



## ГОНКИ В БОЛЬШОМ ФЛОТЕ

Автор: Карл Ван Дайн (Перепечатка из SOLO). Перевод: Мария Абашкина

Некоторые моно типы стали настолько популярны, и на главных регатах сейчас собираются настолько большие флоты, что это превышает всякие мыслимые пределы. А на воде возникают тактические и стратегические проблемы, и для того, чтобы добиться успеха, гоняясь в большом флоте, нужно соответственно изменить свою стратегию и тактику.

Самый главный принцип для гонок в большом флоте заключается в следующем: чем больше флот, тем меньше вы должны обращать внимание на другие яхты, и пройти гонку так, как сами считаете нужным. Гонки в большом флоте сильно отличаются от матч-рейса, где каждый маневр соперника необходимо проанализировать и соответственно корректировать свою тактику и где каждый маневр выполняется с учетом того, как отреагирует соперник. Попытка применить подобную тактику в большом флоте, как правило, приводит к плачевному результату.

Из этого общего принципа вытекает ряд практических правил для гонок в большом флоте. Во-первых, не надо играть в тактические игры с одним или двумя другими участниками. Всякий раз, когда вы это делаете, вы теряете из виду всех остальных. Хотя, по крайней мере, у гонщиков-одиночек это и не вызывает сомнений, но в пылу гонки они об этом как-то слишком часто забывают. (Это правило также важно для тех, кто уча-

ствует в гонках с гандикапом, хотя здесь все это и не так очевидно. Яхты с одинаковым рейтингом составляют лишь небольшую часть каждого флота, и часто появляется иллюзия, что они идут в малом флоте, где важны тактические маневры.)

Во-вторых, во время движения острыми курсами не уходите от флота в сторону, чтобы оказаться в свободном от флота пространстве. В любом флоте гонщики, идущие впереди, имеют хоть капелюк способностей и будут действовать таким образом, чтобы выйти на благоприятную сторону. И если вы в лавировку ушли далеко в поисках свободного пространства, вам придется сделать поворот оверштаг и удалиться от благоприятной стороны, и потом вы отстанете от основного флота, как раз тогда, когда придет ожидаемый порыв ветра.

В-третьих, если вы идете в основном флоте, не суетитесь. Проще сделать поворот, когда вам кто-то закрывает ветер или идет правым галсом. Те, кто бессистемно пытается выйти на наветренную часть дистанции, избегая встреч с другими яхтами, и отказывается проходить по корме, демонстрирует поведение беспорядочно двигающегося бильярдного шара. И вряд ли такое поведение будет успешной заменой хорошо продуманной и реализованной стратегии. Конечно, есть счастливые исключения из всех правил. Например, на Золотом кубке один скромный финнист так объяснил мне, почему

в одной из гонок он лидировал на первом знаке. Он начал гонку на благоприятной левой стороне стартовой линии и хотел сразу же сделать поворот оверштаг и уйти на правую сторону, которая, как ему казалось, была выгодной. Но, увы, у него не было места для поворота, и ему пришлось ждать, пока, по крайней мере, 50 яхт сделают поворот, поэтому он шел правым галсом, пока последняя наветренная яхта не легла на левый галс. Как только ему удалось скрутиться, ветер зашел на несколько градусов, и он первым выскочил на знак левым галсом.

На свободное от флота пространство лучше выходить сразу после старта, особенно если сплошная стена лодок с наветренной стороны закрывает вам весь ветер. Но, когда идешь в большом флоте, как я заметил, выйти на свободное пространство практически невозможно. Когда кажется, что вы уже выбрались туда, кто-то всегда оказывается с наветренной стороны. Но если вам, в конце концов, действительно удалось выбраться на свободное пространство после неудачного старта, то вы, как правило, оказываетесь далеко позади всех. Поиски свободного пространства приведут только к тому, что вы будете плестись в конце, здесь исключение составляет только курс фордевинд. Идти в отработанном ветре примерно так же весело, как бежать за уходящим автобусом. Как ни странно, но, к счастью, если следовать заранее продуманной стратегии (хорошо продуманной, а не такой, как у нашего скромного финниста), как правило, вы выходите на достаточно выгодную позицию, и проблема свободного пространства решается сама собой.

При попутных курсах, общий принцип тот же самый, но с одной оговоркой: держаться подальше от больших скоплений яхт, особенно при слабом ветре. Много лет назад Билл Кокс познакомил меня с эффектом, который называл снеговой щит. Скорость ветра возрастает, а затем падает у любого скопления яхт, поэтому те, кто идет «в толпе», даже те, кто идет с наветренной стороны, попадают в полосу более слабого ветра. Такой же эффект присутствует, когда много яхт на стартовой линии и на знаке. И избежать этого пока не получается.

Бороться с этим легче на фордевинде, чем на бакштаге, когда отклонение от курса не так важно, хотя это и приведет к дополнительным маневрам, но один маневр перед подветренным знаком сделать быстрее, чем ползти в ветровой тени.

На бакштаге если слишком далеко уйти на ветер, то путь до знака сильно увеличится, и результат окажется хуже, чем если бы вы двигались с остальным флотом. Только при слабом ветре, когда эффект снежного щита, по-видимому, наибольший, движение таким длинным курсом, в обход остальной части флота, принесет плоды.

Старт в большом флоте также представляет определенные сложности. Место в первом ряду на стартовой линии хотя и чрезвычайно важно, но этого недостаточно, чтобы гарантировать хорошее начало. Важна также маневренность и возможность следовать своей стратегией, разработанной перед гонкой, с минимумом вме-

шатательства со стороны остальной части флота. Гонщики, которые не привыкли стартовать в большом флоте, даже не задумываются об этом, так как в небольшом флоте эти задачи легко решаются. Например, если правая сторона более благоприятна, избегайте скопления яхт, даже если стартовать у этого конца линии выгоднее, и обеспечьте себе возможность быстрее скрутиться на левый галс после стартового сигнала. Если вы считаете, что сразу после старта ветер изменит направление, попробуйте еще до того, как прозвучит стартовый сигнал, обеспечить себе пространство с наветренной стороны для поворота, когда придет заход ветра. У любой другой яхты, которая будет находиться с подветренной стороны от вас, уже почти не будет пространства для маневра. Если левая сторона более выгодна, то постарайтесь сохранить пространство с подветренной стороны, чтобы вы смогли сделать длинный правый галс и с подветренной стороны вам никто не мешал. Если это сделать не удастся, то лучше идти как можно круче к ветру. ■



На свободное от флота пространство лучше выходить сразу после старта. Фото: Гленда Кэрролл.



На бакштаге если слишком далеко уйти на ветер, то путь до знака сильно увеличится. Фото из архива Георга Сибена.