

Рис. 3: Ранний выход левым галсом
Часто быстрый выход на левый галс лучше, чем поздний, особенно, если вы уверены, что окружающие соперники сохраняют курс на галсе. Ранний выход левым галсом дает вам больше времени на лавировке, чтобы отыграть потерянную вначале дистанцию до лидеров.

не поверну!». Это знак для вас поворачивать на левый галс и поскорее выбираться оттуда.

Яхты растянулись и идут в сильном заходе ветра справа, что делает достаточно трудным для них решение о целесообразности поворота, чтобы прикрыть вас. Это хорошее время повернуть и выйти за ними на чистый ветер.

ПРОЯВЛЯЙТЕ ТЕРПЕНИЕ НА ЛАВИРОВКЕ

Важной причиной того, что вы тянете с поворотом может быть то, что вы хотите избежать «пинг-понга»,

когда вам придется поворачивать обратно из-за яхт, которые идут правым галсом или после поворота оказываются над вами. В конечном счете вы даете флоту растянуться, что дает вам возможность увидеть форму флота и выбрать наилучшее время для побега в таком месте, чтобы как можно меньше яхт могло также сделать с вами поворот и прикрыть вам ветер.

Посмотрите вокруг на то, как идут группы яхт по соседству. Предположим несколько яхт склеились, идут плотно, выкручивая друг друга с подветра. В этом случае самая наветренная яхта скорее всего не выдержит и повернет в следующие 30 секунд. Если вы повернете сейчас, скорее всего она как раз окажется у вас с наветра, поэтому поворачивать не стоит.

Другой типовой сценарий, когда вы получаете, например, солидный заход ветра. Идите прямо, сохра-

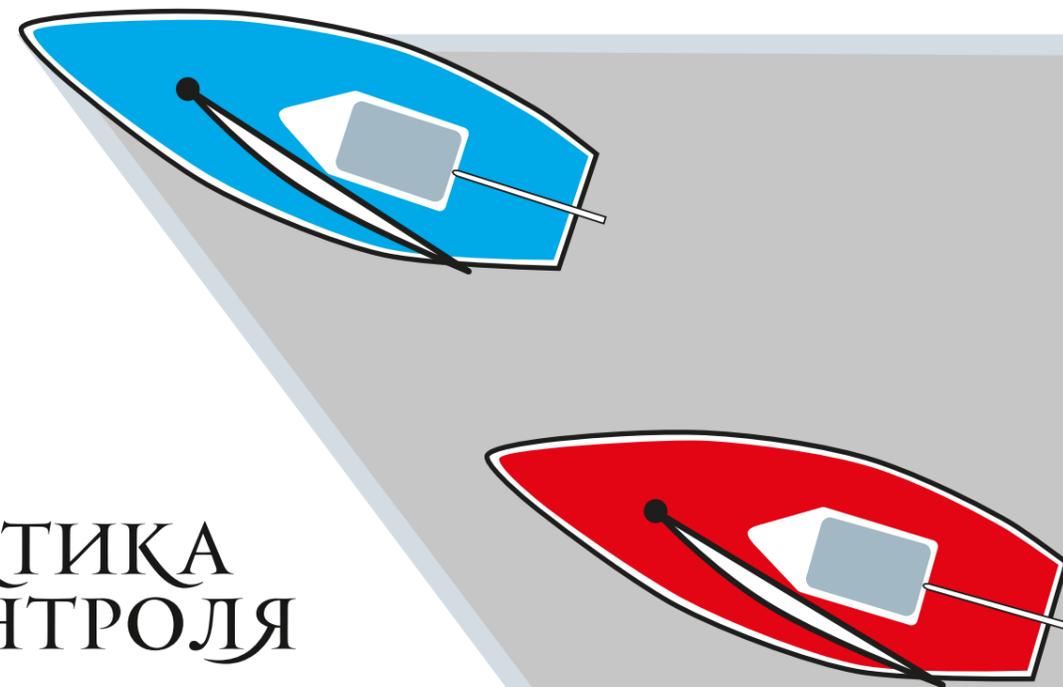


няйте курс, будьте терпеливы и ждите, пока другие повернут первыми.

Почти всегда бывает лучше немного подождать, чем искать возможность повернуть второпях. Если вы терпите и идете в отработанном ветре, вы возможно потеряете 10 корпусов, но, если вы получите «пинг-понг», будучи вынужденным сразу поворачивать обратно, вы можете потерять многим более того.

Также, старайтесь избегать центра лавировки, поскольку вы вероятнее всего получите отработанный ветер и массу яхт, поворачивающих над и перед вами. Плюс, вам придется постоянно уходить под корму яхтам, которые идут к центру лавировки с обеих сторон.

Большинство гонщиков слепо поворачивают, как только видят, что они попали в трудную позицию. Попробуйте быть терпеливым. Вы будете удивлены тому, как неплохо это работает. ■



ТАКТИКА КОНТРОЛЯ

Автор: Джонатан Макки / Опубликовано 11 августа 2015 г.

«Большинство рулевых имеют представление о контроле соперника. Но тем не менее – контроль должен стать одним из ключевых навыков и его надо уметь правильно применять».
— Боб Бавьер (Bob Bavier).

Недавно я перечитал одну из классических книг — «Ключ к успеху в парусных гонках», она написана в 1982 году Бобом Бавьером. В 8-й главе он пишет: «Не контролируйте соперников слишком рано, контролируйте позже».

Уважаемый автор, один из самых успешных гонщиков своего поколения, рассказывает в своей книге, насколько важно создать преимущество в начальной части гонки, иллюстрируя примерами из своего опыта. Он дает читателю совет не заниматься плотным контролем в начале гонки, а лучше грамотно лавировать, принимать наиболее лучшие решения и играть их до конца.

Но дальше — не будьте цыпленком! Потому что вы должны уметь вовремя защищать свою позицию.

«Несмотря на то, что глупо опекать или контролировать слишком много в начале гонки, еще хуже не делать этого на более поздних стадиях гонки» — пишет Бавьер, и затем приводит в пример несколько гонок на Кубок Америки, которые были проиграны из-за отсутствия контроля, хотя казалось, что это азбучные истины, понятные всем рулевым. А сколько раз вы слышали родительский совет: «Все, что тебе было

нужно сделать, это прикрыть соперника». Как будто это было так просто сделать!

Наверно, можно разделить гонку на две половины: например, атакующую половину, когда вы идете более свободно первые два этапа, и оборонительную, на финальных этапах дистанции. Вы можете дать себе несколько больше свободы и действительно доверять себе в начале гонки, а затем взяться и уменьшить риск позже.

Успех в парусных гонках определяется дисциплиной, скоростью яхты, плюс немного интуиции и способности поймать шанс и сделать свой выигрыш больше, когда это возможно. Может быть, мы должны более решительно задействовать интуитивную сторону нашего мышления в первой половине гонки. Затем, после нижнего знака, попытайтесь сознательно изменить ваш подход путем введения большей тактической дисциплины и менталитета управления флотом. Это работало у Бавьера, а немного изменилось в парусных гонках с тех пор. ■

