

Андрей Петров ♦ В период с 18 по 24 марта 2013 года в черногорской марине Porto Montenegro будет проходить второй учебно-тренировочный матч-рейс, организуемый парусной школой AB Sailing на акватории Бока-Которского залива Адриатического моря. В соревнованиях, впервые состоявшихся минувшей осенью, принимала участие и команда «Кия». Сегодня мы продолжаем рассказ об этом событии, начатый в предыдущем номере нашего журнала.

Матч-рейс своими руками. Часть II



Фото автора и А. Брума

Обсуждение результатов первого гоночного дня касалось не только умения стартовать, но и безопасности маневрирования. Если в первом вопросе Невен Баран (Neven Baran) был просто удивлен нелепостью наших действий, то, говоря о втором, наш хорватский судья и наставник казался уже не на шутку сердитым. Дело в том, что по ходу нескольких матчей случались столкновения лодок, одно из которых закончилось появлением небольшой пробоины в борту.

Матч-рейс, как шутят гонщики, весьма контактный вид спорта. Борьба, особенно на престоарте, ведется плотная, порой – на грани разумного. И хотя, по убеждению Барана, матчевая гонка – это прежде всего контроль соперника,

многие пытаются вынудить оппонента совершить нарушение правил только ради его наказания, пенальти. Понятно, что без столкновений и повреждений в таком деле не обходится. И вот на этот счет у Невена позиция жесткая: лодку от столкновения необходимо беречь не только по правилу 14 (Избегание контакта), но и по самому духу яхтинга. Думаю, это у него от Кубка Америки, это там неосторожное маневрирование может привести к катастрофическим последствиям. А на небольших лодках, да в слабый ветер, чувство опасности, конечно, притупляется. Даже оставленный в залоге депозит не всегда охлаждает боевой задор яхтсмена-гонщика. На этот случай у Невена был припасен анекдот: «Знаете, чем отличается серьезный ущерб от катастрофиче-

ского? Серьезный ущерб, это когда яхте нанесены повреждения, требующие большого ремонта. А катастрофический ущерб – это любой, даже самый незначительный, ущерб, причиненный ВАШЕЙ яхте». Золотые слова!

Оверхелм и другие нюансы

Яхта *Vlu 26* центрована таким образом, что резкое движение румпелем приводит к довольно выраженному повороту корпуса вокруг оси килля с заносом кормы. Если у вас над кормой нависает нос яхты-соперника, то, например, резко увалившись, вы с большой вероятностью ударите транцем преследующую вас лодку. Помимо двух-трех опасных схождения по сигналу «подготовительный», одно из которых и закончилось повреждением яхты, именно эту ситуацию можно было несколько раз наблюдать на гоночной дистанции в первый день наших соревнований. Чаще всего это происходило после требования одного из соперников изменить курс, адресованного другой яхте. Тонкость оценки момента состоит в сочетании правил 11 (когда яхты находятся на одном галсе и связаны, то наветренная яхта должна сторониться подветренной яхты) и 16 (яхта, имеющая право дороги, должна дать другой яхте место, чтобы сторониться). Однако и сторониться тоже надо с умом! Если в ответ на требование места рулевой резко и выражено переключает руль, возникает ситуация, описанная выше – его лодка кормой бьет преследователя в скулу. Такое действие (в английской транскрипции – *overhelm*) расценивается ампаиром как избыточная и неоправданно быстрая реакция и наказывается штрафом.

Главная рекомендация Невена обеим сторонам в такой ситуации: не доводите до столкновения. Своими действиями покажите ампайру, что готовы исполнить предписание ППГ, что дадите место для маневра, а соперник не поворачивает, или, наоборот – готовы маневрировать, но требующая места яхта не позволяет вам сторониться. После этого подавайте протест, и судья на воде вынесет правильное решение. Ни один ампаир не займет вашу сторону, если вы демонстративно подставите лодку под удар, чтобы показать, «как я был прав, а он ошибался».

Участие в соревнованиях в Тивате научило нас не только азам борьбы на дистанции матчевой гонки, но и пониманию судейства. Во многом этому способствовали беседы с Невеном, который в течение всего времени, что проходили гонки, часто рассказывал нам о нюансах ампаиринга, о том, как принимаются решения, на что судьи обращают внимание. Ампаир, вообще, интереснейшая фигура в системе судейства: правилами не предусматривается возможность каким-либо образом изменить или исправить принятое им решение. Обслуживая гонку, ампаир никогда сам не вмешивается в борьбу, которую ведут соперники, а лишь реагирует на протестовые сигналы со стороны участников. Вы можете нарушать правила, но если никто из гонщиков не поднял протестовый флаг – никакой реакции на нарушение не последует! Исключения составляют правила 2 (Честная спортивная борьба), 31 (Касание знака) и 42 (Средства движения) и уже упомянутое правило 14, решения по которым

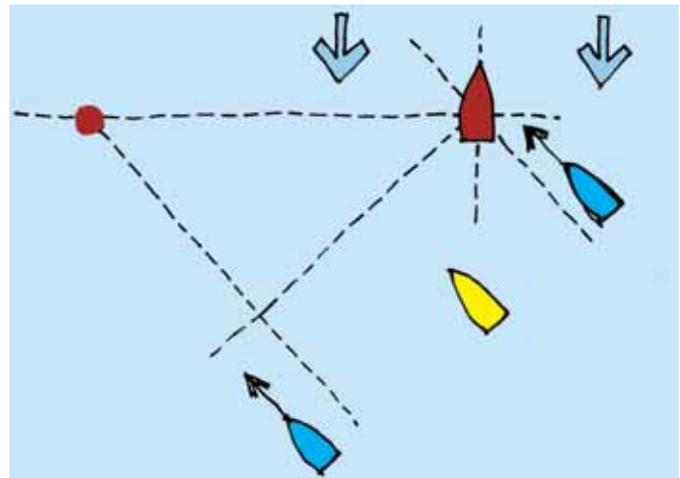


Рис. 1. Невыгодные позиции для старта. В этом положении «синих» могут выдвинуть за знак

судья на воде может принимать самостоятельно, действуя как рефери. В этой связи забавно было услышать признание Невена о том, что навалы на знак чаще всего остаются за рамками внимания судей, ведь один из основных принципов ампаира – судить то, в чем на 100% уверен. А положение катера на дистанции, когда он следует позади догоняющей яхты, мешает увидеть момент касания.

О пользе коровьего оверштага

Новый гоночный день показал, что уроки первых гонок усвоены хорошо. Ни одного нового столкновения и реальная борьба на престоарте. Пока две команды на воде, две другие наблюдают за матчем с судейского судна. И не просто наблюдают: им отведена роль бригады, исполняющей стартовую процедуру (отсчет времени, подача визуальных и звуковых сигналов) и контролирующей чистоту входа в 4-минутную зону и в зону предстарта яхты с желтым флагом. Мало того, что это самостоятельные знания и навыки, которые мы получили в ходе соревнований, так еще и посмотрели на гонки глазами судей.

Сегодня все действуют уверенней, маневры осмысленны, хоть, порой, и не хватает выдумки. Входить в зону научились, навязывать контроль, вроде бы, тоже получается. А вот освободиться от него пока получается не очень... Невен обращает на это наше внимание во время перерыва на ланч, который мы организуем прямо на борту судейской яхты: «Почему вы не пытаетесь выйти из под контроля? Почему у вас теперь «синие» сразу сдаются на милость «желтым»?». И тут же предлагает несколько возможных вариантов развития событий. Как универсальный случай – одновременный вход в зону и привод до левентика. «А дальше смотреть на маневр соперника, пытаться его перестоять, дожидаться его ошибки». Говорят, так поступают многие гонщики. Когда две яхты борт о борт заходят в левентике, задача «синих» – первой набрать скорость и с ходом пройти «желтых» с наветра. Или, наоборот, отстав, увалиться под корму соперника. Если же «желтые» сами замешкались на входе, и вы можете пройти по курсу у соперника в правую нижнюю зону – не упускайте этот шанс!

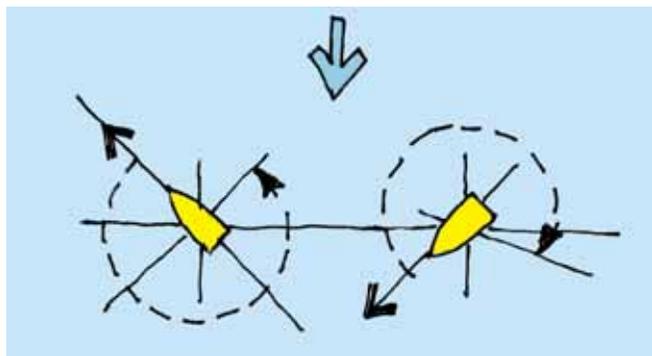


Рис. 2. Правило C7.2 ППГ

Основное, что удалось понять и осмыслить в «науче стартовать», можно представить в виде нескольких рекомендаций:

- задача яхты, идущей под желтым флагом, защищать свою правую стартовую зону и подветренную позицию;
- задача «синих» – пройти в эту зону, перехватив инициативу контроля;
- все линии, предусмотренные стартовой процедурой, надо проходить вовремя, сразу по сигналу;
- следует просчитать все расстояния в секундах, в частности – расстояния в зоне старта, знать, за сколько секунд вы проходите до стартового судна, от судна к дальнему знаку и т.д.

Во время обеденного перерыва Невен предложил нам разобраться и с другой типовой ситуацией, которая, по его мнению, не очень нам поддавалась. Речь – о грамотном исполнении штрафных санкций, оправдании после «повешенных» на нас пенальти, говоря попросту – о раскрутке.

За годы, проведенные в «домашнем» яхтинге, в голове крепко засело понятие «наказание в один оборот» в его просторечном выражении «раскрутиться на 180». В матч-рейсе же даже в вопросе оправдания есть свои нюансы, о чем и напомнил наш учитель во время «разбора полетов». В матчевых гонках правило 44 (Наказания...) не действует. Здесь применяется своя система наказаний, изложенная в разделе C7. Так вот, оправданием в один оборот на острых курсах будет уваливание с поворотом фордевинд и дальнейшим приведением до курса острый бейдевинд (вам не обязательно ложиться на прежний галс!). Вот, где пригодился «коровий оверштаг»! На полном курсе исполнение наказания это поворот оверштаг с последующим уваливанием до бакштага (на курс, составляющий более 90 градусов к направлению истинного ветра). Схематично оба варианта изображены на рис. 2:

- 1) «Когда яхта находится на участке дистанции в направлении к наветренному знаку, она должна сделать поворот фордевинд и, настолько быстро, насколько разумно возможно, привести до курса крутой бейдевинд».
- 2) «Когда яхта находится на участке дистанции в направлении к подветренному знаку или к финишной

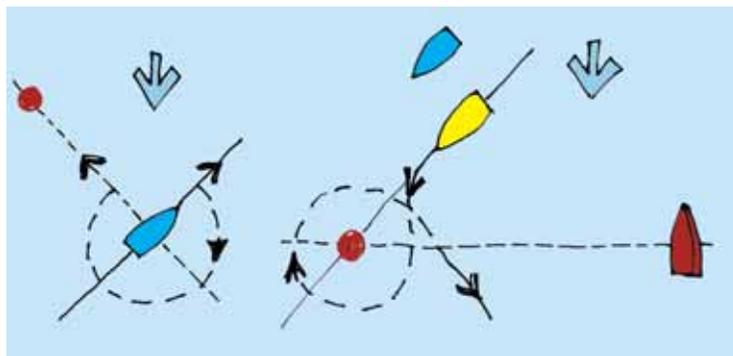


Рис. 3. Некоторые варианты исполнения наказания

линии, она должна сделать поворот оверштаг и, настолько быстро, насколько разумно возможно, увалиться на курс, составляющий более 90 градусов к направлению истинного ветра».

Такое определение, а также тот факт, что «раскрутиться» можно не сразу после получения пенальти, а на любом участке дистанции и в любое время вплоть до самого финиша, не только делают само оправдание вполне динамичным элементом, но и тактически обогащают гонку. «Если вы лидируете, но имеете в своем пассиве пенальти, не спешите исполнять наказание! Отложите это на тот момент, когда почувствуете, что имеете достаточно весомое преимущество над соперником. Или сделайте оправдание одним из маневров прохождения дистанции» – советует Невен Баран.

И действительно, оправдаться можно, например, на «лэй-лайн», в момент поворота на верхний знак, или во время одного из поворотов на полном курсе, или перед финишной линией. Можно даже (неожиданный вариант!) сделать это элементом самого финиша – обогнувшись вокруг финишного знака. Иногда этот маневр может оказаться спасительным, если на хвосте у вас висит соперник – нужно помнить, что правило 18 (Место у знака) применимо и для знаков стартовой/финишной линии! Выбирайте удачный момент, используйте ошибки соперника и – исполняйте наказание без существенной потери преимущества. Именно эта задача стала основной темой тренировок, которые состоялись на третий день, заменив собой гонки.

Тяжело в учении...

К концу второго гоночного дня накопилась физическая усталость – к этому моменту каждый из 4 экипажей провел по 12 матчей – завершились два полных раунд-робина. Кроме того, в голове лежал целый ком новой информации, которая требовала осмысления. Поэтому команды «на ура» встретили решение организаторов четверг провести в формате тренировок, в ходе которых отработать типовые элементы матч-рейса: варианты входа в стартовую зону, технику старта, тактику оправданий.

Надо отдать должное Невену – он большой затейник! Шесть часов на воде пролетели как один. Невен моделировал ситуации, добиваясь от нас точного и осмысленного ис-

полнения маневров, а мы снова и снова сходились, стартовали, раскручивались, выслушивая комментарии и советы, которые наш учитель давал тут же, не дожидаясь перерыва, просто подъезжая к нам на катере. Поначалу было трудно привыкнуть к постоянной смене задач, которые Невен ставил перед командами, которые находились на воде (еще две ожидали своей очереди поблизости, расположившись на судейском судне). Например: «синие» стартуют первыми, имея в пассиве штраф и должны оправдаться до верхнего знака». Поднимаемся наверх и выбираем момент для оправдания, раскручиваемся – ура, задание выполнено! – и в этот момент звучит команда с катера: «Еще один штраф!». И – снова в бой. Вскоре к этой манере ведения тренировки мы привыкли, и занятия стали необременительными и даже веселыми. Этот день нам всем очень помог. Мы немного отдохнули, сбросили напряжение, разложили по полочкам в голове накопленную информацию.

В этот же вечер в конференц-зале яхт-клуба Невен Баран прочитал лекцию по правилам парусных гонок (Часть 2: «Когда яхты встречаются»). Послушать ее собралось почти все «русскоязычное население» Тивата – капитаны и владельцы российских яхт, ошвартованных в Porto Montenegro и близлежащих маринах. Большое внимание было уделено трактовке правил, особенно применению таких понятий, как «надлежащий курс» и «связанность».

... Да здравствует матч-рейс!

В пятницу было безветренно, но все-таки удалось провести еще один раунд-робин, после чего команды собрались в яхт-клубе для подведения итогов и награждения победителей. Подсчет очков не занял много времени, и к вручению призов перешли довольно быстро (к тому же, в одной из местных таверн уже был накрыт праздничный стол). Хозяева соревнований (имею в виду AB Sailing) подготовили замечательные награды – большие памятные амфоры, хранящие тепло и уютную атмосферу Адриатического побережья. Мы свой приз за I место в гонках в целостности и сохранности доставили в Петербург и оставили на хранение у нашего рулевого – Димы Третьякова. Наша победа на 80% состояла именно из его знаний и умений, а мы могли добавить к этому только силу взрослых людей и некоторый опыт. Впрочем, весь мировой матч-рейс строится на именах рулевых, такова уж специфика.

За ужином обсуждали перспективы проведения таких учебно-тренировочных гонок, придя к общему выводу о том, что мероприятие удалось и должно стать постоянным, календарным. Хотя и так, уже по ходу гонок, было ясно, что идея, которую реализовал Артем Брум вместе со своей школой и Невеном Бараном, работает, и работает прекрасно. Можно обсуждать распорядок дня, можно менять программу недели, но сам факт состоятельности регаты никакого сомнения не вызывает. Редакция журнала искренне признательна Артему за приглашение на прошедшие матчевые гонки и будет рада когда-нибудь в обозримом будущем повторить этот интереснейший опыт. *Л*



Разбор полетов

Компания AB Sailing

Единственная в России школа, совмещающая обучение, участие в европейских регатах и проведение учебных мероприятий, на которые привлекаются ведущие мировые специалисты в области паруса. Школа обладает собственным постоянно обновляемым флотом яхт, имеющих разное вооружение. Различные комбинации лодок позволяют проводить как спарринги, так и тренировочные гонки на разных моделях, которые дают возможность в плотной борьбе оценить разницу в спинакерных и генакерных яхтах, научиться оценивать их лавировочные качества, перенастраиваться на лодку с другим характером. Школа проводит различные курсы обучения, сборы, учебные матч-рейсы, тренировочные регаты. Желающие могут также принять участие в различных регатах на борту школьной яхты – от местных черногорских и хорватских гонок до чемпионатов мира и Fastnet Race.



AB Sailing;
тел.: +382 67 845 862
absailing.ru