

Оглавление

Глава 1: Скорость яхты, настройка, управление яхтой	9
и пирамида гоночного мастерства	9
1.1. Зачем мы гоняемся под парусом?	10
1.2. Пирамида гоночного мастерства	10
1.3. Настройка яхты, управление и скорость	11
1.4. Анализ результатов	13
1.5. «Идеальный шкипер»	16
1.6. Как пользоваться этой книгой	19
Глава 2: Основы управления яхтой	21
2.1. Введение	22
2.2. Принципы организации экипажа	22
2.3. Практика	24
2.4. Как подобрать и обучить команду	27
2.5. Не убивайте гонца	28
2.6. Умеем ли мы разговаривать?	29
2.7. Практика и еще раз практика	30
Глава 3: Настройка: определения и концепции	33
3.1. Введение	34
3.2. Теория возникновения подъемной силы	35
3.3. Три источника аэродинамической силы	43
3.4. Цели	52
3.5. Заключение	55
Глава 4: Управление яхтой на лавировке	57
4.1. Введение	58
4.2. Повороты оверштаг	58
4.3. Дополнительные задачи при управлении яхтой на лавировке	63
4.4. Заключение	67

Глава 5: Настройка передних парусов и управление ими	69
5.1. Введение	70
5.2. Шкотовый на стакселе.....	70
5.3. Тяга стакселя	71
5.4. Выбор паруса.....	76
5.5. Снасти управления генуей	77
5.6. Стаксель на курсе полный бейдевинд	91
5.7. Заключение	94
Глава 6: Настройки и снасти управления гротом	97
6.1. Введение	98
6.2. Шкотовый на гроте.....	98
6.3. Тяга грота	104
6.4. Снасти управления гротом	104
6.5. Настройка курсов от полного бейдевинда до бакштага	115
6.6. Заключение	116
Попутно: использование оттяжки гика на лавировке	118
Дополнительно: грот со сквозными латами.....	122
Глава 7: Управление яхтой на лавировке	125
7.1. Введение	126
7.2. Мое богатство	126
7.3. Управление яхтой на лавировке	128
7.4. Определение параметров настройки с позиции рулевого.....	132
7.5. Оптимальная скорость	137
7.6. Управление яхтой на старте.....	139
7.7. Управление яхтой на лавировке. Заключение	143
Глава 8: Советы по настройке яхты на лавировке.....	145
8.1. Введение	146
8.2. Настройка парусов на полную мощность.....	146
8.3. Настройка парусов в условиях умеренных ветров	147
8.4. В слабые ветра.....	152
8.5. В сильный ветер	155
8.6. Настройки и тактика	159
8.7. Как решить проблемы с настройкой	161
8.8. Такой большой выбор	173

Глава 9: Управление яхтой на полных курсах	175
9.1. Введение	176
9.2. Способы постановки спинакера.....	177
9.3. Повороты фордевинд под спинакером	188
9.4. Спуск спинакера	204
9.5. Замена спинакера «вторым слоем»	213
9.6. Система трех фалов.....	220
Глава 10: Использование асимметричного спинакера	225
10.1. Введение	226
10.2. Особенности асимметричного спинакера	226
10.3. Постановка асимметричного спинакера.....	228
10.4. Повороты фордевинд под асимметричным спинакером	229
10.5. Спуск асимметричного спинакера	234
10.6. Использование геннакера на классических яхтах	239
10.7. Снимите его немедленно!.....	243
Глава 11: Настройка спинакера	245
11.1. Введение	246
11.2. Эффективность хождения полными курсами.....	246
11.3. Начальные настройки	249
11.4. Настройки на оптимальное продвижение VMG	249
11.5. Настройка спинакера при слабом, умеренном и сильном ветре.....	258
11.6. Настройка спинакера на курсе полный бейдевинд.....	269
11.7. Заключение	273
Глава 12: Настройка асимметричного спинакера	275
12.1. Настройка на оптимальное продвижение VMG	276
12.2. Полные курсы.....	278
12.3. Дополнительные подсказки и трюки при хождении под геннакером	282
Глава 13: Управление яхтой на попутных курсах	285
13.1. Введение	286
13.2. Управление яхтой на полных курсах	286
13.3. Управление яхтой на курсе фордевинд	288
13.4. Как не двигать рулем на курсе фордевинд	294
13.5. Повороты фордевинд и огибание знаков	295
13.6. Заключение	297

Глава 14: Подготовка яхты	299
14.1. Предисловие	300
14.2. Подготовка днища	300
14.3. Под палубой	302
14.4. На палубе	302
14.5. Заключение	305
Глава 15: Настройка стоячего такелажа	307
15.1. Введение	308
15.2. Настройка стоячего такелажа при топовом вооружении	308
15.3. Настройка такелажа при дробном вооружении	312
15.4. Заключение	315
Глава 16: Приборы	317
16.1. Введение	318
16.2. Новая информация	318
16.3. Расчет оптимальных результатов	320
16.4. Пример графика расчетных скоростей яхты	322
16.5. Оптимальные скорости яхты	323
16.6. Оптимальные значения на лавировке	324
16.7. Оптимальные значения на попутных курсах	328
16.8. Как гоняться с приборами первого уровня	330
16.9. Приборы и тактика	331
16.10. Заключение	331
Глава 17: Заключение	333
17.1. На вершину пирамиды	334
17.2. Тактический гений	334
17.3. Это только начало	334
17.4. Спасибо	334



Глава 1:

Скорость яхты, настройка, управление яхтой и пирамида гоночного мастерства

- 1.1. *Зачем мы гоняемся
под парусом?*
- 1.2. *Пирамида гоночного
мастерства*
- 1.3. *Настройка яхты,
управление и скорость*
- 1.4. *Анализ результатов*
- 1.5. *«Идеальный шкипер»*
- 1.6. *Как пользоваться
этой книгой*

Глава 1: Скорость яхты, настройка, управление яхтой и пирамида гоночного мастерства

1.1. Зачем мы гоняемся под парусом?

Гонки на парусных яхтах требуют различных навыков: мы должны мастерски управлять яхтой, понимать ветер и погоду, разбираться в тактике, стратегии и в правилах соревнований. Нам также потребуются специфические навыки для настройки парусов, организационные таланты для управления командой и аналитические способности для обработки разнообразной информации. Мы должны уметь ставить цели и определять приоритеты, концентрироваться в условиях хаоса, игнорировать дискомфорт и учиться на ошибках.

Никто из нас не способен в совершенстве овладеть всеми перечисленными навыками. Приверженность к гонкам объясняется разными мотивами. Нам не только не дано овладеть в совершенстве всеми видами мастерства: каждая гонка бросает нам новый вызов, и ни одна последующая гонка не похожа ни на одну из предыдущих.

Но хождение под парусом выходит за рамки этих вызовов. Мы получаем удовольствие и просто от выхода на воду, и от работы с ветром, а также от духа соревнования и общения с соперниками, которое приносит участие в гонках.

1.2. Пирамида гоночного мастерства

Кирпичики, из которых строится наш успех в гонках, можно изобразить в виде иерархической пирамиды. Вершина – тактика, которая основывается на скорости яхты, ее настройке и управлении. Для успешного участия в гонках вы должны выстроить свой собственный путь вверх по пирамиде. Чтобы побеждать, настройка яхты и управление яхтой должны стать вашей второй натурой, а ее скорость – всегда быть на пределе возможной (рис. 1).

Вопросы настройки яхты и скорости отличаются от тактики в нескольких аспектах. Во-первых, настройка яхты и ее скорость находятся полностью под вашим контролем, в то время как тактика включает факторы, которые вам неподконтрольны: это ветер, течение и соперники. Если сравнить с баскетболом, скорость и настройка яхты – это ваш тыл, где сильная защита позволяет всегда быть конкурентом. Тактику можно сравнить с прорывом, который будет удачным лишь в случае, когда у вас крепкий тыл, – это не дается само собой.

Управление яхтой и ее скорость отличаются от тактики еще и тем, что реализовав тактические решения, можно получить огромные преимущества (или проиграть),



Рис. 1. Пирамида гоночного мастерства. В основании находятся скорость и настройка яхты. Вы начнете выигрывать гонки тогда, когда управление яхтой станет вашей второй натурой, а ее скорость всегда будет на пределе ее возможностей

особенно в условиях переменного ветра. Выигрыш или потери вследствие качества управления яхтой и ее скорости проявляются менее явно. Конечно, вы здорово проиграете, если упустите спинакер в воду и обмотаете его вокруг киля, но обычно выигрыш или поражение складываются из нескольких футов в одном, длинны корпуса в другом месте. Но все эти составляющие и дают запас прочности для победы.

1.3. Настройка яхты, управление и скорость

В этой книге исследуются вопросы настройки и управления яхтой, обеспечивающие ее скорость. Если вы считаете, что вам нужна помощь в решении тактических вопросов, вас ждет сюрприз. Когда настройка и управление яхтой станут вашей второй натурой, а скорость яхты всегда будет на пределе ее возможностей, вы мо-

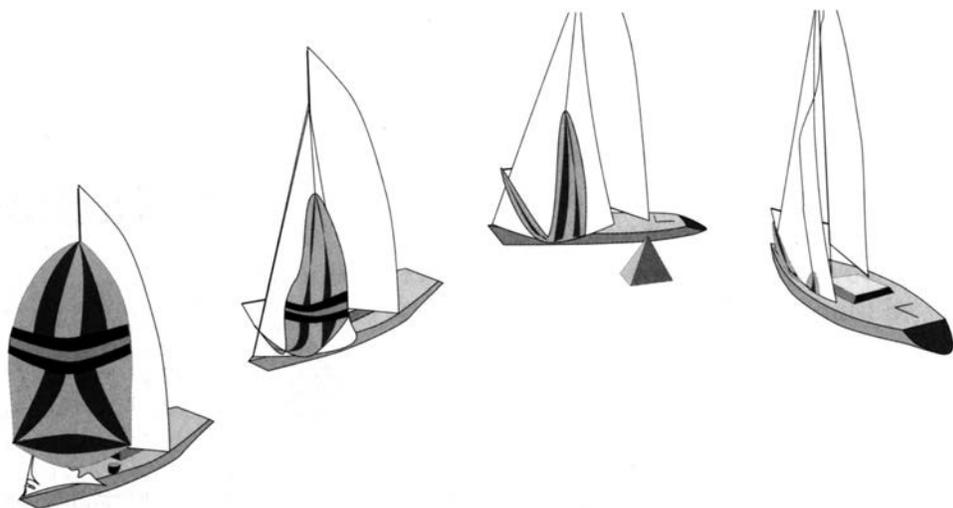


Рис. 2. Стабильные успешные результаты требуют, чтобы вы в совершенстве владели всеми вопросами, которые находятся под вашим контролем, – это настройка яхты и управление, а также скорость; тактика позволит решать задачи, условия которых вы не контролируете

жете неожиданно обнаружить, что стали тактическим гением. Тем не менее, если вам нужно знать больше о тактике, обратитесь к книге-компаньону *«Тактика парусных гонок»**

Чтобы успешно выступать в гонках, необходимо хорошо управлять яхтой. Чтобы гоняться, вы должны уметь ходить под парусом. Основным фактором, определяющим хорошие результаты яхты, является постоянный экипаж. Мы рассмотрим вопросы, как собрать, организовать и тренировать экипаж. Кроме того, обсудим специфические приемы настройки яхты и управления во время лавировки и на попутных курсах, включая работу со спинакером, как традиционным, так и асимметричным (рис. 2).

Для успешного участия в гонках также необходима хорошая скорость яхты. Мы рассмотрим теорию настройки парусов и изучим работу сначала каждого паруса в отдельности, а затем совокупности парусов в целом (рис. 3).

* Билл Гладстоун. Тактика парусных гонок, пер. с англ. – М.: Аякс-Пресс, 2007.

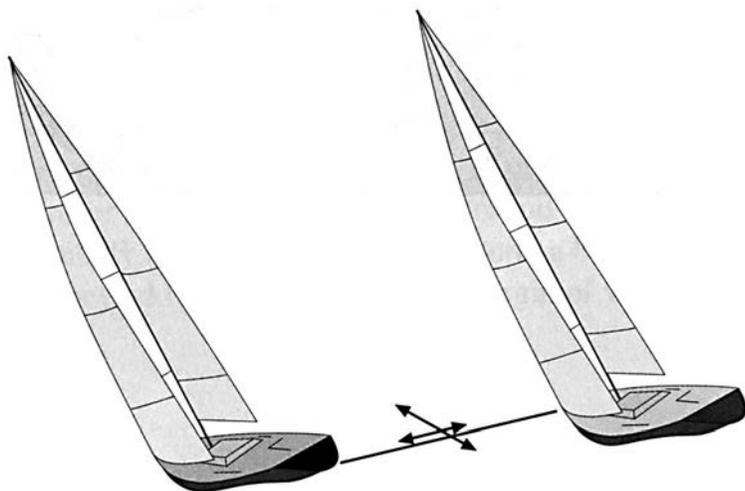


Рис. 3. Разница между хорошей и великолепной скоростью яхты составляет всего 1 или 2%. Разница незначительная, но во многом определяет успех выступления в гонках

Разобравшись с настройкой парусов и скоростью яхты, мы обнаружим, что, хотя разница между «медленно» и «быстро» может составлять всего 1–2%, но накопленный эффект от каждого нюанса настройки добавляется к разнице между победой и поражением.

1.4. Анализ результатов

Итак, на каком уровне ваше мастерство? Приведенный здесь бланк анализа результатов призван помочь вам определить ваши собственные гоночные навыки и сфокусироваться на слабых и сильных составляющих (рис. 4).

Вы должны думать не только о вашем собственном мастерстве, но и об общей готовности яхты, на которой вы гоняетесь. Даже если вы тактический гений, вам нужна команда экспертов и волшебников для настройки яхты и для того, чтобы разогнать ее до максимальной скорости. Конечно, когда вы гоняетесь в одиночку, вам придется сочетать все эти качества!

Рис. 4. Анализ результатов

В чем ваша сила и ваша слабость?	
Тактика	Раздел тактики:
	Стратегия и тактика на лавировке, правила
	Стратегия и тактика на полных курсах, правила
	Стратегия и тактика взятия стартов, правила
	Гонки на коротких дистанциях и крейсерские гонки
Скорость яхты	Раздел скорости яхты:
	Лавировка при слабых, умеренных и сильных ветрах
	Управление яхтой, настройка грота и передних парусов
	Полные курсы при слабых, умеренных и сильных ветрах
	Управление яхтой, настройка грота и передних парусов
	Попутный курс в слабые, умеренные и сильные ветра
	Управление яхтой, настройка грота и передних парусов
Настройка и управление	Раздел настройки и управления:
	У вас постоянный полный состав экипажа?
	Лавировка: повороты оверштаг, взятие рифов, смена парусов
	Попутные курсы: постановка спинакера, замена передних парусов, повороты фордевинд
	Уборка парусов, свободный спуск парусов и постановка парусов «вторым слоем»
	Рассмотрите выполнение обязанностей каждым членом экипажа при каждом маневре
	Можете ли вы работать при любых маневрах в кокпите, на фалах, у мачты и на баке
Подготовка	Положение по результатам прошлых лет
	Цели на следующий сезон

Оборудование: скрытый фундамент нашей пирамиды – это подготовка. Ваша яхта и ее оборудование должны быть конкурентоспособны. Любая мелочь имеет значение. Разница между победой и позицией в середине флота складывается из массы мелочей.

1.5. «Идеальный шкипер»

Проблемы с построением победного плана?

Вот целых ДВАДЦАТЬ способов создания «команды-победительницы», которые мы имели возможность наблюдать и предлагаем вам в качестве советов.

- 1 – В штормовую погоду, когда придет время ставить перед стартом стаксель, идите курсом бейдевинд, чтобы брызги от волн максимально захлестывали палубу бака. После того как вы хорошенько промочите команду еще перед стартом гонки, им будет не страшно мокнуть и дальше, во время гонки (не пытайтесь идти более полным курсом, надеясь сохранить палубу бака сухой или оказаться подветреннее соперников, чтобы позже настроить яхту на более крутом курсе).
- 2 – Когда возникают задержки с подъемом спинакера, вмешайтесь, подав команду с руля. Так как в подобной ситуации вы можете не разобраться во всех деталях, простого окрика типа «Живее!» окажется достаточно, чтобы воодушевить народ. Команде свойственно тянуть время в ожидании пинка, но часто помогает и простой окрик.
- 3 – Когда вы управляете яхтой на лавировке, приводитесь круче курса гоночный бейдевинд до тех пор, пока баковый не среагирует: «Хватит перекручивать!» Это единственный способ убедиться, что он участвует в игре.
- 4 – Тяните до последнего момента с решением по огибанию знака. Ставить спинакер? Или идем под стакселем? Никому ничего не говорите до последней секунды. Команде нужна интрига. Если вы дадите команду слишком рано, интриги не будет (хотя, по правде говоря, они уже сами решили, что будет происходить, задолго до вашего объявления, поэтому ваши запоздалые команды мало на что повлияют).
- 5 – Идите в гонку со старым комплектом парусов. В этом случае, если (когда) вы проиграете, у вас готова отговорка и команде будет не так обидно. Или можно продолжать пользоваться неисправным или сломанным оборудованием, не пытаясь его наладить.
- 6 – Не тренируйтесь. Сколько раз я должен говорить, что это не спорт, а катание? Откуда время на тренировки, если его еле хватает на участие в гонках. Кроме того, люди лучше обучаются тогда, когда на них оказывают давление.
- 7 – Держитесь отдельно от своего экипажа. Например, покупайте себе импортное пиво, а экипаж пусть довольствуется отечественным. Это поможет им сплотиться и в то же время укрепит крайне необходимую иерархию.

- 8 – Держите в секрете свой план взятия старта. Или, еще лучше, вообще его не разрабатывайте. Ваша способность решать вопросы «по ходу дела» создаст вам имидж «гибкого тактика», а не «сторонника жестких концепций».
- 9 – Принимайте успехи выступлений на свой личный счет, а в просчетах вините команду. Например, используйте местоимение «я», обсуждая очередную победу, и «они», когда придется оправдываться за ошибки. Запомните: при победе слово «мы» не применяется, так же как и «я» при поражении.
- 10 А – Появляйтесь на яхте в последний момент. Тщательно рассчитайте время своего прибытия, чтобы к этому моменту вся команда была уже в сборе. Вы не должны никого ждать.
- 10 Б – Подходите в зону гонки в последний момент, чтобы не утомить команду настройками и наблюдениями за ветром. Мы сюда не за этим пришли, а чтобы гоняться.
- 11 – Ходите с неполным экипажем. В этом случае присутствующие члены экипажа будут больше заняты, а передвигаться по лодке будет свободнее.
- 12 – Делайте повороты оверштаг без подготовительной команды. Вы ведь терпеть не можете, когда весь экипаж по команде «Приготовиться к повороту!» спрыгивает с наветренного борта? Ну так пропустите эту фазу. Просто переложите руль и наблюдайте, как все забегают, когда их ноги окажутся в воде.
- 13 – Не чистите днище корпуса. Вам когда-нибудь доводилось проводить рукой по склизкому днищу яхты после того, как она пару недель простоит в воде? Это, наверное, самая скользкая субстанция, известная человеку. Зачем же ее смывать?
- 14 – Не кормите экипаж. Голодная команда быстрее принесет победу.
- 15 – Не благодарите команду. Вы оплачиваете счета, и это они должны вас благодарить!
- 16 – Почаще орите на свой экипаж. Когда они не делают того, что вы от них хотите, или шевелятся недостаточно активно, наверное, они просто не знают, что вам

требуется. Если не помогает, орите громче, чтобы до них дошло. Повторяйте еще и еще раз, все громче и громче. Это хорошо срабатывает, также когда вы гоняетесь за рубежом.

- 17 – Когда кто-нибудь из экипажа сообщает о результатах своих тактических наблюдений за ветром, течением или положением флота, небрежно кивайте в ответ: мол, знаю, знаю. Иначе они могут подумать, что кто-то из них способен разбираться в тактических вопросах. В любом случае лишние разговоры только отвлекают. Вы сами можете оценить обстановку, стоит только оглянуться.
- 18 – Не пытайтесь избавиться от всех мелочей, которые обеспечивают ваш личный комфорт в круизном плавании, иначе экипаж начнет находить место для парусов и прочего гоночного барахла. А это может добавить ненужный вес.
- 19 – Жалуйтесь на свой незавидный рейтинг. К черту политику! Команде спокойнее, когда они знают, что не виноваты в плохих результатах. Все было безнадежно с самого старта.
- 20 – Не теряйте время на чтение, посещение семинаров. Это всего лишь пустые разговоры. Вы все равно ничему не научитесь и не услышите ничего нового. По правде говоря, вы и так уже все знаете. Поэтому хватит читать и эту книгу – пора ее сжечь, прямо сейчас.

1.6. Как пользоваться этой книгой

Книга от North U «Настройка гоночной яхты» является наиболее полным руководством по настройке яхты на максимальную скорость. Она раскрывает широкий спектр тем, некоторые из которых покажутся вам более необходимыми, чем другие. Хотя изложение последующих глав основывается на материале всех предыдущих, каждая из них достаточно самостоятельна и может изучаться независимо от других.

Если вы ищете ответ на конкретный вопрос, вы можете быстро пролистать книгу, разглядывая иллюстрации и читая заголовки. Когда наткнетесь на интересующую вас тему, обратитесь к тексту за более подробной информацией. Кроме того, эту же методику можно применить в случае, если потребуется сделать быстрый обзор пройденного материала.

Идеи, предлагаемые здесь, безусловно, не являются последним словом в гоночной технике. Это отправная точка. Используйте эту информацию для построения фундамента своего собственного успеха выступления в гонках.



Если вы ищете ответ на конкретный вопрос или просто желаете ознакомиться с этой книгой, можете пролистать ее, читая заголовки. Когда наткнетесь на что-то интересное, углубитесь в текст



Глава 2:

Основы управления яхтой

- 2.1. Введение
- 2.2. Принципы организации экипажа
- 2.3. Практика
- 2.4. Как подобрать и обучить команду
- 2.5. Не убивайте гонца
- 2.6. Умеем ли мы разговаривать?
- 2.7. Практика и еще раз практика

Глава 2: Основы управления яхтой

2.1. Введение

Если вы хотите сами управлять яхтой, настраивать паруса, следить за показаниями компаса и других приборов, наблюдать за поведением яхт флота, решать тактические задачи, тогда вам нужно гоняться на яхте-одиночке. Шкипер, который не способен организовать свой экипаж, тщательно распределяя ответственность между его членами, наказывает сам себя и не сможет противостоять другим, хорошо сбалансированным экипажам.

В данной главе мы исследуем вопросы *организации команды и управления яхтой*. Начнем с определения широкого спектра обязанностей на яхте. Также рассмотрим основные принципы, которыми вы и ваша команда должны руководствоваться, затем специфические методы тренировок. И наконец, коснемся тайной темы – где найти хороший экипаж.

В последующих главах будут рассмотрены специфические вопросы техники управления яхтой на лавировке и на полных курсах. При этом подразумевается, что ваша яхта подготовлена и хорошо оборудована. На самом деле подготовка и оборудование яхты являются скрытым фундаментом вашей пирамиды гоночного мастерства. Более подробно эта тема рассматривается в главе 14 данной книги: «*Подготовка яхты*».

2.2. Принципы организации экипажа

В основе распределения обязанностей среди членов экипажа должны лежать их число, а также мастерство, опыт и сфера интересов. Для каждого члена экипажа следует тщательно определить зону его ответственности во время выполнения каждого стандартного маневра.

Ваш экипаж должен быть организован таким образом, чтобы ни одна из составляющих успеха не оказалась без внимания. Шкотовые и рулевой должны концентрироваться на скорости яхты, а тактик нужен для того, чтобы выбирать курс. Как только на вашей яхте появляется еще один член экипажа, пора делить обязанности. На соревнованиях яхт с экипажами из двух человек рулевой управляет яхтой, а вопросы тактики решает матрос. Когда число членов экипажа увеличивается, обязанности необходимо распределять еще дальше. В экипаже из трех человек один из матросов и рулевой фокусируются на настройке, а тактикой занимается второй матрос.

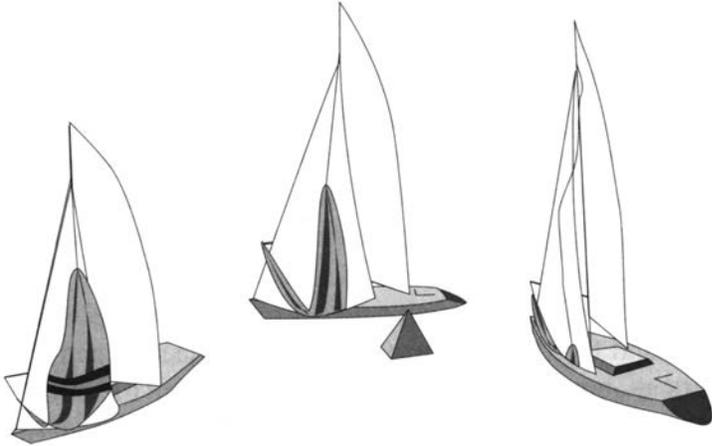


Рис. 1. Некоторые принципы должны помочь вам организовать свою команду: во-первых, для каждого маневра экипаж нужно разделить на две группы – одна управляет поставленными парусами, другая занимается их заменой; во-вторых, каждый маневр (поворот оверштаг, поворот фордевинд, замена паруса) должен быть четко разбит на последовательные этапы; в-третьих, во время каждого маневра для каждого члена экипажа должны быть четко определены обязанности; в-четвертых, каждый член экипажа должен выполнять только свои обязанности. Например, в то время как одна часть экипажа занята постановкой спинакера, рулевой и шкотовые должны продолжать быстро идти под гротом и стакселем

Разделяй и властвуй*

При организации и тренировках команды следует разработать общие принципы, которыми вы будете руководствоваться (рис. 1). Возможно, самым мощным принципом является «Разделяй и властвуй». Для выполнения любого маневра разделить экипаж на две группы: одна управляет уже поставленными парусами, а другая непосредственно выполняет маневр. И никто не должен совмещать обязанности в обеих группах.

Распределите обязанности

Каждый член экипажа во время любого маневра выполняет свои специфические обязанности. Вы должны определить, какое количество членов экипажа необходи-

*«Разделяй и властвуй» (divide et impera, лат.) – формула, которой руководствовался римский сенат во взаимоотношениях с колониями. В отношениях между членами экипажа яхты, по-видимому, более полезна давно известная антитеза: «Объединяй и направляй». – Примеч. ред.

мо, распределить обязанности и каждый раз ходить в гонку с этим полным составом. Когда обязанности четко определены, при необходимости вы без труда сможете заменить какого-либо одного члена экипажа другим. Полезно, если вы опишете и составите диаграмму каждого стандартного маневра. Это поможет как во время рутинных эволюций, так и в неизбежных авральных ситуациях.

Разбивайте экипаж на пары

Еще одна подсказка окажется особенно ценной, когда вы будете приводить на яхту новичка: разбивайте экипаж на пары. В идеале вы хотели бы, чтобы в каждой гонке одни и те же люди выполняли те же обязанности. Но вы не можете ожидать, что так будет всегда, поэтому хорошая идея – подсаживать новичка (или менее опытного матроса) в пару к более опытному члену экипажа. Например, новый матрос, назначенный на фалы, работает в паре с опытным баковым матросом, а опытный шкотовый может взять шефство над помощниками на лебедке или свободном конце шкота.

Каждый делает свою работу

Это один из основных общих принципов. Например, у кого-то возникает проблема с выполнением своей задачи, и это может создать проблему. Если ему попытается помочь другой член экипажа, ему придется бросить свою работу и проблема вырастет. Очень скоро вся команда наполовину оставит свои дела – каждый будет стараться помочь другому, начнется всеобщий бардак*.

2.3. Практика

Чтобы добиться от команды слаженной работы, нужна практика. Обучать экипаж во время гонки совершенно нереально. На это просто нет времени, слишком много других забот. Чтобы выигрывать гонки, вы должны тренироваться. Другого выхода нет.

Практические советы

Когда вы планируете свои маневры, держите в голове основной принцип: «Разделяй и побеждай»**. Когда одна часть экипажа занимается выполнением какой-либо работы по замене парусов, другая часть должна не отвлекаться на нее, а сконцентрироваться на том, чтобы идти в это время быстро под тем, что стоит. Заранее, еще на берегу, попробуйте описать последовательность каждого маневра и распределить обязанности членов экипажа. Затем выходите на воду и выполняйте все маневры один за другим: поворот оверштаг, поворот фордевинд, постановка парусов, спуск парусов, взятие рифов, замена парусов плюс настройка и разгон на полном курсе. Во время выполнения каждого маневра вы можете определить обязанности каждого

*С другой стороны, если кто-то из экипажа не может по любой причине справиться с какой-либо работой, от которой зависит ход яхты, то, конечно же, рулевой (шкипер) должен дать команду помочь ему. — *Примеч. ред.*

**Перефразировано, см. примечание на с. 23. — *Примеч. перев.*

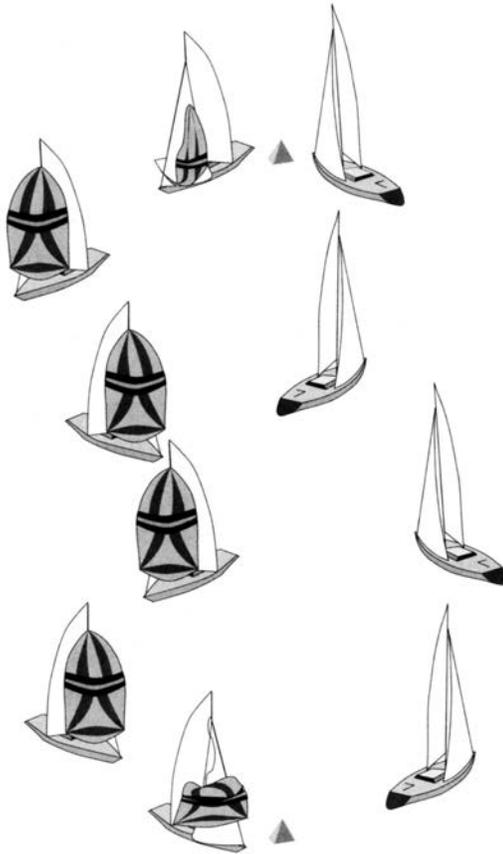


Рис. 2. Отрабатывайте каждый маневр, один за другим, сначала на чистой воде, затем тренируйтесь на короткой дистанции

члена экипажа более подробно. Когда вы научитесь четко выполнять все маневры на чистой воде, попробуйте сделать то же самое на ограниченном пространстве, при огибании знаков, чтобы более точно рассчитать время выполнения (рис. 2).

Еще одно хорошее упражнение – выполнять все маневры молча. Для осуществления отработанного маневра обычно хватает одного слова в начале от рулевого (или капитана команды). В тишине вы научитесь наблюдать и работать совместно со своими помощниками. Действуйте молча, освободив «эфир» для обмена сообщениями в случае непредвиденных обстоятельств.

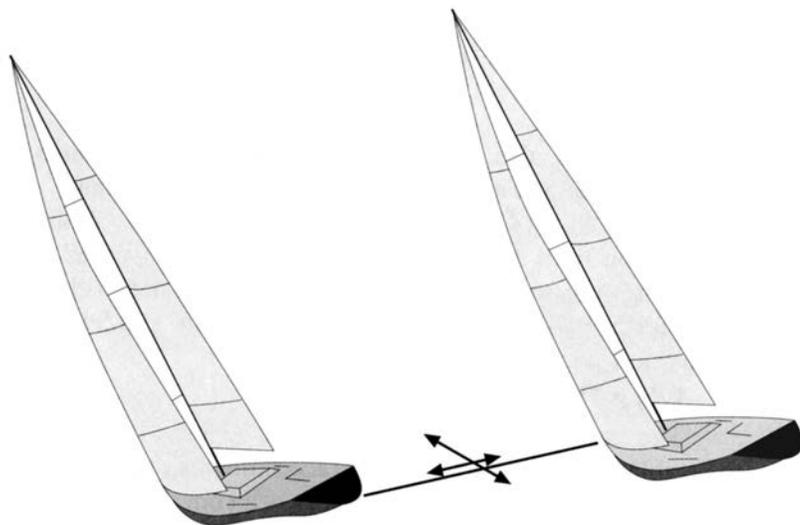


Рис. 3. Чтобы научиться реально правильно настраивать свою яхту, вам нужен опытный спарринг-партнер, с которым вы будете выходить на прикидочные разминки. Кроме того, тренировка в паре вносит дух соревнования

Еще один эффективный способ – менять обязанности членов экипажа. Если матрос на фалах и баковый матрос периодически подменяют друг друга, они начнут лучше понимать смысл происходящего и проблемы, которые могут возникнуть у напарника. Также можно менять местами рулевого и шкотовых, чтобы они лучше понимали взаимосвязь своих действий.

Найдите спарринг-партнера

Когда ваш экипаж научится четко выполнять все маневры, найдите другую яхту, с которой вы сможете тренироваться в паре. Чтобы настроиться на скорость, походите с ней параллельными курсами. Чтобы улучшить навыки управления и настройки, поиграйте в «догонялки». Чтобы добавить спортивный дух, устройте матч-рейсинг на короткой дистанции. Когда вы будете уверены в своей яхте и ее экипаже, вы готовы к гонкам (рис. 3).

Сложности управления яхтой увеличиваются с усилением ветра. Продолжайте тренироваться, чтобы обрести уверенность в любых погодных условиях. Попробуйте улучшить технику, выполняя маневры с минимальными перемещениями экипажа. Найдите способы, чтобы распределение веса было оптимальным всегда.

В какой-то степени распределение обязанностей будет зависеть от размещения оборудования на вашей яхте. Когда вы видите, что кто-то из экипажа во время какого-

то конкретного маневра перегружен обязанностями, попробуйте реорганизовать экипаж, а возможно, и изменить проводки, чтобы перераспределить нагрузки.

Список практических советов вы найдете в конце этой главы.

2.4. Как подобрать и обучить команду

Вопрос: Где найти хорошую команду?

Ответ: Хорошую команду не находят, ее формируют.

Подберите себе неопытный экипаж энтузиастов и натренируйте его. Вокруг много кандидатов. Дайте объявления – в местной яхтенной школе, яхт-клубе, институте. Подберите людей, которые вам нравятся, и осторожно готовьте их с терпением и пониманием на практических занятиях, а не в гонках. Больше слушайте, меньше говорите.

Такой команде можно доверять, она будет лояльной и не разбежится при первой неудаче. Кроме того, вы сможете подготовить ее исходя из своих требований и стандартов. Матросы женского пола – среди лучших, хотя их часто игнорируют. Конечно, большинство женщин лишены грубой мускульной силы, но они компенсируют это повышенным вниманием к деталям и техникой. Заметьте, что среди самых быстрых рулевых много женщин.

Вопрос: О'кей, я обучил их. Как мне сохранить коллектив?

Ответ: Добавьте ответственности и меняйте обязанности.

Когда матрос мастерски овладеет своей специальностью, нужно добавить ему ответственных обязанностей. Один из способов – возложить на него часть своих забот по уходу за яхтой, подбору новых членов экипажа, планированию участия в гонках. Это облегчит вашу собственную жизнь.

Еще один способ поддерживать интерес – менять местами членов экипажа в не очень ответственных соревнованиях. В гонках на ящик пива уйдите с руля, отправьте матроса с фалов на бак, возможно, кто-нибудь сам захочет испытать что-то новое. Это даст шанс каждому получить новые навыки, лучше понять яхту в целом, а также улучшить взаимопонимание и взаимодействие членов экипажа, когда они вернуться на свои места для участия в ответственных гонках.

Когда ваши матросы заняты рутинной работой, они начнут искать разнообразия на стороне. Вам также необходимо поддерживать яхту, ее паруса и оборудование на конкурентном уровне. Когда экипаж почувствует, что эта яхта не дает им развиваться, они начнут искать другую лошадаку. Возможно, вам потребуется заявляться на другие, более серьезные гонки.

Со временем, когда вы мастерски овладеете своей яхтой и соберете все призы в вашем флоте, вам придется подбирать себе более навороченную яхту.

Еще один способ сохранить команду – быть в лидерах. Извините, я, наверное, наступил вам на больную мозоль.

2.5. Не убивайте гонца

Никто не любит получать плохие вести, и никто не любит доставлять их. Из древней истории мы знаем, что существовал обычай убивать гонцов, которые приносят плохие вести.

Но в гонке плохие новости – самая ценная для вас информация. Плохие новости нужно передавать как можно быстрее, так как они обычно требуют реакции. Хорошие новости могут подождать. Когда все идет хорошо, необходимости в срочных переменах нет. Тем не менее большинство предпочитает сообщать хорошие новости, а плохие обычно запаздывают.

Как часто вы проходили лавировку, получая доклады, что все прекрасно, а у наветренного знака оказывались в середине флота? Плохие новости типа «мы идем медленно», «мы идем не туда» должны передаваться как можно быстрее, чтобы у вас осталось время на то, чтобы отреагировать.

Как же создать такую атмосферу, чтобы получать плохие новости, в которых вы так нуждаетесь? Как научиться объективно оценивать свои результаты и коллективно работать над решением проблем, а не искать виноватых?

Задача – получать качественную информацию без отвлекающих причитаний. Вы должны понимать, что происходит, даже не глядя, основываясь на докладах членов экипажа. Задавайте вопросы до тех пор, пока до всех не дойдет, какой информации вы ждете и что плохие новости не просто нужны, а совершенно необходимы для достижения успеха.

Без точной информации у вас не будет базиса для оценки своих результатов и выработки соответствующих ответных действий. Конечно, здесь есть и свои риски – чем больше свободы слова, тем больше шансов, что правда окажется жертвой частных мнений или стереотипного мышления.

Имейте также в виду, что когда кто-то из экипажа сообщает уже известную вам информацию, нельзя относиться к ней как к пустой болтовне. Фраза в ответ «да знаю я», может прекратить поток информации из этого источника. Лучше ответить: «Понял, спасибо». В конце концов, это сообщение подтверждает то, что вы (как вам кажется) уже поняли. Задача не в том, чтобы получить лавры первоисточника, а в том, чтобы поток информации не иссякал.

Спишите на издержки...

Те же принципы применимы и в вашем бизнесе. Если вы хотите успешно гоняться на парусных яхтах, вы должны относиться к проблемам аналогично тому, как делаете это на работе.

Если вы игнорируете проблемы, делая вид, что их не существует, или не поощряете своих сотрудников к открытому обсуждению, ваш бизнес может оказаться в беде. Хотя, как пишут в учебниках для менеджеров, вы можете списать расходы на издержки производства.

Раз уж мы об этом заговорили, вы можете также применить нашу пирамиду гоночного мастерства в своем бизнесе. Основа вашей пирамиды – то, что вы производите (или сервис). Трудно ожидать успеха, если ваш продукт в своей основе не отличается качеством. Далее следуют производство, распространение, налаживание

сети продаж. В результате ваш продукт появляется на рынке. Мы все знаем, что одного обладания хорошим продуктом для бизнеса недостаточно.

Наконец, существуют вопросы бизнес-тактики, когда вы имеете дело с силами, которые вы не в состоянии контролировать. Это, например, реакция конкурентов и другие внешние воздействия.

Наладьте структуру своего бизнеса и сосредоточьте усилия на... (Впрочем я, кажется, увлекся. Если вы захотите больше узнать о наших услугах по консультированию бизнес-проектов, – звоните или пишите.)

2.6. Умеем ли мы разговаривать?

Рулевой шкотовому: «Подбери немного шкот».

Баковый матросу на фалах: «Потрави немного фал».

Шкотовый матросу на брасе: «Дай мне немного браса».

Эффективность общения зависит от общего языка. Вы можете улучшить достоверность передаваемой информации на своей яхте, если договоритесь применять общепринятую терминологию и будете избегать путаных неспецифичных инструкций. В принципе важно не то, какие именно слова вы употребляете, а то, чтобы все остальные понимали их так же.

Вот словарь терминов, которые я люблю использовать

Для настройки шкотов, брасов и других снастей бегучего такелажа – оттяжки гика, Каннингхэма, гота-шкота, ахтерштага, бакштагов – я говорю «потравить» или «подобрать» и добавляю конкретное значение длины. Вместо того чтобы говорить «подбери немного стаксель», попробуйте фразу «подбери стаксель-шкот на 5 сантиметров». Когда вы сами не очень уверены, на сколько именно вы хотите, чтобы подобрали шкот, дайте об этом знать. Например, скажите шкотовому: «Подбери примерно 5 сантиметров», – и он лучше поймет, что вам нужно.

Проблемы могут возникнуть при обращении с фалами. Фал можно выбрать или отдать, а можно немного подобрать или немного потравить. Вы должны четко формулировать команды. Проблемы усугубляются тем, что часто трудно расслышать, что хочет баковый, когда он мечется на своем рабочем месте. Сигналы рукой помогут избежать недоразумений. Вот некоторые идеи:

Подобрать – подобрать слабину (и один палец вверх);

Поднять – поднять полностью (оба больших пальца вверх);

Потравить или ослабить – немного потравить (и один палец вниз);

Спустить – полностью стравить (и большой палец вниз);

Скинуть, свободно спустить – отдать фал полностью (и оба больших пальца вниз);

Задержать – застопорить снасть (и пальцы в кулак).

Важно не путаться, в каком количестве вам необходимо то или иное действие. «Немного подобрать» – это сколько? Применяйте конкретные значения. У нового или неопытного экипажа понятие «немного» может сильно отличаться от ваших представлений. Попробуйте сказать: «Добрать пять сантиметров стаксель-фала» вместо «подобрать фал», иначе вы можете получить все 15 сантиметров и неработающий

парус. Иногда, прежде чем спускать парус, вы предварительно «немного травите» фал, чтобы убедиться, что его не закусило. Рис. 4.

Применение специальных терминов поможет вам достичь желаемого результата. В противном случае вы закончите фразами и жестами, которые мы не можем воспроизвести в этой книге, ориентированной на семейное прочтение...

2.7. Практика и еще раз практика

Упражнения для отработки действий на старте

Поставьте либо один буюк, либо короткую стартовую линию.

Задание «остановился – пошел» – название объясняет, что делать.

«Выкручивание» – привестись выше курса гоночного бейдевинда, затем немного увалиться для разгона.

Специальные способы подхода к стартовой линии: с потравленными парусами, по треугольнику, на малом ходу, на левом галсе.

Короткие старты – берите старт каждые 5 минут; после каждого старта пройдите в лавировку в течение одной минуты.

Расчет времени/скорости/расстояния (см. примечание 1).

На лавировке

Отработка поворотов оверштаг/серии поворотов.

Замедленный поворот оверштаг.

Выполнение штрафного оборота 360° и 720°.

Взятие и отдача рифов.

Смена передних парусов – с постановкой внутри, снаружи, замена на повороте.

Настройка парусов и скорости на полном бейдевинде.

Отработка режима выкручивания на ветер и режима ускорения.

Отработка маневра по уваливанию под корму другой яхте с подстраиванием парусов.

Если можете найти спарринг-партнера, проведите сравнительные тесты по настройке и скорости.

На попутных курсах

Подъем спинакера: при уваливании, во время поворота фордевинд (со спинакер-гиком и без него).

Повороты фордевинд – с максимальной VMG, с бакштага на бакштаг, крутой поворот (сначала спинакер-гик), поворот без спинакер-гика, поворот с перекатом.

Слалом

Спуск спинакера: на наветренный борт, на подветренный борт, во время поворота, свободный спуск, в «почтовый ящик» (под гик).

Замена спинакера вторым слоем

Попутный курс без спинакера, под гротом и стакселем.

Расчет времени и пройденного расстояния во время спуска спинакера (см. примечание 2).

Отработка огибания знака; подход вплотную, отход по широкой дуге (см. примечание 3).

Рис. 4. Чтобы добиться желаемого результата, вы должны правильно задать вопрос. Применяйте специфические термины.

Слова «выбрать» и «потравить» относятся к шкотам и другим снастям бегучего такелажа.

Команды «на откренивание» и «внутрь» относятся к перемещению веса экипажа, – кроме того, нужно уточнить – «ближе к носу» или «дальше в корму».

Что касается фалов, прежде чем «поднимать до марки», часто вам требуется «немного потравить» или «немного подобрать» их. Нужно различать, когда вам нужно «потравить», а когда «отдать».



Дополнительные упражнения

Хождение без помощи руля.

Человек за бортом / быстрая остановка.

Хождение по петле длиной 200 метров (отработка огибания знаков вплотную, поворотов на лэйлайн, поворотов оверштаг). Отличное упражнение на разогрев.

Примечания

1) Расчет времени/скорости/расстояния.

Поставьте дополнительный буюк на подходе к стартовой линии, под ветром и правее правого знака стартовой линии (судна гоночного комитета). Определите, как быстро вы можете пройти от него до правого знака, до середины линии, до левого знака. Попрактиковавшись, вы научитесь определять эти значения намного точнее.

Попробуйте два варианта: проходя мимо буя ходом и после остановки у буя и ускорения с места.

2) Расчет времени и расстояния во время спуска спинакера.

Проходя буй на полном курсе, запустите секундомер и начинайте процедуру спуска спинакера. Поставьте стаксель, спустите спинакер и поверните на лавировку. Зафиксируйте время и расстояние, на которое вы отошли от буя, и используйте затем эту информацию, когда будете подходить к подветренному знаку дистанции (в таких же условиях). Очевидно, если ветер будет сильнее, вам потребуется больше расстояния, а в слабый ветер вы можете нести спинакер почти до знака.

3) Подход к знаку вплотную, отход по широкой дуге.

Пройдите вплотную у знака на курсе бакштаг под гротом и стакселем и приведите до курса бейдевинд. Когда настроитесь на курс гоночный бейдевинд, определите, как далеко вы оказались от знака. Используйте эту информацию в дальнейшем, когда будете огибать подветренный знак тактически (вы обнаружите, что вам нужно примерно две длины корпуса от знака).



Глава 3:

Настройка: определения и концепции

3.1. Введение

*3.2. Теория возникновения
подъемной силы*

*3.3. Три источника
аэродинамической силы*

3.4. Цели

3.5. Заключение