

# Lähtötaktiikasta



# Lähdön perusgeometriat



Suora linja, suora rata.  
Matka merkille sama



Suora linja, vino rata.  
Matka **purjehtien** sama  
- oikean laidan veneellä R10 etu  
- Entä jos tuuli kääntyy?



Vino linja, suora rata.  
Matka **purjehtien** eri  
Oranssi=vino rata, silti etu sama



# Strategia vs. taktiikka?

- Oma tulkinta: Strategia keskittyy siihen missä vene on/menee ennen varoitusviestiä ja n. minuutti-kaksi lähdön jälkeen maaliintuloon asti:
  - $t < -5\text{min}$ : Onko linja suora, kumpaan laitaan kannattaa lähteä tuulen tai radan kannalta, minkälainen lähtö on tarkoitus ottaa, miten kilpakumppaneihin suhtaudutaan (määrittele "leijonat" ja "lampaat") jne.
  - $t = +1\text{ min}$ : Onko aiempi laidan valinta mahdollinen, missä kilpakumppanit menevät, mitä oikeastaan pitikään tehdä, onko tilanne muuttunut?
- Olennainen strategian toteutukseen liittyvä asia on tuulen tarkkailu, lähtöä odotellessa on ihan turha vain pyöriä ympyrää huulta heittäen vaan ajaa pitkiä halsseja oikealta vasemmalle jne. samalla, samalla saa hyvän tunteen tuulierosta eri puolilla linjaa/rataa.
  - Myös aiemmin lähteneitten luokkien purjehdusta kannattaa (varauksella) tarkkailla. Huom! Iso fleetti isoja veneitä voi itsessään muodostaa koko laidan kattavan tuulivarjon.
- On myös hyvä aina miettiä miehistökohtaisesti onko taktiikkaa ja strategiaa tarkoituksenmukaista tehdä yhdessä samassa päässä?

## Lähtötaktiikka

T=-5min:

Päätös poijun/veneiden/linjan keskustan välillä tehty (ei koskaan lopullinen, aina oltava tilaa muutoksille)

All-out-lähtö/varovainen lähtö/Match Racing-moodi, missä tarkoituksena on yksittäisen vastustajan häiritseminen/vahtiminen muusta fleetistä välittämättä (overlap strategian kanssa)

Saaristokisoissa ratavalinta ja seuraava merkki on oltava tässä vaiheessa jo selvä, lähtömanööverien aikana ei yleensä ole aikaa kaivaa ratakarttoja esiin

Perussäädöt kunnossa, jos trimmit ovat selvät etupurjetta turha nostaa ennen varoitusviestiä jolloin 5 min paukun nappaaminen ei häiriinny. Kevyessä kelissä genua välittömästi ylös kellotuksen jälkeen, tapahtui se sitten 5 tai 4 min kohdalla.

Jos muu kuin vastatuulilähtö: Ensimmäiselle merkille vievä tuulikulma katsottu ja vene valmiina mahd. spinnunostoon kipparin merkistä, puomi valmiudessa mutta ei mastossa (oma mielipide).

T=5-2min:

Älä koskaan ole yli 1,5 min matkaa kauempana linjasta (kevyessä- erittäin kevyessä kelissä 1 min)

Tarkkaile miten fleetti sijoittuu, lukitse puolen valinta, riippuen toki miehistön kyvyistä, pinnamiehen multitasking=virhealttius

Säilytä nopea manööverivalmius (lähtö-alueelle tultaessa käy miehistön kanssa läpi todennäköiset skenaariot lähdössä)

Laske mielessäsi etenemisnopeuksia, selvitä jonkin kiintopisteen avulla miten pitkän matkan kuljet esim. 30 sekunnissa slöörillä, tätä voi tehdä aiemminkin mutta huomioi mahd. kelimuutokset

- Helppo tapa harjoittaa aika-avaruudellista hahmotuskykyä on lomapurjehduksilla "ottaa aikaa" lähestyville merimerkeille jne. Tuntuma tosin myös katoaa herkästi.

Varmista purjevalinnat, vielä ehtii vaihtaa!

Tarkkaile mahdollisesti aiemmin lähteviä veneitä, miltä kenttä näyttää

# Viimeinen minuutti

Minuutin tullessa olet tilanteessa missä pystyt ylittämään linjan alle minuutin kuluessa

Riippuen muusta fleetistä, ajat joko vain kelloa vastaan(=helppoa, muistaen "askelmerkit") tai kelloa JA muita veneitä vastaan

Jos strategia ei muuta määritä, tähtää aina ylimmäksi! (tätä voi myös edesauttaa tekemällä itsestään ylin vene) Parempi olla ylin vene "hieman" myöhässä linjalta, kuin ajoissa linjalla mutta voileivän täytteenä, myöhässä olevakin hallitsee fleettiä ja voi valita minne mennä (huomioi toki lee-bow)

Jos näyttää siltä että sinua ollaan nostattamassa yli linjan, tee uusintakierros mieluummin **heti** kuin 10s arpomisen jälkeen, etenkin jos musta lippu on ylhäällä

Vauhdin merkitys kohtalainen, nopeammat jyräävät jos hyvä ajoitus on vain jarruttelun tulosta -> paranna ajoitustasi ja pyri osumaan linjalle väh. 80% kryssivauhdilla

-> Pyrkimys saavuttaa lähdöllä tilanne, jossa voi itse kontrolloida kisan jatkoa

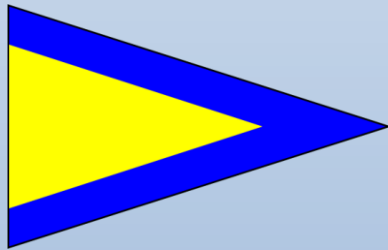
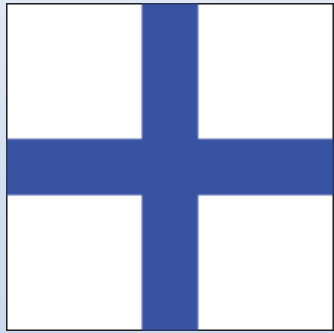
# PUM!

(Nyt vuonna 2021 useammin vaimea tuhina rikkinäisestä paineilmalaitteesta)





# Heti lähdön jälkeen tehtävää



[Twilight racing start2 2014 - YouTube](#)

---

Tuleeko lisälaukauksia/tööttäyksiä? Nouseeko yleinen takaisinkutsu vai vain X-lippu, pikainen arvio siitä pitäisikö tehdä jotain – riskin otto, mikä on strateginen tilanne?

---

Saaristokisoissa: Miehistön jäsen varmistaa ajettavan radan pinnamiehelle (tai peesaa johtajaa...valitettavasti lähtötaktiikassa kehittyminen voi johtaa johtoasemaan lähdön jälkeen!)

---

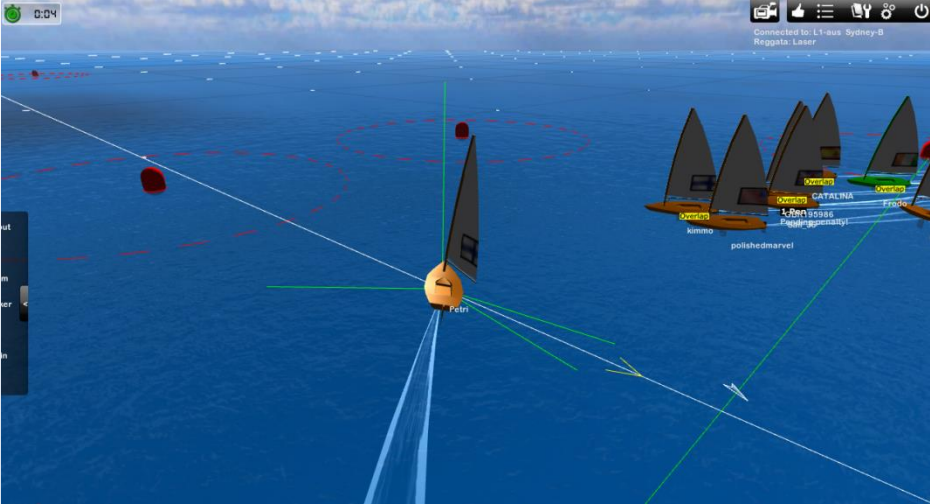
Ratakisoissa: Miten muu fleetti lähti, täyden kryssivauhdin haku ja sitten strategian mukainen päätös, jatkaa vai vendata/yrittää vendata



# Erikoiskikkoja

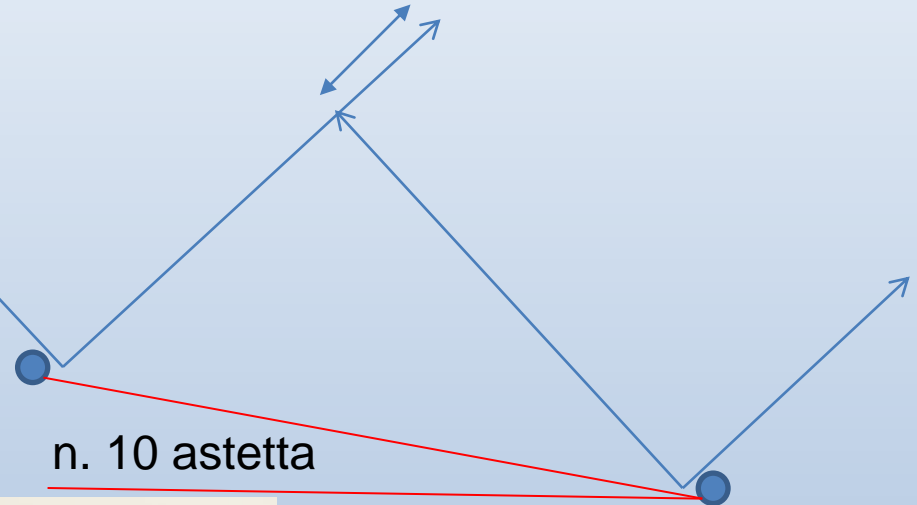
## Paaralla fleetin edestä

- Yleisesti erittäin vaikea toteuttaa täydellisesti ts. valmistaudu tarpeeksi ajoissa heittämään styyralle...joskus kannattaa myös ajaa koko fleetin alta, tällöin saa kuitenkin sentään itse valita milloin siirtyy oikeaan laitaan. Muista lee-bow-venda!
- Käytännössä mahdollinen vain jos linja on voimakkaasti vino poijun pään eduksi ja/tai jos linja on pitkä
- Suoralla linjalla, lähes mahdoton toteuttaa koska jos et itse ota täydellistä (tai vaikka ottaisit) lähtöä, tulevat styyrin veneet varmasti kylkeen!
- Jos et ole ainoa vene yrittämässä, lähtötilanteessa tuplamäärin tarkkailtavaa (nostatusmahdollisuus&styyrin veneet)
- Kaksi tapaa: Styyralla poijua päin ja venda lähtöpaukun tienoilla tai venda jo ennen paukkua ja linjan ylitys paaralla. Ensimmäinen tapa on varmempi ja mahdollistaa poijulla olevan fleetin kontrolloinnin mutta on ajallisesti vendan verran huonompi kuin paaran lähtö



Tuuli

Poijuettu purjehdusmatkana=Helposti 20% linjan pituudesta



[ESF LM 2015 1start - YouTube](#)

# Mortal Kombat (aka. Match Race)

- Tyypillisesti regatan/kilpailusarjan loppuvaiheessa on tilanteita, jossa loppusijoituksia ratkaistaan vene venettä vastaan sijoituksilla
- Pitkän sarjan aikana myös mahdollisesti veneesi potentiaali on selvillä, joten tarvittava sija sijoituksen parantamiseen voi olla mahdoton saavuttaa normaalisti purjehtimalla, tai oman sijan varmistus vaatii ettei kukaan takana oleva ota ”liian” hyvää sijaa.
- Entä jos pahin kilpakumppani sattuisikin varastamaan, erityisesti vielä mustan lipun ollessa voimassa...
- Tarkoitus ei ole tehdä mitään epäurheilijamaista, vaan keskittyä vain lähdössä aikaansaamaan kohteelle mahdollisimman huono lähtö, parhaassa tapauksessa varastus/hylkäys.
- Vähimmäislähtökohta on ottaa lähtö haluamasi veneen päältä ja kontrolloida toisen purjehdusta mahdollisesti haitaten vapaata tuulta ja estäen separaation (Case AC 2021, miten voittaa lähtöjä nopeampaa venettä vastaan, LR vs. TNZ), yli nostatus ei tietenkään ole erityisen helppoa jos toinenkin osapuoli osaa lukea tilanteen.

# Miten tehdä?

- Pysyttele vastustajasi lähellä jatkuvasti, korvat ja silmät auki
- Pakota vastustaja pysymään lähellä linjaa
- Säilytä nopeusetu ajamalla välillä alemmas, välillä ylemmäs, äläkä anna aikeitasi ilmi liian aikaisin = ”radiohiljaisuus”, huoleton käytös,
- Noin minuutin kohdalla nosta kurssia, pistä täysi kryssitrimmi päälle ja aloita välittömästi nostattaminen mutta toimi alkuun rauhallisesti ettei vastustaja yritä ottaa uusintalähtöä liian ajoissa
- Tarkkaile kuitenkin alapuolellasi olevia veneitä, varaudu jo ajoissa siihen että varastat itsekin, ilman alapuolisia veneitä tämä on toki helppo välttää
- Kun aikaa on jäljellä n. 20-30s, keskity vain vastustajan nostamiseen kaikin veneestä löytyvin resurssein (täysi hengaus laidalla) ja lopeta vasta kun olet varma että vastustaja on linjan yli
- Sulje omalla veneelläsi linjalle paluu ja keskity viimeisten sekuntien ajan omaan lähtöön

# Miehistön tehtävät lähdöissä

- Yksilö/miehistökohtaista, paras lopputulos ei välttämättä tule sen enempää tiimipelillä ”väkisin” kuin yhden henkilön (ei välttämättä pinnamies) omaehtoisella toiminnalla->”keksi itse”
  - Pinnamies yleensä tuntee veneen kiihtyvyyden parhaiten ja pystyy parhaiten arvioimaan ”nopeus-etäisyyksiä” ->kokemus auttaa, mutta purjehduksen ulkopuoliset avut (pallosilmä yms.) nopeuttavat kehitystä rajusti -> vaatii kuitenkin varsin hyvän aika-tila-hahmottamiskyvyn
  - Mieluiten enemmän kuin 1 henkilö kellot päällä+joku helposti näkyvillä oleva kellonäyttö (useimpien lokien ominaisuus)
  - Yleensä joka tapauksessa mieluiten vain yksi ihminen tekemässä päätöksiä (pinnamies) tai neuvomassa pinnamiestä
- > estetään pinnamiehen ylikuormitus ja kommunikaatiohäiriöt
- > Jos taktikko veneessä, vastuunjako pinnan ja/tai kipparin kanssa sovittava ja luottamus rakennettava (ja taktikko vaihdettava...)
- Jokainen jolla on ajanotto käynnissä voi osallistua lähtölaskentaan *huutamalla* tasalukuja

# Jatkoa ja lopun alkua

- Miehistön jäsenet (FE:ssä lähinnä 1 jäsen) jotka eivät osallistu aktiivisesti lähtölaskentaan yms. tarkkailevat muuta fleettiä ja mahd. aiemmin lähteneitä veneitä strategiamuutosten varalta
- Miehistö jatkuvasti aktiivisena, venda/spinnunosto voi tulla (tai peruuttaa) milloin tahansa lyhyelläkin varoitusaajalla
- Startin jälkeen ”painoa laidalle” ja odottamaan jatko-ohjeita, valmiina mahdollisesti nopeaan manööveriin

# Karut tosiasiat

- Täydellisen lähdön jälkeen voi silti mokata täysin kisan, hyvinolontunne hyvästä lähdöstä kannattaa pyyhkiä nopeasti pois ja keskittyä kisaan
- Mutta, ilman hyvää lähtöä tasaisessa fleetissä hyvän tuloksen saaminen on lähes mahdotonta (ilman venevauhtieroja), menestys tiukassa kilpailussa vaatii lähtöön panostamista, himmailulla antaa aina tasoitusta.
- Kumpi on motivoivampaa, ”harjoitella” kisaamista fleetin perällä vai ottaa hyvä lähtö ja jatkaa kisaamista X merkillle asti?
- Surkealla lähdöllä ”saavutetut” edut esim. sopivien shiftien takia lähinnä oikeastaan tuuria:

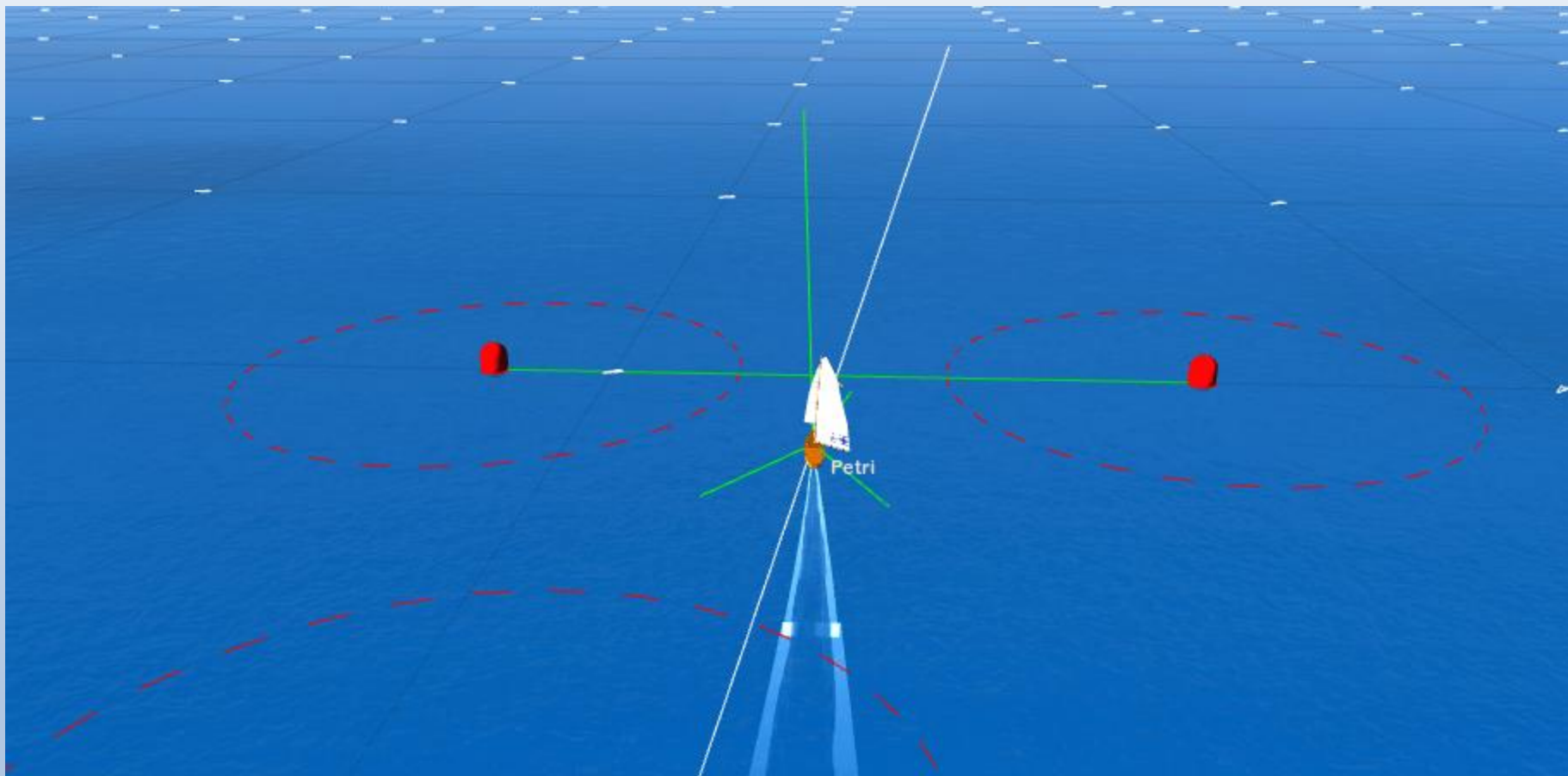
**Lähdöstä myöhästyminen ei ole ”taktinen ratkaisu”**



# Muita huomioita matkan varrelta

- Veneillä on väliä, kevyet jollamaiset veneet mahdollistavat lähdöissä erilaisia taktiikoita, toisaalta jotkut taktiikat ovat mahdottomia
- Isoilla veneillä erityisesti kiihtyvyys haastavaa, ei pidä olettaa hallitsevansa nopeasti isojen veneiden lähtöajoituksia ilman useiden starttien kokemusta (tai lahjakkuutta...tosin monesti vaatii myös suoran komentolinjan pinnaan)
- Lähtönäkemyks kuitenkin siirtyy hyvin veneestä toiseen, toteutus vain vaatii sopeuttamista
- Jälkianalyysi paras tapa oppia, tulokset paranevat kun toimii oikein ja ymmärtää ”miksi”, vaikka väärin toimimalla voi onnistua myös satunnaisesti. Toisaalta joskus aivan itsestään selvät asiatkin voivat jäädä huomioitta jos fokus on toisaalla.

Mutta kuitenkin, hyvällä lähdöllä voi joskus onnistua



[How to Start Faster - Yachts and Yachting](#)

# Sääntötuokio

- [playing the rules \(Racing Rules of Sailing\) \(finckh.net\)](#)