

Как быть на финише пораньше?

Александр Дружинин (с) 2006.

Часто так получается, что пока люди идут на галсе рядом, то ни один не опережает другого. Хотя и тот и другой стараются это сделать. Но как только действие переносится на дистанцию, то этих же людей разделяют на финише десятки мест. Как получается что одни приходят на финиш значительно раньше других если хода у них одинаково? Что знают и умеют гонщики из первой десятки и чего, возможно, не знают остальные? Я попробую ответить на эти вопросы. Мы не будем рассматривать очную борьбу между участниками, контроль соперников и приемы именно личной борьбы. Речь пойдет о вещах, которые просто помогут оказаться на финише на пару минут пораньше. Как будто соперников нет.

Предполагается, что читатель знает основные правила расхождения и на оклик «пропусти внутреннего» реагирует адекватно. Поэтому пояснять почему один имеет право дороги, а другой нет в этой статье я не буду. Правилам посвящен отдельный материал. Здесь будем говорить о трех вещах, которые помогают больше всего. Старт, заходы и течения. Именно в таком порядке по убыванию значимости. Итак, как пораньше дойти до финиша.

Старт.

Гонка в дисциплине курс-рейс на парусной доске идет 20-25 минут. При этом довольно часто глиссировать может только первый эшелон ушедших со старта. Поэтому значимость стартов в гонках на парусной доске гораздо выше, чем в остальном парусном спорте. С него и начнем.

Линия.

Старты в дисциплине курс-рейс даются через линию. Старт «через ворота» сейчас не применяют. Если слишком много участников – просто организуют дополнительный отбор или деление по флотам. Поэтому все, о чем здесь будет говориться, касается только старта через линию.

Линию старта всегда ставят поперек ветра. Направление на первый знак – всегда против ветра. С одной стороны главное судейское судно с флаштоком, с другой линия ограничивается знаком (буй, вешка или что-то другое плавающее в воде).

Для того чтобы прийти на финиш раньше других, надо уйти со старта раньше других, а для этого надо понимать, что происходит во время стартовой процедуры. Для того чтобы понимать что происходит, нужно знать последовательность флагов и сигналов.



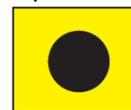
Стартовая процедура, звуковые сигналы, флаги и правила.

Обычно используют досочную стартовую процедуру - 6/3 минутную. При совместных стартах с яхтами используют еще обычную в парусном спорте – яхтенную процедуру. Разница - во временных интервалах и флагах. Поэтому рассмотрим процедуру досочную, а яхтенная нам и не особо нужна. Когда придется делить дистанцию с яхтами - тогда и уточните детали.

За 6 минут поднимается красный флаг. За 3 минуты красный флаг опускается и немедленно поднимается желтый флаг, за одну минуту желтый флаг опускается, по сигналу «Старт открыт» поднимается зеленый флаг и участники могут стартовать, т.е. пересекать линию старта в направлении первого знака. Все просто «красный-желтый-зеленый». В яхтенной процедуре используют другие флаги и соответственно другие временные промежутки. Вообще говоря, указание на используемые на конкретном мероприятии флаги и временные интервалы, обычно, содержится в Гоночной инструкции, потому что в зависимости от количества стартующих классов, количества и подготовленности участников, особенностей акватории, погоды, менталитета организаторов и судей используемые флаги и временные интервалы могут быть самые экзотические. Здесь описаны типовые.

По сигналу «Старт открыт» можно пересекать стартовую линию в направлении первого знака. Если в момент подачи сигнала «старт открыт» гонщик оказался на стороне дистанции и остался там после сигнала – это называется фальстарт. Гонщик должен вернуться и, в зависимости от действующих правил, либо пересечь линию старта еще раз, либо обогнуть один из концов стартовой линии, либо он может не возвращаться, поскольку уже дисквалифицирован.

От чего это зависит. При стартовой процедуре могут действовать специальные правила заставляющие гонщиков избегать массового фальстарта. Это может быть правило «Обогнуть концы стартовой линии» (Правило 30.1 ISAF "Round-an-end Rule"). Если во время стартовой процедуры действует это правило, то вместо желтого флага поднимается флаг «I», черный круг на желтом фоне. Флаг означает, что если участник пересекает стартовую линию и ее продолжения в направлении первого знака в течение минуты до старта, то для того чтобы оправдаться, ему необходимо обогнуть один из концов стартовой линии после стартового сигнала. За минуту до старта флаг опускают и правило начинает действовать. Иногда судьи используют более строгое «Правило черного флага» (Правило 30.3 ISAF «Black flag rule»). Это правило означает, что если вместо желтого флага вывешен черный флаг, то участник оказавшийся в треугольнике ограниченном стартовой линией и первым знаком в течение минуты до старта – дисквалифицируется. У правила есть уточнения, связанные с отменой и откладыванием гонок, но углубляться в казуистику не будем, это не поможет прийти раньше на финиш. Кому важно посмотрит в Правилах ИСАФ самостоятельно. Важно одно, если за три минуты вывесили черный флаг, то в течение минуты за линию соваться не стоит. Правила эти применяются редко, поэтому я буду рассказывать об обычном старте, но иметь ввиду их надо.



При индивидуальном фальстарте на судейском судне поднимается флаг «X» (синий прямой крест на белом фоне). Номер гонщика не называется, поскольку доораться до участника обычно невозможно. Добрые судьи иногда пытаются это сделать, но это скорее исключение. Догадываться, что у него был фальстарт, гонщик обязан сам. Если гонщик не оправдался, нырнув под линию старта, то он дисквалифицируется.



Когда фальстарт у такого количества гонщиков, что невозможно переписать их номера (слишком много, не видно или просто не успели :-), то поднимается флаг «Первый заменяющий» (треугольный флаг с желтым треугольником на синем фоне), иначе «Общий отзыв». Это означает, что старт отменен и будет проведен повторный старт.



Вот такие нехитрые правила.

Подытожим: 6 минут до старта – красный флаг, 3 минуты до старта – желтый флаг, минута до старта – флагов нет и по сигналу старт открыт «зеленый флаг» гонщики могут пересекать стартовую линию. Если вылез за линию раньше времени – нужно под нее обратно нырнуть, иначе дисквалифицируют. Важно: мешать при этом стартующим правильно нельзя!

Вопрос: Как надо брать старт?

Ответ из 5-ти пунктов:

- Точно с линии.
- С выгодной части линии.
- Точно по сигналу «старт открыт»
- С хода.
- Желательно правым галсом.

Все очень просто :-). Теперь рассмотрим по кусочкам как это делается.

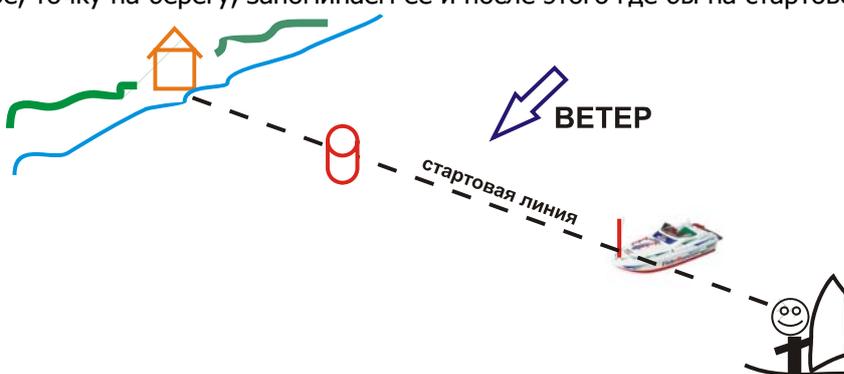
Точно с линии. Немного геометрии.

Посмотрите на фото. Есть гонщики которые думают что находятся на линии, например номер 4. Они со старта уйдут раньше и на финише будут среди первых. Есть гонщики которые пытаются на эту самую линию попасть, но встречный ветер и течение отдавливает их от линии и они проигрывают уже со старта метров 10-15. А есть гонщики которые и не пытаются на эту линию попасть, находясь на 30(!) метрах ниже линии, хотя фотография сделана за 3 секунды до сигнала «Старт открыт». Ясно, что находиться за 3 секунды до старта нужно практически на линии, т.е. не дальше 1-2 метров.



Для меня все старты делятся на две большие группы: когда можно взять створ по стартовой линии и когда нет. Что это такое створ и для чего. Есть такой эффект: если идти от судна к знаку, то будешь идти по дуге, проваливаясь подветер. Что хорошо видно на фото. Какой бы ты ни был специалист, какой бы опыт у тебя не был за плечами, если ориентироваться только по концам стартовой линии и не знать про этот эффект, то будешь идти по дуге. Находясь в середине стартовой линии, будет казаться что ты на фальстарте, если будешь находиться точно на линии. И если кажется что ты на линии, то значит ты много ниже ее подветер. Дело в том, что оглядываясь на судно и знак очень сложно понять настоящее свое положение. Для того чтобы определить свое настоящее положение на стартовой линии есть очень простой способ, предложенный стариком Евклидом. Как известно через две точки можно провести прямую линию и только одну. Так и делаем. Подходим со стороны судна, засекаем через стартовый буй и судью-стартера на катере, точку на берегу, запоминаем ее и после этого где бы на стартовой линии мы не находились, мы будем уверены (или почти уверены) в своем положении. Так пишут книжки. А что надо делать, чтобы все прошло гладко?

Первое: надо убедиться что катер не крутит на якорном конце, катер стоит в стартовой позиции и вы берете створ именно через то место, с которого будет смотреть судья.



Второе: как только взяли створ, закройте глаза и представьте в уме ту часть берега и ориентир, который только что засекали. Потом обогните судно (глаза можно открыть) и пройдите по линии, контролируя себя по своему ориентиру. Это нужно сделать для того, чтобы в ажиотаже стартовой борьбы не перепутать свое деревце с другим похожим. Кроме этого бывает, что такого замечательного деревца или домика на берегу нет. Поле ровное или лес. Приходится засекаеть створ по всяким кочкам-кустам-перепадам леса и т.д. Пока идет стартовая процедура очень легко забыть, как выглядит именно ваша кочка.

Ну и наконец третье: не стоит забывать, что если взять створ очень точно, то какая-то часть доски, туловища или паруса может оказаться на фальстарте. Поэтому я делаю небольшой запас, когда беру створ, а стартую четко по нему. Можно точно взять створ а потом при старте

давать небольшой запас. Чем меньше запас, тем лучше, но тем рискованнее. Тут выбирает каждый сам.

Если линия развернута в сторону моря – вам не повезло. Утешьтесь, что не повезло всем и набирайтесь опыта для точного чувства линии.

Если опять посмотреть внимательно на фото, то видно, что на берегу даже специальный синий домик установлен прямо в створе линии, но гонщики его не видят.

Тут важен еще и психологический момент. Часто бывает, что оказавшись на линии вы видите только неопытных участников, а все опытные гонщики остались у вас за спиной. Неопытные участники проваливаются подветер, а вы остаетесь много выше их. Умом вы понимаете, что взяв створ вы *никуда* не денетесь и на фальстарт не попадете, но толпа находящаяся *много* ниже вас нервирует и давит на мозг. «А то если створ взят неправильно, а что если катер подвинулся, а что если я ошибаюсь с кочками/елками/ориентирами..? Ну не может *так много народу* так низко провалиться!» Успокойтесь. Все в порядке. Створ взят правильно, катер не крутит, и вы ничего не напутали с кочками на берегу. Просто *именно так* и оказываются на финише раньше других. Помните, опытные участники у вас за спиной нервничают также, но они уже не раз ощущали этот мандраж и готовы к нему. Они возьмут старт точно с линии, так зачем им уступать.

Резюме: Таким образом, взяв заранее створ, при сигнале «старт открыт» вы сможете не боясь фальстарта, находиться на линии и брать старт не из глубины флота, а с первого ряда.

Выгодная сторона (часть) линии.

Выставить линию прямо поперек ветра практически невозможно. Судьи не роботы, ветер не постоянен и т.д. Поэтому не вся линия одинаково полезна. Книжки рекомендуют стартовать с той части линии, которая выше по ветру. Для того, чтобы определить какой конец линии выгоден (выше по ветру), нужно пройти по ней в обоих направлениях от судна к знаку и наоборот. К какому концу линии сложнее вырезаться – тот и выгоднее. По крайней мере на тот момент, когда вы это проверяете. Иногда ходить и не обязательно, можно просто встать на линии и посмотреть, как дует ветер. Если брать старт с выгодной стороны линии, то вы сразу можете получить бесплатных 10-15 метров высоты, а то и больше. А значит на финише вы будете на 15-20 секунд раньше.

Совет для особо привередливых: при каждом старте нужно помнить, что старт только начало гонки и после первого галса, нужно будет что-то делать и куда-то идти. Поэтому, имея ввиду выгодную сторону линии, нужно помнить что старт – часть общей тактики первой лавировки и выбирать место старта на линии уже в зависимости от этой самой тактики. Но это уже высший пилотаж. Мы пока просто берем старт с выгодной части стартовой линии.

Резюме: пройдите по линии туда-сюда и определите с какой ее части лавироваться до знака придется меньше. Оттуда и будем стартовать.

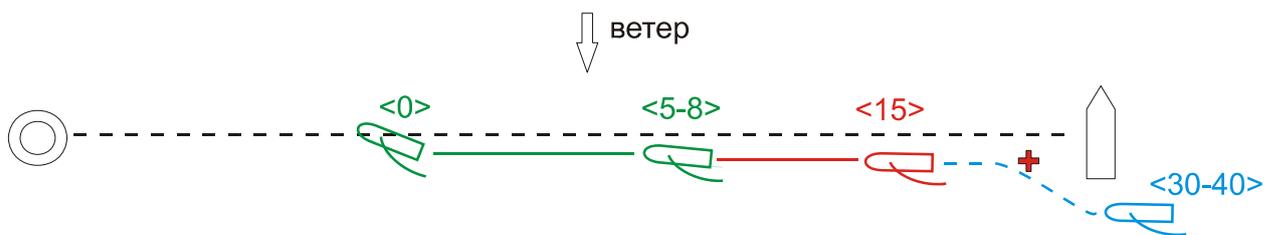
Собственно старт.

Наличие часиков со звуковым сигналом – обязательно. Есть корифеи, которые успевают смотреть на часики глазами. Честно признаюсь, я – не из их числа. Поэтому использую только часы со звуковым сигналом. Самые лучшие на сегодняшний день из известных мне специализированных таймеров – Ronstan Clear Start. Стоят порядка 80 долларов США, программируются на любые процедуры и имеют достаточно громкий звук, чтобы слышать его в шуме и гаме предстартовой борьбы. Наверно есть и другие, но я о них не знаю.

Итак, старт берется всегда правым галсом и из под линии. Есть редчайшие исключения, когда можно брать старт левым галсом и разгоняться выше линии. Эти редчайшие исключения я рассмотрю в конце.

Все делают ЭТО по разному. Я расскажу как делаю сам. На картинках я попытался изобразить основные варианты старта. Синим показан водоизмещающий режим, красным - пампинг и разгон, зеленым – глиссирование в гоночном режиме. Крестиками обозначены места где можно немного постоять. Циферками – время в секундах до старта.

Если выгодным концом линии является знак или линия стоит в целом поперек ветра и можно брать старт с середины, то я делаю так.

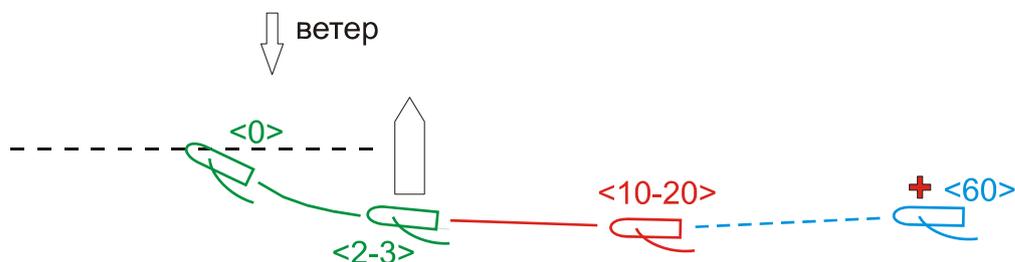


Примерно за 30-40 секунд до старта огибаем судейское судно и занимаем место на стартовой линии. Примерно за 15 секунд (линия короткая – позже, длинная - пораньше) начинаем размахиваться. Пампинг не нужен только если уже очень хорошо дует, поскольку на линии мы не одни и ветер как правило взбаламученный. Ясно, что чем больше надо пройти до места на линии с которого уйдем на дистанцию, тем раньше начинаем разгон. Задача проста: имея полный ход примерно за 5-8 секунд лечь точно на линию старта и идти на полном ходу (обе ноги в петлях, на трапеции) точно по линии. Указанное время нужно чтобы подкорректировать своё положение относительно линии. Понятно, что таких умных с каждым стартом становится все больше. Поэтому необходимо уже на этапе похода к линии и начала разгона выбирать время и место так, чтобы иметь достаточно пространства для старта.

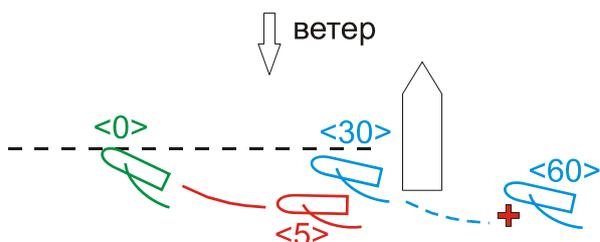
Разгоняться именно от красного крестика и не обязательно, можно за 20-30 секунд пройти под судном на полу-глизировании, не в задней петле и не в трапеции и за 10 секунд уже разгоняться на полном ходу.

Вообще говоря этот вариант старта плавно переходит в следующий, если разгоняться дальше из-за катера и стартовать ближе к катеру. Важно только помнить что стартовую линию надо пересекать точно по сигналу и на полном ходу (обе ноги в петлях и на трапеции).

Если выгодное положение для старта – у самого катера, т.е. нет куса линии, по которой можно разгоняться перед сигналом, то старт берется немного иначе. Разгон делается из-за катера и на участок линии около катера гонщик попадает уже на полном ходу.



Это не очень, в общем, правильно, но если выбора нет то можно и так. Тут важно при разгоне четко видеть свободные места, потому что обычно у катера уже толпится несколько человек, которые хотят начать разгоняться по сигналу прямо от катера. Это неправильно, потому что они будут брать старт без хода, но переубедить их за 5 секунд до старта невозможно, поэтому приходится аккуратно их обходить. Следует помнить, чем быстрее вы идете, тем меньше места вам надо, чтобы протиснуться. Потому что парус добран. Если же вы идете недобранным и не в петлях, места требуется в два-три раза больше и шансов проскользнуть между чайниками обычно нет. Если видно, что толпа под катером собирается плотная, бывает выгоднее за 20-30 секунд протиснуться под катер, остановиться там и разогнаться мощным пампингом на пяти метрах линии. Пройти под толпой невозможно, даже несколько человек надежно перекрывают ветер. Без ветра вы свалитесь очень низко и не выйдете на стартовую линию к катеру. Важно, чтобы старт был взят с хода, тогда вы получите преимущество на самом важном галсе лавировки.



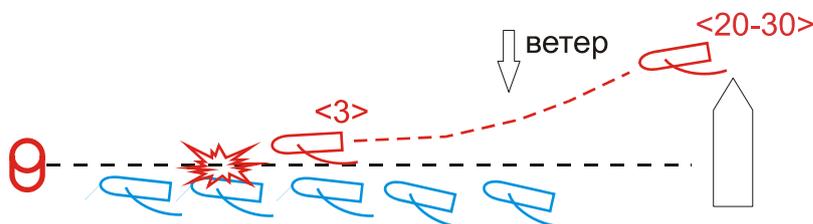
Поэтому начинать пампинговать по сигналу «старт открыт» – поздно, но если уж обстоятельства так сложились, что вы берете старт с места – начинайте махать хотя бы за 5 секунд. Пока наберете скорость – как раз и к линии подойдете и сигнал прозвучит.

Резюме: старт берется с хода. Резервируйте 3-5 секунд чтобы пройти по линии и по сигналу «старт открыт» приводитесь. Используйте грамотные часы с кукушкой! Не забывайте вовремя нажимать кнопки. Кнопки нажатые не вовремя – хуже, чем вообще не нажатые.

Если про первые пункты плана все понятно, несколько слов про старты левым галсом и «барский старт».

Сперва про «Барский старт».

Так называется старт, когда разгон к линии делается выше судейского катера. При таком старте очень часто возникают столкновения, в которых виноват, естественно, тот, кто идет полнее по ветру, т.е. тот, кто разгоняется выше катера. И об этом выбирая такой способ старта нужно помнить и смотреть во все глаза. Может так получиться, что флот профессионален и прижмется в момент старта к линии, тогда для «нырка» под линию просто не будет места. И тогда либо столкновение, либо фальстарт. (На схеме показан пунктиром курс, который должен быть и место где ваша гонка может закончиться).



Когда такой старт оправдан хотя бы с тактической точки зрения (с моральной, понятное дело, оправдания «барину» нет :)?

Первое: слабый ветер и выйти на глиссирование крайне сложно. Приходится размахиваться в багштаг.

Второе: встречное ветровое (или обычное, но по ветру) течение.

Третье: непрофессиональный флот.

Когда присутствуют все три пункта – можно попробовать. Если какого-то из пунктов нет и особенно если есть квалифицированный флот – лучше не пытаться. Важно помнить, легкость с которой такой старт выглядит, дается только с опытом обычных стартов. Нужно иметь точный глазомер и хорошо владеть доской. Имея за спиной 25 лет парусного спорта и бог знает сколько стартов, я все же налетел на Юрия Шувалова SHU 117 в соревнованиях на Плещеевом озере в 2005 году. Я до сих пор не понимаю, откуда он вынырнул, несмотря на то, что я очень внимательно следил за тем что происходит на подветре.

В общем, в приличном обществе так не стартуют.

Зачем я про это тогда рассказываю?

И тем не менее – из «барского старта» можно извлечь и выгоду если делать все без фанатизма. Как правило, использовать подобную тактику на старте заставляют слабый ветер и встречное течение.

Во время предстартовой процедуры можно встать не выше судна, а чуть выше линии и размахиваться в более комфортный галфинд. С тем чтобы к моменту 5-10 секунд до старта уже спокойно глиссировать по линии. И, нырнув за пару секунд под линию, спокойно по сигналу «старт открыт» привестись и уйти на дистанцию.

Теперь более опасный старт левым галсом.

Мотивом для старта левым галсом могут служить многие факторы. И течение, и сильный заход ветра влево, и сильно перекошенная стартовая линия (так что правым галсом на знак почти не вырезаться), и слабый ветер, и неровный состав флота, и мало участников при всем вышеперечисленном. Мотивов можно найти много. Однако нужно помнить, что если флот стартовать левым галсом НЕ СОБИРАЕТСЯ, попасть на знак правым галсом МОЖНО, то старт левым галсом – необоснованная авантюра. Уж лучше взять старт из-под самого знака правым галсом и повернуть на левый при первой возможности, чем с криком Банзай! и зажмуренными глазами пытаться проскочить перед стартующими.

Если уж так невтерпеж стать героем и показать всем на что способен(а), то вот несколько советов.

Совет 1. Используйте ОЧЕНЬ хорошие часы с очень внятной кукушкой. Кнопки нажимайте **ВОВРЕМЯ**. Дорог'а будет каждая десятая доля секунды. Линию пересекайте **ТОЧНО** по сигналу.

Совет 2. Старт берите с максимального хода, который только возможен.

Совет 3. Из-под САМОГО знака. Насколько это возможно.

Совет 4. Если не проскакиваете перед первым стартующим – не тараньте его. Он не в чем не виноват. Лучше пройти между каким-нибудь 6-7 или 10-м и 12-м, там наверняка будет расстояние, чем устраивать рыцарские бои сходясь лоб в лоб. Если старт левым галсом брался по каким-то соображениям, а не «понта» ради – то соображения сработают все равно. А вот столкновение на полном ходу – не работает точно.

И наконец Совет 5. Если это ваш первый старт в жизни – берите его правым галсом как описано выше. Не травмируйте народ. Если вы не боритесь за место в первой десятке и вам все равно, дисквалифицируют вас или нет – тем более берите старт правым галсом. Вам без разницы, а люди будут благодарны. Да и снаряжение целее.

В приличном обществе левым галсом также не стартуют. Исключение - если вас трое и все трое хотят брать старт именно так.

Заключение.

Старт берется:

- с выгодной части и точно с линии
- с хода
- по сигналу «Старт открыт» секунда в секунду, а не через пол часа.

Например так, как это делают гонщики Formula Windsurfing на фото.



Удачи!