



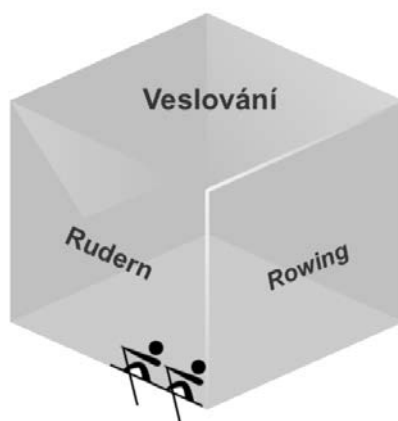
Europäische Union. Europäischer
Fonds für regionale Entwicklung.
Evropská unie. Evropský fond pro
regionální rozvoj.



Ahoj sousede. Hallo Nachbar.
Interreg V A / 2014-2020



Metodika práce s mladými sportovci



Labská akademie veslování

METODIKA VESLOVÁNÍ

**Tým Labské akademie veslování pod vedením Přemysla Panušky,
Daniela Nacházelová, Rowline s.r.o.**

Tato Metodika vznikla na základě realizace projektu Labská akademie veslování

Část zakázky: Metodika veslování

Číslo projektu: 100270029

Název programu: Program spolupráce Česká republika – Svobodný stát Sasko 2014-2020



Obsah

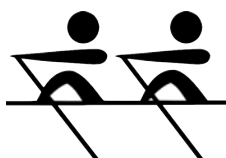
ÚVODEM	5
1. SPECIFIKA A ZVLÁŠTNOSTI VESLOVÁNÍ	6
2. DLOUHODOBÝ ROZVOJ SPORTOVCE.....	7
3. ETAPY SPORTOVNÍ PŘÍPRAVY	8
3.1 5-7 LET; ETAPA VŠESTRANNÉ SPORTOVNÍ PŘÍPRAVY	8
3.2 8-10 LET; ETAPA VŠESTRANNÉ SPORTOVNÍ PŘÍPRAVY	9
3.3 11-12 LET; ETAPA ZÁKLADNÍHO TRÉNINKU.....	10
3.4 13-14 LET; ETAPA ZÁKLADNÍHO TRÉNINKU.....	12
3.5 15-16 LET; ETAPA SPECIALIZOVANÉHO TRÉNINKU	13
3.6 17-18 LET; ETAPA SPECIALIZOVANÉHO TRÉNINKU	14
3.7 18+; ETAPA VÝKONNOSTNÍHO TRÉNINKU	16
3.8 23+; TRÉNINK PRO VÍTĚZSTVÍ	17
4 NASTAVENÍ VESLAŘSKÉ LODI A VESEL.....	19
4.1 ZÁKLADNÍ NASTAVOVACÍ PARAMETRY LODÍ	20
4.2 TABULKA ZÁKLADNÍCH PARAMETRŮ	22
4.3 PROBLEMATIKA VÝBĚRU VESEL	25
4.3.1 Lopatky vesel.....	25
4.3.2 Pačiny (neboli rukojeti).....	26
4.3.3 Nevěřte všemu, co vidíte (zajímavost ze světa)	28
4.4 VESLAŘSKÁ ELEKTRONIKA	28
4.5 VÝSTUPY Z CHYTRÝCH HAVLINEK.....	30
5. TECHNIKA VESLOVÁNÍ	32
5.1 VESLAŘSKÁ TECHNIKA PRO MLADŠÍ ŽACTVO	32
5.1.1 Návrat do lodě	33
5.1.2 Ploché a kolmé veslo	35
5.1.3 Dokončení	36
5.1.4 Návrat (odpočinková fáze)	37
5.1.5 Zásek (neboli zaveslování)	38
5.1.6 Protážení (pohonná fáze) neboli průtah	38
5.1.7 Technická cvičení pro přípravku a mladší žactvo	39
5.2 VESLAŘSKÁ TECHNIKA PRO STARŠÍ ŽACTVO.....	41
5.2.1 Dokončení záběru	42
5.2.2 Návrat (odpočinková, nepohonná fáze)	42
5.2.3 Zásek (neboli zaveslování)	44
5.2.4 Protážení (pohonná fáze)	44
5.2.5 Držení vesel.....	45
5.2.6 Seřizování lodí a vesel na míru veslaře	46
5.2.7 Technická cvičení pro starší žactvo	46
5.3 TECHNIKA VESLOVÁNÍ PRO DOROST A JUNIORY.....	49



5.3.1	Dokončení záběru	49
5.3.2	Návrat (první část)	50
5.3.3	Křížení vesel	51
5.3.4	Návrat (druhá část).....	52
5.3.5	Poměr	52
5.3.6	Zásek (neboli zaveslování)	53
5.3.7	Průtah (pohonná fáze).....	54
5.3.8	Start	54
5.3.9	Úprava směru jízdy při veslování	56
5.3.10	Taktická příprava	56
5.3.11	Seřizování lodí a vesel na míru veslaře	57
5.3.12	Technická cvičení pro dorost a juniory	57
5.3.13	Časté technické chyby a návod na odstranění.....	59
5.4	TECHNIKA NEPÁROVÉHO VESLOVÁNÍ	59
5.4.1	Zásek (neboli zaveslování)	60
5.4.2	Průtah (pohonná fáze).....	60
5.4.3	Dokončení	61
5.4.4	Návrat (odpočinková fáze)	62
6.	VESLAŘSKÝ TRENAŽÉR	64
6.1	TECHNIKA VESLOVÁNÍ NA TRENAŽÉRU	64
6.1.1	Dokončení	65
6.1.2	Zásek (neboli zaveslování)	66
6.1.3	Průtah (pohonná fáze).....	67
6.1.4	Odhoz (odpočinková fáze)	68
6.1.5	Technika na veslařském trenažéru – shrnutí (video)	69
6.1.6	Časté technické chyby	70
6.1.7	Odpor na trenažéru	72
6.1.8	Drag faktor	72
6.1.9	Inspirace nejlepšími veslaři	74
6.1.10	Dýchání	74
6.1.11	Hry 75	
6.2	SLOŽENÍ TRENAŽÉRU CONCEPT2 (video)	76
6.3	APLIKACE LABSKÉ AKADEMIE VESLOVÁNÍ.....	77
7.	ZÁKLADNÍ VESLAŘSKÁ PRŮPRAVNÁ CVIČENÍ	78
7.1	ROZCVIČENÍ NA BŘEHU	78
7.2	VESLAŘSKÁ ABECEDA.....	80
7.3	ROZVESLOVÁNÍ/VYVESLOVÁNÍ NA VODĚ	83
7.3.1	Vytrvalost ve veslování.....	83
7.3.2	Typy vytrvalosti	84
7.4	ERGO ABECEDA	85
7.5	ROZVESLOVÁNÍ/VYVESLOVÁNÍ NA TRENAŽÉRU	86
8.	KOMPLEMENTÁRNÍ (DOPLŇKOVÉ) SPORTY	87



8.1	CYKLISTIKA.....	87
8.2	BĚŽECKÉ LYŽOVÁNÍ	88
8.3	CROSSFIT A POSILOVÁNÍ	90
9.	ROZHOVORY S VESLAŘI	91
9.1	PŘEMYSL PANUŠKA	92
9.2	MILAN DOLEČEK	98
9.3	JAN NAVRÁTIL (Mladá trenéřská krev).....	105
9.4	JAKUB PODRAZIL (Nejrychlejší na světě)	110
9.5	ONDŘEJ SYNEK (Duklácký srdcař)	113
10.	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	120





ÚVODEM

Projekt Labské akademie veslování vznikl před třemi lety a dal si za cíl připravit ucelenou publikaci věnující se metodice veslování od malých, pětiletých dětí až po juniory. Před sebou máte text, který se pokusil zachytit vývoj veslařské techniky a také metodiky sportovní přípravy.

Text je psán záměrně tak, aby se dal dobře číst a byl pochopitelný i pro úplné začátečníky, nadšené rodiče i samotné veslaře – závodníky.

Struktura metodiky je postavena od nejmenších k nejstarším, od úplných začátečníků k pokročilým s tím, že kapitolami můžete libovolně přeskakovat. Problematika veslování a veslařské techniky je v následujícím textu stručně vysvětlena tak, aby pokryla všeobecně platné základy, na kterých by se do budoucna mělo stavět v dalších verzích této metodiky.

Součástí metodiky je i interaktivní aplikace s tréninkovým deníkem a praktickými ukázkami. Doufáme, že se začnete ptát a budete mít na budoucích seminářích a závodech dotazy, protože text v této podobě je živou formou, která může být velmi rychle aktualizována nebo doplněna.





1. SPECIFIKA A ZVLÁŠTNOSTI VESLOVÁNÍ

„*Silné mládeži – opoře vlasti*“ je vytepáno na primátorském štítu, hlavní ceně pro vítěze mužských osmiveslic. Primátorský štít patří mezi nejstarší sportovní ceny v České republice stejně jako veslování, které stálo u samotných začátků olympijského hnutí a patří mezi nejstarší sporty na světě.

Veslařská tradice se rozvíjela v Anglii, ze které se postupně rozšířila do všech zemí světa. FISA (mezinárodní veslařská federace) v současné době registruje veslování ve více než 120 zemích světa. Tradice, která je s veslařským sportem spojená vytváří společenství lidí u vody, kteří pracují na dosažení veslařského ideálu, harmonie posádky.

Výkonnostního vrcholu veslaři dosahují ve 24-30 letech s tím, že horní hranice se s novými poznatky neustále posunuje. Proto není kam spěchat se speciální veslařskou přípravou. Je třeba si uvědomit, že nejprve musíme vychovat všestranného sportovce, ze kterého postupně specializovaným tréninkem vychováme veslaře, který po ukončení své profesionální kariéry bude připraven na běžný život. Bude tedy ovládat týmovou spolupráci, bude schopen řídit tým a také se neustále učit novým poznatkům a reagovat na změny, které nás v digitální době rychle ovlivňují. Posláním trenéra v mladších věkových kategoriích je, aby jeho svěřenci u veslování zůstali, nebyli veslováním už ve čtrnácti nebo šestnácti letech zahlceni a sport navždy neopustili.





2. DLOUHODOBÝ ROZVOJ SPORTOVCE

Dlouhodobý rozvoj sportovce¹ není ničím jiným než postupnou přípravou dítěte, později adolescenta přes dospělého sportovce k dosažení jeho sportovního maxima. Často se v literatuře uvádí pravidlo deseti let nebo 10000 hodin, aby sportovec dosáhl mistrovské úrovně. Bohužel často se stává, že dítě začne trénovat v pondělí a v sobotu se od něj již očekává výsledek. Úplně se zapomíná na proces osvojování nových dovedností nezbytných ve sportovním prostředí. Také se často opomínají *zábavné základy* (z angl. FUNDamentals), které v prvních letech sportovního tréninku přivádějí děti do veslařských klubů. Umožnit dětem dlouhodobý sportovní rozvoj není úplně jednoduché, protože kolikrát rodiče tlačí na trenéry a požadují výkony. Nebo trenéři tlačí na děti a požadují od nich výkony, protože trenéři se v komunitě ostatních „chtějí předvést“ medailemi z mládežnických kategorií. Bohužel data ukazují, že děti úspěšné v dětských kategoriích (mladší a starší žactvo) často při přechodu do vyšších kategorií s veslováním končí, jsou vyhořelé a sport opouštějí nadobro. Nebyl jim dopřán hravý rozvoj, který je o zvládnutí všeobecné přípravy, osvojení si základů k co nejvíce sportům a dovednostem, aby až později s přechodem do dorostu a juniorů začali uvažovat o postupné specializaci, která dosahuje vrcholu často až po osmi – deseti letech tréninku.

Podrobně se principům dlouhodobé a věku přiměřené přípravy sportovce se věnuje i jiná část této metodiky – Všeobecný pohybový rozvoj (tzv. Modrá kostka).



¹ LTDA - dlouhodobý rozvoj sportovce (z kanadského *Long Term Athlete Development*)



3. ETAPY SPORTOVNÍ PŘÍPRAVY

3.1 5-7 LET; ETAPA VŠESTRANNÉ SPORTOVNÍ PŘÍPRAVY

Začněte s nimi sportovat!

Všestranná sportovní příprava pro děti v předškolním věku zahrnuje pohyb formou her. Využívají se principy *zábavných základů*, které rozvíjejí základní pohybové dovednosti (sílu, rychlost, koordinaci – pomocí pohybových her).

Vhodnými sporty jsou atletika, pohybové hry a základy gymnastiky (koordinační a dovednostní cviky – opičí dráha, hrazda atp.). V tomto věku jde především o nastavení režimu, ve kterém se dítě těší jednou až dvakrát týdně na trénink, sportovní hry, kamarády a milého trenéra.

V tomto věku děti neveslují, veslování není součástí tréninku. Zcela výjimečně mohou děti veslovat za odměnu na trenažéru – pouze pro zábavu. V takovém případě je potřeba se dětem věnovat, zlehčit trenažér a nastavit zátěž na minimum. Zlehčení trenažéru dosáhneme instalací vzduchové brzdy (čelního plastového krytu „větráku“) známé ze SkiErgů, případně přehozením vysokogramážní deky přes celý větrák, čímž se zamezí přívodu vzduchu (méně vzduchu = menší odpor). Také je potřeba dát dětem vhodnou aktivitu – nejlépe hry (rybičky) a kontrolovat děti v jízdě na sedátku „slajdu“, protože mají tendenci se nadzvedávat.

Doporučené tréninkové zatížení

- trénink 1-2x týdně (45 až 60 minut)
- pouze všeobecná příprava
- veslování na trenažéru zcela výjimečně (!) za odměnu či pro zpestření maximálně 2 hodiny týdně





3.2 8-10 LET; ETAPA VŠESTRANNÉ SPORTOVNÍ PŘÍPRAVY

Všestranně je rozvíjejte!

Toto období je označováno jako tzv. zlatý věk motoriky, kdy se velmi snadno učí novým pohybovým dovednostem. Nepochybně šanci naučit je základy, které ze kterých v pozdějších kategoriích budete čerpat. Veslování pro děti v této věkové kategorii veslařské kluby neprovozují, a to z několika důvodů. Nejsou běžně k dispozici dostatečně malé lodě a vesla odpovídající menšímu vzrůstu a váze malých veslařů a veslařek. Navíc v této kategorii je zapotřebí věnovat všestrannému rozvoji pohybových dovedností sportovce. Je však možné dětem veslování představit, ukázat jim loděnici a nechat si je občas za odměnu zkusit nějakou aktivitu na vodě, která je v dané loděnici vhodná – šlapadlo, kanoi, paddleboard, nebo i loď veslařskou – pokud klub speciální malou dětskou loď má k dispozici.

V tomto věku děti neveslují, veslování není součástí tréninku. Z pohledu techniky veslování je však ke konci této kategorie možné dětem pomalu učit hrubým základům veslařského záběru – na speciálních malých (!) dětských lodích nebo na veslařském trenažéru, to znamená naučit je správné návaznosti jednotlivých pohybů a poskládat je dohromady ve správné sekvenci. Je však zapotřebí zajistit zlehčení trenažéru, které dosáhneme instalací vzduchové brzdy (čelního plastového krytu „větráku“) známé ze SkiErgů, případně přehozením vysokogramážní deky přes celý větrák, čímž se zamezí přívodu vzduchu (méně vzduchu = menší odpor).

V rámci přípravy je dobré dětem postupně připravit na přechod na vodu. Součástí tréninku v klubech by mělo být seznámení s lodním materiálem, základní znalost veslařské terminologie, teoretický a jednoduchý základ veslování a praktické veslování na trenažéru formou her.

V této věkové kategorii pořád převládají pohybové hry, atletika, základy gymnastiky (která se dnes nezdáka provozuje na pozadí populárního parkouru) a poprvé základy posilování (bez použití závaží), především nácviku správné techniky ve vztahu k veslování. Děti by měly veslovat pouze krátce a neměly by veslovat víc jak 1x týdně, za odměnu.

Doporučené tréninkové zatížení

- trénink 2-3x týdně (2x 60 až 90 minut, 1x 45 až 60 minut)
- pouze všeobecná příprava
- veslování na trenažéru výjimečně; veslování na lodi zcela výjimečně v létě za odměnu – maximálně 4 hodiny týdně



3.3 11-12 LET; ETAPA ZÁKLADNÍHO TRÉNINKU

Naučte je veslovat

Děti v kategorii mladšího žactva by měly být schopny na konci své kategorie zvládnout samostatně nasednout do lodě bez pomoci trenéra, děti by měly s pomocí trenéra nebo ostatních dětí zvládnout vynést a zanést loď, měly by ovládat veslařskou terminologii, základní manévrovací dovednosti s lodí (kontrování, zatáčení, starty, jízda rovně) a také by měly správně veslovat. To znamená, že průběh záběru probíhá ve správném zapojení svalových partií a nedochází k velkým technickým nedostatkům. Děti využívají vodní hladinu pro lepší stabilitu lodě (táhnou vesla po vodě), ale vesla mají v zátahu nakolmená. Děti si v záklonu zbytečně nelehají a v předklonu se zbytečně nevytahují (v začátku záběru jsou holeně na kolmici a v záklonu záběru je záklon 10-15° za kolmicí). Délku záběru je možné individuálně nastavit pomocí menšího nebo většího vyložení na krakorci a delšími nebo kratšími vesly tak, aby v posádce děti různého věku mohly všechny optimálně veslovat a mít stejný úhel zátahu.



Nad veslováním pořád významně převažují pohybové hry, rychlostní cvičení, koordinace, motorická cvičení, hbitost atd. Lze zapojit i trenažér, který v tomto věku pomáhá dětem s rozvojem rytmu, soustředěnosti a koordinace. Doporučuje se například hra „Darts“. Cílem je seznámení se s technikou veslařského pohybu. Cílem naopak není vytrvalostní trénink, proto trenažér nastavujeme na nejmenší odpor. Je třeba sledovat, zda zatížení trenažéru je pro děti dobře zvladatelné a v případě zapotřebí zajistit zlehčení trenažéru instalací vzduchové brzdy (čelního plastového krytu „větráku“) známé ze SkiErgů, případně přehozením vysokogramážní deky přes celý větrák, čímž se zamezí přívodu vzduchu (méně vzduchu = menší odpor)

Trénink na vodě je minimalizován na 2-3x týdně plus občasné závody. Zbytek přípravy je věnován všeobecnému rozvoji.

Doporučené tréninkové zatížení

- trénink 3x týdně (3x 90 minut)
 - o všeobecná příprava 2x 60 minut, 1x 90 minut
 - o veslování 2x 30 minut (primárně technika) + závody o víkendech
- 25 až 30 % veslování, 70 až 75 % ostatní zátěž
- celkem 4,5 h týdně



3.4 13-14 LET; ETAPA ZÁKLADNÍHO TRÉNINKU

Naučte je veslovat hezky!

Kategorie staršího žactva se postupně učí zlepšovat balanční dovednosti v lodi technickými cvičeními, která mají dětem pomoci „odlepit“ vesla od vodní hladiny, i když ze 60 % budou pořád vodní hladinu využívat jako pomůcku. Postupně by jim měl být vysvětlen koncept včasného nakolmení vesla před začátkem záběru a zaveslováním a také správné vytažení vesla v záklonu tak, aby zbytečně nepoužívaly zápěstí, ale správně předloktí pro vyndání vesel z vody. Děti by v tomto věku měly znát základní baterii cvičení na rovnováhu (kolmá vesla, střídání kolmých vesel, holubičky) a také by měly být schopny rozpoznat různé části záběru a vnímat rozdíl v rytmu). Správné provedení záběru je základním předpokladem zvládnutí této věkové kategorie u párového veslování. **Starší žáci nejezdí nepárové disciplíny!** Cílem této kategorie je dosáhnout vysoké úrovně veslařské techniky tak, aby se k ní mohlo v dorostu přidat zatížení.

Trenažér se v tomto věku používá ke zpestření tréninku (není hlavní náplní tréninku) a je vhodný spíše jako plnohodnotná součást posilovny, kde slouží k rozvoji síly a k pochopení komplexnosti svalového zapojení při veslování. Vždy zde dbáme na správné provedení záběru a kombinujeme s technickým veslováním (zavřené oči, stínové veslování a chodidla volně v nohavkách atp.).





Doporučené tréninkové zatížení

- trénink 3x až 4x týdně (3x až 4x 90 minut)
 - o všeobecná příprava 3x 60 minut, 1x 90 minut
 - o veslování 3x 30 až 45 minut (primárně technika) + závody o víkendech
- 30 až 35 % veslování, 65 až 70 % ostatní zátěž
- celkem 6 h týdně

3.5 15-16 LET; ETAPA SPECIALIZOVANÉHO TRÉNINKU

Naučte je závodit!

Kategorie dorostu v tomto věku přechází z lopatky Macon na asymetrickou lopatku (slangově sekynu), která vyžaduje jiný úhel záseku/zaveslování, na který si děti musí zvyknout a znovu se naučit. Vyndávání vesel je naopak díky asymetrickým lopatkám jednodušší, což často vede ke špatnému návyku vyndávání vesel z vody, které by mělo být znovu vysvětleno, předvedeno a dbáno na jeho dodržování. Pokud veslař nečistě vyndává v konci záběru vesla nejen že ztrácí, ale také znepríjemňuje život ostatním členům v posádce, kterým hází vodu na jejich lopatky. Dovednost přesně a čistě provést zásek/zaveslovat, čistě a kolmo z vody vyndat lopatku v konci a udržet veslo nad vodou bez škrtnutí o vodní hladinu jsou klíčovými ukazateli zvládnuté techniky. Cílem je zvládnout bezvadnou techniku s novým typem vesel a zafixovat ji i při zvýšené intenzitě zatížení. Zhoršení techniky v průběhu tréninku je neklamným znamením, že je třeba trénink na vodě přerušit či ukončit.

Veslař v tomto věku by se již měl učit základní parametry nastavení své lodě (délka vesel, vyložení, nastavení nohavek, kolejniček atd.) a umět si ho zkontrolovat.

Trenažér je součástí zimní přípravy a slouží k rozvoji vytrvalosti, síly a techniky. Přidáváme specifický trénink na rozvoj síly na vodě – jízda s brzdou (pouze za předpokladu výborně zvládnuté techniky) například 10 x 10`` až 20`` / 60`` - se snahou o maximální rychlost lodi. Trénink kombinujeme s technickým veslováním (zavřené oči, stínové veslování a chodidla volně v nohavkách atp.).

Doporučené tréninkové zatížení

- trénink 4-6x týdně
 - o 3x 40 minut a 2x60 minut veslování,
 - o ostatní všeobecná příprava
- 40 % veslování, 60 % ostatní zátěž
- celkem 11-12 hodin týdně (včetně přípravy na trénink)



3.6 17-18 LET; ETAPA SPECIALIZOVANÉHO TRÉNINKU

Naučte je brilantní techniku v závodním tempu a ať ukážou, co v nich je!

Kategorie juniorů by měla být vybavena veškerými znalostmi o technice veslování. Junioři by měli znát většinu technických cvičení, kterými si sami pravidelně kontrolují techniku veslování. V tomto věku dochází především k fixaci bezvadné techniky a ke zvyšování objemu tréninkových hodin, tedy ke zvyšování fyzické kondice. Cílem v rozvoji veslařské techniky je dosažení stabilní bezvadné techniky i při maximální intenzitě zatížení.



V juniorské kategorii jde i o dosažení maximální rychlosti lodi (přičemž frekvence záběru může, ale také nemusí rychlost lodi zvyšovat – když je frekvence vytvořená na úkor provedení tempa). Zásadní je proto precizní zvládnutí techniky, vysoký stupeň rozvoje kondičních a koordinačních schopností, rytmu a u posádek výborná synchronizace všech členů. Úroveň výše uvedených schopností a dovedností závodníka nebo veslařské posádky pak ovlivňuje/determinuje frekvenci záběru.

Trenažér je součástí zimní přípravy a slouží k rozvoji vytrvalosti, síly a techniky. Přidáváme specifický trénink na rozvoj síly na vodě – jízda s brzdou (pouze za předpokladu výborně zvládnuté techniky), například 20 x 20`` až 30`` / 60`` až 90`` - se snahou o maximální rychlost lodi. Trénink kombinujeme s technickým veslováním (zavřené oči, stínové veslování a chodidla volně v nohavkách atp.).

Veslaři na konci tohoto období by měli být připraveni na náročnost seniorského veslování a postupného navyšování dalšího tréninkového objemu, který pokračuje přes kategorii U23 až do kategorie seniorů.

Doporučené tréninkové zatížení

- trénink 6-7x týdně
 - o 3 x 60 minut a 4 x 80 minut veslování,
 - o ostatní všeobecná příprava
- 50 % veslování, 50 % ostatní zátěž
- celkem 12–15 hodin týdně



3.7 18+; ETAPA VÝKONNOSTNÍHO TRÉNINKU

Zvyšuj zátěž a rozvíjej výkon!

Postupné navyšování tréninkových objemů ať už specifického (veslařského charakteru) a nesespecifického charakteru (posilovna, crossfit, cyklistika, běh na lyžích) připravuje dospělé závodníky k dosažení maximální sportovní výkonnosti na mezinárodních závodech tak, aby byli schopni konkurovat nejlepším posádkám světa. V tomto věku je technika veslování na nejvyšší, mistrovské úrovni a specifický trénink se zaměřuje na souhru posádky, maximální přenos síly na lopatku vesla, odhozovou fázi záběru atd. Velký důraz je kladen na psychické, taktické a mentální schopnosti veslaře společně se znalostmi biomechaniky veslování, které vedou k efektivnímu přenosu síly do běhu lodě.





3.8 23+; TRÉNINK PRO VÍTĚZSTVÍ

Ať přivezou medaili!

V tomto období vrcholí rozvoj psychických, fyzických a technických parametrů sportovce. Blíží se ideálnímu věku, ve kterém má za sebou 10000+ tréninkových hodin.



Trénink je plánován ve větších cyklech (minimum je 1 rok, maximum čtyřletý olympijský cyklus) a musí brát v potaz energetickou tréninkovou a závodní náročnost, regeneraci, životosprávu atd.





Větší část veslařů v kategoriích 18+ a 23+ již nebude směřovat k vrcholovému veslování. Nezapomínejte na ně – i oni jsou budoucností vašich loděnic. Ať dál veslují, závodí, a to i na vybraných zahraničních regatách. A zkuste je zapojit do výcviku mládeže či do dalšího dění v loděnici.



4 NASTAVENÍ VESLAŘSKÉ LODI A VESEL

Správné (čti adekvátní) nastavení veslařského vybavení je v každém věku pro veslaře klíčové. Veslařské lodě a vesla se vyrábějí s ohledem na váhu veslaře nebo průměrné váhy posádky tak, aby loď byla v průběhu veslování optimálně zatopena a všechny potřebné parametry byly optimální.



V současné době je seřizování lodí snadnější záležitostí, než tomu bylo v minulosti. Veslařské lodě se standardně objednávají s nulovým překolmením na havlince, vesla naopak mají na lopatce standardně nastaveny 4 stupně tak, aby bylo snadné vyndat v konci záběru z vody. V případě potřeby se přikolmení nebo odkolmení řeší speciálními seřizovacími vložkami (z angl. *bushings*), které umožňují rychle a přesně upravit nastavení lodi individuálně podle potřeb závodníků. Proto nedoporučujeme u nových lodí ohýbání osiček na krakorci k dosažení optimálních úhlů na veslech, jak bylo zvykem dříve. Na místo měření „překolmení“ na listu lopatky se dnes měří optimální úhel na havlince². Jednotné nastavení v průběhu záběru je celosvětovým standardem.

Cílem optimálního seřízení lodi je umožnit závodníkovi co nejdelší záběr v jeho

² což uvidíte v následujících videích



biomechanických možnostech. Proto když máme závodníka, který má přes 190 cm na výšku a vedle něj závodníka, který měří 150 cm tak je jasné, že vyšší závodník bude mít jiné vyložení, délku vesel a vnitřní páky než menší závodník. Přesto budou mít oba dva stejný úhel práce ve vodě, protože nám to současné vybavení a poznatky o seřizování lodí umožňují.

Složení veslařské lodi ([video](#))

Složení závodního vesla ([video](#))

4.1 ZÁKLADNÍ NASTAVOVACÍ PARAMETRY LODÍ

- **Výška havlinky: vertikální vzdálenost od nejnižšího bodu sedátka k horní ploše horizontálního ramene havlinky.**

Výška obvykle bývá mezi 16 a 18 cm³. Obecně by se výška havlinek ve víceveslové lodi měla pohybovat v rozmezí 1 cm u všech sedátek („slajdů“), jinak se mohou vyskytnout problémy s vyvážením lodi vzhledem k různým výškám úchopu vesla.

Při párovém veslování doporučujeme, aby levá ruka byla během celého záběru nepatrně před pravou rukou a nad ní. Proto nastavujeme krakorce na háčkovské straně lodi o něco výše než krakorce na strokovské straně. Tento rozdíl je obvykle 0,5 až 1,5 cm a vzrůstá od skifu, přes dvojskif po párovou čtyřku (úvahu bereme také technickou způsobilost posádky).

- **Vzdálenost mezi sloupky havlinek v párových disciplínách – rozpětí**
V lodi pro párové veslování se rozpětí měří od středu sloupku havlinky jednoho krakorce ke středu sloupku havlinky krakorce, který je přímo naproti. Každý sloupek havlinky musí být ve stejné vzdálenosti od středu lodi.
- **Vzdálenost sloupku havlinky od středu lodi u nepárových disciplín – vyložení**
Měří se vzdálenost sloupku havlinky od středu lodi na přímkce, vedené od sloupku havlinky kolmo na podélnou osu lodi. Tato vzdálenost je jiná u každé lodi, neboť závisí na typu lodi a na fyzické připravenosti posádky.

³ Bod na sedátku, který si zvolíte pro toto měření, bychom měli používat důsledně ve všech lodích jako stejný výchozí bod.



- **Úhel havlinky**

Úhel sloupku havlinky je 0 stupňů. Havlinky se vyrábějí s nastavitelným úhlem. Obvykle je pracovní plocha havlinky skloněna dopředu v úhlu 4 stupně a úhel je možno měnit vkládáním destiček nebo jiným stavěcím mechanismem podle typu havlinky.

- **Sklon lopatky vesel**

Sklon lopatky vesel, nastavený při výrobě, bývá 0 až 4 stupně. Doporučujeme, aby překolmení vesla bylo pro začínající veslaře větší, zhruba 5 – 6 stupňů. Se zlepšováním technické zdatnosti sportovce budeme překolmení vesla zmenšovat až na 2 stupně. Velikost tohoto zmenšení závisí rovněž na disciplíně a typu lodi. Lodě v pomalejších disciplínách vyžadují menší nakolmení, nežli lodě v rychlejších disciplínách. Optimální překolmení je individuální záležitostí. Lze říci, že zkušenější veslaři dávají přednost menšímu přenakolmení.

Seřízení lodě: využití vodováhy 1. [\(video\)](#)

Seřízení lodě: využití vodováhy 2. [\(video\)](#)

Seřízení lodě: nastavení úhlů v havlince [\(video\)](#)

Seřízení lodě: nastavení úhlů nohavek [\(video\)](#)



4.2 TABULKA ZÁKLADNÍCH PARAMETRŮ

Uvedené rozměry jsou pouze orientační a platí pro věkové kategorie popisované v této metodice, tedy od mladších žáků do juniorů. Na nastavení lodi má vliv samotná fyzická výkonnost veslaře, jeho antropometrické parametry, flexibilita atd. Z tohoto důvodu nikde v odborné veslařské literatuře nenajdete přesné tabulky s nastavením.

Skif (disciplína 1x)

Výška veslařky/veslaře	Vyložení	Délka vesel
155-165 cm	152-154 cm	280-282.5 cm
165-175 cm	154-156 cm	282.5-285 cm
175-185 cm	156-158 cm	285-287.5 cm
185-195 cm	156-158 cm	285-287.5 cm

Dvojskif (disciplína 2x)

Výška veslařky/veslaře	Vyložení	Délka vesel
155-165 cm	151-153 cm	281-283.5 cm
165-175 cm	153-155 cm	283.5-286 cm
175-185 cm	155-157 cm	286-288.5 cm



185-195 cm	155-157 cm	286-288.5 cm
------------	------------	--------------

Čtyřka párová s nebo bez kormidelníka (disciplíny 4x-, 4x+)

Výška veslařky/veslaře	Vyložení	Délka vesel
155-165 cm	150-152.5 cm	282-284.5 cm
165-175 cm	152.5-154.5 cm	284.5-287 cm
175-185 cm	154.5-156.5 cm	287-289.5 cm
185-195 cm	156.5-158.5 cm	287-289.5 cm

Dvojka bez kormidelníka (disciplína 2-)

Výška veslařky/veslaře	Vyložení	Délka vesel
155-165 cm	82-83 cm	365-367.5 cm
165-175 cm	83-84 cm	367.5-370 cm
175-185 cm	84-85 cm	370-372.5 cm
185-195 cm	84-85 cm	370-372.5 cm

Čtyřka bez nebo s kormidelníkem (disciplíny 4-, 4+)

Výška veslařky/veslaře	Vyložení	Délka vesel
155-165 cm	81-82 cm	365-367.5 cm
165-175 cm	82-83 cm	367.5-370 cm
175-185 cm	83-84 cm	370-372.5 cm
185-195 cm	84-85 cm	372.5-375 cm

Osmiveslice (disciplína 8+)

Výška veslařky/veslaře	Vyložení	Délka vesel
155-165 cm	80-81 cm	365-367.5 cm
165-175 cm	81-82 cm	367.5-370 cm
175-185 cm	82-83 cm	370-372.5 cm
185-195 cm	83-84 cm	372.5-375 cm



Pro srovnání připojujeme hodnoty, které ČVS uvádí jako doporučené pro kategorii dospělých:

Muži lehké váhy (LW)			
	VYLOŽENÍ, ROZPĚTÍ	VNITŘNÍ PÁKA	DÉLKA VESLA
	SPREAD/SPAN	INBOARD	OAR LENGTH
1x	159-160-162	88-90	288-290
2x	158-160-162	87-88-89	288
4x	156-158	87-88-89	288-290
2-	86	116	372-376
4+	85,5	115	372-376
4-	85	115	372-376
8+	84	114	372-376

Ženy lehké váhy (LW)			
	VYLOŽENÍ, ROZPĚTÍ	VNITŘNÍ PÁKA	DÉLKA VESLA
	SPREAD/SPAN	INBOARD	OAR LENGTH
1x	156-161	86-90	284-286
2x	156-160	87-89	286-288
4x	157-159	87-89	286-287-289
2-	86	116	371-372
8+	84	114	271-372

Muži (HW)			
	VYLOŽENÍ, ROZPĚTÍ	VNITŘNÍ PÁKA	DÉLKA VESLA
	SPREAD/SPAN	INBOARD	OAR LENGTH
1x	158-160	88-90	288-290
2x	158-160	88-90	288-290
4x	158-160	87-89	289-291
2+	87	117	375-376
2-	86	116	376
4+	85,5	115	376
4-	85	115	375-376
8+	84	114	376-377



Ženy (HW)			
	VYLOŽENÍ, ROZPĚTÍ	VNITŘNÍ PÁKA	DÉLKA VESLA
	SPREAD/SPAN	INBOARD	OAR LENGTH
1x	158-160	88-90	287-288
2x	158-160	87-88-89	287-288
4x	156-158	87-88-89	287-288-289
2-	86	116	371-373
4+	85,5	115	371-372-273
4-	85	115-116	372-373-374
8+	84	114	372-373-374

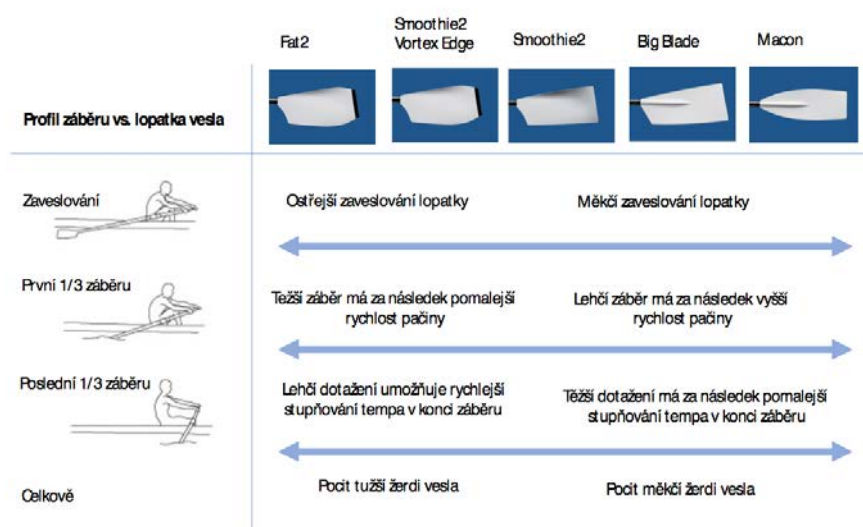
4.3 PROBLEMATIKA VÝBĚRU VESEL

Doporučené délky vesel pro jednotlivé disciplíny v předcházejících tabulkách jsou platné pro vesla Macon (u žákovských kategorií) a pro vesla s nejčastěji používanými asymetrickými lopatkami (bez řapíku), jako např. Smoothie2 Plain. Toto konstatování ale není dostatečné, proto se poprvé uceleně pokusíme vysvětlit problematiku vesel.

4.3.1 Lopatky vesel

Pro žákovské kategorie (do starších žáků) se používají lopatky typu Macon (jsou úzké, symetrické a snadno „prokluzují“ vodou). Od kategorie dorostu se používají asymetrické lopatky (sekery). Zásadně se nedoporučuje používat asymetrických lopatek u žákovských kategorií.

Škála asymetrických lopatek je široká – mimo jiné proto, že různé veslařské federace mají různé zkušenosti a styly veslování a lopatky vesel jim pomáhají zvýšit efektivitu v zátahu umocněním předností daného stylu. Jednotliví výrobci nabízí vlastní varianty řešení lopatek – např. Croker má lopatky Arrow Blade a hladkou Slick Blade, Brača-sport nabízí lopatky Big Blade, Double Wing Blade, Fusion Blade a Sharp Blade a Concept 2 má obdobně jako Brača-sport rovněž čtyři varianty asymetrických lopatek, jak je vidět na následujícím obrázku:



Pro lepší představu variant asymetrických lopatek se podívejte na stránky jednotlivých výrobců.

4.3.2 Pačiny (neboli rukojeti)

Volba materiálu a tloušťka pačiny je individuální záležitostí veslaře. Každý veslař preferuje něco jiného. Pokud vybíráte vesla pro klubové účely je lepší zvolit pačinu s vyšší životností než s nižší.

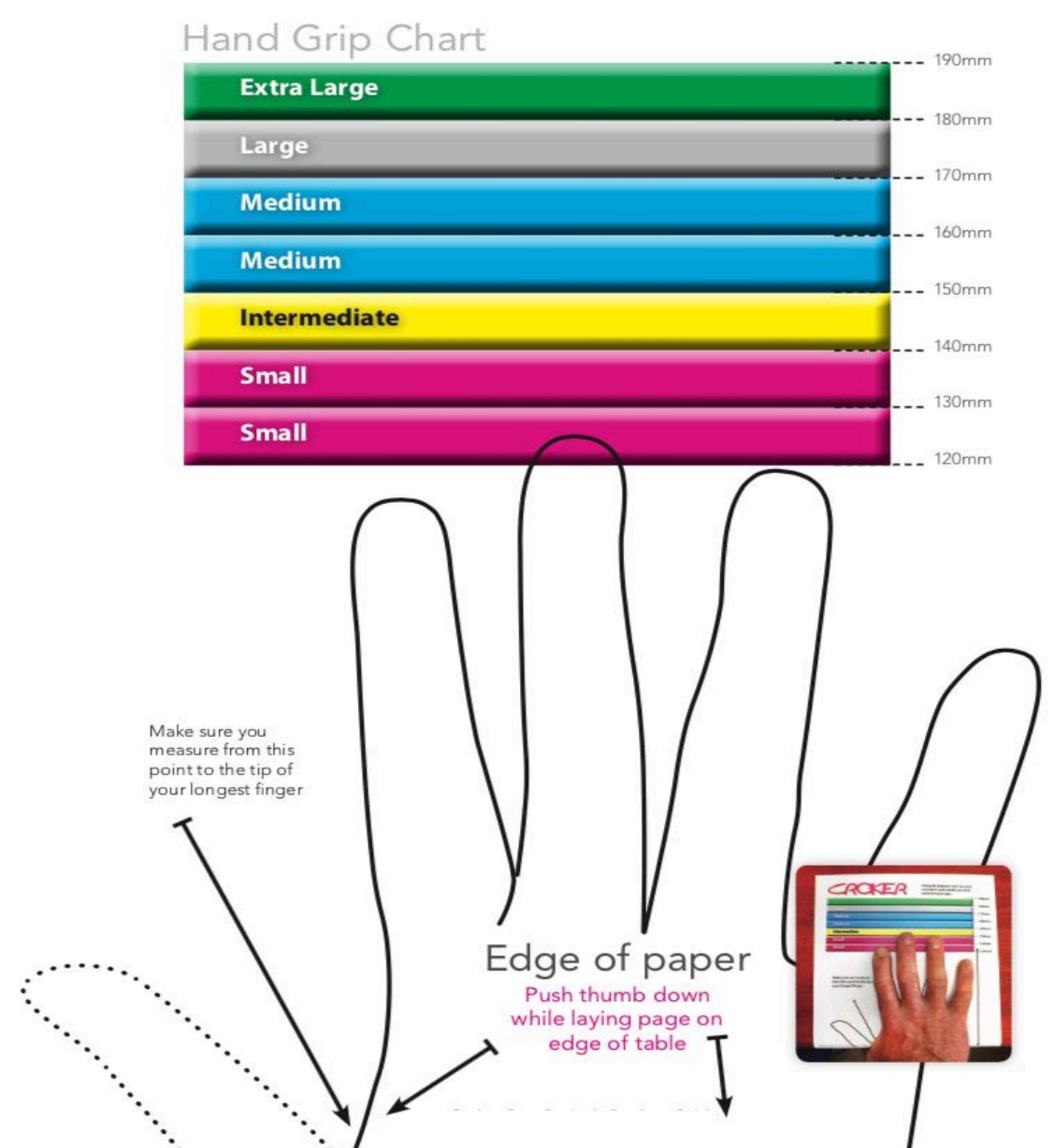
Péče o pačiny patří mezi základní dovednosti každého veslaře. Na gumové pačiny doporučujeme používat čistící alkohol, který z pačin dokonale odstraní nečistoty a pot. Nedoporučujeme saponáty ani mýdla, protože mohou naopak způsobit „klouzání“ vesel v dlaních.

Pokud uvidíte známky poškození pačin doporučujeme pačiny vyměnit. U nových typů vesel s nastavitelnou délkou 5 cm se pačiny vyměňují kompletně. U nepárových vesel potřebujete odborný servis na výměnu vnitřní pačiny.





Vedle volby materiálu pačin je třeba zvolit i vhodný průměr pačiny. Děti budou mít logicky menší průměr pačin než dospělí. Názornou pomůcku má Croker:



Pro informaci uvádíme průměrné hodnoty párových i nepárových pačin:

Velikost párových pačin	Tloušťka v mm
Tenká	32 mm
střední	34.5 mm
Tlustá	37 mm



Velikost nepárových pačin	Vnitřní pačina (tloušťka v mm)	Vnější pačina (tloušťka v mm)
Tenká	32 mm	40 mm
střední	34.5 mm	43 mm
Tlustá	37 mm	46 mm

4.3.3 Nevěřte všemu, co vidíte (zajímavost ze světa)

Na mezinárodních závodech se někdy stává, že trenéři sdílí nastavení lodi a vesel u soupeřů, nebo že si míry oměřují přímo na lodích. Nevěřte ale všemu, co vidíte u konkurence, protože nevíte, jaké individuální úpravy na veslech mají.

Například Kiwi dvojka jezdila s vesly Low Inertia, ale standardní označení na veslech bylo Ultralight (černá samolepka s logem výrobce). Nechtěli, aby konkurence věděla, že používají odlehčená vesla. Věděl to jen výrobce vesel, který jejich požadavku vyhověl a požadované samolepky nalepil.

Dalším příkladem je mistryně světa z roku 2010 Frida Svensson, která měla lopatky vesel zkrácené o dva centimetry, ale celková délka vesel byla na štítku uvedena delší. Frida a její trenér nechtěli, aby ostatní věděli, že má kratší vesla vyrobená na míru. V českém případě skifař Ondřej Synek má vesla vyrobená pouze na jednu délku, nemá je nastavitelná. A zkoušel už dokonce i vesla vyrobená za použití 3D tiskárny.

4.4 VESLAŘSKÁ ELEKTRONIKA

Čas uveslovaný z bodu A do bodu B je klíčovým a rozhodujícím faktorem ve veslování dospělých. Přesto nebo proto bychom rychlost neměli řešit už u nejmenších dětí v žákovských kategoriích. Potřebujeme, aby si hrály, aby závody byly zpestřením přípravy a teprve postupně se seznamovaly s rychlostí, s údaji, kterými rychlost ve veslování vyjadřujeme a samozřejmě s tím pochopily i základní tréninkové ukazatele, mezi které patří frekvence záběru, délka úseků a intenzita. Do čtrnácti let nepotřebují vědět jaký je jejich průměr na 500 m např. ve frekvenci 22 záběrů za minutu. Na druhou stranu při učení/zdokonalování veslařské techniky – od kategorie staršího žactva – může být užitečným pomocníkem zapojení veslařské elektroniky, zejména chytrých havlinek⁴ a seznámení veslařů s vizualizací průběhu záběru („tempa“).

⁴ např. EmPower Oarlock od NK Electronics



Od dorostenecké kategorie se při nácviu veslařské techniky již naplno mohou zapojit chytré havlinky a budíky např. SpeedCoach GPS2. Vyžadujeme již také trénink na veslařském trenažéru, kde se s pojmy jako aktuální rychlost, průměrná rychlost a frekvence záběru setkávají. Stejně znalosti po nich nově vyžadujeme i při tréninku na vodě. Nijak dogmaticky sice netrváme na dodržování průměrů, ale snažíme se zajistit, aby závodníci pochopili, jak funguje trénink v jednotlivých zónách (viz kapitola 7.3). V dorostu proto stačí, když závodníci používají budíky např. StrokeCoach Surge nebo podobná měřicí zařízení, která závodníkům ukazují frekvenci záběru a ubíhající čas, případně ve spojení s tepovou frekvencí. Víc není potřeba. Pohled do lodě (do prostoru nohavek, kde je veslařská elektronika umístěna) by se neměl stát automatickým, protože často navádí veslaře k horší orientaci v prostoru. Pohled hlavou dolů často vede k tomu, že vesla před zásekem jdou od vody, proto bychom neměli na úkor veslařské techniky dětem či mládeži vnučovat veslařskou elektroniku pro kontrolu výkonu. Naopak bychom veslařskou elektroniku měli využívat tak, aby nácvik správné veslařské techniky pod vedením trenéra veslařská elektronika podporovala.

V kategorii juniorů je využití veslařské elektroniky při tréninku nezbytností. Veslaři by měli umět nejen používat budíky např. SpeedCoach GPS2 v kombinaci s chytrými havlinkami a sporttestery, ale měli by se v tomto věku učit společně s trenérem pracovat s daty a rozumět jim, exportovat a analyzovat tréninkové údaje a pracovat na odstranění drobných nebo větších nedostatků v technice tak, aby se optimalizovalo provedení veslařského tempa a také jejich výkon v juniorské kategorii. V juniorské kategorii předpokládáme, že veslaři mají mít techniku veslování na velmi kvalitní úrovni, jen fyzická připravenost (počet odtrénovaných let) je logicky nižší. Proto by veslaři v tomto věku měli znát všechny potřebné údaje o svém veslování a individuálně pracovat na vylepšení. Nejlepší závodníci by měli rozumět lodi, cítit ji a učit se vědět jaká je rychlost jejich lodě v různých frekvencích záběru a v různých povětrnostních podmínkách, aby byli společně s trenérem schopni uvažovat o stanovení reálné závodní taktiky. Veslařská elektronika zde bude vítaným pomocníkem.

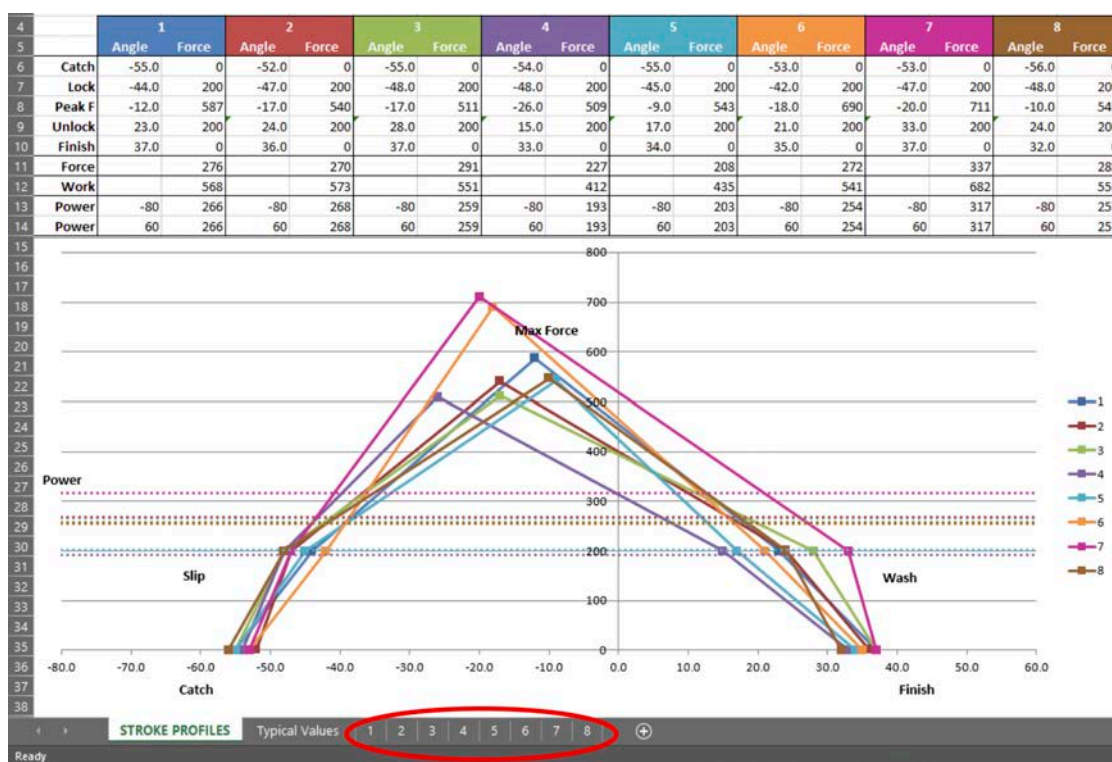
Dalším zařízením, které se dá využívat od nejmenších kategorií, jsou zvuková zařízení pro ozvučení lodí, jako např. Cox Vox, Cox Box nebo CoxMate. Jedná se o zařízení, která pomocí kabelů v lodi (většinou pro posádky od čtyřek párových s kormidelníkem až po osmiveslice párové s kormidelníkem) a reproduktorů přenášejí hlas kormidelníka do lodi ostatním členům posádky tak, že všichni dobře slyší jednotlivé povely, na které mají čas zareagovat. Zvuková zařízení by neměla chybět



ani v lodích pro nejmenší veslaře, kteří jsou noví a teprve se snaží poznat nový sport. Samotná veslařská terminologie je pro ně zpočátku často nesrozumitelná a nežádka bohužel umocněná i nemožností slyšet řádně pokyny, protože z praxe víme, že nováčky obvykle dáváme na pozici háčka, tedy toho nejdál od kormidelníka a nejdál od slyšitelných povelů bez odpovídajícího zvukového zařízení.

4.5 VÝSTUPY Z CHYTRÝCH HAVLINEK

S rozvojem veslařské elektroniky lze v brzké době očekávat masivnější nasazení chytrých havlinek, a to i u mládežnických kategorií. Data, které chytré havlinky poskytují, umožní různé názorné vizualizace průběhu závěru u jednotlivých veslařů, jako např. graf maximální síly:



Z grafu nejen trenér, ale i každý člen posádky může mít velmi jasnou představu z porovnání průběhu záběru každého veslaře a mohou tak snáze pracovat na lepší synchronizaci posádky.



Pro informaci/zajímavost se elektronické verzi metodiky LAV můžete podívat na tabulku hodnot na chytrých havlinkách – podle Dr. Valeryho Kleshneva. Z těchto údajů je zřejmé, že veslař(ka) začátečník se v průběhu let zlepšuje v efektivitě veslování. Nejen, že se prodlužuje celková délka záběru (díky zlepšující se rovnováze a lepším silovým schopnostem), ale také vzrůstá efektivita celkového záběru daná lepším pochopením techniky veslování a její aplikace v praxi. Dochází k menším ztrátám síly na obou koncích záběru a veslař je ve výsledku rychlejší.

Chytrá havlinka poprvé umožňuje zpětnou vazbu z prováděného záběru v reálném čase. Zlepšuje možnosti trenéra z pohledu interpretace nově získaných dat. A veslař v reálném čase může vidět parametry prováděného záběru (křivku, úhly, délku záběru atd.) či parametry svého výkonu a adekvátně na ně reagovat a snažit se je pozitivně ovlivnit – ať už provedením tempa nebo nastavením lodi. A to vše i v kontextu dat od ostatních veslařů na lodi.





5. TECHNIKA VESLOVÁNÍ

Technika veslování je v porovnání s jinými sporty relativně snadná, protože veslování je cyklický, pravidelně se opakující pohyb bez významnějších změn. V porovnání s trojskokem, skokem do dálky či výšky, biatlonem nebo jinými, technickými disciplínami je veslování snazší k naučení a osvojení si potřebných dovedností.

Paradoxně je ale pro perfektní zvládnutí veslařské techniky zapotřebí značná dávka mistrovství, která obvykle přichází až s dlouhodobým a efektivně vedeným tréninkem. Bez něho je nemožné se dokonale naučit veslovat. Ačkoliv zcela perfektní provedení ideálního veslařského záběru („tempa“) patrně neexistuje, přesto se trenéři, metodici a závodníci snaží veslařskému ideálu po celou dobu sportovní kariéry co nejvíc přiblížit.



5.1 VESLAŘSKÁ TECHNIKA PRO MLADŠÍ ŽACTVO

První veslování bývá často rozhodujícím momentem pro budoucí veslaře a veslařky, zdali u nového sportu zůstanou. Veslařská literatura pamětí těch nejlepších veslařů to jen potvrzuje (viz rozhovory s Milanem Dolečkem, Ondřejem Synkem, Janem Navrátillem). Každý z nich si do detailu pamatuje na svůj první veslařský trénink, co u



nového pohybu prožívali a čím si je nový sport získal. Ať už to byla skupina lidí, ve které se ocitli, nebo samotný pohyb, či osobnost trenéra. Proto, až vám přijde malý veslař nebo veslařka do klubu, tak se mu podívejte do očí a vybavte si svůj první den v klubu. Přistupujte k budoucímu veslaři tak, jak byste si vy představovali váš první den v klubu a na vodě.

Začátečník v prvních fázích potřebuje pochopit několik základních pokynů, aby mohl sám ve velmi krátké době veslovat. Prvním, nejdůležitějším uvědoměním si a zároveň nejtěžším, je být uvolněný. Protože není důvod být v křeči. Nejhorší, co se může začátečníkovi stát je, že se převrátí do vody a vykoupe se. Ale nic víc! Nesní ho ani žralok, ani krokodýl. Nikdo ho nepřejede ani nezraní. Začátečník se jen vykoupe. Proto je uvolnění důležité a umožní začátečníkovi lepší vnímavost pohybu.

Proto pokud máte příležitost, vysvětlete na první hodině dětem princip návratu do lodě. Získají od začátku sebedůvěru a zbaví se zbytečného strachu. Pro návrat do lodě existuje jednoduchá metodika, která se dá uplatnit nejen při tréninku, ale i při závodě. Divili byste se, kolik předních veslařů světa se při vrcholném závodě převrátilo. Z pohledu pravidel veslování se počítá jen závod, který závodník dokončil a je jedno, jak dlouho mu to trvalo. Do lodě se však musí vrátit sám, bez pomoci.

5.1.1 Návrat do lodě

Začátečníkovi je dobré popsat metodiku návratu teoreticky a také mu ji následně ukázat, aby věděl, že se nic hrozného neděje. Pro trenéry je návrat do lodě prvním testem začátečníků. Trenéři potřebují zjistit, jak nováček reaguje ve vodě, jestli napanikaří, umí plavat a nemá fobii z vody. Je dobré návrat do lodě trénovat do té doby, než se každý nový veslař naučí vrátit zpět do lodě.





Jakmile se nově příchozí kontrolovaně převrátí do vody, následuje fáze návratu. Prvním úkolem je dostat vesla pod kontrolu. Což znamená, že vesla se musí dostat do prostoru nad nohavicami (boty v lodi) tak, že je veslař drží v jedné ruce. Vyžaduje to vysunutí vesel z havlinek, což v této fázi nevádí. Druhým úkolem je chycení se bortu druhou paží, posunutí sedátka z prostoru kolejnic na okraj a následuje třetí, nejtěžší úkol, kterým je vzepření se trupu přes okraj bortů tak, že vrchní část těla je nad vodou a leží na palubě lodi. Pomoci může důkladné odkopnutí ve vodě, které umožní trupu dostat se z vody. Jakmile se trup těla dostal přes palubu lodě, následuje rotace boků do strany tak, aby se horní část těla mohla do vnitřku lodě usadit. Jedna ruka pořád drží vesla, která se v tento okamžik položí plochá na vodu a udržují stabilitu celého systému (veslaře a lodě). Následuje zasunutí vesel do havlinek, zasunutí chodidel do nohavic a také návrat na sedátko (slangově „slajd“).



Celý proces někomu trvá pět, deset minut, ale jsou známy i případy, kdy se veslař do minuty vrátil zpět do lodi a znovu začal veslovat, aby dokončil závod v rozumném časovém limitu. Návrat do lodě učíme nově příchozí veslaře a veslařky v období, kdy voda má alespoň deset stupňů a je k dispozici teplá sprcha po vykoupaní ve studené jarní nebo podzimní vodě. Je dobré s nově příchozími návrat do lodě natrénovat co nejdříve, protože vy jako trenéři budete mít větší důvěru v nováčky a samotní noví veslaři si budou vědět rady v situacích, které nejsou vždy ideální.

Britské veslování ve své metodice návrat do lodě často ukazuje v prostorách plaveckých bazénů. Záleží asi na podmínkách jednotlivých klubů, zda-li by byly schopni se domluvit s místními plaveckými bazény a jedno odpoledne si vyzkoušely návrat do lodě v kontrolovaném prostředí plaveckého bazénu nebo plovárny. Ideální prostor však poskytuje i jakákoliv stojatá voda, jako zejména v račické Labe aréně nebo třeba na Vajgaru.

Pro vyzkoušení si návratu do lodě stačí nejhorší lodě, které má daný oddíl k dispozici. Nehrozí tak poničení veslařského materiálu a děti nebudou mít strach z toho, že něco rozbijí.



5.1.2 Ploché a kolmé veslo

Prvním krokem pro nováčka k pochopení techniky veslování je vysvětlení principu plochého a kolmého vesla. Ploché veslo může veslař táhnout po vodní hladině, využívat vodní hladinu jako stůl, po kterém veslo bez problémů klouže a umožňuje v začátcích udržovat bezpečnou stabilitu.

Ve vodě musí mít veslař vesla kolmá. Jakmile je veslo ve vodě kolmé, může probíhat průtah, který nejen že loď zrychluje, ale také loď stabilizuje. Kolmé veslo je výrobci vesel navrženo tak, že drží ve vodě svou optimální hloubku a umožňuje veslaři plynulý průtah bez ztráty rovnováhy. Pokud by veslo bylo do vody založeno částečně nakolmené nebo ploché, tak hrozí ztráta stability veslaře, protože veslo má tendenci "zajet" do vody hlouběji, než by mělo a hrozí tak převrácení do vody.

Pro vysvětlení problematiky kolmého a plochého vesla stačí, když nový veslař sedí v lodi pro něj určené a seřizené, ve které si nejdříve jednou rukou zkouší kolmé a ploché veslo. Vesluje do půlkruhu a vidí, jakým způsobem loď zatáčí. Po chvíli vymění jednu ruku za druhou, a to samé si zkouší s druhou rukou a veslem. Zrakem neustále kontroluje práci vesla a dlaně. Jakmile má trenér pocit, že nováček pochopil princip plošení a kolmení vesla, přejde se začátečníkem k dalšímu kroku, kterým je plošení a kolmení vesla oběma rukama.

Většina začátečníků ztratí kontrolu nad jedním nebo druhým veslem, protože synchronizaci vesel nemají pod vizuální kontrolou a spoléhají pouze na své pocity, které si během několika minut nestačí zafixovat. Proto je dobré se opět vrátit k veslování pouze jednou rukou, kdy si začátečník začne všímat své dlaně, která veslo v pačině kontroluje. Následuje opět veslování oběma rukama bez použití sedátka (slajdu). Veslař pouze sedí v lodi a vesla přitahuje kolmá k sobě a plochá je vyndává z lodi do mírného předklonu, který je 10-15 stupňů před kolmicí. Trenér kontroluje pozici zad, aby záda byla narovnaná. Mírným předklonem a mírným záklonem si začátečník buduje dobrý základ pro celý veslařský záběr.

Po natažení do mírného předklonu s pažemi vytaženými až za kolena následuje pokrčení nohou a jízda na sedátku („slajdu“) do předklonu. Začátečník se dostává do pozice průtahu, obrací plochá vesla kolmo do vody, zatáhne odkopnutím nohou od desky s nohavicemi, překlopí tělo do záklonu a vyndá vesla z vody.

Vesla znovu naploší, položí je plochá na vodní hladinu a táhne je po vodní hladině opět do záseku v naučené sekvenci pohybu. To znamená, že vesla u těla v mírném záklonu vyndá z vody a naploší rotací dlaně/ruky v zápěstí, zároveň natáhne obě paže (*pro text metodiky používáme nepřesný výraz paže, i když by správně mělo být uvedeno horní končetina; paží v našem případě myslíme celou horní končetinu*) a



překlopí trup do mírného předklonu a až poté začne pokrčovat kolena a plynulou jízdou na sedátku se dostane do předklonu, ve kterém má holeně kolmé k vodní hladině, nohy jsou pokrčené, paže natažené a záda jsou rovná v mírném předklonu. Následuje otočení vesel do kolmé polohy a jejich zanoření do (zásek) a zapojení nohou ve směru jízdy.

Pro nově příchozí veslaře je tento koncept dostatečně složitý, přesto po několika kilometrech snadno pochopitelný a radost z jízdy na vodě je – jakmile to začíná trochu jít – opojná. V této fázi nově příchozí potřebují vědět několik základních pojmů, mezi které patří základní veslařská terminologie: veslo, loď, havlinka, pačina, sedátko („slajd“), kolejničky, nohavky, před, zád, a také pojmy týkající se techniky veslování.

Přípravka a mladší žactvo si vystačí s jednoduchým popisem záběru, který se skládá ze čtyř částí: *dokončení – odhozu – záseku – zátahu*. [\(video\)](#)

5.1.3 Dokončení



Popis veslařského záběru vychází z definování dokončení záběru. *(V této metodice veslování používáme i termín tempo, kterým je myšleno veslařský záběr. Metodika veslování se nesnaží být odbornou prací, ale praktickým textem. Text vychází z jazyka, který je běžně používaný ve veslařském prostředí a doufáme že tedy je i srozumitelný.)* Veslař sedí v mírném záklonu, ruce má od sebe na vzdálenost pěsti (už víme), nohy jsou natažené a břišní svaly společně se zádovými svaly udržují vzpřímený záklon. Lokty míří od těla směrem ven z lodě a ruce drží pačiny vesel tak, že palce tlačí na konce pačin, aby veslo nevyjíždělo z havlinek.



5.1.4 Návrat (odpočinková fáze)



Odhozem začíná nepohonná fáze záběrového cyklu, přenesení vesel přes vodu a příprava na další zátah.

Z polohy dokončení následuje vyndání kolmých vesel z vody tak, že se lehce zamáčknu pačiny směrem dolů (cca 2-3cm), vesla se kolmá vyndají z vody a poté naploší. Simultánně s tím dochází k postupnému překlápění zad do předklonu a natažení paží. Vesla se pokládají na vodní hladinu a pro začátečníka slouží jako pomocná kolečka u kola, které se dává dětem, když se učí jezdit na kole. Vodní hladina má pro začátečníky – veslaře stejný význam, kterým je větší stabilita nového pohybu.

Jakmile dojde k úplnému natažení paží a překlopení zad za kolena do prostoru, kterému říkáme "okno" nebo „obdélník“, následuje pokrčení dolních končetin a jízda na sedátku do záseku. Vesla jsou v průběhu odhozu naplošená. Z pohledu trenéra může veslařský záběr vypadat strojově, mechanicky a rozkouskovaně. Je to proto, že se začátečník snaží postupně navázat jednotlivé kroky dohromady tak, aby neudělal chybu a nemá ještě zautomatizovaný pohyb veslařského záběru. Je to v pořádku, jen se může stát, že začátečník bude velmi brzy vyčerpán, proto je dobré občas novému veslaři „dovolit zapomenout na všechno a jen veslovat.“



5.1.5 Zásek (neboli zaveslování)



Vesla jsou nakolmená a připravena k zaseknutí do vody. Tělo je v záseku v nejnáročnější pozici, protože nohy jsou pokrčené, paže vytažené před tělem do stran lodi. Horní polovina těla je zpevněná pomocí břišních a zádových svalů a loď je velmi náchylná ke ztrátě rovnováhy. V průběhu jízdy v odhozu loď postupně zpomaluje, aby v průběhu záseku začala zrychlovat. Jakmile se vesla dostanou do vody a jsou plně ponořena, následuje pohonná část veslařského záběru.

5.1.6 Protážení (pohonná fáze) neboli průtah



Průtah veslařského záběru vyžaduje kolmá vesla ve vodě, postupné zapojení dolních končetin, zad a paží. U začátečníků se jedná o nejjednodušší část veslařského záběru, protože rozumějí průtahu jako pohonné části záběru, která zrychluje loď. Není až tak



neobvyklé vidět začátečníky, kteří v průtahu zvolní a v návratu zrychlí. Je to proto, že veslování nad vodou je pro začátečníky balančně mnohem náročnější než veslování ve vodě. Postupně se snažíme vysvětlit začátečníkovi termíny jako je rytmus a poměr.

Jakmile má začátečník za sebou své první tréninky a pokroky, je potřeba se postupně zaměřovat na zdokonalování základní techniky tak, aby se vesla například odlepila od vodní hladiny, aby vytažení vesel v konci záběru bylo čisté, aby levá paže byla před pravou atd. K tomu slouží různá technická cvičení, která zvyšují motorické dovednosti začátečníků a umožňují jim si lépe uvědomit nuance nového pohybu, který se snaží pochopit a osvojit si.

Veslařská cvičení můžete s nově příchozími začít trénovat už od první hodiny, jen je potřeba je přizpůsobit jejich schopnostem. Nebylo by dobré, aby byli nově příchozí vystaveni nejvyšší náročnosti cvičení, které nedokáží zvládnout. Vystavili byste je zbytečnému stresu a také byste je mohli odradit. Postupné zvyšování náročnosti je naopak motivující a děti budou samy po nějaké době žádat po svých trenérech náročnější a náročnější technická cvičení, aby mohly samy ukázat, jak se zlepšují.

5.1.7 Technická cvičení pro přípravku a mladší žactvo



Veslování nabízí spoustu technických cvičení, které trenérům pomáhají urychlit veslařský vývoj začátečníka, mírně pokročilého i technicky vyspělého veslaře. Technická cvičení pomáhají urychlit proces vývoje veslaře, ale také pomáhají odstranit technické nedostatky, které si většina veslařů buď nevhodným tréninkem nebo nepochopením vybuduje.

Většina technických cvičení pro nejmenší jsou určena pro uvolnění dlaní v průběhu záběru. Malí veslaři bez výjimky mají stejný problém, kterým je příliš křečovité držení pačin, protože děti za žádnou cenu nechtějí ztratit kontrolu nad vesly. Následující



cvičení mají děti přesvědčit, že na kontrolu vesel stačí jen malý tlak dlaní v odhozu a jen zavěšení prstů ruky v průtahu záběru.

Cvičení na uvolnění dlaní

Otevřené dlaně – po odhozu otevřené dlaně [\(video\)](#)

Karate veslování – po odhozu hrany dlaní vedou pačiny [\(video\)](#)

Hra na piano – přehmatávání z pačiny mimo a zpět [\(video\)](#)

Zamávej mi – není potřeba držet veslo [\(video\)](#)

Další skupinou technických cvičení jsou cvičení, které zvýší sebedůvěru dětí v sebe a své dovednosti. Každé dítě si rádo vyzkouší, jaké to je stát v lodi a podívat se na svět s větším nadhledem. Ne každý ale bude schopen si přehodit ruce z jednoho vesla na druhé, ale alespoň budou seznámeni s novými možnostmi pohybu. U přehození dlaní z vesla na veslo se občas stane, že se malý veslař nebo veslařka převrátí do vody.

Cvičení na větší komfort v lodi

Stoj v lodi – veslař si stoupne chodidly mezi kolejničky, rukama kontroluje vesla a stabilitu lodě [\(video\)](#)

Přehození dlaní z vesla na veslo - cvičení na ukázání důležitosti tlaku palců na konci pačiny a také rozbourání naučených stereotypů [\(video\)](#)

Balanční cvičení zná většina trenérů a závodníků a patří k základním dovednostem veslaře. Dají se trénovat již se začátečníky, protože jim urychlí proces pochopení veslařského záběru, jeho jednotlivých součástí a zároveň se také přestanou bát zpomalit na slajdu, což do té doby nedělali. [\(video\)](#)

Základní balanční cvičení

Veslování na místě – vesla jsou po celou dobu cvičení ve vodě, veslař si simuluje jízdu na místě

Jedno kolmé veslo – veslař má po celou dobu tohoto cvičení jedno veslo kolmé, aby si vyzkoušel čisté dokončení záběru. Je možné, že si bude muset pomoci odkloněním lodi na jednu stranu, aby neškrtal veslem o vodní hladinu (je to v pořádku). [\(video\)](#)

Stabilita v začátku (plochá vesla) – veslař sedí v začátku záseku, vesla má položená na vodní hladině a snaží se získat větší jistotu, může si kontrolovaně zkoušet naklánět loď na jednu a potom na druhou stranu.



Často se zapomíná na základní dovednosti veslaře, mezi které patří ovládání lodě. Je až s podivem kolik veslařů a veslařek nedokáže přistát u plata z jiné než z jedné strany, protože si nikdy nevyzkoušeli přistávat z druhé strany. Kontrování, přistávání a nasedání do lodi patří mezi základní dovednosti začátečníka, proto je potřeba je s dětmi pořádně natrénovat, aby byly schopné například dojet na start svého prvního závodu, reagovat na pokyny rozhodčích, rozumět pokynům a v neposlední řadě správně odstartovat ve směru jízdy.

Cvičení na ovládání lodi

Kontrování s lodí – kontrování je opačným pohybem k veslování a umožňuje veslařům přistávat u plata, lépe manipulovat s lodí atd. ([video](#))

Přistávání k platu z jedné i druhé strany

Hra s míčkem – veslaři sbírají míčky rozházené po vodní hladině

Slalom – veslaři jedou předem vytyčenou drahou

Hra na co nejmenší počet záběrů – kdo dojede dál za 10 záběrů?

Veslařská abeceda

Veslaři z kategorie mladšího žactva by se rovněž měli postupně naučit jednotlivé prvky Veslařské abecedy – viz kapitola 7.2.

5.2 VESLAŘSKÁ TECHNIKA PRO STARŠÍ ŽACTVO

Mírně pokročilého veslaře (v našem případě kategorie staršího žactva) můžeme charakterizovat jako veslaře, který má za sebou alespoň jeden rok veslování. Tento časový úsek považujeme za základní časový údaj pro výuku další veslařské úrovně, i když v některých případech u šikovnějších začátečníků můžete přistoupit k výuce další veslařské úrovně dokonce již po čtyřech měsících intenzivního veslování.

Technika pro mírně pokročilého veslaře začne být „mírně“ náročnější především v nárocích na stabilitu lodi v odhozu a lepší připravenosti veslaře na zásek. Je možné, že přesun z kategorie začátečníka do kategorie mírně pokročilého bude vyžadovat změnu ve vybavení. Ze širších, stabilnějších lodí by se mírně pokročilí měli přesunout na dětské skify, nebo dětské skuly, případně závodní skify.

Mírně pokročilý veslař by již také měl být seznámen s optimální technikou vyndávání vesel z vody a měl by si postupně všímat rozdílných stylů ve veslování. Trenér by mu měl také alespoň jednou do měsíce ukázat jeho veslování na videu, aby si veslař začal v hlavě vytvářet obraz vlastního veslování, které potom konfrontuje s realitou.



5.2.1 Dokončení záběru



Popis veslařského záběru vychází z definování dokončení záběru. Veslař sedí v mírném záklonu, ruce má od sebe na vzdálenost pěsti, nohy jsou natažené a břišní svaly společně se zádonými svaly udržují vzpřímený záklon. Lokty míří od těla směrem ven z lodě a ruce drží pačiny vesel tak, že palce tlačí na konce pačin dostatečně tak, aby vesla nevyjížděla z havlinek. Prsty na pačině jsou položeny co nejbliž konci pačiny. Veslař již ví, kde je jeho optimální záklon a dokáže si uvědomit, zda je jeho pozice zad správná či nikoliv.

5.2.2 Návrat (odpočinková, nepohonná fáze)





Odhozem začíná nepohonná fáze záběrového cyklu, přenesení vesel přes vodu a příprava na další zátah.

Z polohy dokončení záběru následuje vyndání kolmých vesel z vody tak, že se lehce zamáčknu pačiny v dlaních směrem dolů (cca 2-3 cm), vesla se kolmá vyndají z vody a poté naploší rotací pačiny. Veslař již zná alespoň teoreticky princip vyndávání kolmých vesel z vody a v technických cvičeních se snaží na principu vyndávání zapracovat a pohyb zautomatizovat. Vyndávání kolmých vesel z vody je dovednost, která mezi českými veslaři často chybí a způsobuje problémy později při veslování v posádkách. Veslaři si nečistým vyndáním vesel z vody tzv. „házejí vodu“, což za prvé způsobuje zpomalení lodi a za druhé ohrožuje ostatní veslaře v posádce v možnosti chycení kraba z důvodu velkého množství vody vyhozené lopatkou vesla v odhozu. Simultánně s vyndáváním vesel z vody dochází k postupnému natažení paží a překlápění zad do předklonu – paže se natahují přes kolena, následuje překlápění zad/těla vpřed nad nohavky. Rotace při překlápění těla probíhá v kyčelním kloubu (hrud' proti stehnům).

Jakmile dojde k úplnému překlopení zad a natažení paží za kolena do prostoru, kterému říkáme „okno“ nebo „obdélník“, následuje pokrčení dolních končetin a jízda na slajdu do záseku. Při koordinaci pohybu tedy dodržujeme pořadí paže, tělo, slajd.

Při jízdě dopředu nejprve ponecháváme paty dosednuté na desce nohavek (mimo jiné v této poloze je loď stabilnější) a paty se zvedají až před zásekem⁵.

Hlava zůstává při návratu vodorovně s hladinou – oči drží horizontální rovinu pohledu a určují přirozené držení hlavy a uvolnění v oblasti šíje.

Vesla jsou v průběhu návratu naplošená a občas se ještě mohou dotknout vodní hladiny. Veslař se snaží dosáhnout plynulé jízdy na slajdu v průběhu odhozu bez zbytečného škrtání vesel o vodní hladinu. Učí se „nechat loď běžet“ a uvolnit se. **Veslař se nesnaží zvyšovat rychlost slajdu směrem k záseku**, naopak se snaží jízdu směrem do záseku uklidňovat a myslet si na včasnou přípravu kolmých vesel pro zásek.

⁵ pozn.: dřív se učilo přitáhnout za špičky prstů u chodidla, ale tato technika způsobuje horší stabilitu v dotažení dokončení záběru, „podjíždění“ a horší návrat do záseku



5.2.3 Zásek (neboli zaveslování)



Vesla jsou plně nakolmena a připravena k zaseknutí do vody. Tělo je v záseku v nejnáročnější pozici, protože nohy jsou pokrčené, paže vytažené před tělem do stran lodi, tělo je zpevněné pomocí břišních a zádových svalů a loď je velmi náchylná ke ztrátě rovnováhy. Neučte děti přílišnému předklonu – holeně by v předklonu měly být ve svislé poloze. V průběhu jízdy v odhozu loď postupně zpomaluje, aby v průběhu průtahu začala zrychlovat. Jakmile se vesla dostanou do vody a jsou plně ponořena, následuje pohonná část veslařského záběru.

5.2.4 Protážení (pohonná fáze)





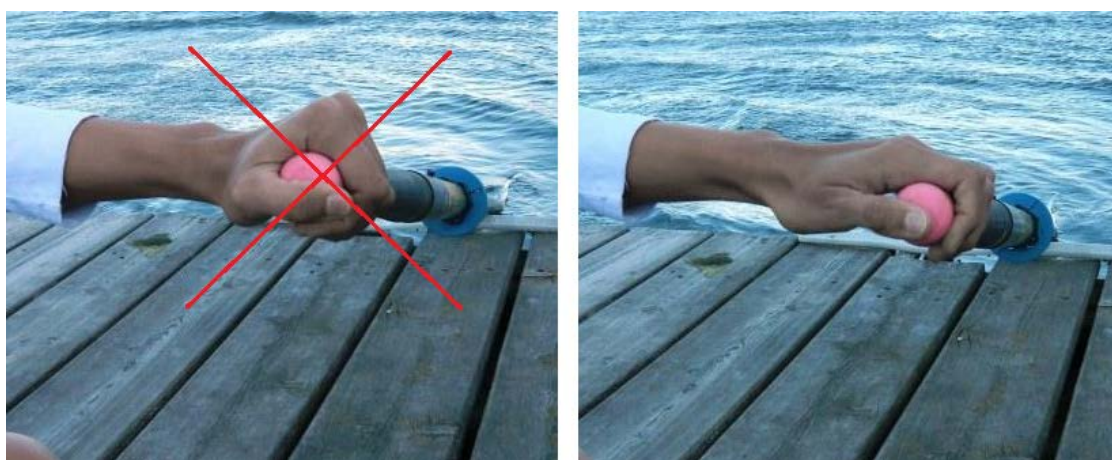
Průtah veslařského záběru vyžaduje kolmá vesla ve vodě, postupné zapojení dolních končetin, zad a paží. U začátečníků i mírně pokročilých se jedná o nejjednodušší část veslařského záběru, protože rozumějí průtahu jako pohonné části záběru, která zrychluje loď a zároveň udržuje stabilitu lodě. Průtah probíhá plynule, jedna svalová partie se postupně přidává k další bez zbytečných pauz, které vedou ke skákání vesla ve vodě.

Jakmile veslař pokročil do další fáze vývoje, je potřeba se postupně zaměřovat na zdokonalování základní techniky tak, aby se vesla odlepila od vodní hladiny, aby vytažení vesel v konci záběru bylo čisté, aby vesla v začátku byla včas nakolmena a ve správné výšce od vodní hladiny a aby levá paže byla před pravou.

5.2.5 Držení vesel

Už začátečníkům je důležité vysvětlit jakým způsobem držet pačinu vesla a jakým způsobem pačinu vesla ovládat v průběhu záběru. Cílem správného držení vesel je naučit závodníky uvolněnému držení pačin v průběhu odpočinkové fáze záběru a minimálnímu tlaku na pačiny v průběhu průtahu.

Pačiny se drží na koncích, palce tlačí z vnější strany do vesel a při zátahu se dlaně dotýkají pačin pouze pod bříška prstů (viz obrázek).



Držení pačiny při záběru

Otáčení vesel při dokončení záběru nebo před začátkem záběru vychází ze stejného principu otáčení vesel a to tak, že pačinu „posuneme v dlaních⁶“ od sebe po dokončení záběru a veslo celkově zamáčkne dolů nebo pačinu „vrátíme v dlaních pod bříška prstů,“ nakolmíme a zaveslujeme.

⁶ viz video



Správné držení vesel, vyndávání a zandávání vesel do vody vylepší především souhru posádek. Jednotlivec si může vystačit s průměrným držením pačiny, ale v posádce je čistota vyndávání vesel klíčová a často vede ke zbytečným ztrátám na rychlosti lodi.

Trénink správného držení vesla často začíná na břehu, na suchu, kdy si trenér nebo veslař vezmou do dlaně veslo, druhý konec je ve vodě a postupně si procházejí fáze nakolmení a vyndávání. Cílem je zautomatizování pohybu tak, že vesla se budou vyndávat z vody kolmá, do vody půjdou již nakolmená a mezitím nebude od vesel stříkat voda, veslaři bude jedno, jestli jsou vlny nebo bezvětří, protože si bude schopen upravit hloubku pro vyndání vesel individuálně a nebude jej bolet předloktí z příliš křečovitého držení pačin (častá příčina zánětu šlach).

Pro kategorie žactva obecně doporučujeme tenkou tloušťku pačin, v pozdějším věku (od dorostu a výš) je tloušťka pačin individuální záležitostí každého veslaře. Na trhu jsou pačiny v několika velikostech tak, aby bylo vyhověno všem závodníkům.

5.2.6 Seřizování lodí a vesel na míru veslaře

Seřizování lodí pro začátečníky se týká – vedle výšky vesel – především nastavení optimálního doděláním záběru, které se určí tak, že začátečník sedí v mírném záklonu 10-15 stupňů za kolmicí a u těla má dotažená obě vesla, mezi které si může vložit pěst. Pokud je prostor menší než pěst, musí se posunout nohavky směrem k přídi. Pokud je prostor větší než pěst, musí se nohavky posunout směrem k zádi.

5.2.7 Technická cvičení pro starší žactvo



Technická cvičení pro mírně pokročilého veslaře vycházejí ze zvládnutí technických cvičení pro začátečníky, jen se postupně přidává náročnost. Mírně pokročilý veslař (kategorie staršího žactva) by měl být schopen během 3-5 záběrů reagovat na pokyny trenéra a postupně vnímat změny, které při jeho veslování trenér doporučuje a



reagovat na ně.

Jak už bylo zmíněno, od starších žáků lze pro nácvik veslařské techniky a snazší pochopení provedení jednotlivých fází záběru („tempa“) využít chytré havlinky. K získání reálného obrazu vlastního veslování a podpory touhy po zlepšení lze s úspěchem využít i dnes jednoduše dostupné natočení videí z tréninku a navazující videoanalýzu veslařské techniky.

Děti se poprvé v tomto věku setkávají s pojmem frekvence záběru a začínají používat veslařskou elektroniku např. StrokeCoach GPS s chytrými havlinkami. Doposud znaly jen povel naplno, lehce, volně. Nyní se seznamují s frekvencí záběru jako dalším parametrem, který jim pomáhá porozumět struktuře tréninku a průběhu samotných závodů.

Cvičení na uvolnění dlaní

V této fázi se pořád zaměřujeme na uvolnění dlaní při veslování. Některá cvičení, jako například otevřené dlaně mohou veslaři využít i při závodech kdy mají pocit, že jsou dlaně v křeči a hrozí přetížení předloktí. Otevřené dlaně také doporučujeme používat při dlouhých úsecích na veslařském trenažéru (u kategorie žactva by měl být veslařský trenažér pořád za odměnu). Pro inspiraci nabízíme veslařským klubům se přihlásit do projektu www.ceskovesluje.cz a vytvořit týmové štafety, které zábavnou formou dětem představí veslařský trenažér.

Otevřené dlaně – v odhozu otevřené dlaně, veslař se snaží neškrtat o vodní hladinu ([video](#))

Karate veslování – po odhozu hrany dlaní vedou pačiny ([video](#))

Hra na piano – přehmatávání z pačiny mimo a zpět, veslař se snaží neškrtat o vodní hladinu ([video](#))

Zamávej mi oběma rukama – není potřeba držet vesla, protože se vesla vrací zpět k veslaři ([video](#))

Cvičení na větší komfort v lodi

Přehození dlaní z vesla na veslo – cvičení na ukázání důležitosti tlaku palců na konci pačiny a také rozbourání naučených stereotypů, mírně pokročilý veslař by měl být schopen veslovat alespoň jednou rukou. Později oběma rukama a pokusit se veslovat na celý slajd. ([video](#))

Veslování s chodidly na nohavkách – cvičení na zpevněné tělo v záklonu, důraz se



klade na překlopení trupu ze záklonu do předklonu a počáteční jízdy na slajdu pomocí tlaku do pat

Dvě kolmá vesla – veslař postupně zdokonaluje čisté vyndávání kolmých vesel z vody

Veslování dopředu a dozadu na místě – cvičení na ukázkou optimální hloubky vesel v průtahu ([video](#))

Základní balanční cvičení

Stabilita v začátku – postupně lepší kontrola nad jednotlivými polohami těla, veslař si uvědomuje své tělo v prostoru lodě

Cvičení s pauzou – různé fáze záběru

Balanční cvičení – různé typy holubiček: nad koleny, v začátku, v záklonu. Trenér může postupně zvyšovat náročnost a dětem měřit výdrž v balančních cvičeních ([video](#))

Cvičení na ovládání lodi

Jednou rukou kontra, druhou veslování – rychlejší nácvik otáčení lodě

Rozložený start – seznámení veslaře s technikou startu

Závodní start – nácvik celého startu ([video](#))

Krátký sprint – nácvik krátkého sprintu ([video](#))

Zatáčka o 180 stupňů – nácvik otáčení okolo bójky pro distanční závody ([video](#))

Ostatní cvičení

Stoj v lodi – veslař si stoupne chodidly mezi kolejničky, rukama kontroluje vesla a stabilitu lodě ([video](#))

Gondola – veslař stojí v lodi, na jednu pačinu si stoupne, druhé veslo vyndá z havlinky a použije jako pádlo pro pádlování ve stoje ([video](#))

Helikoptéra – veslař stojí v lodi, na jednu pačinu si stoupne, druhé veslo vyndá z havlinky a otáčí s ním nad hlavou na způsob helikoptéry ([video](#))

Veslařská abeceda

Veslaři z kategorie staršího žactva by se rovněž měli naučit bezvadně provádět kompletní Veslařskou abecedu – viz kapitola 7.2.



5.3 TECHNIKA VESLOVÁNÍ PRO DOROST A JUNIORY

Mike Spracklen v roce 1992 napsal kapitolu o technice veslování pro kanadskou veslařskou federaci. V úvodu své kapitoly vysvětlil, že veslařské závody jsou vyhřívány různými styly. Co je důležitější, než styl je vzájemné porozumění trenéra a závodníka, proč zvolená technika veslování dává smysl a začal s detailním popisem veslařského záběru.

O něco podobného se můžeme poprvé pokusit i v České republice, protože chceme, aby do budoucna byla veslařská technika sjednocena a umožnila tak budoucím veslařům a veslařkám snadnější přípravu v posádkách.

Technika veslování je podle Daniela J. Boyneho „nejúčinnější způsob jakým se dá veslovat,“ což by se dalo také popsat „jak se nejrychleji dostat z bodu A (start) do bodu B (cíl)“.

Veslařská technika se za posledních třicet let výrazně proměnila a s vývojem nových typů lopatek, materiálů a větších poznatků ze sportovní medicíny, výživy a přípravy dochází k tomu, že se postupně sjednocuje, závodní frekvence se zvyšuje a rozdíly mezi vítězem a poraženým se snižují. O vítězství nebo prohře rozhodují detaily.

5.3.1 Dokončení záběru



Veslař sedí v mírném záklonu, ruce má od sebe na vzdálenost pěsti (a má od trenéra určený úhel vesel 30-35 stupňů), nohy jsou natažené a břišní svaly společně se zádovými svaly udržují vzpřímený záklon. Lokty míří od těla směrem ven z lodě a ruce drží pačiny vesel tak, že palce tlačí na konce pačin, aby veslo nevyjíždělo z havlinek. Tlak na pačiny je mírný, paže jsou uvolněné a po vyndání vesel z vody následuje výdech.



5.3.2 Návrat (první část)



Odhozem začíná nepohonná fáze záběrového cyklu, přenesení vesel přes vodu a příprava na další zátah. “Nechat loď běžet” a uvolnit se je hlavní zásadou pro provedení pohybu v této fázi.

Nejprve dojde k vyndání kolmých vesel z vody tak, že se lehce zamáčknu pačiny za pomoci předloktí směrem dolů (cca 2-3 cm), vesla se kolmá vyndají z vody a poté naploší.

Následně dochází k postupnému natažení paží a překlápění zad do předklonu – paže se natahují přes kolena, následuje překlápění zad/těla vpřed nad nohavky. Rotace při překlápění těla probíhá v kyčelním kloubu (hrud' proti stehnům). Jakmile dojde k úplnému překlopení zad a natažení paží za kolena do prostoru, kterému říkáme „okno“ nebo „obdélník“, následuje pokrčení dolních končetin a jízda na slajdu do záseku. Při koordinaci pohybu tedy dodržíme pořadí paže, tělo, slajd.

Aktivujeme pouze ty svaly, které mají svou specifickou funkci během návratového pohybu. Toho dosáhneme hlavně uvolněním rukou, paží a ramen, tedy částí těla, kde je napětí převládající. Svalstvo trupu bude následně v záseku pracovat mnohem efektivněji, když začne zátahem v přirozeně uvolněné pozici a svaly budou kontrahovat až v momentě, kdy je zatížíme.

Hlava zůstává při návratu vodorovně s hladinou – oči drží horizontální rovinu pohledu a určují přirozené držení hlavy a uvolnění v oblasti šíje.

Vesla jsou v průběhu odhozu naplošená a technicky zdatní veslaři je mají těsně nad vodou, tedy vesla se nedotýkají vodní hladiny. V případě horších povětrnostních podmínek, kdy je hladina zvlněná, je někdy potřeba zamáčknout vesla pomocí předloktí do lodi víc tak, aby se veslař vyvaroval střetu s vlnami, které by mohly rozhodit jeho balanc a zpomalit tak jeho loď. Technicky zdatní veslaři dokáží



v závislosti na povětrnostních podmínkách změnit výšku, ve které vedou vesla v návratu (v nepohonné fázi záběru) tak, aby vůbec neškrtili o vodní hladinu.

5.3.3 Křížení vesel

S překlápěním těla následuje také křížení vesel. Levá dlaň, ve které je pačina vesla, by měla být mírně vepředu před pravou dlaní nebo lehce nad pravou dlaní. Obě varianty jsou správně a odpovídají seřízení lodí, které se nastavují tak, že je v krakorci zabudován rozdíl minimálně jednoho centimetru. Je to právě z důvodu křížení vesel. Jakmile je moment křížení vesel překonán, paže se vyrovnávají do stejné, symetrické polohy a připravují se na zásek. Křížení vesel je pro souhru posádky jedním z klíčových aspektů vzájemné harmonie.



5.3.4 Návrat (druhá část)



Po překřížení vesel následuje příprava na zásek. Veslař je uvolněný, pačiny jsou za koleny, kde je dostatečný prostor na vyrovnávání případných balančních nesrovnalostí tlakem vesla do havlinky. Při jízdě dopředu nejprve ponecháváme paty dosednuté na ploše nohavek (mimo jiné v této poloze je loď stabilnější) a paty se zvedají až před zásekem⁷. Paty ponechané dosednuté na ploše nohavek napomáhají veslaři plynule přejet do záseku a lodi posunout se pod veslařem (ujet pod ním), někteří veslaři dokonce popisují, že lze takto loď zrychlit, aniž by na zrychlení lodi využil sílu⁸.

5.3.5 Poměr

Veslařský záběr je plynulý a má svůj vnitřní rytmus, který se často definuje poměrem. Optimální poměr veslařská literatura definuje jako 1:2 kdy zátah (pohonná fáze) je na jednu dobu a návrat (nepohonná fáze) je na dvě doby. Poměr umožňuje lodi a veslaři vytvořit si pravidelný rytmus, který se snaží co nejdéle udržet. Poměr a rytmus také definují zátah veslaře a odpočinek⁹. Je tedy nesmírně důležité maximálně se uvolnit v odpočinkové fázi a využít sil v zátahové fázi.

⁷ pozn.: dřív se učilo přitáhnout za špičky prstů u chodidla, ale tato technika způsobuje horší stabilitu v dotažení dokončení záběru a horší návrat do záseku

⁸ standardní výklad je však takový, že impuls ke zrychlení je možný jen v zátahu.

⁹ až 67 % času při výkonu v závodě nebo v tréninku se nachází v odpočinkové fázi (podle nejnovějších studií)



5.3.6 Zásek (neboli zaveslování)



Vesla jsou nakolmená a připravena k zaseknutí do vody. Tělo je v záseku v nejnáročnější pozici, protože nohy jsou pokrčené, paže vytažené před tělem do stran lodi, tělo je zpevněné pomocí břišních a zádových svalů a loď je velmi náchylná ke ztrátě rovnováhy.

V průběhu jízdy v odhozu loď postupně zpomaluje, aby v průběhu záseku začala zrychlovat. Jakmile se vesla dostanou do vody a jsou plně ponořena, následuje pohonná část veslařského záběru.

Lopatky vesel by optimálně měly být jen lehce ponořeny pod vodní hladinu bez jakékoliv další síly vytvářené na lopatky. To znamená, že lopatky vesel jsou navrženy tak, že si optimálně drží svou hloubku ve vodě. Veslař je zodpovědný pouze za to, aby s co nejmenším úsilím zanořil lopatku do vody. Poté následuje zatáh.

Při koordinaci pohybu zde dodržujeme pořadí ruce, nohy, záda, přičemž ruce zůstávají v záseku natažené. V okamžiku záseku nepřesahují holeně svislou polohu (90°k vodě) a zajistíme tak antropometricky výhodnou výchozí pozici pro zapojení čtyřhlavého svalu stehenního. Jinými slovy – přílišný předklon není užitečný.



5.3.7 Průtah (pohonná fáze)



Průtah je pohonnou částí veslařského záběru, je tedy důležitým z pohledu generování rychlosti. Průtah se často definuje pro lepší pochopení jako dřep s činkou, kdy činka ve veslování představuje vesla. Veslař za vesla tahá v následujícím pořadí: přední a zadní stehenní svaly, hýžďové svaly, zádové svaly, břišní svaly a svaly na pažích (bicepsy). Výčet zapojení svalových skupin také ukazuje, že se nejprve zapojují největší svalové části a postupně přecházejí k menším svalovým skupinám. Britští trenéři často v literatuře zmiňují, že v průtahu po veslaři chtějí, aby „visel“ na veslech a využil tak váhu svého těla k tomu, aby vesla přitáhl ze začátku do konce záběru.

5.3.8 Start

Ve veslování se dá všechno natrénovat, změřit, vyhodnotit. Startovní sekvence také. **Start je důležitou součástí závodu.** Nabývá na klíčové důležitosti až u vrcholového sportu. Z nulové rychlosti se snažíme rozjet loď v co nejkratším čase na co nejvyšší rychlost efektivně a bezpečně. Startovní sekvence nemusí být jen „půl-půl-půl-třičtvrtě-celá,“ jak často slycháme křičet kormidelníky na žákovských závodech, ale může to být cokoli, co bude dané posádce vyhovovat a bude mít otestované, že funguje. [\(video\)](#)

V dnešní době si za pomoci veslařské elektroniky můžete otestovat několik startovních sekvencí a zjistit, která byla pro danou posádku nejúčinnější. Nebojte se experimentovat a předejte zodpovědnost samotným veslařům, aby si vyzkoušeli, co a jak. Start je nedílnou součástí závodu, proto by měl být i nedílnou součástí přípravy. Veslaři by si měli mít možnost start a startovní sekvence vyzkoušet. Nejlépe po



důkladném rozveslování na začátku tréninku, kdy ještě nejsou unaveni.

Trenér by měl také jednou za čas pro své závodníky nasimulovat podmínky závodu. Tedy vybrat si pevný bod na řece (popřípadě z člunu), hrát roli rozhodčího, navádět veslaře na start, přečíst fiktivní startovní listinu a odstartovat veslaře do fiktivního závodu. Rozdílné jsou závody na domácí půdě v českém jazyce a v zahraničí. Kolikrát neznalost startovních pokynů v angličtině „*Attention – Row!*“ může způsobit zaváhání, které se již jen velmi těžko dojíždí.

Někdy se v zahraničí používá místo „*Row*“ zvukový signál (stejně jako v račické Labe aréně). Všechny posádky si můžou den před závodem vyzkoušet specifický závodní systém mezinárodních závodů. Tento postup je obvyklý nejen na mezinárodních závodech, ale i na závodech světového poháru a mistrovství světa.

Veslař by měl v kategorii dorostu a juniorů také ovládat základní veslařské pojmy v angličtině tak, aby případně rozuměl svým soupeřům a rozhodčím na mezinárodních závodech.

Před samotným startem veslař nebo posádka kontroluje správné nasměrování lodi. V případě náročných povětrnostních podmínek (boční vítr) si najíždí víc na jednu stranu, protože počítá s časovou prodlevou, než rozhodčí závod odstartuje a loď se mezitím vrátí do směru jízdy.

Veslař si také zkontroluje hloubku vesel ve vodě jednoduchým trikem (viz video níže), zklidní dech a připraví se na startovní signál, po kterém si veslař myslí především na práci dolních končetin.

Loď veslař rozjíždí pomocí kratších záběrů, které se postupně prodlužují, až přejde do postartovního sprintu. ([video](#))

Z fyziologického pohledu využíváme při startu energetické krytí ATP-CP (adenosintrifosfát-kreatinfosfát), které nám stačí na pokrytí prvních 10-15 vteřin. Je to „energie zadarmo,“ která nijak neovlivní průběh celého závodu, ale dokáže nám velmi dobře závod rozjet. Často na závodech vidíme, že některé posádky po 7-10 startovních záběrech získávají vedení až o půl lodě, což může být 0,5-1 vteřina náskoku po 10-15 vteřinách úsilí.



5.3.9 Úprava směru jízdy při veslování

Úprava směru jízdy po startu nebo v průběhu závodu hraje také důležitou roli. U větších posádek je za úpravu směru jízdy lodi zodpovědný kormidelník nebo kormidlo v lodi. U menších posádek (skif a dvojskif) je posádka nebo jednotlivec zodpovědný za úpravu směru jízdy sám.

Úpravu směru jízdy provádíme větším tlakem jedné nohy v průběhu průtahu tak, že pokud chceme jet doleva, vytváříme větší tlak pravou nohou do nohavky. V případě větší korelace směru jízdy musíme tento proces třikrát až čtyřikrát zopakovat. [\(video\)](#)

Často se setkáváme s korekcí směru jízdy horními končetinami, ale tento způsob úpravy směru je nevhodný, narušuje rytmus závodního záběru a předčasně závodníka vyčerpává.

5.3.10 Taktická příprava

Taktická příprava je souhrn všech možností, které v souladu s pravidly přispívají k dosažení nejlepších výsledků v závodě.

Každý závodník je před závodem po tělesné, technické a psychické stránce připraven na jiné úrovni. Taktika mu napomáhá dále vylepšit jeho výkon. Proto díky dobře zvolené taktice může i hůře připravený závodník zvítězit nad lepším soupeřem.

Taktiku rozlišujeme na:

- 1. Taktiku před závodem* – zahrnuje především výběr závodů, přípravu a kontrolu veslařského materiálu, volbu způsobu rozcvičení a rozjetí před závodem, stanovení mezičasů, stanovení způsobu řešení eventuálního předjíždění slabšího soupeře na trati, atd.
- 2. Taktiku při závodě* – souvisí se způsobem jízdy, určuje se také na základě závodního stylu soupeřů, otázkou taktiky je i schopnost hodnotit svůj závod a vyvodit závěry pro další závody.

Trénink taktiky

Je zřejmé, že taktika nabývá na významu se stoupající výkonnostní úrovni. Nacvičujeme ji ovšem již u žactva. Stane se tak nedílnou součástí celoroční přípravy. Taktické prvky se lépe učí při skupinových trénincích – snadněji se navazují obdobné závodní podmínky (pro nácvik taktiky je tento způsob výhodnější). Všem začínajícím závodníkům je důležité vštěpovat zásadu, že největší taktickou zbraní je důvěra ve vlastní síly vyplývající ze svědomité přípravy.



5.3.11 Seřizování lodí a vesel na míru veslaře

Pro co nejúčinnější zásek a průtah je dobré si seřídít loď a vesla podle nejnovějších poznatků. V zahraničí se nová metoda seřizování popisuje jako „*scale the rig*“, což by se dalo přeložit jako upravení nastavení lodi v závislosti na výšce, váze a výkonu veslaře tak, aby jeho úhel záseku byl co nejvyšší a umožnil tak konkrétnímu veslaři nebo veslaře co nejdelší optimální záběr.

Zajímavost z praxe:

Pro příklad uvádíme čísla Ondřeje Synka, který vesluje s vyložením 160 cm, délkou vesel má 288 cm a vnitřní páku 88 cm. Ačkoliv je to náš nejlepší veslař, nikdo jiný kromě Ondřeje Synka by však s těmito čísly neměl bez rozmyslu veslovat – je to totiž seřízení vhodné právě pro Ondřeje Synka. Do kontrastu dáme čísla lehkovážné skifařky, která svých nejlepších výkonů dosáhla s vyložením 151,5 cm, délkou vesel 278 cm a vnitřní pákou 74 cm, protože lehkovážná skifařka měřila 161 cm a vážila necelých 55 kg. Ve vodě však dosahovala stejných pracovních úhlů jako Ondřej Synek.

5.3.12 Technická cvičení pro dorost a juniory

Veslařská abeceda – viz kapitola 7.2

Cvičení na uvolnění dlaní

Otevřené dlaně – v odhozu otevřené dlaně, veslař se neškrτά o vodní hladinu ([video](#))

Hra na piano – přehmatávání z pačiny mimo a zpět, veslař neškrτά o vodní hladinu ([video](#))

Zamávej mi oběma rukama – není potřeba držet vesla, vesla se vrací zpět k tělu veslaře ([video](#))

Otáčení vesel o 360 stupňů – veslař otáčí nejprve jedno veslo o 360 stupňů, poté druhé a časem bude schopen otáčet obě vesla najednou ([video](#))



Cvičení na větší komfort v lodi

Vesla ve vodě bez dlaní na pačínách – po zaseknutí vesel do vody se pustí dlaně pačin, veslař pozoruje, jak si vesla drží optimální hloubku a projíždějí si průtah společně s ním

Přehození dlaní z vesla na veslo – plnohodnotné veslování a kontrování ([video](#))

Veslování s chodidly na nohavkách – trénink pevného došlapu na plná chodidla

Dvě 100% kolmá vesla – trénink pro přesné vyndávání vesel v konci záběru ([video](#))

Tlak na paty – vyzkoušení si principu tlaku na paty na místě a pochopení ujetí lodě pod hýžděmi

Balanční cvičení

Stabilita v začátku – postupně lepší kontrola nad jednotlivými fázemi těla, veslař si uvědomuje své tělo v prostoru lodě

Jednou rukou kontra, druhou veslování – rychlejší nácvik otáčení lodě

Cvičení s pauzou – různé fáze záběru

Balanční cvičení – různé typy holubiček: nad koleny, v začátku, v záklonu ([video](#))

Balanční cvičení ve vlnách

Balanční cvičení na čas

Cvičení na ovládnání lodi*Rozložený start*

Start ([video](#))

Závodní start s kolmými vesly

Letmý start

Krátký sprint s kolmými vesly

Zatáčka o 180 stupňů (River Turn) na čas s kolmými vesly

Zatáčení lodi v průběhu veslování ([video](#))

Hry (ostatní cvičení)

Gondola ([video](#))

Helikoptéra ([video](#))



Stojka v lodi

Žonglování s míčky

Veslování s jedním veslem, druhé veslo mimo loď (video)

Přendání jednoho vesla z jedné havlinky do druhé a to samé s druhým veslem

5.3.13 Časté technické chyby a návod na odstranění

Podjíždění si slajdem (video)

Zvedání ramen v záseku (video)

Vesla od vody (video)

Nečisté vyndávání vesel z vody (video)

Předčasné pokrčení paží (video)

5.4 TECHNICA NEPÁROVÉHO VESLOVÁNÍ

Při popisu techniky nepárového veslování by se mělo vycházet z techniky párového veslování – s drobnými změnami v průběhu záběru. Nejdůležitější změnou je asymetrické vytažení do jedné nebo do druhé strany veslaře podle toho, jestli sedí na strokovské nebo háčkovské straně. K dosažení optimálního vytažení je zapotřebí, aby veslař v průběhu návratu roztáhl nohy tak, aby se horní polovina těla dokázala vytáhnout do strany za veslem.

Oproti párovému veslování se nepárové liší v práci horních končetin při vyndání vesla z vody, vedení vesla nad vodou v návratu a nakolmení vesla před zásekem. Stejně jako u párového veslování veslo vyndáváme kolmé z vody. Rozdílem je, že veslo z vody vyndává zejména vnější paže. **Práce otáčení vesla do ploché pozice zůstává pouze na vnitřní ruce**, což zpočátku veslařům působí problémy. Přenesení vesla nad vodou v návratu zajišťuje vnější paže tlakem dolů. **Nakolmení vesla před zásekem zajišťuje pouze vnitřní ruka**. V průtahu dochází k přenosu síly přes obě horní končetiny (a samozřejmě i zbytek těla), ale díky lepšímu pákovému poměru je však dáván důraz na přenos síly přes vnější paži.



Pokud mladý veslař nezvládá dobře techniku párového veslování, nemůžeme očekávat ani dobrou techniku nepárového veslování.

5.4.1 Zásek (neboli zaveslování)

Veslo je nakolmené a připravené k zaveslování do vody. Tělo je v záseku v nejnáročnější pozici, protože nohy jsou pokrčené, paže vytažené do jedné nebo do druhé strany lodě, tělo je zpevněné pomocí břišních a zádočných svalů a loď je velmi náchylná ke ztrátě rovnováhy. Perfektní souhra posádky je v záseku důležitá, aby nedocházelo ke zbytečným ztrátám rychlosti lodí¹⁰. V průběhu jízdy v odhozu loď postupně zpomaluje, aby v průběhu záběru začala zrychlovat. Jakmile se veslo dostane do vody a je plně ponořeno následuje pohonná část veslařského záběru.

Lopatka vesla by optimálně měla být jen lehce ponořena pod vodní hladinu (lopatka „zaklapne“ pod hladinu) - bez jakékoliv další síly vytvářené na lopatku.

V předklonu by obě paže měly být v ideálním případě napnuté – dochází k otočení trupu (rotaci) kolem vnitřní nohy. Ramena zůstávají stejně vysoko (zatímco dříve se veslovalo s jedním ramenem výš než s druhým, resp. vnitřní rameno bylo níž než vnější rameno). Při koordinaci pohybu tedy dodržujeme pořadí ruce, nohy, záda.

V okamžiku záseku nepřesahují holeně svislou polohu (90°k vodě) a zajistíme tak antropometricky výhodnou výchozí pozici pro zapojení čtyřhlavého svalu stehenního.



5.4.2 Průtah (pohonná fáze)

Průtah je pohonnou částí veslařského záběru, je tedy důležitým z pohledu generování

¹⁰ Zajímavost z praxe: Někdy se v literatuře uvádí, že háček na dvojce bez kormidelníka zasekává o zlomek vteřiny dřív než strok aby předcházel případnému přetáčení lodí.



rychlosti. Průtah se často definuje pro lepší pochopení jako dřep s činkou, kdy činka ve veslování představuje vesla. Veslař za vesla tahá v následujícím pořadí: přední a zadní stehenní svaly, hýžďové svaly, zádové svaly, břišní svaly a svaly na pažích (bicepsy). Výčet zapojení svalových skupin také ukazuje, že se nejprve zapojují největší svalové části a postupně přecházejí k menším svalovým skupinám. Britští trenéři často v literatuře zmiňují, že v průtahu po veslaři chtějí, aby „visel“ na veslech a využil tak váhu svého těla k tomu, aby vesla přitáhl ze začátku do konce záběru.

U nepárového veslování má každá paže jinou roli. Vnější paže přenáší sílu z lopatky vesla do lodi, zatímco vnitřní paže je zodpovědná za čisté zaveslování a vyndání vesla z vody. Většinu času mají obě paže stejnou roli, ale v těchto momentech se jejich role rozdělují.

V průtahu dochází k přenosu síly přes obě horní končetiny. Díky lepšímu pákovému poměru je dáván důraz na přenos síly přes vnější paži. Ruce drží veslo na pačině ve vzdálenosti ne užší než 15 cm a ne širší než šířka ramen závodníka.



5.4.3 Dokončení

Veslař sedí v mírném záklonu, ruce má na nepárové pačině (v úhlu vesel cca 30 stupňů), nohy jsou natažené a břišní svaly společně se zádovými svaly udržují vzpřímený záklon. Lokty míří mírně od těla směrem ven z lodě a dlaně drží pačiny vesel tak, že vnější dlaň tlačí pačinu vesla dolů a vnitřní dlaň otáčí lopatku vesla.



5.4.4 Návrat (odpočinková fáze)

Odhozem začíná nepohonná fáze záběrového cyklu, přenesení vesel přes vodu a příprava na další zátaž. “Nechat loď běžet” a uvolnit se je hlavní zásadou pro provedení pohybu v této fázi.

Veslo se kolmé vyndává z vody a poté naploší¹¹. Následně dochází k postupnému natažení paží a překlápění zad do předklonu – paže se natahují přes kolena, následuje překlápění zad/těla vpřed nad nohavky. Rotace při překlápění těla probíhá v kyčelním kloubu (hrud' proti stehnům).

Jakmile dojde k úplnému překlopení zad a natažení paží za kolena do prostoru, kterému říkáme „okno“ nebo „obdélník“, následuje pokrčení dolních končetin, roztáhnutí nohou a jízda na slajdu do záseku. Při koordinaci pohybu tedy dodržujeme pořadí paže, tělo, slajd.

Aktivujeme pouze ty svaly, které mají svou specifickou funkci během návratového pohybu. Toho dosáhneme hlavně uvolněním rukou, paží a ramen, tedy částí těla, kde je napětí převládající. Svalstvo trupu bude následně v záseku pracovat mnohem efektivněji, když začne zátažem v přirozeně uvolněné pozici a svaly budou kontrahovat až v momentě, kdy je zatížíme.

Hlava zůstává při návratu vodorovně s hladinou – oči drží horizontální rovinu pohledu a určují přirozené držení hlavy a uvolnění v oblasti šíje.

¹¹ Zajímavost: V této fázi některá zahraniční literatura uvádí termín „mikropauzu,“ drobné vyčkání a až teprve poté pokračovat s překlápěním zad do předklonu a natažením paží. Avšak z pohledu metodiky veslování pro děti a mládež je využití termínu „mikropauzy,“ více než sporné a raději proto doporučujeme plynulé pokračování záběru.



Veslo je v průběhu odhozu naplošené, veslo se nedotýká vodní hladiny. V případě horších povětrnostních podmínek, kdy je hladina zvlněná je někdy potřeba zamáčknout veslo pomocí předloktí do lodi víc tak, aby se veslař vyvaroval střetu s vlnami, které by mohly rozhodit jeho balanc a zpomalit tak jeho loď. Tuto informaci je potřeba komunikovat napříč posádkou, aby nedocházelo ke zbytečné ztrátě rovnováhy u nepárové posádky. Technicky zdatní veslaři dokáží v závislosti na povětrnostních podmínkách změnit výšku, ve které vedou vesla v návratu (v nepohonné fázi záběru) tak, aby vůbec neškrtali o vodní hladinu a zároveň neovlivnili rovnováhu lodi.



Veslař se uvolní, jakmile plynule dostane pačinu za kolena, kde je dostatečný prostor na vyrovnávání případných balančních nesrovnalostí tlakem vesla do havlinky. Při jízdě dopředu nejprve ponecháváme paty dosednuté na desce nohavek (mimo jiné v této poloze je loď stabilnější) a paty se zvedají až před zásekem¹². Paty ponechané dosednuté na ploše nohavek napomáhají veslaři plynule přejet do záseku a lodi posunout se pod veslařem (ujet pod ním), někteří veslaři dokonce popisují, že lze takto loď zrychlit, aniž by na zrychlení lodi využil sílu¹³.

¹² pozn.: dřív se učilo přitáhnout za špičky prstů u chodidla, ale tato technika způsobuje horší stabilitu v dotažení dokončení záběru, „podjíždění“ a horší návrat do záseku

¹³ standardní výklad je však takový, že impuls ke zrychlení je možný jen v zátahu.

6. VESLAŘSKÝ TRENAŽÉR

Veslování na trenažéru je v současnosti samostatné sportovní odvětví. Je v něm velký potenciál pro rozšíření veslování v ČR mezi doposud neveslařskou populaci.

V roce 2018 se ve spolupráci s FISA (mezinárodní veslařskou federací) uskutečnilo první mistrovství světa v jízdě na veslařských trenažérech. Z českých veslařů na MS startoval Jakub Podrazil, který zvítězil a stal se prvním mistrem světa v halovém veslování na trenažéru. V roce 2020 proběhlo ME v Praze. Na rok 2023 ČVS kandiduje na uspořádání mistrovství světa.

V současné době se nové poznatky z veslování na veslařském trenažéru přenášejí i do samotné techniky veslování, která je na veslařském trenažéru *stejná jako na vodě*. Jen je v některých aspektech veslařského záběru zjednodušena.

6.1 TECHNIKA VESLOVÁNÍ NA TRENAŽÉRU

Volker Nolte, metodik kanadské veslařské federace často říká: „Learn to Love your Erg,“ neboli nauč se milovat svůj trenažér.

Od listopadu do poloviny března většina mladých veslařů v Čechách a na Moravě nevesluje na vodě. Většinu specifické přípravy stráví suchou přípravou a často zejména na trenažéru.

Technika veslování na veslařském trenažéru je zjednodušenou technikou veslování. Z 90 % se dá na trenažéru vytvořit solidní fyzický i technický základ, na kterém veslař nebo veslařka může dlouhodobě stavět. K přiblížení se pocitu na vodě a pilování techniky pomáhají veslařské kolejnice. Dobré výkony se pak dají zajet i s dobrou technikou.

U dětí a mládeže je někdy až 50 % celoroční specifické přípravy věnováno tréninku na trenažéru¹⁴, proto je důležité si uvědomit, že existuje něco jako svalová paměť. Svalová paměť je hlavní důvod, proč by veslování na trenažéru mělo technicky odpovídat veslování na vodě. Špatné návyky z trenažéru vyžadují zbytečný čas navíc, který veslař potřebuje na začátku jarní sezóny k přeučení se špatné techniky na správnou. Ztrácí tak čas na zlepšení veslování.

¹⁴ O rozsahu využití trenažéru v jednotlivých kategoriích – viz. kapitola 3. Etapy sportovní přípravy.

Po celém světě vesluje cca 10x víc lidí na trenažéru než na vodě. Základní technika je snadná a dokáže se jí naučit opravdu každý. Tempo se skládá z těchto již známých fází: **dokončení-návrat-zásek-průtah**.

6.1.1 Dokončení



Dokončení záběru je stejné jako na veslařské lodi. Je to pro nás výchozí poloha, ve které je pačina v obou dlaních a veslař sedí v mírném záklonu. Pačinu veslař drží oběma dlaněmi na obou koncích pačiny těsně před tělem, dívá se vzpřímeně před sebe na monitor, nohy má natažené a záda zpevněna v úhlu 10-15 stupňů za kolmicí.

Lokty směřují do stran tak, aby široké zádové svaly byly aktivovány. Pozice horní části těla je v konci záběru vzpřímená, zpevněná pomocí břišních a zádových svalů (core muscles).

Zpevněná záda a břicho v této pozici zabrání technickým chybám jakými jsou například dotažení s povoleným břichem nebo naopak příliš velký záklon. Příliš velký záklon nadměrně zatěžuje spodní část bederní páteře (což při dlouhodobém přetížení může vést ke zranění spodní části zad).

Z pozice dokončení veslař překlápí ramena a záda až za kolena společně s pažemi do prostoru, kterému říkáme „okno“ nebo „obdélník“. V tomto prostoru veslař vidí natažené nohy a narovnané paže. Záda přešla z pozice dotažení do pozice předklonu rotací v kyčelním kloubu. Teprve poté následuje pokrčení nohou a jízda na slajdu dopředu do záseku.



6.1.2 Zásek (neboli zaveslování)



Plynulou jízdou na slajdu v odpočinkové fázi dojedeme dopředu. Tělo je připravené na zásek. To znamená, že nohy jsou pokrčené, ale holeně nejdou přes kolmici (holeně nepřesahují úhel 90° se zemí). V této pozici vám může pomoci trenér, který se vedle

vás postaví např. s dřevěnou tyčí a ukáže vám, kde je pravý úhel vašich holení na trenážeru.

Ve zjednodušené formě zásek připomíná mrtvý tah. Záda jsou zpevněná (velmi důležité), paže natažené a jen lehce drží pačinu. V této fázi se nadechujeme.

Častými chybami v této fázi je **předčasné podjetí zadkem** (záda povolí při záseku). Chybou je i pokrčení paží v záseku, které snižuje efektivnost tempa. Dojde k přetížení paží a nevyužití zádových svalů při záseku. Protože záda při záseku mají pouze podpůrnou funkci. Pomáhají tempo rozjet a fungují jako páka přenášející sílu.

Zajímavost:

Někdy se stává, že především ženy a dívky (nejen) se dokáží dopředu vytáhnout zbytečně moc, což potom způsobuje neefektivní odkop. Naopak muži se zhoršenou flexibilitou se na kolmici někdy ani nedostanou. V tomto případě je potřeba se zaměřit na protahování. Postupným vylepšováním flexibility selepší i délka záběru v záseku. Další pomůckou může být posunutí nohavek směrem dolů, což také pomůže zlepšit rozsah záběru.

U zbytečně dlouhého záběru pomůže opačné řešení: zvednutí nohavek směrem nahoru. Ztíží to výchozí úhel pro odkopnutí. Jakmile bude tato technická chyba odstraněna je možné nohavky vrátit do optimální polohy.

6.1.3 Průtah (pohonná fáze)



Po odkopnutí nohou přechází zásek v průtah. Veškerou práci v první chvíli vykonávají stehna. Nohy se odkopávají přes chodidla. Snažíme se co nejdříve došlápnout na celé chodilo. Postupně natahujeme nohy, přidáváme záda a dotahujeme pokrčenými pažemi. Jedná se o plynulý proces, který jakmile na něj veslař přijde, je velmi přirozený. V průběhu průtahu se veslař snaží vést pačinu v jedné rovině (stejně jako na vodě). Průtah se provádí na jedno nadechnutí. Vydechuje se po dokončení záběru.

6.1.4 Odhoz (odpočinková fáze)



Z pozice dokončení se veslař dostává do odpočinkové fáze – návratu, protože teoreticky musí odhodit vesla ve dlaních za kolena, aby mu nepřekážela v jízdě dopředu. Na тренаžéru sice vesla v dlaních veslař nemá, přesto chce s pačinou тренаžéru dosáhnout stejného výsledku. Veslař musí aktivně odhodit pačinu тренаžéru až za kolena (aby nám nepřekážela v plynulé jízdě dopředu, do záseku) a teprve poté začít pokrčovat kolena a připravit se na zásek.

Fáze překlopení zad ze záklonu do předklonu (překlopení se provádí v kyčelním kloubu) je nesmírně důležitá a provádí se až do předklonu v úhlu 10-15 stupňů před kolmicí. Záda jsou rovná a paže natažené.

V tento okamžik se můžeme podívat dolů na nohy. Spatříte prostor, kterému říkáme „okno“ nebo „obdélník“. Uvidíte natažené nohy, natažené paže a mírný předklon – tato kombinace je jediná správná.

Při koordinaci pohybu dodržujeme pořadí ruce, záda, nohy. Řetěz trenažéru je po celou dobu jízdy v odhozu i průtahu v jedné rovině (neskáče a nebouchá o trenažér).



6.1.5 Technika na veslařském trenažéru – shrnutí (video)





6.1.6 Časté technické chyby

Předčasné zvedání kolen (video)

Přehnaný záklon (video)

Předčasné zapojení zad (video)

Podjíždění si na slajdu (video)





6.1.7 Odpor na trenažéru

Veslařský trenažér nastavujeme obvykle mezi zátěží 3-5. Pro děti mladší 13 let je zapotřebí zajistit zlehčení trenažéru, které dosáhneme instalací vzduchové brzdy (čelního plastového krytu „větráku“) známé ze SkiErgů, případně přehozením vysokogramážní deky přes celý větrák, čímž se zamezí přívodu vzduchu (méně vzduchu = menší odpor).



Trenažér s volným větrákem (vlevo) a trenažér se vzduchovou brzdou (vpravo).

6.1.8 Drag faktor

Drag faktor je *reálný odpor na veslařském trenažéru*. Toto číslo je relevantní danému veslařskému trenažéru a místě kde se trenažér nachází. Jinými slovy, pokud byste dali vedle sebe dva stejné trenažéry a nastavili na větráku stejnou zátěž je možné, že reálný odpor bude rozdílný. Proč? Reálný odpor je počítán z několika parametrů: nadmožské výšky, teploty vzduchu a množství vzduchu pronikajícího do větráku. To znamená, že nový trenažér v nadmožské výšce 0 m.n.m. bude na zátěž číslo 3 ukazovat vyšší drag faktor než zaprášený trenažér v nadmožské výšce 1000 m.n.m. při stejné zátěži 3.

U mladších veslařských kategorií je drag faktor důležitý pro rozlišení zátěže, kterou dětem nastavujeme – abychom je nepřetěžovali. Pro starší veslaře je znalost osobního drag faktoru důležitá především z pohledu závodů a testování.

Ve veslařském klubu trénují zpravidla na několik málo trenažérech, které jsou „pocitově“ podobné a potom přijedou na závody a trenažéry jsou najednou těžší nebo lehčí při stejném nastavení na větráku.

Proto by si každý veslař od dorosteneckého věku měl před každým tréninkem nastavovat individuálně drag faktor, aby si zvykal na optimální odpor (je to podobné s veslováním na vodě, máme také jeden odpor) a uměl si jej při závodech nebo před

testováním nastavit. Drag faktor také využíváme pro specifický trénink síly (vyšší drag faktor) nebo pro dlouhou základní vytrvalost (nižší drag faktor).

Zobrazení na PM monitoru: *MENU – MORE OPTIONS – DISPLAY DRAG FACTOR.*

Věk veslaře	Drag faktor	Větrák
5-7	max 45	s čelní brzdou
8-10	45-50	s čelní brzdou
11-12	50-65	s čelní brzdou
12-13	60-80	s čelní brzdou nebo volný
13-14	70-90	s čelní brzdou nebo volný
14-15	80-105	volný
16-18 (dívky)	85-120	volný
16-18 (chlapci)	105-130	volný
Kristýna Fleissnerová	100	volný
Ondřej Synek	135	volný

Zajímavost ze světa:

Kiwi dvojka v zimní přípravě často využívala dynamický trenažér na rozvoj specifické síly. Zpočátku si nastavovali vyšší drag faktor, než byl jejich závodní, ale postupem času zjistili, že průběh jejich záběru je pomalý, těžký. Proto experimentovali s drag faktorem a zjistili, že pokud budou mít nižší drag faktor, tak je těžší dosáhnout maximálních wattů, ale charakter jejich záběru se výrazně změnil. Byl rychlý a dynamický. Nakonec zůstali u nižšího drag faktoru a zaměřili se na efektivitu průtahu.

6.1.9 Inspirace nejlepšími veslaři

Jakub Podrazil (první mistr světa ve veslování na trenažéru):

„Nejdřív jsem vůbec nevěděl, co to drag faktor je. Postupem času, jak se zvyšovalo povědomí o trenažérech, jsem začínal na 110. To jsem byl dorostenec, junior (15-18 let). V roce 2017 jsem jezdil na drag faktoru 130 a od začátku zimní sezóny 2018 jezdím na 135. Žádné testování, je to pocitová záležitost. Přijde mi, že je to optimální zátěž a nemám v plánu ji zvyšovat.“

Eric Murray (Kiwi dvojka):

„So 130 was the magical number I did everything at. All my long distance World Records I've got were at 130 and my 2k was at 130. It's an interesting thought as to what people do around the world and I would say it's very specific to people's abilities and strengths and the ways they row the machine.“

Caryn Davies (dvojnásobná olympijská vítězka, USA):

“My drag factor is around 125, which usually works out to a damper setting around 4. I always use the drag factor and not the number on the damper to set up the machine because the damper setting varies a lot depending on how new the erg is and how clean the cage.“

Gevvie Stone (stříbrná skifařka OH 2016):

“I use the calculated drag more than the damper. I look for a drag of about 112 (though I'll go up to 115 for low rate—capped pieces—24 and below) and adjust the damper to hit that 112 (which is usually around 3).“

6.1.10 Dýchání

Při veslování je možné se držet jednoduchého poměru 1:2¹⁵. Průtah na jeden nádech a při odpočinku musíme stihnout dvakrát nádech a výdech s tím, že před zásekem musíme být nadechnuti. Zkuste si dýchání své svěřence naučit. Zjistíte, že pokud doposud dýchali špatně, tak s novým rytmem dýchání si vylepší své skóre na monitoru. Při dýchání se také snažíme dýchat do břicha. Je to náročnější, ale opět

¹⁵ Profesionální veslaři se někdy snaží dosáhnou poměru 1:1.

efektivnější. Pro trénink dechu můžete vyzkoušet jógová dechová cvičení v klidu a postupně je zapojovat při veslování.

6.1.11 Hry

Všechny hry v nabídce jsou dostupné na veslařských trenažérech Concept2 s minimálním požadavkem monitoru PM5. Děti si na základě podnětů trenéra nebo samy zvolí danou hru, kterou poté hrají. Například rybičky jsou omezené časovou hranicí čtyř minut, během které se dítě snaží získat co nejvíce bodů.

Rybičky – sbírání bodů (pojídání rybiček, které se zobrazují na monitoru PM5)

Biatlon – kruhový trénink, možnost kombinace s laserovou puškou (individuální nastavení dle požadavků trenéra)

Triatlon – napříč trenažéry (RowErg, SkiErg, BikeErg)

Dartové – ocenění za přesnost veslařského záběru

Golf – týmy se snaží ujet nejpřesněji danou vzdálenost, sbírají body

Štafety – týmy střídající se na jednom trenažéru proti sobě bojují v různých vzdálenostech (viz projekt Česko vesluje) nejen v rámci klubu, třídy ale i v rámci republiky.

6.2 SLOŽENÍ TRENAŽÉRU CONCEPT2 (video)



PM5 monitor – monitor zaznamenávající trénink do paměti stroje

Rameno monitoru – polohovatelné rameno pro nastavení výšky monitoru

Řetěz – nerezový, poniklovaný řetěz

Pačina – ergonomická, gumová pačina

Nohavky – nastavitelná výška pro umístění chodidel

Popruhy na nohavky – pro uchycení chodidel veslaře

Pohyblivé sedátko („slajd“) – pryžové sedátko s ložiskovými kolečky pro jízdu na kolejnici

Kolejnice – nerezová část trenažéru, po které se posouvá slajd

Nastavení zátěže – rychlé nastavení zátěže (není to Drag Factor)

Přední nohy trenažéru s kolečky – pro snadnější manipulaci se strojem

Zadní nohy trenažéru – gumové koncovky proti poškrábání podlahy

Monitor PM

Práce s monitorem PM (performance monitor) je pro každého veslaře poměrně intuitivní záležitostí, kterou se velmi rychle naučí. Přesto se občas setkáváme s trenéry, kteří některé funkce neznají. Není to jejich chyba, protože kromě manuálu, který se posílá s každým novým trenažérem a je pravidelně aktualizován neexistuje žádné vysvětlení funkcí, které monitor umožňuje. V elektronické verzi metodiky proto připojujeme komentář k jednotlivým nabídkám uživatelského rozhraní monitoru.

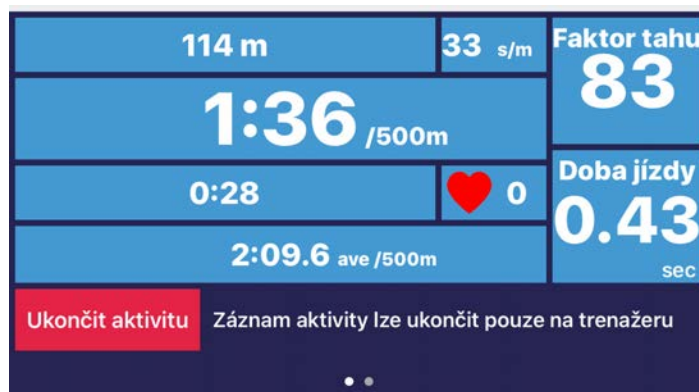
6.3 APLIKACE LABSKÉ AKADEMIE VESLOVÁNÍ

Mobilní aplikace Labská akademie veslování (LAV) byla vyvinuta pro účely používání ve veslařském prostředí a obsahuje:

- Tréninkový deník
- Elektronické verzi metodiky

Tréninkový deník, který umožňuje mimo jiné stahování tréninkových dat z trenažerů od Concept 2 a chytrých havlinek. Tyto data jsou slouží spolu s dalšími funkcemi veslařům jako efektivní nástroj v rámci plánování a průběhu jejich tréninkového procesu.

Mobilní aplikace LAV – data z veslařského trenažeru:



Mobilní aplikace LAV – přehled týdenních aktivit tréninkového deníku:



7. ZÁKLADNÍ VESLAŘSKÁ PRŮPRAVNÁ CVIČENÍ

Veslařský trénink by se dal stručně rozdělit do několika částí:

- rozcvičení na břehu
- veslařská abeceda
- příprava na hlavní tréninkovou náplň
- hlavní tréninková náplň
- vyveslování, technická cvičení
- protažení (mobilita) svalů, aktivní nebo pasivní regenerace (sauna, masáže, fyzioterapie, vířivka, ...).



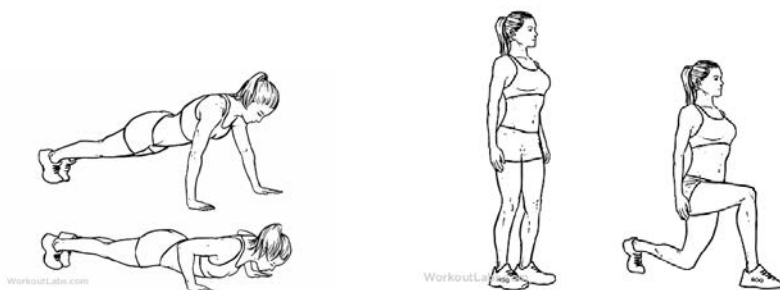
7.1 ROZCVIČENÍ NA BŘEHU

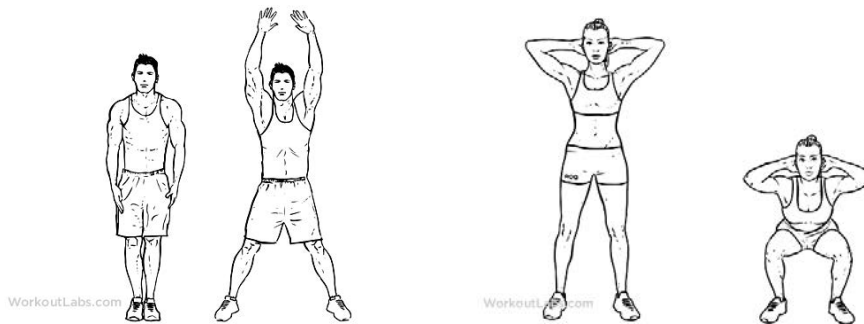
Před každým veslařským tréninkem nebo závodem je důležité prvotní zahřátí všech svalových partií už na břehu, protože chceme, aby svěřenci šli na vodu již rozcvičeni a zahřátí a mohli se věnovat specifické veslařské přípravě.



Před samotným dynamickým rozcvičením (statické protažení svalů následuje až po tréninku) je důležité svaly zahřát na kole nebo během cca 15 minut soustavným klidným tempem až do mírného opocení. Po zahřátí následuje série dynamických cviků, které specificky zaktivují hlavní veslařské svalové partie. 5-6 vybraných cviků se opakuje 20x:

- veslařské dřepy
- kliky
- rotace ramen
- přenos z jedné strany na druhou
- výpady





7.2 VESLAŘSKÁ ABECEDA

Rozveslování na vodě za pomoci veslařské abecedy pomáhá veslaři připomenout si správnou sekvenci a provedení veslařského záběru před samotným tréninkem. Úvodem je však nutné se dobře usadit na sedátko („slajd“) tak, abychom díky správné pozici pánve mohli držet přirozenou pozici trupu, dokázali zapojit hluboký stabilizační systém a nepřetěžovali tak bederní část zad. Při natažených dolních končetinách a s rovnými zády jdeme do maximálního předklonu v kyčelním kloubu a vystrčíme hýždě vzad. V této pozici se usadíme na sedacích kostech přímo do dírek pojízdného sedátka („slajdu“) k tomu určených.



Část 1: bez „slajdu“, celá posádka – vždy 10x:

1. „bez slajdu“ s plošením lopatek (v mírném záklonu - 10 až 15° za kolmicí trupu)
2. „bez slajdu“ s kolmými lopatkami (v mírném záklonu - 10 až 15° za kolmicí trupu)
3. „záda + ruce“, tj. bez slajdu a s překlápěním trupu v kyčelním kloubu, s plošením lopatek
4. „záda + ruce“, tj. bez slajdu a s překlápěním trupu v kyčelním kloubu, s kolmými lopatkami

Část 2: se „slajdem“, celá posádka – vždy 10x:

1. „půl slajdu“ s plošením lopatek
2. „půl slajdu“ s kolmými lopatkami
3. „celé tempo“ - první polovina záběru s kolmými lopatkami nad vodou
4. „celé tempo“ - druhá polovina záběru s kolmými lopatkami nad vodou
5. „celé tempo“ - celý záběr s kolmými lopatkami

Část 3: rozfázované tempo¹⁶, vždy půl posádky (mimo skifu) – vždy 10x:

Řazeno od zaveslování ve směru zátahu – s kolmou lopatkou:

1. „zaveslování“
Zaveslování ve výhmatu. Pohon zajišťují pouze dolní končetiny pohybem sedátka max. 3 až 5 cm. Nohy tak zajišťují pohyb horizontální a ruce napnuté v lokti zajišťují pohyb vertikální.
2. „půl slajdu jen nohama“ *První polovina práce dolních končetin při udržení předklonu trupu a při natažených pažích.*
3. „celý slajd jen nohama“
Maximální rozsah práce dolních končetin při udržení předklonu trupu a při natažených pažích
4. „Nohy a tělo“
Na celý rozsah práce dolních končetin navazuje práce trupu. Paže ještě zůstávají stále natažené.
5. „celé tempo“
Provedení celého veslařského záběru se správným pořadím zapojovaných partií, tedy nejprve práce dolních končetin, trupu a na závěr horních končetin. Stále s kolmými lopatkami.

¹⁶ Série cviků známá také pod názvem „Švédsko, Metodika“

Celá série cviků části 3 se oproti předchozím provádí se zvýšenou intenzitou zátahu a je soustředěna především na správné pořadí zapojovaných partií a dynamickou práci dolních končetin.

V posádce je možno provádět cvičení s různými obměnami střídání a s různým počtem zapojených členů do jednoho cvičení. Např. pro část 3 Veslařské abecedy u posádky 4-:

- 1.a. horní dvojice: zaveslování v předklonu
- 1.b. dolní dvojice: zaveslování v předklonu
- 2.a. horní dvojice: půl „slajdu“ s nataženými pažemi; v předklonu
- 2.b. dolní dvojice: půl „slajdu“ s nataženými pažemi; v předklonu
- atd.

nebo

- 1.a. horní dvojice: zaveslování v předklonu
- 2.a. horní dvojice: půl „slajdu“ s nataženými pažemi; v předklonu
- atd.
- 1.b. dolní dvojice: zaveslování v předklonu
- 2.b. dolní dvojice: půl „slajdu“ s nataženými pažemi; v předklonu
- atd.

Je možné toto cvičení provést na závěr i se zapojením celé posádky.

Veslařská abeceda umožní veslaři si připomenout a procvičit ideální průběh záběru a také díky práci s kolmou lopatkou její čisté vyjmutí z vody a stabilitu plavidla. Veslařskou abecedu by měl z paměti umět každý veslař!

Po veslařské abecedě následuje speciální rozveslování podle typu zařazeného tréninku. V přípravě na trénink vyšší intenzity by mělo veslování obsahovat cca 3-6x krátkých intervalů o délce trvání 15 až 30 temp se vzrůstající intenzitou a frekvencí. Po speciálním rozveslování následuje krátké vyveslování či pauza a může začít tréninková náplň.

7.3 ROZVESLOVÁNÍ/VYVESLOVÁNÍ NA VODĚ

Podle typu náplně tréninku zvolíme optimální délku rozveslování a následně vyveslování viz následující tabulka.

Typ tréninku	Rozveslování	Vyveslování
Aktivní regenerace	5-8 minut	5-8 minut
Základní vytrvalost 1	5-8 minut	5-8 minut
Základní vytrvalost 2	8-10 minut	8-10 minut
Intenzivní vytrvalostní	10-12 minut	10-12 minut
Laktátový	12-15 minut	12-15 minut
Alaktátový	15-20 minut	15-20 minut



7.3.1 Vytrvalost ve veslování

Veslařský závod je energeticky ze 70-80 % hrazen z aerobních zdrojů, proto se tréninku vytrvalosti věnujeme systematicky od kategorie dorostu až do dospělých a zároveň mu věnujeme nejvíce času.

Pro potřeby metodiky jsme čtyři známá pásma vytrvalosti rozšířili na šest podle zahraniční literatury a přidali popis míry vnímané námahy, která slouží pro závodníky jako pomůcka pro kontrolu tréninkové intenzity.

7.3.2 Typy vytrvalosti

Typ tréninku	Čas zatížení	Koncentrace mmol/l	Míra vnímané námahy
Aktivní regenerace	60-120 min	1-1.5	námaha se dá velmi dobře zvládnout, dobře se dýchá, snadno se zvládá konverzace
Základní vytrvalost 1	30-60 min	do 2	námaha se dá dobře zvládnout, dá se konverzovat v jednotlivých větách
Základní vytrvalost 2	10-30 min	2-4	námaha na hranici nepříjemná, zrychlený dech, konverzace omezena na krátkou větu
Intenzivní vytrvalostní	5-20 min	4-6	hůř se drží nastavená intenzita, konverzace omezena na jednotlivá slova
Laktátový	30-90 sec	více než 6	pocitově se námaha nedá zvládnout, kompletně bez dechu, neschopnost konverzace
Alaktátový	10-30 sec	velmi nízká	maximální nasazení a koncentrace, bez konverzace



7.4 ERGO ABECEDA

Část 1 – vždy 10x:

1. „bez slajdu“ (v mírném záklonu - 10 až 15° za kolmicí trupu)
2. „záda + ruce“, tj. bez sedátka a s překlápěním trupu v kyčelním kloubu
3. „půl slajdu“
4. „celé tempo“

Část 2: rozfázované tempo¹⁷ – vždy 10x:

Řazeno od zaveslování ve směru zátahu:

1. „nabrání odporu“ / zásek
Chycení odporu větráku prací dolních končetin s využitím max. 3 až 5 cm sedátka.
2. „půl slajdu s nataženými pažemi; v předklonu“
První polovina práce dolních končetin při udržení předklonu trupu a při natažených pažích.
3. „celý slajd s nataženými pažemi; v předklonu“
Maximální rozsah práce dolních končetin při udržení předklonu trupu a při natažených pažích.
4. „celé tempo bez paží“
Provedení celého záběru dolních končetin, na které navazuje práce trupu, bez použití paží.
5. „celé tempo“

Celá série cviků části 2 se oproti předchozím provádí se zvýšenou intenzitou zátahu a je soustředěna především na správné pořadí zapojovaných partií a dynamickou práci dolních končetin. Po celou dobu držíme rukověť trenažéru ve výšce zátahu, nespouštíme dlaně dolů.

Veslařská abeceda umožní veslaři si připomenout ideální průběh veslařského záběru. Veslařskou ERGO abecedu by měl z paměti umět každý halový veslař!

¹⁷ Série cviků známá také pod názvem „Švédsko, Metodika“

Po veslařské abecedě následuje speciální rozveslování podle typu zařazeného tréninku. V přípravě na trénink vyšší intenzity by mělo veslování obsahovat cca 3-6x krátkých intervalů o délce trvání 15 až 30 temp se vzrůstající intenzitou a frekvencí. Po speciálním rozveslování následuje krátké vyveslování či pauza a může začít tréninková náplň.



7.5 ROZVESLOVÁNÍ/VYVESLOVÁNÍ NA TRENAŽÉRU

Typ	Rozveslování	Vyveslování
Aktivní regenerace	5-8 minut	5-8 minut
Základní vytrvalost 1	5-8 minut	5-8 minut
Základní vytrvalost 2	8-10 minut	8-10 minut
Trénink okolo 4mmol	10-12 minut	10-12 minut
Trénink okolo nad ANP	12-15 minut	12-15 minut
ATP-CP	15-20 minut	15-20 minut

8. KOMPLEMENTÁRNÍ (DOPLŇKOVÉ) SPORTY

Cílem metodiky veslování je nejen komplexní pohled na techniku veslování, ale také umožnit stručný rozhled do dalších sportů, které veslování doplňují. V dnešní době není fyzicky ani psychicky možné pouze veslovat. Počet tréninkových jednotek a hodin neustále roste, proto se hledají další možnosti tréninku jak zlepšit celkovou připravenost veslaře.

8.1 CYKLISTIKA

Cyklistika je pro veslaře ideálním doplňkovým sportem, který jim umožňuje jiným pohybem natrénovat velké objemy základní vytrvalosti. Někdo může kriticky poznamenat, že cyklistika se zaměřuje pouze na dolní končetiny a bude mít pravdu. Celkový benefit z pohybu ale převládá, protože při jiné sportovní činnosti veslař nevydrží déle jak hodinu a půl. Nebylo by to pro sportovce zdravé (s výjimkou běžeckého lyžování po osvojení dobré techniky) a mohlo by to vést k jednostrannému přetížení nebo únavovým zlomeninám.

Benefity cyklistiky pro veslaře zahrnují trénink vytrvalosti, trénink síly dolních končetin, vhodný trénink v případě zranění horních končetin, trénink vyšší kadence než je frekvence záběru při veslování. Dalšími netréninkovými benefity jsou změna prostředí, sociální interakce s ostatními členy klubu, případně posádky a možnost soutěžení v jiném sportu než veslování. Podporuje se přirozená závodivost.

Při implementování cyklistiky do celoročního tréninkového plánu je dobré znát technické schopnosti svěřenců a jejich vybavení na cyklistiku. Např. většina veslařů v zahraničí využívá silniční kola, zatímco většina českých dětí začíná na horských kolech. Pro začátek je dobré sjednotit vybavení, domluvit se s místním cyklistickým obchodem na správném nastavení kol pro děti, popřípadě požádat o seminář ohledně techniky jízdy na kole a zásadám bezpečnosti při jízdě na kole.

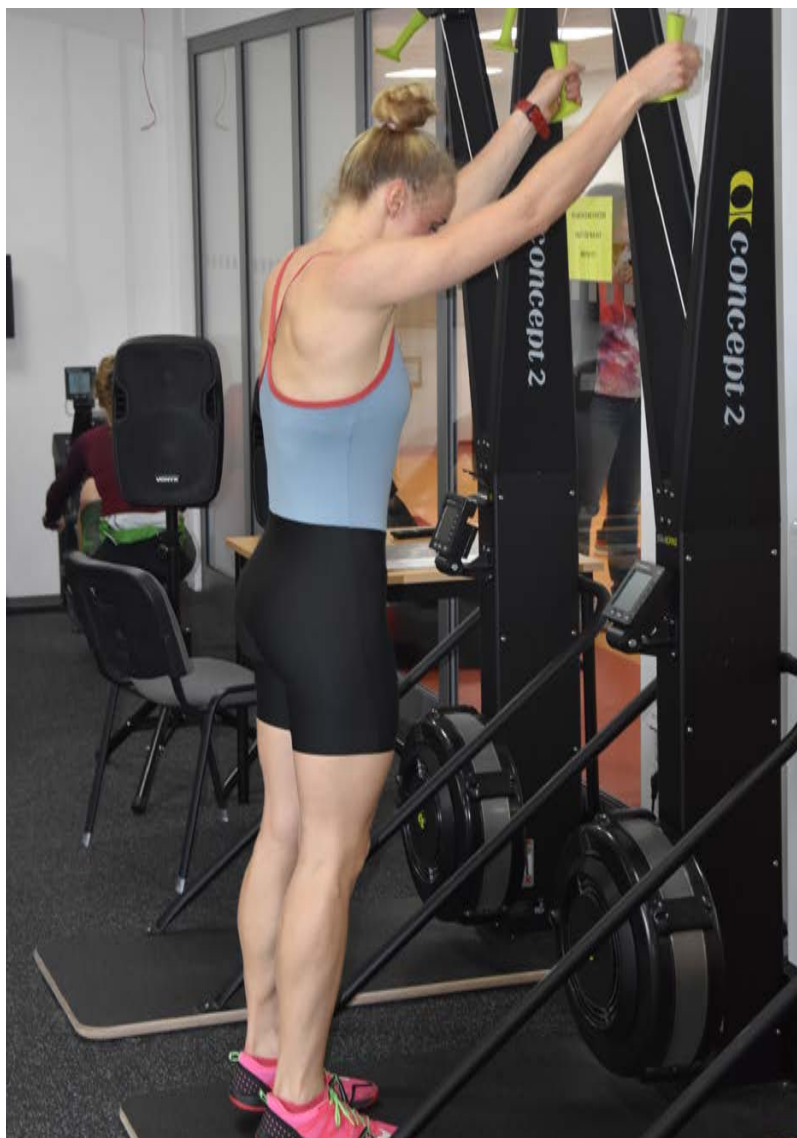
Stejně jako u veslování příprava na trénink hraje důležitou roli. U cyklistiky si musíme uvědomit bezpečnostní rizika spojená s jízdou na kole v silničním provozu. Všechny děti musí povinně nosit přilbu, měl by ji nosit i trenér, protože je pro děti přirozeným vzorem. Doporučujeme také doplnit výbavu o přední bílé a zadní červené světlo pro lepší viditelnost.

Doporučujeme zvýšené opatrnosti při jízdě na kole za ztížených podmínek, jako zejména v dešti, po dešti nebo i na sněhu a náledí. Jedná se o ztížené podmínky, které mohou vést ke zbytečným zraněním.



8.2 BĚŽECKÉ LYŽOVÁNÍ

Běžecké lyžování bylo od nepaměti důležitým doplňkovým sportem pro veslaře a v posledních letech se opět vrací mezi oblíbené zimní aktivity. Nejlepší současní veslaři se pravidelně zúčastňují Jizerské padesátky nebo Krkonošské sedmdesátky kde poměřují síly především ze sebou samými. Běžecké lyžování je vynikající alternativou k zimnímu tréninku na veslařském trenažéru, protože zatěžuje rovnoměrně celé tělo a přitom je velmi šetrné ke kloubnímu aparátu. Po zvládnutí základní techniky (v současné době se preferuje technika volným stylem) veslaři nabírají hodinové objemy v českých horách nebo v zahraničí, kde využívají i vyšší nadmořské výšky. K tréninku techniky doporučujeme se obrátit na trenéry, kteří mají s běžeckým lyžováním zkušenosti nebo přímo oslovit bývalé závodníky v běhu na lyžích, kteří pořádají kurzy běžkování.



Běžecké lyžování vyžaduje zpočátku vyšší časovou investici do správného nácviku techniky, která zahrnuje: základní lyžařské postavení, skluz i odraz z plného chodidla, přenos těžiště těla z lyže na lyži, práce paží a trupu, postupná kontrola nastavení úhlu lyží, držení a vypouštění holí a především schopnost dlouhého, kontrolovaného skluzu na každé z lyží. Celý proces nácviku techniky je poté zakončen komplexní technikou všech tří hlavních bruslařských technik, tj. oboustranného bruslení dvoudobého (tzv. „dva-jedna“), dvoudobého bruslení „houpavého“ i bruslení jednodobého (tzv. „jedna-jedna“).

8.3 CROSSFIT A POSILOVÁNÍ

K dalším doplňkovým sportům patří atletika, plavání, posilování (se správným provedením techniky a se zařazením specifických veslařských cviků, jako zejména přítah na lavici s osou, leg press, mrtvý tah, dřep s činkou, trh s osou nad hlavu) a crossfit. Především crossfit v posledních letech nabývá na významu, protože se jedná o dynamicky se rozvíjející sportovní odvětví a veslaře může inspirovat pro lepší práci se silovou částí tréninku.

CrossFit je „silovým a kondičním tréninkovým programem, který využívá neustálé změny funkčních cviků prováděných s vysokou intenzitou, jehož cílem je dlouhodobě zlepšovat celkovou fyzickou kondici sportujícího.“



Pro české veslaře je crossfit důležitý především z pohledu techniky posilování. Crossfitová centra se specializují na techniku vzpírání, základy gymnastiky, atletiky a plavání. Většina trenérů crossfitu prochází každoročně školeními a také závody, ve kterých si zlepšují jak teoretické, tak praktické znalosti.

Pro ideální spolupráci mezi veslaři a crossfit komunitou je důležité vzájemné pochopení. Veslař musí pochopit, že jeho cílem je zlepšení techniky vzpírání (mrtvý tah, přední dřep, zadní dřep apod.) a tedy zlepšení silových parametrů. Trenér crossfitu musí pochopit, že některé cviky jsou pro veslaře zbytečné na nácvik (muscle up, hand walk) a je lepší se raději zaměřit na kvalitu provedených cviků než na kvantitu.

9. ROZHOVORY S VESLAŘI

Rozhovory s veslaři proběhly v průběhu let 2018-19.

„V průběhu práce na metodice veslování jsem přemýšlela, jak oživit text. Rozhovory mi přišly jako zajímavý nápad, kterými bych obohatila poznatky z veslování, jež se v posledních třiceti letech odehrály. Oslovila jsem přední české veslaře, kteří mi ochotně věnovali svůj čas. Snažila jsem se maximálně přizpůsobit jejich časovým možnostem. Měla jsem připravené otázky, ale často nás osobní příběh zavedl jiným směrem.

U trenéra Milana Dolečka jsem se snažila o důkladný pohled na filozofii trénování, kterou nikde nesdílí, přesto jde ruku v ruce s nejlepšími světovými trenéry současnosti, mezi které Milan patří.

Podobný přístup jsem zvolila i u Ondřeje Synka, který často poskytuje rozhovory do médií, jež se ptají pořád na to samé. Mě zajímala jeho cesta ke skifu, kde musel několikrát překonat legendárního Václava Chalupu, aby konečně mohl usednout na skifařský trůn nejen u nás, ale i na světě.

Nakonec jsem zařadila rozhovory s Přemkem Panuškou, který společně se mnou a Michalem Kurfirstem stál u zrodu Metodiky veslování. Přemek se nedávno vrátil ze čtyřletého angažmá v Německu, kde trénoval nejlepší párové veslařky světa, přesto měl touhu společně předložit českým trenérům praktický text, ze kterého budou čerpat v následujících letech.“

Daniela Nacházelová

Níže si můžete přečíst rozhovory s **Přemylem Panuškou**, který má zkušenosti s trénováním jak na českých, tak na německých vodách. A čtenáři české verze této metodiky si mohou přečíst rozhovory i s dalšími zajímavými osobnostmi českého veslování:

- **Milan Doleček**
- **Jan Navrátil**
- **Jakub Podrazil**
- **Ondřej Synek**

9.1 PŘEMYSL PANUŠKA

S Přemkem jsme si sedli, abychom reflektovali poslední dva roky práce v polovině března 2019. Seděli jsme v Podolí s výhledem na primátorskou zatáčku. Původně jsme se chtěli dívat na projíždějící veslaře, ale v zápalu povídání jsme na veslaře zapomněli. Přemek se koncem roku 2018 vrátil domů a užívá si zaslouženou pauzu. Společně jsme zrekapitulovali jeho kariéru nejen v Německu a porovnali německý a český přístup k tréninku, přípravě a závodům.



Jaká je tvá role v projektu Labské akademie veslování?

Mám roli hlavního metodika. Obsahově i fakticky kontroluji a navrhuji texty v metodice. Aby texty byly pro Metodiku veslování prospěšné a samozřejmě moderní.

Jak vznikla tvá spolupráce na projektu?

Oslovil mě Michal Kurfirst, který si myslel, že jsem vhodný člověk pro tuto roli.

Ráda bych probrala tvůj čas v Německu v DRV. Můžeš mi detailně popsat, jakým způsobem tě německá reprezentace oslovila, jak probíhala tvá práce a jaký je německý systém v porovnání s českým?

Bezpochyby to bylo nejintenzivnější trenérské období mé kariéry. Konečně jsem se dostal k tréninku samotnému. Věnoval jsem se špičkové posádce a neseděl jsem jen v kanceláři. Intenzivní to bylo proto, že šlo o všechno. V Německu jsem začínal v roce 2015, kdy probíhala kvalifikace na olympijské hry v Rio De Janeiru. Veslování je v Německu vnímáno jako národní sport. Když pomínu fotbal, tak dalším sportem je hned veslování dané tradicí, úspěšností i počtem členů ve svazu.

To jsi mě překvapil. Je popularita veslování v Německu srovnatelná s biatlonem?

Určitě. Například mé závodnice byly v úzkém kontaktu s biatlonovými závodnicemi. Byly ze stejných sportovních rezortů a také měly stejné koníčky. Jedna z mých závodnic například lezla po skalách s Laurou Dahlmeirovou a obě strany vnímaly, že veslování i biatlon jsou stejně velké a populární sporty, což u nás není. Veslaři mají malou členskou základnu a mediální zájem prakticky nulový.

Koho jsi v roce 2015 trénoval?

Skočil jsem rovnou do skupiny párového ženského veslování. Je to tradičně velmi silná a úspěšná skupina, na kterou se poutá velká pozornost ze strany svazu. Dlouhodobě měli a mají Němci vynikající párovou čtyřku, ale strádal dvojskif žen. Historicky je prioritou čtyřka párová, proto na dvojskif zůstávají pátá a šestá závodnice, což ale v německém podání pořád znamená vysokou kvalitu závodnic.

Mým úkolem bylo vytvořit dvojskif a dostat jej na solidní mezinárodní úroveň. Zpočátku jsme mluvili o nutnosti se kvalifikovat na olympijské hry, původně jsme uvažovali o umístění okolo osmého místa na MS, ale v průběhu sezóny jsme věděli, že máme na víc.

V posádce se sešly dvě závodnice, které k sobě patřily. Pojetím veslování, stylem ale také obrovskou chutí a motivací. Všechno nám vycházelo lépe, než jsem si představoval, i když první tréninky byly těžké. Byly frustrované z toho, že nejsou ve čtyřce párové, zpočátku měly lehce rozdílný styl veslování... bylo to složité. Ale díky vysoké motivaci závodnic jsme toto složité období nakonec společně překonali.

Z různých měření, která jsem měl k dispozici jsem holkám vysvětloval, že když mají stejné a kolikrát i v některých ohledech lepší parametry, než holky v párové čtyřce, tak není důvod, proč by nemohly být také nejlepší na světě. Nedůvěřivě se na mě dívaly, ale když jsem jim to párkrát zopakoval a nadchnul je tak, že tomu pomalu začínaly věřit.

Jednou jsme si v Lucernu povídali a ty jsi mi říkal, že na silovou přípravu jste měli odborníka. Jak to probíhalo? Protože u nás tomu tak není. Trenér je zodpovědný za komplexnost přípravy, tedy i znalostí silové přípravy, která u nás pokulhává.

Nad skupinou byl a je hlavní trenér, který řídí plán. Proto i posilovna byla pro všechny disciplíny společná (1x, 2x, 4x-) a plán jsme dávali společně dohromady. Ale cítili jsme, že nejsme experti na silovou přípravu. Do olympijských her zbýval rok, proto jsme silovou přípravu začali konzultovat s expertem. Byl to vynikající krok, protože to, co jsme dělali předtím, nebylo úplně špatně, ale díky němu jsme získali jistotu, že je silová příprava správně. Expert nám například pomohl nastavit kontrolní testy a zajistil také smysluplnou pravidelnost opakování testů. Viděli jsme, jak se holky i v silové přípravě výrazně zlepšily. Tedy to mělo velký význam.

Jakým způsobem jste řešili individuální potřeby závodnic v rámci společné přípravy? Je to časté téma a vynikající trenéři tento problém dokáží vyřešit, méně dobří trenéři tvrdí, že to nejde. Jak jste to praktikovali na vrcholové úrovni vy?

Individualizace je nezbytná, protože trénink je maximální a přístup k tomu také. Program byl tak náročný, že bez individuálních opatření by to nebylo možné zvládnout. Například v posilovně byl rozdíl v silových možnostech až několik desítek kilogramů.

Na vodě se s tím nedá moc dělat, v posádce jedou všichni stejný plán. Ale opět na břehu při doplňkových aktivitách se bral ohled na to, jestli někdo jede na maximum a musí si ubrat nebo naopak potřebuje přidat, aby nastala správná odezva organismu. Starší, zkušenější závodnice měly například další náplň kolikrát stejně kvalitní jako tu první.

Jakého výsledku si nejmíc vážíš?

Určitě hned první rok v Německu. Dvojskif vybojoval bronzovou medaili na MS. Ale každou sezónu jsem měl pocit z dobře odvedené práce, i když nebyla medaile, ale dosáhli jsme strop možností dané posádky. To byl náš cíl.

Neměl jsem špatnou sezónu, protože kdybych jí měl, tak bych okamžitě skončil. Konkurence mezi trenéry je obrovská, proto když měl někdo špatný rok, tak skončil. Zvláště když jsem byl cizinec, nároky na mě byly mnohem vyšší. Kdybych dělal chyby, tak jsem skončil velmi rychle.

Jaká je tvá trenérská filozofie?

Mou metodou je získat závodníky pro program, který jsme si stanovili. Pokud je závodník nadšený z programu, je potom nadšený i z výsledků a všechno je potom

snazší. Má metoda spočívá v získání lidí pro program, protože závodníci jej potom plní na víc než na 100 %. Jde o niterné nadšení a důvěru v program.

Celkový program není jen trénink, ale zároveň i výchova. Rád závodníkům vysvětluji po tréninku, jak mají přemýšlet, jak se mají chovat, jak mají dodržovat pravidla fair-play. Mám vyzkoušeno, že čím větší závodnický formát jedince, tím je i lepší člověk, dá-li se to tak říct.

Němci jsou víc uzavřenější, proto bylo těžší si k nim najít cestu. Cestu jsem si k závodníkům našel svým zápallem pro věc. Když jsem po nich chtěl, aby něco dělaly s plným zaujetím, tak jsem to také musel dělat maximálně. Velmi brzy pochopily, že to myslím vážně a začaly mi věřit.

S odstupem času, co tě nejvíc překvapilo?

Situace okolo dvojskifu. Nekonečné lpění na tradici. Že první posádkou musí být čtyřka párová, protože když jsme vychovali světový dvojskif, tak přišel systém a dvojskif obětoval na úkor čtyřky párové. To by se u nás nestalo. Ale možná ani jinde na světě. Pokud bychom měli špičkovou posádku, tak bychom ji maximálně podporovali. To mě asi nejvíc překvapilo.

Lpění na tradicích za každou cenu?

Doslova za každou cenou! Zvláště když výkonnost prvních šesti byla srovnatelná. Ale v jednu chvíli nebyl ani dvojskif ani párová čtyřka. Chyběla trpělivost práce s párovou čtyřkou, která byla druhá na světě! Protože polská posádka byla v danou chvíli o trochu lepší. Rozhodnutí svazu jsem rozuměl, ale sám bych to jako šéftrenér neudělal.

Co tě v Německu mile překvapilo?

Když trenér odvede dobrou práci, tak mu to kolegové i závodníci dají najevo. Trenér je součástí posádky víc než u nás. Když se u nás povede výsledek, tak je trenér anonymní.

Co tě nejvíc zklamalo?

Nic. Vůbec nic mě nezklamalo. Svůj čas v Německu považuji za nádherné trenérské období.

Co podle tebe chybí českému veslování?

Nemáme systém. Pořád si každý trénuje podle sebe, svých zkušeností. Nemáme žádný přesah do zahraničí. Opakujeme pořád stejné tréninkové plány x-let zpátky, nesledují se žádné nové trendy, nic se nezkouší a obecně nikdo s nikým nespolupracuje. Svaz veslování by měl mít systém přípravy, pokud možno světový systém přípravy. Klidně ať se okopíruje. Dělá to celý svět, nikdo nevymýšlí nic nového.

My ale ani nezvládneme se podívat, jak se to dělá za hranicemi. Když už bychom systém přípravy měli, tak jej ale také musíme dodržet. Nelze po třech týdnech si říct, že to nefunguje a systém přípravy opustit. Musí se trpělivě, systematicky a smysluplně pracovat s ozkoušeným modelem.

Můžu oponovat tím, že máme Simona Coxe.

České veslování pozoruji z dálky a je možné, že má světový plán přípravy, ale nevidím to tam. Nevidím, že by se to někam posouvalo.

Má české veslování naopak nějaké přednosti?

Nemá, protože nemá tah na branku, nadšení. Kromě pár jednotlivců, kteří samozřejmě chtějí, tak mi celkově chybí nadšení pro věc. Je to kritika, vím. Nechci kritizovat Český svaz veslování, protože by se na mě dívali skrz prsty po mém návratu z Německa. Ale chybí mi, že se nestaráme o to, abychom byli nejlepší na světě. Musíme chtít být nejlepší na světě. Jsme malá zemička, ale Nový Zéland je ještě menší.

Kde si myslíš, že trenéři obecně dělají největší chyby?

Na to je jednoduchá odpověď, která platí pro všechny úrovně trenérství. Když si trenér myslí, že už ví úplně všechno, tak to je průšvih. Sám jsem si tím prošel. Když jsem trénoval juniory a juniorky byly mistryně světa, tak jsem si myslel, že všemu rozumím a díval jsem se na naše trenéry dospělých veslařů s nepochopením. To je největší chyba. Myslet si, že už všechno vím. A je jedno jestli trénuji žáčky nebo připravuji posádku na olympijské hry. Nadšení a zvědavost patří k naší práci. Shánět si nové informace, metody, zkoušet... ale ne zbytečně riskovat. Neustrnout, být lepší a lepší. Protože závodník také na sobě pracuje a chce být lepší a lepší. Jak se zlepšuje trenér? Že toho ví víc.

Novým trendem ve veslování je vyšší frekvence záběru. Jak to sleduješ?

Nejde to nevnímat. Vyšší frekvence záběru, kratší vesla, lehčí vyložení,... veslaři v současné době mají stejně natrénováno, v podstatě stejně vypadají, mají stejné výkony, proto si myslím, že bude čím dál tím víc rozhodovat technika. Ale co je to technika? Není to veslařský styl, technika je lehkost, celková efektivita. Najednou se ve vyšší frekvenci záběru objevuje ohromná dynamika, která závisí na úrovni technických schopností a vnímání veslaře práce ve vodě.

Nechci říct, že kdo má dobrý cit pro vodu a špatné fyzické parametry, tak vyhraje. To vůbec ne. Ale nelze přehlédnout, že úspěšní veslaři budou umět velmi efektivně, tedy relativně lehce a dynamicky veslovat ve vysoké frekvenci záběru. Aby účinnost práce byla co nejvyšší. Když si vezmu terminologii ze strojírenství, tak se snažíme o co

nejvyšší účinnost systému a jakékoliv úsilí, které se nepromítá do rychlosti lodě v dnešní době škodí.

Co bys chtěl, aby si trenéři odnesli z Metodiky veslování?

Absolvoval jsem nespočet veslařských seminářů a FISA konferencí a vždycky, když jsem se vrátil domů, tak jsem si zpětně probral, co jsem se dozvěděl. Něco se mi nelíbilo, něco už jsem několikrát slyšel, ale vždycky jsem se něco dozvěděl. To by mělo být cílem Metodiky veslování. Většina věcí v Metodice veslování jsou základy. Nesnažili jsme se o revoluci, proto si dokážu představit, co většina trenérů bude říkat. Že už to znají, ale tady by si měli uvědomit, že když si Metodiku veslování pozorně přečtou i několikrát, tak pokaždé objeví něco nového.

Na závěr bych se tě chtěla zeptat, jestli jsi měl prostor mi všechno říct? Jestli jsme probrali celou problematiku veslování?

Jednu věc bych chtěl zdůraznit. Klíčem k úspěchu je vzdělanost. Kvalita mé práce souvisí s tím, co umím, co znám, co jsem si nastudoval a co jsem si vyzkoušel. Nutnost vzdělávání je klíčová. Pokud svaz veslování neorganizuje kurzy, tak se musím naučit anglicky a shánět si materiály sám. Mám zkušenost, že když přijdu v zahraničí za trenérem a povídám si s ním o veslování, tak mě nikdy neodmítne a podělí se rád o své zkušenosti. Se vzdělaností souvisí i zvědavost a chuť se podělit o své zkušenosti a znalosti s dalšími.

9.2 MILAN DOLEČEK



Trenér Ondřeje Synka je muž v pozadí, který nevyhledává pozornost médií ani nevykřikuje do světa převratné názory na trénink, nové postupy a sport obecně. Ve veslařském světě je Milan Doleček mužem, který Ondřejovi před závodem vynese vesla na plato, popřeje mu hodně štěstí do závodu a po závodě je tím, který Ondřejovi vesla zanesou zpět do hangáru. Někdy se zastaví na krátké popovídání, ale jinak jej nepotkáte. Soustředí se na práci a zbytečně neplýtvá svou energií. Milan Doleček je mužem praxe s velkou mírou empatie, který Ondřeje dovedl k pěti titulům mistra světa a třem medailím z olympijských her.

Milane, jak jsi se dostal k veslování?

Začal jsem se stolním tenisem, potom fotbalem, ale vůbec mě nebavilo běhat. Ve třídě jsem měl kamaráda, který vesloval. Jednou mu prý trenér slíbil polárkový dort, když přivede další čtyři kluky. Šel jsem s ním a už jsem zůstal. Bylo to v Neratovicích, odkud pocházím.

Kolik ti bylo let?

Bylo mi čtrnáct let.

Proč jsi zůstal u veslování?

Protože se u veslařů neběhalo. Běh nesnáším. Ale hlavně jsme měli dobrou partu, bylo veselo. Hráli jsme fotbal, nohejbal, jezdili jsme na závody, spali jsme pod stanem. Také jsem vypadl z domova, kde se mi moc nelíbilo. Postupně jsem se fyzicky zlepšoval, i když si dodnes pamatuji, jak mě první závody bolely. Takovou bolest jsem už snad nikdy potom nezažil, ani jako dospělý, když jsem závodil v reprezentaci.

Kdy jsi začal vyhrávat?

Trénoval jsem s kamarádem celé první léto a na podzim jsme vyhráli všechny závody. Kamarád ale přesto s veslováním skončil, proto jsem si musel najít nového parťáka. Začal jsem veslovat s Tomášem Matějovským, který byl ze Slavie. Jezdil jsem za ním do Prahy.

Na mých prvních mezinárodních závodech Družba v Maďarsku jsme získali medaili. Tehdy nám bafuňáři slíbili za odměnu cestu na mistrovství světa juniorů do Kanady, ale nakonec jsme nejeli nikam. Český tým získal čtyři medaile, to nikdo nečekal. Do Kanady odjela jen párová čtyřka kluků a mě skončila juniorská léta. Další rok jsem zůstal na Slavii ve čtyřce bez mužů, závodili jsme na mezinárodních závodech do jednadvaceti let a později jsme přešli na Duklu na vojnu.

Jak to tehdy na Dukle probíhalo?

Pro mě dost blbě, protože jsem měl zranění zad. Měl jsem SI skloubení (blokáda křížokýčelního kloubu) zad, které jsem si způsobil ještě na Slavii. Tehdejší trenér mi nevysvětlil, jak správně posilovat a já, který jsem do té doby v Neratovicích skoro neposiloval, začal zvedat jsem až osmdesát tun za trénink. Nevěděl jsem, jak mám správně cvičit. V Dukle jsem proto dostal nůž na krk. Buď se uzdravím a začnu trénovat nebo mě vyhodí. Naštěstí mi pomohl pan Kozák, který mě poslal za doktorem Peričem. Lékař mi naštěstí operaci nedoporučil a poslal mě za bačou na Slovensko.

Za bačou na Slovensko?

Ano. Dojel jsem do nějaké vesnice autobusem na nádraží, kde měl bača přistavené tři Mercedesy, kterými si lidi vozil k sobě domů. U domu měl frontu dlouhou přes dvacet metrů, a když dokydal hnůj u ovcí, tak začal ordinovat.

Ted' vtipkuješ!

Ne, nedělám si legraci. Dorazil jsem tam v uniformě. Hned mě vzal. Vysvětlil jsem mu, co mi je, on mě vzal, rovnal mě a potom jsem dostal ránu pěstí do SI spojení. A to bylo všechno. Řekl mi, vrať se domů a za tři dny můžeš začít trénovat.

A?

Měl pravdu, pomohlo to. Do té doby jsem půl roku běhal po doktorech a nikdo nevěděl co se mnou. Chodil jsem do Střešovic, kde si kvůli mě doktor vyhodil záda, protože už tehdy jsem byl poměrně narostlý. Jemu se to nepovedlo, ale bačovi ano. Použil na mně metody, které by si asi lékař nemohl dovolit použít a zachránil mi tak veslařskou kariéru.

Máš z nepárového veslování zdravotní problémy?

Jasně že mám. Mám vyhřezlé plotýnky, sesedlou páteř, jedna část těla je silnější a jednu plíci mám větší než tu druhou. Srdce mám zvětšené tréninkem, ale jinak problémy nemám. Samozřejmě pravidelně cvičím a záda posiluji. Fyzická práce je vůbec to nejlepší, co mi pomáhá.

Jakého největšího sportovního výsledku si vážíš?

Jednoznačně medaile z Lucernu. Na dvojce s kormidelníkem jsme na mistrovství světa vybojovali bronzovou medaili. A také druhé místo na náhradní olympiádě v Moskvě na osmiveslici.

Kdy jsi začal uvažovat o trenérství jako profesi?

Nikdy jsem nechtěl trénovat. Protože když jsem viděl svého trenéra Jardu Starostu jak je nervózní, jak se mu někdy vzteky klepe brada tak jsem si říkal, že to nemám zapotřebí. Jarda Starosta měl tehdy tři posádky, práce nad hlavu a někdy opravdu utíkal domů, aby měl trochu času na rodinu. Nikdy jsem nechtěl trénovat na plný úvazek. Pracoval jsem na Dukle jako kuchař a byl jsem spokojený. Jenže mezitím začal můj syn Milan veslovat v Neratovicích. Sám. Nikdo ho k tomu nenutil. Jednou na podzim jsme se byli se ženou podívat na jeho závod a žena mi říká: „Co tomu říkáš?“, protože Milan jel kolem nás na start závodu a jedno veslo mu lezlo z vody a druhé mu tam naopak zůstávalo. Měl špatně seřízenou loď. Tak jsem si od nějakého zahrádkáře půjčil lepicí pásku a Milanovi jsem jedno veslo páskou před startem omotal. Milan odjel závod docela slušně, proto jsem ho ještě s jedním klukem začal po práci trénovat. Kluci začali vyhrávat a já se stal placeným trenérem v Neratovicích.

Tehdy sis poprvé všiml Ondřeje Synka?

Ano. Nejen Ondřeje. Začal jsem si k sobě stahovat šikovné veslařky a veslaře z okolí a z Neratovic jsem vytvořil Labské středisko veslování. Po dvou a půl letech jsem přešel na Duklu s juniory, kam jsem Ondřeje k sobě lákal. Ondřejovi se zpočátku nechtělo, ale nakonec jsem ho přemluvil a začal jsem ho trénovat. Na juniorském mistrovství světa měl můj syn bronzovou na párové čtyřce kluků a Ondřej stříbrnou ze dvojskifu juniorů s Jakubem Hanákem.

Prozradíš mi své vzory? Ať už jako závodník nebo trenér?

Když jsem závodil a trénoval na Dukle, tak mými vzory byl Neffe s Mejtou, kterým jsme s Milanem Kyselkou dělali tréninkové partáky. Z trenérů se mi líbí, jak to dělá Jürgen Grobler, šéftrenér britského nepárového veslování, který vozí medaile pořád. Ale nechtěl bych mít na starosti tolik lidí jako má on.

Jak se vzděláváš?

Musím se přiznat, že moc ne. Ale v poslední době mě nadchl Marián Jelínek, který nám na podzim na Dukle přednášel. Povídal nám o psychice a koučování. Marián nám říkal o věcech, na které já jsem si přišel praxí, ale neumím je tak pěkně pojmenovat jako on. Uvědomil jsem si, že mi to na Ondrovi funguje. Po přednášce jsem si koupil jeho knihu a občas do ní nahlédnu a začtu se. Také se někdy vracím ke svým učebnicím ze školy, když si potřebuji něco ověřit. Jinak jsem trenér na sklonku své kariéry, který se do změn moc neřítí, i když v posledních letech pozoruji zahraniční trenéry, které v Čechách máme. Občas něco zkusím na Ondrovi a dvojce bez kormidelníka mužů, kteří s ním trénují.

Jaké to je trénovat Ondřeje Synka?

Super! Když trénuješ někoho, kdo chce makat tak je to radost. Během našich společných let jsem se naučil Ondřeje dobře číst. Kolikrát už podle výrazu ve tváři ráno poznám jak mu je. Je to asi má velká výhoda, ale zároveň i nevýhoda. Dovedu se dobře vcítit do pocitů jiných. Jde mi to velmi dobře. Také umím velmi dobře ostatní poslouchat a oni se mi rádi svěřují. Nevýhodou je samozřejmě přílišné procítění, které za ostatní kolikrát prožívám. Proto když se nepovede výsledek, který jsem očekával tak nejprve hledám chybu u sebe. Když si myslím, že jsem nechyboval, tak až teprve poté se obracím na závodníka a společnými silami se snažíme najít chybu a příště se jí vyvarovat. S Ondrou mám domluvu, že mi musí říct všechno. Jako trenér musím vědět proč je unavený, co dělal nebo naopak co vynechal. Musím vědět, jestli v neděli pracoval na domě, řezal dříví nebo si dal víc piv než obvykle. Když budu vědět pravdu, tak budu připravený a vím, že třeba trénink nebude stát za nic. Kolikrát je lepší, aby si odpočinul, natáhl se, než aby se zbytečně mordoval. Protože Ondra natrénována má tak to zbytečně neřeším a nerozčiluji se.

Jak vypadá tvá každodenní trenérská práce?

Ondrovi bude letos šestatřicet. Na špičce je hrozně dlouho a proto vím, že u něj už musím soutěživost šetřit. Proto když Ondra nechce jet závody na veslařském trenažéru tak je nejede. Když n a jaře nechce jet testovací šestkilák? Tak ho nebudu nutit. Snažím se aby si Ondra odtrénoval minimum, které potřebuje k tomu aby zůstal nejlepší. Snažím se mu také nahradit věci, které ho nebaví jinými. Například Ondru

baví hokej, tak mu v tréninkovém plánu udělám prostor na hokej místo toho aby se nudil na vodě. Musím také počítat s tím, že další den bude po hokeji unavenější, tak tomu trénink přizpůsobím.

Mám celoroční plán, ale konkrétní náplň připravuji maximálně týden dopředu tak, abych byl schopen reflektovat události nebo změny, které nastaly. Kolikrát se stane, že i týden musím pozměnit. To je možná jeden z důvodů, proč Ondra pořád ještě vesluje, a že si nelezeme na nervy.

Co tě na trénování baví?

U Ondry je to složitější, protože společně trénujeme už dlouho a jen tak něčím mě nepřekvapí. Ale baví mě, když si třeba jiný trenér řekne o radu se svojí posádkou. Vyjedu s nimi na trénink a začnu se dívat. Pozoruji jak veslují a vnímám chyby. Postupně si pro sebe analyzuji co a jak a potom jim začnu nabízet technické tipy nebo technická cvičení jak chybu odstranit. Pro mě je největší zadostiučinění, když z veslování, na které se nedá dívat, je na konci tréninku krásná podívaná. To mám blažený pocit, to je nádhera.

Co mě naopak nebaví jsou veslaři, kterým vysvětluješ donekonečna jak veslovat, ale nejsou schopni si to zapamatovat. Na pět temp se jim třeba podaří veslovat správně a potom to zase zapomenou. Na to nemám nervy. Z toho šílím. Nerad trénuji veslaře, kteří nemají paměť na pohyb.

Co ti u českého veslování chybí?

Ocenil bych profesionální přístup od ostatních. Například když si naplánuji sezónu tak vím, kdy a kam bych rád jel na soustředění, na jaké závody a kdo by nás měl zabezpečit (například masér). Tento seznam bych na začátku sezóny připravil a předal dál a o víc bych se nemusel starat. Tak to bohužel není. Co si nekontroluji dvakrát a neurguji třikrát tak není. Musím si hodně věcí zařídit a sehnat sám a to mi na českém systému vadí. Rád bych se jen věnoval trénování a někdo jiný se staral o zázemí pro závodníky a trenéry.

Co mě přímo rozčiluje je neschopnost na celorepublikové úrovni sladit jednotnou techniku veslování. Nejsme schopni vysvětlit a udělat školení trenérů ohledně techniky veslování. Samozřejmě existují odchylky nebo různé styly, ale v rámci jedné země jezdí všichni stejně. Italové jezdí svým stylem, Britové také. A my? Každý vesluje jinak. Dřív jsem se snažil trenérům pomáhat, ale teď už nevyžádané rady nedávám. Jen když někdo přijde a poprosí mě. Ale přímo mě dere, když vidím, jak někdo blbě vesluje, jak to trenéři děti špatně učí a potom děti přejdou k nám na Duklu a kolikrát se s tím nedá už nic dělat. Zbytečně si tak škodíme. Děti stačí naučit hezky veslovat a v klubu jim vymyslet zábavu, aby tam měly důvod chodit. Nepotřebujeme do nich cpát peníze, které bychom měli naopak investovat do trenérů mládeže.

V čem je naopak české veslování dobré?

Daří se nám vychovat veslaře, kteří by neměli na to uspět na mezinárodní scéně, a přesto uspějí. Nemůžu si pomoci, ale střediska mládeže měla smysl a fungovala. Mladí veslaři by měli vědět, že když budou makat tak se dostanou mezi nejlepší, dostanou kvalitní materiál a dosáhnou na nejvyšší úroveň.

Můžeš mi říct, jestli nad svou prací uvažuješ nad rámec sportovních výsledků? Jestli máš něco jako trenérskou filozofii?

Mám. Už do začátku přemýšlím nad tím, co mí svěřenci trénují. Trénink je musí bavit. Snažím se být mým svěřencům rádce. Nejsem trenér, ani dráb ale jsem rádce. Svěřence nehoním, nebuzeruji, jen jim radím, jak to mají dělat. Když budou chtít a budou to tak dělat, tak mají šanci být dobří. Když to chtějí dělat jinak tak je nemusím trénovat. Jsem tu od toho, abych jim pomáhal zúročit jejich talent a jejich píli.

Milan mě překvapil, protože upřímně neznám jiného českého trenéra, který by se naplno věnoval pouze sportovci a své vlastní ego upozadil. Milan Doleček je trenérem světového formátu, o kterém nevíme, že jej máme. Jeho pohled nejen na sportovní kariéru, ale i na život obecně je velmi nadčasový a už rozumím, proč jsou Milan s Ondřejem nerozlučná dvojice.

Děkuji. Myslím, že takových trenérů u nás moc není. Jak jsi spokojen s Ondřejem Synkem?

Jsem spokojen. Z Ondry vyrostl slušný člověk. Není to nafoukaná hvězdička. Chová se normálně, přirozeně a nemá problémy vyjít i s běžnými kluky, kteří na Dukle jsou. Na začátku jsem se mu snažil vysvětlit ať je v přístupu k médiím nad věcí a bere věci s humorem. Nemá cenu složitě vysvětlovat, proč se něco nepodařilo. Je lepší se z toho poučit a jít dál. Ondra to umí a také si umí spoustu věcí zařídit. Sponzoring, partnery, akce atd. Jednou jsem mu vynadal, protože začal šidit trénink, ale teď to má nastavené tak, že trénink je priorita a ostatní věci počkají. Nemá cenu, aby celý den ležel a nic nedělal. To by ho nebavilo, jen sleduji jak je unavený a někdy mu připomenu, že je toho moc.

Ondra se povedl. Moc lidí netuší, že Ondra se dokáže naprosto v tréninku vyštvávit a nic k tomu nepotřebuje. Nemusím na něj křičet a motivovat ho. Je to v něm.

Pracuješ s Ondřejem Synkem, který je považovaný za velký sportovní talent. Všichni řeší jak talent definovat a kde najít výjimečného sportovce. Co si o tom myslíš?

Před lety jsem byl na nějaké sportovní konferenci, kde byli první trenéři úspěšných sportovců. Byli tam první trenéři Krpálka, Synka a dalších. Tehdy se trenérů zeptali, jestli už tenkrát mohli říct, že pracují s talentem? Od všech trenérů jednotně zaznělo,

že na první pohled to žádný velký talent nebyl. Ale měli něco v sobě. Chtěli makat. Například Ondra byl nešikovný. Nechtěl jezdit na skifu, protože se na něm jednou převrátil. Když v juniorech přešel do Prahy tak se bál jezdit na vlnách. Měl fobii, protože si pamatoval, jak se topil. Proto jsem s ním ze začátku ve vlnách jezdil vedle něj na člunu, aby se fobie zbavil. Během krátké doby se strachu zbavil.

Ale abych se vrátil k tvé otázce. Ne, ani jeden nebyl od začátku sportovním talentem, ale měli k tomu nějaké fyziologické předpoklady. Třeba Krpálek má obrovskou vytrvalost, kterou využije ne přímo v zápase, ale v průběhu turnaje, kdy ostatní už nemůžou, ale on ještě ano. Ondra měl vynikající parametry od začátku, aniž by moc trénoval. Teď už má stabilizovaný výkon, který je opravdu nadstandardní.

Co tebe tvá práce naučila?

Ondra mě naučil chodit včas. Nesnáší čekání, proto když se někde zaseknu na dálnici tak mu hned píšu zprávu, že budu mít zpoždění. Při tréninku vyžaduje maximální soustředění nejen od sebe ale i ode mně. Neexistuje, abych na vodě telefonoval. Jsme tady a teď a makáme na společném cíli.

To tě naučil Ondra, ale co ses naučil ty?

Je to zajímavá práce, když máš lidi jako Ondřej, kteří chtějí a tvrdě pracují. Dává mi to možnost vystoupit ze šedi života, která se točí okolo práce, domácnosti a trochu sportu. Mám výhodu v tom, že když s nimi jedu na soustředění tak si zalyžuji, nebo v létě se projedu na kajaku a jsem u sportu, který mám rád. Stinnou stránkou mé práce jsou nervy, které u toho zažívám. Postupně se učím to tolik nebrat. Pro mě bylo nejhorší trénovat syna Milana. Zblízka jsem viděl, jak mu něco nejde. Kolikrát to byla banalita, jeden nepovedený trénink, ale mně to švalo a bral jsem si to osobně. Ondra je po těch letech skoro také mé dítě, ale už jsem se to naučil. Nehroutím se, když si naštipne koleno nebo natáhne mezižeberní sval. Počkám, až se uzdraví a jedeme dál. Minimálně do Tokia vydržíme.

9.3 JAN NAVRÁTIL (Mladá trenérská krev)



Jan Navrátil je hlavním trenérem ČVK Praha, kde se věnuje především dorostenecké a juniorské kategorii kluků a pomáhá juniorské reprezentaci s přípravou párové skupiny chlapců. Nikdo mu neřekne jinak než Navy. Smíšek ve veslařské komunitě, který při závodech jezdí na kole a bok po boku mu běhá jeho pes Čenda. V neděli odpoledne Navy obvykle přestává mluvit, protože si vždy vykřičí hlasivky na své svěřence. Navy je tvrdý trenér, který dokáže zapálené veslaře dostat až na nejvyšší stupně vítězů v dorosteneckých a juniorských kategoriích.

Jak ses dostal k veslování?

Neměl jsem na vybranou. Dědeček z máminy strany vesloval, rodiče veslovali a já jsem od čtyř let bydlel s našima v bytě správce na veslařské loděnici v Jindřichově Hradci.

Jsi už třetí generace veslařů!

Z mamínčiny strany ano. Můj děda Bohouš Čížek byl ještě z generace veslařů, kteří v létě veslovali a v zimě hráli na zamrzlém rybníku hokej. Tehdy to byl veslařsko-bruslařský klub. Až do své smrti byl s veterány na klubu. Maminka veslovala z Jindřichova Hradce, odkud pochází a táta vesloval v Praze, na Blesku, proto mu Bleskáči nemohli zapomenout, když jsem začal trénovat na ČVK.

Pamatuješ si dědu?

Jasně! Děda byl ochotník, proto mi hodně lidí připisuje moderátorské schopnosti genům, které jsem po něm zdědil.

Moc lidí si nepamatuje, že jsi hrál závodně i hokej. Proč sis nakonec vybral veslování?

S hokejem i veslováním jsem začal najednou. Hokej jsem začal v zimě a v létě téhož roku jsem už seděl na trabantu. Původně jsem zkoušel fotbal, ale ten mi moc nešel. Naši mě dávali na různé sporty, abych se zabavil do té doby, než mi bude jedenáct, kdy jsem začal veslovat. Jinak už od čtyř let hrál na u nás na rybníku hokej. Potom jsem začal chodit do sportovní hokejové třídy, kde jsem hrál na pozici obránce, protože mi chyběla hokejová technika. Hokej jsem hrál až do té doby, než jsem šel na Duklu na vojnu.

Jak jsi to kombinoval hokej s veslováním?

Mojí prioritou bylo veslování, proto jsem s hokejovými trenéry neměl problém. Jen jaro bylo náročné, protože se nám křížily sezóny. Největší extrémy byly, když jsem v pátek hrál zápas, a v sobotu jsem jel závod na trenažéru a v neděli další zápas. Když byl hokejový trénink nebo zápas až po veslování, tak se to dalo zvládnout. Naopak ne.

Jaké to pro tebe bylo vyrůstat a trénovat pouze na kilometrovém rybníku?

Nevadilo mi to. Nejezdili jsme sice objem, ale společně s Davidem Jirkou jsme objemy doháněli jinými sporty. Já jsem hrál hokej a David běhal. Do školy a ze školy běhal.

Jak tě obohatila tvá zkušenost z tréninku pro trénování?

Neuznávám výmluvy typu, nemám čas. Jezdil jsem do školy, která byla v Českých Budějovicích, šedesát kilometrů každý den. Autobus mi každé ráno jel v 5:25. Zpátky jsem byl ve čtyři odpoledne, měl jsem veslařský trénink, od osmi hokejový trénink a do dvou do rána jsem rýsoval, protože jsem studoval stavební školu. Proto netoleruji, když se mi někdo vymlouvá, že nemá žádný osobní život přitom má jen veslování a žádné jiné koníčky.

Jakých největších sportovních úspěchů si vážíš?

Můj první velký sportovní úspěch přišel nejdřív v hokeji, protože mými spoluhráči v týmu byli třeba Martin Michálek, který už dlouho hraje v NHL, nebo Jiří Novotný (kapitán reprezentace pozn.a.). V sedmé třídě jsme vyhráli nejvyšší krajskou soutěž, ze které jsme postoupili na republikové mistrovství, které jsme vyhráli.

Ve veslování si dodnes pamatuji svou první medaili. Vraceli jsme se z Račic. Seděli jsme na korbě Avie, která jela hrozně pomalu. Na České Sibiři mi táta koupil za

medaili zmrzlinový pohár. Další rok jsem byl stříbrný, ale zmrzlinový pohár už nebyl. Proto jsem si musel najít jiný důvod proč veslovat.

V dorostu jsem měl asi nejlepší období. Z hokeje jsem byl dobře fyzicky připravený a ještě v žácích jsem fascinoval soupeře na závody tím, že jsem si nosil trabanta sám. Po letech mi přiznali, že se mě báli. Ale v dorostu se mi podařilo vyhrát mistrovství republiky na skifu a na čtyřce párové. Na dvojskifu jsem byl stříbrný. V juniorech prvním rokem jsem seděl v párové čtyřce, která na mistrovství světa juniorů došla šestá. Druhým rokem juniorů jsem byl v zimě nemocný a nestačil se připravit na kontrolní závody. Popravdě jsem ani nepočítal s tím, že bych po juniorech pokračoval. Na veslování jsem malý.

Kdy jsi začal uvažovat o trenérství?

Původně jsem začínal jako masér na Dukle, ale moc mě to nebavilo. Sice jsem se podíval na světové poháry a mistrovství světa což na mě mělo určitě vliv. Sledoval jsem české i zahraniční trenéry a postupně začal v Praze trénovat děti. Od roku 2007 jsem začal trénovat v ČVK Praha kde jsem dodnes.

Koho z trenérů nebo ze závodníků si vážíš?

Mým závodním vzorem byl v Jindřichově Hradci David Jirka, který nic neřešil, nelitoval se. Byl to správné zvíře. David byl špička v republice a já jsem mu nestačil. To třeba byla výhoda Vajgaru. Každý kilometr jsem si vzal na Davida náskok a on mě každý kilometr před sebou tlačil. Zatímco když v Praze vyjede slabší se silnějším, tak proces předjetí nastane okamžitě a motivace ihned opadá.

A trenérsky? Od každého trenéra jsem si vybral něco. Měl jsem možnost jim vidět pod ruce, proto jsem si postupně vybral to, co se mi nejméně dávalo smysl.

Jak se trenérsky vzděláváš?

Věčně. Protože si podruhé dodělávám trenérskou licenci A na FTVK UK. První licenci A se mi nepodařilo dotáhnout do konce, protože jsem nestihl termíny zkoušek a najednou uplynulo deset let, proto se učím znovu.

Co tě na trénování baví?

V září a v říjnu jsem udělal krok zpátky a začal jsem trénovat začátečníky a dorostence. Na svěřencích mě baví progres, který s nimi během týdne mohu udělat, což u juniorů v reprezentaci neudělám. Pro mě je to najednou příjemná změna.

Vrací mě to k mým začátkům na ČVK Praha, kdy mi svěřenci rostli pod rukama. Nejen kvalitou, ale i kvantitou, na které velmi rychle navázaly první úspěchy. Dostal jsem se rychle nahoru na pomyslný vrchol, ale najednou jsem si uvědomil, že jsou si sezóny

velmi podobné a splývají mi. Přidaná hodnota trenéra se mi najednou vytratila před očima.

Máš vnitřní cíl?

Mám, ale zabrzdil se mi díky stavu českého veslování. Když jsem začal trénovat a měl první úspěchy a výsledky, tak jsem samozřejmě začal uvažovat o Dukle jako dalším místu, které by mě mělo posunout dál. Největší nabídka přišla po MSJ v Rotterdamu v roce 2016. Byl na mě vyvinut velký tlak a málem jsem už odešel. Nakonec jsem nešel kvůli neznámým faktorům, mezi kterými byl nový ústřední trenér, vedení nepárové skupiny mužů, i když jsem se to té doby věnoval párovým veslařům. A také závodníci na Dukle mi byli příliš věkově blízko, proto jsem si úplně přesně nedokázal představit, jak bych si vybudoval autoritu u závodníků.

Ale samozřejmě nelituji. Trénuji u juniorské reprezentace, u které je velmi snadné ji nadchnout k tréninku a nabudit je, což u dospělé reprezentace nevidím. Chybí mi tam tah na branku.

Jakých trenérských výsledků si nejvíc považuješ?

Jednoznačně rok 2016. Juniorská párovka vyhrála juniorské mistrovství světa a to bylo něco *(rozhovor probíhal v zimě 2017, v roce 2018 Navyho junioři vyhráli MEJ a MSJ na čtyřce párové a na ME 23 získali bronz. K tomu Navy ještě trénoval juniorský dvojskif, který v Račicích na MSJ získal bronzovou medaili a skifař na ME také bronzovou medaili.)*

Co si zpětně vybavuješ?

Jak všechno bezproblémově fungovalo, kromě pádu na kole Honzy Zavadila. To bylo jediné zaváhání, jinak to bylo super. Kluci hrozně chtěli, což je rozdíl oproti závodníkům v klubu, kdy se ti někdy stává, že chceš víc než oni. Unavuje mě svolávat svěřence na trénink. Ale u párovky tomu bylo jinak. Zvláště, když si vezmeš, že byly prázdniny, tak neskutečně makali. Byli jsme na Slapech, kde byl i Ondřej Synek s dvojkou bez mužů a když kluci viděli, jak makají dospělí, tak na sobě dost zapracovali. Také měli všechno srovnané v hlavě. Pro mě to bylo nejlepší soustředění v životě. Všechno parádně vyšlo, i počasí.

V čem byla párovka juniorů specifická?

Byli sice lehčí, ale sami se dobře uvezli. Jejich waty na kilogramy byly fantastické. Také jsme zvolili vzhledem k jejich konstituci takové pojetí tempa, které jim vyhovovalo. Naše frekvence tempa se pohybovala mezi 38-39 záběrů za minutu.

Co ti u českého veslování chybí?

V klubu bojujeme s trenéry, kteří nevědí jak trénovat mladší kategorie. Zkušenější nebo lepší trenéři trénují starší kategorie, ale trenéři mladších kategorií se zbytečně zaměřují na výkon a opomíjejí techniku veslování, správnou motoriku, atd. Protože potom je situace taková, že první rok v dorostu se pouze něco předělává a není zase prostor na fyzickou přípravu. Fyzická příprava se sice dá dohnat doplňkovými aktivitami, ale ne na vesle. Protože jakmile se přidá specifická intenzita, tak se veslař opět vrací ke svým špatným, automatizovaným návykům a mě to potom stojí spoustu času a práce na předělání žákovských zlovyků. Paradoxně je snazší pracovat s někým, kdo začal veslovat až v dorostu než předělávat žákovský zlovyk.

A nevím, jak to udělat. Jestli ubrat na soutěživosti? Nevím. Ale jsem rád, že se děti hodnotí podle počtu, nikoliv podle výkonu což zase přináší otázku, jak ocenit práci trenérů žactva, když by se dětem sebraly medaile za výkony? To je těžké. Myslím si, že by jména trenérů žactva měly automaticky zaznívat u dorostu a juniorů. Bylo by to milé nejen pro samotné trenéry, ale i pro ostatní, protože by si ihned uvědomili, kdo má danou techniku na svědomí.

V čem je české veslování podle tebe dobré?

Poměr počtu veslujících na počet lidí, kteří se dostanou až do reprezentace a zajíždějí solidní výsledky. Myslím si, že se nám daří práce s mládeží.

9.4 JAKUB PODRAZIL (Nejrychlejší na světě)



Jakub Podrazil se v únoru 2018 účastnil prvního oficiálního mistrovství světa v jízdě na veslařském trenažéru. Závody se konaly v americké Virginii a Jakub Podrazil vyhrál stylem start – cíl. Po jeho návratu domů jsme se setkali v nových prostorách veslařské Dukly, kde jsme si popovídali nejen o jeho velkém úspěchu.

Jaké jsou tvé první dojmy po návratu?

Paráda. Na závody jsem vyrazil poměrně brzo. Měl jsem závodit v neděli a do Ameriky jsem přiletěl už v úterý. Měl jsem dostatek času na aklimatizaci. V hotelu bylo k dispozici padesát trenažérů, proto jsem nemusel nic řešit. V sobotu jsem se podíval na závody dětí a juniorů a v neděli jsem závodil. Když jsem v sobotu přišel do haly, tak mě překvapilo množství lidí a trenažérů. Závodilo se na stodvaceti strojích!

Neustále se něco dělo a na české poměry naprosto nepředstavitelná akce. Nedokáží si představit, že bychom něco podobného byli schopni uspořádat.

Průběh závodu?

Celou zimu trénuji s Ondřejem Synkem, nejlepším skifařem světa. Chtěl jsem zúročit svůj trénink, který jsem s Ondřejem a Milanem letos (trenérem Milanem Dolečkem) absolvoval. Proto když jsme se s Milanem na závod takticky připravovali, tak mi Milan kladl na srdce, ať prvních dvacet vteřin vyrazím naplno, protože začátek nikoho nebolí. Což se mi také povedlo. V prvních dvaceti vteřinách jsem všem hodně ujel. V průběhu závodu jsem si hlídal svou dráhovou frekvenci a odstup od soupeřů. Na prvním mezičase jsem se podíval, jak na tom jsem. Měl jsem náskok dvacet metrů, což mě zarazilo. Proto jsem se hlavně soustředil na sebe a postupně svůj náskok zvýšil až na čtyřicet metrů. Na jednu stranu je to škoda, protože jsem mohl zajet lepší finiš, ale nebylo proti komu. Ale i tak jsem si zajel svůj osobní rekord 5:44,8.

Překvapilo tě to?

Ano. Nečekal jsem, že vyhraji tak snadno. Před cestou do Ameriky jsem si zjišťoval své soupeře a výkony, ale nějak se jim závod nepovedl.

Prozradíš nám, kdo je na tréninku lepší? Ty nebo Ondřej Synek?

Ondra je mazák. Když bych shrnul naši zimní sezónu, tak jsme na sebe jeli přes dvě stě úseků a Ondra jich stodevadesát pět vyhrál. Třeba jen o desetinku, ale vyhrál. Hlídá si každé tempo. Nenechá se předjet, a to se opravdu snažím.

Prozradíš mi, jaký byl tvůj drag faktor?

135. Pořád jezdím 135. Vytrvalost, rychlost.

Jak ses k tomuto nastavení dostal?

Nejdřív jsem vůbec nevěděl, co to drag faktor je. Postupem času, jak se zvyšovalo povědomí o trenažérech jsem začínal na 110. To jsem byl dorostenec, junior (15-18 let). V loňském roce jsem jezdil na drag faktoru 130 a letos od začátku zimní sezóny jezdím na 135. Žádné testování, je to pocitová záležitost. Přijde mi, že je to optimální zátěž a nemám v plánu ji zvyšovat.

Jak vypadá tvé rozveslování před závodem?

Mé rozveslování před závodem se moc neliší od rozveslování před tréninkem. Rozveslování začínám veslováním v nízké intenzitě. Uvesluji 1500-2000 metrů, potom si dám pauzu, lehce se protáhnu a dalších 2000 metrů se rozjždím postupně do rychla tak, abych na konci viděl stejnou intenzitu, kterou chci jet při tréninku nebo při závodě. Snažím se jezdit 40-60 vteřin na 30 vteřin volně. Začínám frekvencí záběru 22 a končím v maximální frekvenci 40 záběrů za minutu.

Překvapila mě tvá dráhová frekvence, na tebe neobvykle vysoká.

To mě také překvapilo. Jel jsem ve frekvenci záběru 34-35. Přitom normálně jezdím ve frekvenci záběru 32. Myslím si, že to je i jeden z důvodů proč jsem jel tak rychle. Měl jsem natrénováno, proto jsem se toho nezalekl.

Jaké jsou tvé oblíbené tréninky na trenážeru?

Je mi to celkem jedno. Baví mě všechny tréninky. Ale třeba minulý týden jsme měli dvakrát pětáctičet minut a to bylo horší, ale také se to dá zvládnout. Pustím si muziku do uší a jedu. Nastavím si autopilota a nevnímám.

Plánuješ obhajobu nového titulu?

Rád bych. Záleží, kde mistrovství světa bude, ale rád bych.

9.5 ONDŘEJ SYNEK (Duklácký srdcař)



Skifař Ondřej Synek je nejlepší veslař mé generace a má nakročeno stát se nejlepším skifařem veslařské historie. Na letošním mistrovství světa v bulharském Plovdivu bude bojovat o šestý titul mistra světa, který žádný ze skifařů ještě nikdy nezískal (rozhovor z jara 2018).

Společně se současným novozélandským skifařem Mahé Drysdalem se dělí o pomyslnou první pozici, když oba zvítězili již pětkrát. (Z historie má stejný počet titulů ještě Němec Peter-Michael Kolbe.) Novozélandčan v letošním roce bude startovat v jiné disciplíně, přesto na Ondřeje čekají noví a draví soupeři.

Ondřej Synek je jeden z mála veslařů, který se ve světové špičce pohybuje téměř dvacet let. Ale jen málokdo ví, že Ondřej nejen že tvrdě trénuje, ale i řídí veslařský klub v rodném Brandýse nad Labem, studuje a věnuje se rodině. V rozhovoru kritickým okem shlíží na současné české veslování, ve kterém by rád našel svého důstojného nástupce.

Ptala jsem se tvého trenéra jaké to je trénovat Ondřeje Synka? Musím se zeptat i tebe: jaké to je trénovat s Milanem Dolečkem?

Jsme spolu od roku 1999, kdy jsem v juniorském věku přešel do Dukly. Zvykli jsme si na sebe a přizpůsobili se jeden druhému. Děláme si to hezké. Po tréninkové stránce mám objem za ta léta odveslovaný a teď jde především o jemné ladění sportovní

formy. Už to není o extra objemech a Milan mě za ty roky zná a ví, co prožívám, jak se při tréninku cítím. Vlastně si ani nedokážu představit, že bych trénoval s někým jiným. Asi by to šlo, ale musel bych se s novým trenérem dlouho sžívat a na to jsem příliš konzervativní. Jen nerad něco měním. Držím se osvědčeného. Samozřejmě že občas máme názorové výměny, protože to někdy vidíme každý jinak. Také jsme se naučili držet si jeden od druhého odstup, abychom neměli ponorkovou nemoc. Přece jen se vidíme osm hodin denně.

Kolik hodin týdně trénuješ?

Od olympiády v Riu jsem začal trénovat méně hodin, ale přidal jsem na kvalitě a intenzitě. V praxi to vypadá tak, že mám jeden velmi náročný trénink na vodě denně. Navesluji až dvacet kilometrů s velmi kvalitní náplní. Úplně se vyždímám. Odpoledne už vynechávám celost na vodě a raději sednu na kolo nebo mám posilovnu.

Věk je znát. Tělo potřebuje delší dobu na regeneraci, odpočinek. Po dvou letech si myslím, že jsme trénink upravili správně. Zatím nám to jde. Víc mě to baví, protože mám víc volna.

Měl jsi v dětství sportovní vzor?

Když jsem začal veslovat, tak jsem vzhlížel k Václavovi Chalupovi, ale když jsem ho poprvé porazil, tak jsem přišel o svůj vzor.

Jaký to byl pro tebe pocit porazit Václava Chalupu?

Moc jsem si to neuvědomoval. Poprvé jsem na Vaška jel v devatenácti letech při kontrolních závodech reprezentace. Byl už hodně vepředu, když na mě ze břehu začali křičet: „Dojíždíš ho, dojíždíš ho.“ Tak jsem zabral a najednou jsem ho předjel. Tehdy jsem byl první, kdo ho u nás porazil. Byl to pro mě zlomový moment, při kterém jsem si uvědomil, že bych mohl ve sportu něčeho dosáhnout. Veslování mě začalo bavit čím dál tím víc.

Od tvého trenéra vím, že tvá cesta ke skifu nebyla snadná. Jak dlouho jsi toužil po skifařské kariéře?

Když jsem v roce 2002 poprvé porazil Václava Chalupu, tak všichni samozřejmě říkali, že to byla náhoda, že Vašek nebyl připravený a podobně. Mně bylo devatenáct, byl jsem mladý a stejně jsem nemohl nic dělat. Proto jsem začal jezdit dvojskif s Milanovým synem. Dařilo se nám. O rok později jsem Vencu neporazil. Dal mi půl lodě a já jsem zůstal na dvojskifu. Vzpomínám si, že jsem tehdy Vencovi nabídl společný dvojskif, ale jeho trenér Zdeněk Pecka byl zásadně proti.

V roce 2004 jsem začínal tíhnout ke skifu, protože jsem věděl, že mi to jezdí. Vencu jsem porážel už v zimě na veslařském trenažéru, ale tehdy mi na svazu řekli, že je Venca nedotknutelný. Kontrolní závody reprezentace se ten rok vůbec nejeley a já absolvoval olympiádu v Aténách na dvojskifu. (Ondřej dojel na pátém místě, Václav Chalupa na čtvrtém.)

Poolympijský rok 2005 mi bylo řečeno, že stačí Vencu porazit a budu skifařem. Ale po semifinále na prvním světovém poháru v Mnichově za mnou přiběhl jeho nový trenér, že najednou musím Vencu porazit o pět vteřin. Předtím stačilo vyhrát a teď tohle? Nakonec jsem Vencu porazil a od roku 2005 závodím nepřetržitě na skifu.

Na základě tvých zkušeností se musím zeptat na systém výběru reprezentace. Považuješ systém za transparentní, spravedlivý?

Pro mě je to úsměvné, protože každodenně vidím, jak k tomu přistupují ostatní veslaři na Dukle. Je to zoufalost. Nevidím u nich zapálenost, stoprocentní přístup k tréninku, nasazení, zodpovědnost. Nedávají tomu všechno. Ale třeba to vidím špatně. Netýká se to všech. Výjimkou jsou kluci, se kterými teď trénuji. Lukáš s Kubou (celkoví vítězové letošního světového poháru v mužské dvojce bez kormidelníka) jsou úplně jiní a je to na nich vidět. Každý úsek jedou na sto dvacet procent. Ne jen na devadesát devět jako ostatní. Tady by všichni měli začít. U sebe. Teprve až poté můžeme vybírat reprezentaci.

Máme teď nového šéftrenéra a celkově mi výběr přijde fér. Předtím to bylo založené spíš na sympatiích a na tom, co si kdo v zákulisí předem domluvil, než na sportovní výkonnosti. Obecně mi to teď přijde lepší, i když někdy mi také zůstává rozum stát. Dřív nám chyběla pevná ruka. Teď všichni nadávají, protože propad tady je a přesně reflektuje systém SCM. Za posledních osm let Sportovní centra mládeže (SCM) nepřinesla jediného veslaře. Propad se mimo jiné neustále zvětšuje.

Zajímá mě i tvůj funkcionářský pohled na veslování. Jsi předsedou brandýského klubu. Jaká je současná situace klubového veslování?

V dnešním blbém systému přidělování peněz do sportu je to jedna z oblastí, kde můžeš mít relativně slušný příjem za nic. Každý registrovaný člen, zvláště děti a mládež jsou dobře finančně oceněny.

Je to prospěšné?

Je to prospěšné pro získávání peněz. Ale pro rozšíření a zkvalitnění členské základny veslařů? Nevím. Ze zkušenosti vím, že většina dětí přechází k veslování z jiných sportů, které je nebavily, nebo jim nešly, nebo se rozhodly sportovat až v pozdějším věku. Ve veslování nevadí, když děti začnou veslovat později.

Není ale problém v tom, že jsou děti v tomto věku už rozebrané jinými sporty?

Je to problém. Pracujeme s tím, co nám přijde do klubu. Ale víc se mi nelíbí chování některých klubů, které na dětech parazitují. Zaregistrují si je v klubech a vydělávají na nich. V tom by se měla metodika ministerstva školství rozhodně změnit.

Máme drahého zahraničního šéftrenéra. S Milanem Dolečkem jsi přes dvacet let a jsi pravděpodobně jeho poslední závodník. Kde hledat nové trenéry?

Nevýhodou trenériny je totální pohlcení. Člověk musí být ochoten trenérině obětovat život, bohužel často na úkor osobního života. Trenérská práce se nedá dělat napůl. Většina klubů nemá šanci dobrého trenéra zaplatit. Dalším problémem je vzdělávání trenérů, které musí probíhat pravidelně. Někdo by se jim měl speciálně věnovat, komunikovat s nimi, ptát se, jestli rozumí dané problematice, vidí případné chyby svěřenců atd.

Je to úloha Českého veslařského svazu?

Ano. Svaz by měl tuto oblast plně zabezpečit. Kdo jiný? Kluby si vzdělání nezajistí. V současné době svaz pořádá jednou za rok seminář trenérů v Jihlavě. Od svých trenérů vím, že je to bohužel jen ztráta času. Chybí praktický pohled na věc.

V čem si myslíš, že je české veslování dobré?

Když vnímám poslední roky, tak se zlepšily finance a celkové zabezpečení. Soustředění nebo adekvátní vybavení není problém. Podpora vrcholových sportovců je dobrá. Na klubové úrovni to naopak stagnuje. Převažují negativa nad pozitivy.

Co tě tedy trápí?

Reprezentace zaostává přístupem k závodníkům, i když se to hodně zlepšilo. Na jednotlivých závodech je servis mnohem větší. Teď máme například zázemí v podobě stanu, nějakého jídla a pití. To dřív nebylo. Ale pořád zaostáváme za většími federacemi. Naštěstí mi to nikdy nevadilo.

Z pohledu klubového veslování zaostáváme hodně, především v trenérské činnosti. Nemáme vzdělané trenéry, nevychovávat se noví. Trenéři jsou nejdůležitějším aspektem jakéhokoliv sportu! Bez trenérů veslování nebude. Budou tu sice děti, které se budou plácet na Vltavě nebo na Labi, ale budou se plácet špatně. Nikdy z nich nevyrostou budoucí reprezentanti naší země.

Zrovna nedávno jsme řešili na klubové schůzi, že nikdo z nás neví, jak nastavit loď a vesla pro děti mezi deseti a čtrnácti roky. Metodika veslování je zpracována pouze pro dospělé veslaře a nikdo nejmenší děti neřeší. Také byrokracie je obrovský problém, i když to není jen ve sportu. Pro kluby je to enormní zátěž. Jako funkcionáři se hlavně soustředíme o zažádání dotace, správné vyúčtování dotace a potom jsme

z toho všichni na nervy, aby všechno bylo správně a nemuselo se to vracet. Jinak by nebylo z čeho zaplatit další sezónu.

Můj největší problém, se kterým bojuji – ať už jako sportovec nebo jako funkcionář – je systém Sportovních center mládeže (SCM). Je to sociální program pro oddíly, aby byly uchválené a zaplacené penězi. Je to anti výchova veslařů pro vrcholový sport.

Vysvětlím. Když jsem v roce 1999 přišel na Duklu, tak jsem byl nejšťastnější veslař na světě. Protože jenom se dostat na Duklu v té době něco znamenalo. Dnes je Dukla řadový oddíl, do kterého veslaři nemusí chodit a ani díky SCM nechtějí. Jako příklad uvedu nejmenovaného skifaře, kterému byla příprava na vrcholné úrovni v Dukle nabídnuta. Jeho první otázka byla: „Jakou mi dáte výplatu?“ Když mu vedení nabídlo poloviční úvazek, tak jim oznámil, že se mu to nevyplatí, protože v SCM má víc peněz. Nadějný skifař tak zůstal sám bez každodenní konkurence, se špatným trenérem, ale zaplaceným zahraničním soustředěním a slušnými penězi. Takhle to v současné době funguje. Je to šílené.

Máš pravdu. Děti se stávají rukojmími trenérů, klubů.

Děti slouží k výdělku. Samozřejmě že kluby chápu, protože se snaží vydělat na trenéry, pronájmy, materiál, ale na úkor toho, že ždímaou děti nehorázně. Připravují děti na testování, aby splnily tabulkové limity, ze kterých mají garantovaný stabilní příjem po celý rok. Trenérům je už potom jedno, jak jim děti jezdí na vodě, na které se toho paradoxně moc netestuje.

Jsem ráda, že tento problém otevřeně pojmenovááš!

Drancuje mě to! Podle mě by mělo být cílem klubu naučit dítě slušným základům veslování. Aby vyndávalo veslo kolmo z vody, mělo plochou lopatku nad vodou a „jelo“. Potom, pokud má dítě antropometrické parametry, což se pozná, tak přijde k nám na Duklu, kde už ho všechno ostatní naučíme. Je jen na něm, jestli z něj něco vyroste nebo ne. A na konci dne? Když se podaří vychovat dobrého veslaře, tak až poté by měl být zpětně oceněn klub, ze kterého dítě přišlo. Oddíly by měly být hodnocené za opravdové výkony v dospělosti, ne za nic. Mělo by to být úplně obráceně.

Jsi označován za sportovní talent. Jaký je tvůj názor a případně definice sportovního talentu?

Myslím, že na veslování talentovaný jsem. Ale byla to obrovská náhoda, že jsem se dostal zrovna k veslování. Samozřejmě to není jen o talentu, ale i o vůli, chtění a možnostech. Přesto říkám, že je to náhoda. Lidé mohou mít různé talenty, ale nikdy je neobjeví. Já mám to štěstí, že jsem se našel.

Co ti veslování vzalo?

Normální život, který ostatním závidím a nevím, jestli je k závidění. Dovolená v létě, prodloužený víkend. To mi asi nejvíc vadí, že přes léto nemám volno. Naopak musím nejvíc makat. Prázdniny mám až v září, kdy už jsou všichni v práci a nemají volno. Dřív mi to tolik nevadilo. Neměl jsem závazky a povinnosti vůči rodině, ale teď si to uvědomuji a těším se, až si to konečně užiji naplno.

Tušíš, jakým směrem se vydáš po závodní kariéře?

To vůbec netuším. I když tu byly plány, abych zůstal na Dukle. Poslední dobou se mi to ale protíví. Máme na Dukle vychovávat talenty, ale místo toho nemáme žádné slušné veslaře, ze kterých bychom vychovali mé následovníky. Měli jsme nastavené výkonnostní limity, které nebyl schopen nikdo zajet, proto jsme je změkčili, aby je alespoň někdo zajel. Když jsem byl junior, tak nás deset jezdilo na veslařském trenážeru pod 6:20 na dva kilometry a dnes to nejezdí ani dospělí muži. Také jsme se naháněli na vodě. Jezdili jsme 7:05-7:10 v Račicích. Dnes? Nic. Když se někdo přiblíží k 7:10 tak je to „bourák.“ Bohužel to nestačí, a proto jsem celkově z atmosféry rozmrzelý. Ale všechno je otevřené. Ještě nekončím.

Máš svou závodní filozofii?

Když se připravuji na start závodu, tak vždycky s vědomím, že chci vyhrát. Počkej, vlastně ne. Vždycky chci postoupit do dalšího kola a až ve finále chci vždycky vyhrát. To je třeba velký rozdíl oproti Mahé Drysdalovi, který chce vyhrát každý závod. Tomu je jedno, jestli se v semifinále zničí natolik, že druhý den mu budou chybět síly v boji o zlato. Mahé je schopen na vodě nechat všechno, i když je to jen semifinále.

Myslíš si, že je to dané kulturně?

Asi ano.

Soustředíš se raději na vyhranou válku než na vyhranou bitvu.

Určitě. Drysdale nebo Manson (novozélandští skifaři) jsou drsní. Já se snažím závodit strategicky. Samozřejmě vím, že bez tréninku nemůžu závodit a trénink je zároveň nejlepší simulace závodu.

V rozhovoru pro Row360 jsi zmiňoval rivalitu s Mahém. Oba jste pětinasobní mistři světa. Jak se na něj těšíš?

Těším! Ale myslím si, že s ním musím počítat až příští rok. Bude zpátky v plné síle.

Chybí ti letos?

Ani ne. Ve startovním poli mám jiné „dárečky.“ Vlastně se s Mahém potřebujeme. Kdyby jen jeden z nás závodil, tak je za ním velká díra a až potom zbytek startovního pole. Byla by to nuda. I když ostatní se trochu dotáhli. Chorvat, Kubánek,... je to teď víc otevřené. Ale v době kdy jsme oba začínali na skifu jsme byli jen my dva a občas Nor. Soupeři se potřebují navzájem, aby jeden z nich mohl být nejlepší.

Přes pětadvacet let jsi u vody. V čem je veslování pro tebe jedinečným sportem?

Veslování je především unikátní v tom, že se jezdí pozadu. Také je to zároveň individuální a kolektivní sport. Neznám moc jiných sportů, kde by toto bylo možné. Napadá mě kanoistika, jinak nevím. Pro veslaře je dobré, že si může vybrat. Introvert si vybere posádku, extrovert skif.

Také se mi líbí atmosféra u vody. Samozřejmě ne vždycky je to fajn, někdy také narazím na idiota, ale víceméně jsou lidé od vody pohodáři. Nikdo si na nic nehraje, protože ve sportu není moc peněz. Lidé nejsou zkažení. Také se pohybujeme venku, v přírodě, na čerstvém vzduchu. To je na veslování hezké a jedinečné.

Jak se ti daří zvládat rodinu, trénink, studium a další aktivity, kterých máš bezpočet?

Kromě samotného tréninku je na prvním místě rodina. Dřív to tak nebylo, ale dnes to tak mám. Trénink je má práce, proto k němu tak přistupuji. Chodím do práce. Nedávno za mnou přišla dcera a ptala se mě: „Co tatínek pracuje?“ Odpověděl jsem jí, že vesluji, závodím a reprezentuji republiku. Že je to má práce.

Další aktivity jsou mým ventilem od sportu, abych se z toho nezbláznil. Musím dělat i jiné věci. Proto jsem předseda klubu, zastupitel u nás v Brandýse, mám sponzorské povinnosti a další projekty.

Čím tě osobně veslování obohatilo?

Veslování mě vychovalo. Mám úctu k lidem, soupeřům. Veslování mě naučilo sebekontroly a disciplíny. Bez disciplíny nejde vrcholový sport dělat pořádně. Nejde přijít na trénink a odtrénovat si něco podle chuti a v jednu jít domů. To je chaotické a nevede k pořádným výsledkům.

10. SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

1. Level 2 Coaching Manual, Rowing Canada Aviron, 2000
2. Daniel J. Boyne: Essential Sculling, 2000
3. Secher, Volianitis: Rowing (Handbook of Sports Medicine and Science), 2007
4. Larry Gluckman: e-mailová konverzace, 2017
5. Level 3, Candidate's Manual – Intermediate Level, US Rowing, 2009
6. Ed McNeely: Training for Rowing, 2000
7. Secher, Volianitis: Rowing (Handbook of Sports Medicine and Science), 2007
8. Volker Nolte: Rowing Faster (Serious Training for Serious Rowers), 2.,2011
9. Thomson, Wolf: Training for the Complete Rower (A Guide to Improving Performance), 2016
10. České rekordy na veslařském trenažéru. Český veslařský svaz [online]. 2017 [cit. 2017-04-22]. Dostupné z: <http://www.veslo.cz/ceske-rekordy-na-veslarskem-trenazeru>
11. NOLTE Volker: The Philosophy of Rowing. Rowing Faster. 2. Human Kinetics, 2011
12. NACHÁZELOVÁ, Daniela. Manuál k monitoru PM5. 2014.
13. World 2,000m Records. Concept2 [online]. [cit. 2017-04-22]. Dostupné z: <http://www.concept2.com/indoor-rowers/racing/records/world/2000>
14. O'NEILL, Terry, SKELTON, Alex. Indoor Rowing Training Guide version 2
15. ROW 360 magazine, issue 26, 2019, str.66