



# ТАКТИКА И ТЕХНИКА ПОЛНОГО КУРСА

Автор: Дуг Пековер / По материалам сайта Fleet20.blogspot.de. Перевод: Мария Абашкина

## ЧАСТЬ 1: СОКРАТИТЬ РАССТОЯНИЕ

Недавно мой приятель Брюс задал мне вопрос: «Как обойти других, когда идешь полным курсом?»

Техника и тактика полных курсов — головоломка со многими секретами. Вот первый — как обойти соперника, когда он находится от тебя на расстоянии 10 корпусов лодки?

Задача, кажется, очень легкой — надо двигаться в потоке ветра так, чтобы закрыть ветер другой яхты, двигаясь по траектории от А до В (см. рисунок). Но на практике все оказывается не так просто. На недавней регате в классе Санфиш Пол Ферстер спросил, почему он не мог догнать меня на фордевинде, когда шел на расстоянии всего 5 корпусов лодки полным курсом? Причина была в том, что ветер дул под небольшим углом, и я оставался в полосе чистого ветра. Но если Пол не смог сесть мне на ветер, то как остальные могут это сделать?

Вот один из способов:

1. Признайте, что вы действительно не знаете точно на 100%, где находится ваша ветровая тень.

2. Управляйте лодкой за счет перемещения вашего веса (а не румпеля!), чтобы немного привести к ветру накрентите лодку под ветер.

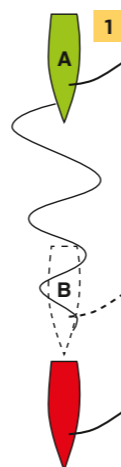
3. Затем переместите свой вес на ветер и выпрямите лодку, чтобы чуть-чуть увалиться.

4. Плавно повторяйте свои действия и сохраняйте спокойствие, когда будете догонять соперника.

5. Продолжайте делать плавные дуги, даже когда его догнали.

В этом случае важно управлять лодкой именно за счет перемещения вашего веса, потому что иначе вы будете тормозить движение лодки пером руля. В начале вы сможете закрыть ветер сопернику только на 10%, но нужно быть терпеливым, и, когда расстояние до соперника сократится, вы сможете перекрыть уже до 50% его ветра.

Теперь о том, почему этот способ работает. Если вы сели кому-то на ветер и идете прямо, то сумели закрыть, скажем 35%. Но, если вы что-то сделали неправильно, а вероятность ошибки очень велика,



или ветер чуть изменился, то вы не закроете ничего. Но, если вы будете понемногу набирать эти проценты, двигаясь вправо и влево, то вы сможете перекрыть в среднем 10% ветра. Этого вполне достаточно, чтобы догнать соперника, и лучше, чем сомнительные 35% или вообще ничего. Когда вы приблизитесь к лодке соперника, то вы сможете прикрыть ему еще больше ветра. И тогда перед вами встанет еще одна задача — что делать, когда вы догоните другую лодку? Об этом в следующей части.

## ЧАСТЬ 2: ПОДГОТОВКА К ОБГОНУ

Когда вы догнали другую яхту, существует три варианта ваших действий: 1) уйти на подветренную сторону; 2) уйти на наветренную сторону; или 3), немного подождать и обгонять уже на знаке, потребовав место у знака.

Подготовка к обгону другой лодки начинается пока вы идете к знаку:

1. Следите за носом вашей яхты и кормой другой яхты и ждите, пока вы не окажитесь от нее на расстоянии около одного фута (первый рисунок).

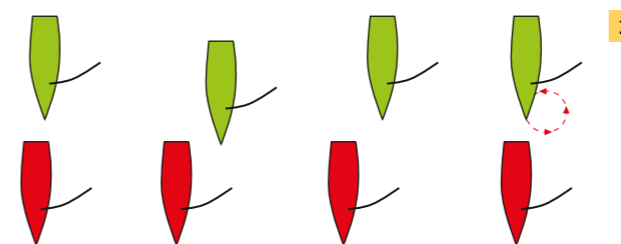
2. Увалитесь, чтобы оказаться внутренним (подветренным). Даже если вы идете не очень быстро, то ваша скорость еще уменьшится. Если скорость хорошая, то можно немного подобрать парус, чтобы замедлить движение.

3. Яхта соперника будет идти быстрее в чистом ветре.

4. Вернитесь на наветренную сторону, чтобы увеличить скорость и снова сократите расстояние между вами.

Вы повторяете эти маневры столько раз, сколько вам нужно, как показано на рисунке. Даже если вы идете медленнее, вы сохраняете полный контроль над ситуацией и сможете, когда это будет надо, оказаться внутренним и потребовать место у знака.

Очевидно возникает вопрос «Почему бы просто не идти с подветренной стороны?» Я попытался это сделать в 2000 году на чемпионате мира в классе Лазер в Канкуне (Мексика), и Роб Кутс (брат Рассела Кутса) из Новой Зеландии наглядно продемонстрировал мне, почему так делать нельзя. Я догнал Роба, прошел на внутреннюю сторону, и собирался требовать места, когда он тоже резко увалился, стал внутренним, и потребовал места у знака. Это был прекрасный ход и,



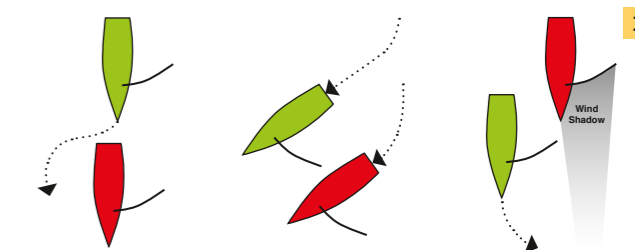
друзья, я почувствовал себя просто любителем! Действуй я по выше приведенной схеме, то сохранил бы контроль и не дал ему возможность оказаться внутренним.

Если вокруг другие лодки, и вы не хотите сбрасывать скорость или если вы финишируете полным курсом, то нужно использовать другие варианты — уйти на наветренную сторону или на подветренную сторону. Об этом в следующей статье.

## ЧАСТЬ 3: ОБГОН ЧЕРЕЗ НАВЕТРННУЮ СТОРОНУ

После того, как вы догоните другую лодку на фордевинде, вы можете попробовать обойти ее с наветренной или подветренной стороны. Более естественно обходить ее с наветренной стороны, как показано на первом рисунке. У вас есть преимущество в скорости, так как вы прикрыли ветер другой лодки, а при переходе от фордевинда к полному бакштагу скорость еще возрастет, и вы сможете даже обойти соперника.

Если другая лодка не делает никаких ответных маневров, то вы находитесь в выгодном положении, тогда двигаетесь дальше. Но если другая лодка тоже приводится к ветру, как на втором рисунке, вы по-прежнему прикрываете ее ветер. Раньше, по старым правилам, если вы находились в положении — «мачта на траверзе», то другой лодке приходилось уваливаться до ее надлежащего курса, и вы снова оказывались в выгодной позиции.



Обойти соперника с наветренной стороны было действительно просто, но правило — «мачта на траверзе» отменили, и теперь вторая лодка может приводиться и дальше, и тогда у вас возникнут проблемы, особенно если вы гоняетесь во флоте. В 2007 году на чемпионате мира в классе Лазер в Испании, я попробовал обойти соперника с наветренной стороны, и он немедленно увел меня с курса. В течение минуты я пытался вырваться вперед, но осознал свою ошибку, и вернулся к флоту, пропустив вперед пять лодок. С моей стороны было слишком много эмоций и большая глупость.

Так что теперь обойти соперника с наветренной стороны стало сложнее, и не всегда удается.

Кроме тех случаев, когда вы полным курсом идете к воротам, или вам нужно получить место у знака и вам не придется уступать место другой лодке, если вы чисто впереди и можете обойти соперника и выйти на знак.





Но обойти соперника и выйти на знак очень трудно, потому что вам придется пройти через его ветровую тень, как показано на третьем рисунке. Если вы сделаете поворот фордевинд, чтобы немного набрать скорость, то окажетесь на левом галсе и потеряете право дороги.

Обгон лишает вас выгодной контролирующей позиции, в которой вы находились, когда были позади соперника. Другая лодка, которую вы обгоняете, может также увалиться, обезопасить себя, и замедлить движение вашей лодки.

Так что, если вы идете с хорошей скоростью, чтобы сманеврировать и вырваться вперед, не беспокойтесь о другой лодке (мои поздравления, если у вас это получится), то действительно, почему бы не попробовать обойти соперника с наветренной стороны? Мне приходят на ум только два варианта, когда это можно делать:

Во-первых, на таких лодках как Лазер или Санфиш нет мачт с вантами и, как правило, спортсмены, гонящиеся на них, часто обходят соперников с подветренной стороны, потому что они могут далеко вынести гик, чтобы увалиться. На яхте с вантами даже с положением стакселя «на бабочке», так сделать нельзя, движение гика на ней ограничено.

Во-вторых, обход с наветренной стороны может быть необходим, когда вы полным курсом идете к финишу, и вам нужно только получить небольшое преимущество прямо перед финишной линией.

Итак, подведем итоги, как обходить соперника с наветренной стороны:

План А: Если вы полным курсом приближаетесь к финишу или знаете, что договориться с соперником не получится, то переходите непосредственно к плану

Б. Если он готов к сотрудничеству, то спросите: «Могу я пройти у тебя с наветренной стороны?» И если вы тормозите движение его или ее лодки, то ответ, скорее всего, будет следующим: «Да легко! Идти вперед, и прекрати забирать мой ветер!», и тогда просто обогните эту лодку. Если вам ответили — нет, то переходите к плану Б.

План Б: Правильно рассчитайте время. Немного подтяните гик-оттяжку, чтобы тяга была больше, когда вы приведетесь к ветру на бакштаг и будете обходить другую лодку. Опустите немного шверт, чтобы лодка лучше слушалась руля. Затем резко приведите до бакштага, лучше всего на волне или когда небольшой порыв ветра позволит вам сделать что-то вроде прыжка. Но действовать надо быстро, чтобы ваш соперник понимал, что пытаться вам помешать, он сделает хуже себе.

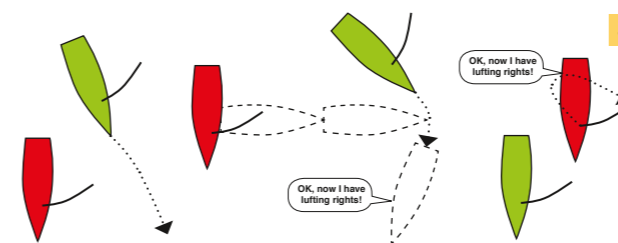
Помните, что в большинстве случаев лучше обогнать с подветренной стороны. Об этом в следующей статье.

#### ЧАСТЬ 4: ОБГОН ЧЕРЕЗ ПОДВЕТРННУЮ СТОРОНУ

Как уже упоминалось выше, вы можете догнать соперника на фордевинде, а затем действовать по схеме, которую можно назвать «схема ожидания». Это даст вам контроль над ситуацией, пока вы не начнете совершать обгон. Обходить другую лодку с наветренной стороны довольно сложно, так как она может получить право дороги. В большинстве случаев лучше совершать обгон с подветренной стороны, это намного безопаснее. Есть много способов, как обойти соперника с подветренной стороны, и как вы будете

маневрировать зависит от того, где находятся другие лодки, вашей скорости, и насколько решительно вы действуете.

Во-первых, вы можете просто пройти с подветренной стороны другой лодки, как показано на первом рисунке. Вы идете обратным бакштагом и можете идти на хорошей скорости (более подробно об этом позже). Если это работает, все отлично, но будьте осторожны, и не позволяйте другой лодке перестроиться за вами, иначе она получит все преимущества, которые были у вас. Если что-то не получилось, просто снова идите за лодкой соперника, догоните его, а затем повторите попытку. Все очень безопасно.



Более агрессивный способ изображен на втором рисунке. Вы уваливаетесь до тех пор, пока не оказываетесь на расстоянии двух корпусов от другой лодки, и заявляете: «Я на два корпуса от тебя, мы связаны и у меня есть право идти круче к ветру». Это необязательное условие, но правильное с точки зрения спортивного поведения, плюс вы даете другой лодке место и возможность, чтобы сторониться. Она будет сторониться, пока вы не вырвались вперед, а потом может попытаться изменить ситуацию. Итак, помните, что нельзя позволять другой лодке перестроиться позади вас с наветренной стороны. Такой обгон хорош, если вы используете волну или из тактических соображений хотите идти рядом с другой лодкой.

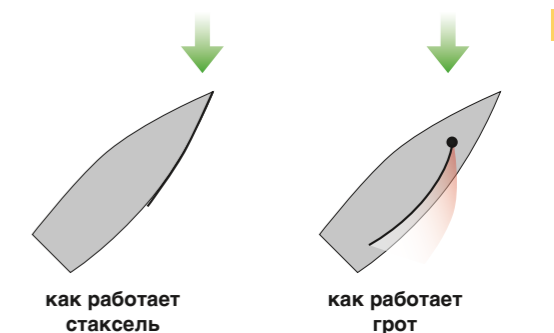
Еще более агрессивный способ показан на третьем рисунке. Вы идете точно позади соперника и ждете подходящей возможности, перекрывая ему ветер. Вам нужно немного уменьшить скорость. Вы дважды делаете поворот фордевинд. Не надо полностью перебрасывать гик на левую сторону, он просто должен пересечь центральную линию, прежде чем вы перекинете его обратно. Дважды сделав поворот фордевинд вы устанавливаете новую связанность, теперь вы уже не обгоняете другую лодку, а идете подветренным, и это дает вам право идти круче к ветру. Это довольно агрессивный стиль поведения, поэтому лучше сообщить своему сопернику: «Я сделал один поворот фордевинд, второй, и теперь мы связаны снова, у меня есть право идти круче к ветру». Опять же, это необязательно, но правильно с точки зрения спортивного поведения. Теперь для вас открыты все дороги, вы можете привести или увалиться, или идти прямо, а другая лодка должна сторониться. Но помните, что если ваш соперник окажется позади вас, то сможет использовать те преимущества, которые были у вас.

Мне очень нравится проход с подветренной стороны, потому что я могу идти обратным бакштагом и сильно увеличить скорость. О том, как это сделать и почему это действует наша следующая статья.

#### ЧАСТЬ 5: СКОРОСТЬ — ОБРАТНЫЙ БАКШТАГ

Помните то время, когда вы огибали наветренной знак, уваливались, травили парус и отдыхали? Все было легко, и соперничество начиналось уже ближе к нижнему знаку. Но те дни ушли навсегда, потому что теперь гонки в большей степени выигрывают или проигрывают на полном курсе, и нужно научиться быстро ходить этим курсом. А чтобы двигаться с хорошей скоростью, лучше всего идти обратным бакштагом. Это то, в чем я совершенствуюсь постоянно, каждый раз, когда есть такая возможность.

Но сначала поговорим о том, чем вам мешает ваша мачта. На рисунке слева красной линией показано сопротивление на стакселе, когда лодка идет полным курсом. Эту линию почти не видно на рисунке, потому что форштаг, держащий стаксель, создает минимальную турбулентность, и сопротивление на стакселе очень мало, а сам стаксель довольно подвижен. Это одна из причин, почему он настолько эффективен. На рисунке справа изображен грот, и видно, что турбулентность на гроте гораздо больше из-за мачты. Турбулентность настолько большая, что передняя часть паруса практически не работает, и колдунчики надо размещать подальше от мачты, чтобы они правильно показывали ветер.

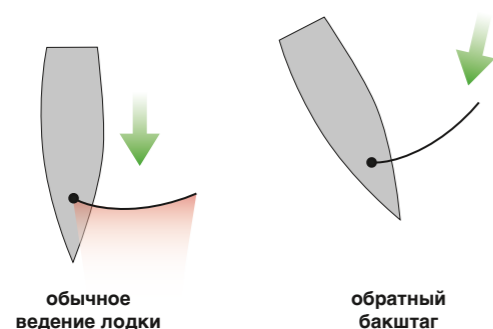


Рассмотрим более детально: почему так важен поток воздуха, движущийся вдоль паруса. Задумывались ли вы, почему в бакштаг яхта идет гораздо быстрее, чем на фордевинде? Или почему асимметричный спинакер работает лучше, чем обычный спинакер? Или почему в ураган низкая крыша дома подвергается большей опасности, чем высокая крыша с крутыми углами? Причина в том, что ветер имеет гораздо большую подъемную силу, когда движется вдоль объекта, чем тогда, когда он просто дует какой-то на объект.

В идеале, было бы замечательно, если бы турбулентность на парусе из-за мачты не возникала и ветер мог бы свободно двигаться вдоль него. Но так не получается, в том числе, когда мы идем на фордевинд

де. Как показано на следующем рисунке, у яхты слева грот растравлен и захватывает много ветра, при этом возникает большая турбулентность, но не подъемная сила. Так как сила турбулентного сопротивления направлена в нужном направлении, то яхта идет полным курсом. Но это довольно примитивно.

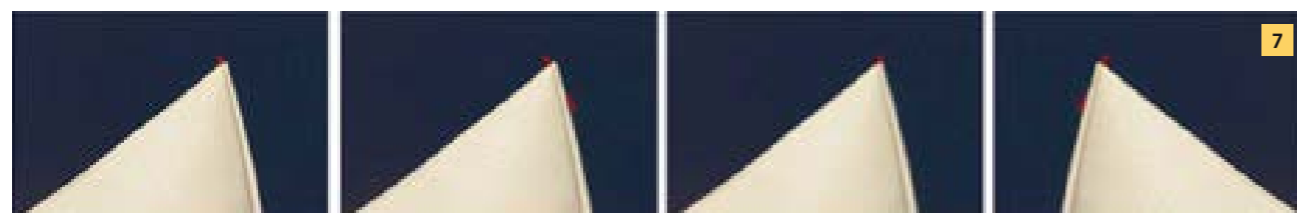
На рисунке справа лодка идет совсем по другому: она уваливается с фордевинда почти до поворота фордевинд, парус слегка натянут, и выпельный ветер дует справа (подробнее об этом дальше). На самом деле, в этом случае грот выглядит и работает как стаксель на рисунке выше.



6

Такой курс, как обратный бакштаг, имеет огромный потенциал, потому что лодка идет быстро и легко, используя возникающую подъемную силу. Кроме того, есть много аргументов в пользу обратного бакштага:

- Мне нравится слегка травить и добирать грот, ощущая разницу в парусной тяге, от снижения давления ветра на парус и стремления лодки повернуть к увеличению тяги и рывку вперед. При четкой работе это отличный способ, чтобы поймать даже небольшую волну.
- Тянущая кромка грота не на мачте, а на задней шкаторине, поэтому турбулентное сопротивление очень небольшое и возникает большая подъемная сила. Но это нужно научиться контролировать, так как ситуация меняется очень быстро.
- Когда вы немного приводитесь к ветру, а потом уваливаетесь, конец гика оказывается с наветренной стороны. Это разрешенный пампинг и отличный способ поймать больше волн.
- Я стараюсь управлять лодкой перемещая свой вес, для того, чтобы увалиться вытягиваюсь за борт и накреняю лодку на наветренную сторону. В результате конец гика движется назад и вверх. Похоже, будто я «черпаю» давление ветра на парус,
- и, когда все сделано вовремя, то лодка идет очень быстро.
- Мне нравится, когда гик-оттяжка установлена так, что задняя шкаторина «дышит» вперед и назад на величину около 8 дюймов. Получается вполне естественный и разрешенный пампинг.
- Кроме этого, при помощи гика вы можете один раз на волне качнуть грот. Это важно, потому что вы используете тянущую кромку грота, которая супер эффективна, так как именно оттуда направлена подъемная сила. При этом, это единственный галс, где вы используете именно ту часть паруса, где сконцентрирована вся его подъемная сила.
- И, как и на полном бакштаге, когда движение лодки смещает выпельный ветер круче истинного, при обратном бакштаге выпельный ветер также заходит вперед, к носу, как это показано на рисунке выше. Если все сделано правильно, грот работает как при бакштаге.
- Постепенно, чем лучше вы будете чувствовать грот, тем лучше будете понимать, что происходит с ветром. Чтобы облегчить задачу, на топе мачты я ставлю индикатор ветра, с помощью которого наблюдаю за углом ветра. Рисунок первый (внизу страницы) — курс фордевинд, сначала я рассмотрю ситуацию, когда ветер дует сзади (красным цветом на первом рисунке). Уваливаюсь, чтобы идти обратным бакштагом, ветер заходит и дует через мое левое плечо (второй рисунок). Если ветер заходит и дует через правое плечо (третий рисунок), я делаю поворот фордевинд, чтобы воздушный поток опять двигался вдоль паруса (четвертая картинка). Преимущество этого в том, что вы видите, откуда дует ветер, приходят заходы и можете поиграть с ними, двигаясь полным курсом.
- К этому можно добавить то, что, когда ветер сильный, на курсе обратный бакштаг можно идти достаточно быстро и стабильно, потому что гик растравлен, и верхушка грота не заворачивается вперед. Эта закрутка происходит, когда лодка идет на фордевинде, и налетает порыв ветра, обычное дело на полном курсе.
- И, наконец, идея, которую высказал мой давний друг Франк Бетвай. Он предположил, что с ветром можно обращаться тремя способами: ловить (как спинакер), отклонять (как стаксель или грот), и использовать повторно (как птичка колибри). Из-



7

на курсе

обратный бакштаг

заход

обратный бакштаг

вестно, что крылья колибри при полете создают воздушные вихри, которые можно использованы повторно. Периодически, когда идешь обратным бакштагом, то чувствует себя также как эта птичка, но в этом я еще сам не полностью достиг совершенства.

Дирижировать всем этим процессом сначала трудно, но, если попрактиковаться, сначала вы по ошибке будете делать поворот, когда давление ветра на грот является максимальным. Но потом вы почувствуете определенный ритм, при котором подъемная сила паруса окажется достаточной для того, чтобы с лихвой компенсировать дополнительное расстояние, которое вам придется пройти.

Это очень удобно на таких яхтах как Лазер или Санфиш, где вы можете вынести парус так далеко, как вам нужно. Но как быть на яхтах, например Баттерфляй, где есть ванты, которые ограничивают это движение? В этом случае надо немного потравить гик-оттяжку, чтобы на парусе получился большой твист, а затем увалиться, не делая поворот фордевинд. Но будьте осторожны, если ветер сильный, из-за твиста все становится менее стабильным. Этому не просто научиться, но дает определенное преимущество, и это то, над чем каждый может поработать.

Обратный бакштаг — отличный способ догнать и обогнать соперников на полном курсе. А боковой дрейф, который при этом возникает, даже нужен, чтобы занять верное положение на курсе и правильно использовать изменения ветра и сохранить тягу паруса. Как это сделать, об этом в следующей части.

#### ЧАСТЬ 6: ДАВЛЕНИЕ ВЕТРА НА ПАРУС

В 2000 году на чемпионате мира в классе Лазер в Канкуне на отрезке дистанции, который мы шли полным курсом, я получил хороший урок. Мой друг Джек Шлехтер живет в Сиднее, и ему посчастливилось ходить под парусом в Госфордском яхт-клубе, в родном клубе трехкратного чемпиона мира в классе Лазер Тома Слингсби. Джек отличный парень и, разумеется, отличный спортсмен.

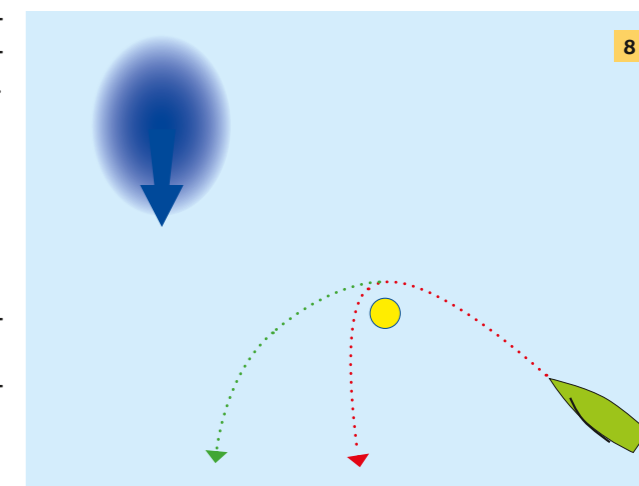
На этом чемпионате мира после первой лавировки Джек лидировал и первым обогнул верхний знак. Дистанции для Лазеров тогда чередовались, то внутренняя, то внешняя трапеция, и в тот день мы гонялись по внутренней трапеции. Джек по ошибке подумал, что надо идти по внешней и полетел от знака острым бакштагом, а не фордевиндом. Когда же он обернулся и увидел свою ошибку, то быстро скрутил фордевинд и пошел на правильные нижние ворота. И при этом он снова оказался первым!

Урок заключается в том, что на фордевинде вы можете сойти с генерального курса (кратчайшее расстояние до следующего знака) и совершенно необязательно, что в этом случае вы отстанете от соперников.

Это означает, что двигаясь полным курсом, вы можете выбирать из практически неограниченного количества маршрутов. И, гоняясь в океане, где ветер устойчивый, вы можете идти в любом направлении, чтобы использовать волну. А на озерах, где ветер редко бывает устойчивым, вы тоже можете идти в любом направлении, чтобы сохранить парусную тягу.

В предыдущей части мы говорили о том, как при обратном бакштаге можно отслеживать порывы ветра, приходящие на полном курсе. Но это только часть вашей работы с ветром. Другая часть — составить полную ветровую картину, глядя на темные пятна на воде. По ним видно, откуда идет заход ветра, так что вы сможете понять, куда надо двигаться, чтобы тяга паруса стала больше. И работать с этим надо еще перед тем, как вы огибаете наветренный знак.

Большинство спортсменов просто уваливаются и направляют лодку к следующему знаку, фокусируя внимание на том, чтобы идти в чистом ветре, как показано на рисунке красным пунктиром. Я предпочитаю проанализировать направление ветра еще до огибания знака, отследить темные пятна на воде, которые показывают, где давление ветра на парус будет больше. На рисунке зеленым пунктиром показано, я иду бакштагом, как и Джек, и уваливаюсь только тогда, когда порыв ветра догоняет меня.

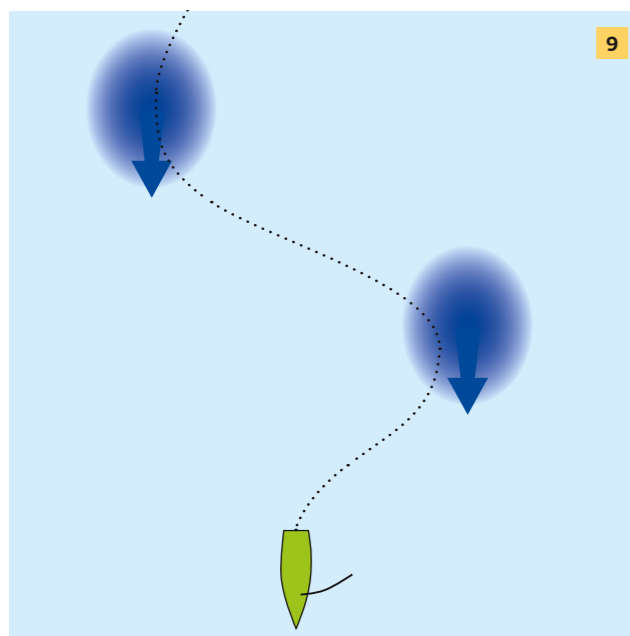


8

Если давление ветра больше с правой стороны, то лучше всего идти обратным бакштагом, так как сделав поворот фордевинд на левый галс, вы потеряете право дороги. Но помните, что всегда надо обращать внимание на лодки, которые идут позади вас, потому что их общая ветровая тень может свести на нет все усиление ветра.

Когда я иду на фордевинде, то оглядываюсь назад каждые 30 секунд, чтобы проверить изменился ли ветровой рисунок на поверхности воды и откуда движется ветер. На следующем рисунке изображено: к лодке подходят два порыва ветра. Я иду обратным бакштагом вправо, чтобы поймать первый порыв, а потом в полный бакштаг, чтобы поймать второй.

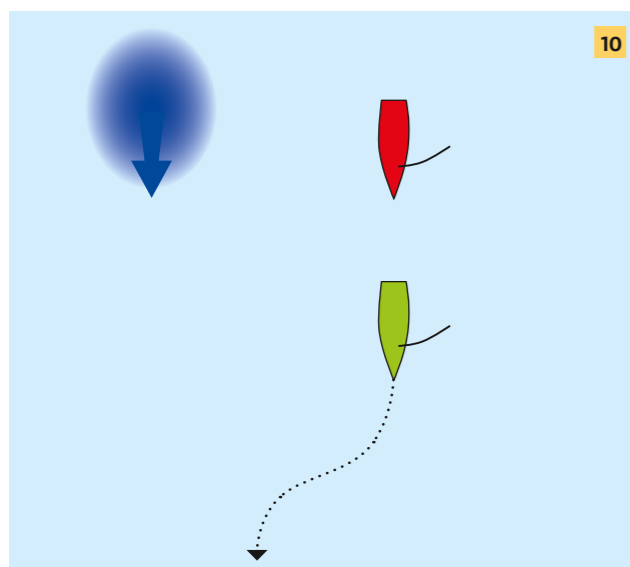




Одна из главных задач на полном курсе — идти в чистом неотработанном ветре, и у большинства гонщиков это отлично получается. Но не менее важно в озерных условиях использовать все усиления ветра. И странно наблюдать, как две яхты сначала идут рядом, а потом одна выезжает вперед на порыве ветра, а другая нет.

Как часто надо оглядываться на ветровые пятна на воде зависит от местных условий. В 2009 году Национальный чемпионат в классе Баттерфляй проходил на озере Лотавана, недалеко от Канзас-Сити. Это озеро больше мили в длину, но меньше чем четверть мили в ширину, и по курсу проходило несколько ветровых полос. И нужно было оставаться на одной из этих полос, поэтому на полном курсе я постоянно смотрел назад, чтобы убедиться, что я ничего не упустил.

Есть еще кое-что, о чем стоит сказать. Если от меня с наветренной стороны идут лодки, я стараюсь скрыть, какие действия буду предпринимать дальше. И если получается, то жду до последнего, прежде чем отреагировать на изменения ветра.



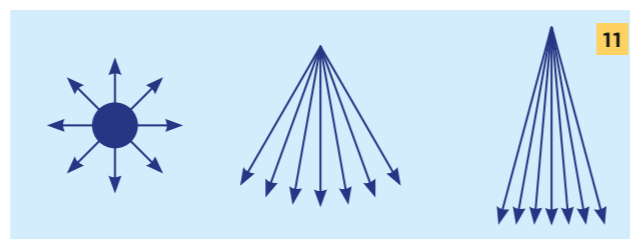
щую позицию или обойти другие лодки. Есть также некоторые приемы, которые помогут максимально использовать изменения ветра. Мы рассмотрим их в следующей части.

#### ЧАСТЬ 7: ИГРА НА УСИЛЕНИИ ВЕТРА

Всем известно, в озерных условиях важно использовать усиления ветра, когда давление ветра на парус увеличивается. Но мало кто понимает, что нужно двигаться еще и в определенной части усилившегося потока ветра. Где лучше находиться, когда подходит порыв, чтобы максимально его использовать?

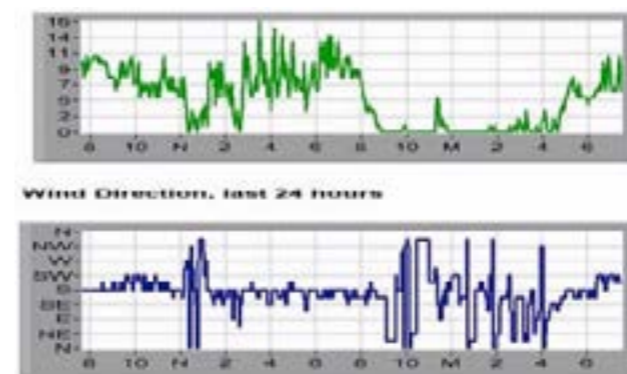
Попробуйте провести следующий эксперимент, встаньте на тротуаре с тремя стаканами воды:

- Первый стакан просто вылейте, и на рисунке слева вы видите, как расположились брызги.
- Второй стакан вы выливаете под углом, и на центральном рисунке вы видите, как разлетаются брызги.
- Третий стакан вы выплескиваете под максимально большим углом, и на рисунке справа показано, что брызги разлетаются дальше и почти по прямой.



- Ветер ведет себя как и жидкость. На высоте он движется очень быстро. Но, чем ниже, тем медленнее он дует. И когда он подходит к воде, он или уже потерял скорость и движется прямо вниз, или дует с небольшой скоростью, или по-прежнему дует достаточно сильно:
- На рисунке сверху с левой стороны показано направление движения слабого ветра и понятно, почему он может так легко менять направление.
- На центральном рисунке показано направление движения среднего ветра и видно, что ветер дует в основном в одном и том же направлении, и заходов не так много.
- Справа показано направление движения сильного ветра, и его направление практически не меняется.

Смысл в том что, чем сильнее ветер, тем больше импульс силы, а чем больше импульс, тем менее вероятно, что его направление изменится. Это как езда на велосипеде — чем быстрее едешь, тем труднее изменить направление. Обратное также верно — легкий ветер почти всегда заходистый, как видно на диаграмме скорости и направления ветра, сделанной на метеостанции СиЭсСи (CSC).



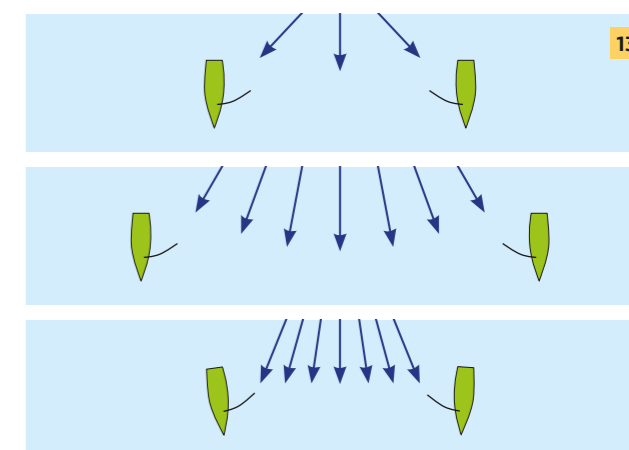
Когда скорость ветра менее 5 (см. диаграмму), ветер «гуляет», а когда более 5, то направление в основном южное. Чем сильнее ветер, тем устойчивее его направление, это закон.

Предыдущая часть была о том, как лучше всего использовать усиление ветра, и еще одна статья — как на обратном бакштаге поймать порыв ветра. Чтобы правильно действовать при порывах ветра, надо понимать, что они из себя представляют и попытаться соблюсти следующие условия: (1) используйте порыв ветра для того, чтобы получить дополнительное давление ветра на парус (2) идите обратным бакштагом, так как он не менее эффективен, чем бакштаг (3) идите прямо по ветру к нижнему знаку. Все начинается с того, что вы заметили откуда идет усиление ветра, и идете обратным бакштагом по краю области усиления, где курс яхты относительно ветра оптимальный:

- В легком ветре потравите парус, увалитесь на обратный бакштаг и идите на знак, как показано на рисунке слева. Смысл этого действия заключается в том, что, когда ветер слабый, ваша лодка очень устойчива и вы легко ее контролируете.
- В среднем ветре немного подберите парус, так как угол, под которым вы можете идти к ветру меньше, как видно на центральном рисунке, но по-прежнему идите прямо на знак обратным бакштагом. При таком ветре контролировать лодку труднее, поэтому лучше немного подобрать парус.
- В сильном ветре еще больше подберите парус и увалитесь до обратного бакштага. Суть в том, что ваша лодка при таком ветре не слишком устойчива, плюс к этому вам нужно поворачивать вправо и влево, чтобы поймать волны.

Во всех трех случаях вы идете обратным бакштагом, при котором лодка идет быстрее, как описано в предыдущей статье. Если ветер усиливается, вы подбираете парус, что придает ей большую устойчивость (рис. 13).

Следует отметить, что чем сильнее ветер, тем шире полоса усиления ветра (не показано на рисунках). Поэтому в очень сильный ветер, трудно что-то определить по ветровым рисункам на поверхности воды. В озер-



ных условиях сила и направление ветра постоянно меняются, поэтому не забывайте регулировать угол установки паруса и менять направление лодки, чтобы получить наибольшую подъемную силу паруса, а не дрейф.

Вот то, что вам необходимо проверить:

1. Где: следите за усилениями ветра и идите с внешней стороны области усиления ветра обратным бакштагом. Это просто сделать при слабом ветре и сложнее, когда он усиливается.

2. Как: в слабом ветре потравите парус и двигайтесь к знаку, но, чтобы идти на хорошей скорости, гораздо важнее идти обратным бакштагом, чем точно придерживаться направления на знак.

3. Когда: ветер усиливается, и вы теряете устойчивость, подберите парус на сколько требуется.

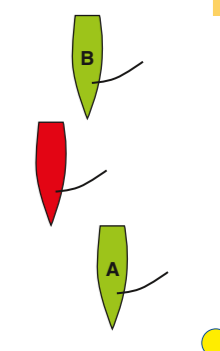
4. Как: постоянно работайте с парусом и управляйте лодкой перемещая свой вес, почувствуйте, что нужно делать, чтобы ваша лодка шла быстрее.

Для меня здесь самое важное слово «чувство», и понять интуитивно можно очень многое. Но с практикой, вы научитесь чувствовать, что работает, а что нет. И вместе с этим появится скорость, необходимая, чтобы догнать и перегнать другие лодки.

Будьте осторожны — попытка обогнать соперника ближе к нижнему знаку может быть неудачной. И вы можете потерять все преимущество, которого с таким трудом добивались. О том как обезопасить себя от этого мы расскажем в нашей следующей части.

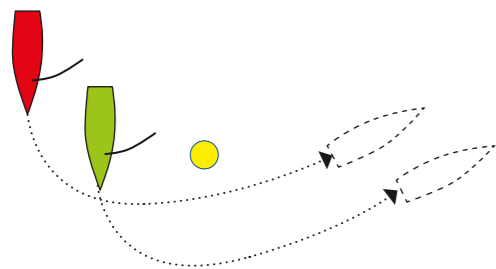
#### ЧАСТЬ 8: ОБГОН БЛИЖЕ К НИЖНЕМУ ЗНАКУ

Вы упорно трудились на полном курсе, чтобы догнать и обойти лодки, идущие впереди, и теперь приближаетесь к подветренному знаку. На рисунке ваша лодка обозначена зеленым цветом, вы иде-



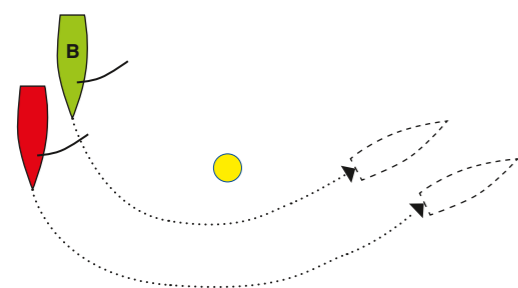
те внутренним и обеспечили себе место у знака. Пока все идёт хорошо. У вас есть выбор: вы можете идти впереди или позади красной лодки, как показано на рисунке — А или В?

Большинство спортсменов выберут А, но это означает, что придется делать очень точное огибание. Но в большинстве случаев, радиус поворота будет достаточно большим, и красная лодка имеет возможность проскользнуть по корме.



В результате, лодка А теряет контролируемую позицию, не может сделать поворот оверштаг и свободно лавироваться. Если сзади идут еще лодки, лодка А тактически проигрывает, и может продолжать двигаться только вправо до тех пор пока красная лодка не сделает поворот. Совсем нехорошо!

Я всегда выбираю второй вариант, как показано в следующем рисунке:



На этот раз позиция лодки В намного лучше:

- Красная лодка должна двигаться с внешней стороны, предоставляя лодке В место для огибания знака, и проходя большее расстояние.
- Лодка В не теряет контролируемую позицию.
- Лодка В, если нужно, может сделать поворот оверштаг.
- Лодка В создает ветровую тень для красной лодки, которая идет медленнее.
- Если сзади идут другие лодки, то тактические проблемы теперь у красной лодки.

Чтобы занять нужную позицию, приближаясь к знаку, лодке В иногда нужно сбросить скорость, но делать это следует на расстоянии более трех корпусов от знака. На знаке зеленая лодка должна сделать техническое приведение, не сбрасывая скорости.

Исходя из этого, лучше не обгонять соперника на нижнем знаке, а занять правильную позицию перед огибанием. Когда вы приближаетесь к знаку, так-

тически более грамотно не обгонять другую лодку, так как она может оказаться позади вас, закрыть вам ветер и потом потребовать место у знака. Или на знаке, как мы уже говорили, она может стать внутренней во время огибания знака.

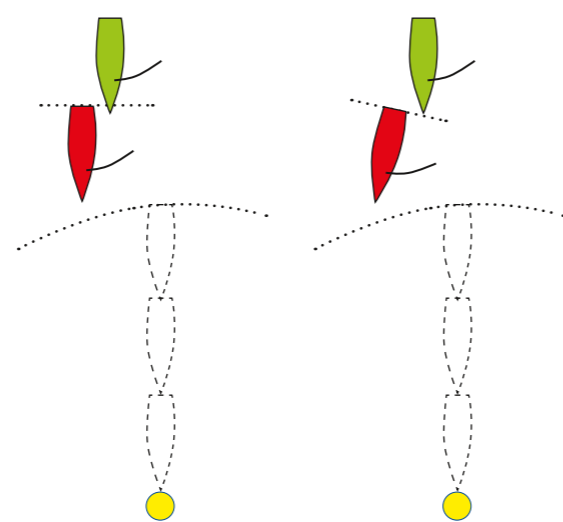
Все это может происходить на знаке очень быстро, особенно когда идешь во флоте, поэтому лучше предупредить соперника: «Дайте место». Это больше, чем просто любезность, это дает другой лодке «место и возможность», поэтому вам просто обязаны предоставить достаточно места для маневра.

Однако есть приемы, которые могут помочь красной лодке избежать этой ситуации. Мы рассмотрим их в следующей части.

### ЧАСТЬ 9: КАК ПРЕРВАТЬ СВЯЗАННОСТЬ НА ЗНАКЕ

В предыдущей части мы рассмотрели, как внутренняя лодка на знаке использует связанность, чтобы контролировать огибание знака. Мы также рассмотрели, почему позиция В для лодки лучше, чем позиция А.

В этой части мы рассмотрим два способа, как красная лодка может прервать связанность с лодкой В, чтобы не предоставлять ей место у знака. Первый способ основан на том, что связанность устанавливается, когда красная лодка находится на расстоянии трех корпусов от знака. На следующем рисунке слева видно, что зеленая лодка устанавливает связанность, которая определяется по синей линии, являющейся продолжением транца красной лодки. Красная лодка может прервать эту связанность немного приведясь к ветру, чтобы эта линия сдвинулась вперед от носа зеленой лодки, как показано на рисунке ниже.



15

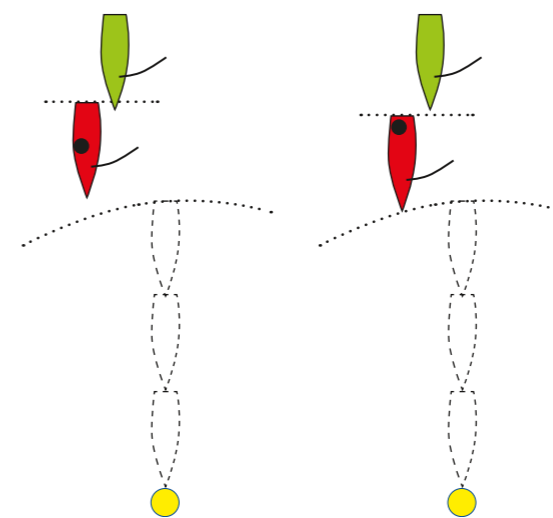
17

16

18

Но красная лодка должна это сделать прежде чем подойдет к знаку на расстояние трех корпусов, и сделать это она может очень легко, так как приводясь к ветру, она идет быстрее. Но лучше гонщику, идущему на красной лодке, предупредить: «До знака 5 корпусов... 4 корпуса...Привожусь. Не связаны! 3 корпуса до знака. Нет места!» Теперь гонщик на зеленой лодке должен будет доказать, что связанность есть, и он имеет право на место у знака. Маневр с приведением — это очень просто, и очень эффективно.

Второй способ менее распространенный, но гораздо более удобный, и мне он очень нравится. Когда красная лодка находится на расстоянии трех корпусов от знака, гонщик перемещается назад, к корме, чтобы посмотреть возникает ли связанность, проследить глазами линию вдоль транца. Перемещая на 3 фута веса назад, гонщик толкает свою красную лодку на 3 фута вперед. При этом спортсмен на красной лодке должен сказать: «Мы на расстоянии длины трех корпусов от знака. Проверяю, связана ли мы... нет, извини. Нет и места у знака».



В этой ситуации надо правильно рассчитать время, потому что из-за этого маневра скорость красной лодки немного уменьшится, но теперь гонщик на зеленой лодке должен доказать, что связанность есть. Плюс спортсмен на красной лодке может лучше видеть ситуацию, поэтому его сопернику трудно с ним спорить.

Существует еще несколько способов для гонщика на красной лодке обезопасить себя на полном курсе. Мы рассмотрим их в следующей части.

### ЧАСТЬ 10: ЗАЩИТА (БРАЗИЛЬСКИЕ УРОКИ)

Лазер мне нравится тем, что соревноваться на нем приходится с лучшими гонщиками со всего мира. И тут надо сказать, что такая страна как Бразилия полностью изменила представление о том, как надо идти полным курсом.

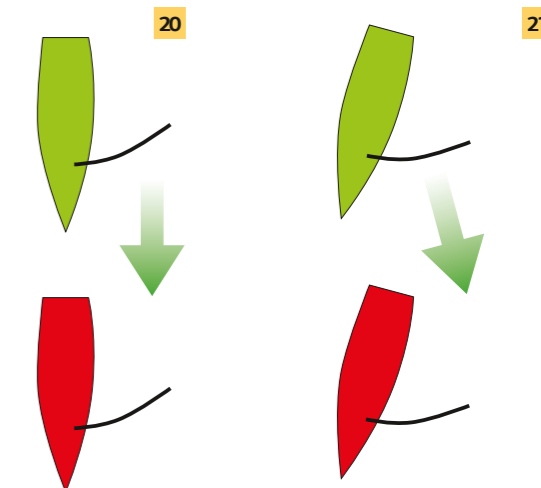
В 1998 году Всемирные игры ветеранов спорта проходили в устье реки Колумбия, и одним из моих

соперников был олимпийский чемпион Гастон Брун из Бразилии. В четвертой гонке дуло около 15 узлов и я лидировал на полном курсе. Брун сделал что-то невероятное, я никогда раньше такого не видел. Вот что я написал в своем дневнике в тот вечер:

«На полном курсе он снова прошел мимо меня, я попытался закрыть ему ветер, но он ушел влево, а затем вправо, чтобы остаться в чистом ветре. Отлично было сработано... Брун великолепно прошел гонку и заслужил 1-е место.

Он обошел меня на полном курсе, шел прямо передо мной, в моей ветровой тени, и сделал все очень точно, чтобы выиграть гонку. Но что гораздо важнее, он выиграл Всемирные игры, опережая меня всего на одно очко. В той ситуации, то, что он шел впереди, и не дал мне его обогнать — стоило два очка. Это был самый важный этап чемпионата, на котором определился победитель. И вот как действовал Брун.

На рисунке зеленая лодка моя и зеленой стрелкой обозначено направление ветра и моя ветровая тень. Обычно, как мы уже говорили в предыдущих статьях, зеленая лодка догоняет красную и полностью ее контролирует.

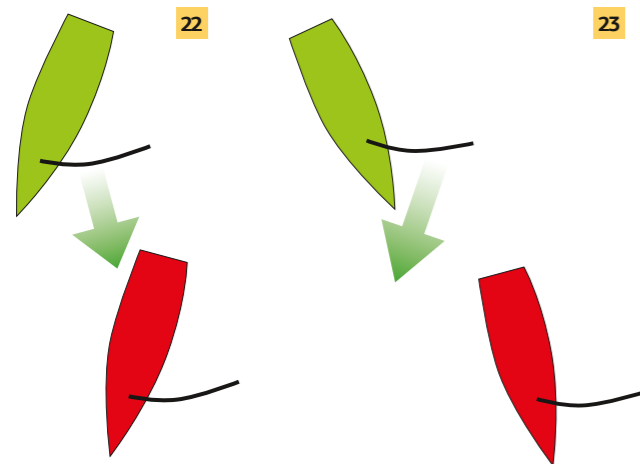


Красная лодка уваливается, чтобы обезопасить себя, и зеленая лодка действуя решительно, тоже уваливается. При этом вымпельный ветер меняет направление, и ветровая тень зеленой лодки уже больше не мешает красной лодке.

Без всяких проблем зеленая лодка может пойти острее к ветру, чтобы оказаться на наветренной стороне красной.

В большинстве случаев красная лодка будет пытаться уйти от зеленой, и периодически они будут уходить с курса. Но Брун (красная лодка на рисунке), чтобы обезопасить себя, немного увалился и пошел обратным бакштагом. Вымпельный ветер изменился, я потерял контролируемую позицию, тогда я тоже увалился.





23 над ним, а он — чтобы поймать волны. Даже если я частично закрывал ему ветер, мне все равно приходилось проходить большее расстояние, и мне не хватало хороших волн, чтобы идти на них.

Это был отличный урок отличного гонщика, и он заслуженно выиграл гонку и чемпионат. Я понял, что для каждого действия есть контрдействие, и, при прочих равных условиях, выигрывает умный гонщик. И, как известно, в парусном спорте и в классе Лазер, все имеют равные возможности, и каждый получает то, что заслужил. ■

Итак, я захватил наживку и увалился даже больше, чтобы выйти с наветренной стороны с новым вымпельным ветром, и мне пришлось пройти большее расстояние, чем Бруну.

Когда я оказался в выгодном положении, он немного привелся к ветру, вынуждая меня привести себя немного больше, чтобы закрыть его. Брун действовал, и я реагировал, и помню, что ощущал себя как марионетку, которую дергают за веревочки.

Цикл повторился несколько раз, пока я не понял, что я маневрировал, чтобы сохранить контроль

