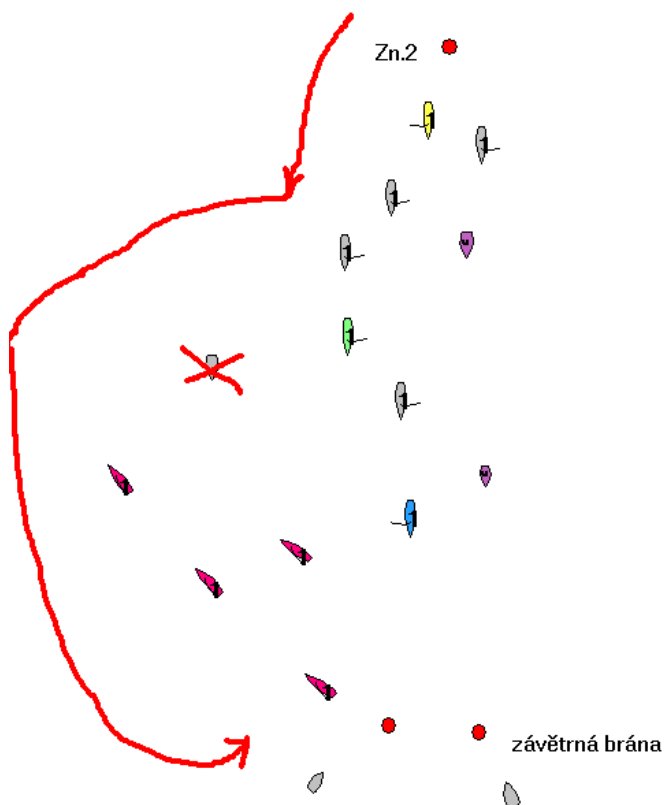


## Zadák

Na tomto kurzu se trenér obvykle snaží zůstat na úrovni se závodníkem, aby mohl porovnávat rychlost s okolními loděmi. I zde sice trenéři jedou souběžně s loděmi, ale rychlost plachetnic na zadní vítr je poměrně nízká, tudíž ani čluny netvoří příliš velké vlny. Při dodržení rozumné vzdálenosti není proto potřeba se příliš obávat vln způsobených člunem. Samozřejmě však musíme brát v úvahu charakteristiky jednotlivých tříd, zejména pak úhly na zadák (zcela jiné jsou u Laseru a třeba u windsurfu či 49er).



Mnohem větší nebezpečí na tomto kurzu hrozí od dalších tříd či fleetů. Pokud například sledujeme jednoposádkové třídy, které se odchyľují od přímého směru jen velmi málo, tak musíme sledovat i ostatní fleety a ujistit se, že při naší jízdě nestoupou „proti nám“. Pokud by se tak stalo, tak musíme jet velmi velkým obloukem, abychom včas opustili jejich lay-lajny a nestřetli se s nimi (pozor na rychlé třídy jako např. 470, které při silném větru mají na stoupačku opravdu široký záběr, snad ještě horší jsou windsurfy a katamarány, které si najíždějí neuvěřitelné výšky). Podobný efekt nastává, pokud sledujeme zadní část pole a přední závodníci již točí závětrnou značku.

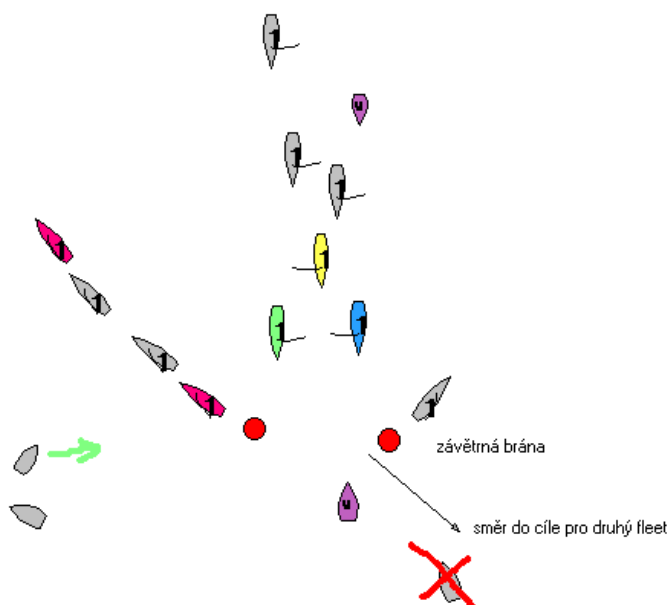


### **Závětrná značka (outer-loop)**

Na velkých závodech dnes tvoří závětrnou značku většinou brána. Obdobně jako u první značky se lze přiblížit ze závětrí poměrně blízko, nicméně zepředu toho moc nevidíme (zejména ne krytí a dvoudélkovou zónu, která je zde kritická). Proto raději volíme u spodní brány pohled více ze strany (na outer-loop vlevo od značek).

Pokud se nám sjede na zadák více fleetů dohromady, může se stát, že jeden fleet pojede již do cíle (tzn. od pravé značky na zadobočák nebo bočák). V tomto případě si nikdy nestoupáme do závětrí brány, nebo dokonce na pravou stranu brány.



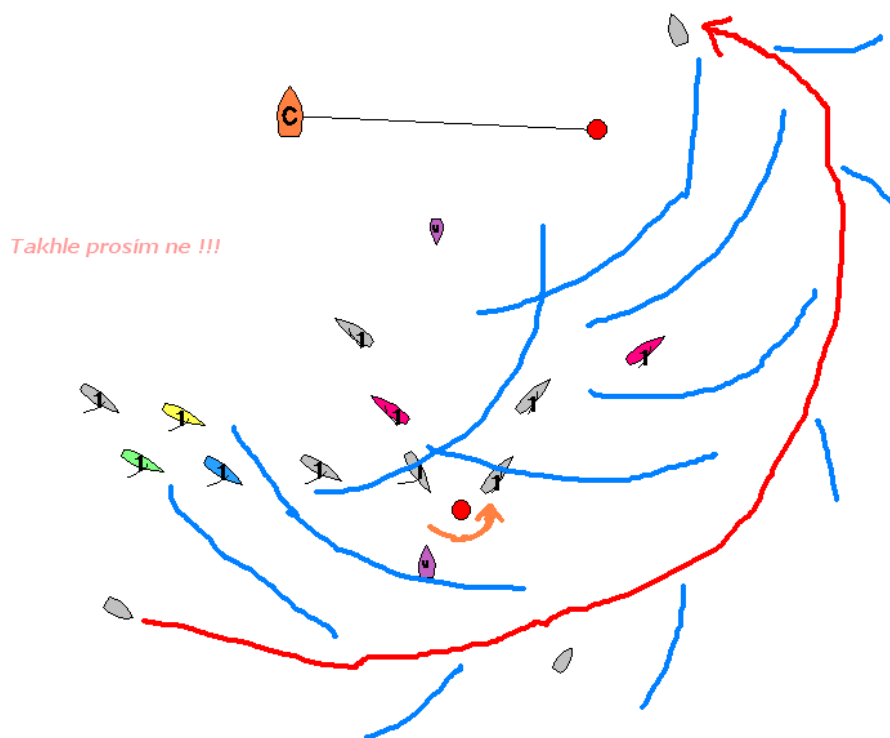


### **Dojezd do cíle**

Pokud je dojezd do cíle na bočák, je postup analogický s normálním bočákem, jen se pohybujeme v závětrří vzhledem k lodím.

Někdy však nastávají komplikace, pokud po bočáku následuje ještě krátká stoupačka do cíle. Trenéři, snaží se vše stihnout, objíždějí velmi rychle závětrnou značku a míří k cíli. Středem tohoto oblouku je však právě prostor okolo závětrné značky a protože vlny svým postupem do středu narůstají a srážejí se s ostatními vlnami, nastává zde neuvěřitelné vlnobití. Sám jsem byl svědkem situace, kdy na ME Laser Radial při větru cca 6kn se takto přesouvalo několik desítek trenérů a závodníci na zadních pozicích v nastalém vlnobití už nebyli vůbec schopni plachtit.

Pokud je tento typ dojezdu do cíle, tak volte obzvláště veliký oblouk okolo lodí, nebo se prostě smířte s tím, že nevidíte dojezd do cíle, stejně ho nijak neovlivníte. Závodník na vás počká za cílem.



## **Cíl**

Jakmile váš svěřenec projede cílem, tak ještě musí opustit cílový prostor, než se na něj vrhnete. Proto nečekejte přímo za cílem, ale raději kousek stranou, nejlépe ve směru ke startovnímu prostoru. Tam předejte občerstvení, teplou bundu atd. a nechte závodníka vyčůrat, vydechnout a srovnat si rozjíždku v hlavě. Sraz si s ním dejte až ve startovním prostoru. Tam už snad budete oba (☺) schopni diskutovat s chladnou hlavou a hlavně vám neuteče další start.

## **Stoupačka (Outer-loop)**

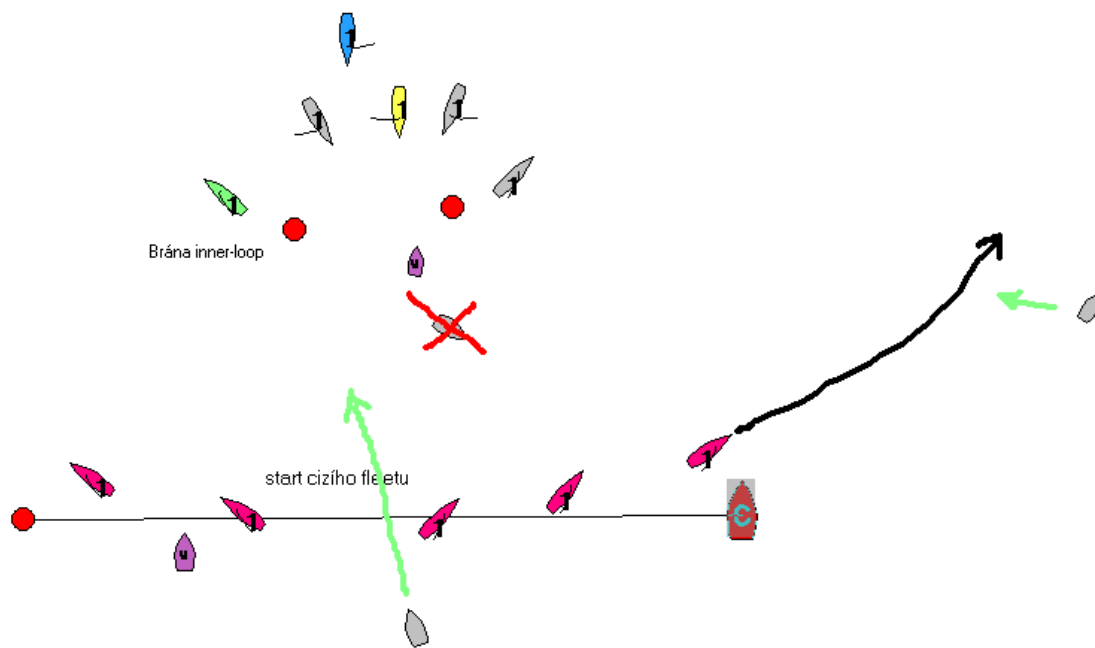
Je identická s první stoupačkou (inner-loop), pouze se přesouváme po levé straně.

## **Zad'ák (Inner-loop)**

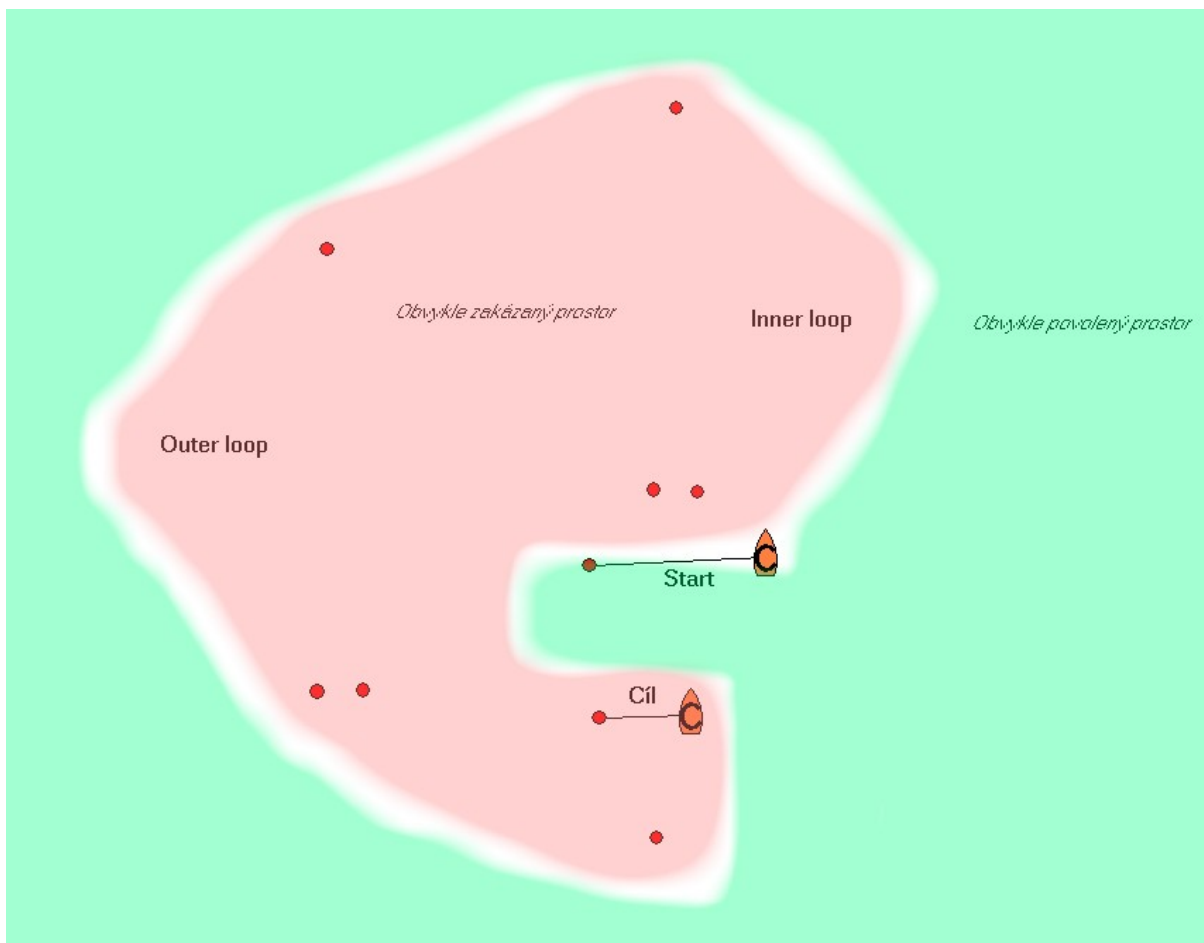
Identický s outer-loop, pouze se držíme na pravé straně od tratě.

## **Závětrná značka (Inner-loop)**

Inner-loop brána obvykle bývá v návětrí startovní čáry, což většinou nebývá problém a můžeme stát vpravo či v závětrí od brány. Musíme si pouze dát pozor, jestli se nechystá start dalšího fletu (někteří rozhodčí to umí výborně načasovat a nespolehejte na to, že to „přece musí odložit“). V takovém případě se musíme rychle zdekovat a smířit se s tím, že my nic nevidíme a závodníci budou také pěkně rozladěni!



### Obvyklý zakázaný prostor



## **Slovo závěrem**

Jak jste si jistě všimli, tak téměř nikde jsem neudával přesné vzdálenosti a to hned z několika důvodů. Zaprvé, situace se liší závod od závodu dle plachetních směrnic a za druhé, stejně není na vodě „nakreslená“ čára přesně 50m od značky, tudíž je posuzování velmi subjektivní. Proto vždy hlavně jezděte tak, aby jste nikde nepřekáželi a nedělali vlny závodícím lodím. Co se týká vln, záleží také na tom, jaký je vítr a tudíž jaká je velikost „přírodních“ vln a také v jakém se pohybujeme revíru. Je rozdíl zda způsobíme vlny na klidné hladině nebo na frekventovaném místě, kde už jsou vlny tak jako tak rozházené (např. Kielerwoche). Také chodte na meetingy s rozhodčími, abyste se dozvěděli jejich tolerantnost k trenérům a sjednotili si s nimi pohled na věc.

**Děkuji Tondovi Mrzálkovi za doladění a opravu mých chyb!**

**Napsal: Jakub Kozelský, 2008**