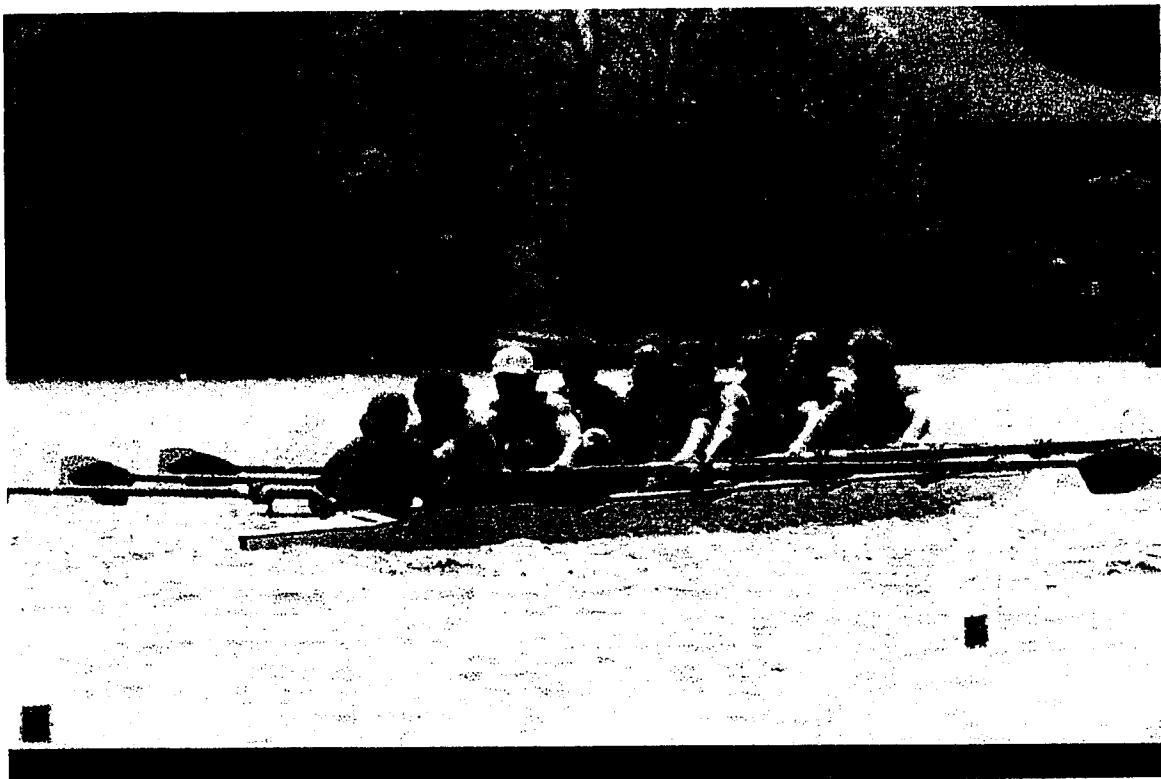


# **Техніка І Процес**

## **Академічного Веслування**



**Ст. Пл. Скоб Петро Стецюк**

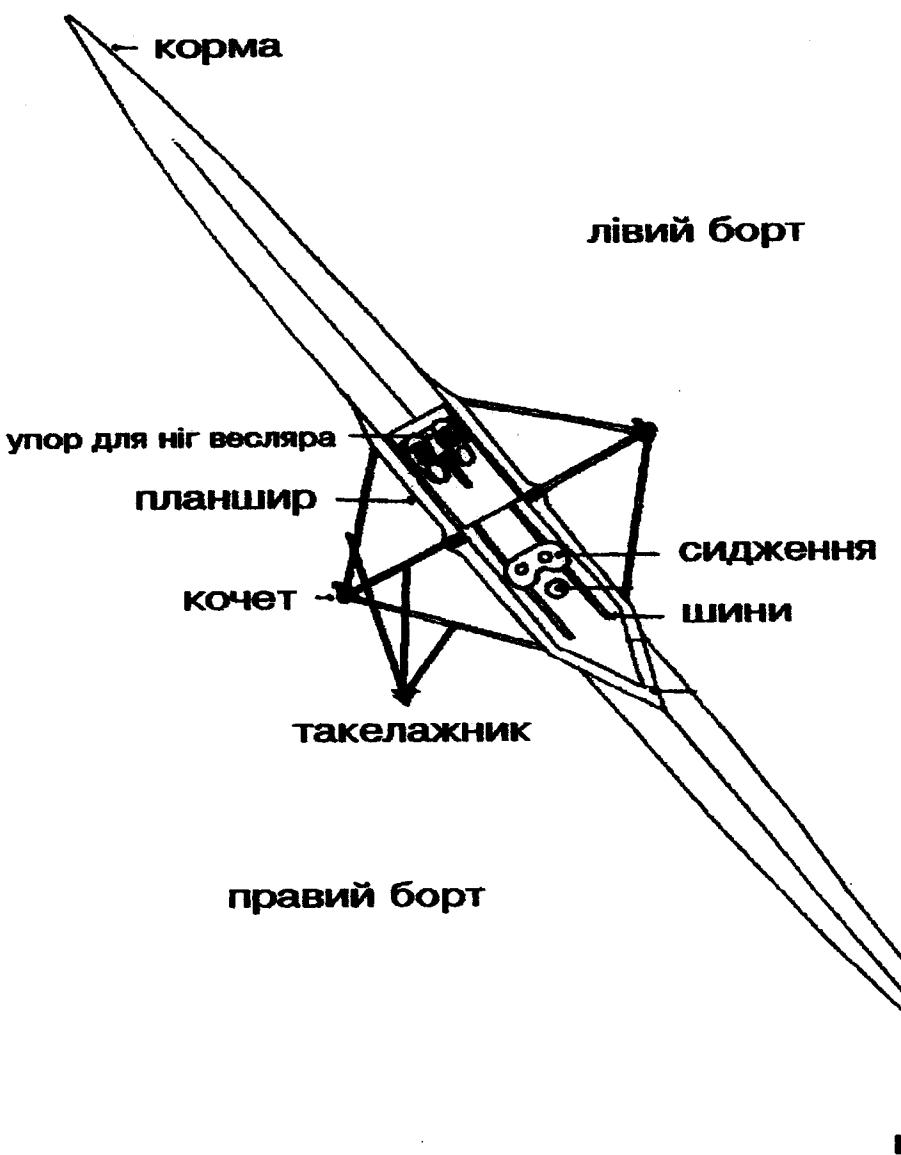
## **Індекс**

<b>Вступ .....</b>	<b>1</b>
<b>Частини човна .....</b>	<b>2</b>
<b>Типи човнів .....</b>	<b>5</b>
<b>Пояснення: до переду і до заду .....</b>	<b>8</b>
<b>Як витягати човен і відпливати, як вернути човен після веслування .....</b>	<b>8</b>
<b>Техніка веслування .....</b>	<b>14</b>
<b>Флюгаровання .....</b>	<b>19</b>
<b>Хитання човна .....</b>	<b>22</b>
<b>Зупинка .....</b>	<b>24</b>
<b>Випадок як не можна витягнути весло з води .....</b>	<b>28</b>
<b>Часті помилки у техніці веслування .....</b>	<b>29</b>
<b>Типи веслування .....</b>	<b>37</b>
<b>Швидкість .....</b>	<b>39</b>
<b>Роля бізуна .....</b>	<b>40</b>
<b>Як скоро стримати човен .....</b>	<b>42</b>
<b>Веслування до заду .....</b>	<b>43</b>
<b>Обернення човна .....</b>	<b>43</b>
<b>Що зробити якщо човен перевернеться .....</b>	<b>44</b>
<b>Одежда .....</b>	<b>45</b>
<b>Роди перегонів .....</b>	<b>46</b>

## **Вступ**

Академічне веслування є спорт котрий розвинутий по цілому світі. Він знаходитьться в олімпійських змаганнях, в університетах, і в спортивних клубах. Можна змагатися або тільки веслувати на розвагу та руханку. У цій праці, я поясню все що треба знати щоб брати човен на воду і веслувати. Велика кількість мови буде про техніку веслування. Це важне з двох причин. Перш за все, академічне веслування дуже неприємне коли особи в човні не вміють веслувати. Вдруге, небезпечно для веслярів коли вони веслюють неправильною технікою, бо можуть пошкодити тіло. Але як хтось нових веслярів навчитъ як правильно веслувати, цей спорт стане надзвичайно приємною розвагою і одною з найкращих руханок у світі спорту.

## Частини Човна



**Упор для ніг весляра** = Це дошка до котрої причіплені тенесівки. Пальці тенесівок причіплені цв'яхами, і тому не совгаються. Г'яти прив'язані шнурком. Вони вільно прив'язані, щоб весляр міг зігнути і випростувати ноги.

**Сидження і шинни** = Сидження має чотири колеса під сподом. Воно лежить на

**шинах**, щоб могло сунутися до заду і до переду. Зад сидження, бік ближче носа човна, є більш округливий чим перед, бік ближче корми.

**Такелажник** = Такелажник складається з металевих палів, прилучені до боку човна. Він тримає кочет наприкінці. Такелажник побільшує широкість човна, щоб весло могло бути довшим. Це дозволяє більше дії важеля, але мало важить.

**Кочет** = Кочет є держак для весла. Він у формі чотирикутника. Верхній бік чотирикутника відкривається, щоб було можливо покласти весло в кочет. Кочет закривається і замикається, щоб весло не випало.

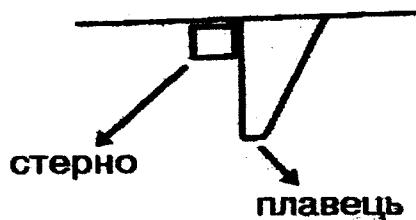
**Планшир** = Верх боку човна. Планшир лежить збоку весляра.

**Ніс** = Перед човна.

**Корма** = Зад човна.

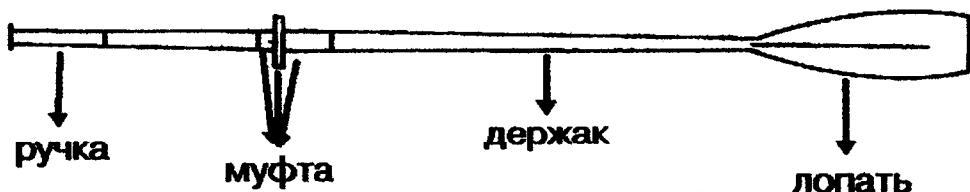
**Лівий Борт** = Лівий бік човна.

**Правий Борт** = Правий бік човна.



**Стерно** = Бізун керує човен стерном. Прилучені до стерна є шнури, котрі знаходяться з боків бізуна. Бізун керує стерно цими шнурами. Стерно знаходиться під кормою.

**Плавець** = Плавець знаходитьться або спереду або зі заду стерна. Плавець помагає човніві просто плисти.



**Весло** = Весло складається з трьох головних частин: ручка, держак, і лопать.

Весляр тримає ручку. Держак долучає лопать до решти весла. Лопать пхає воду.

Також є пластикове накриття довколо тої частини весла котра сидить у кочеті. Це продовжує життя весла, бо охороняє саме весло від тертя кочета. Воно також полегшує флюгаровання тому, що воно квадратове і веслярові ясно коли весло в

правильній позиції. В додатку є пластиковий бар'єр на цьому накритті, щоб весло не могло сунутися за далеко через кочет. Накриття і бар'єр разом називаються муфта.

### Типи Човнів

У всіх човнах, є один ряд веслярів котрі обернені задом до носа човна. У декотрих, кожний весляр має одне весло, котре лишається на одному боці човна. Таке веслування називається гребти довгим веслом. У декотрих човнах, кожний весляр має два весла, одне з кожного боку човна. Таке веслування називається або гребти парними веслами або гребти кормовим веслом.

Якщо є вісім веслярів котрі гребуть довгим веслом, човен називається восьмивесловий човен.



Рисунок 1 = Восьмивесловий човен

Якщо є вісім веслярів котрі гребуть парними веслами, човен називається академічна вісімка. Такий човен часто не знаходиться.

Якщо є чотири веслярі котрі гребуть довгим веслом, човен називається чотиривесловий човен.



**Рисунок 2 = Четиривесловий човен**

Якщо є чотири веслярі котрі гребуть парними веслами, човен називається акаадемічна чвірка.



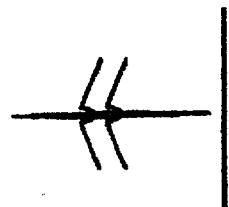
**Рисунок 3 = Академічна чвірка**

Якщо є два веслярі котрі гребуть довгим веслом, човен називається двовесловий човен.



**Рисунок 4 = Двовесловий човен**

Якщо є два веслярі котрі гребуть парними веслами, човен називається акаадемічна двійка.



### **Рисунок 5 = Академічна Двійка**

Якщо є один весляр, він мусить гребти парними веслами, і човен називається одно-осібний човен.



### **Рисунок 6 = Одно-осібний човен**

У пор'ядку від носа до корми, веслярі мають певні назви. У восьмивесловому човні та в академічній вісімці: баковий весляр, другий, третій, четвертий, п'ятий, шостий, сьомий, і загрібний весляр. У чотиривесловому човні та в академічній чвірці: баковий весляр, другий, третій, і загрібний весляр. У двовесловому човні або академічній двійці: баковий весляр і загрібний весляр.

Також, переважно є бізун, але не завжди. Як гребуть парними веслами переважно нема бізуна. Як гребуть довгим веслом, восьмивесловий човен завжди має бізуна. Чотиривеслові човни переважно мають бізуна, але не завжди.

Двовесловий човен може або мати або не мати. Як є бізун, він переважно сидить у кормі. Але в декотрих чотиривеслових човнах і двовеслових човнах, він може сидіти в носі човна. Бізун завжди дивиться на ніс човна, тобто він одинокий котрий бачить де човен пливе.

У цій праці, мова буде про гребення довгим веслом у восьмивесловому човні, хіба я експлицитно інакше скажу. Таке веслування найбільш поширене і добре пристосовується до пояснення.

## **Пояснення: до переду і до заду**

Перед човна називається ніс і зад називається корма. Але веслярі сидять задом до носа. Їхній перед є зад човна і бізуна, а їхній зад є перед човна і бізуна.

Проблема є що фрази "до переду" і "до заду" уживаються в обидвох значіннях.

Можливо було б виразніше лише уживати слова "ніс" і "корма" замість "зад" і "перед," але веслярі уживають всі чотири фрази. Треба всі чотири розуміти. "Ніс" і "корма" - це однозначна термінологія. "Зад" і "перед" - це складніша термінологія.

Як говориться про рух загального човна, зад є корма, і перед є ніс. Але як говориться про весляра, рухи весляра, та рухи його сидження і весла, зад є ніс і перед є корма.

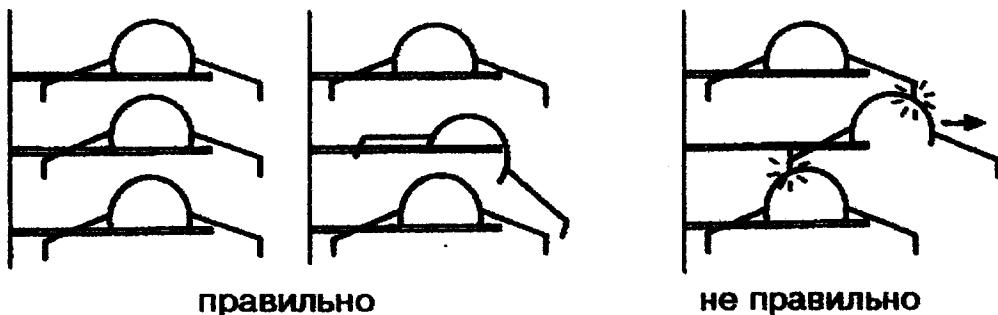
Веслярі часто збаламутають значіння слів "ніс," "корма," "лівий борт," і "~~правий~~ борт." Хоч ніс є перед човна і корма є зад, це веслярам здається противно. Також, всі веслярі класифіковані залежно від боку свого весла. Як весляр має весло з лівої сторони себе, цього весляра кличуть правобортним. Як весло з правої сторони себе, його кличуть лівобортним. Переважно, але не завжди, у пор'ядку човна, правобортні і лівобортні веслярі чергуються.

## **Як витягати човен і відпливати, як вернути човен після веславання**

Тому, що човен такий коштовний, треба його шанувати. Треба бути обережним, щоб його не знищити. Багато човнів знищенні як веслярі витягають човен з переховування для вжитку. Щоб успішно витягати човен з переховування і покласти в воду, всі мусять співпрацювати, і кожна особа мусить знати точно що робити.

У середині, човни переважно лежать на великих держаках. Є кілька груп держаків, одна група над другою, щоб один човен міг лежати над другим. Човен лежить до гори ногами на держаках. Корпус човна повинен тримати вагу човна. Такелажники не повинні тримати цю вагу, бо вони не досить сильні. Вага човна зігнула би такелажники. Тому, такелажники навіть не повинні бути в контакції з держаками.

Щоб витягати човен, потрібно всіх веслярів. Наприклад, для восьмивеслового човна потрібно восьмеро осіб, а для двовеслового човна потрібно двох осіб. Кожна особа стоїть біля свого сидження і тримає корпус з обидвох боків сидження. Особа тримає верхню частину корпуса, котра тепер знаходиться з долини тому, що човен до гори ногами. Це є та частина котра тримає вагу човна на держаках. Як бізун дає команду, всі підносять човен кілька інчів. Треба корпус висунути аж доки кінець корпуса більше осіб вже не над держаками. Тоді треба схилити той бік корпуса на долину. Корпус не витягається горизонтально, але трошки на діагонал на долину. Це дуже важне тому, що держаки для окремих човнів переважно близько один другого. Якби веслярі витягали човен горизонтально, такелажники вищого човна здерли б діру в корпусі нищого. Корпус часто досить тонкий, і це була б справжня діра.



Як вже нема небезпеки від такелажників інших човнів, всі підносять човен над голови. Кожний другий весляр суниться до боку корпуса на протилежній стороні свого такелажника. Тільки кожний другий суниться тому, що решта вже є на протилежній стороні від свого такелажника. Бути на протилежній стороні від такелажника важне тому, що буде неможливо покласти човен у воду як весляр стойть на стороні свого такелажника. Тоді веслярі кладають човен на рамена. Тепер вони готові винести човен надвір.

Веслярі переносять човен до кінця пристані. Бізун повинен подбати, щоб човен був зорієнтований в правильний напр'ям, щоб міг в той напр'ям відплівати. Веслярі підносять човен над голови. Тоді спускають корпус в напр'ям води, і в той сам час перекочують човен, щоб не був до гори ногами. Коли перекочується човен, тільки можна тримати його за корпус. Не можна тримати упор для ніг весляра ані дошку на котрій лежать шини. Ці частини не є досить сильні. Тоді можна класти човен у воду. Треба вважати, щоб не вдарити стерно об пристань, бо легко можна таким способом відломити стерно.

Як човен вже в воді, треба відкрити кочети. Веслярі котрі мають кочет над пристанню легко це роблять. Ті котрі мають кочет над водою мусить стояти одною ногою на пристані а другою на човні. Тоді можна зігнутися і досягнути кочет, щоб

відкрити. Тільки можна класти ногу на одному місці. Це передній кінець тої дошки котра тримає шини. Решта цієї дошки не є досить сильна. Підлога човна також не є досить сильна. Якби особа стала на підлогу човна, нога цієї особи перебила б діру в корпус. Тоді можна класти весло в кочет. Найкраще нести весло з лопаттю спереду, або коло бедра або на раменах. Тим способом можна бачити лопаті і вважати щоб не знищити.

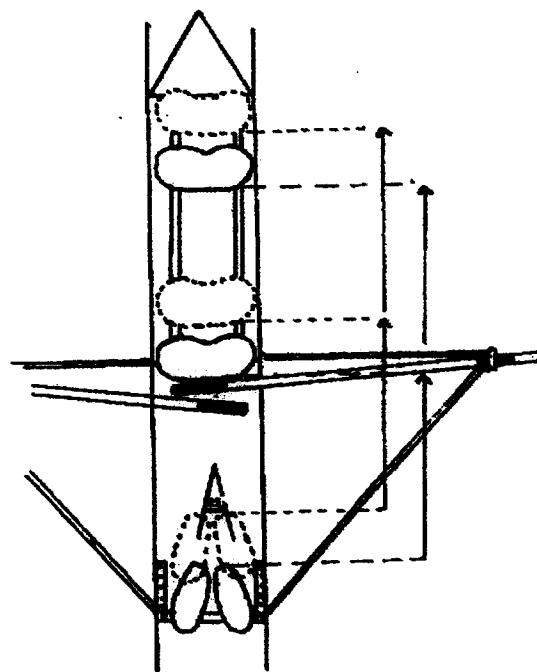
Веслярі котрі мають такелажники над пристанню вкладають весло в кочет з бар'єром на пластиковому накритті лицем до кочета, між кочетом і корпусом. Веслярі котрі мають кочет над водою вкладають весло в кочет з лопаттю лицем до кочета. Цим способом, якнайбільше ваги веслів є над пристанню. Це зменшує можливість що човен передчасно відпливе від пристані. Також, лопаті не лежать у воді. Тому, тяжче воді пхати човен. Тоді, веслярі повинні замикати кочети.

Як вже готові сісти в човен, ті котрі мають такелажники над водою повинні випхати свої весла, щоб бар'єр лежав об кочета. Лопать повинна лежати горизонтально зверху води, а не вертикально в воді. Це стабілізує човен, щоб він не перевертався як веслярі сідають. Тоді можна сісти в човен, пам'ятаючи що тільки можна класти ногу на кінець дошки котра тримає шини.

Як весляр вже сидить у човні, найважніше є або тримати ручку весла або подбати щоб ручка завжди була під руками. Інакше, човен перевернеться. Потреба тримати ручку існує не тільки як веслярі підготовляються відпливати, а завжди як весляр сидить у човні.

Наступне, весляр мусить подбати що упор для ніг весляра в правильній позиції. Можна його сунути до переду і до заду. Правильна позиція залежить від

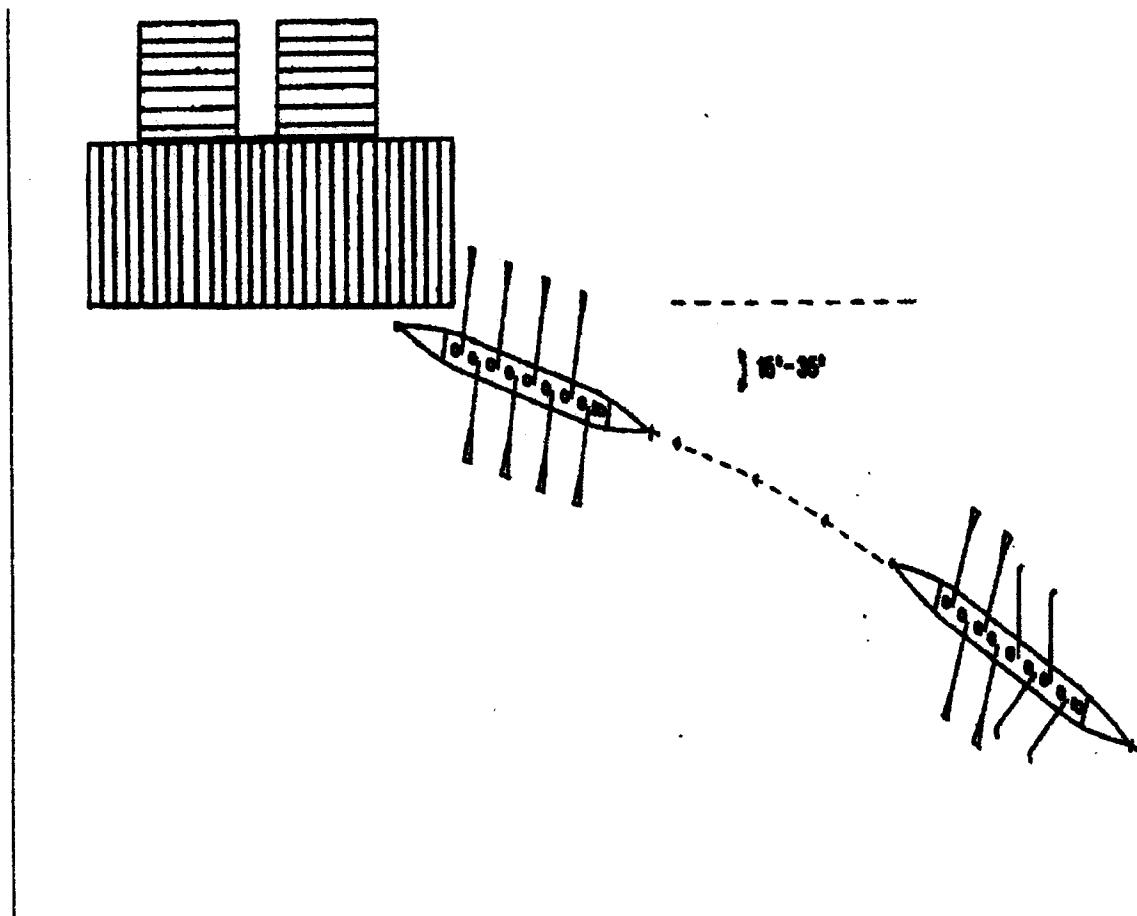
висоти весляра і його особистого подоблення. Як весляр згинає ноги, його сидження не повинне вдарити перед шин. Якщо це стається, треба сунути упор для ніг весляра до заду. Також, весляр повинен могти зовсім випростувати ноги. Якщо це неможливо, треба сунути упор для ніг допереду. Але найважніше є щоб сидження не могло вдарити перед шин.



**Рисунок 7 = Видно як позиція сидження залежить від позиції упору для ніг весляра**

Як всі вже готові, вони відчисляються на голос, починаючи від бакового весляра. Це дає бізунові знати чи всі готові відплівати. Коли всі готові, веслярі відіпхають човен від пристані і в той сам час склоняють свої тіла від пристані. Це помогає щоб човен швидше відплів. Але важніше, це підносить такелажники котрі над пристанню, щоб вони не вдарили пристань. Тепер веслярі готові веслувати. Вони повинні відплівати з носом човна проти течії ріки.

Щоб вернутися до пристані, треба плисти майже паралельно з пристанню, поволе зближаючи до пристані.



Як човен вже близько до пристані, всі котрі мають весла на боці пристані підносять їх щоб не вдарили пристань. Всі схиляються на бік даліше від пристані. Як це роблять, човен швидше зближається до пристані. Також, це запевняє що такелажники не вдарять пристань. Якби вони вдарили пристань, вони могли б зломитися. Як всі схиляються від пристані, баковий весляр рукою злапає пристань, щоб притягнути човен. Як решта можуть досягнути пристань, вони також її злапають руками. Вони і притягають човен і його стримають. Баковий весляр мусить уважати щоб не схилитися за далеко до пристані як пробує злапати пристань. Інакше, човен хитнеться на той бік і такелажники вдарять пристань.

Найлегше як бізун вертається до пристані в той напр'ям щоб такелажник бакового весляра був на боці човна даліше від пристані. Як його такелажник на боці пристані, дуже часто його такелажник вдарить пристань коли він пробує пристань злапати.

Щоб витягнути човен з води, треба виконати той самий процес котрий виконали щоб його витягнути з води, але в протилежному пор'ядку. Треба висісти, витягнути весла, витягнути човен з води, і класти човен на держаки. Важне щоб всі кочети були закриті перед тим що веслярі пробують класти човен на держаки. Інакше, ці кочети висять за далеко на долину. Вони можуть знищити човен під ними, і ті кочети також можуть зломитися.

Нести двовесловий човен, академічну двійку, і одно-осібний човен трошки інакше тому, що човен менший. Щоб нести двовесловий човен або академічну двійку, веслярі стоять з того самого боку, але при кінцях човна. Вони носять човен на боці, одною рукою під корпусом і одною рукою над корпусом.

Є кілька способів нести одно-осібний човен. Можна тримати човен до гори ногами над головою випростеними руками. Можна тримати човен до гори ногами на голові. Одна рука тримає один такелажник щоб човен не хитався на бік. Друга рука тримає щось у середині човна спереду особи, щоб човен не хитався до переду або до заду. Також можна тримати човен верхом до гори між шию і раменом.

## Техніка веслування

Перш за все, треба правильно тримати ручку. Рука біжче лопаті називається внутрішня рука, а рука даліше від лопаті називається зовнішня рука.

Зовнішна рука повинна тримати кінець ручки. Віддаль між руками приблизно широкість двох рук, але найважніше щоб було вигідно. Зап'ястки повинні бути прості, може трошки зігнуті до гори як весляр хоче. Лікті повинні бути збоку тіла. Якби лікті були стрілки, вони повинні показати до заду, не до боків. Рамена не повинні бути напруженими.

Щоб всі веслярі могли разом веслувати, вони мусять почати від тої самої позиції. У цій готовій позиції, весляр сидить випрощеними ногами. Плечі повинні бути прості, але схилені трошки до заду. Весляр тримає ручку об долішне ребро. Ця позиція називається кінцева позиція.

Самий змах весла складається з двох головних частин: як весло у відпочинку (поворот) і як весло у праці. Поворот складається з трьох частин. У правильному пор'ядку, ці частини є: руки, плечі, і ноги. Ті самі частини процесу існують як весло у праці, але в протилежному пор'ядку: ноги, плечі, руки.

Як весляр у кінцевій позиції, він готовий почати поворот. Поворот бере весляра від кінцевої позиції до позиції від котрої весло може почати свою працю. Він перше пхає ручку трошки на долину, щоб лопати піднісся і не лежав у воді. Весляр тоді пхає ручку від себе. Тільки руки, а не решта тіла, рухаються. Ця частина повороту кінчається коли зовнішна рука випрошена. Внутрішня рука повинна бути майже випрошена, але трошки менше ніж зовнішна рука. Причина є що та частина ручки котру зовнішна рука тримає є трошки дальше від свого тіла в порівненню до тої частини котру тримає внутрішна рука. Як вже руки майже випрошенні, весляр починає другу частину поворота: плечі. Він бедрами схиляє плечі до переду. Плечі повинні бути схилені до переду, але повинні бути простими.

Він також трошки крутить плечі на бік свого весла. Під час цієї частини змаху весла, руки не міняють своєї позиції. Тоді весляр починає третю частину повороту: ноги. Він згибає ноги як найбільше може. Під час цієї частини змаху весла, сидження суниться до переду на своїх колесах. Руки не міняють позиції. Плечі, далі прості, не міняють кількості свого схилення. Але наприкінці цієї частини змаху весла, вони починають трошки крутитися в напр'ям свого весла. Як весляр це робить, його зовнішнє рамено повинне бути вищим ніж внутрішнє рамено. Це сильніша позиція тіла. Як гребуть парними веслами, це кручення не відбувається. Це тому, що весляр має весла з обидвох боків.

Наприкінці повороту, весляр подібний до спружини котра згортана у спираль. Він готовий класти лопать у воду. Це робиться лише руками, не раменами. Весляр підносить руки, і лопать падає в воду. Лопать повинна бути зовсім під водою, але держак не повинен бути під водою.

Тепер весляр готовий ставити весло до праці. Під час цієї частини змаху весла, весляр уживає свою силу щоб сунути човен. У процесі праці весла, існують ті самі частини як у повороті, але в протилежному пор'ядку: ноги, плечі, руки. Перше, весляр випростає ноги. Його плечі і руки не рухаються. Це значить, що руки далі випрошені, і плечі далі схилені і прості. Але є одна зміна позиції плечей. Як весляр починає свою працю, плечі крученні в напр'ям весла. Спочатку цієї частини процесу праці весла, плечі випрошуються. Як вже ноги випрошені, плечі не повинні бути крученими. Друге, весляр тягає ручку до заду плечима. Плечі і руки лишаються простими під час цієї частини процесу праці весла. Спочатку цієї частини, плечі схилені до переду. Наприкінці цієї частини, вони схилені до заду. Тоді починається

остатна частина процесу праці весла: руки. Весляр тягає ручку до себе руками.

Весляр зупиняється у кінцевій позиції. Ручка повинна лежати об долішне ребро.

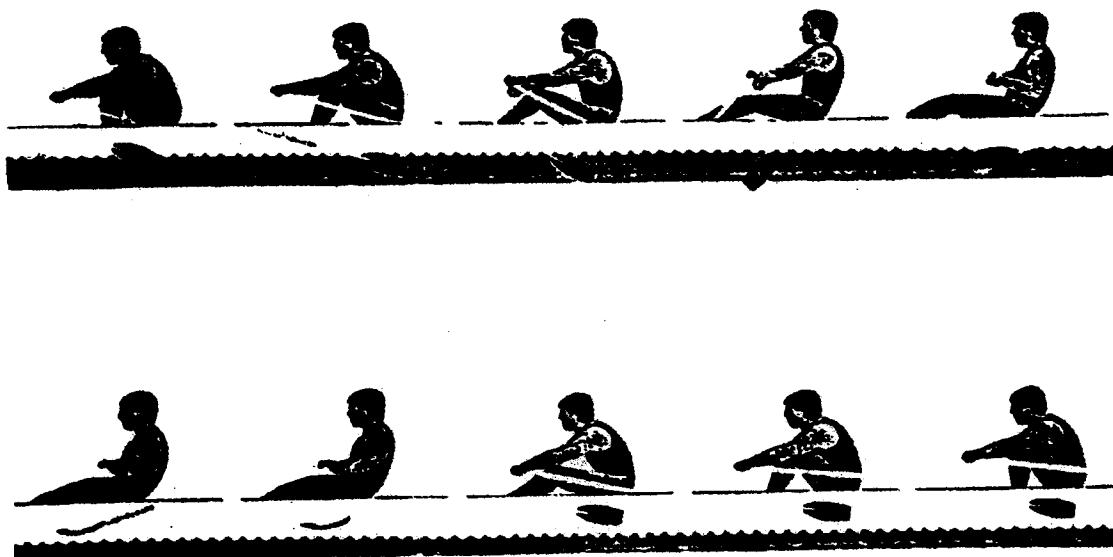
Також, лікті повинні показати до заду, не до боків. Весляр тоді пхає ручку на долину щоб витягнути лопать з води і починає поворот знова.

Частини змаху весла відокремлені щоб весляр міг найбільше уживати найсильніші м'язи. Тому, він перше уживає ноги. Ноги є найсильніша частина тіла. Багато веслярів пробує за рано уживати плечі. Це називається відкриватися плечима. Через це, вони сильно не можуть тягнути, бо плечі не є досить сильні. Вимагає найбільше сили спочатку тому, що весло ще не рухається. Коли вже ручка рухається, плечі можуть більше тягнути. Як веслярі пробують за рано уживати плечі, човен поволіше пливе. Також, їхні плечі змучаться. Це дуже небезпечно і можна пошкодити плечі. Якби великий тягар лежав на землі, всі знають що було б небезпечно його підносити плечима замість ногами, і так само у спорті веслування.

Такі самі проблеми існують як весляр пробує за рано уживати руки. Човен поволіше пливе, і руки змучаться. Їх не можна пошкодити так як плечі, але вони дуже починають боліти. Як передпліччя починають боліти, може статися неможливо тримати ручку. Можна пізнати як весляр за рано уживає руки, бо лікті зігнуті перед тим що ноги і плечі скінчили свої рухи.

У практиці, ці три частини змаху весла трошки змішуються. Плечі починають свою частину перед тим що ноги зовсім випростені. Руки починають свою частину перед тим що плечі скінчили. Хоч добрий весляр змішає ті частини, він далі відокремлює їх. Треба добре розуміти як їх відокремлювати перед тим що можна їх змішати. Як одна особа їх неправильно змішає, човен стає тяжчим для

всіх. Але це не тільки питання швидкості човна і приемного веслування. Це також питання безпеки. Навіть якщо особа правильно веслую, її плечі можуть боліти. Цей спорт спричинює багато пошкоджених спин, і ці пошкодження можуть бути серйозними. Як особа пробує вагу човна піднести плечима, це дуже небезпечно.

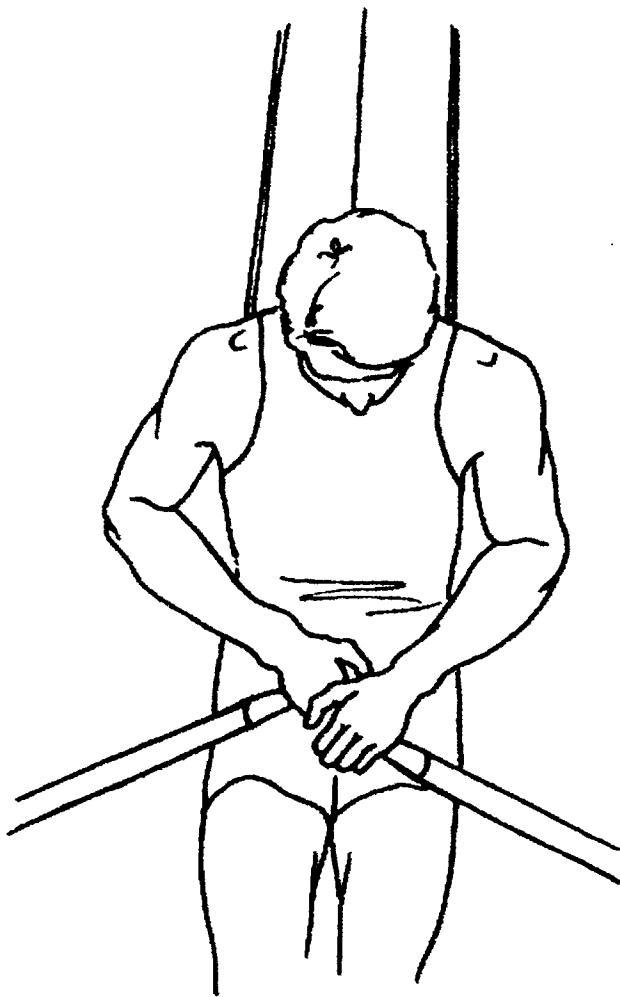


**Рисунок 8 = Зверху, рисунок правильної позиції тіла як весло у праці.  
Здолини, рисунок правильної позиції тіла як весло у відпочинку.**

Хоч рухи для правобротних і лівобротних одинакові, вони відбуваються на протилежному боці. Навіть якщо людина прекрасно вміє веслувати на одному боці, вимагає дуже багато вправи вчитися веслувати на другому боці. Багато олімпійських веслярів тільки вміє добре на одному боці веслувати.

Найбільша різниця як веслярі гребуть парними веслами є що руки тримають окремі ручки. По середині процесу праці весла і повороту, ті дві ручки перехрещуються. Одна рука мусить свою ручку вище тримати ніж друга рука, щоб

ручки не вдарилися під час цього перехрещення. Є дві причини чому ручки перехрещуються. Перше, це дозволяє більше дії важеля. Вдруге, якби вони не перехрестилися, весляр спереду своїх шин мав би труднощі тримати обидві ручки. Вони були б за далеко одне від другої.



Той котрий вчить веслування мусить бути на воді в окремій моторівці.

### Флюгаровання

Як весляр на повороті, лопать повинна бути горизонтальною. Це називається флюгаровання. Є дві головні причини чому це робиться. Перше, як

лопаті у повітрі вертикально, вітер її пхає. Набагато тяжче контролювати весло як це стається. Також, через це, човен поволіше пливе тому, що повітр'я тисне на лопаті і сповільнює рух човна.

Вдруге, човен хитається. Якщо лопаті горизонтальні, вони стримають дальнє хитання як вони вдаряють воду. Але як лопаті вертикальні, човен може дальнє хитатися тому, що лопать може ввійти в воду. Як це стається, ручка весляра сильно кидається до тіла і тяжко її контролювати. Це спричиняє гірше хитання. Також, вертикальна лопать у воді пробує стримати човен, і це перебиває нормальній рух човна.

Як лопаті у воді, вона вертикальна. Як вже весло кінчає свою працю, зовнішня рука пхає ручку на долину щоб витягнути лопаті з води. Внутрішня рука не пхає на долину. Ця рука крутить весло щоб лопаті була горизонтальною. Як лопаті у воді, всі пальці внутрішньої руки тримають ручку. Відразу як лопаті зовсім вийшли з води, внутрішня рука крутить ручку дев'ятдесят градусів до себе. Легко знати скільки треба крутити ручку тому, що пластикове накриття на веслі квадратове. Виразно відчувається коли це накриття у правильній позиції. Зовнішня рука легенько тримає ручку, щоб вона могла крутитися в руці. Як лопаті вже горизонтальна, зовнішня рука відпхає ручку і починається поворот.

Як ручка крутиться, великий палець внутрішньої руки мусить пустити його. Великий палець тоді лишається в тій позиції під час цілого повороту. Це значить, що під час повороту мусить бути віддалі між ручкою і великим пальцем внутрішньої руки. Причина є що зап'ясток простий як весло у праці. Але щоб крутити ручку дев'ятдесят градусів і далі тримати ручку великим пальцем значить що зап'ясток

буде не природно зігнутий. Перш за все, такий зігнутий зап'ясток може перебивати поворот тому, що зап'ясток вдарить ноги якщо ручка в правильній позиції. Навіть важніше, такий зігнутий зап'ясток примушує особу напружити свої передпліччя. Я пізніше поясню чому напруження передпліччя є така велика проблема.

З причини флюгаровання, лопать горизонтальна наприкінці повороту. Але вона мусить бути вертикальною щоб її класти в воду. Зовнішня рука знова легенько тримає ручку, щоб вона могла крутитися в руці. Внутрішня рука крутить ручку дев'ятдесят градусів від себе. Наприкінці цього кручення, великий палець внутрішньої руки повинен знова тримати ручку. Тоді можна класти лопать у воду і весло може почати свою працю.

Але часом веслується без флюгаровання. Декотрі так веслюють спочатку розминки і пізніше додають флюгаровання. Також, таке веслування може бути доброю вправою. Таке веслування поправляє одну часту помилку під час флюгаровання. Весляр повинен починати крутити ручку лиш тоді як лопать зовсім вийшла з води. Але багато веслярів починає крутити ручку як долішна частина лопаті далі під водою. Слід цього є що це підкидає воду. Це спричинює другу проблему. Щоб улеглити крученню лопаті, ці веслярі за рано витягають лопать з води. Вони повинні тягнути ручку аж до долішніх ребер, а щойно тоді витягнути лопать і її перекрутити. Замість цього, ці веслярі тягають ручку до живота і в той сам час крутять ручку. Але таке веслування без флюгаровання тільки плинно йде якщо веслярі вміють рівно тримати човен, щоб не хитався.

Флюгаровання трошки інакше як гребуть парними веслами тому, що одна рука робить всю працю своєю ручкою. Як лопать вертикальна, рука тримає ручку в

кулаці. Щоб крутити лопаті дев'ятдесят градусів, рука відчиняє кулак. Пальці на пів випростаються, і ручка тримається в кінцях пальців.

### Хитання Човна

Одна з найтяжчих завдань у спорті веслування є тримати човен рівним. Якщо веслярі добре не вміють веслувати, човен постійно хитається. Човен хоче бути постійно схиленим на один бік. Також, човен сильно кидається з одного боку на другий бік. Як таке хитання бувається, веслування страшно неприємне. Тому, що ручка у неправильній позиції, треба дуже тісно тримати ручку руками. Через це, передпліччя починають дуже боліти. Через те, що човен хитається, плечі також будуть боліти, і можна їх пошкодити. Як таке хитання бувається, човен відчувається веслярам надзвичайно тяжким. Їхні змахи весла не будуть плинні як це бувається. Також, таке хитання сильно б'є пальці на корпус човна. Але як веслярі добре вміють веслувати, таке хитання не бувається.

Великий вплив на хитання має височина ручки. Як човен рівно сидить і веслярі на правобортній стороні пхають ручки на долину, лопаті підносяться, і човен схиляється на правобортний бік. Як вони підносять ручки, лопатіпадають, і човен схиляється на лівобортний бік. Це все противно відбувається для веслярів на лівобортній стороні. Щоб човен рівно сидів, всі мусять тримати ручки на тій самій височині. Навіть якщо всі решта правильно тримають ручки, одна чи дві особи можуть спричинювати хитання неправильною височиною своїх ручок. Тому, ручка повинна рухатися в один овал.



Як весло у праці і як весло у відпочинку, ручка рухається зовсім просто. Між цими двома частинами змаху весла, ручка рухається округленим шляхом.

Щоб човен не хитався, всі мусять разом веслувати. Як одна особа починає класти лопаті у воду або витягнути лопаті раніше від всіх інших, його ручка буде іншої височини. Як це бувається, човен хитається. Всі повинні класти лопаті у воду в той сам час. Всі веслярі повинні слідкувати за тим спереду них і класти лопаті у воду. Сьомий слідкує за загрібним весляром, шостий слідкує за сьомим, і так далі. Навіть як всі тіла разом доходять до кінця шин, дуже тяжко класти лопаті у воду в той сам час. Часта помилка є дійти до кінця шин і чекати момент перед тим що лопаті кладається у воду. Треба почати вже підносити ручку момент перед тим що особа доходить до кінця шин щоб лопаті увійшли у воду якраз в той час коли особа доходить до кінця шин.

Також, як весляр кладе своє весло в воду раніше чи пізніше всіх інших, вага його тіла буде в іншій позиції в порівнянню до всіх інших. Треба пам'ятати що як весло кінчає свою працю, весляр крутить свої плечі в напр'ям свого весла. Його плечі схилені до переду, і тому це крученння значить що вага його тіла не над центром корпуса човна. Вага його тіла над боком корпуса на котрому знаходитьться його весло. Як всі це роблять в той сам час, човен не хитається тому, що чотири веслярі тримають свою вагу над одним боком корпуса, а чотири над другим боком. Але як один весляр це робить передчасно або пізно, човен хитається.

Також треба сунути сидження під контролем на повороті. Як нема контролі,

весляр сильно кидає свою вагу до переду. Але тому, що крутиться плечима, це також значить що він кидає вагу сильно на бік свого весла. Це спричинює хитання.

Щоб човен рівно сидів, треба вправляти і привикнути до стилю інших веслярів. Кожен трохи інакше веслую і трохи інакше тримає свою вагу. Якби восьмеро найкращих веслярів у світі веславали разом перший раз, човен трошки хитався б спочатку аж доки вони привикають один до другого. Навіть міняти одну особу може спричинювати хитання аж доки всі привикнуть.

### Зупинка

Як особа веслую, їй здається що його сидження суниться до заду і до переду. Але насправді, сидження не рухається. Не зважаючи на рух цілого човна до переду, сидження лишається в тому самому місці, і корпус суниться до переду і до заду під сидженням. Тій особі здається що лопать рухається у воді. Але насправді, лопать лишається в тому самому місці цілий час як весло у праці. Лопать тільки трошки рухається. Це дуже тяжко весляреві розуміти, тому що весляр мусить інакше про це все думати. Щоб правильно сунути сидження і успішно веслувати, він мусить уявити собі що сидження рухається, не корпус. Тому, що багато веслярів не розуміє фізики веслування, вони не розуміють чому треба сидження сунути під контролею. Але без тої контролі, човен поволіше пливе і, чим гірше, веслування стає надзвичайно неприємним.

Щоб це стало виразніше, берім один змах весла. Човен вже скоро пливе. Весляр вкладає лопать у воду і тягає. Весляреві здається що він тягає і до заду сунить сидження. Але насправді, весло і сидження мало рухаються, не зважаючи на

передній рух цілого човна. Але тому, що він пхає на упор для ніг, це сповільняє передній рух корпуса. Як він випростовує ноги, сидження мало рухається, але корпус суниться до заду. Як він починає тягнути, сидження є спереду шин.

Наприкінці цього тягнення, як ноги вже випростувані, сидження є ззаду шин. Хоч особа сповільнила рух корпуса, енергія свого тягнення вкінці сунутиме човен.

Як весляр на повороті, корпус суниться до носа човна під його сидженням завдяки сили його веслування. Йому здається що корпус не рухається і що сидження суниться до корми. Тому, весляреві здається що поворот не має великого впливу на передній рух човна. Йому здається що це тільки час дійти до наступного змаху весла. Він думає що човен рухається до переду як весло у праці, не під час повороту.

Але насправді, більшість переднього руху човна відбувається під час повороту. В цей час, весляр мусить тримати контролю над своїм тілом і сидженням, щоб дозволити корпусові сунутися до переду. Причина є що корпус пробує рухатися до носа човна але весляр пробує рухатися до корми. Як весляр не має контролі над своїм тілом, він сильно кидає свою вагу на упор для ніг в напр'ям корми. Навіть як особа тільки трошки склоняє плечі до корми, вага на упорах для ніг набагато збільшується. Це стримає передній рух корпуса. Тому, що більшість переднього руху корпуса відбувається під час повороту, це стримає більшість руху човна.

Як веслярі не мають тої контролі, результат не тільки сповільнення руху човна. Веслування стається дуже неприємним. Як нема тої контролі, передній рух корпуса стриманий. Як корпус не хоче сунутися в напр'ям носа під сидженням,

стається дуже тяжко щоб сидження дійшло до переду шин. Пам'ятаймо що весляр думає що корпус не рухається, а тільки сидження рухається. Він пробує сунути сидження до переду шин. Йому відчувається що, хоч він пробує це зробити, якась сила тягає його до заду, в противний напр'ям. Веслування повинно бути без напруження і гладко. Але йому почувається що він бориться проти човна. Через це, стає тяжко йому тримати контролю над тілом і сидженням, і проблема погіршується. Він мусить уживати неправильні м'язи щоб виконати своє веслування, і вони починають боліти, особливо плечі й передпліччя. Тому, що передній рух човна сповільнений, цілий човен дуже тяжким почувається. Це неприємно і нездорово для плечей. Треба пам'ятати, що кожний весляр впливає на других. Як одна особа не має твої контролі над тілом і сидженням, кожний весляр у човні це виразно відчуває. Тримати ту контролю - це одне з найважніших і необхідних завдань у спорті веслування.

Але як тримати ту контролю над тілом і сидженням? Це складна справа. Тільки частинно можна цю справу пояснити словами. Знімки не помагають тому, що знімки тільки охоплюють позицію весляра в одному моменті, а нам треба знати про якість його рухів. Щоб насправді вміти пізнати ту контролю, треба бачити як люди правильно і неправильно веслюють. За якийсь час стане очевидно хто правильно веслуює а хто ні. Щоб вміти сам тримати ту контролю, треба вправляти аж доки не розумієш почування правильного веслування. Спочатку, весляр не вміє пізнати чи він правильно все робить тому, що він себе не бачить. Помагає щоб друга особа дивилася і йому казала чи він правильно веслуює. Але можна дещо казати про ту контролю, щоб читачеві стало виразніше.

Тому, що говоримо про рухи весляра, розмова буде з його перспективи.

Тобто, корпус не рухається, але сидження суниться. Декотрі нові веслярі думають що контроля залежить тільки від скільки часу триває щоб сидження дійшло до переду шин. Це неправильно, і таке думання спричинює багато трудностей і проблем. Як веслярі беруть, наприклад, тридцять шість змахів весла на хвилину, сидження на повороті рухається набагато швидше ніж як вони беруть двадцять два змахів весла на хвилину. Але це не значить що є менше контролі як береться більше змахів весла на хвилину. У обидвох ситуаціях, може бути контроля і може бути брак контролі, залежно від якості веслування. Але чим більше змахів весла на хвилину, чим тяжче тримати контролю.

Швидкість руху сидження має вплив на контролю. Перше рішаеться скільки змахів весла на хвилину веслярі будуть брати і скільки сили кожного змаху весла. Але як це вже вирішено, сидження повинно рухатися якнайповоліше. Наприклад, як веслярі рішили веслувати двадцять чотири змахів весла на хвилину і двома третинами сили, вони повинні так веслувати. Але сидження повинно якнайповоліше рухатися щоб це далі було можливо.

Перша частина повороту є руки. Ця частина не має жадного впливу на рух корпуса тому, що вага на упорах для ніг весляра зовсім не міняється як руки рухаються. Руки повинні дуже скоро пхати ручку від тіла, бо це лишає більше часу для решти повороту. Схилення плечей додає вагу на упор для ніг. Тому ця частина повороту мусить бути поволішою, і так само з ногами. Також, швидкість руху сидження не повинна мінятися під час повороту. Одна часта помилка є спішити рух сидження наприкінці повороту. Це кидає більше ваги на упори для ніг, і весляр

сильно вдарить упор для ніг як дійде до кінця шин. Це не дозволяє корпусові рухатися до переду під сидженням. Як людина правильно веслує, це зовсім без напруження. Навіть як вона бере багато змахів весла на хвилину і сидження дуже скоро рухається, виглядає що не спішиться і має повно часу. Усе плинно виглядає.

Як весляр бере багато змахів весла на хвилину, далі можливо тримати контролю. Але це тільки можливо як він сильно веслує. Наприклад, як весляр веслє тридцять п'ять змахів весла на хвилину, він мусить веслувати або повною силою або майже повною силою. Інакше, не буде досить часу дійти до наступного змаху весла під час повороту. Причина є що як сильно веслує, лопать швидше рухається через воду, і це лишає більше часу для повороту.

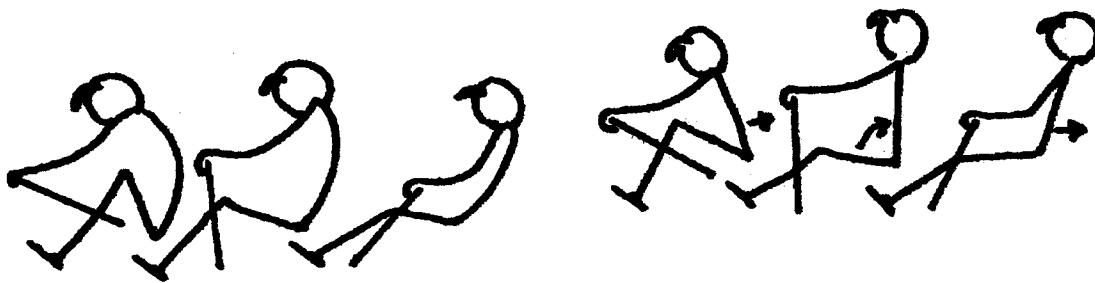
### **Випадок як не можна витягнути весло з води**

Лопать мусить бути зовсім вертикальна як входить у воду. Якщо лопать горизонтальна або не зовсім вертикальна у воді як веслуються, її майже неможливо витягнути з води. Це дуже небезпечно і страшне для весляра. Нормально, під час веслування, лопать у воді лишається в тому самому місці і човен обминає те місце.

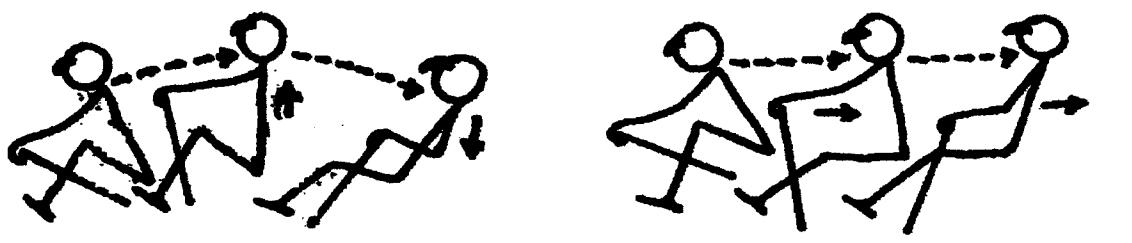
Як човен скоро пливе і це стається, лопать так само лишається в тому місці, але весляр не може його витягнути. З його перспективи, вода бере лопать і скоро несе її до корми. Ручка скоро і сильно кидається на весляра. Весляр нічого не може зробити, тому що не може витягнути лопать з води. Тому, навіть як дійде до тіла, ручка пробує далі рухатися в той самий напр'ям, через весляра. Як це досить сильно стається, може зломити ребра або шелепу. Ручка навіть може зовсім викинути весляра з човна. Це також може зломити такелажник. Коли це стається,

весляр не повинен пустити ручку. Він повинен пробувати витягнути лопать з води, бо це можливо часом. Як ручка за сильно рухається, весляр може лягти до заду щоб ручка могла перейти над ним. Але весляр мусить тримати ручку щоб його не вдарила його в шелепу.

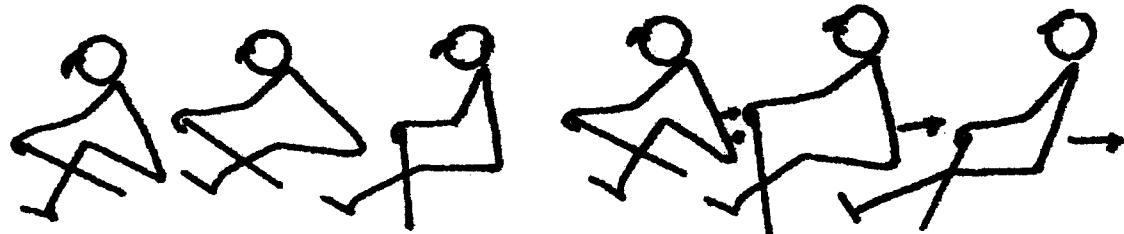
#### Часті помилки у техніці веслування



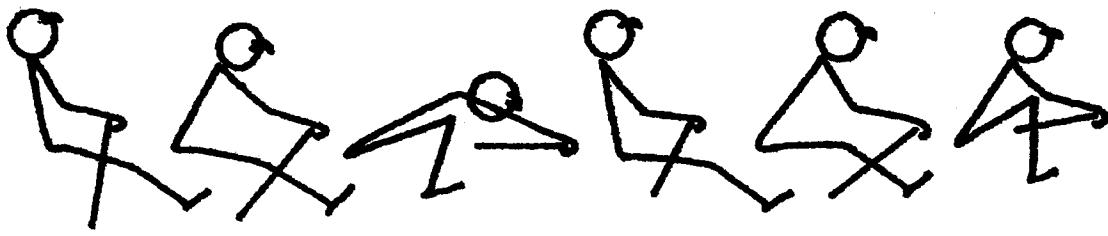
**Рисунок 9 = Зліва, плечі зігнуті до переду у небажаній позиції. Як весло щойно почало свою працю, ноги весляра повинні взяти всю вагу. Плечі спочатку мало працюють, і тільки передають вагу ногам. Як плечі зігнуті, це неможливо, і плечі на себе беруть велику кількість ваги. В додатку, плечі у слабій позиції для піднесення ваги. Це шкодить рух човна, але важніше може спричинювати серйозне пошкодження спини. Зправа, плечі весляра випрошені у сильній позиції. Його плечі передають вагу ногам і сидять у сильній позиції для піднесення ваги. Тому, весляр зправа має меншу можливість пошкодити спину.**



**Рисунок 10 =** Весляр зліва підносить рамена замість руки щоб класти весло у воду. Це спричинює зупинку човна. Це стається тому, що вага тіла наприкінці змаху весла рухається в долину замість до заду, і пхач човен на долину в воду. Також, його руки правдоподібно будуть неприродно випрошені. Його руки, рамена, та плечі змучаться і почнуть боліти. Весляр зправа правильно тримає свої рамена.

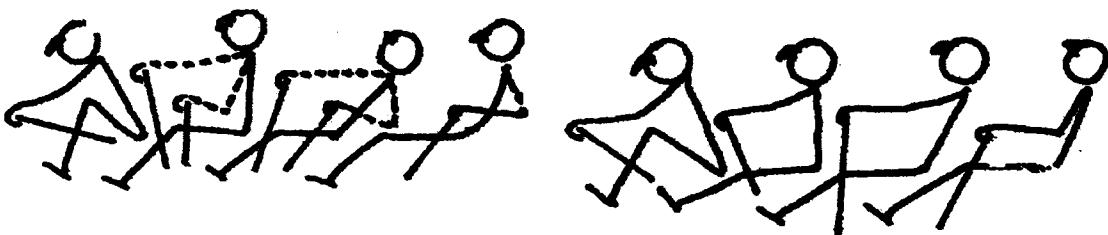


**Рисунок 11 =** Весляр зліва не передає вагу ногам плечима. Його ноги повинні брати на себе більшість ваги. Але як його ноги випрошуються, плечі схиляються до переду. Через це, його ноги вже випрошенні, але ручка весла зовсім не рухалася. Це значить що руки і плечі мусять брати на себе всю вагу. Це шкодить спину. Це також спричинює зупинку тому, що ноги пхають упор для ніг весляра, і через це цілий човен, до заду. Весло ще не почало пхати човен до переду, і результат є зупинка. Весляр зправа правильно веслую. Як він один центиметр сунить сидження, ручка також суниться один центиметр.



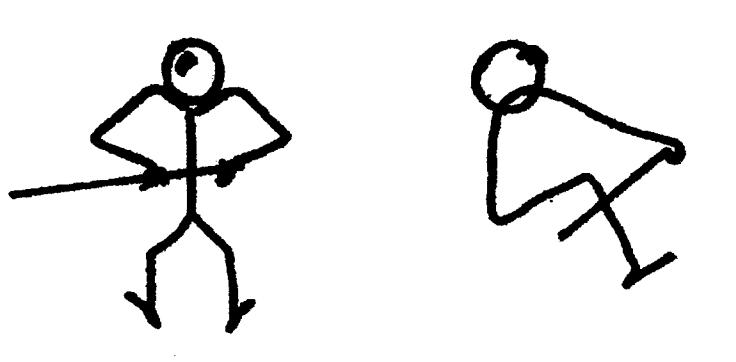
**Рисунок 12 = Весляр зліва схиляє плечі як кладить весло в воду. Як весло у відпочинку, порядок має бути: руки, плечі, ноги. Порядок для цього весляра є: руки, плечі, ноги, плечі. Він це робить щоб лопати весла могла йти даліше до заду (тобто до носа човна). Чим даліше до заду весло йде, чим довше в воді і чим більше праці робить. Але схиляти плечі наприкінці повороту стримає передній рух човна. Перш за все, схиляти плечі до переду дуже мало пхає лопати весла даліше до заду. Як весляр схиляє плечі до переду, сидження пхастеться до заду також, і це пхає весло до переду замість до заду. Вдруге, це спричинює срітально багато зупинки. Схилення плечей до переду наприкінці повороту кидає вагу тіла на упор для ніг весляра, і це спричинює зупинку.**

**Весляр зправа правильно веслую.**

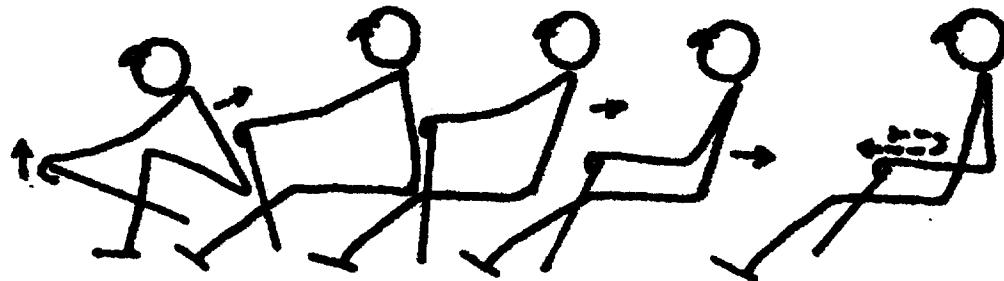


**Рисунок 13 = Весляр зліва за багато схиляє плечі до заду наприкінці змаху весла і також не має випрямлених плечей наприкінці змаху. Це кидає вагу**

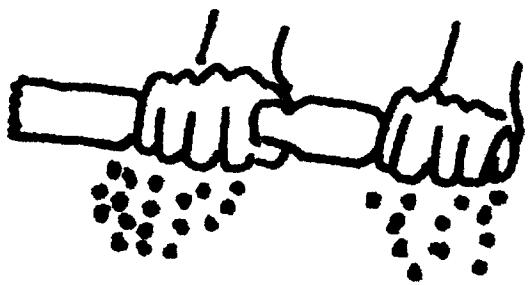
тіла на долину. Щоб човен добре рухався до переду, ніс човна мусить підвищитися і вийти з води. Але як весляр кидас вагу свого тіла на долину, це неможливо. Також, флюгаровання стає тяжчим тому, що є менше місця між ребрами і ногами. Весляр зправа правильно веслус.



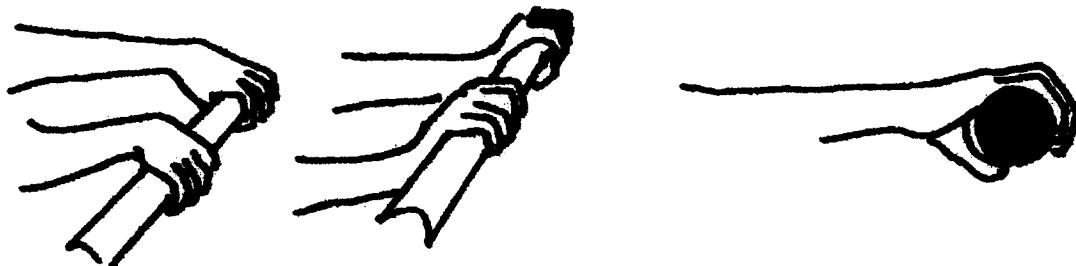
**Рисунок 14 =** Цей весляр за високо тримає рамена і лікті. Рамена не повинні бути напружені, і лікті повинні бути нижчі і більші тіла. Через ці помилки, цей весляр буде уживати неправильні м'язи і скоро змучиться. Також, напруженість у раменах впливає на речиту змаху весла. Цьому весляреві стане тяжко правильно веслувати і правдоподібно вкінці спричинюватиме зупинку.



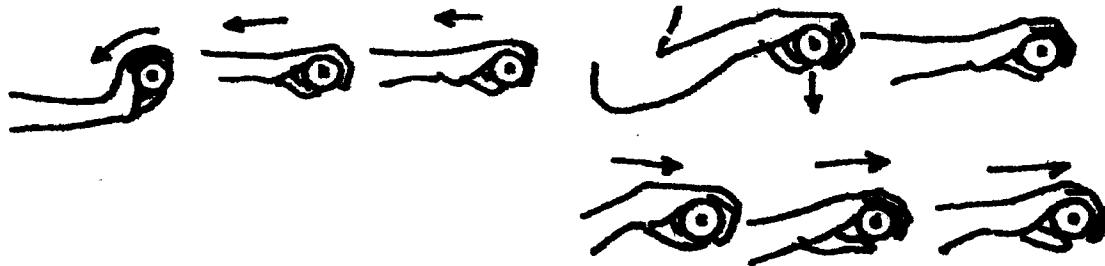
**Рисунок 15 =** Цей весляр правильно веслус.



**Рисунок 16 = Цей весляр за тісно тримає ручку. Через це, його передпліччя будуть боліти і флюгаровання стане дуже тяжким через цей біль.**



**Рисунок 17 = У знімці зліва, весляр тримає зап'ястки за високо. У середній знімці, весляр тримає зап'ястки за низько. Через це, його передпліччя будуть боліти. Також, для весляра в середній знімці, його зап'ястки будуть вдарятися ноги під час флюгаровання. У знімці справа, весляр правильно тримає ручку.**



**Рисунок 18 = Знімка зліва показує неправильне флюгаровання. Цей весляр**

повертає лопать весла ручкою але не пускає ручку великим пальцем. Тому, мусить за низько тримати зап'ясток. Спочатку повороту, його зап'ясток буде вдаряти ноги. Знімка зправа показує правильне флюгаровання. Весляр пускає ручку великим пальцем, і тому може рівно тримати зап'ясток. У знімці, великий палець далі доторкає ручку, але цей палець насправді не тримає ручку.

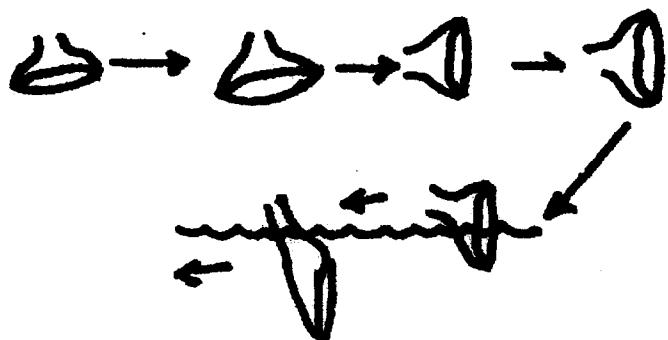
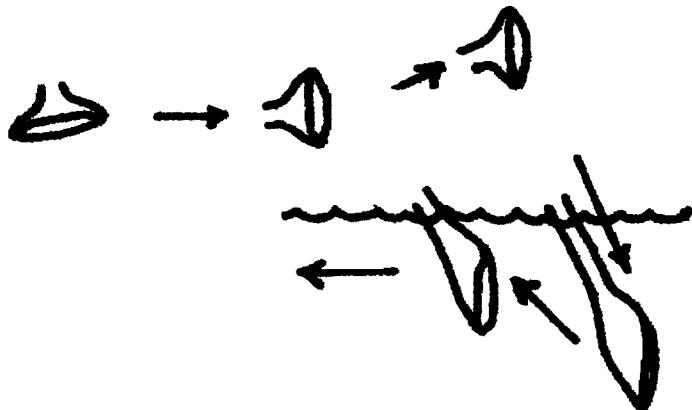
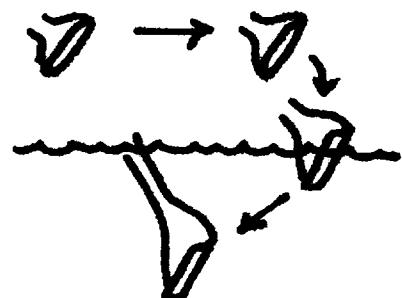


Рисунок 19 = У цій знімці, лопать неправильно входить у воду. Лопать повинна входити в воду якнайдаліше до заду (якнайближче до носа човна). У цій знімці, лопать вже рухається до переду як входить у воду. Це спричинює дуже багато зупинки. Це стається тому, що весляр починає пхати ногами перед тим що весло у воді. Це значить що як весляр спереду шин, весло не в воді. Але ціла вага тіла пхас на упор для ніг весляра. Тому спричинює зупинку. Це одна з найчастіших помилок у веслуванні.

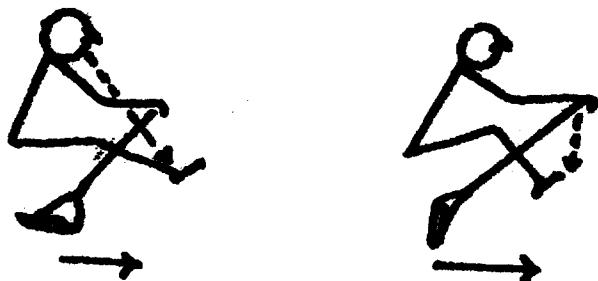


**Рисунок 20 = Під час повороту, лопать весла повинна рухатися тільки горизонтально. У знімці, лопать піdnімається якраз перед тим що весляр її кладе у воду. Це спричинює хитання човна. Висоти лопатей всіх веслярів мають найбільший вплив на хитання човна тому, що весло багато важить. Як лопать цього весляра піdnімається, човен хитається на бік свого весла. Ця помилка бувається тому, що весляр пхє руки на долину наприкінці повороту або схиляє плечі наприкінці повороту. Якщо схиляє плечі наприкінці повороту, це також спричинює зупинку. У цій знімці, лопать також іде за глибоко в воду. Це спричинює хитання човна. Також, держак весла в воді і стримає передній рух човна.**

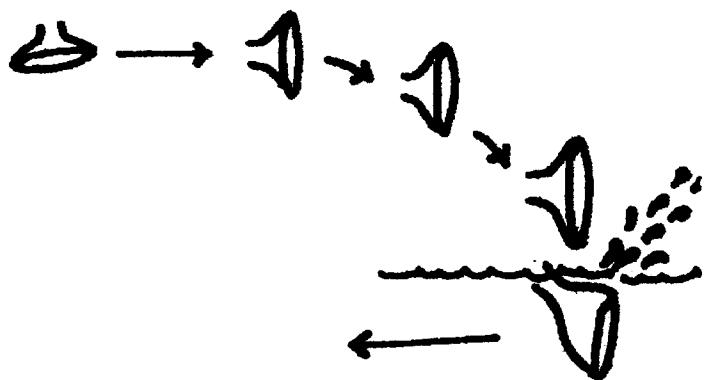


**Рисунок 21 = У цій знімці, лопать трошки схилені як входить у воду. Це**

**спричинює випадок коли не можливо витягнути лопать з води і ручка сильно кидається на весляра.**

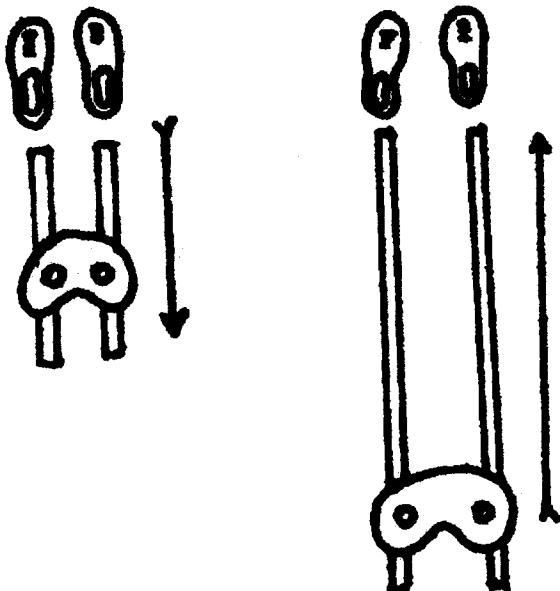


**Рисунок 22 = Цей весляр правильно обертає лопаті. Він обертає лопаті як ручка над ногами. Це дає йому досить часу обертати лопаті перед тим що треба її класти в воду. Як весляр за пізно обертає лопаті, він переважно підносить руки наприкінці поворту. Лопаті тоді піднімається перед тим що входить у воду.**



**Рисунок 23 = Ця лопать правильно входить у воду. Як входить, трошки води кидається до заду. Це значить що лопать не рухається до переду як падає в**

воду.



**Рисунок 24 = Весляреві повинно здаватися що триває два рази довше доходити до кінця шин як весло у відпочинку чим як весло у праці. Це значить що весляр тримає контролю над тілом під час повороту і не спішиться поворот.**

**Знімка зправа показує який за довгий поворот повинен здаватися весляреві і знімка зліва показує як за довго повинно здаватися весляреві що весло у праці.**

#### Типи Веслування

Часто тільки декотрі веслярі веслють на раз. Наприклад, у восьмивесловому човні, часом тільки чотири веслярі веслють, а часом тільки шість. У восьмивесловому човні, майже ніколи не буває що тільки два веслють

тому, що човен за тяжкий для двох веслярів. У човні є пари веслярів. У восьмивесловому човні є чотири пари: баковий весляр і другий, третій і четвертий, п'ятий і шостий, та сьомий і загрібний весляр. Обидва члени одної пари переважно те саме роблять. Або обидва веслюють або обидва не веслюють. Можна змінити пари котрі веслюють і не перервати веслування. Бізун дає всім знати на котрому змаху весла зміна відбудеться, котрі пари повинні перестати веслувати, і котрі пари повинні почати.

Як людина не веслую, його відповіальність є подбати щоб човен не хитався. Він тримає ручку так, щоб лопать лежала горизонтально на воді. Внутрішна рука весляра повинна лежати зверху ручки, а кінець ручки повинен лежати на зовнішній руці. Лопать повинна трошки тиснути на воду, бо як всі це роблять, човен не може хитатися. Але як весляр дає за багато тиску, човен хитнеться на бік протилежно від сторони свого весла. Якщо особа не веслую але особа зі заду нього веслую, той котрий не веслую мусить сидіти зігнутими ногами. У такій позиції, він сидить ближче переду шин. Якби він сидів простими ногами, той зі заду нього котрий веслую вдарив би його веслом у плечі.

У декотрих ситуаціях, зручно щоб тільки декотрі веслували. Як тільки декотрі веслюють, човен мало хитається. Тому, це зручно як веслярі хочуть вправляти свою техніку. Це легше як човен не хитається. Є декотрі вправи котрі спричинюють сильне хитання. Їх найкраще робити як всі не веслюють. Також, найлегше для новаків навчитися веслування як всі не веслюють. Як вони вже досить добре вміють веслувати, можна додати решту веслярів. Ще одна ситуація коли бажано так веслувати є під час розминки. М'язи повинні бути розтягнені перед

тим що всі разом веслють. Як м'язи не розтягнені, хитання може їх пошкодити.

Під час розминки, добрий спосіб веслування є розділити змах весла на частини. Перше веслуються тільки руками і плечима. Тоді можна додати ноги, але тільки уживати половину шин. Це значить що змах весла зовсім нормальній, але весляр вкладає лопаті у воду як сидження по середині шин замість спереду. Тоді можна уживати повний змах весла. Цей спосіб приготовлення ефективно розтягає м'язи, і зменшує можливість пошкоджень м'яз. Також, цей спосіб примушує весляра тримати на увазі відокремлення трьох головних частин змаху весла. Під час цього підготовлення, як вище згадано, всі не повинні веслувати разом.

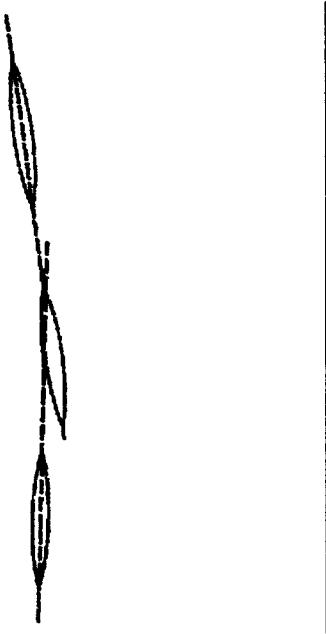
## Швидкість

Швидкість човна залежить від двох рішень бізуна: кількість змахів весла на хвилину і сила. Перш за все, бізун веслярам каже як сильно вони повинні тягнути. Сама термінологія не важна, але всі веслярі мусять мати те саме розуміння термінології бізуна. Наприклад, деякотрі бізуни уживають слідучу термінологію: повільне веслування, дві третини сили, три чверти сили, дев'ятдесят відсотків сили, і повна сила. Так бізун контролює як сильно всі тягають. Це важне тому що є різні типи веслування. Як веслярі вправляють перегони на два кілометри, треба сильніше тягнути ніж коли вони веслюють п'ятнадцять кілометрів без перерви. Під час повільного веслування, весляр зовсім не повинен змучитися. Він тільки веслуює досить сильно щоб човен рухався. Бажано так веслувати під час розминки і на відпочинок між періодами тяжкого веслування. Очевидно, чим сильніше веслюють, чим скорше пливе човен.

Швидкість човна також залежить від кількості змахів весла на хвилину. Це відрізняється від сили. Як веслярі веслюють наприклад двадцять чотири змахи весла на хвилину, вони можуть повільно веслувати або вони можуть веслувати повною силою. Хоч кількість змахів весла на хвилину відрізняється від сили, вони не зовсім окремі. Як кількість змахів весла на хвилину висока, наприклад тридцять змахів весла на хвилину, треба сильно веслувати. Причина є що як весляр сильно веслуючи, змах весла менше часу триває, і тому можна більше змахів весла змістити в хвилину.

### **Роля Бізуна**

Бізун має дві головні ролі. Він керує човнем, і каже веслярам що робити. Щоб керувати, він має шнури з обидвох боків себе. Ці шнури прилучені до важеля, котрий контролює стерно. Якщо бізун сидить у кормі, щоб крутити човен на ліво бізун тримає шнури і пхає ліву руку до переду. Якщо хоче крутити човен на право, пхає праву руку до переду. Як бізун сидить у носі човна, це переважно противно тому, що шнури перехрещуються. Стерно знаходиться під кормою човна. Тому, як бізун тискає на стерно, корма суниться на бік, але ніс мало рухається. Але як наступний змах весла відбувається, човен пливе в новий напрям.



Це трошки часу триває, тобто зміна напр'яму не відбувається відразу. Чим більший човен, чим скорше крутиться. Стерно дуже мале, хоч тяжче малим стерном крутити човен. Причина є що велике стерно сповільнило б передній рух човна. Також, велике стерно спричинювало би за багато хитання.

Бізун повинен уживати стерно тільки як лопаті в воді. Це поволіше крутить човен ніж уживати стерно як лопаті в повітрі. Але так робиться бо уживати стерно як лопаті в повітрі спричинює за багато хитання. Навіть уживати стерно як лопаті в воді спричинює хитання, хоча менше. Як човен обертається на лівобортну сторону, човен схиляється на правобортний бік, і навпаки. Тому, бізун повинен уживати стерно якнайменше. І коли уживає стерно, він повинен змінити напр'ям човна маленькими поправками. Великі поправки спричиняють за багато хитання. Як бізун мусить сильно тиснути на стерно, він повинен веслярів попередити. Вони можуть піднести або знижити свої ручки щоб тримати човен рівним.

Якщо нема бізуна, стерно переважно прилучене шнуром до одної тенесівки

одного весляра. Він показує пальцем на напр'ям в котрий він хоче обернути човен. Також, веслярі на одному боці можуть сильніше або легше веслувати щоб крутити човен. Як нема бізуна, веслярі мусять самі бачити що лежить перед човном, але вони обернені задом до носа човна. Баковий весляр відповідає за бачення всього у ріці перед човном на бік свого весла. Другий, або загрібний весляр якщо це двовесловий човен або академічна двійка, відповідає за все перед човном на бік свого весла. Щоб це бачити, вони мусять голову крутити до заду. Найкраще це робити як весло у праці бо це спричинює менше хитання ніж під час повороту.

Друга головна відповіальність бізуна є надати команди веслярам. Всі веслярі мусять знати точно коли виконати команду. Тому, бізун перше каже що вони повинні робити і коли. Наприклад, бізун каже, "Повна сила на два." Це значить що всі веслярі повинні змінити силу на повну, і що вони повинні це зробити за два змахи весла. Бізун їм рахує, "Один, два." Як він каже "два," всі повинні міняти силу на повну. Як бізун хоче щоб вони почали веслувати, він каже, "Готові...веслуйте."

### **Як скоро стримати човен**

Часто буває що треба скоро стримати човен щоб чогось не вдарити. Можливо човен пливе просто в міст чи в другий човен. Це буває тому, що тяжко бізунові бачити що лежить перед човнем, і тяжко акуратно керувати човнем. Також, як другий човен стоїть у неправильному місці на ріці, він скоро не може відсунутися.

### **Як треба скоро стримати човен, всі сильно тискають на воду**

горизонтальною лопаттю. Вони пробують пхати лопать у воду і її крутити аж доки вона сидить вертикально під водою. Це треба робити якнайскорше можна. Як човен скоро пливе, неможливо у самих перших моментах стримання тримати лопать у такій позиції. Небезпечно відразу класти лопать у воду вертикально. Вода скоро і сильно відіпхатиме лопать від весляра і пхатиме ручку до тіла. Ця ручка сильно вдарить особу і може його пошкодити. Навіть якщо весляр може контролювати ручку, кількість тиску і сили може зломити такелажник. У випадку такого скорого стримання човна, треба уважати щоб ніколи не тримати ручку горизонтально під водою. Це дуже небезпечно тому, що не можна витягнути весло з води.

### **Веслування до заду**

Часом треба веслувати до заду замість до переду. Цього не робиться на довший час, але тільки щоб бізун міг сунути човен до заду у випадку коли човен сидить у неправильній позиції. Щоб сунути човен до заду, всі тримають лопаті вертикально і обертають їх в орієнтацію протилежну від нормальної. Весляр тримає руки близько тіла і вкладає лопать у воду. Тоді пхає ручку від себе. По тім, витягає лопать і повторяє. Переважно він не уживає ніг як веслує до заду. Тільки уживає руки і, якщо хоче, плечі.

### **Обернення човна**

Щоб обернути човен треба зовсім стримати човен перше. Тоді веслярі на одній стороні веслюють нормально, а веслярі на другій стороні веслюють до заду.

Якщо хочеться обернутися проти напр'ям годинника, правобортні веслярі нормально веслюють, а лівобортні веслярі веслюють до заду. Якщо хочеться обернути човен в противний напр'ям, все противно відбувається.

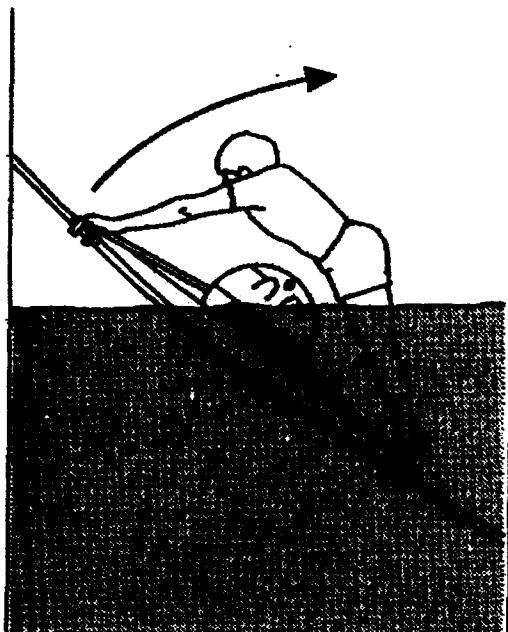
Треба кілька речей тримати під увагу. Перш за все, ті котрі нормально веслюють не уживають ніг з двох причин. Перша причина є щоб все було рівно, і ті котрі веслюють до заду не уживають ніг. Друга причина є що ті котрі веслюють нормально вдарили б осіб перед ними своїми веслами тому, що сидження тих осіб перед ними не суняться до переду. Також, правобортні і лівобортні веслярі чергаються веслуванням. Інакше, є можливість що човен перевернеться.

Якщо ріка дуже широка, часом човен мусить крутитися щоб сидів поперек ріки, переплисти до другого боку, і лиш тоді доконати другу половину свого обернення.

Якщо бізун хоче трохи крутити човен, найлегше наказати баковому весляреві або другому кілька разів веслувати, залежно від бажаного напр'яму.

### **Що зробити якщо човен перевернеться**

Може буватися що човен перевернеться. Чим більше веслярів у човні, чим рідше це бувається. Восьмивесловий човен майже ніколи не перевертается, а одно-осібний човен досить часто перевертается. Як це стається, човен сидить у воді до гори ногами. Щоб поправити перевернутий човен, весляр стає на один такелажник і тримає другий рукою, як у знімці. Він тоді пхає ногами і тягає руками щоб поправити човен.



Тоді весляр пливе до носа човна і тягає човен до берега. Дуже тяжко знова сісти в човен у середині ріки. Причина чому треба відвернути перевернутий човен є що перевернутий човен дуже тяжко притягнути до берега. Як човен лежить у воді до гори ногами, такелажник і весла під водою. Тому, тяжко човен притягнути до берега.

Хоч сісти в човен по середині ріки є тяжко, воно далі можливо. У восьмивесловому човні, досить просто як це зробити. У одно-осібному човні, треба бути збоку човна. Рука ближче до веслів тримає обидві ручки і їх тискає на долину. Друга рука тримає дальший бік човна. Весляр себе тягає до середини човна і відразу підносить ручки. Це стабілізує човен як лопаті лежать на воді.

## Одежа

Весляр може носити що хоче, але одежда обов'язково мусить бути тісною. Інакше, матеріал одягу дістанеться між шинами і колесами під сидженням. Як це

стається, сидження вискочить від шин і буде зовсім неможливо веслувати.

## **Роди перегонів**

У спорті веслування є два роди перегонів. У першому роді, два або більше човнів починають в той сам час на початковій лінії. Переможцем є той човен, котрий перше допливе до кінцевої лінії. У декотрих таких перегонах, човни мусять просто плисти, лишаючись у своїх доріжках. Такий є стиль перегонів на олімпійських змаганнях. Стандартна довжина перегонів є два кілометри, але декотрі такі перегони значно довші, наприклад чотири милі.

Другий рід перегонів є коли човни не починають в той сам час. Такі перегони довгі, наприклад три милі, і є багато човнів без зазначених доріжок. Пускають один човен кожних п'ятнадцять, чи яку небудь кількість, секунд. Той, котрий найскоріше кінчає курс виграє. Такі перегони цікаві, бо треба обминати попередні човни, але не можна їх вдарити.