

Матч-рейс своими руками

Андрей Петров. Фото автора

Судьбу этой поездки определила наша встреча с Артемом Брумом, директором парусной школы **AB Sailing**, на последней Московской бот-шоу. С Артемом мы были знакомы еще по студенческому яхт-клубу ленинградской «Корабелки», и с тех пор ни разу не виделись. И вот теперь он пригласил нашу редакцию на одно из мероприятий, которые школа проводит в Черногории. Так в начале ноября 2012 года мы стали участниками учебно-тренировочных гонок, проходивших в формате «матч-рейс» на акватории Бока-Которского залива Адриатического моря.

Матч-рейс уже давно вошел в число наиболее популярных направлений парусного спорта. Традиционно считается, что эта дисциплина берет начало в гонках на Кубок Америки, которые и представили миру такой формат проведения соревнования, когда две яхты выясняют отношения в схватке между собой, один на один. К счастью, в России матчевые гонки тоже популярны: проводятся (пусть и не так много, как хотелось бы) соревнования, есть талантливые яхтсмены. Можно вспомнить успехи на международной арене наших гонщиков Евгения Неугодникова, Андрея Арбузова, Сергея Мусихина, яркое выступление в олимпийском матч-рейсе Екатерины Скудиной. Признаемся, наше любимое парусное соревнование из тех, что проходят на Северо-Западе, это матч-рейс «Паруса Белых ночей», наблюдая за которыми мы и черпаем свои знания об этом виде парусного спорта. Знания, конечно, поверхностные, чисто теоретические. Меж тем, попробовать самим погоняться тоже хотелось, а тут

– такое предложение! Понятно, что мы приняли его большой с радостью и благодарностью.

Porto Montenegro

В названии мероприятия, организованного школой **AB Sailing**, было зашифровано имя новенькой марины, на базе которой проводились гонки – Porto Montenegro Cup 2012. Porto Montenegro – это, если так можно выразиться, черногорская «стройка века», которая осуществляется в тесном сотрудничестве с западноевропейскими партнерами, и чья стоимость оценивается более чем в 1 миллиард долларов США. На территории бывшей югославской военно-морской базы создается (внимание!) «самая большая в мире марина для суперяхт». Именно так нам представил проект один из менеджеров яхтенного порта, значительная часть которого сейчас уже построена и активно функционирует. Марина рассчитана на 620–630 яхт-мест, в том числе для 150 суперяхт (более 150 м в длину). Раскинувшийся почти на километр вдоль



живописного побережья, новый яхтенный порт расположен в черте курортного городка Тиват, и его пафосная современная набережная гармонично стыкуется с исторической городской эспланадой.

В Porto Montenegro уже построена протяженная причальная стенка с комплексом зданий, включающим в себя элегантный апарт-отель, квартал бутиков и ресторанов, административный корпус. Конечно же, в марине есть все для обеспечения стоянки катеров и яхт, и надо сказать, причалы ее не пустуют. Большие моторные (в основном) и парусные яхты под всевозможными флагами ошвартованы здесь, готовые провести не самую холодную зиму Тивате, где столбик термометра даже в январе редко опускается ниже 10–15 градусов. Средиземноморский климат Адриатического побережья позволяет значительно расширить и сезон активного яхтинга. Для людей, привыкших к сытной, промозглой осени, здешние 20 градусов в ноябре кажутся просто раем земным. А еще – свежая еда, недорогое местное вино, мандарины прямо с дерева во дворе... Вот в таких условиях приходится иногда работать нашему брату-журналисту!

В рассказе о Porto Montenegro нельзя обойти вниманием и бережное отношение черногорцев к своей истории. Так, среди большого строительства выделяется своей завершенностью небольшой музейный комплекс

Naval Heritage Collection – прекрасное собрание артефактов, напоминающих о богатых мореходных традициях Адриатики, повествующих об истории мореплавания в этом регионе. Не заметить музей невозможно еще и потому, что напротив него установлен на постамент самый крупный экспонат – югославская подводная лодка Р-821. Жаль, что вход для ее осмотра будет открыт только в следующем году.

Начало

В гонках Porto Montenegro Cup, недельная программа которых предусматривала как непосредственно соревнования, так и ежедневные теоретические занятия с «разбором полетов», приняли участие 4 команды. Одной из них руководил сам Артем Брум, представляя свою школу АВ Sailing. Другой экипаж, целиком состоящий из выпускников той же школы, прилетел на матч-рейс из Сургута. Третья команда состояла из яхтсменов тиватского яхт-клуба «Дельфин». Выступать за «Катера и Яхты» мы прилетели в Тиват втроем, вместе со мной был мой друг и товарищ по яхте Андрей Третьяков и его сын Дмитрий – 19-летний яхтсмен-гонщик, успешно выступающий сейчас в классе «Лазер-радиал». Отмечу, что и у черногорского экипажа в составе был молодой «лазерист» из сборной, лишь недавно по возрасту пересевший с «Радиала» на «Лазер-стандарт».

Гоняться предстояло на современных 8-метровых килевых яхтах Blu 26, которые предоставил клуб Porto Montenegro. Лодка интересная, спортивная как по своему дизайну, так и по ходовым качествам. С моей точки зрения для проведения матчей у нее только один недостаток – она спинакерная. Называю это недостатком просто потому, что постановка спинакера требует отдельных усилий экипажа в тренировке и исполнении этого технического элемента, а более простой в работе генакер позволяет целиком сосредоточиться на тактике гонки. Впрочем, в матч-рейсе все равны, все на одинаковых лодках.

Что касается гоночной теории, то тут нам всем крупно повезло: целую неделю с нами занимался Невен Баран (Neven Baran), международный судья и международный ампаир из Хорватии. Невен привлекается к судейству на самых престижных соревнованиях планеты, в том числе Кубке Америки и Олимпийских играх. Судей такой квалификации в мире не больше 20 человек. Среди них, кстати, и генеральный секретарь ВФПС Олег Ильин. С Олегом Алексеевичем мы давно знакомы по работе на «Парусах Белых ночей» в Петербурге, и мы всегда искренне рады общению с этим интеллигентным и глубоко профессиональным человеком. И вот новый подарок судьбы – учеба под руководством Невена Барана, который был



Команда «Катеров и Яхт» (А.Петров, Д.Третьяков, А.Третьяков) вместе с руководителем школы АВ Sailing Артемом Брумом возле яхт Blu 26



Невен Б́аран проводит теоретическое занятие

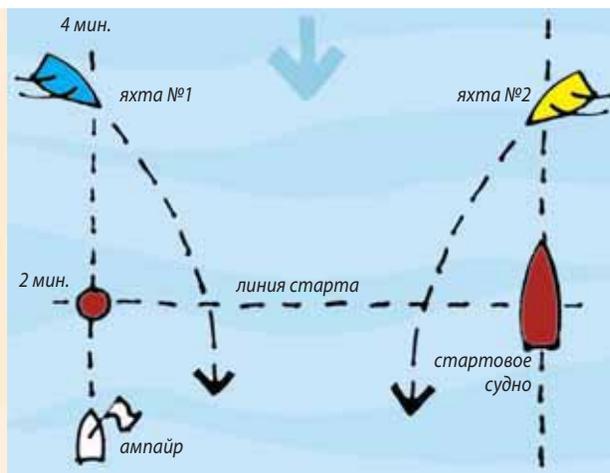


Схема входа яхт в зону по сигналу «Подготовительный»

для нас в эти дни и преподавателем, и судьей, и тренером.

В первый же день планы провести ознакомительные выходы и тренировки на Blu 26 оказались разрушенными – почти штормовой ветер не располагал к испытаниям новой для нас техники. Тем более, что в составе трех российских команд было всего по 3 человека, а на Blu 26 довольно большая площадь парусов (грот – 21 м², генуя – 19 м²), и для эффективной откренки элементарно не хватало веса. Зато появилась возможность провести экскурсию в Котор и полноценное теоретическое занятие на берегу. Начали изучение матч-рейса с азов, ведь опыта участия в таких гонках не было ни у кого из нас.

Контроль

Что самое главное в матч-рейсе? В чем состоит концепция ведения гонки? По мнению Невена, это – контроль. Постоянный контроль соперника. Именно с этого понятия и начался рассказ хорватского специалиста о матчевых гонках. На старт выходят только две лодки, и этим определяется отличная от гонок флота философия ведения борьбы на дистанции. Вам не

нужно постоянно поддерживать максимальную скорость, вам не нужно быть быстрее большого числа других участников – вам надо опередить одну единственную лодку. Поэтому в течение всей гонки вы должны непрерывно контролировать соперника. В контроле – ключ к победе. Если вы расходитесь с соперником, оставляя его на противоположном галсе, то должны четко понимать, что в этот момент утрачиваете над ним контроль. Это решение (бросить соперника) контролирующая лодка может принять только осознанно, преследуя конкретные цели и будучи абсолютно уверенной в перспективности своего замысла. По словам Б́арана, лишь в редких случаях (не чаще 10%) гонщики отказываются от контроля и ложатся на противоположный по отношению к контролируемой яхте галс: «Даже если туда (например, в берег) пошел Рассел Коутс, вы в своей гонке не должны просто копировать этот маневр. Если вы решили пойти за Коутсом, то должны понимать – зачем вы это делаете!». Конечно, чтобы осуществлять контроль, вы должны уметь в нужное время поддерживать необходимую для каждого конкретного маневра скорость яхты.

Если надо стоять, то уметь остановить и удерживать лодку на месте, но в другой момент – быстро разогнать ее и наращивать ход.

Старт

Процедура подачи сигналов с судейского судна мало отличается от стартовой процедуры в гонках флота, за исключением нюансов. Так, например, есть разница в применении правила 42 ППГ: в матчевых гонках использовать двигатель можно только до сигнала «Предупреждение» (5 минут). В матч-рейсе принят 7-минутный отсчет времени (стандарт – 10 минут, но все чаще применяют 7-минутную процедуру). В промежутке с 7 до 4 минут ведется обычное судейство. Если в это время произойдет какое-то нарушение правил, то по этому поводу соперники могут подать протест, который будет разобран после гонки по возвращении на берег. Начиная с момента подачи сигнала «Подготовительный» (4 минуты до старта) считается, что лодки находятся в гонке, после этого их начинает судить ампайр.

За 4 минуты до старта участники должны находиться на внешней стороне от воображаемых перпендикуля-

ров, восстановленных к концам стартовой линии. При этом яхта, несущая желтый флаг, располагается справа, на стороне стартового судна, яхта с синим флагом – слева, со стороны второго стартового знака. Ампаир контролирует исполнение процедуры желтой яхтой, дежуря на линии перпендикуляра слева, в то время как на стартовом судне присматривают за синей яхтой. Если в момент сигнала «Подготовительный» лодка окажется в зоне внутри перпендикуляров, она будет наказана штрафом (пенальти). На этом

ков, но все-таки не является чем-то исключительным.

В первый день соревнований перед нами была поставлена задача отработать грамотный вход в предстартовую зону и последующий старт из выгодной позиции. Конечно, присутствие в нашей команде Третьякова-младшего существенно облегчало ее исполнение: его «олимпийский» опыт позволял нам довольно уверенно вести борьбу до старта и хорошо проходить лавировку. После огибания верхнего знака многое зависело уже и от нас с

позиции и показывая наглядные примеры, рисуя курсы относительно ветра и раскладывая галсы при помощи маленьких пластиковых яхт.

«Ни один гонщик сознательно не будет брать старт на дальнем конце стартовой линии, все стремятся уйти на дистанцию правым галсом из-под стартового судна. По той простой причине, что это – выгодная позиция для контроля. Поэтому задача яхты, входящей справа, отстоять свою зону, не пустить в нее яхту с синим флагом. А задача синей яхты – пробиться в эту зону. А вы сегодня добровольно отдавали выгодную позицию, но при этом соперник ни разу не воспользовался этим подарком. Поэтому со стороны вся ваша борьба выглядела совершенно бессмысленной. Вы не стремились получить контроль над оппонентом, вся ваша борьба – это попытка «повесить» сопернику пенальти, попытка заставить его ошибиться. Но, пенальти – не самоцель! Цель, как мы помним – контроль соперника. А в данном случае, контроль – это наиболее выгодная позиция на старте».

Наученные новым опытом и обогащенные знаниями, на следующий день мы провели свои гонки уже более осмысленно.

Продолжение следует

Время, мин.	Зрительный сигнал	Звуковой сигнал	Значение
7 (10)	Флаг «F» показывается  ↑	один	«Внимание»
6	Флаг «F» убирается ↓		
5	Цифровой выпел показывается  ↑	один	«Предупреждение»
4	Флаг «P» показывается   ↑	один	«Подготовительный»
0	Убираются сигналы «Предупреждение» и «Подготовительный» ↓	один	«Старт открыт»

этапе задача каждой яхты состоит в том, чтобы после сигнала войти в зону старта максимально быстро, получив, таким образом, тактическое преимущество над соперником.

За 2 минуты до старта заканчивается время входа в предстартовую зону. Если какая-то из яхт к этому моменту все еще не пересекла стартовую линию с внешней стороны, она будет наказана пенальти. В некоторых случаях одному из участников удастся, своевременно войдя в зону по сигналу «Подготовительный», навязать борьбу зазевавшемуся сопернику и, умело маневрируя и используя правила, не пускать его в предстартовую зону в течение 2 минут, зарабатывая пенальти сопернику и получая преимущество в гонке еще до старта.

Наконец, на исходе последней минуты отсчета подается сигнал «Старт открыт». В матчевых гонках это вовсе не означает, что в этот момент нужно стартовать. Вы можете сколь угодно долго вести борьбу в предстартовой зоне, отжимая и уводя соперника от линии старта, а уже потом, улучив удобный для вас момент развернуться и уйти на дистанцию. Такое, конечно, возможно только при значительной разнице в классе и опыте соперни-

Андреем, ведь опыта несения спинакера у «лазеристов» нет. Скажу честно, мы свою роль исполнять научились не сразу, довольно долго приспособляясь к рангоуту, экспериментируя с техникой постановки и уборки спинакера, но – справились. А вот свои тактические ошибки без помощи со стороны мы даже не замечали.

Вечером того же дня состоялось и первое коллективное обсуждение гонок.

Оказалось, что своими маневрами в предстартовой зоне мы сильно озадачили нашего учителя. Невен вышел к доске и расположил на ней макеты яхт. «Кто-нибудь может объяснить мне, почему сегодня вы все совершали одно и то же странное действие? – спросил он окруживших его «любителей паруса». – Почему яхта с желтым флагом, войдя в зону, проходит на сторону левого знака, а синяя яхта при этом совсем не стремится занять выгодную позицию справа, у стартового судна, а также начинает маневры у дальнего знака стартовой линии? Почему весь день вы стартуете из-под дальнего знака?». «А как надо?» – наивно переспросили его мы.

И Невен терпеливо объяснял, выкладывая на доске варианты стартовой

