



КАК ВЫБИРАТЬСЯ ПОСЛЕ ПЛОХОГО СТАРТА

Автор: Энди Хортон. Перевод: Леонид Кляйман

Плохие старты случаются, это бывает с каждым. Главное — не впадать в панику. Смотрите внимательно, как можно выбраться из невыгодного положения и делайте свой ход тогда, когда возможность постучится в вашу дверь.

Представим себе, что вот стартовый сигнал прозвучал. Несколько яхт находятся прямо перед вами, отработанный ветер с их парусов ощутимо не дает вам разогнаться. Кроме того, несколько яхт идут с наветра, не давая вам возможности скрутиться на левый галс без того, чтобы не пришлось сделать глубокий нырок под их кормы. Оставаться в таком положении — значит практически закончить гонку. Понятно, что вам нужно найти тропку, чтобы уйти на левый галс, но как это сделать лучшим образом и какое время выбрать для этого хода? Исходя из моего опыта, есть только два варианта: надо так или иначе выбраться из этого положения — делать поворот на левый галс и собирать свои «шишки» или же набраться терпения и терпеливо ждать какой-то еще возможности.

Если вы решились на то, чтобы выбраться немедленно, то перед тем как делать поворот, убедитесь, что вы идете максимально быстро при имеющихся условиях. Сохраняйте скорость, даже если для этого

придется слегка потравить шкоты. Если вы это пойдете полнее на 20 секунд или около того, вы окажетесь примерно в той же позиции, но с большей скоростью, которая вам нужна на случай, если кто-то решит повернуть раньше вас. Это также открывает немного



Рис 1: Скорость для нырка. Если вы решились на поворот и нырок, то начните с ускорения перед поворотом, чтобы обеспечить себе скорость в момент поворота. Вы также обеспечите себе место для более плавного и постепенного нырка за корму правого галса.

места с наветра, поэтому вам не придется сильно уваливаться под корму правому галсу, что, понятно, дорогого стоит. Не пытайтесь «резать» в этой ситуации. Надо пытаться оставаться на своей тропе и идти максимальным ходом. Если вы будете резаться и идти медленно, то в момент поворота на левый галс вы можете окончательно потерять ход и сделать очень неэффективный поворот.

ВЫБИРАЕМСЯ ЧЕРЕЗ СТАРТ ЛЕВЫМ ГАЛСОМ

Если вы видите, что скорее всего берете плохой старт и при этом с наветра есть дыра, то есть возможность выбраться сразу из этой ситуации, сменив правый галс на левый еще до стартового сигнала. Поворачивайте и быстрее проходите по корме у всего флота. Флот обычно стартует правым галсом и даже самая наветренная яхта у судейского судна не обратит внимание на соперника, который проходит у нее по корме. Наоборот, ее рулевой смотрит вперед и на ветер, концентрируясь на разгоне яхты. Он не готов контролировать кого-то, кто идет на полном ходу левым галсом у него по корме. Он даже скорее всего не может в этот момент повернуть и накрыть вас. Тем временем, вы уже можете быть правее всех на чистом ветру (см. рис. 2).

В гонках TP52s, когда флот достаточно мал и состоит всего из 6-ти яхт, яхте Azzuga нравится использовать этот маневр. Они «шлангуют» за 30 секунд до старта, а за 20 секунд поворачивают на левый галс и ныряют под весь флот. В момент стартового выстрела они на полном ходу и никого вокруг. Через небольшое время они крутятся обратно, и на первом пересечении курсов встречают весь флот, который идет нос-к-носу, правым галсом.

Обычно, если кто-то стартует прямо над вами на том же галсе и сразу откручивается на левый галс, то вы его обойдете, когда он повернет обратно на правый галс. В большинстве случаев вы просто пройдете у него по носу левым галсом, поскольку ему пришлось делать два поворота, а вам только один. Но если он сразу стартует левым галсом, ему нужно сделать только один поворот на правый галс, и в этом случае старт левым галсом может оказаться выигрышным.

Я использовал это на регате в Кей Вест в этом году гоняясь на яхте Interlodge, которая является довольно стабильной яхтой класса TP52, однако она «стояла» на легком ветру. Стар давался при ветре около 5 узлов и мы намеревались идти вправо на лавировке, поэтому тактический план на эту гонку был быть на левом галсе за 2 минуты и идти к старту в увал. Мы прошли по корме всего флота, стартовали и пошли вправо. Пара яхт попытались повернуть и пойти за нами, но они просто умерли. Мы получили преимущество за счет того, что нам не надо было платить цену за поворот оверштаг на ветру в 5 узлов и мы сразу оказались на нужной стороне лавировки. В небольшом флоте, 10 яхт или около того, такой старт левым галсом

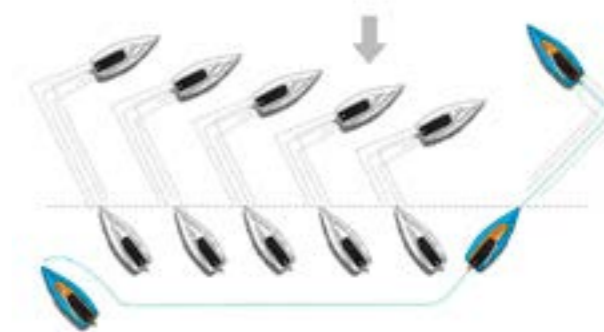


Рис 2: Выбираемся через старт левым галсом. Когда вы «процелкали» старт, не надо ждать, что чудо совершится само собой! Крутитесь на левый галс не дожидаясь стартового сигнала и идите всем по корме. Ищите открытую часть линии и затем возможность вернуться к флоту. Есть высокая вероятность что вы будете либо нос-к-носу, либо впереди тех, кому не удалось освободиться от соперников и идти достаточно быстро на чистом ветру.

может хорошо работать, но когда флот 20 и более яхт, он уже не так хорошо работает, поскольку на стартовой линии собирается слишком большая толпа. Например, если стартует флот из 50 лодок, то обязательно будет пул яхт, борющихся за место у подветренного конца стартовой линии и у вас не будет возможности найти дыру, чтобы пройти левым галсом. Высока вероятность и того, что найдется кто-то, кто опоздает на старт у наветренного конца линии и вам не хватит места, чтобы нырнуть под него и затем успеть пересечь линию старта.

РАННИЙ ВЫХОД ЛЕВЫМ ГАЛСОМ

Почему надо поворачивать на левый галс как можно раньше после плохого старта? Предположим, вы ожидаете пока кто-то справа от вас не открутится на левый галс. Теперь вообразите, что у вас есть пистолет и вы можете всадить в соперника с наветра несколько пуль и утопить его. Если вы это сделаете сразу после старта и сделаете поворот, то вы возможно отстанете всего на полкорпуса от лидеров. Если же вы ждете 5 минут, вы оба с соперником идете в отработанный потоке ветра и вы отстаеете на 10 корпусов от лидеров. Идея раннего выхода заключается в том, что если вы это делаете буквально сразу на десятиминутной лавировке, то у вас остается еще 9 минут и 30 секунд на то, чтобы догнать лидеров. Если же вы подождете 5 минут, то у вас останется только 5 минут на то, чтобы отыграть. Поэтому в этом случае ожидание лишь сокращает ваши возможности и оставляет вас за лидерами с меньшим остатком времени на то, чтобы что-то можно было изменить.

Есть два сценария, когда ранний выход левым галсом хорошо работает.

Вы в группе яхт с подветра у судейского судна. Можно предположить, что каждый из них думает: «Я

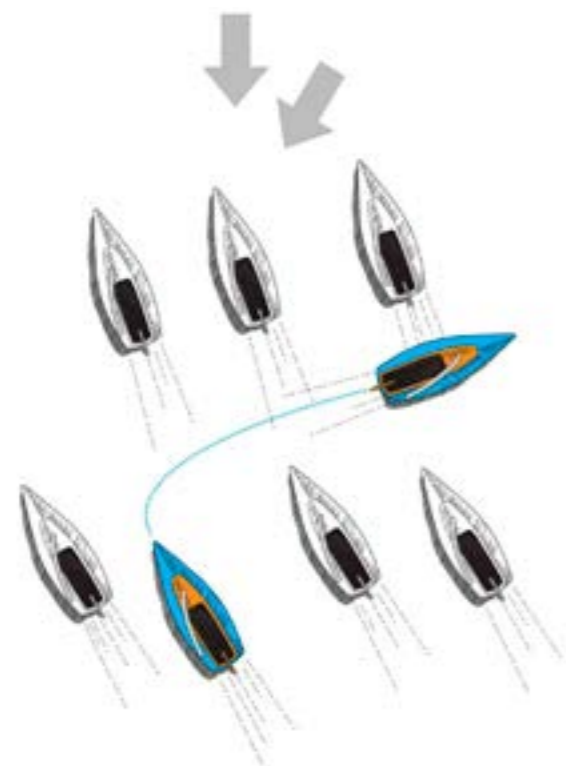


Рис. 3: Ранний выход левым галсом
Часто быстрый выход на левый галс лучше, чем поздний, особенно, если вы уверены, что окружающие соперники сохраняют курс на галсе. Ранний выход левым галсом дает вам больше времени на лавировке, чтобы отыграть потерянную вначале дистанцию до лидеров.

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. ■

