

*A technika szerepe az evezős sportban.
A technikai minimumvizsga bevezetésének szükségessége.*

Edzőkonferencia:

Mohács 2004. november 12.-14.

Ficsor László

Utánpótlás szövetségi kapitány

I. A technika szerepe

- Akkor van lehetőség a fizikai képességek gazdaságos és optimális felhasználására, mozgósítására, ha jó a versenyző technikája.
- Jó technikán értjük a mozgások egyénhez szabott, biomechanikailag megalapozott végrehajtását.
- Abban az esetben, ha a technika az egyén adottságai miatt módosul, egyéni technikáról, stílusról beszélünk.
- A stílusjegyek, mivel teljesen a személyiséghez kötődnek, nem általános érvényűek, ezért az adott stílus másolása másoknál nem vezet feltétlenül eredményre.
- A stílusbeli eltérések, sajátosságok ellenére a technika racionális magja mindenkor felismerhető kell hogy legyen.
- A technika segítségével a mozgást a lehető legoptimálisabb módon kell kialakítani, úgy hogy a minimális energia ráfordítás mellett a maximális hatékonyságot, hajóhajtást érjük el.
- A fizikai képességek, mindenekelőtt az állóképesség, erő, és gyorsaság (hajlékonyság, ügyesség) fejlesztésével magasabb színvonalú technikai tudás elsajátítására nyílik lehetőség (Fizikai – technikai képzés kölcsönhatása.).

Az evezős teljesítmény jelentős meghatározó tényezői:

Az erő:

- Bizonyos technikai gyakorlatok, elemek kifogástalan végrehajtását csak megfelelő szintű erő birtokában tudjuk végrehajtani. A mozgástechnika javításához a legtöbb esetben egyes feltételek (izomerő, robbanékonyaság, ...) megteremtése szükséges.
- Rossz technikával végrehajtott gyakorlat (evezős, súlyzós, ...) sérülést okozhat.

Az állóképesség:

- Az evezésben mint erő-állóképességi sportban a technikának döntő, a fáradtságot csökkentő szerepe van.
- Jó evezős technika → Hatékony, gazdaságos hajóhajtás (energiatakarékos).
- Rossz evezős technika → Gazdaságtalan hajóhajtás (energiapazarlás).

Gyorsaság:

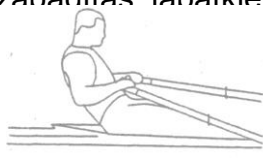
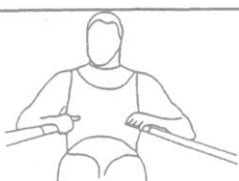
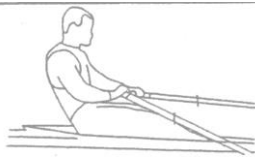
- Koordinálatlan, rossz technikával evező sportoló hajója – a fizikai törvényszerűségeknél fogva – lassabban halad.
- Magas frekvenciánál, a nem kellőképpen koordinált mozgás következtében hatványozottan nő a hibalehetőség száma (kapkodó, csapkodó evezés).

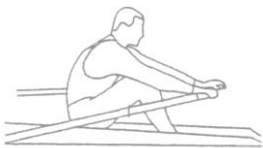
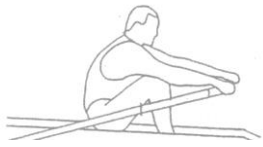
Technika és taktika kapcsolata:

- A technikai képzés végső szakasza a versenyfeltételek közötti gyakorlás.
- Az evezésben a technikai edzés lehetővé teszi a változó külső körülményekhez való könnyebb alkalmazkodást (ellen-, toló szél, hullámos víz, ritmusváltás, ...)
- A jó evezősnek a racionális mozgásfolyamatokat (technikát) a környezeti viszonyokhoz alkalmazkodva kell megvalósítani.

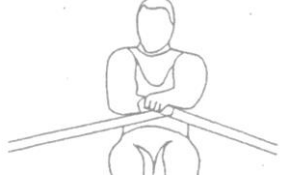
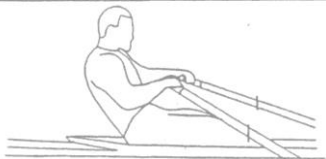
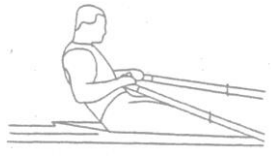
A technika oktatásának fontos feltétele az egyénhez alkalmazkodó, jól beállított evezőshajó!!!

II. A párevezés technikája.

szakasz	megfigyelési pont	szempontok	Értékelés/pontok			
			0	1	2	Σ
1. Szabadítás, lapátkiemelés  	1. szabadítás, mozgásirány változás	folyamatos				
	1.1 kezek	lenyomás/ nyújtott csuklóizület				
		csuklótörés				
	1.2 lapát	a lapát tolla függőleges, amíg az alsó éle vízvonaltól ér				
		lapátforgatásnál ne jöjjön föl víz (tisztán)				
2. Előrejelvetel: kezek kijönnek az ölből 	2.1 kezek	Közel azonos magasságban nyújtjuk ki, a hajó fara felé				
	2.2 test, törzs	enyhén felegyenesedik				
	2.3 vállak	vízszintesen a hajó fara felé, követve a kezeket				
	2.4 lapát	lapáttollak vízszintesen beforgatva, tollszélességnyire a vízvonaltól				
3. Kocsi elindulásának kezdete 	3.1 kezek	térd elé ér				
	3.2 vállak	kocsi fölött				
	3.3 térdizület	behajlítás kezdete				
4. Előrekocsizás 	4.1 kezek	szimmetrikusan a lábtartóig, közelítve a vízfogáshoz				
		a lábtartó fölött kezdjük visszaforgatni a tollakat				
	4.2 vállak	kocsi előtt				
	4.3 térdizület	egyformán behajlítva				

5. Kocsi lassítása a vízfogás előtt  	5.1 kezek	mindkét kéz közel azonos magasságban				
	5.2 karok	nyújtva és szélesen kitarva				
	5.3 csípő ízület	fokozatosan lassul				
	5.4 térdizület	fokozatosan lassul				
	5.5 vízfogás, mozgásirány változás	folyamatosan, simán				

			Értékelés/pontok			
szakasz	megfigyelési pont	szempontok	0	1	2	Σ
6. Vízfogási helyzet  	6.1 kezek	csuklók nyújtva, szimmetrikusak és egyforma magasak				
	6.2 vállak	a forgó előtt, karok nyitva				
	6.3 csípő ízület	zárt				
	6.4 lábszár	függőlegesen, egy kézszélességnyi távolságra				
	6.5 fej	természetes fejtartás, tekintet a hajó fara felé				
	6.6 lapát	a lapát alsó éle közel a vízvonalhoz, merőlegesen				
7. Vízfogás 	7.1 kezek	egyidejűleg előre, fölfelé, csuklók nyújtva, azonos magasságban				
	7.2 karok	természetesen kinyújtva				
	7.3 csípő és térd	vízfogás pillanatától nyílik				
	7.4 lapát	visszafröcskölés nélkül, csak a toll merüljön el				
8. Áthúzás: első rész 	8.1 kezek	ujjakkal kapaszkodik a nyélbe, hüvelykujjak a nyél végén, azonos magasságban, csukló ízület egyenes				
	8.2 karok	egyenesek				
	8.3 vállak	lazán, elkezd a mozgást vízszintes síkban				
	8.4 térdizület	nyílik				
	8.5 csípő ízület	a térdekkel összhangban nyílik				
	8.6 lapát	teljes toll a vízben				

9. Áthúzás: középső rész  	9.1 kezek	csuklók nyújtva				
		bal kéz a jobb felett, hüvelykujj a nyél végén				
	9.2 karok	behúzás kezdete, mielőtt a térd vonalához ér				
	9.3 vállak	vízszintesen haladnak				
	9.4 csípő ízület	gyors nyitás				
	csípő és térd ízület	lábnyújtás befejezése a forgó után				
10. Áthúzás: harmadik rész 	9.5 lapát	teljes toll a vízben				
	10.1 kezek, alkar	kéz és alkar egyvonalban, kezek közel azonos magasságban				
		aktív behúzás				
	10.2 vállak	hátravive				
	10.3 csípő ízület	nyitott				
	10.4 test	enyhén ívelt				
11. Szabadítás  	10.5 lapát	teljes toll a vízben				
	11.1 kezek	közel azonos magasság, csukló egyenes				
	11.2 könyökizület	test vonalábavíve, alkar vízszintes				
	11.3 vállak	hátravive, tengelye merőleges a hajó tengelyére				
	11.4 test	kissé hátra dől, a függőlegestől kb 20°-kal				
	11.5 térdizület	egyformán egyenes, természetesen nyújtva				
	11.6 fej	természetes fejtartás, tekintet a hajó fara felé				

III. A technikai minimumvizsga bevezetésének szükségessége.

1. Egységesen elfogadott azonos (jó) evezőstechnika, mozgásminta kialakítása az evezősök technikai oktatásának kezdetén:
 - A kezdésnél - jól-rosszul – megtanított evezős technika egy életen át végigkísérheti az evezős sportpályafutását (Automatizmus, emléknyom).
 - A kezdetben jó evezős technikára megtanított evezősnél a későbbiekben (serdülő, ifi, felnőtt) nagyobb figyelmet lehet szentelni az egyéb képességek fejlesztésére.
 - Csapatösszeállításoknál az azonos technikai tudás következtében hatékonyabb, eredményesebb hajóhajtást lehet elérni.
2. A technikailag még nem érett - nem kellőképpen felkészített - versenyzők kiszűrése a versenyekről.
3. Nagyobb odafigyelés megkövetelése a kezdőkkel foglalkozó edzőktől.
4. Az evezőstechnika fontossága miatt (lásd. I. pont)

IV. A technikai minimum vizsga

A jövőben (2005-től) az újonnan igazolt (tanuló, serdülő) evezősök csak a technikai minimum vizsga teljesítése, megfelelése után vehetnek részt az evezős versenyeken.

A vizsgán történő megfelelést, a vizsga sikeres teljesítését az evezős szövetség által megbízott személy (Szövetségi kapitány, szakágvezető, szakedző, ...) igazolja, hitelesíti.

A vizsgáztató saját egyesületi sportolót nem vizsgáztathat!

A minimum vizsga időpontjai, helyszínei:

Minimum 8 fő vizsgára jelentkező esetén, az érintett edző jelzi azt a szövetségi kapitánynak, aki egyeztetést követően kijelöli a vizsgáztató személyét, a vizsga időpontját, és helyszínét.

V. A vizsga menete

A vizsgát egypárevezős hajóban lehet letenni.

A vizsga elméleti és gyakorlati vizsgából áll.

Ezek:

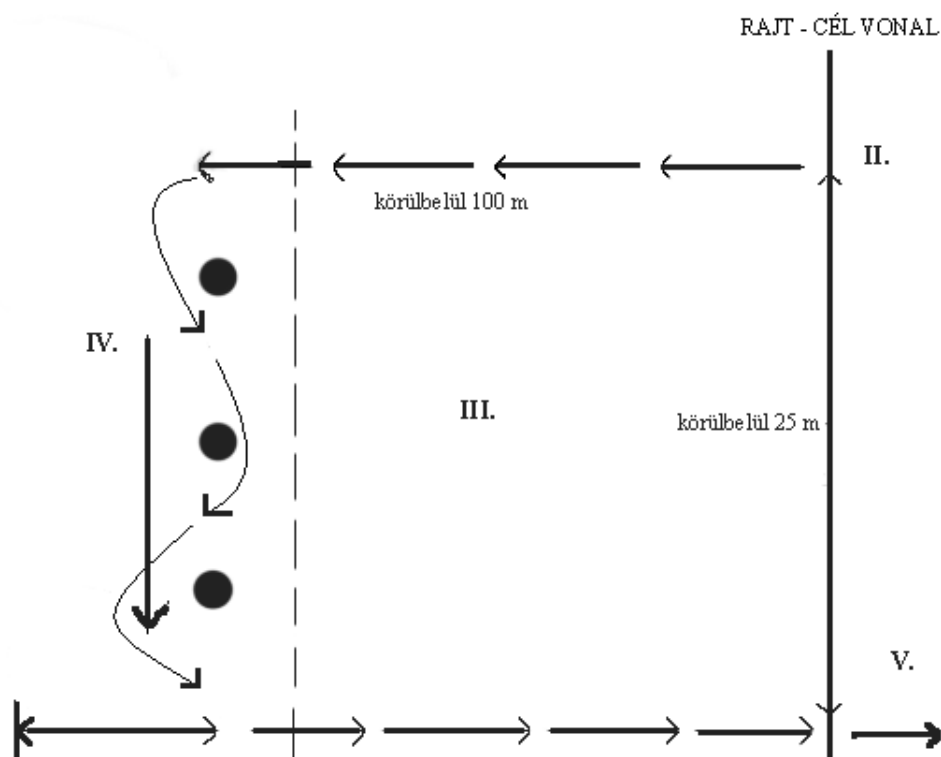
I. Elmélet (szóbeli)

1. Sorolja fel a versenyvezős hajó főbb részeit.
 - Hajó orr, far
 - Légszekerény (első, hátsó)
 - Evezős villa („tulipán”, tengely, villaszár)
 - Belépő
 - Lábtartó
 - Guruló ülés, sín
 - Hullámtörő, schwert, palánk, légszekerény dugó.
2. Sorolja fel az evezős lapát főbb részeit.
 - Nyél → bilincs → mandzsetta → lapátszár → lapáttoll.
3. Milyen versenyhajó fajtákat ismer?
 - 1x, 2x, 4x(+), 2-(+), 4-(+), 8+
4. Hogyan épül fel egy edzés?
 - Bemelegítés → fő rész → levezetés.
5. Mit csinál, ha hajójával elsüllyed, beborul?
 - Megkapaszkodik a hajójában, megpróbál visszamászni. Amennyiben ez nem sikerül, akkor megvárja a segítségnyújtást.
6. Milyen alapvető vízi közlekedési szabályokat ismer?
 - Folyóvízen a sodrásiránnyal ellenkezőleg, a parttal párhuzamosan, és mellette – a parttól biztonságos távolságot tartva – fel, a sodrásiránnyal megegyezően a folyó középvonalához közelítve evezek lefelé.
 - Folyóvízen mindig a sodrásiránnyal ellenkezőleg szállok vízre és kötök ki.
7. Az evezős eszközökön (hajó, lapát) milyen főbb állítási lehetőségeket ismer?
 - Lapáton, belsőkar állítás (kisebb, nagyobb)
 - Hajón, villamagasság, lapáttoll dőlés, lábtartó hossz.
8. Milyen alapvető versenyszabályokat ismer?
 - Versenyen a hajó rendelkezzen fehér színű orrlabdával, rajtszámmal, lekötött cipősarokkal, cipőtépőzár felnyitó zsinórral, a versenyző(kö)n pedig legyen egységes klubszerelés.
 - Az evezősnek a versenyen a versenyszám ideje előtt 5 perccel kell a versenybírónál jelentkeznie, és a rajt előtt 2 perccel pedig a pontonon kell "lógni", vagy a rajtvonalon állni.
 - Az evezősnek a verseny folyamán követni kell a versenybíró utasításait.

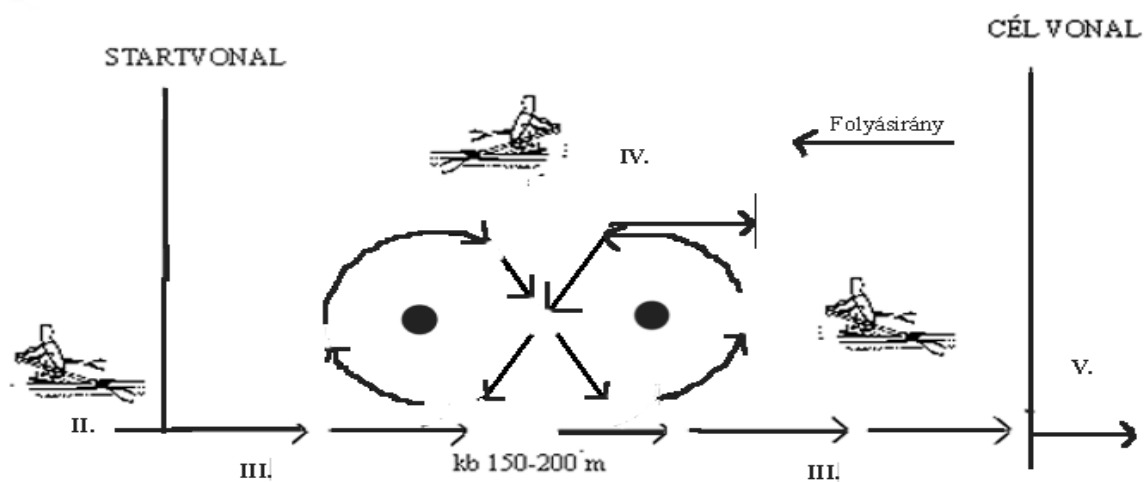
II. Gyakorlat

A gyakorlati minimumvizsga menete:

Állóvízen:



Folyóvízen:



- I. Vízreszállás. Hajóba történő helyes be-, és kiszállás bemutatása (A vizsga I., VI. szakasza)
Elvárás:
Hajó a stég mellett, állóvíznél a hajó orra a közlekedési rendnek megfelelő irányba, folyóvíznél a víz sodrásával ellentétes irányba áll.
Az evezős arccal a hajó fara felé fordul, a lapátok ütközésig kitolva (lapátbilincs és tulipán összeér). Lapáttollak vízszintesek.
A hajó felé eső kézzel a lapátnyeleket palánkmagasság fölött összefogja, azonos oldali lábbal a belépőre lép, másik kezével a palánkot, vagy villát fogva egyensúlyát biztosítja.
Testsúlyát kisé előre helyezve a stégen lévő lábával a hajót elrúgja (ez el is maradhat), majd a kocsit az elrúgó lábbal maga alá húzza, az ülésre helyezkedik, és ezzel egy időben az elrúgó lábat a lábtartóba helyezi.
Leülés után a belépő lábát is a lábtartóba teszi.
- II. Startvonalhoz evezés, letartás először vízszintesen a lapáttoll élével, majd a hajó lelassulása után a vízre merőlegesre forgatva.
- III. Folyamatos evezés forgatással „sikálás” nélkül, koordinált evezős mozgással.

Elvárás:

Előre gurulás

A lapáttollak vízszintesen állnak. A kezeket lendületesen, de nem hirtelen a térd elé hozzuk. A felsőtest, majd a guruló ülés (kocsi) követi a kezek mozgását a hajó fara felé. Ne tartsunk szünetet sem hátsó helyzetben, sem a felsőtest felegyenesedésekor. Az evezős ebben a fázisban mozdulataival azt akarja elérni, hogy a szabad siklási szakaszban a hajó mozgását feleslegesen erős gyorsítással ill. fékezéssel ne zavarja. A guruló mozgás fékezése a gurulással megegyezően, lassan és folyamatosan történjen.

Kinyúlás (Egészen elől ütközésig gurulva)

Az elülső helyzetből a vízfogás késedelem nélkül történjen. A kiindulási helyzet: az evezős majdnem ütközésig a far felé gurul. A lábtartó úgy van beállítva, hogy az alsó lábszár merőleges (az alsó lábszár a merőlegessel 0-10°-os szöget zár be) és a térd (az alsó és a felső lábszár között), 45-60° között van. (A lábtartó beállítása: a gurulóülés szintje alatt 15-20 cm merőlegesen; sínek beállítása (előretartás): a forgótól (tulipántól) számítva 4-12 cm). A felsőtest felfekszik a felső lábszáron, ezáltal egy kisebb, 25°-os csípőszög keletkezik (a felső lábszárt ill. a csípőt és a vállat összekötő képzeletbeli vonal között). A felsőtest kinyúlási szöge, 10 és 30° között van (felsőtest szög: a csípőt és a vállat összekötő vonal a merőlegeshez képest). A vállakat a lehető legnagyobb mértékben a hajó fara felé előrehozzuk. A karokat kinyújtjuk, de nem túlságosan. Az alsókar és a kézfej felső része egy egyenes vonalat képeznek. A fejet egyenesen, tengelyirányba tartjuk. A tekintet a hajó fara felé néz. A térdeket kissé szétnyitjuk. A „forgó (tulipán) előtt” az evezőlapát evezési szöge (kinyúlási szög) 60-70° vagy több (az ortogonális helyzettől mérve).

Vízfogás

Ebből az előrehajló testhelyzetből függőleges tollakkal a lehető legrövidebb idő alatt vizet fogunk. A tollakat már a levegőben a szabadítás után a legkisebb sebességre "fékezzük". Ahhoz, hogy a vízfogás a kellő lapáttoll sebességgel történjék, az elkerülhetetlenül felfröccsenő vízszugárnak nem szabad sem a hajó fara, sem a hajó orra felé, hanem kizárólag függőlegesen felfelé loccsannia. Ebből az összefüggésből következik, hogy a vízfogás után, azzal egy időben villámgyorsan kell nyomást kifejteni a lapáttollra (tömör vízfogás).

Áthúzás

A gyors erő kifejtés után a lapátnyélen a húzási sebességet folyamatosan növelni kell. A testnek, mely egy rugóhoz hasonlóan a lábtartó és a lapátnyel között kifeszül, a lehető legrövidebb időn belül kell a hajtóerőt a tollra juttatnia. Ehhez a tolóerőt a lábszárfeszítő izom (térdszög) és a hátizom (csípőszög) nyitása adja, mely a nyújtott karokon keresztül jut el a lapátnyelre, majd a villára. A test egyes részei által kifejtett erőket úgy kell csatolni/összesíteni, hogy a lábszárak folytonos nyújtását (a térdszög nyílik) a felsőtest

állandó hátrahajlása kíséri. A válltengely tehát a hajóorr felé történő áthúzásnál megelőzi a csípőtengelyt.

Kézvezetés

A karok áthúzáskor először akkor hajlanak, amikor is a kezek a térd felett elhaladnak és a lapát elhagyja az ortogonális helyzetet. A derékszöget elhagyva a bal lapátnyel halad a jobb felett (A villák között kb. 0,5-1,5 cm magasságkülönbség van, a baloldali a magasabb.), és a jobb nyél a bal előtt halad. A jobb kéz ezáltal mind az áthúzás, mind az előrekecsizás alatt közelebb van a testhez.

Véghúzás

Ebben a fázisban a felsőtest 20-30°-ig hátrahajlik (határesetekben 10°-ig; a hátszöget a függőleges és a vállat ill. csípőt összekötő képzeletbeli vonal között mérjük), és ezáltal egy stabil támasztékot biztosít ahhoz, hogy a kezekkel erősen tudjuk az evezőcsapást befejezni.

Ilyenkor a kezeket a vízszintes síkon a törzs felé, függőlegesen pedig a mellkas (bordák) alsó magasságában húzzuk a test felé. Az optimális villamagasság 16-19 cm.

Kiemelés (Szabadítás)

A tollakat úgy emeljük ki, hogy a vízfogásnál leírtakhoz hasonlóan a víz sem a hajóorr, sem a hajófar irányába ne fröccsenjen. Ez csak úgy lehetséges, ha a toll előtt a nagy lendület miatt keletkezett "vízhegy" egészen a kiemelésig megmarad. Ez megint csak akkor lehetséges, ha az összes izomcsoport optimális csatolásának köszönhetően keletkezett áthúzó sebesség a lapátnyélnél megmarad. Az áthúzás végén a kezek kissé lefelé mozognak és a lapáttollat "kievezzük a vízből".

Figyeljünk arra, hogy áthúzáskor a toll felső éle ne emelkedjen a toll előtt lévő vízhegy fölé, mert ezáltal csökken a hajóhajtás határfoka, ilyenkor beszélünk „kiszórásról”.

Hogy a toll elég gyorsan forduljon a hajó fara irányába, a kezeket nagy sebességgel kell a felsőtest felé mozgatni, és a felsőtesttel eközben nem szabad a kezek felé mozogni. Amíg a toll a vízben van, addig a véghúzás nem fékeződhet le. A tollat függőlegesen "kievezzük" miközben a vízhegy megmarad, majd egy gyors csuklómozdulattal a lapát tollát vízszintes helyzetbe forgatjuk, és a hajóorr irányába vezetjük. A helyes kiemeléskor nem fröcskölünk a hajó orra ill. fara felé.

A "forgó (tulipán) mögötti" evezési szög 35°, ami egy 100-110°-os munkaszögnek felel meg a csapás során (hosszú vízmunka). A csapás kétharmada a "forgó előtt" történik.

Az evezés egész ciklusa alatt figyeljünk arra, hogy a függőleges síkban minél kisebb legyen a tömegmozgás.

A lapáttollakat vízszintesen előrevezetjük (ilyenkor azokat a kisebb légellenállás érdekében a lehető leghosszabb ideig tartjuk vízszintesen), majd függőleges helyzetbe forgatjuk.

IV. Fordulások, visszatolás.

V. Célba érkezés

Pár másodpercig (~5") „ki kell ülni a hajót”. Szabadítás után a lenyomott lapátnyelek a térd vonalát elhagyva megállnak (nem a palánkra nyomva). Lábak, karok nyújtva.

VI. Kikötés, kiszállás.

Nagyobb ütközés nélkül.

A kiszállás a beszállás sorrendiségeinek felcserélésével történik.

A technikai minimumvizsgán nem felel meg az az evezős, aki az alapvető technikai elemeket nem képes koordináltan végrehajtani.

Ilyenek:

- Nem képes az evezős hajóba szabályosan ki/be szállni.
- A lapátokat folyamatosan a vízben csúsztatva („sikálva”) evez.
- Fordulási manővereket nem tudja végrehajtani.
- Nem tud visszatolni.
- Nem tud kikötni.
- A gyakorlati vizsga során vízbe fordul.

Ficsor László 2004. november