

**Semmelweis Egyetem Testnevelési és Sporttudományi
Kar**

A rajt vitorlás pályaversenyen

2009

Pál Gaszton
Szakedzői szak
Témavezető: Fundák György, dr. Dulin Jenő

Tartalomjegyzék

Bevezetés	6
I. Rajtszabályok	6
I / 1. Általánosan érvényes szabályok	7
1 / 2. Speciálisan a rajtolásra vonatkozó szabályok	11
II. Rajtstratégia	15
II / 1. A rajtstratégiát befolyásoló tényezők	15
<i>II / 1 / 1. Szélerő</i>	
<i>II / 1 / 2. A szélirány és a rajtvonal helyzete</i>	
<i>II / 1 / 3. Hullámozás és áramlás</i>	
<i>II / 1 / 4. A rajtot követő cirkálószakaszra kitűzött oldalválasztás</i>	
<i>II / 1 / 5. A mezőny nagysága és erőssége</i>	
<i>II / 1 / 6. A hajóosztály sajátosságai</i>	
II / 2. Rajt előtti feladatok	20
<i>II / 2 / 1. Pálya bevitórlázása</i>	
<i>II / 2 / 2. Rajtvonal bevitórlázása</i>	
<i>II / 2 / 3. Zászlók figyelése, óra indítása</i>	
<i>II / 2 / 4. Hajó beállításainak ellenőrzése, felkészítése a kreutz-ra</i>	
II / 3. A rajtvonal megközelítésének stratégiái	24
<i>II / 3 / 1. Félsezes megközelítés</i>	
<i>II / 3 / 2. Megközelítés alulról fél sebességgel</i>	
<i>II / 3 / 3. Háromszög stratégia</i>	
<i>II / 3 / 4. Megközelítés bacsapásról</i>	

<i>II / 3 / 5. Rajt lobogtatással</i>	
<i>II / 3 / 6. Elvström rajt</i>	
<i>II / 3 / 7. Beugrós rajt</i>	
<i>II / 3 / 8. Vanderbilt módszer</i>	
II / 4. Rajt a vonal kedvező oldalán	26
II / 5. Rajt középen	27
II / 6. Stratégia a riválisokkal szemben	27
III. Rajttaktika	29
III / 1. Pozíció kiválasztása és elfoglalása	29
III / 2. Helyezkedés a rajtvonalon	29
III / 3. Lee rajtnál a lee oldali rajtjel melletti kitüntetett pozíció megszerzése	31
III / 4. Luv rajtnál a versenyrendező hajó melletti kitüntetett pozíció megszerzése	33
IV. Rajtolási hibák	35
IV / 1. Beszorulás	35
IV / 2. Későn indítás	36
IV / 3. Korai rajt	36
IV / 4. Rajtvonalról való kiszorulás	37
IV / 5. Zavart szélben rajtolás	37
V. Rajtvonalról való kijövetel	38
V / 1. A jó rajt kihasználásának stratégiai lehetőségei	39
<i>V / 1 / 1. Oldalválasztás elsőként</i>	

<i>V / 1 / 2. Konzervatív mezőnytaktika</i>	
<i>V / 1 / 3. Szélfordulókra való forgás</i>	
V / 2. Rossz rajt mentése	40
VI. Rajtolás tanítása és gyakorlása	41
VI / 1. Vonalérzés gyakorlására szolgáló feladatok	41
VI / 2. Pozíciótartás gyakorlása	41
VI / 3. Helyes időbecslés gyakorlása	42
VI / 4. Rajt előtti pozícióharc gyakorlása	42
Összegzés	43



Bevezetés

A vitorlás verseny futamain a versenyzők az adott vízterületen, bójákkal kijelölt pályát teljesítenek. A futam a rajttal kezdődik, aztán a hajóknak a meghatározott sorrendben és módon kell venniük a pályajeleket és végül a célvonal keresztezésével fejezik be a futamot.

A vitorlás verseny egyik legösszetettebb, leglátványosabb és a versenyzők számára az egyik legnehezebben elsajátítható mozzanata a rajt. Rajtnál a versenyzők az előre meghatározott időben haladnak át a rajtvonalon, ami a versenyrendező hajót és egy másik rajtjelet (bója vagy motoros) összekötő egyenes két rajtjel közötti szakasza.

A rajtolás nehézsége abban rejlik, hogy a rajt előtti és utáni percben, valamint a rajt pillanatában van a leginkább együtt a mezőny, kevés hely áll rendelkezésre a hajóknak a manőverezéshez, ami megköveteli a versenyzőktől a hajó mozgásának magas szintű, folyamatos kontrolálását, valamint a versenyszabályok tökéletes ismeretét és alkalmazását. Egy jó rajt véghezviteléhez ugyancsak elengedhetetlen a magas fokú stratégiai és taktikai felkészültség, valamint a jó időérzék.

A rajt jelentősége pedig hatalmas, gyakorlatilag eldönti, hogy jó pozícióból kezdi a hajó a futamot és azonnal a saját elképzelése szerint vitorlázhat, vagy rögtön a verseny kezdetén saját stratégiáját alárendelve a tiszta szél megszerzéséért küzd és gyakran extra távolságok megtételére kényszerül. Minél rövidebb a pálya, annál nagyobb jelentőséggel bír a rajt, egy rossz vagy egy közepes rajttal kevés az esély a győzelemre. Dolgozatomban a vitorlás pálya-versenyzés e gyakran mindent eldöntő részével foglalkozom. Célom egy a rajt minden összetevőjét átölelő elemzés készítése.

I. Rajtszabályok

A mezőny az egész futam során legjobban a rajtnál van együtt, ezért egy jó rajt kivitelezéséhez elengedhetetlen a versenyszabályok pontos ismerete és megfelelő alkalmazása.

I / 1. Általánosan érvényes szabályok

Ezek a versenyszabályok az egész futam során érvényesek, de közülük most csak azokról esik szó, amelyek a rajtnál számítanak.

„Egy hajó akkor rajtol, amikor testének, legénységének vagy felszerelésének bármely része – miután előzőleg teljes terjedelmével a rajtvonal rajt előtti oldalán volt, vagy rajtjelzése után miután teljesítette a 30.1 szabály követelményeit, amennyiben ezt alkalmazták – először keresztezi a rajtvonalat az első jel irányába.” (A Vitorlázás Versenyszabályai 2005-2008)

„A hajó szélfelőli oldalának megfelelő csapáson, jobb csapáson, vagy bal csapáson van.”

(A Vitorlázás Versenyszabályai 2005-2008)

„10-es szabály: Ellentétes csapáson

Amikor a hajók ellentétes csapáson vannak, a balcsapáson lévő hajónak kell a jobbcsapáson lévő hajó előtt kitérni.” (A Vitorlázás Versenyszabályai 2005-2008)

„Tisztán elől; Tisztán hátul; Fedésben: Egy hajó tisztán hátul van, amikor teste, és természetes helyzetben lévő felszerelése, a másik hajó testének, vagy természetes helyzetben lévő felszerelésének leghátsó pontjában, a hajó hossz tengelyére merőlegesen húzott, képzeletbeli egyenes mögött van. A másik hajó tisztán elől van. A hajók fedésben vannak, amikor egyikük sincs tisztán hátul. Azonban fedésben vannak akkor is, amikor egy közbenső hajó mindkettővel fedésben van. E kifejezések nem vonatkoznak ellentétes csapáson lévő hajókra, hacsak nincsenek a 18. szabály hatálya alatt.” (A Vitorlázás Versenyszabályai 2005-2008)

„11-es szabály: Azonos csapáson, fedésben

Amikor a hajók azonos csapáson és fedésben vannak, a szél felőli hajónak kell a szél alatti hajó előtt kitérni.” (A Vitorlázás Versenyszabályai 2005-2008)

„12-es szabály: Azonos csapáson, fedés nélkül

Amikor a hajók azonos csapáson vannak, és nincsenek fedésben, a tisztán hátul lévő hajónak kell a tisztán elől lévőnek kitérni.” (A Vitorlázás Versenyszabályai 2005-2008)

„13-as szabály: Fordulás alatt

Az után, hogy egy hajó túljut a szélben-állás irányán, mind addig, amíg ismét élesen szélnek vitorlázik, ki kell térnie más hajók elől. Ez idő alatt a 10; 11; és 12. szabály nem alkalmazható rá.” (A Vitorlázás Versenyszabályai 2005-2008)

„15-ös szabály: Útjog megszerzése

Amikor egy hajó útjogot szerez, először helyet kell adni a másik hajó számára, hogy az kitérhessen, hacsak nem a másik tevékenysége miatt szerezte útjogát.” (A Vitorlázás Versenyszabályai 2005-2008)

„16-os szabály: Irányváltoztatás

16.1.) Amikor egy útjogos hajó irányt változtat, helyet kell adnia a másik hajónak, hogy az kitérhessen.

16.2.) Ezen túlmenően, amikor, a rajtjelzés után, a balcsapáson lévő hajó kitér a jobbcsapáson lévő elől úgy, hogy a mögött haladjon el, a jobbcsapáson lévő nem változtathatja meg úgy menetirányát, hogy annak eredményeként a balcsapáson lévő hajónak - azért, hogy kitérését folytathassa, - azonnal meg kellene változtatnia menetirányát.”

(A Vitorlázás Versenyszabályai 2005-2008)

„17-es szabály: Azonos csapáson; ésszerű menetirány

17.1.) Ha egy hajó tisztán hátsó helyzetből, szél alatt, fedést létesít saját testhosszának kétszeres távolságán belül egy azonos csapáson lévő hajóval, nem vitorlázhat ésszerű menetiránya fölé a fedés ezen távolságon belüli fennállása alatt, csak akkor ha a másik hajó fara mögött halad el. Ez a szabály nem alkalmazandó, ha a fedés a szélfelőli hajó 13. szabály szerinti kitérése folyamán kezdődött.” (A Vitorlázás Versenyszabályai 2005-2008)

„28-as szabály: A pálya végigvitorlázása

28.1.) Egy hajónak rajtolnia kell, el kell hagynia helyes sorrendben valamennyi jelet azok előírt oldalán, és úgy kell célba érni, hogy ha egy fonál jelképezné a rajtja és célba

érése között leírt sodorvonalát, akkor e fonal megfeszítésekor, az valamennyi pályajel előírt oldalán haladjon el, és érintse az összes kerülendő jelet. A hajó valamennyi hibáját javíthatja, hogy megfeleljen ennek a szabálynak. Célba érés után, nem szükséges, hogy a hajó teljes terjedelmével keresztezze a célvonalat.” (A Vitorlázás Versenyszabályai 2005-2008)

„31-es szabály: Jel érintése

31.1.) Egy hajó versenyben nem érinthet egy rajt-jelet rajtolás előtt, egy olyan jelet amelyik annak a pálya-szakasznak amin a hajó vitorlázik kezdetét, határát vagy végét jelzi, vagy célba érése után a cél-jelet.” (A Vitorlázás Versenyszabályai 2005-2008)

„32-es szabály: Rövidítés vagy érvénytelenítés a rajt után

32.1.) A rajtjelzés után a versenyvezetőség rövidítheti (S lobogó, két hangjellel) a futamot, vagy érvénytelenítheti azt (N lobogó, vagy N a H felett, ill. N az A lobogó felett, három hangjellel),

(a) mert hiba történt a rajteljárásban,

(b) mert kedvezőtlen, viharos az idő,

(c) mert elégtelen szél miatt valószínű, hogy egy hajó sem ér célba a kitűzött időkorlátozáson belül,

(d) mert egy jel elmozdult, vagy eltűnt, vagy

(e) bármilyen egyéb okból, ami közvetlenül érinti a versenyzés biztonságát, vagy sportszerűségét.

Azonban, ha egy hajó végig vitorlázta a pályát és célba ért az esetleg előírt időkorlátozáson belül, a versenyvezetőség nem érvénytelenítheti a futamot anélkül, hogy ne mérlegelné ennek következményeit, a futamban ill. a versenysorozatban részvevő valamennyi hajóra vonatkozóan.” (A Vitorlázás Versenyszabályai 2005-2008)

„36-os szabály: Újra rajtoltatott vagy újravitorlázott futamok

Ha egy futamot újra rajtoltatnak, vagy újra vitorlazzák, a 30.3 szabály megsértőit kivéve, az eredeti futamban szabályt sértő hajók, szabálysértésük ellenére indulhatnak azon; és nem büntethetők, - kivéve a 30.2, 30.3 vagy a 69 szabályok megsértőit, - az eredeti futambeli szabálysértésükért.” (A Vitorlázás Versenyszabályai 2005-2008)

„42-es szabály: Meghajtás

42.1.) Alapszabály:

A 42.3 és 45. szabályban megengedettek kivételével, versenyzése alatt egy hajó csak a szél, a víz segítségét felhasználva növelheti, tarthatja fenn, vagy csökkentheti sebességét. Legénysége állíthatja a vitorlák és a hajótest helyzetét, és más hajóvezetési tevékenységet is végezhet, de nem mozgathatják úgy testüket, hogy az a hajó meghajtását segítse.

42.2.) Tiltott tevékenységek:

Nem korlátozva a 42.1 szabályban leírt tevékenységeket, a következők tiltottak:

- (a) pumpálás: bármelyik vitorla ismételt mozgása vagy a vitorla behúzásával és kieresztésével, akár függőleges akár keresztirányú testmozgással;
- (b) billegtetés: a hajó ismételt oldalirányú mozgása; akár (1) testmozgással, (2) a vitorlák, vagy az uszony mozgásával; akár (3) kormányzással;
- (c) lökdösés: a legénység testének hirtelen előre lendítése (előre futása), majd hirtelen leállítás;
- (d) kormányvezetés: a kormányrúd ismétlődő mozgása, amelyik akár erőteljes, akár előre hajtja a hajót, vagy megakadályozza annak hátra való mozdulását;
- (e) ismétlődő fordulások vagy perdülések, amik nem függenek össze a szélirány változásokkal, vagy taktikai megfontolásokkal.

42.3.) Kivételek:

- (a) A kormányzás megkönnyítésére a hajó billenthető.
- (b) Egy hajó legénységének tagjai mozgathatják testüket abból a célból, hogy fokozzák a billenést a hajó kormányozhatóságának megkönnyítés érdekében egy fordulás vagy perdülés során, feltéve, hogy a hajó sebessége a fordulás vagy perdülés befejezésekor nem nagyobb, mintha nem fordult vagy perdült volna.
- (c) Egy széllal szembeni cirkáló szakasz kivételével, amikor hullámsiklásra (hirtelen gyorsulás egy hullámhegy szél alatti oldalán) vagy siklásra van lehetőség, a hajó legénysége a hullámsiklás, vagy a siklás megindítása érdekében behúzhatja bármely vitorla vezetőkötelét, de csak egyszer egy hullámon, vagy egy széllökés során.
- (d) Ha egy hajó az élesen szélbe iránynál szorosabb helyzetben van, és akár mozdulatlan, akár lassan mozog, kormányvezethet azért, hogy élesen szélbe irányba essen.
- (e) Egy hajó csökkentheti sebességét kormányrúdjának ismétlődő mozgásával.
- (f) Bármilyen meghajtási mód megengedett, egy veszélyben lévő személy, vagy hajó megsegítésekor.

(g) Zátonyra futás, vagy másik hajóval, ill. tárggyal való ütközés után a megszabadulás érdekében, a hajtógépek kivételével, bármelyik hajó legénységének és felszerelésének erejét felhasználhatják.” (A Vitorlázás Versenyszabályai 2005-2008)

I / 2. Speciálisan a rajtolásra vonatkozó szabályok

Vannak szabályok amelyek a rajt előtt nem alkalmazhatók és csak a rajtlövés pillanatában lépnek érvénybe. Ezekről és a kifejezetten a rajtolást irányító szabályokról lesz az alábbiakban szó.

„18-as szabály: Jelek és akadályok elhagyása

A 18 szabályban hely az a hely, ami szükséges ahhoz, hogy egy belső hajó kerüljön vagy elhagyjon egy jelet vagy akadályt egy külső hajó és a jel, illetve akadály között, beleértve a forduláshoz és perdüléshez szükséges helyet is, amikor ezek bármelyike is természetes része a manővernek.

18.1.) Amikor ezt a szabályt kell alkalmazni:

A 18. szabály akkor alkalmazandó, amikor a hajók azon vannak, hogy kerüljenek vagy elhagyjanak egy jelet vagy akadályt, előírás szerint azonos oldalon, addig amíg elhagyták azt. Ennek ellenére a szabály nem alkalmazható:

(a) egy hajózható vízzel körülvett rajt-jelnél, vagy annak horgony kötelénél, attól az időponttól, hogy azt a hajók rajtolás céljából megközelítik, amíg el nem hagyták azt; vagy

(b) mialatt a hajók ellentétes csapáson vannak egy széllel szembeni cirkáló szakaszon, vagy amikor egyikük, vagy egyikük, de nem mindkettőjük, számára az ésszerű menetirány felvételére - a jel vagy akadály elhagyása érdekében -, fordulni kell.”

(A Vitorlázás Versenyszabályai 2005-2008)

„19-es szabály: Hely a forduláshoz akadállynál

19.1.) Amikor egy akadályt megközelítve egy élesen, vagy éles menet felett vitorlázó hajó forduláshoz és egy másik, azonos csapáson vitorlázó, hajó elkerülése érdekében, kiáltással helyet kérhet. Azonban csak akkor kiálthat, ha a biztonság megköveteli számára, hogy jelentős irányváltoztatást végezzen az akadály elkerülése érdekében. Fordulás előtt a felszólított hajó számára időt kell adni, a reagáláshoz. A felszólított hajó vagy,

(a) forduljon a lehető leghamarabb, mely esetben a felszólító hajónak is a lehető leghamarabb fordulni kell, vagy

(b) azonnal válaszoljon: „Te fordulj”, mely esetben a felszólító hajónak azonnal fordulni kell amint az lehetséges, és a felszólított hajónak ehhez 19.2 A 19.1 szabály nem alkalmazható egy hajózható vízzel körülvevett rajt jelnél vagy annak horgony-kötélénél attól az időponttól kezdve, hogy a hajók azokat rajtolás céljából megközelítik, addig, amíg elhagyták azokat, vagy egy olyan jelnél, amit a felszólított hajó venni képes. Amikor a 19.1 szabályt alkalmazzák, a 18. szabály nem alkalmazható. Helyet kell adni, és a 10. és 13. szabály nem alkalmazható.” (A Vitorlázás Versenyszabályai 2005-2008)

„20-as szabály Rajtolási hibák; büntető fordulók; mozgás hátrafelé

20.1.) Annak a hajónak, amelyik a rajtvonal vagy meghosszabbításainak rajt előtti oldala irányába vitorlázik azért, hogy rajtoljon vagy, hogy eleget tegyen a 30.1 szabályoknak, kell kitérni olyan hajó elől, amelyik nem ezt teszi, mind addig míg teljes terjedelmével a rajtvonal rajt előtti oldalára nem kerül.

20.2.) A büntető-fordulókat végző hajó térjen ki egy azt nem végző hajó elől.

20.3.) Egy, a vitorlájával beggelő, hátrafelé mozgó hajó térjen ki egy nem hátrafelé mozgó hajó elől.” (A Vitorlázás Versenyszabályai 2005-2008)

„26-os szabály: Versenyek rajtoltatása

26.1.) A versenyeket az alábbi jelzésekkel kell elrajtoltatni. Az időt a látható jelzésektől kell számolni; a hangjelzések hiányát nem kell figyelembe venni.

Lobogó és hangjelzés	Rajtjelzés
előttipercek	
Figyelmeztető Osztály lobogó; 1 hangjel	5*
Előkészítő P, I, Z, Z az I-vel, vagy Fekete lobogó és 1 hangjel	4
Egy-perces Előkészítő bevonása és 1 hosszú hangjel	1
Rajt Osztály-lobogók bevonása és 1 hangjel	0

Minden következő osztály figyelmeztető jelzését az előző osztály rajtjelzésével egy időben vagy azt követően kell adni.” (A Vitorlázás Versenyszabályai 2005-2008)

„27-es szabály: A versenyvezetőség egyéb rajtjelzés előtti intézkedései

27.1.) A figyelmeztető jelzésnél nem később a versenyvezetőség jelezze, vagy más módon határozza meg a pályát, ha azt a versenyutasítás nem adta meg; és egy pálya jelzést egy másikkal helyettesíthet, és jelezheti, hogy az egyéni mentőeszközök viselése kötelező (Y lobogó egy hangjelzéssel).

27.2.) Az előkészítő jelzésnél nem később, a versenyvezetőség mozgathatja a rajtjelet, és alkalmazhatja a 30. szabályt.

27.3.) A rajt jelzés előtt, a versenyvezetőség bármilyen okból halaszthatja („AP” „Felelet” lobogó; „AP” a „H” felett; vagy „AP” az „A” felett két hangjelzés kíséretében való kitűzése), vagy érvénytelenítheti („N” lobogó a „H” vagy A” felett három hangjelzés kíséretében) a versenyt.” (A Vitorlázás Versenyszabályai 2005-2008)

„29-es szabály: Visszahívások

29.1.) Egyéni visszahívás:

Amikor rajtjelzésekor egy hajó testének, legénységének vagy felszerelésének bármely része a rajtvonal pálya felőli oldalán van, vagy a 30.1 szabályt kell betartania., a versenyvezetőségnek azonnal ki kell tűzni az X lobogót egy hangjelzés kíséretében. A lobogót mindaddig kitűzve kell tartani, amíg mindegyik ilyen hajó, teljes terjedelmével a rajtvonal, vagy

annak meghosszabbításainak rajt előtti oldalára visszatért, és teljesítették a 30.1 szabály követelményeit, ha azok vonatkoznak rájuk. E lobogót azonban legfeljebb négy percre, vagy bármelyik következő rajtjelzés előtti 1 percre kell kitűzve tartani, attól függően, melyik a rövidebb időtartam.

29.2.) Általános visszahívás:

Amikor a rajtjelzéskor a versenyvezetőség képtelen azonosítani a hajókat, amelyek a rajtvonal pálya felőli oldalán vannak, vagy amelyekre a 30. szabály vonatkozik, vagy a rajteljárásban hiba történt, a versenyvezetőség általános visszahívást jelezhet („Első Helyettesítő” lobogó két hangjellel). A visszahívott osztály új rajtjának figyelmeztető jelzését az Első Helyettesítő

lobogó bevonását követő első perc végén kell adni, és a következő osztályok rajtjainak az új rajt után kell következni.” (A Vitorlázás Versenyszabályai 2005-2008)

„30-as szabály: Rajt-büntetések

30.1.) Végek megkerülésének szabálya:

Amikor az „I” lobogó kitűzésre került, és egy hajó testének, legénységének vagy felszerelésének bármely része, a rajtjelzést megelőző egy perces időtartam alatt, a rajtvonal, vagy meghosszabbításainak pálya felőli oldalán van, a hajónak, mielőtt rajtol, a rajtvonal bármely meghosszabbítását keresztezve kell visszatérni annak rajt előtti oldalára.

30.2.) 20%-os büntetés szabálya:

Ha a Z lobogó kitűzésre került, egy hajó testének, legénységének vagy felszerelésének egyik része sem lehet a rajtvonal két vége és az első jel által meghatározott háromszögön belül a rajtjelzést megelőző egy perc folyamán. Ha egy hajó e szabályt megsérti a 44.3(c) szabály szerint meghatározott módon számított 20%-os pontszám-büntetésben kell részesíteni. Ha a futamot újra indítják, újra vitorlázzák, vagy új időpontra tűzik ki, büntetését akkor is meg kell kapni; de nem büntethető, ha a futamát a rajtjelzést megelőzően halasztják vagy érvénytelenítik

30.3.) Fekete lobogó szabálya:

Ha egy fekete lobogót tűztek ki, egy hajó testének, legénységének vagy felszerelésének egyik része sem lehet a rajtvonal két vége és az első pályajel által meghatározott háromszögön belül a rajtjelzést megelőző egy perc folyamán. Ha egy hajó megsértette ezt a szabályt, óvástárgyalás nélkül ki kell zárni a futamból, még akkor is, ha a futamot újra indítják, újra

vitorlázzák, vagy új időpontra tűzik ki, de nem kell kizárni, ha a futamát a rajtjelzést megelőzően halasztják vagy érvénytelenítik. Ha általános visszahívást jeleznek, vagy érvénytelenítik a futamot, a versenyvezetőségnek ki kell írni a hajó vitorla számát a következő futam figyelmeztető jelzése előtt, és ha újra indítják vagy újra vitorlázzák a futamot azon a hajó nem indulhat. Ha ennek ellenére indul ebben a futamban kizárása nem ejthető ki a sorozat pontjainak számításakor. Ha e szabályt alkalmazzák a 29.1 szabály nem alkalmazható.” (A Vitorlázás Versenyszabályai 2005-2008)

„31-es szabály: Jel érintése

31.1.) Egy hajó versenyben nem érinthet egy rajt-jelet rajtolás előtt, egy olyan jelet amelyik annak a pálya-szakasznak amin a hajó vitorlázik kezdetét határát vagy végét jelzi, vagy célba érése után a cél-jelet.” (A Vitorlázás Versenyszabályai 2005-2008)

II. Rajtstratégia

Onnantól kezdve, hogy a versenyrendező hajó elfoglalta végső helyét és a rajtvonal másik végét jelző rajtjel pozíciója is ismert, a versenyzőknek folyamatosan vizsgálniuk kell a rajtvonalat. A figyelmeztető jelzésnél az addig összegyűjtött információk alapján a kormányos már megtervezte a rajtot, rendelkezik egy rajtstratégiával, mely kivitelezésével a kívánt helyen és módon keresztezi majd a rajtvonalat a rajt pillanatában.

A rajtstratégia helyes megválasztásának jelentősége óriási, legfontosabb eleme, hogy a rajtvonal mely részén rajtol a hajó. Ez azon túlmenően, hogy meghatározza a kezdeti pozícióját a mezőnyhöz képest a futamon, az esetek többségében magával vonja az oldalváltást is, tehát meghatározó szerepet játszik abban, hogy hányadik helyen veszi az egység az első pályajeleket.

II / 1. A rajtstratégiát befolyásoló tényezők:

Minden versenynap kb. egy órával az első futam rajtja előtt, a hajóknak már a versenypálya területén szükséges vitorlázniuk. Ez idő alatt a versenyzők információt gyűjtenek a szélről, a hullámzásról, az áramlásról, amelyek mind meghatározó szerepet játszanak a rajtstratégia kialakításában. Ezek a rajtstratégiát befolyásoló tényezők egymásnak ellent is mondhatnak, a kormányosnak meg kell határoznia a prioritásokat, fontossági sorrendet kell felállítania a befolyásoló tényezők között a rajtstratégia kialakításánál. Például a Garda tavon zajló versenyekre jellemző, hogy a domborzati viszonyok következtében a tó nyugati részére telepített pályákon az uralkodó déli szélben szinte kivétel nélkül a pálya jobb oldala a kedvezőbb. A versenyrendezés ennek egyensúlyozására rendszerint úgy rakja ki a rajtvonalat, hogy a lee oldali rajtjel van feljebb a szélirányhoz képest, tehát a rajtvonal helyzetét tekintve lee rajt van. Ez egy klasszikus szituációja annak, amikor a rajtstratégiát befolyásoló tényezők egymásnak ellent mondanak és a versenyzőnek el kell döntenie, hogy a lee rajt ellenére luv-ban éri-e meg rajtolni, ahonnan elsőként jut el majd a pálya jobb oldalára és ott elsőként kapja meg a konstans szélfordulót és szélerősödést, amivel lekeresztezheti a mezőnyt. Vagy lee-ben rajtol, bízva abban, hogy megtartható a rajttal szerzett előny és a

pálya jobb oldalához közeledve nem veszi majd el a lee rajttal megszerzett magasságát a mezőnnyel szemben.

A rajtstratégia megválasztásában szerepet játszó tényezők:

II / 1 / 1. Szélerő

A szélerővel már a futam előtt, a pálya bevitórlázása során foglalkozni kell. A hajót az aktuális szélerőhöz mérten kell beállítani, számos hajóosztályban más méretű, szabású vagy anyagú vitorlát is kell felhúzni gyenge, illetve erős szél esetén. A hajó szélerőhöz való előre beállításával biztosítható a jó sebesség a rajtnál, a rajt utáni kiélezett helyzetben már a hajó tökéletes vezetése és maximális sebességének megszerzése és megtartása a cél, az veszteséggel jár, ha ilyenkor a hajó beállításával foglalkozik a kormányos vagy a legénység.

A rajtstratégiát azért befolyásolja a szélerő, mert hatalmas szerepet játszik az időzítésben. Amikor már eldöntötte a versenyző, hogy a rajtvonal mely pontján akar elrajtolni, a szélerő, - ami egyben a hajó sebességének meghatározója -, felmérésével tervezi meg, hogy a rajt előtt mennyi idővel mekkora távolságra kell lennie a kiszemelt ponttól, hogy a hajót felgyorsítva a rajt pillanatában teljes sebességgel haladjon át a kívánt helyen. A szélerőtől függ többek között, hogy egy hajó mennyi idő alatt mekkora távolságot sodródik álló helyzetben, vagyis mennyire tudja lobogtatással megtartani helyét a rajtvonalon és a szélerő határozza meg azt is, hogy mennyi idővel a rajt előtt kell megindítani a hajót, hogy az elérje a teljes sebességét a rajt pillanatáig.

II / 1 / 2. A szélirány és a rajtvonal helyzete

Elméletileg a rajtvonalat a versenyrendezőség a szélirányra merőlegesen tűzi ki. De a gyakorlatban ez csak a legritkább esetben fordul elő, részben azért, mert a szél iránya változik a rajtvonal fixálása és a rajt időpontja között, részben mert eleve úgy alakítják a vonalat, hogy az egyik oldala előnyösebb legyen, ami megkönnyíti a korai rajtosok leolvasását a versenyrendezőség számára.

A szélirány és a rajtvonal egymáshoz viszonyított helyzetét tekintve három lehetőség van; vagy a versenyrendező hajó van feljebb a szélirányhoz képest, mint a másik rajtjel, - ez esetben a rajtvonal versenyrendező hajó felőli végén előnyösebb rajtolni, tehát luv rajt van - , vagy a lee oldali rajtjel van feljebb, mint a versenyrendező hajó, - ilyenkor a

rajtvonal lee oldali végén kedvezőbb rajtolni, tehát lee rajt van - , vagy egy magasságban van a rajtvonal két vége, tehát merőleges a rajtvonal a szélre, ilyenkor ez az információ nem befolyásolja a versenyzőt rajtstratégiájának kialakításában.

A rajtvonal helyzete a szélirányhoz képest megmutatja, hogy a rajtvonal melyik végén rajtolók lesznek előnyben a rajt pillanatában. Például ha a versenyrendező hajó feljebb van a szélirányhoz képest, mint a rajtvonal másik végét jelző rajtjel, akkor a luv-ban rajtoló hajók akkora előnnyel indulnak a lee-ben rajtolókkal szemben, mint amennyivel a versenyrendező hajó feljebb van a szélirányhoz képest, mint a másik rajtjel.

II / 1 / 3. Hullámvás és áramlás

A szélerőhöz hasonlóan a hullámvás és az áramlás is az időzítésnél játszik meghatározó szerepet. A kormányosnak számolnia kell e két tényezővel ahhoz, hogy meg tudjon állni egyhelyben a rajtvonalon, illetve, hogy a jó időben és ne túl későn, vagy túl korán indítsa meg a hajót a rajt előtt. Az erős áramlás alapvetően befolyásolja a rajtolás módját, ha az iránya párhuzamos a rajtvonallal, lobogtatás közben eltolja a hajót arról a pozícióról, ahol rajtolni akart, ha merőleges az iránya a rajtvonalhoz képest, akkor a vonal alá vagy fölé viszi.

Minél nagyobb a hullámvás annál nehezebb megindítani a hajót, nagyobb helyet és több időt kell szánni a hajó felgyorsítására. Tehát erős hullámvás vagy áramlás esetén a kormányosnak úgy kell megválasztania a rajtvonal rajtolásra kiszemelt pontja megközelítésének módját és idejét, hogy kalkulál ezekkel a tényezőkkel, valamint az egyhelyben megálláshoz az egységnek a hullámvás és az áramlás ellen kell vitorláznia.

II / 1 / 4. A rajtot követő cirkálószakaszra kitűzött oldalválasztás

A versenyző alapvető célja a rajtnál, hogy elsőként kerülje az első pályajelet. A kreutz bója helyzete a rajtvonalhoz képest csak az első pályaszakasz stratégiáját határozza meg, hogy melyik a kreutz pozitív oldala, nem pedig a rajtvonal kedvezőbb oldalát.

A futam előtt a pálya bevitorlázása során a kormányos vagy a taktikus a rajtstratégián kívül, megtervezi az első pályaszakasz stratégiáját. Ha a rajtvonal ugyanazon oldalát ítéli meg előnyösebbnek, mint amelyik oldalt az első pályaszakaszon jobbnak lát, akkor egyértelmű a helyzet, mert a tervezett rajt után rögtön a mezőnynek annak az oldalán vitorlázik a hajó, amelyik oldalt favorizálja a kreutz-ban. Akkor az elsődleges cél a hajó

tiszta szélben rajtolása, a legfontosabb, hogy a rajt után ne szúrják fel vagy rohanják le más egységek, ezzel fordulóra kényszerítve. Viszont, ha a rajtvonalnak nem ugyanazt az oldalát látja előnyösebbnek, mint amelyikre az első pályaszakasz oldalválasztását tervezi, akkor mérlegelni kell. Ha nincsen jelentősen lecsúszva a rajtvonal egyik vége a szélirányhoz képest, és főképp nagy létszámú mezőny esetén, amelyik oldalt választja a hajó a rajtnál, többnyire a mezőny ugyanazon oldalán fog vitorlázni az első pályaszakaszon is. Főleg a lee rajtra igaz, hogy ha a kormányos a pálya jobb oldalát akarja húzni a kreutz-ban, akkor be kell áldoznia valamilyen szinten a rajtját, mert az első pályaszakasz stratégiája alapján a legfontosabb, hogy a hajó azonnal fordulhasson a rajt után, ebben az esetben a tiszta szél a rajtnál is csak másodlagos szempont, a lényeg, hogy útjogos hajó ne akadályozza a kifordulást. Ilyenkor mérlegelni kell, hogy megéri-e, és ha igen, akkor mekkora részben érdemes beáldozni a rajtot az első pályaszakasz stratégiája érdekében. Általában akkor érdemes beáldozni a rajtvonal kedvezőbb oldalán való rajtolást, ha konstans szélforduló van a pálya másik oldalán, például a földrajzi tényezők következtében, vagy ha a pálya másik oldalára vezető tack jelentősen pozitívabb az első pályajel helyzetéhez képest, esetleg egy tack-os a kreutz, vagy ha egyértelműen erősebb szél fúj a pálya másik oldalán, illetve ha arról frissül.

A rajtvonal és az első pályaszakasz hossza is döntő szerepet játszik abban, hogy a rajtra, vagy a cirkáló szakasz stratégiájára kell helyezni a nagyobb hangsúlyt. Például, ha a rajtvonal hosszú, az első pályaszakasz a rajtvonal hosszához képest rövid, akkor csak a legszélsőségesebb esetben lehet kifizetődő a kedvezőbb oldalon rajtolás beáldozása.

II / 1 / 5. A mezőny nagysága és erőssége

Minél nagyobb létszámú a mezőny, és minél rövidebb a rajtvonal a hajók számához képest, annál korábban kell a kormányosnak elfoglalnia azt a rajtterületet, ahol rajtolni akar. Amennyiben a mezőny nagysága, vagy a rajtvonal rövid hossza miatt a hajók előreláthatólag nem fognak tudni egyszerre kijönni a vonalon, a taktikai lehetőségek beszűkülnek. Folyamatosan a rajtvonalon kell maradni a rajt előtt, hogy a hajó ne veszítse el pozícióját az első sorban. Ha a hajók számához képest a vonal hosszú, akkor van lehetőség a lendületből rajtolásra, nem kell egyhelyben lobogtatva őrizni a pozíciót. Nagy mezőnyben a rajtvonal hosszától függetlenül, az a hajó, amelyik csak az egyperces jelzésnél érkezik meg a rajtvonal kedvezőbb végéhez, már valószínűleg nem talál helyet magának a vonalon, csak a második sorban tud elrajtolni.

Mint ahogyan azt már az előző pontban (II / 1 / 4.) is kifejtettem, nagy létszámú mezőnyben a rajtstratégiát mindenképp egyeztetni kell az első cirkáló szakasz stratégiájával, mert a rajt után a mezőny egyik oldaláról átkerülni a másikra nagy veszteségekkel jár.

A mezőny létszámának és erősségének, valamint a rajtvonal hosszának felmérésével dönti el a kormányos, hogy mennyire érdemes a kitüntetett rajthelyekért küzdeni, mennyire lesz ott nagy a tülekedés, vagyis mekkora a kockázat. A mezőny nagysága és erőssége befolyásolja azt is, hogy milyen rajtstratégiát érdemes választani. Minél nagyobb a mezőny, annál kevésbé érdemes a rajtvonal kedvezőbb végén közvetlenül a rajtjel melletti pozícióért harcolni. Ott hatalmas a tülekedés, nagy az esély a beragadásra, illetve a második sorba szorulásra. Ilyen esetben jobb közvetlen a rajtvonal kedvezőbb végén kialakuló tömeg fölött vagy luv rajt esetén alatt rajtolni. A mezőny rajt előtti elhelyezkedése is a rajtstratégiát befolyásoló tényező, biztos megoldás egy gyengébb, lassabb egység alatt vagy fölött rajtolni, de elkerülendő olyan, a mezőny elitjébe tartozó hajók között rajtolni, akikkel várhatóan nem tartható a lépés a rajt után.

II / 1 / 6. A hajóosztály sajátosságai

Minden hajóosztálynak megvan a maga sajátossága, amilyen rajtstratégia jól alkalmazható az egyiknél, annak kivitelezése lehetetlen a másikonál.

A hajó megállításának gyorsasága és a gyorsulása befolyásolja a leginkább a rajtstratégiát. Ez minden hajóosztály sajátos tulajdonsága, ami meghatározza, hogy mennyivel a rajt előtt kell megindítani, hogy elérje maximális sebességét az adott viszonyok között a rajt pillanatára, illetve mekkora helyre van szükség a felgyorsításához. A könnyebb súlyú, uszonyos hajók gyorsabban érik el maximum sebességüket, jobban gyorsulnak, mint a nehéz tőkesúlyos vitorlások, tehát kevesebb időt és kisebb helyet kell szánni a megindításukra.

A tőkesúlyos hajók lendülete nagyobb, ezért a megállításukhoz is több időre és nagyobb helyre van szükség, mint az uszonyos jollék esetében.

A rajtstratégia megválasztásánál számolni kell a hajó mozgékonyásával is, fontos szempont a manőverek gyorsasága és térigénye. Általában minél könnyebb és rövidebb a hajó, annál fordulékonyabb és annál kisebb helyet és kevesebb időt igényel a manőverek végrehajtása. Ez alól kivételt képeznek a többtestű hajók, amik a nagy vízben lévő felület miatt lassan manővereznek.

A hajóosztály technikai sajátosságait is figyelembe kell venni, például, hogy mennyire lehet vele egyhelyben lobogtatva megállni az adott viszonyok között vagy lehet e vele egyhelyben fordulni anélkül, hogy közben előre haladna.

A nehezebb tökesúlyos hajók esetében a megállás és az álló helyzetből felgyorsulás nagyon lassú folyamat, ezért az ezen alapuló rajtstratégiákat nem célszerű alkalmazni.

II / 2. Rajt előtti feladatok

Számos hajóosztályban még a vízre menetel előtt a parton el kell kezdeni foglalkozni a futamon várható széllel, mivel a szélerősség függvényében lehetőség van különböző anyagú, szabású vagy méretű vitorlák felhúzására vagy bizonyos állítások csak a parton végezhetők el.

A versenyek egy részén a kormányosnak minden versenynap, a vízre szállás előtt aláírással kell jeleznie a versenyirodán, hogy elhagyja a partot. Úgy kell időzíteni a vízre menetelt, hogy a rajt előtt egy órával megkezdődhessen a pálya bevitórlázása.

II / 2 / 1. Pálya bevitórlázása

A pálya bevitórlázásának célja az információgyűjtés, de azért is fontos, mert a kormányos hajóvezetése és a legénység mozgása rááll az aktuális szél és hullámviszonyokra. Az összegyűjtött információ alapul szolgál a rajt és az első pályaszakasz stratégiájának megtervezéséhez. Ameddig a versenyrendezés ki nem rakja a pályát, addig a kompasz vagy a tack-tick segítségével figyelni és memorizálni kell a szél irányát, a szélfordulókat, a frissülések irányát és a széltendenciákat, valamint be kell állítani a hajót az adott szél és hullámviszonyokhoz. Figyelni kell az időjárást is, a meteorológiai előjeleket és elsősorban a felhőket.

Miután a versenyrendezés lerakta a versenypályát, onnantól kezdve a pályára kell koncentrálni. A pálya mindkét oldalát be kell vitorlázni, figyelni kell közben a szél mozgását, hogy valamelyik oldalon nem fúj e erősebb szél, valamint, hogy milyen irányból érkeznek a frissülések. Memorizálni kell a haladás irányának szögét az alapszélben és a pöffökben is. Így a rajtnál és futam közben a kormányos tudni fogja a kompasz alapján a haladás irányszögéből, hogy a szél éppen melyik periódusában van, hogy tompulás vagy élesedés lesz a következő szélforduló.

A pálya mindkét oldalán ellenőrizni kell az áramlást, a legfontosabb az áramlás irányának pontos meghatározása, illetve, hogy megegyezik-e az áramlás erőssége a pálya két oldalán, vagy pedig erősebb az egyik oldalon. Az áramlást úgy kell mérni, hogy valamilyen stabilan egyhelyben álló pont (pl.: lehorgonyzott hajó vagy bója) közelében a vízbe kell dobni egy a víz felszínén úszó tárgyat (pl.: szivacs), és annak mozgásából lehet következtetni az áramlásra. De az áramlás irányának és erősségének kalkulálásánál bele kell számolni a vízben úszó tárgy mozgásába a hullámzást és a szelet, amik szintén mozgatják azt, viszont azok iránya ismert.

A tapasztalatok összegyűjtése után meg kell határozni a pálya pozitív oldalát. A pozitív csapás egy kreutz-ban az a tack, amelyik a kreutz bójához közelebb visz, a pozitív oldal pedig a pályának azon oldala, amelyre a pozitív csapás vezet. A pálya pozitív oldala meghatározásának egyik legbiztosabb és legegyszerűbben kivitelezhető módszere, hogy a hajó a már kitűzött rajtvonalon vitorlázva a rajtvonal közepén felélesedik és szélbe áll. A legénység pedig megnézi, hogy az árboc és a hajó orra közötti vonal, vagyis a hajó hossz tengelye képzeletbeli meghosszabbításához képest merre helyezkedik el a kreutz bója. Ha a szélbeálló hajó hossz tengelyének képzeletbeli meghosszabbításával keletkező egyeneshez képest a bal oldalán helyezkedik el a pályajel, a jobbcsapás, a pálya bal oldala a pozitív, ha pedig a hajó hossz tengelyének vonalától jobbra van a bója, akkor a balcsapás, illetve a pálya jobb oldala a pozitív. Ha szélbeálló hajó hossz tengelyének képzeletbeli meghosszabbítása a kreutz bójára mutat, akkor nincs pozitívabb oldal, tehát ez az információ nem befolyásolja a stratégiát. A mérésnél a rajtvonal közepét elegendő szemre megállapítani, viszont az fontos, hogy a hajó orra pontosan a szél irányába mutasson.

A pálya pozitív oldalának meghatározására a rajtvonal közepén fellúvólva, meg kell nézni a kreutz bója irány szögét a kompaszon és a rajtvonal mindkét vége felé vitorlázva fel kell jegyezni a rajtvonal irány szögeit is. A pozitív oldal az lesz, amelyiken a kreutz bója és a rajtvonal azon oldali irány szögének különbsége kisebb 90 foknál. A mérésnél arra kell figyelni, hogy az irány szögek mérésekor a hajó orra pontosan az adott pontra mutasson.

Abban az esetben, ha hátszél a második pályaszakasz és lee bójának kapu van lerakva, azt is meg kell vizsgálni, hogy a kaput alkotó két bója közül melyik van közelebb a kreutz bójához.

A mérés többféleképpen elvégezhető, az egyik leggyorsabb és legegyszerűbb módszer alkalmazásához, a kaput alkotó két bóját összekötő vonal közepén fel kell lúvolni, úgy,

hogy a hajó orra pontosan a kreutz bója irányába mutasson és bármilyen a hajó hossz tengelyére merőleges szerelvény (pl.: lég kocsi, válaszfal) képzeletbeli meghosszabbításával megállapítható, hogy melyik oldali lee bója helyezkedik el a képzeletbeli egyenes kreutz bója felőli oldalán és melyik a másik oldalon. Amelyik lee oldali pályajel a hajó hossz tengelyére merőleges egyenes kreutz bója felőli oldalára esett, az van közelebb a kreutz bójához. Annak ellenére, hogy a kapu bemérése nem befolyásolja a rajt stratégiáját, mégis célszerű a rajt előtt elvégezni, mert a kapott információ sokat segít később a hátszél stratégiájának megtervezésében.

Ha több hajóosztály versenyez egy pályán, akkor célszerű a versenyzőnek megnézni az előtte rajtoló hajóosztály rajtját, amiből új információt kaphat, vagy megerősítést nyer addigi elképzelése.

II / 2 / 2. Rajtvonali bevitórlázása

A pálya bevitórlázása során összegyűjtött információk birtokában megkezdődik a rajtvonal bevitórlázása.

Először meg kell nézni, hogy a rajtvonal képzeletbeli meghosszabbításán van-e valami fix pont (pl.: tereptárgy a parton vagy lehorgonyzott hajó). Ennek elvégzése úgy a legpontosabb, ha a hajó a rajtvonal meghosszabbítására áll és a kormányos a rajtvonalba belenézve megjegyzi azt a fixen, egyhelyben álló elemet a rajtvonal túlsó meghosszabbításán, amin átmegy a két rajtjelet összekötő képzeletbeli egyenes. Ezt a mérést a rajtvonal mindkét végének irányába el kell végezni. Ezután a rajt előtt a kormányosnak elég lesz az egyik rajtjelet látnia és mögötte a rajtvonal meghosszabbításán előre benézett tárgyhoz viszonyítva már látja, hogy a rajtvonal alatt, rajta vagy fölött van a hajó.

A következő teendő a rajtvonal helyzetének bemérése a szélhez képest. Erre az egyik legegyszerűbben és leggyorsabban elvégezhető módszer, ha a hajó a rajtvonalon, annak bármely pontján szélbe áll és a kormányos bármilyen, a hajó hossz tengelyére merőleges szerelvény (pl.: lég kocsi, válaszfal) vonalának képzeletbeli meghosszabbításával megnézi, hogy melyik rajtjel helyezkedik el a képzeletbeli egyenes fölött. Amelyik rajtjel a szél irányába mutató hajó hossz tengelyére merőleges egyenes fölött van, az van följebb a szélhez képest, tehát az a rajtvonal kedvezőbb vége, ott előnyösebb rajtolni. Ha a versenyrendező hajó van följebb, akkor luv rajt van, ha pedig a lee oldali rajtjel, akkor lee rajt van.

A rajtvonal bemérésének egy másik módszere, hogy a hajó szélbe áll és a legénység feljegyzi a kompaszról a szél irányszögét, ezután a kormányos a rajtvonal mindkét végének irányába vitorlázik a rajtvonalon, eközben a legénység feljegyzi a rajtvonal mindkét végének irányszögét is. A rajtvonal előnyösebb oldala az, amelyiken a szél és a rajtjel irányszögének különbsége kisebb 90 foknál. Az első mérési módszer kivitelezésénél arra kell figyelni, hogy a méréskor a hajó orra pontosan a szél irányába mutasson, az utóbbi módszer alkalmazásánál a legénységnek arra kell vigyáznia, hogy a hajó orra pontosan az adott pont felé mutasson, amikor leolvassák annak irányszögét és a rajtjelek esetében a hajó a rajtvonalon legyen a leolvasás pillanatában.

Ha a kormányos úgy döntött, hogy lee-ben, közvetlen a lee oldali rajtjelnél akar rajtolni, és bója helyett motoros a rajtjel, ellenőrizni kell, hogy milyen hosszan van a motoros előtt a horgonykötele a víz fölött, mert ezt bele kell kalkulálnia a rajtnál, hogy kiferjen a rajtvonalon. Ha a kormányos luv rajtot tervez, közvetlenül a versenyrendező hajó mellett akar rajtolni, akkor meg kell néznie a rajtvonal bevitörázása során, hogy mekkora a hullám és szél takarás a versenyrendező hajó faránál, mennyi ideig lehet ott a pozíciót megtartani az adott viszonyok között.

Miután a versenyző kiválasztotta, hogy a rajtvonal mely harmadában akar rajtolni, kell csinálni egy próba rajtot, amire az előkészítő jelzés a legalkalmasabb időpont.

II / 2 / 3. Zászlók figyelése, óra indítása

A legénység egy tagjának feladata a zászlók és hangjelzések figyelése, az óra indítása. Ugyanez a személy informálja a kormányost a versenyrendezőség jelzéseiről és a rajtig hátralévő időről is. A rajt előtti utolsó percig egy percenként, a rajt előtti utolsó percben 10 másodpercenként, a rajt előtti utolsó 20 másodpercben másodpercenként kell bediktálnia a rajtig hátralévő időt a kormányosnak.

II / 2 / 4. Hajó beállításainak ellenőrzése, felkészítése a kreutz-ra

A rajt előtt, az előkészítő jelzést követően még egyszer ellenőrizni kell az állításokat, mert előfordulhat, hogy például a szél erőssége megváltozott a pálya bevitörázása óta és változtatni kell bizonyos beállításokon. Valamint fel kell készíteni a hajót a kreutz-ra, hogy a rajt utáni kiélezett szituációban ne kelljen a vitorla élek vagy egyéb állításával foglalkozni, és a vitorlák behúzása után csak a hajóvezetésre koncentrálhasson a

kormányos és a legénység. Ez hajóosztályonként eltérő, de be kell állítani a krutz-ra a rajt előtt a vitorla éleit, a traveller-t, az achter-t, a gurtni hosszát vagy például a ventil-t.

II / 3. A rajtvonal megközelítésének stratégiái

Ezek a stratégiák a rajtvonal rajtolásra kiválasztott részének megfelelő időben való megközelítésére szolgálnak.

II / 3 / 1. Félszeles megközelítés

A rajt előtt a hajó balcsapáson félszélben távolodik a rajtolásra kinézett helytől, majd kevéssel az egyperces jelzés előtt megfordul és jobbcsapáson lobogtatva közelíti meg a rajt tervezett helyét. A módszer előnye, hogy egyszerűen kivitelezhető, hátránya, hogy a mezőny nagy része általában ezt a megközelítési stratégiát választja, ezért könnyen a tömegbe lehet kerülni.

II / 3 / 2. Megközelítés alulról fél sebességgel

Ennek a módszernek a lényege, hogy a hajó a rajtolásra kiválasztott helytől indulva, balcsapáson raum-ban hagyja el a rajtvonalat, majd megfordul és jobbcsapáson futtatott kreutz-ban lobogtatva úgy időzíti érkezését, hogy a rajt pillanatában teljes sebességgel keresztezi a vonalat a kívánt helyen. A megközelítési stratégia előnye, hogy a rajtvonal bármely pontján alkalmazható és könnyű vele az elsősorban rajtolni közepes és erős szélben, hátránya, hogy nagy mezőnyben a vonalon lobogtató hajók takarása miatt nehezen alkalmazható, főképp gyenge szélben.

II / 3 / 3. Háromszög stratégia

A háromszög stratégia csak luv rajtnál alkalmazható és főleg kis létszámú mezőnyben célravezető. A hajó ugyanott halad át jobbcsapáson kreutz-ban a rajtvonalon, mint ahol majd rajtolni akar. Ezután megfordul és balcsapáson elfélszelezik a rajtvonallal párhuzamosan a versenyrendező hajó fölött, majd perdül és alulról megkerülve a versenyrendező hajót, hatalmas lendülettel veszi fel az éles menetirányt és ismét jobbcsapáson kreutz-ban közelíti meg a rajtolásra kiválasztott helyet. A háromszögezés

ritmusát úgy kell időzíteni, hogy a végén a rajt pillanatában érkezzen a hajó a vonalhoz és kihasználva lendületét lassítás nélkül keresztezhesse azt.

A módszer előnye, hogy így lehet elérni a legnagyobb sebességet a rajtvonalon való áthaladáskor, hátránya, hogy nagy mezőnyben nem biztos, hogy lesz hely a rajtvonalon és akkor a sebességi előnyt sem lehet kihasználni, rosszabb esetben a második sorból kényszerül elrajtolni a hajó.

II / 3 / 4. Megközelítés balcsapásról

A módszer lényege, hogy a rajtolásra kiszemelt helytől jobbcsapáson, a rajtvonallal párhuzamosan vitorlázik el a hajó, aztán megfordul és balcsapáson közelíti meg azt. Ez a stratégia elsősorban lee rajt esetén alkalmazható, illetve ha a versenyző középen akar rajtolni. Hatalmas előnye, hogy az utolsó pillanatban is lehet helyet találni és be lehet fordulni egy a rajtvonalon jobbcsapáson lobogtató boly elejére, helyet hagyva a megindításra a szélalatti oldalon.

II / 3 / 5. Rajt lobogtatással

Ez a rajtvonal megközelítési stratégia a hely megőrzéséről szól, nagy mezőnyben, illetve yolle-éknál kitűnően alkalmazható. A kormányos már a rajt előtt 2-3 perccel feláll a rajtvonalra, a rajtolásra kiszemelt helyen és egyhelyben lobogtatva tartja pozícióját, majd a rajt előtt felgyorsítja a hajót és elrajtol. A módszer előnye, hogy biztos helyet biztosít az első sorban a rajtvonalon nagy létszámú mezőnyben, vagy ha rövid a rajtvonal a hajók számához képest. Hátránya, hogy álló helyzetben a hajó kiszolgáltatottá válik, nehezen manőverezik és könnyen felszúrhatja egy másik hajó alulról. Valamint, ha nem lesz helye a félszeles megindításra a rajt előtt, akkor a hajó lassan gyorsul fel, ezért mindenképpen helyet kell kiharcolni a szélalatti oldalon a felgyorsításra, ha ezt a rajtolási stratégiát választja az egység.

II / 3 / 6. Elvström rajt

Ezt a rajtvonal megközelítési stratégiát Paul Elvström négyszeres olimpiai bajnok vitorlázó alkalmazta nagy sikerrel. A stratégia lényege, hogy a rajt előtt a hajó jobbcsapáson lobogtat a versenyrendező hajó mögött. Ha az utolsó szélforduló a rajt

előtt felpörgés, akkor a hajó bevitórlázik a versenyrendező hajó mellé és elrajtol luvban, ha lepörgés, akkor lefuttat a lee oldali rajtjelhez és lee-ben rajtol. A módszer előnye a szélfordulókhoz való alkalmazkodás már a rajt előtt. Ebből adódóan az Elvström féle megközelítési stratégiát csak forgolódó irányú szélben van értelme választani.

II / 3 / 7. Beugrós rajt

Ez a módszer csak akkor alkalmazható, ha nincs érvényben az egyperces szabály. Ilyenkor a hajó a rajtvonal pálya felőli oldaláról közelíti meg a rajtvonalat, a rajt előtt ejt be a rajtvonal alá és a leejtésből származó sebességet kihasználva maximális sebességgel rajtol el. A stratégia előnye, hogy ha van hely a vonal alá ejtéshez, akkor a hajó nagyobb sebességgel rajtol az első sorból, mint azok a hajók akik a vonal alól érkeznek.

II / 3 / 8. Vanderbilt módszer

A Vanderbilt módszert alapvetően páros versenyre fejlesztették ki. A hajó a rajt előtt balcsapáson, raum-ban távolodik a tervezett rajtolási helytől, a rajtolási irány reciproka felé. Aztán megfordul, jobbcsapáson kreutz-olva teljes sebességgel közelíti meg a rajtolási pozíciót és a megfelelő időben érkezve elrajtol. A stratégia előnye, hogy már kreutz-ra húzott vitorlákkal megy át a hajó a rajtvonalon, nem vesz lendületet vagy magasságot a felélesedéssel. Hátránya, hogy nagy létszámú mezőnyben ha nincs egy üres szakasz a rajtvonalon a rajt előtt, szinte lehetetlen megfelelően időzíteni a mezőny mozgása és takarása miatt.

II / 4. Rajt a vonal kedvező oldalán

Amikor a rajtvonal szélhez viszonyított helyzetének következtében a vonal egyik oldala kedvezőbb, akkor nagy mezőnyben ott lesz a legnagyobb tumultus. A rajtvonal kedvezőbb végén kialakuló tömegben több lesz a vesztes, mint a nyertes. Csak pár hajó fog tudni jól kijönni a rajtnál, a többi zavart szélben vagy a második sorból rajtol. A rajtvonal kedvezőbb végétől a középső harmada felé haladva viszont egyre több a hely a hajók között és egyre nagyobb az esély egy jó rajtra. A legbiztosabb megoldás, lee rajtnál a lee oldali rajtjelnél kialakuló tömeg fölött, luv rajtnál a versenyrendező hajónál

keletkező tumultus alatt elrajtolni, ez ha nem is a legjobb, de egy biztos jó pozíciót eredményez a rajt után.

A rajtvonal kedvezőbb végén kialakuló tömegben azért sem érdemes rajtolni, mert ha sikerül is kijönni az első sorban a rajtnál, kevés a mozgásszabadság a rajt után is. Ez főleg a lee rajtra jellemző, hogy, ha a pálya jobb oldala a kedvezőbb, a tömegben lévők nem fognak tudni időben megfordulni egymástól, ha pedig a pálya bal oldala a jobb, akkor a hajók felszúrják egymást és nagyrészüket zavart szélben vitorlázik tovább. Ezzel szemben a tömeg fölött rajtolva a kormányos helyet tud biztosítani magának a hajó megindítására és a rajt utáni tiszta szél biztosítására, zavartalanul húzhatja a rajt után a pálya bal oldalát vagy sokkal előbb lehetősége adódik a kifordulásra, ha a pálya jobb oldala a kedvezőbb.

II / 5. Rajt középén

Ha nincs egyértelműen pozitív oldal és a rajtvonal is merőleges a szélirányra, akkor a rajtvonal középső harmadában célszerű rajtolni. Itt kisebb a tömeg és nagy a rajt után a taktikai szabadságfok. Forgolódó szélben, vagy ha a kormányos nem biztos az első pályaszakasz oldalválasztásában, akkor középén kell rajtolni, ebből a pozícióból kitűnően lehet a rajt után a szélfordulókra forogni és a kormányos ráér a szél és a mezőny mozgásának függvényében eldönteni az oldalválasztást. Egy középső harmadból való rajt után tiszta szelet is egyszerűbb találni és sokkal könnyebb alkalmazkodni a szélfordulókhoz.

A II / 2 / 2. pontban már kifejtett rajtvonal parton lévő tereptárgyhoz való előzetes benézésével és jó időzítéssel a mezőny gyakran előforduló rajtvonal alá lógását is ki lehet használni.

A középső harmadból rajtolás másik nagy előnye, hogy a rajt pillanatában a rajtvonal mindkét vége távol van, ezért kicsi az esélye, hogy leolvassák a hajó rajtszámát egy egyéni visszahívás, illetve Z lobogós vagy fekete zászlós rajt esetén.

II / 6. Stratégia a riválisokkal szemben

A verseny végéhez közeledve gyakran kialakul olyan szituáció, hogy már csak néhány versenyző megverésére kell koncentrálni a végeredmény javítása érdekében. Ilyenkor a kormányosnak a saját stratégiáját vitorlázva, a potenciális ellenfelek mozgására is

figyelnie kell. A riválisok közelében kell rajtolni, a kormányos tervezett rajtstratégiáját követve, alattuk vagy fölöttük. Például, ha a kormányos a rajtvonal lee oldalán tervezte a rajtot, akkor a rivális hajók közelében, azok alatt kell rajtolni. Ha pedig a potenciális ellenfelek a rajtvonal különböző oldalán rajtolnak, azokat kell fognia közülük, akik ott rajtolnak, ahol ő is tervezte a rajtot.

A verseny utolsó futama előtt gyakran kialakul olyan helyzet, hogy már csak egy hajóval szemben kell versenyezni. Előfordulhat, hogy az egyetlen egység, aki még befolyásolhatja a hajó helyezését a végeredményben, az utolsó futam előtt jelentős pontelőnnyel rendelkezik. Ilyen esetben a cél nem az, hogy a rivális közelében vitorlázzon a hajó, hanem a kormányos tervezett stratégiáját követve, arra kell törekednie, hogy minél nagyobb távolság alakuljon ki a két hajó között a pályán és már a rajtnál is, mely a stratégia sikeressége esetén elegendő lehet a ponthátrány leküzdésére.

Fordított esetben pedig az utolsó futamon a cél nem a rivális hajó megverése, hanem a kockázatvállalás minimalizálásával az előny megtartása a végeredményben. Ilyenkor a hajónak már a rajt előtt és végig a futam során az ellenfelet követve, annak közvetlen közelében kell vitorláznia, így az biztosan nem tud elegendő előnyt összegyűjteni a futamon ponthátrányának ledolgozására a végeredményben.

Az ellenféllel szembeni stratégia kialakításánál számolni kell mindkét hajó kieső futamával is. Előfordulhat, hogy az ellenfél alacsony kieső futama miatt nem elég az adott pontkülönbséggel megverni őt, mivel ha az a kiesőjénél rosszabb helyen végez, akkor az utolsó futamot ejti ki és nem csökken kívánt mértékben a pontkülönbség a két egység között. Ilyenkor a hajónak teljes mértékben a saját stratégiáját követve, akár kockáztatnia is kell. A lehető legjobb futameredmény elérésére kell törekednie, mellyel megvan az esély a ponthátrány ledolgozására a végeredményben, ha az ellenfél hibázik. Ellenkező esetben viszont, ha az ellenfél ejtője a nagyobb és az előny megőrzése a cél vagy ha a rivális hajó kieső futama nagyobb és a két egység ejtő futama közötti pontkülönbség több, mint a vetélytárssal szembeni ponthátrány, akkor az ellenféllel szembeni stratégia meghatározó eleme a rajt. Ebben az esetben a rajtstratégia célja az ellenfél rajtjának teljes ellehetetlenítése. A kormányosnak akár a saját rajtjának beáldozásával kell keresnie a lehetőségeket az ellenfél rajtvonalon való kinyomására az egypercesben. Vagy ki kell szorítania a rajtvonalról a rajtjeleknél. Vagy jobbcsapáson hátulról ki kell kísérnie a rajtolási területről, útjogosan megakadályozva a rivális hajó visszafordulását. Vagy az ellenfél előtti szélbeállással meg kell gátolnia, hogy az

megindítsa a hajót a rajtig és csak a rajt után köteles leejteni a szélbeállásból, helyet biztosítani az ellenfélnek az ésszerű menetirány felvételére.

III. Rajttaktika

Amikor a kormányos már megtervezte a rajtstratégiát, rá kell kényszerítenie akarátát más hajókra, hogy megcsinálja pozícióját a rajtvonalon és tiszta szélben, az első sorból rajtolhasson.

III / 1. Pozíció kiválasztása és elfoglalása

Az előkészítő jelzés után, miután a kormányos megtervezte a rajtstratégiát és eldöntötte, hogy a vonal melyik harmadában akar rajtolni, ki kell alakítania megfelelő pozícióját a többi hajóhoz képest. Olyan pozíciót kell kiharcolnia a rajtvonalon, hogy a rajt előtt legyen hely a hajó felgyorsítására és teljes sebességgel, tiszta szélben haladhasson át a rajtvonalon a rajt pillanatában. És a rajt után az alatta rajtoló hajó ne tudja felszúrni, a fölötte lévőnek pedig ne legyen helye lerohanni.

A pozíció kiválasztásánál a legjobb egy gyengébb, lassabb egységet találni a rajtolás tervezett helyén és az alá beállni, az ő felszúrásával és ziharella-be állításával biztosított az éles szél a rajt után. Viszont semmiképpen nem szabad olyan versenyzők között rajtolni, akikkel előreláthatólag nem tartható a lépés a rajt után.

III / 2. Helyezkedés a rajtvonalon

A pozíció kiválasztása és elfoglalása után a kormányos célja a tiszta szél megtartása, tehát nem engedhet be hajót maga fölé. Mindig tartani kell a takarásmentes helyzetet, úgy kell araszolni előre lobogtatás közben, hogy a hajó orrának mindig előrébb kell lennie, mint a rajtvonalon fölötte lévő hajó orra. Mivel zavartszélben nem lehet sebességet szerezni sem a manőverezéshez, sem a hajó rajt előtti felgyorsításához.

A másik fontos cél a tartalék hely kialakítása a hajó előtt lee oldalon. A tartalék helyet úgy kell megcsinálnia a kormányosnak, hogy vagy eleve egy boly alatti nagyobb üres

szakasz szélfelőli oldalára áll be a rajtvonalon, közvetlen a boly alá és a rajtig hátralévő időben csak őrzi az alatta lévő üres teret. Vagy sebességgyűjtés, felluvolás kombinációkkal leszakad a szélalatti hajóról, és egészen addig folytatja ezt a mozgást a hajóval, még meg nem szerzi az elegendő üres teret maga előtt. A szélalatt kiharcolt hely egy részét a hajó felgyorsítására kell felhasználnia a rajt előtt, a megnyert tér további része pedig tartalékként szolgál, hogy a rajt után ne tudja felszúrni az alatta rajtoló hajó. A szélalatti hely kialakítása közben a kormányosnak arra is figyelnie kell, hogy a rajtvonalon fölötte lévő hajó ne tudjon helyet csinálni a két hajó között, amit kihasználva esetleg lerohanhatná a rajt után. Azért is fontos, hogy meghiúsítsa a szélfelőli hajó helycsinálását, mert így annak nem lesz helye a sebességgyűjtésre a rajt előtt, csak késve fog tudni indítani és könnyű lesz a rajt után felszúrni. Felszúrásával pedig zihelle helyzet jön létre, vagyis az ellenfél vitorláinak szélirányt élesebbre térítő hatása miatt jobb lesz, - a kormányos hajóvezetésétől függően - , a hajó élessége vagy sebessége, ami elegendő lehet a mezőnyből való kilövéshez a rajt után. A szélfölötti hajót szintén periodikus, határozott felluvolásokkal kell felszúrni a rajt előtt, ügyelve arra, hogy semmiképp ne tudjon átvitorlázni a hajó fölött, anélkül, hogy kimenne a rajtvonalon.

A kormányosnak a maga alatt megszerzett helyet meg kell védenie a vonal alól érkező hajóktól, nehogy elfoglalják azt. A területet úgy kell megvédeni, hogy amikor a kormányos meglátja, hogy egy hajó a szélalatti helyére pályázik, lobogó vitorlával leejt, amivel megnehezíti a hely megközelítését a betolakodó számára. Van amikor a terület védelme, a jó pozíció tartása vagy megszerzése érdekében át kell fordulni balcsapásra, majd magasságynerés után visszafordulni. Az egyhelyben forduláshoz nem szabad átengedni, beggeltetni kell a vitorlát a szélbeállítás után még a hajó orra át nem fordult, utána pedig azonnal lobogó állásba kell eresztetni a másik csapáson, hogy a hajó ne mozogjon előre fordulás közben.

Előfordulhat, hogy a szélirány változása, vagy az időközben kialakult tumultus miatt el kell hagyni a pozíciót, ilyenkor a leggyorsabb menekülési útvonal a tolatás. 30 másodperccel a rajt előtt már késő pozíciót váltani, de hajóosztály függően a rajt előtt 1,5- 2 perccel még belefér.

Helyezkedés közben a vitorla élei már kreutz-ra kell, hogy legyenek állítva, viszont az alba-t mindig felengedve kell tartani és csak közvetlenül a rajt előtti sebességgyűjtés megkezdés előtt szabad meghúzni. Ez megkönnyíti a manőverezést a pozícióért való

csatázás közben, mivel felengedett alba-val könnyebben és kisebb területen le lehet ejteni és a fordulónál nem zavar az alacsonyán lévő baum.

Uszonyos hajóknál a schwert felhúzásával lehet előrehaladás nélkül magasságot veszíteni, ha az egyperces jelzés előtt a rajtvonalon kívül van a hajó.

Főképp tőkesúlyos hajóknál, ha a hajó túl hamar érne fel a rajtvonalra gyakran lassítás helyett érdemes nagyobb távolságot bevitörlázni teljes sebességgel az időtöbblet elhasználására.

Rajtvonalra futás közben, ha csökkenteni kell a sebességet először az orrvitorlát kell lobogtatni. A sebességgyűjtés megkezdésekor, lobogtatás után először az orrvitorlát kell behúzni, mivel az megkönnyíti a leejtést. Fockroller-rel rendelkező hajóval a rajt előtt betekert fock-kal kell a pozícióért harcolni, mert így lassabb és kezelhetőbb a hajó. A fock-ot ha teljes sebességre van szükség, vagy legkésőbb a rajt előtti felgyorsítás előtt kell kitekerni.

III / 3. Lee rajtnál a lee oldali rajtjel melletti kitüntetett pozíció megszerzése

Lee rajtnál, kisebb mezőnyökben, amikor nem kell a bójánál tumultus kialakulására számítani, vagy ha a kormányos első pályaszakaszra tervezett stratégiája a pálya bal oldala mellett szól, akkor érdemes megszerezni a legszélső lee oldali rajt pozíciót. A rajtvonal bal oldali végén, a legszélső hajó tiszta szélben vitorlázik a rajt után és ameddig a hajók nagyobb területen szét nem szóródnak, az egyvonalban vitorlázó mezőny széleltérítő hatása miatt, a mezőny bal oldalán legelső pozícióban lévő hajó gyorsabban és élesebben halad. Valamint ezt az előnyt kihasználva elsőként húzhatja meg a pálya bal oldalát.

A legelső hajó pozíciójának megszerzéséhez jó időzítés szükséges, fontos pontosan felmérni a rajt előtt a hajó felgyorsításához szükséges távolságot és, hogy mennyire tudja egyhelyben állva tartani a pozícióját, vagy milyen sebességgel sodródik lobogtatás közben az adott körülmények között. Mindenképpen el kell végezni egy próba rajtolást az előkészítő jelzést követően, hogy a kormányos felmérje a kreutz jobbcsapásának irányszögét, ez alapján meg kell határozni azt a távolságot a rajtvonal végétől, amikor legkésőbb fel kell venni az éles haladási irányt és keresztezve a rajtvonalat még kifér a hajó felesleges szélbe luvolás és a lee oldali rajtjel érintése nélkül.

A rajt előtt egy olyan pozíciót kell elfoglalni a rajtvonalon, hogy ne legyen a hajó és a lee oldali rajtjel között más hajó, vagy ha van, akkor az csak élesen a szél felé

lobogtatva tudjon kimenni a rajtvonalon a lee rajtjel érintése nélkül, aminek következtében elveszíti sebességét és ezáltal könnyű átmenni fölötte a rajt után.

Ezt a pozíciót a kormányos megközelítheti úgy, hogy a lee oldali rajtjel és a mezőny között vitorlázik a rajt előtt, és az egyperces jelzés idejében fordul be balcsapásról a legelső boly alá, legelső hajónak. Ennek a megközelítésnek az előnye, hogy kevés idővel a rajt előtt biztosítja a legelső lee oldali pozíció könnyű megszerzését. Hátránya, hogy ha már túlságosan rácsúsztak a hajók a rajtjelre és a legelső helyre fordulva nem lehet kiférenni a vonalon a rajtnál, akkor a kormányos nehezen talál utána helyet a fordulóra az útjogos hajókkal szemben.

Egy másik megközelítési módszer, amikor jobbsapásról érkező foglalja el a hajó a legelső lee oldali pozíciót a rajtvonalon. Ennek előnye, hogy a hajó a rajt előtt végig útjogosan vitorlázik, hátránya, hogy korán meg kell kezdeni a rajtvonal lee oldali végének megközelítését, különben azok a hajók, akik ugyancsak a rajtvonal lee oldali végén akarnak rajtolni nem engednek be hajót maguk elé.

Ha a kormányosnak sikerült megszereznie a legelső pozíciót a rajtvonalon, akkor azt meg is kell őriznie a rajtig. Az elsődleges feladat, annak megakadályozása, hogy egy hátulról érkező ellenfél a hajó és a lee oldali rajtjel közé kerüljön. Lobogtatás közben a legénység egy tagjának figyelnie kell, hogy mikor érkezik hajó hátulról, hogy erről időben értesítse a kormányost. A legbiztosabb módszer a pozíció védésére, ha a kormányos még mielőtt a hajó fedésbe kerülne a hátulról érkező ellenfél hajójával, leejt akár hátszélig is és ezzel rákényszeríti az ellenfelet arra, hogy fölötte kelljen elmennie. És amikor az ellenfél már majdnem fedést létesít a hajóval szél felől, egy határozott felluvolással és szélbeállással a kormányos megállásra kényszeríti, ezután mivel az ellenfélnek már nincs helye leejteni, alulról kitűnően sakkban lehet tartani.

A területvédés másik fontos szempontja, hogy a versenyző úgy tartsa meg a legelső hajó pozícióját a rajtig, hogy eközben minél kevesebbet haladjon a leeoldali rajtjel irányába. Ez azért fontos, hogy a rajt előtt minél több tere maradjon a hajó felgyorsítására.

A legjobb lee rajt megszerzésének egy kockázatosabb módja, amikor a versenyző balcsapásról érkezik a lee oldali rajt bójához és lendületből balcsapáson is rajtol el. Ezt a módszert csak akkor érdemes választani, ha erősen lee rajt van, illetve ha a rajt előtti utolsó percben sincsen konkurencia a lee oldali rajtjelnél és az első pályaszakaszra megtervezett oldalváltás a pálya jobb oldala mellett szól. A stratégia előnye, hogy ha egy lee rajtnál a hajónak sikerül kijönnie a rajtvonalon balcsapáson, akkor a lehető legrövidebb idő alatt tudja lebiztosítani a mezőnyt az első helyen. Hátránya, hogy ha

egy útjogos hajó meghiúsítja a tervet a rajt pillanatában, akkor a versenyző rákényszerül, hogy folyamatosan az útjogos hajók mögé ejtve veszítse a magasságot, amíg nem talál a mezőnyben egy alkalmas lyukat a fordulásra vagy a további jobbcsapáson érkező hajók lekeresztelésére.

III / 4. Luv rajtnál a versenyrendező hajó melletti kitüntetett pozíció megszerzése

Ezt a rajtpozíciót akkor érdemes választania egy versenyzőnek, ha a rajtvonal szélirányhoz viszonyított helyzetének következtében egyértelműen kedvezőbb a luv rajt és nincs tumultus a versenyrendező hajónál. Illetve ha az első pályaszakaszra tervezett stratégiája a pálya jobb oldalára vezet vagy ha a forgolódó szél vagy más tényező miatt elsődleges fontosságú a korlátlan mozgásszabadság a rajt után.

Amellett, hogy amennyiben luv rajt van, a legkedvezőbb pozíció, ha legfelső hajóként közvetlenül a rajtvonal jobb oldali végét képező versenyrendező hajó mellett rajtol a versenyző, számos más előnye is van ennek a rajtpozíciónak. A legfelső hajóként rajtoló egység, habár kisebb mértékben, de ugyanúgy élvezi a III / 3-as pontban már említett, a mezőny széleltérítő hatásának előnyeit. A rajt után a tiszta szél adott és a korlátlan mozgásszabadság is biztosított, amint kivitorlázik a hajó a versenyrendező hajó fedéséből. A pozíció egy másik nagy előnye, hogy ha a kormányos a pálya jobb oldalát tartja kedvezőbbnek az első pályaszakaszon, akkor elsőként fordulhat a rajt után és elsőként érhet ki az előnyösebb oldalra, jobb esetben ha az alatta rajtoló hajók is fordulnak és a jobb oldalt választják a rajt után, akkor azok széleltérítő hatásának köszönhetően extra sebességgel vagy élességgel vitorlázhatja a hosszú balcsapást a kedvezőbb oldal felé. A rajtpozíció megszerzésénél fennálló kockázati tényezőket tekintve is előnyös a versenyrendező hajó melletti pozíció, mivel egy beragadás vagy késői rajt esetén a rajt után nagy mértékű mozgásszabadság áll rendelkezésre és gyorsan megszerezhető a tiszta szeles helyzet a rajt utáni kitisztázás során.

A versenyrendező hajó melletti rajtpozíció megszerzéséhez jó időzítésre és nagy gyakorlatra van szükség. Akárcsak a lee rajt esetén, itt is tisztában kell lennie a versenyzőnek a kreutz jobbcsapásának irányszögével, ezért az előkészítő jelzést követően kell csinálni egy próba rajtolást közvetlenül a versenyrendező hajó mellett. A próba rajt során a kreutz jobbcsapásának irányszöge mellett, fel kell mérni azt a távolságot is a rajtvonaltól, aminek jobbcsapáson való megtétele után a hajó először kifordulhat úgy, hogy kiferjen a versenyrendező hajó fölött balcsapáson anélkül, hogy

érintse azt vagy horgonykötelébe ütközzön. A próba rajtolás előtt fel kell mérni azt is, hogy mekkora a hullám és széltakarás a versenyrendező hajó mögött, ami meghosszabbítja a pozíció egyhelyben való megtartásának maximális idejét és a hajó felgyorsításához szükséges időt.

A versenyrendező hajó melletti legfelső rajtpozíció megközelítésének egyik legcélravezetőbb módja, ha a hajó a rajt előtt a rajtvonaltól jobb oldalra eső vízterületen lobogtat, majd kb. 2-3 perccel a rajt előtt jobbcsapáson félszélben közelíti meg a versenyrendező hajót és egy leejtést követő felluvolással egy olyan pozíciót vesz fel a versenyrendező hajó alatt, amelyből a kreutz jobbcsapásának irányszöge 2-3 méterrel a versenyrendező hajó fölé vezet. Ezután a rajtig hátralévő időben folyamatosan veszíti a magasságot és a rajt előtti utolsó percben létesít fedést a versenyrendező hajóval a hajó orrával. A módszer előnye, hogy a rajtvonal alól érkezve, úgy alakíthatja a kormányos a hajó érkezését, hogy a rajtvonalig hátralévő távolság egy enyhe ejtéssel elegendő legyen a hajó felgyorsítására, ezért nincs szüksége nagy szélalatti hely kiharcolására, hogy biztosítsa a hajó megindítását a rajt előtti másodpercekben. Hátránya, hogy a mezőny nagy része luv rajtnál ezt a megközelítési stratégiát alkalmazza, ezért amennyiben a hajó nem veszíti kellően a magasságot a rajtig hátralévő időben, és a rajt előtt pozíciójából a kreutz jobbcsapásának irányszöge jócskán a versenyrendező hajó melletti rajtpozíció fölé esik, akkor egy ugyanerre a rajtpozícióra pályázó, szél alól élesen jobbcsapáson érkező, útjogos ellenfél felszúrhatja és kiszoríthatja a rajtvonalról.

A megközelítés kockázatosabb módja, amikor a versenyző a versenyrendező hajótól 2-3 méterre lobogtat a rajtvonalon és kihasználva, hogy a hajók többsége az imént említett megközelítési módszert használja és a rajtvonal alatt, a versenyrendező hajó mögött lobogtatnak, balcsapáson vitorlázik be a versenyrendező hajó mellé és eléjük fordul. Ennek a megközelítési stratégiának az előnye, hogy biztosan nem szorul második sorba a hajó a rajtnál. Hátránya, hogy ha egy útjogos hajó mégis idő előtt áll fel a vonalra a versenyrendező hajó mellé az megghiúsítja a tervet. Másik veszélye, hogy korán el kell foglalni a rajtpozíciót, ebből adódóan sokáig kell egyhelyben őrizni a területet és egyhelyben lobogtatva nagyon nehéz kiharcolni a hajó felgyorsításához szükséges helyet, ezért nagy a beragadás kockázata.

A területvédelemnél a legfontosabb szempont, hogy ne kerüljön ellenfél a hajó és a versenyrendező hajó közé. Ezt úgy lehet elérni, hogy a kormányosnak a szél felől érkező betolakodót fel kell luvolnia, akár szélbeállításig is, ezután az már nem tud elindulni jobbcsapáson a közvetlen alatta lévő hajótól. Ezzel az ellenfél rákényszerül,

hogy csak a szélalatti hajó indulása után hátránnyal kezdje megindítani a hajóját, vagy balcsapásra fordulva elhagyja a területet. A szél alól érkező útjogos betolakodók elé pedig be kell ejteni, még azelőtt, hogy fedést létesítenének a hajóval és luvolhatnának. Az ejtésnél figyelnie kell a kormányosnak, hogy a versenyrendező hajó csapásvonala alá ne csússzon a hajó, mert akkor valószínűleg neki is elúszik a legfelső luv oldali rajtpozíció megszerzésének lehetősége.

IV. Rajtolási hibák

A vitorlásversenyek többségét azok nyerik meg, akik a legkevesebbet hibáznak és ez leginkább a rajtra igaz. Ebben a fejezetben a jó rajtot meghíúsító leggyakoribb hibákat elemzem. Ezek a szituációk elkerülhetők, ha a versenyző időben felismeri a veszélyt és megfelelően reagál.

IV / 1. Beszorulás

Egy tipikus rajtolási hiba, amikor a hajó a rajt pillanatában álló helyzetből vagy lassan haladva keresztezi a rajtvonalat, az ellenfelek átérnek felette mire felgyorsul és letakarják.

A probléma kialakulásának oka, hogy a legénység későn kezdett bele a hajó felgyorsításába. Lehetséges, hogy az időzítés volt a rossz, vagy a kormányos nem tudott helyet kiharcolni magának szélalatt és ezért indított túl későn. Vagy a legénység elveszítette a kontrollt a hajó fölött lobogtatás közben és azért nem indítottak időben. A probléma eredője lehetett az is, hogy a versenyző nem ismerte fel időben, hogy a nagy tumultus következtében a hajók összeecsúsznak és tutajként sodródnak majd lefelé.

A beszorulás elkerülésére mindig ki kell harcolnia a kormányosnak akkora szélalatti helyet, ami minimum a hajó felgyorsítására elegendő.

IV / 2. Későn indítás

Ha a rajt előtt 1-2 perccel a mezőnyből egy jelentős boly a hajó és a rajtvonal között helyezkedik el, akkor a kormányos hibázott, valószínűleg semmi esélye rá, hogy időben felérjen az első sorba. Gyakori hiba, hogy a kormányos túl későn kezdi meg a hajó felgyorsítását és vagy nem ér föl a rajtvonalra a rajtig, vagy ha a vonalon van, akkor a fölötte előbb indító hajók átrohannak fölötte a rajtot követően és ezáltal zavartszélbe kerül. Az első eset elkerülésére a legbiztosabb módszer, ha a versenyző inkább egy kicsit korán indít, mivel így egy extra manőverrel vagy kilobogtatással korrigálhatja az érkezést, de mindenképp felér időben a rajtvonalra. A második szituáció elkerülésének módja, hogy a legénység egy tagjának folyamatosan figyelnie kell a szélfelőli hajót és ő tájékoztatja a kormányost amikor az indít.

IV / 3. Korai rajt

A leggyakoribb hiba a késői rajt, a korai ennél sokkal ritkább. Bizonyos esetekben a versenyző önhibáján kívül rajtol túl korán, mivel a körülötte lévő hajók is túl korán indítanak és ha nem menne velük, akkor zavartszélbe, reménytelen helyzetbe kerülne. Muszáj a mezőnyvel együtt indítani, ilyen esetben, amikor már a rajt előtti másodpercekben egyértelmű, hogy kint lesz a boly, úgy kell helyezkedni, hogy ne látszódjon a hajó a vonal két végéről a többiektől, bízva abban, hogy nem tudják leolvasni a rajtszámot a rajtjelektől vagy általános visszahívás mellett dönt a rendezőség. A korai rajt kialakulásának másik gyakori oka, hogy a versenyző rosszul méri fel a távolságot az alatta lobogtató hajóig, vagy a lee oldali rajtjelig és túl korán érkezik. Ennek oka a rossz időzítés. Az optimális érkezés eltalálására az egyik legjobb módszer, ha a legénység egy tagja nézi, hogy hány másodpercig tart a hátralévő távolság megtétele az adott viszonyok között és erről folyamatosan informálja a kormányost. Célszerű mindig a legénység ugyanazon tagjának végeznie ezt a távolságbecslést a rajtnál, mert így a folyamatos gyakorlásnak köszönhetően hatalmas rutinra tesz szert és másodperces pontossággal tudja megbecsülni a hátralévő távolság megtételéhez szükséges időt az adott körülmények között.

IV / 4. Rajtvonalról való kiszorulás

A rajtvonalról való kiszorulásnak alapvetően két típusa van, az egyik, amikor a hajó kiszorul az első sorból a rajtvonal alá, a másik amikor a rajtvonal mellé szorul ki. Annak, amikor a hajó kiszorul az első sorból a rajtvonal alá általában az oka, hogy a rajtvonal rövid a mezőny létszámához képest vagy a rajtvonal egy részén tumultus alakul ki és a versenyző túl későn akar pozíciót szerezni és már nem talál helyet a szorosan egymás mellett lobogató hajók között. Ennek megelőzésére, még az előkészítő jelzésnél fel kell mérni a rajtvonal hosszát a mezőny létszámához képest, amivel megbecsülhető, hogy mennyire lesz hely a vonalon a rajt előtt. És ha előre láthatólag nehezen vagy egyáltalán nem fog kiférni a mezőny egy sorban a rajtvonalon, akkor sokkal hamarabb kell pozíciót foglalni az első sorban, mint ahogy az egyéb taktikai okokból indokolt lenne.

A rajtvonal mellé való kiszorulás egyik típusa, amikor a hajó alul tack-olás miatt nem tud kijönni jobbcsapáson a rajtvonalon a lee oldali rajtjelnél, a másik amikor luv rajtnál az ellenfelek a versenyrendező hajó mögé luvolják. Mindkét szituáció elkerülhető, ha a rajt előtti utolsó percben már nem vitorlázik a hajó a lee oldali rajtjel csapásvonala alá, illetve a versenyrendező hajó csapásvonala fölé.

IV / 5. Zavart szélben rajtolás

Egy átlagos nagyságú és erősségű mezőnyben a rajt pillanatában csak 3-4 hajó vitorlázik abszolút zavarás mentes szélben. Ezek azok a hajók, akik egy csoport legelső hajójaként rajtolnak, úgy hogy alattuk minimum két hajóhossznyi lyuk van a mezőnyben. Tehát a legelőnyösebb ha a rajt előtt a hajó egy boly legelső egysége és előtte van egy szakadás a mezőnyben, tehát nagyobb távolságra vannak tőle az előtte-alatta rajtoló következő hajók. A legkedvezőtlenebb pozíció a tiszta szél szempontjából ennek az ellentéte, amikor a hajó szorosan egy boly legelső egységeként rajtol és fölötte van a szakadás a mezőnyben. Ennek oka, hogy amíg az első esetben a versenyző a csoport legelső hajójaként élvez a rajt után a fölötte rajtoló hajók széleltérítő hatásának előnyét és élesebb szélben vitorlázik, addig a második esetben a boly legelső hajójaként ő lesz a szenvedő alanya ennek a hatásnak és a csoport kijön alóla vagy felszúrja a rajt után. Ezért a kormányosnak figyelnie kell a mezőny helyezkedését a rajt

előtt és ha sok a hely a rajtvonalon a következő hajóig a szélfelőli oldalon, akkor feljebb kell állnia, hogy az a hely a hajó szélalatti oldalára essen.

V. Rajtvonalról való kijövetel

A legkedvezőbb rajtstratégia kiválasztásával, a taktikai elemek segítségével kiharcolt jó pozíció megszerzésével a rajtot követően egy a mezőnyel szemben előnyös pozícióban vitorlázik a hajó, ami, - ha a versenyző megfelelően kihasználja -, tényleges előnyre váltható.

A rajt előtti utolsó pillanatok és a rajt utáni első két perc a tiszta szél utáni versenyről szól. Ilyenkor a sebesség a legfontosabb tényező, egy kis sebességkülönbség vagy extra élesség hatalmas előnyt jelent. A rajtolás utáni percekben tehát a cél a tiszta szél megszerzése és fenntartása. A másik fontos szempont az első pályaszakasz kedvezőbb oldala felé vitorlázás lehetőségének kiharcolása. A célok megvalósításában meghatározó szerepet játszik a közvetlen a rajt utáni jobbcsapásos sebesség harcban, a megfelelő hajóvezetési stílus kiválasztása. Abszolúte nyertes pozícióba akkor kerül a hajó, ha a rajt után lerohanja az alatta vitorlázó egységet vagy ha felszúrja a szélfelőli hajót. Általában az optimum sebesség-élesség kombináció a legkifizetődőbb, de ha a rajt után a szélfelőli ellenfél közel van és magassága nem elegendő hozzá, hogy ejtéssel becsússzon a hajó fölé, akkor megéri egy extra élességet biztosító vitorla beállítással és hajóvezetéssel ziharella szituációba állítani. Valamint abban az esetben, ha a szélalatti egységhez képest elegendő magassággal rendelkezik a versenyző ahhoz, hogy egy ejtett sebességi menettel átérjen fölötte, akkor általában érdemes a kreutz optimális szögéhez képest egy kicsit tompábban a sebességre menni, mivel így a hajó kérhet a mezőny vonala elé, ami számos előnnyel jár. Az optimális szögön való hajóvezetéstől ezeken kívül, akkor kell még eltérnie a versenyzőnek, ha a szélalatti ellenfél közel van és éleskedve próbálja felszúrni. Ilyenkor ha a két hajó közötti hely nem elég a szélalatti hajó lerohanásához, őrizni kell a magasságot vele szemben, hogy megmaradjon a tiszta széles pozíció. Tehát a rajt utáni percekben kulcsfontosságú a szél alatt kiharcolt hellyel való megfelelő gazdálkodás és annak értékesítése.

V / 1. A jó rajt kihasználásának stratégiai lehetőségei

A rajt utáni percekben a cél, hogy a jó rajtnak köszönhetőkedvező pozícióból a versenyző minél nagyobb előnyt kovácsoljon.

V / 1 / 1. Oldalválasztás elsőként

Az egyik lehetőség, hogy a kormányos elsőként, legelső hajóként húzza meg a kedvezőbb oldalt, ennek előnye, hogy a mezőny előtt-alatt élvezzi annak széleltérítő hatását és élesebb szélben halad. Ha ezt a stratégiát választja a versenyző, akkor az elsődleges szempont, hogy legelső hajóként kiérjen a mezőny elé, tehát teljes mértékben sebességi menetben kell kreutz-olnia és miután kiért a mezőny elé, az élesebb szélnek köszönhetően optimális szögön haladva is élesebb lesz a mezőnynél, így visszanyeri az előtte elvesztett magasságot és megszerzett előnye nem csappan.

V / 1 / 2. Konzervatív mezőnytaktika

A legbiztosabb módszer ez a rajtnál megszerzett előny megtartására. A taktika lényege, hogy a hajó a rajtot követően kizárólag a mezőnnyel együtt halad, folyamatos kontroll alatt tartja a vetélytársakat és az első adandó alkalommal lebiztosítja a mezőnyt. Akkor érdemes ezt a stratégiát választania a versenyzőnek ha kézzel fogható előnnyel rendelkezik a rajt után vagy ha nem biztos benne, hogy melyik lesz a kedvezőbb oldal az első kreutz-ban.

V / 1 / 2. Szélfordulókra való forgás

Ez a stratégia éppen az ellenkezője a konzervatív mezőnytaktikának. Lényege, hogy a hajó a korlátlan mozgásszabadságot megteremtő rajtja után kizárólag a szélfordulókra vitorlázik. Gyakorlatilag mintha egyedül lenne a pályán, csak a szélfordulókra fordulva növeli előnyét.

A hajóvezetést illetően ilyenkor sebességre kell vitorlázni, hogy minél előbb kapja meg a következő szélfordulót a hajó. Ez természetesen csak forgolódo szélben lehet kifizetődo taktika.

V / 2. Rossz rajt mentése

Előfordul, hogy egy ellenfél szabálytalansága, vagy a versenyző hibája miatt kedvezőtlen szituációba kerül a hajó a rajtnál. Ez viszont a legtöbb esetben megfelelő lépésekkel korrigálható és ha nem is elsőként, de a mezőny elejében felérhet az egység a kreutz bójához.

Rossz rajt esetén az elsődleges cél, hogy a hajó minél hamarabb tiszta szeles pozícióba kerüljön. Számos esetben már a rajt előtt látszik, hogy korán érkeznek a hajók a lee oldali rajtjelhez, vagy a tumultus miatt nem fog tudni indítani a rajt előtt és beszorul. Ilyen esetekben már a rajt előtt korrigálni kell a pozíciót. A rajt előtt egy perccel még megéri elhagyni a rossz pozíciót, és gyorsan keresni egy lyukat a rajtvonalon. Ha a második sorba szorul a hajó, akkor még akár a rajt előtti 20 másodpercben is érdemes elhagyni a helyet, és előbb indítani a mezőnynél, mivel lehetséges, hogy lejjebb a rajtvonalon lesz egy hely a felélesedésre, de ha nem, akkor legalább a fordulóhoz szükséges sebesség meglesz a rajt pillanatában. A rossz pozíció rajtlövés előtti korrigálásának nagy előnye, hogy a rajt pillanatában azonnal a megfelelő lépéseket teszi az egység a kitisztázás érdekében, nem a második sorból elrajtolva, zavart szélben vitorlázva gondolkozik a megoldáson.

Lee rajtnál ilyenkor érdemes kiperdülni és lyukat keresve a mezőnyön balcsapáson elrajtolni, ha ez előreláthatólag kivitelezhetetlen, akkor célszerű levitorlázni közvetlen a rajtjelhez és ott rajtolni a második sorban, aztán azonnal kifuttatni az ellenfél mögül legalsó hajónak.

Ha luv rajtnál szorul ki a hajó a rajtvonalról, akkor célszerű feljebb állni, a versenyrendező hajó mellett egy késői rajttal eljönni és azonnal kifordulni a rajt után.

Főképpen lee rajtra jellemző, hogy ha túl korán érkeznek a hajók a lee oldali rajtjelhez, akkor megállás helyett jobb elrajtolni korán és a rajtjelet megkerülve balcsapáson kijönni a rajtvonalon a tényleges rajtnál, vagy ha nincs hely az útjogos hajók között, akkor a rajtjel megkerülése után visszafordulva jobbcsapáson rajtolni és kifuttatni legalsó hajónak.

VI. Rajtolás tanítása és gyakorlása

A rajtolást számtalan változó tényező is befolyásolja (pl.: szél, hullámozás, áramlás, ellenfelek mozgása), mégis bizonyos gyakorlatokkal a rajtolás kitűnően tanítható és a rajtolási készség magas szintre fejleszhető.

VI / 1. Vonalérzés gyakorlására szolgáló feladatok

A jó rajthoz elengedhetetlen, hogy a versenyző pontosan meg tudja ítélni, hogy mennyivel van a rajtvonal alatt, illetve mikor van a rajtvonalon, az alábbi feladatok a vonalérzetet fejlesztik.

Az egyik legjobb vonalérzetet fejlesztő gyakorlat, amikor az edző kirak egy rajtvonalat, melynek luv oldali végén az edzőmotoros a rajtjel. A versenyző feladata pedig, hogy végigmegy a rajtvonalon és az edző jelzi, amikor a vonal alá vagy fölé kerül. Ez a gyakorlat továbbfejleszhető azzal, hogy a versenyző 20 másodperccel a rajt előtt indul a motorostól és valahol a rajtvonal középső harmadában keresztezi a vonalat a rajt pillanatában kreutz-ban. Az edző utána elmondja, hogy a megfelelő időben, korán vagy későn rajtolt.

VI / 2. Pozíciótartás gyakorlása

Az alábbi feladatok a rajtvonalon a pozíció megtartásának készségét fejlesztik. Nagyon hasznos gyakorlat, amikor az edző rajtvonalat rak ki és a gyakorlat során az edzőmotoros, mint versenyrendező hajó áll egy helyben, a versenyző pedig a mögött lobogtatva kap egy-perces jelzést és pozícióját egy percig megtartva kell elrajtolni a motoros mellett.

Szintén fontos a tolatás, illetve a hátrafelé sodródásból való elindulás gyakorlása. A tolatásnak akkor van hatalmas szerepe a rajtnál, amikor a versenyző el akar hagyni egy pozíciót a rajtvonalon. Ilyenkor általában nincs helye kiejtési, tehát tolatnia kell. A hátrafelé sodródásból való indítást pedig azért kell gyakorolni, mert szerencsétlen esetben gyakran előfordul, hogy egy ellenfél szélbeállításig felszúrja a versenyzőt a rajt előtt és ilyenkor kulcsfontosságú, hogy milyen hamar tudja megindítani a hátrafelé

sodródó hajót a rajt pillanatában. Ezek gyakorlására nagyon jó feladat, ha az edző szintén kirak egy rajtvonalat, melynek luv oldali rajtjele az edzőmotoros. A versenyző szélbe áll a rajtvonalon és amikor hajója elkezd hátrafelé sodródni, az edző rajtjelzést ad. A versenyző feladata, hogy a lehető legrövidebb időn belül kikormányozza a hajót a tolatásból és elrajtoljon.

VI / 3. Helyes időbecslés gyakorlása

Az időzítésnek hatalmas szerepe van a rajtnál, az alábbi feladatok ezt a készséget fejlesztik.

Az edző szintén kirak egy rajtvonalat, és az edzőmotoros, mint versenyrendező hajó horgonyoz annak luv oldali végén. A versenyző 3 perces jelzést kap, majd balcsapáson kezd raum-olni és az a feladat, hogy a fordulót is belekalkulálva, jobbsapáson kreutzban teljes sebességgel haladva a rajt pillanatára érjen fel a rajtvonalra. A gyakorlásnál fontos, hogy a rajtig hátralévő időt változtatni kell, 3 perces helyett utána például egyperces jelzést kell adni a következő körben.

Egy másik hasznos feladat, amikor ugyanúgy megadja az edző a rajtig hátralévő időt, de a versenyző az edzőmotoros (luv oldali rajtjel) alatt lobogtat és indulás után a rajtvonalon teljes sebességgel végigvitorlázva a rajt pillanatában a lee oldali rajtjelnél kell elrajtolnia.

A lee rajt fejlesztésére egy ugyancsak jó feladat, amikor az edző megadja a rajtig hátralévő időt és a versenyző olyan szögből indul a rajtvonal alól, hogy jobbsapáson kreutz-olva pont a lee oldali rajtjel felé halad. Amikor felért a rajtvonalra, a maradék időben szélbe állva helyet csinál magának a rajtjel fölött az indításhoz, majd a rajt pillanatában a bója mellett elrajtol.

VI / 4. Rajt előtti pozícióharc gyakorlása

Ennek gyakorlásához a rajtvonalon és az edzőn kívül edzőpartnerekre is szükség van. Az edző 3 perces jelzést ad és a versenyzők feladata, hogy közvetlenül az edzőmotoros (luv oldali rajtjel) mellett rajtoljanak el a megfelelő időben. Mivel ez csak egy egységnek sikerülhet, ez rendkívül jó feladat a rajt előtti pozícióharc gyakorlására. A feladatot módosíthatja az edző úgy, hogy a következő körben a lee oldali rajtjel mellett kell elrajtolni.

Egy másik feladat kifejezetten az egy ellenféllel szembeni pozícióharc, a match-race szituációk gyakorlására szolgál. Aminek szintén hatalmas jelentősége van, például amikor egy verseny végén csak egy embert kell megvernie a versenyzőnek az utolsó futamban. Az edző ugyancsak 3 perces jelzést ad és a cél, hogy a versenyző ellehetetlenítse ellenfele rajtját és ezáltal abszolút előnybe kerüljön vele szemben a rajtot követően. Ez páros feladat, tehát csak egy edzőpartnerre van szükség hozzá.

Összegzés

A rajt a versenyvitorlázás egyik legizgalmasabb és egyben legmeghatározóbb eleme. A rajtolás szépsége, hogy a versenyszabályok tökéletes ismerete és érvényesítése mellett magas szintű taktikai felkészültséget és a hajó folyamatos, tökéletes kontrollálását igényli. A főiskolán szerzett tudásom és 16 éves versenytapasztalatom alapján megpróbáltam egy átfogó képet nyújtani a rajtról, felfedni a jó rajt titkait és az oda vezető utat. Reményeim szerint ez a dolgozat segítségével lesz azoknak a kezdő vagy gyakorlott versenyzőknek, akik bővebben szeretnének a rajttal foglalkozni.

Irodalomjegyzék

Ben Ainslei (2003): The Laser campaign manual, Fernhurst Books, United Kingdom

Bill Gladstone (1983): Versenyvitorlás Taktika, 2004-es fordítás: Tihanyi Hajós Egylet, Budapest

Dulin Jenő, Dulin László (1993): Vitorlássport, Kékszalag Kiadó, Budapest

International Sailing Federation (2004): The Racing Rules of Sailing for 2005-2008

Stuart H. Walker (1991): The Tactics of Small Boat Racing, W.W. Norton & Company, London