

Univerzita Karlova v Praze Fakulta tělesné výchovy a sportu
Český svaz kanoistiky

**Technické řešení průjezdů vybraných brankových
kombinací v kategorii kajakářů ve vodním slalomu na
klidné vodě.**

Závěrečná práce licence B

Praha 2016

Vojtěch Petříček

1. Úvod

Cílem práce je popsat technické řešení vybraných prvků a průjezdů branek a brankových kombinací (zejména protivodných bran¹ projetých na odhoz) v kategorii kajakářů ve vodním slalomu na klidné vodě.

2. Metoda

Hlavním podkladem této práce, jsou především pozorování, získaná při vlastní sportovní činnosti a během dvou a půl roku tréninku poměrně různorodé skupiny mládeže (věku 12-17 let a odlišných sportovních zkušeností) v žateckém kanoistickém oddíle. Mám také v úmyslu těžit z tréninků, které povedu zároveň s psaním této práce, přičemž všechny své hypotézy budu testovat a zajisté také revidovat a to především na základě úvahy, ale sekundárně také dle provedených časových měření. Musím proto uznat, že případná námitka, týkající se subjektivity mých závěrů by byla naprosto oprávněná, přičemž by však nevyvracela jejich správnost. Skutečnost, že neexistuje jediné správné řešení, považuji pro vodní slalom za charakteristickou a přispívající jeho kráse. Mou snahou tedy budiž předložit jedno (či dvě) z možných řešení, nikoli jediné.

Jak již bylo zmíněno, nejedná se o vyčerpávající příručku techniky, vysvětleno bude pouze několik technických jevů, u nichž věřím, že je dokáži podat s dostatečnou přesností a natolik srozumitelně, aby bylo (alespoň v ideálním případě) možné tato technická řešení a tyto poučky aplikovat při tréninku středně pokročilé mládeže. Vzhledem k požadovanému rozsahu práce jsem přesvědčen, že úzké zaměření jí bude pouze ku prospěchu, neboť každý z vybraných jevů si zasluhuje detailní a komplexní pojednání. Z téhož důvodu budeme hovořit pouze o vodě klidné a nikoli divoké – v druhém případě by si rozbor vyžádal mnohem náročnější pozorování a širší popis.

Je třeba dodat, že porozumění následujícímu textu vyžaduje jistou obeznámenost s danou problematikou, neboť předpokládá jisté znalosti terminologie, a co více, i kontextu - např. co vlastně míníme „protivodou na odhoz“ (a jak přibližně vypadá její správné a špatné projetí, aniž bych tyto blíže nadefinoval) apod. Problematiku nehodlám zpřístupňovat od naprostého základu, vzhledem k účelu práce by to totiž nebylo k žádnému užtku. Věřím totiž, že v čím větším měřítku se zkoumaný problém nachází v oblasti praxe, tím nutněji je zapotřebí, aby kladené otázky a užité metody z této praxe vycházely, vznikaly a zanikaly zároveň se vznikem a zánikem řešených

¹ Jako protivodnou bránu, dále také „protivodu“ budeme označovat bránu, která je jezdcem projížděna proti směru toku proudu, proti směru závodní tratě (směr ve vztahu ke startu a cíli této tratě), ale také bránu která je projížděna takovým způsobem, jako by ve výše zmíněném kontextu byla umístěna, ačkoli je při tréninku projížděna mimo vztah k další trati a nenachází se ani v proudu.

praktických problémů a byly jim přizpůsobeny. Zde předložené metodické zkoumání vycházející z praktické zkušenosti proto klade právě tuto zkušenost za předpoklad svého správného porozumění; a za metodické může být označeno jen za předpokladu autenticity a do jisté míry i subjektivity metody, na něž je třeba přistoupit. Následující text proto budiž čten nikoli zrakem akademika, nýbrž sportovce, sportovního trenéra, nebo nejlépe kombinací obou posledních.

3. Nácvik techniky protivodné brány projeté na odhoz

Není na škodu předem dodat, že tento způsob průjezdu vyžaduje jisté silové i technické dispozice, které nelze nacvičit rovnou tréninkem samotného průjezdu, nýbrž musí být získány předchozím tréninkem, a to v případě technických dispozic ideálně v podobě předchozího obecného tréninku těchto potřebných technických prvků zahrnutých v každodenním tréninku v branách v kombinaci s jejich speciálním tréninkem, kdy jsou tyto prvky vyňaty z kontextu brankových kombinací a cvičeny jsou izolovaně. Druhý krok umožňuje jejich technickou precizaci a řádné zažití daného pohybu natolik, aby se z něho stal stereotyp a jeho perfektní provedení již nestálo závodníka víc soustředění, než je nezbytně nutné – jeho pozornost pak může být přenesena na skloubení těchto prvků a na jejich zahrnutí v konkrétním kontextu nejprve jednotlivé brány, později tratě.

Co se silových dispozic týče, troufl bych si (pouze na základě vlastní zkušenosti) doporučit nespolehat na pouhý trénink na vodě nebo cviky, které běžně vidáme v posilovnách, nýbrž věnovat pozornost také hlubokému břišnímu a dolnímu zádovému svalstvu.

Fáze 1: nájezd *

Ať již zvolíme start nájezdu (resp. výchozí bod) z pohodlnějšího bočního úhlu relativně k bráně (obr. II.a.: fáze1.b), či obtížnější variantu nájezdu z vrchního bodu (1.c) (1.a reprezentuje střední variantu, pro níž jsou na obrázku vyznačeny záběry). Ačkoli se výchozí bod může lišit, cílem nájezdu je stejná (či podobná) pozice, v níž dochází k samotnému řešení protivodné branky počínaje závěsem (fáze 2). Jedná se o pozici, kdy je loď vzdálena svou špičkou přibližně půl metru od bližší tyče branky a nachází se v relativně malém úhlu (α) vzhledem ke spojnici tyček (s), cca 5-20°, přičemž má zároveň dostatečnou rychlost, a to ve směru své špičky, nikoli po boku.

Předpokládejme ovšem, že výchozí úhel nájezdu je vyšší (např. 1a. či 1c) a při přiblížení se k bráně je tedy třeba zároveň loď točit.

Točení je třeba provést pokud možno plynule, a to ze dvou důvodů: zabráníme ztrátě rychlosti a zajistíme tak stabilitu a kontrolovatelnost lodě a tedy i správného umístění nájezdu. Považuji proto za chybu, je-li toto předběžné točení provedeno záběrem od lodě s odklonem a zatopením zádě, pokud je na jeho provedení alespoň minimální prostor a čas. V ideálním případě, kdy není třeba přetočit loď razantně, a kdy je tedy nájezd tvořen pozvolně, bude celý nájezd proveden za náklonu

na stranu točení, které tedy nebude podpořeno zanořením zádě, ale pouze intenzitou záběrů a sklonem pádla. Sklon pádla k vodě přibližně 90° udržujeme na straně, na niž točíme – vrchní ruka tedy vykonává pohyb souběžně s protilehlým okrajem kajaku, či dokonce nad osou ruky spodní – záběr je veden těsně podél lodě. Na straně opačné od směru točení si naopak můžeme dovolit záběr od lodě vzdálenější a s větším sklonem pádla. Jedná-li se o brankovou kombinaci, při které je přeci jen zapotřebí přetočit loď razantněji, budiž to provedeno v jednom konkrétním bodě: lehký odklon a razantnější záběr (vedený dle potřeby od lodě)

Tento způsob pádlování a náklonu zajistí, že se loď nesmýká, zád' nezajíždí pod vodu a špička vykonává minimální pohyb do stran – podmínky výhodné pro přesně umístěné najetí brány.

Fáze 2: závěs²

Závěs nasazujeme na konci první fáze, a sice v následující situaci (obr. II.a.: fáze 2):

- 1) špička lodě je vzdálena cca 150 – 50 cm od vnitřní tyče, směřuje těsně pod tuto tyč
- 2) za výše zmíněného úhlu vzhledem ke spojnici směrem po proudu (cca 5-20°),
- 3) za mírného náklonu lodě ke směru točení,
- 4) v rychlosti dostatečné pro plynulost projetí a dynamický výskok ze zádě při opouštění brány, ale zároveň mírné natolik, aby nebránila kontrole a přesnosti

Závěs lze rozdělit na dvě fáze, dovolme si udělit jim pracovní názvy „proklouzavací“ a „zasekávací“.

Při první fázi závěsu udržujeme náklon ve směru točení, zasadíme pádlo přibližně několik centimetrů před okem špicdeky, téměř souběžně se směrem jízdy (vpředu je mezera mezi lodí a pádlem skutečně jen o malý kousek širší než u zadní části listu (viz obr II.a.2; fáze1). Vrchní ruka je ohnuta v lokti a zvednuta nad hlavou a přenesena nad opačný okraj lodě, pročež je úhel pádla vzhledem k vodní hladině blízke 90° stupňům. Nyní pádlo téměř jen prokluzuje vodou, ustaluje loď v jejím točení, které pokračuje již z předchozí fáze nájezdové a je udržováno náklonem lodě. Intenzita točení může (a nemusí) být zvýšena mírným pohybem zápěstí, kdy je list pádla odkloněn od lodě a vytváří tak tlak, který, jsa vzápětí přenesen na loď, usměrňuje její směr jízdy. „Proklouzavací“ závěs je nasazen na vteřinu až dvě, a sice v závislosti na rychlosti a vzdálenosti

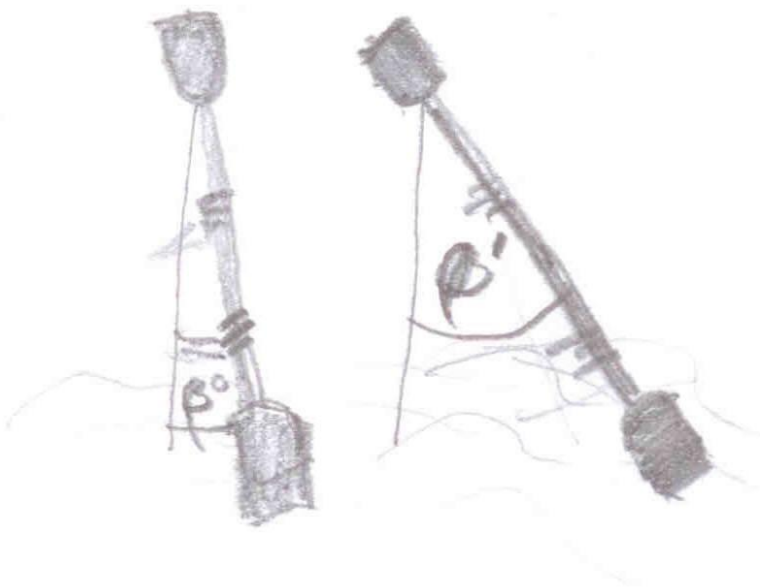
² Pro upřesnění pojmu „závěs“ viz Bílý. M, 2002, s. 25-27

*Bylo by možné namítnout, že protivoda na odhoz je řešena jen u tyče první (ve správném případě nemusí kajakář vůbec brát druhou tyč na zřetel) a na rovné vodě není proto relevantní **odkazovat spojnici branek a řídit nájezd** ve vztahu k ní. Je to relevantní, a sice ze dvou důvodů: ačkoli můžeme odhozovou protivodu trénovat izolovaně, je později vždy třeba zasadit ji do kontextu celé tratě, resp. alespoň brankové kombinace, přičemž již při jejím tréninku je toto třeba vést v patnosti stejně tak jako skutečnost, že ačkoli trénujeme na rovné (pravděpodobně velmi pomalu tekoucí vodě, bude tento nácvik aplikován na situace, kdy je protivoda umístěna do „vracáku“, přičemž lze počítat s tím, že v drtivé většině případů je branková spojnice (alespoň přibližně) kolmá na hlavní proud. Z důvodu nácviku tedy nedoporučuji tento faktor ignorovat a řídit se jak spojnicí, tak i proudem (byť slabým natolik, že prakticky nehraje roli).

jeho nasazení vzhledem k bráně) a slouží k dotočení lodě a precizaci výšky a úhlu nájezdu. Na konci této fáze závěsu je špice lodě mírně proti vodě (1-25° ke spojnici) a tělo závodníkovo se nachází přibližně na úrovni spojnice tyček, je-li níže, znamená to jisté ulehčení a zároveň zpomalení celého manévru, je-li výše, naopak (resp. nelze obecně tvrdit, že čím výše a čím více na krk, tím rychlejší, troufnu si tvrdit, že ideální úroveň nájezdu se nachází v řádu centimetrů od osy brány).

Tato fáze závěsu je ukončena v okamžiku, kdy je kajakářovo tělo vzdáleno přibližně 60-25 cm od branky, kdy je třeba provést závěs zasekávací, který je provázen zakloněním těla (co do úhlu mírným, nikoli však nutně co do dynamičnosti – může se jednat o plynulý pohyb, ale také o cuknutí) a změnou náklonu lodě: odklon od strany točení – tedy od strany, na které dáváme závěs. Toto vše je provedeno zároveň s aktivním přechodem k druhé fázi závěsu, která může mít dvě podoby: 1) vyjetí pádlem směrem od lodě za postupného vytočení obou zápěstí – zvětšení vzdálenosti listu pádla od lodě a úhlu odklonu pádla od lodě, či 2) prudké vytočení zápěstí, kdy je list téměř kolmo ke směru jízdy (a k lodi) a cuknutí touto šikmo do strany a dopředu směrem od lodě, doprovázené pohybem horní ruky šikmo dolů ke straně závěsu, čímž se oddaluje spodní list od lodě a snižuje úhel pádla vzhledem k vodní hladině a narůstá točivý moment (pokud by bylo pádlo ponecháno ve stejném úhlu vzhledem k hladině – a list zůstal blízko lodě – měl by závěs nikoli točivý, pouze brzdny účinek viz nákres – obr I.).

Obr I.



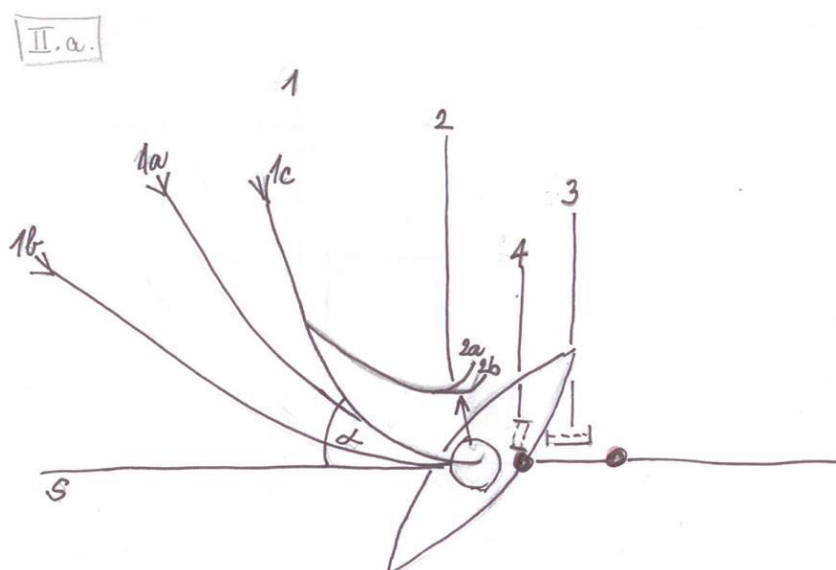
Druhá varianta je časově méně náročná, lze ji tudíž provést blíže u brány a může být využita v situacích, kdy není na důkladný závěs prostor – rotace zápěstí je blesková a stejně tak současně krátké cuknutí šikmo vpřed.

Varianta první naproti tomu tolik nepřispívá ke ztrátě rychlosti (těžiště stále následuje před lodě, stranový pohyb je do velké míry eliminován) a je také esteticky elegantnějším řešením (tento faktor

nelze podceňovat); její provedení je ovšem o něco technicky i fyzicky náročnější: je nutné udržet loď na zádi, protože je třeba zachovat mírný záklon, ale kajakář musí zároveň výrazně vyjet oběma pažemi vpřed (především paží spodní, vrchní následuje týž pohyb v jeho zkrácené podobě, proto se úhel zasazení pádla a tím i točivý moment zvětšují).

Cílem tohoto manévru je stabilně zatopit záď lodě a započít točení vrcholící úhlem cca 50-89° proti směru proudu, na které je navázáno třetí fázi celého záběrového schématu – odhozem.

Schéma znázorňující jednotlivé fáze (1-4) v několika možných provedeních s různými se nájezdy dvěma možnostmi závěsu a přibližným rozmezím umístění odhozu (kdekoli v délce označené číslem 3, přičemž je možné nasadit záběr ještě o něco níže – až ke spojnici tyčí)



Fáze 3: Odhoz³

Výchozí pozice:

Odhoz nasazujeme na konci závěsové (Obr II.a. fáze 2), a sice v následující situaci (obr. II.a.: fáze 3):

- 1) Závodníkovovo tělo se nachází velmi blízko první tyčky (cca 35-55cm)
 - přibližně dvacetimetřové rozmezí vhodného započetí odhozu klade vysoké nároky na přesnost nájezdu (což dokládá důležitost předchozí fáze)
 - vhodná vzdálenost zajišťuje manévrovací prostor a zamezuje nebezpečí dotyku; není paradoxem, že příliš velká prostorová „rezerva“ manévrovací prostor snižuje – není-li tělo dostatečně blízko u tyče, omezuje tyč správné provedení záběru, neboť si vynutí aby pod ní byly podtaženy ruce, tudíž hrozí zároveň také dotyk.

³ Viz Bílý M., 2002, s. 23, Široký záběr od přídě
– budiž v této práci nazýván také odhoz (v kontextu protivody) či záběr od lodě v kontextu obecném)

- 2) ve výšce, kdy je tělo přibližně na úrovni spojnice tyčí
- 3) za výše zmíněného úhlu vzhledem ke spojnici směrem proti proudu (cca 50-89°)
 - příď loď musí mířit dostatečně vzhůru, aby nebyl kladen zbytečně velký nárok na točnic samotného odhozu, ale zároveň by příď neměla dosáhnout pozice kolmé na spojnici tyček, či dokonce přesáhnout tuto hranici a směřovat již ve směru výjezdu. Takové projetí ztrácí plynulost, hlavně je do brány dopomáháno samotným záklonem krku a nikoli záklonem prováděným v rámci točení; hrozí nebezpečí nedojetí do brány, či vynuceného klesnutí příde a čekání, až se loď posune bokem.
- 4) navazuje na točení předchozí fáze, tudíž je zachován, či (skutečně jen velmi) mírně a s opatrnou plynulostí zvětšen náklon proti směru točení a také záklon, čímž je zajištěno mírně rostoucí zatopení zádě (špice nesmí spadnout od zaseknutí závěsem až po výskok z branky) a plynulost točení.
- 5) v rychlosti snížené předchozím závěsem na minimum, jelikož loď je na zádi a v točení.
 - Přesto se domnívám, že dopředný pohyb je alespoň minimálně zachován a že těžiště opisuje plynulou dráhu, a sice ve směru špice – tedy nikoli naprosté zastavení během točení a vystřelení po jeho ukončení, či šinutí loď bokem.

Ve výše zmíněné situaci nasazujeme odhoz (široký záběr od příde). Ruka tažná⁴ je natažena směrem šikmo dopředu (nikoli však nutně do maximálního protažení, neboť je třeba, aby byl záběr ihned po svém zasazení aktivní a ve své největší intenzitě) a list při této ruce je zasazen do vody na úrovni nebo nad úrovní spojnice tyček – přibližně v první (kajakáři bližší) třetině až v polovině šíře spojnice a v rozmezí cca 5 cm pod až 35 cm nad spojnicí (přičemž za ideální bych označil polovinu – tedy přibližně 15 cm nad; uvádím nicméně rozmezí a nikoli konkrétní bod, neboť za první, jedná se pouze o orientační délky, a za druhé, tyto musí být upraveny ve vztahu k předchozímu nájezdu). Po zasazení listu následuje samotný odhoz – tažení. Za důležité považuji zmínit, že pro skutečnou efektivitu tohoto záběru je zapotřebí aktivně používat ruku tažnou i tlačnou (pozor, aktivita tažné je mnohými jezdci zanedbávána; viz níže - k záběru od loď) a zároveň rotaci těla, přičemž oba tyto prvky mají být v určité rovnováze.

Dalšími důležitými prvky, na které je během tažení nezbytné dbát, jsou náklon loď a záklon těla, které jsou naprosto rozhodující pro postavení loď na zád, jež začíná již ve fázi závěsu a nyní je nutné jej zachovat (spadnutí špice uprostřed tohoto manévru, je chyba, která je ve většině případů vytrestána dotykem, či alespoň výraznou časovou ztrátou. Do odhozu přecházíme z fáze, kdy má loď jak zatopenou zád, tak i náklon proti směru točení a tělo je zakloněno, a je-li na tuto pozici skutečně bleskově navázáno nasazením odhozu, klesne špice loď sotva zřetelně a zatopení zádě

⁴ Viz pozn. 2

proto zvyšujeme spíše mírně. (To samozřejmě závisí na hloubce zatopení zádě v předchozí fázi; je-li zatopení při závěsu opravdu minimální, hodí se je zvětšit. Mnohem častěji však vídám chybu opačnou, kdy je zatopení přehnáno.) Nutnost zvětšení odklonu pro zatopení zádě většinou pouze poukazuje na chybu z předchozí fáze, kdy toto nebylo dostatečně provedeno.

Záklon je třeba zvětšit v závislosti na výšce tyče, pod kterou je podvlékána hlava. Je-li tyč ve výšce, řekněme pětadvaceti centimetrů, není třeba zvyšovat záklon tak vehementně, závodník nemusí vnést do brány pouze hlavu, pod tyčí mohou projít i ramena a celý pohyb je zakomponován v jedolité točení, kdy trup je od nasazení odhozu spíše statický a pod tyč se dostává jakoby v rámci rotace a nikoli zaklonění. Čím níže je pak tyč, tím více je třeba záklon zvětšit (a tím pádem i zatopení zádě, které by ovšem nemělo přejít do extrému – jako orientační maximální mez bych stanovil 45°, jedná se ale skutečně jen o odhad) Tyčka se v takovém případě nachází nad krkem závodníka a hlava je do brány sunuta na základě dvou pohybů: tak jako výše rotace závodníka i celé lodě, navíc k tomu ale ještě právě zvětšováním záklonu, které trvá po dobu od počátku tažení odhozu až po okamžik, kdy se hlava nachází vně brány, tažení odhozu se blíží ke konci – list pádla je již za tělem závodníka – a ze záklonu je opět třeba přejít do předklonu. Lze doporučit, aby jezdec po celou tuto dobu zrakem kontroloval tyčku, dokonce i tím způsobem, že během celého podtahování je hlava otáčena tak, aby byl obličej přivrácen k tyči. Při zaklání (a to platí téměř všeobecně) je třeba dbát na to, aby byl pohyb kontrolovaný a pokud možno plynulý.

Využití prudkého zaklonění, abychom dostali hlavu pod tyč, považuji za možné nouzové řešení, nikoli však za záměrný rys správného technického provedení. Plynulost a kontrola záklonu svědčí nikoli pouze efektivitě točení a kontrole (a tedy bezpečnému provedení bez dotyku) celého manévru, nýbrž též fyziologický správnému rozvoji, neboť klade vysoké nároky na zpevnění a svalové propojení celého trupu (není proto rozhodně na škodu cvičit tyto partie i jinak než během pádlování)⁵.

Po skončení odhozu by se jezdcovo tělo mělo nacházet nad úrovní spojnice tyčí, na úrovni vnitřní třetiny brány, nebo ještě v lepším případě rovnou nad vnitřní tyčkou.

Fáze 4: Výskok

Účelem výskoku je zastavit točení navrátit lodi kýženou dopřednou energii, kterou během předcházejícího točení do značné míry pozbyla – vyskočit z brány.

Již během poslední fáze odhozu (poslední centimetry tažení až vytažení pádla z vody a nesení druhého listu k záběru) přecházíme tedy zas zpět do předklonu, a sice intenzivně a dynamicky bez předchozího důrazu na plynulost. Přejít tělem dopředu je zaprvé dopředným impulzem, za druhé

⁵ Necht' je toto tvrzení bráno pouze jako má domněnka, neboť se mi pro něj nepodařilo najít odpovídající odkaz v literatuře, ani jsem nepodnikl žádný výzkum, kterým by bylo možno jej podepřít. Krom toho z vlastní zkušenosti vím, že provedení odhozu chybně právě v tomto bodě může vyústit v bolest v oblasti beder.

umožňuje zasazení listu na spodní straně (opačné straně odhozové) dál, než by bez něho bylo možno – ve chvíli zasazování je tělo téměř v témže předklonu, v němž bude jezdec pokračovat v pádlování.

Výskok a výjezd z brány jsou dobrým indikátorem správného provedení předchozích kroků – v této samotné fázi je chyba započata jen zřídka – mnohem spíše se v ní zří chyby předchozích okamžiků manévru. Za předpokladu, že byly předchozí kroky provedeny správně, má závodník dostatek prostoru pro záběr spodní rukou (není blízko u tyče). Známa chyba, kdy jezdec z nedostatku prostoru podtahuje spodní ruku pod vnitřní tyčí brány je pouhým následkem chyb předchozích (zejm. špatného nájezdu – v případě špatného nájezdu již ovšem není možné udělat dobře nic, pouze napravovat chyby). Další chybou při výjezdu je nedostatečné přetočení, kdy po skončení odhozu míří loď směrem proti proudu (kolmo k brankové spojnici) a je třeba dále upravovat její úhel pomocí závěsu – tato chyba je zapříčiněna buďto nedostatečným připravením nájezdu a přetočení lodě závěsem před samotným řešením brány, nebo přímo samotným odhozem, pokud není dosti efektivní (ať už z důvodů technických či silových).

Protivoda je projeta, nyní zbývá pouze důrazně dynamický rozjezd ze spodní ruky, při kterém se s bránou rozloučíme pouze myšlenkou a nikoli v podobě dotyku tyčky vrchním listem.

V následující sekvenci (Sekvence č. 1) fotografií snadno rozpoznáme, o jaký z výše uvedených momentů se jedná:

Sekvence č. 1











Nástin dalších alternativ protivody na odhoz

Popsal jsem jeden a nastínil rovnou několik možných způsobů průjezdu, hodí se ovšem mít na paměti, že v praxi je každé projetí unikátním řešením a nespočet proměnných vnějších i vnitřních je dostatečnou překážkou pro podání universálního návodu, a pro mne tudíž i důvodem se o to ani nepokoušet. Hovoře o proměnných, existuje také možnost vynechání první fáze závěsu a nahrazení výše uvedené podoby jeho druhé fáze (zaseknutí) závěsem taženým odzadu za výrazného záklonu a odklonu od závěsu a tedy i hlubokého zatopení zádě. Toto řešení si vynucuje jet bránu ještě výrazněji na krk, přičemž loď je mohutně přetočena již závěsem a nachází se více nad úrovní branky nežli v prvním případě a hlava je nesena směrem pod tyčku již během závěsu, těsně před jejím podtažením pod tyčku přejde kajakář ze závěsu do odhozu, který má často chybně krom točivé také funkci opornou. Na klidné vodě znamená takový průjezd určité zefektivnění a také zjednodušení; pečlivá příprava nájezdu není nutná v takové míře a je proveden za větší rychlosti než ve výše popsaném případě; samo točení je rychlejší jakbysmet. Nasazení odhozu je však velmi často prováděno v pozici, která odporuje výše uvedené zásadě – loď je přespříliš přetočena, v okamžiku nasazení může dokonce výrazně mířit svou špicí ve směru výjezdu. Ve svých tréninzích toto řešení vídám, avšak nepodporuji, neboť jeho přenesení do divokých vod je přinejmenším komplikované a při závodě vede mnohem spíše k následkům (ve sportovním měřítku) katastrofálním.

Další poněkud odlišnou možností je najetí brány níže a podtahování rukou v oblasti bicepsů až loktů – loď se dostává pod tyč v oblasti špicdeky (přibližně v její polovině). Jedná se z mého pohledu o méně dynamickou a o něco pomalejší variantu, během které navíc závodník neriskuje

pouze za předpokladu, že tyčky jsou poměrně vysoko (nikoli pravidly stanovené minimum patnácti cm, nýbrž alespoň pětadvacet)

První uvedené řešení odhozové protivody záměrně využívá poměrně široký repertoár prvků. Je však třeba podotknout, že v případě kvalitního závodníka je možné k bráně jednoduše přijet a za předpokladu správného nájezdu, změny rychlosti pádlování a práce s náklony, přistoupit rovnou k odhozu, aniž by vůbec bylo nutné zatěžovat se závěsem. Tento průjezd je relativně riskantní a neústí s takovou jistotou v dynamický výskok z brány.

4. Technické provedení záběru od lodě s ohledem na nedostatky společné s přímým záběrem

Není překvapením, že pro správné provedení protivody na odhoz je třeba zvládnout odhoz. Pokusím proto doporučit několik zásad, poukázat na běžné chyby a navrhnout jistá cvičení týkající se tohoto záběru.

1) Nasazení záběru a spodní ruka tažná

Správné nasazení záběru a efektivní použití obou rukou jsou spolu se správným a uměřeným použitím rotace těla klíčovými prvky.

Nemusím snad zdůrazňovat potřebu aktivní a dynamické práce ruky tažné, která má být nasazena pokud možná v téměř naprostém natažení a relativně hodně vpředu, a sice do té míry pokud není přílišné natažení na překážku efektivitě záběru v daném okamžiku. Výrazy „téměř“ a „relativně“ používám záměrně. Záběr od lodě používaný při odhozu je i v případě kvalitního nájezdu nasazován pod tlakem (blízkost tyče) a s potřebou jeho krátké reakční doby, protože může být nasazen o něco blíže trupu, aby byl co nejefektivnější již od prvního momentu tažení. Přihlédněme také k tomu, že loď je již roztočena závěsem a odhoz musí vykonat relativně malé točení, cca 90°, což je v případě dobře vybaveného jezdce jen polovina skutečného potenciálu záběru od lodě, který používáme v mnoha jiných rozličných situacích (180°, navazuje-li záběr na předchozí točení je dost dobře dosažitelných). Jako vždy: na okolnostech záleží. Podobně můžeme polemizovat s potřebou aktivního protažení záběru k zádi lodě nebo jeho dřívějšího vytažení.

2) Efektivní využití obou rukou, zanedbání ruky horní tlačné

Chybou, kterou lze u kajakářů spatřit často (a to i během záběru vpřed, nikoli pouze při odhozu), je soustředění se pouze na ruku tažnou a zanedbání horní ruky tlačné. Sledujeme-li pouze správné nasazení záběru a tažení, není pohyb horní ruky kontrolovaný (Ačkoli to může být méně stěžejní prvek záběru nežli tažení samotné, rozhodně se nejedná o zanedbatelný detail.)

Je-li například při záběru od lodě horní ruka natažena již při jeho zasazení, těžko může jakkoli tlačit a to je často kompenzováno pohybem těla (nikoli nutně ale velmi často např. přehnanou rotací, někdy také předozadním pohybem trupu – tyto pohyby nemusí být nutně chybné, neměly by však být vynuceny samotným pádlováním).

Zanedbání tlačné ruky také můžeme postřehnout v situaci, kdy se tato nedostává do úplného natažení ve fázi samotného vedení záběru a její pohyb je příliš podřízen tělesné rotaci – ruka pak „ujíždí“ do strany (v horším případě dokonce již na úrovni předku špicdeky). Tento problém je společný oběma typům záběru.

3) Dráha pohybu rukou

Při nasazení je list pádla při spodní ruce samozřejmě natolik nízko, aby byl celý list (ihned při nebo těsně po) nasazení ponořen ve vodě. Postavení ruky horní však neposkytuje natolik zřejmé vodítko; jednoduchá úvaha však prozradí, že čím níže horní ruka je, tím menší úhel svírá pádlo ve vztahu k vodní hladině a tím vyšší je točivý moment. Zbývá tedy jen otázka, zda je při nejnižším možném umístění horní ruky závodník schopen použít záběr stejné intenzity, jako když je jeho horní ruka umístěna výše – spíše ne. Mou odpovědí je kompromis: horní ruka je nasazena přibližně ve výšce prsních bradavek závodníka/závodnice – poměr kroutivého momentu vzhledem k možné intenzitě záběru poskytuje dle mého závěru nejvyšší možnou efektivitu záběru – pohyb zde totiž nevychází pouze z ramene, ale také z lokte, a sice v jeho největším možném pokrčení. Opět lze stanovit některé odchylky dané okolnostmi, např.: podtahování pádla pod tyčkou (v přesazených branách či odhozové protivodě) vyžaduje nižší postavení horní ruky, propádlování brány se záběrem od lodě uvnitř ní zas postavení nižší (Tato verze se již částečně vymyká záběru od lodě, lze ji snad popsat jako rozšířený přímý záběr; zkušený závodník disponuje celou škálou záběrů kombinujících záběr od lodě a záběr přímý – využívá jak funkce záběru hnací tak i točivé (intenzitu jedné na úkor druhé jednoduše nastavuje pomocí výšky horní ruky.))

Dráha spodní ruky vede široce od lodě, loket pouze mírně pokrčen kvůli nastavení listu vzhledem k dráze, kterou ve vodě vykonává – při naprosto natažené ruce by z něho „utíkala voda“; list pádla se pohybuje těsně pod hladinou, není zanořován zbytečně mnoho.

Horní ruka je v praxi problematičtější; nezřídka se pohybuje, jak výše uvedeno, příliš do strany, či je zanedbáno její natažení, resp. řádné pokrčení (často chybí) a následné natažení. Při pohybu do strany si ruka vynucuje přebytečnou rotaci těla a odklon od směru točení, to ztěžuje kontrolu nejen záběru, ale i závodníka od hlavy k patě – rotace a odklon musí být kontrolovány, musí být provedeny uvědoměle a záměrně; řekne-li někdo v podobných případech „z nouze ctnost“, říkám já v tomto konkrétním „z nouze nectnost“. Efektivitu a kontrolovatelnost zajišťuje ruce v jejím pohybu dráha dopředná, která se zaobljuje pouze z důvodu pohybu celého pádla (tento pohyb je

závislý na správném tažení listu); horní ruka se pohybuje od vnějšího okraje špicdeky přes její přední oko směrem ke špici lodě. Krom efektivity samotného záběru je tato dráha též výhodná pro nasazení záběru následujícího – ruka zůstává u těla pohybující se směrem k okraji vnitřnímu vzhledem k točení musí vykonat dlouhou dráhu ke svému zasazení – nikoli však ruka závodníka, řídicího se výše předloženými zásadami; přechod ze záběru od lodě k záběru na druhé straně, který loď stabilizuje a uvede v rychlost je přitom rozhodujícím momentem.

4) Odklon, záklon a zatopení zádě

Není nikterak třeba přehánět. Pro každou konkrétní situaci existuje minimální míra odklonu a zatopení zádě a té doporučuji se držet. Toto pole však nechávám otevřené polemice neboť můj závěr, spíše dogmatický a vyplývající z pozorování a osobního pocitu, nemám ověřen časovým měřením ani jinou metodou (vhodná by mohla být např. biomechanická analýza⁶).

Tento bod také (do míry větší, než předchozí zmiňované) závisí na typu lodě

5) Rotace trupu

Jak zmíněno výše, rotace trupu má být kontrolovaná a má sloužit záměrnému zefektivnění záběru a nikoli udržení stability lodě nebo vyrovnávání nevhodného zatížení horních končetin. Na základě vlastní zkušenosti nedoporučuji rotovat trup při nasazování záběru – v tomto okamžiku jsou pouze vytočena ramena z důvodu zvětšení rozsahu nasazení. Teprve ve fázi točení začíná trup provádět rotaci ale nikoli jako celek, jedná se spíše o protipohyb, kdy se ramena a krk otáčejí proti směru točení (ve směru záběru), svaly hrudní oblasti jsou zapojeny, aby rotaci ramen následovaly pokud možno co nejméně, a svaly nižšího trupu napomáhají jeho sotva znatelnému přetočení ve směru točení. Mnohem spíše než o rotaci (která je spíše postranním efektem – následkem samotného záběru) by bylo možné mluvit o specifickém zapojení svalů fixujících tělo, která naopak rotaci trupu zabraňuje ve prospěch jejího přenesení na loď. Rotace, o které hovoří M. Bílý (viz pozn.2), pochopil-li jsem správně slouží již během nasazení záběru ke zvýšení rozsahu jeho efektivního působení a během tažení je také fixována. Rotace trupu je ve fázi tažení využívána mnohem spíše při záběru hnacím, kdy je přenášení rotace na loď kontraproduktivním.

K propedeutice záběru od lodě a manévru odhozové brány proti vodě

Výše jsou zmíněny některé chyby týkající se jak záběru přímého tak i širokého od lodě. Za východisko záběru od lodě tedy považuji ovládnutí těchto prvků společných oběma – zejména kontrolu a aktivitu horní ruky, jejíž postavení se samozřejmě mění, jistý princip však zůstává zachován. Při záběru od lodě přirovnávám při tréninzích pohyb horní ruky k boxerovu direktu. K pochopení a osvojení si správné dráhy horní ruky není na škodu tento pohyb nacvičit nejprve bez pádla a pouze izolovaně, později s pádlem, ale opět odizolovat, zasadit list a provést (nepřirozeně)

⁶ Pro použití biomechanické analýzy ve vodním slalomu viz Bílý, M, 2002, s. 15

pouze pohyb horní rukou tak, aby svěřenec pochopil, že i zde se skrývá síla, již je na místě využít. Nejjednodušším cvičením je pak točení širokým záběrem na místě. Při točení je použit mírný odklon a záklon, příd' lodě je zvednuta a opisuje ve vzduchu pokud možno pravidelný kruh ve stejné výšce. Lod' do kola nejezdí, pouze se do kola točí – na místě.

Podobná cvičení používáme i pro ostatní prvky – jednoduše segmentujeme určité manévry, jejichž jednotlivé manévry jsou pak prováděny s maximálním důrazem na správné provedení.

Výše použitý závěs lze trénovat tak, že nejprve nacvičujeme pouze jeho první část – například jízda vpřed, do níž je tento proklouzavací závěs vkládán spolu s náklonem – a později k jeho první přidáme i druhou fázi – zaseknutí; i takto, jako celek, půjde stále cvičit tím, že jej vložíme do rovné jízdy například v rámci rozježdění.

Nácvik manévru odhozové protivody doporučuji provádět nejprve na hladké vodě bez bran: jednotlivé prvky spojíme dohromady, situace je ovšem absencí brány stále zjednodušena natolik, že je sportovci umožněno důkladné soustředění na jednotlivé prvky a také, což je neméně důležité, na jejich plynulé propojení.

Podobnou metodu lze aplikovat v mnoha odlišných případech a z vlastních tréninků s ní mám velmi dobré zkušenosti, neboť mi pomohla odhalit a napravit mnohé chyby, kterých jsem si během jízdy v branách naprosto nebyl vědom.

5. Krátká poznámka k přesazeným branám (dále přesazům)

1) Točení s/bez zatopení zádě

Častou chybou nezřídka ponechanou bez povšimnutí (krom techniky samotných záběrů) je zbytečné zasekávání zádě pod vodu při mírném točení – namísto, aby bylo točení pouze lehce přesazených branek řešeno plynule a na mírném náklonu ve směru točení, je často provedeno jako série malých okamžitých točení, kdy je při každém záběru vnějším straně točení dáván příklon k tomuto záběru a zád' se tedy zatápí a opět vynořuje. Zda je výhodnější mírné točení provádět „na placku“ nebo na náklonu může být na rovné vodě otázkou polemiky, v peřejích otázkou terénu.

2) Přesaz na vnější záběr: čtvrtá možnost

Že je možné v přesazených branách dávat záběr s celým pádlem uvnitř brány, regulovat jeho výšku (sklon pádla) a to do té míry, že může být téměř plnohodnotným záběrem od lodě a že se při tomto průjezdu může závodník v závislosti na potřebě točení k záběru přiklonit či odklonit také není překvapením. Velmi častý je také průjezd, kdy závodník v bráně nasazuje vnější záběr, odklání se od něho a podtahuje tento záběr pod tyčkou, eventuálně se zaklání a tyčka mu prochází nad tělem nebo krkem. Poslední jmenovaný způsob je efektivní pro velmi přesazené brány. Další alternativou, jejíž užití zastávám a (v některých situacích považuji) za rovnocenné nebo dokonce nadřazené

poslednímu popsanému způsobu je podtažení vnějšího záběru pod tyčkou za předklonu a příklonu ke směru točení, tedy naprosto bez zatopení zádě a za využití nejen točivé ale také hnací síly záběru od lodě (za cenu nízké ztráty točivé síly získáme znatelně silnější pohon vpřed). Oproti projetí se zatopením zádě získáme navíc větší kontrolu nad točením (lod' není přetočena zbytečně moc), plynulejší přechod do přímé jízdy a lepší kontrolu těla vzhledem k tyči brány. Uvedené výhody se nemusí projevit tak výrazně v tréninku na rovné vodě (časová měření obou variant měla relativně vyrovnané výsledky).

Mnou navrženou čtvrtou variantu průjezdu brány na záběr od lodě lze uplatnit i v případě, že se jedná o výrazné točení; určitým předpokladem její výhodnosti je ale příprava nájezdu této brány a vedení lodě obloukem za plynulého točení již před touto bránou, nebo alespoň předzávěsování před nasazením záběru.

Považuji za vhodné dodat, že si nevybavuji, že bych viděl některého ze závodníka tento prvek využívat pravidelně a že se nezamlouval ani reprezentačním trenérům přítomným na kurzu, jehož absolvování předcházelo této práci. Jsem proto poněkud nejistý ohledně jeho obecné užitečnosti, nicméně věřím, že dobrý závodník je závodníkem všestranným a v jeho repertoáru by proto ani tento detail neměl chybět. Víše zmíněný manévr viz na Snímku č.1 (další obrázky viz níže pod prací nebo v příloze)

Snímek č. 1



3) Šikmý záběr přímý

je ideálním prostředkem pro zachování rychlosti lodě a zároveň započítí točení na stranu tomuto záběru přivrácenou. Postavení paží je při nasazení záběru podobné jako při závěsu – vrchní ruka se dostává nad opačný kraj lodě (takže se pádlo během tažení ocitá v úhlu 90° vzhledem k hladině) zápěstí, jako by závěs naznačila, ale v poslední chvíli si to rozmyslela, takže list při spodní ruce není svou přední hranou vytočen směrem od lodě, nýbrž je mírně k lodi přivrácen. Záběr je nasazován za předklonu a příklonu a vzdálenost zasazení spodního listu od lodě lze modulovat dle potřeby. Je-li list od lodě dále, směřuje během tažení v oblasti před tělem šikmo k lodi. Pokud je nasazován u lodě, tažen je přímo, měněno je ale postavení zápěstí a tedy i listu – z šikmého záběru se v polovině špricdeky před úrovní těla stává záběr přímý. Prvek vhodný mnoha situacích – například výše popsanému způsobu průjezdu přesazené brány; se správnou technikou provedení poměrně efektivní a elegantní.



6. Závěr

Ačkoli zde byla popisována technika týkající se jízdy na rovné vodě, vybraná řešení byla přizpůsobena jejich předpokládané pozdější aplikaci na vodě tekoucí – jak je tomu potřeba v úvahách i v tréninku. Tak jako se z tohoto důvodu vyhýbáme tomu, co je jednodušší nebo rychlejší na rovné vodě, je třeba brát v potaz také skutečnost, že u závodníka se v konkrétním okamžiku jeho vývoje může jevit jako nejefektivnější řešení, které však pro jeho vývoj budoucí

není nikterak výhodným a stane-li se proto návykem, bude jej brzy také třeba označit za zlozvyk. Z konkrétních způsobů průjezdu, které jsme zmiňovali, můžeme vyabstrahovat jednotlivé záběry a poučky, trénovat je zvlášť či pomocí na ně zaměřených cvičení a aplikovat je v mnoha dalších rozličných situacích; jak na rovné vodě, tak i ve vodách divokých.

Jak již mnohokrát řečeno, existuje přehršel proměnných, proto je tyto prvky zapotřebí dále modulovat a přizpůsobovat je mnoha dalším faktorům; zejm. ale nikoli pouze kontextu branek a vodního terénu. Je nezbytné přihlídnout k pohybovému stereotypu a nabytým dispozicím závodníka, které, ač snad mnohá léta broušeny, v drtivé většině případů těžko mohou být vybroušeny k dokonalosti. Nelze také ignorovat vlastnosti lodě, jíž závodník užívá – i z tohoto faktoru plyne skutečnost, že v tomto sportovním odvětví neexistuje universální ideální technika.

UŽITÁ LITERATURA

BÍLÝ, M. *Komplexní analýza techniky pádlování a jízdy na divoké vodě*. Rigorózní práce. Praha: UK FTVS, 48 s. 2002

BÍLÝ, M., PRSKAVEC, J. *Vodní slalom - technika jízdy na kajaku*. Videoprogram. Praha : STVC - video UK FTVS, 2001, 20 min.

BÍLÝ, M., KRAČMAR, B., NOVOTNÝ, P. *Kanoistika*. 1. vydání. Praha : Grada Publishing, spol. s r.o., 2001, 132 s. ISBN 80-247-9050-5.

Dodatek

Trénink s řasou pro kontrolu stability lodě. Jedná se o sladkovodní řasu, která se v českých řekách objevuje v období babího léta zcela běžně. (Pro další sekvence vizte přílohu – odkaz níže)







jedna sekvence navíc: <https://ulozto.cz/!fqR86pA8ffjR/trener-rar>