

Match-racing, czyli żeglarskie mecze

wersja 1.0; rok 2002; © Maciek Cylupa 2002-2011

Część 1

Dużo słyhać ostatnio o żeglarskich meczach (z angielskiego match-racing), coraz więcej imprez rozgrywa się w tej formule. Polscy żeglarze święcą tu triumfy - mistrzem świata został Karol Jabłoński, Przemek Tarnacki wspina się w rankingu ISAF, Janecki "Jabes" wygrywa samochód: wszystko w meczach. Co jest takiego w match-racingu, czym różni się on od "normalnych" regat?

Największy cykl imprez meczowych Swedish Match Tour trwa przez 12 miesięcy, a regaty odbywają się w 9 krajach z pulą nagród 400.000 USD. Na starcie wszyscy najlepsi i najsłynniejsi sternicy świata, zdobywcy i pretendenci do Pucharu Ameryki.

Sam Puchar Ameryki to cel żeglarzy regatowych na całym świecie, a zarazem esencja match-racingu. Rozpoczynające się w październiku zmagania w Louis Vuitton Cup o wyłonienie tego, kto będzie walczył z Nowozelandczykami o Puchar Ameryki w roku 2003, to dobry moment, aby przybliżyć tajniki tej formy rywalizacji. Tak od strony przepisów jak i elementów taktyki.

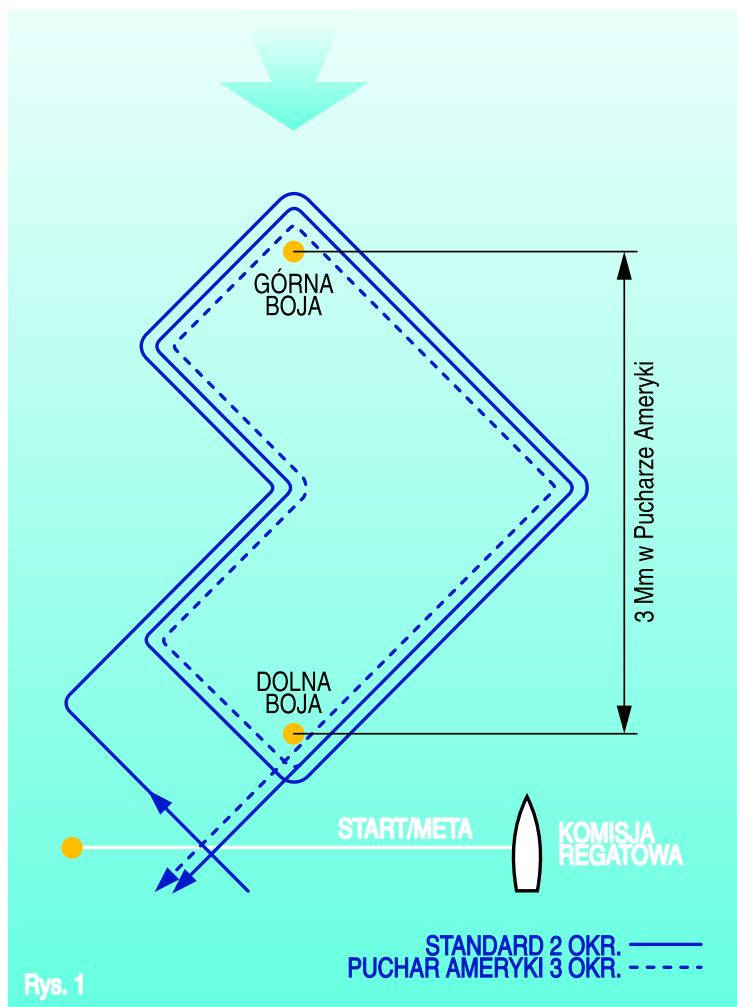
Jeden na jednego

W zupełnym uproszczeniu można powiedzieć tak: mecz to wyścig dwóch jachtów - ten z przodu wygrywa, ten z tyłu przegrywa. Prawie jak w boksie: być drugim to niewielka satysfakcja....

W meczach przeciwnikiem jest tylko jeden jacht i to zdecydowanie zmienia taktykę i sposób walki w porównaniu do tradycyjnych regat flotowych. Czy trudniej jest wygrać w meczu, czy w wyścigu flotowym: na to pytanie nie ma jednoznacznej odpowiedzi i nawet nie próbujemy tego rozstrzygać. Faktem natomiast jest, że ten, kto dobrze pływa mecze, niekoniecznie musi dobrze pływać flotowo, i odwrotnie. Chociaż są i tacy, którzy obie te umiejętności posiadają opanowane w wysokim stopniu.

Trasa

Trasa typowego meczu jest bardzo prosta: składa się linii startu/mety oraz dwóch boi: znaku nawietrznego - boi górnej, i znaku zawietrznego - boi dolnej. Boja dolna zawsze ustawiona jest trochę powyżej linii startu/mety. Trasa taka nazywana jest popularnie "śledziem" lub "up&downem". Start w meczach zawsze jest na kursach na wiatr - czyli na halsówce, meta zawsze na kursie pełnym - czyli z wiatrem. W typowych meczach wykonuje się dwa okrążenia trasy, w Pucharze Ameryki (PA) tych okrążeń jest 3. W Pucharze dodatkowo całkowita długość trasy jest ściśle określona: 18,5 Mm, a odległość między znakami górnym i dolnym wynosi dokładnie 3 Mm. Uwaga: trasa meczowa zawsze jest prawoskrętna - odwrotnie niż w wyścigach flotowych.



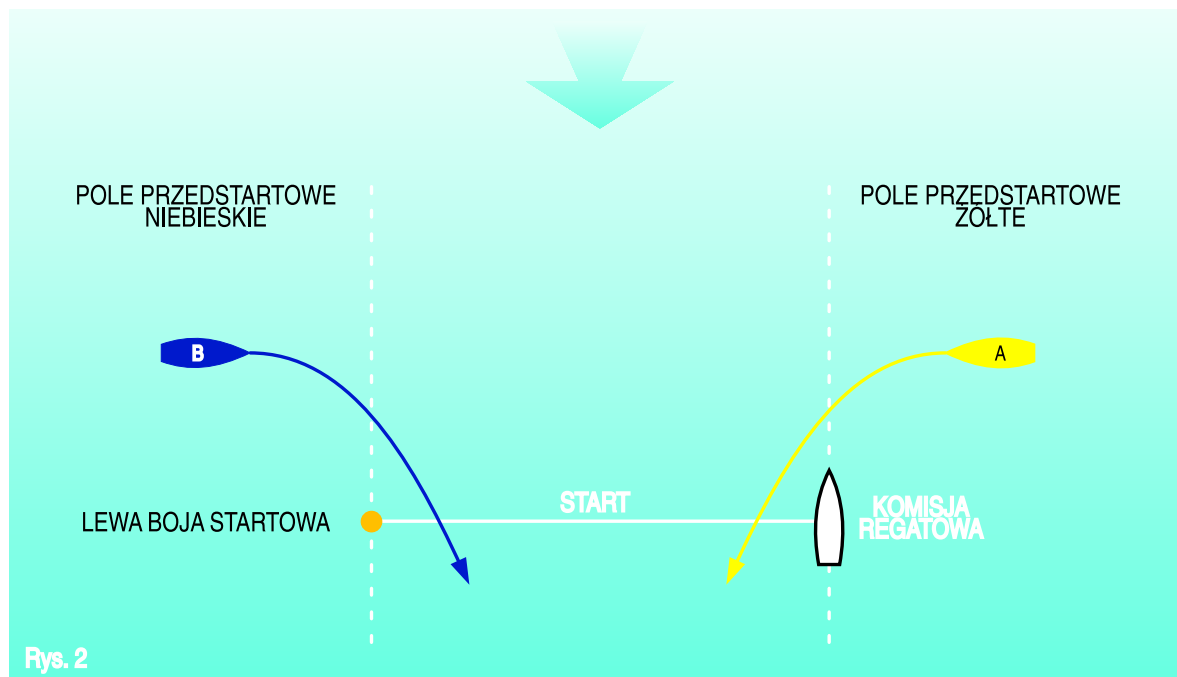
Ciekawostką jest fakt, że regaty Pucharu rozgrywane są w ściśle określonych warunkach wietrznych, gdy siła wiatru wynosi średnio od 7-18 węzłów i nie może przekroczyć 23 węzłów. Jest to podyktowane specyfiką konstrukcji jachtów klasy IACC, a przez to bezpieczeństwem startujących.

Start

Start w meczach to bodajże najważniejsza i na pewno najbardziej widowiskowa część pojedynku. Ogólnie celem walki przedstartowej jest uzyskanie przewagi nad drugim jachtem poprzez:

- lepszą pozycję na starcie
- spowodowanie nałożenia kary lub kar na drugi jacht

Zanim o taktyce i przepisach, to parę słów o planie samego pola startowego. Pole startowe to obszar poniżej linii startu. Linia startu to prosta między lewą boją startową a nabieżnikiem umieszczonym na statku komisji regatowej. Powyżej pola startowego, poza jego końcami po prawej i lewej stronie znajdują się pola przedstartowe. Jachty oznaczone są flagami: jeden żółtą, drugi niebieską. Odpowiednio pola startowe dla obu jachtów są: żółte - to z prawej koło komisji, i niebieskie, to z lewej koło boi. W momencie otwarcia pola startowego oba jachty z pól przedstartowych spływają przez linię startu od strony nawietrznej na pole startowe.



Rys. 2

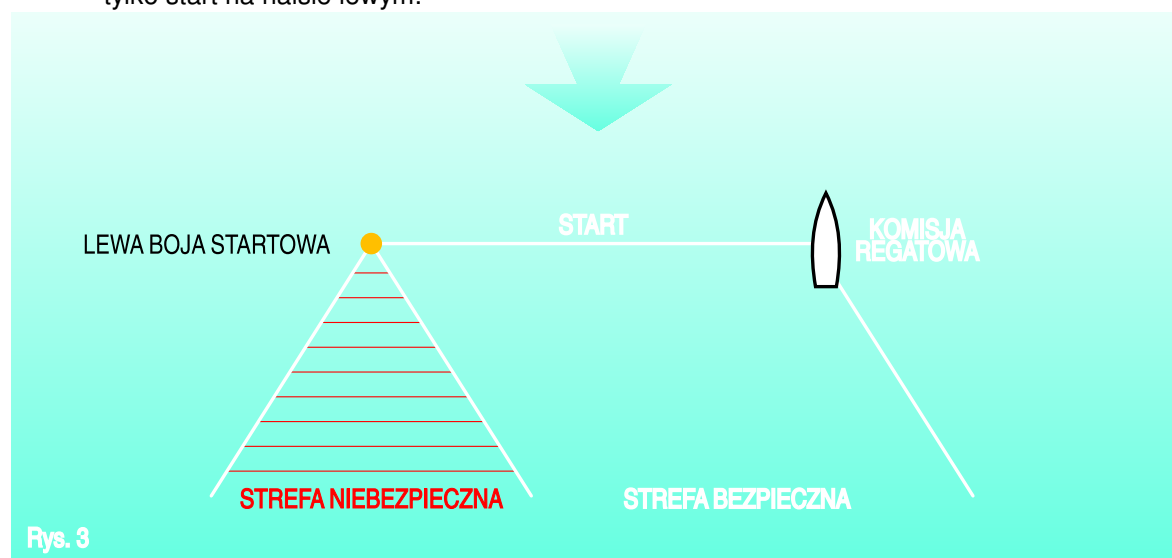
Najczęściej czas otwarcia pola startowego to 4 minuty przed startem. W Pucharze jest to 5 minut przed startem. Jachty mają 2 minuty od otwarcia na wejście w pole startowe - po tym czasie, jeśli jacht nie wszedł w pole startowe, otrzymuje karę. Jakieką karę w meczach, to za chwilę.

Po sygnale startu jachty mają limit czasu na wystartowanie, ale czas ten określany jest każdorazowo przez instrukcje żeglugi konkretnych regat. Jeśli jacht nie wystartuje w określonym limicie czasu, otrzymuje 0 pkt., czyli jeśli oba jachty nie zdążą na start, to mamy remis.

Z punktu widzenia taktyki, jacht żółty, startujący z prawej strony, ma przewagę, gdyż wchodząc w pole startowe automatycznie znajduje się na prawym halsie: czyli ma prawo drogi i jacht niebieski musi mu ustępować. Dlatego w przypadku większej liczby meczów jachty zamieniają się stronami w celu wyrównania szans.

Aby wyjaśnić taktykę, podzielimy pole startowe na 2 strefy:

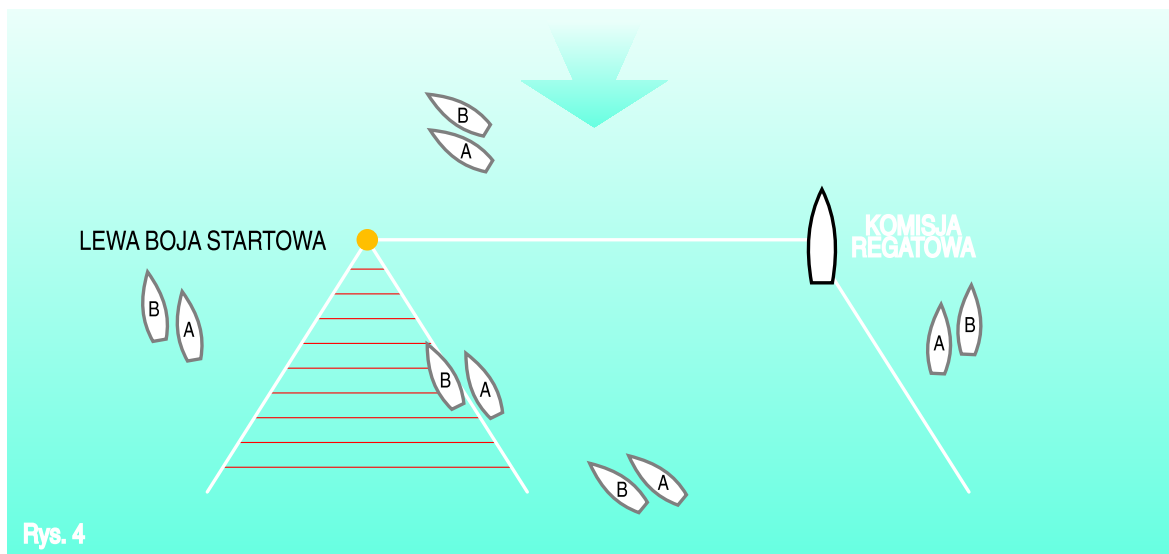
- Bezpieczna, ta, z której można przejść linię startu, czyli wystartować, płynąc na prawym halsie.
- Niebezpieczna, "kozi róg", z której start na prawym halsie jest niemożliwy, a dopuszczony jest tylko start na halsie lewym.



Rys. 3

Ogólnie można powiedzieć, że sytuacja, gdy jacht A będzie w strefie Bezpiecznej, a jacht B w Niebezpiecznej daje przewagę jachtowi A.

Na rysunku obok pokazujemy też pozycje, w których jacht A ma przewagę nad jachtem B. Do którejś z tych pozycji należy dążyć, aby zwiększyć szanse na wygranie startu i uzyskanie przewagi.

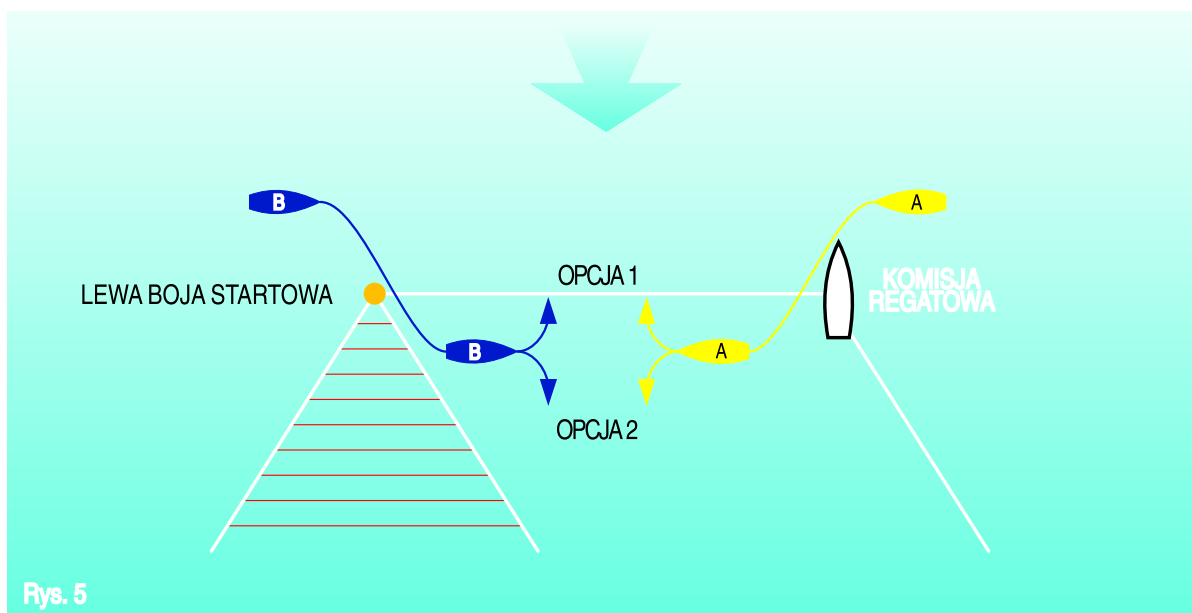


Rys. 4

Można generalnie powiedzieć, że korzystniej jest być po stronie wewnętrznej, czyli bliżej pola startowego niż konkurent. Jak do tego może dojść?

Cofniemy się do momentu otwarcia pola startowego. Ważnym jest, aby wejść w to pole tak szybko, jak jest to możliwe. Jest to bardzo ważne szczególnie w przypadku krótkich linii startu. Zakładamy że oba jachty weszły w pole startowe jednocześnie i ich kursy przecinają się, wtedy jacht żółty (A) zawsze będzie dążył do zmuszenia jachtu niebieskiego (B) do ustępowania i jeśli będzie to możliwe zapędzenia go do strefy Niebezpiecznej, na zewnątrz pola startowego. Niebieski może bronić się na dwa sposoby:

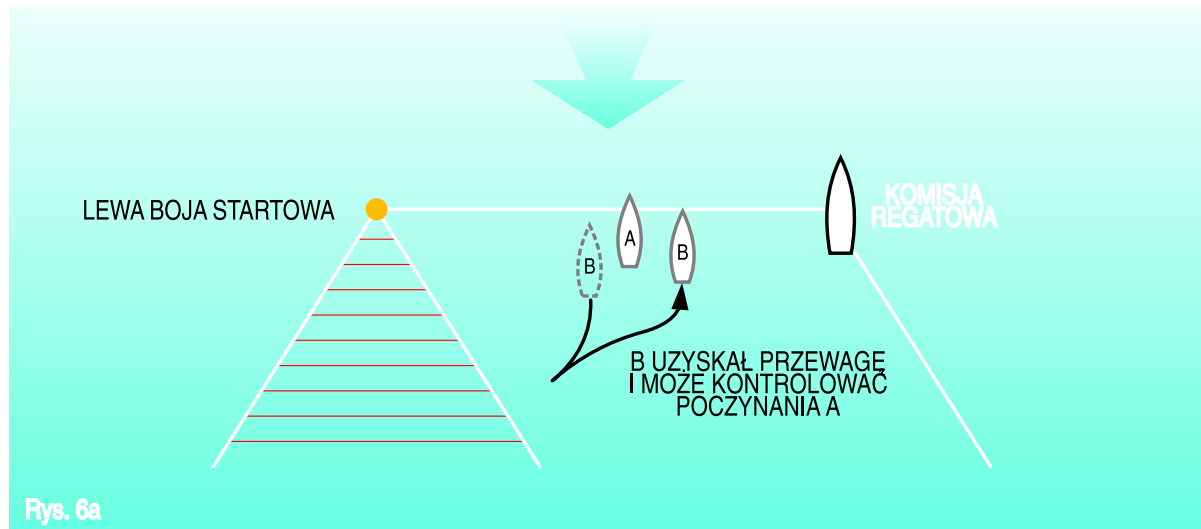
1. przez ostrzenie do wiatru;
2. przez odpadanie.



Rys. 5

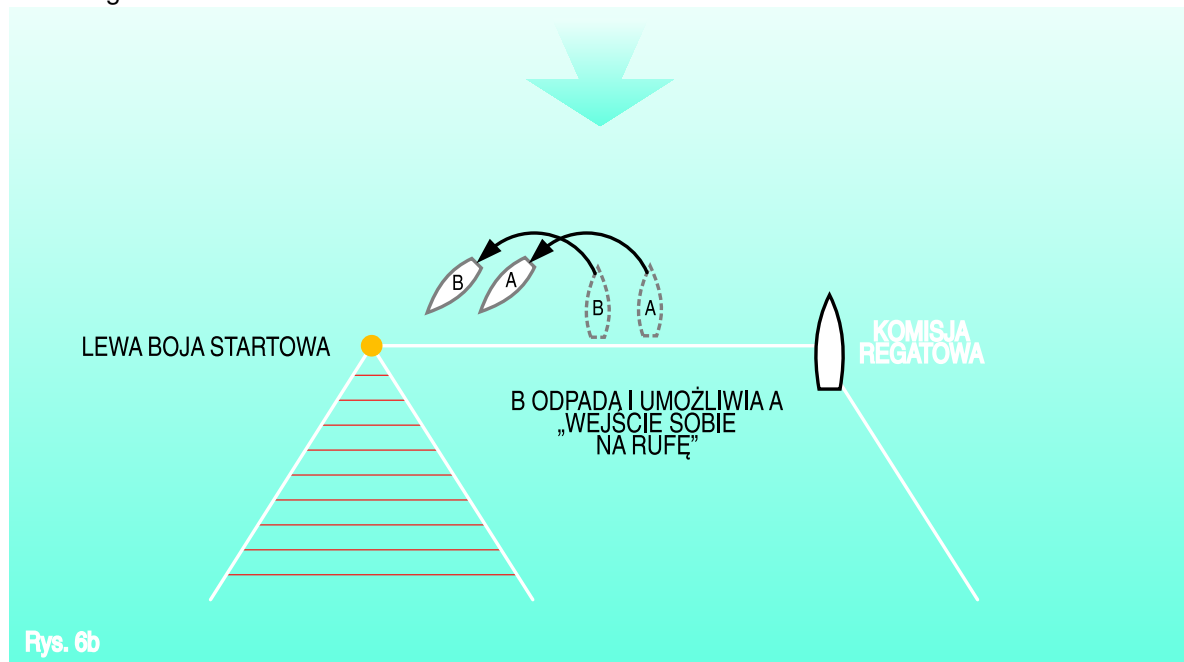
Ostrzenie jest bezpieczniejsze i daje o wiele więcej możliwości później, o ile wykonane będzie na tyle wcześnie, aby nie dać szansy Żółtemu na protestowanie w sytuacji lewy-prawy hals. Niebieski (B) podczas ostrzenia zawsze będzie na lewym halsie aż do osiągnięcia linii wiatru. Przez ten czas Żółty (A) cały czas będzie na prawym halsie. Jacht B musi ostrzyć aż do linii wiatru, gdzie będzie bezpieczny względem prawohalsowego A (bo będzie ostrzejszy, czyli nabędzie prawo drogi). A również ostrzy do linii wiatru i oba jachty stoją w łopocie. Teraz istotnym jest, który z jachtów jest w stanie dłużej utrzymać się w linii wiatru. Jeśli jeden z jachtów zdryfuje na drugi i dojdzie do sytuacji protestowej - tu prawie kolizyjnej - zostanie ukarany karą. Jeśli uda się uniknąć sytuacji protestowej to odpadając umożliwia drugiemu jachtowi "wejście sobie na rufę", czyli oddanie mu kontroli. Wyższą szkołą jazdy jest umiejętność w tej sytuacji płynięcia wstecz i w ten sposób umożliwienie sobie

"wejścia na rufę" konkurenta lub przejścia na jego drugą stronę, co w przypadku jachtu B byłoby korzystne. Trzeba jednak pamiętać o tym, że płynąc wstecz musimy ustępować, nie mamy prawa drogi.



Rys. 6a

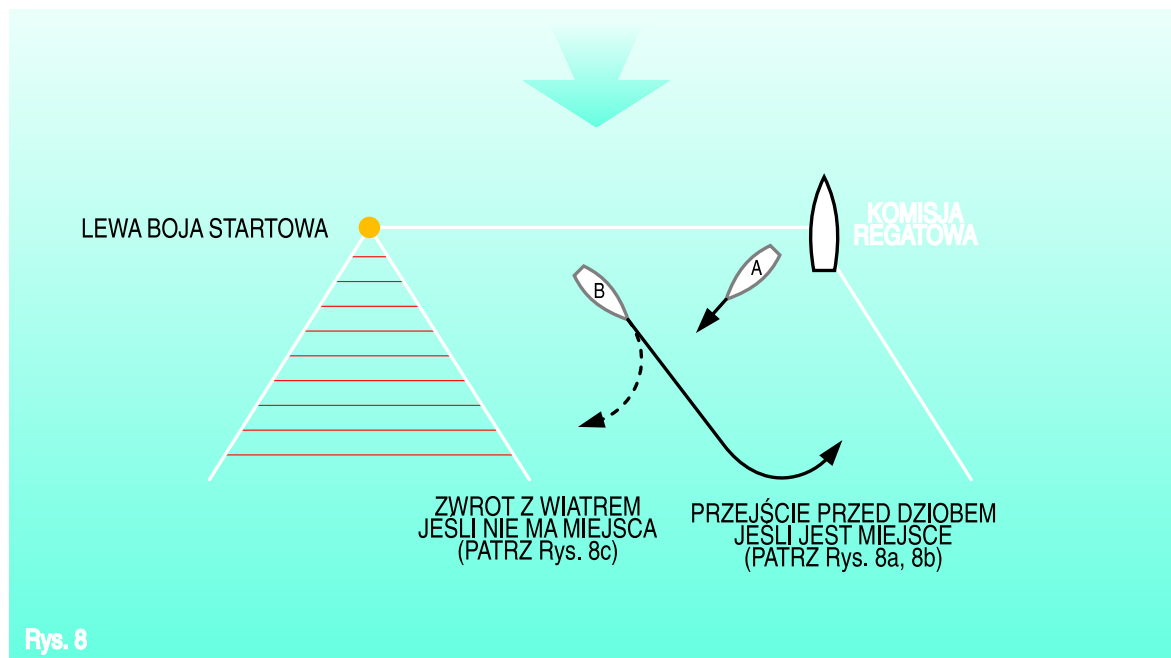
Co daje "wejście na rufę", pokazuje rysunek poniżej, gdzie jacht A musi bronić się przed B i praktycznie ma tylko jedną bezpieczną możliwość: wyostrenie ponowne do linii wiatru. Wystarczy, że jacht B będzie powtarzał ruchy A i w efekcie może spowodować, że A znajdzie się na zewnątrz pola startowego.



Rys. 6b

Druga opcja, łatwiejsza do wykonania, to odpadanie. Odpadanie powinno się stosować w momencie, gdy będąc jachtem B mamy szansę przejść przed dziobem A, czyli "uciec". Taka sytuacja najczęściej ma miejsce, gdy jacht A wejdzie później w pole startowe lub wiatr wieje nieprostopadle do linii startu, a lekko z prawej strony. W tym momencie A będzie płynął pełniej, może nawet fordewindem - czyli wolniej, podczas gdy B będzie płynął ostrzej, nawet półwiatrem i przez to szybciej. Jeśli B uda się "uciec" i ma na tyle miejsca, może nawet wykonać zwrot na wiatr i stać się prawohalsowym i w dodatku zawietrznym w stosunku do A: czyli będzie miał prawo drogi. Jeśli nie uda mu się wykonać zwrotu i "złapać" A, oba jachty najczęściej zaczynają krążyć wokół siebie starając się jeden drugiemu "wejść na rufę". I tu wszystko w rękach załogi i jej sprawności w manewrowaniu.

Gorzej jeśli B nie uda się "uciec" - przejść przed dziobem A. Wtedy pozostaje mu wykonanie zwrotu z wiatrem (ruffy) i ostrzenie do wiatru. Efektem najczęściej jest jednak niebezpieczne zbliżenie się lub wręcz wejście w strefę Niebezpieczną, a to jest dla B niekorzystne.



Rys. 8

W całej walce przedstartowej nie wolno zapominać o czasie pozostałym do startu. Praktycznie nieistotne jest, kiedy wystartujemy, o ile nasza pozycja jest korzystniejsza w stosunku do drugiego jachtu - byle tylko wystartować w określonym limicie czasu przed zamknięciem startu. Jeśli natomiast w wyniku walki przedstartowej żaden z jachtów nie uzyskał pozycji korzystniejszej, to czas, w jakim wystartujemy, zaczyna mieć znaczenie, jak w normalnym wyścigu flotowym. Ważnym jest też oczywiście miejsce, z którego wystartujemy, która strona linii startowej jest korzystniejsza.

Wyższa szkoła jazdy wymagająca wysokiej precyzji i wyczucia to sytuacja, gdy tak długo utrzymujemy drugi jacht na zewnątrz pola startowego, aby samemu zdążyć wystartować w limicie czasu, a konkurent już nie - wtedy wygrywamy wyścig, bo drugi jacht po prostu nie zdążył na start. Niebezpieczeństwo polega na tym, że zdarza się, iż oba jachty w ferworze walki odpłyną tak daleko od startu, że oba nie zdołają wystartować w limicie czasu. Wtedy mamy remis.

Kary

Podstawowa zasada: wszystkie kary możemy wykonywać dopiero po wystartowaniu. Więc kar nabytych podczas walki przedstartowej nie wykonujemy od razu, lecz po starcie. I tu uwaga, maksymalnie kar możemy mieć 2 - trzecia kara automatycznie eliminuje nas z walki.

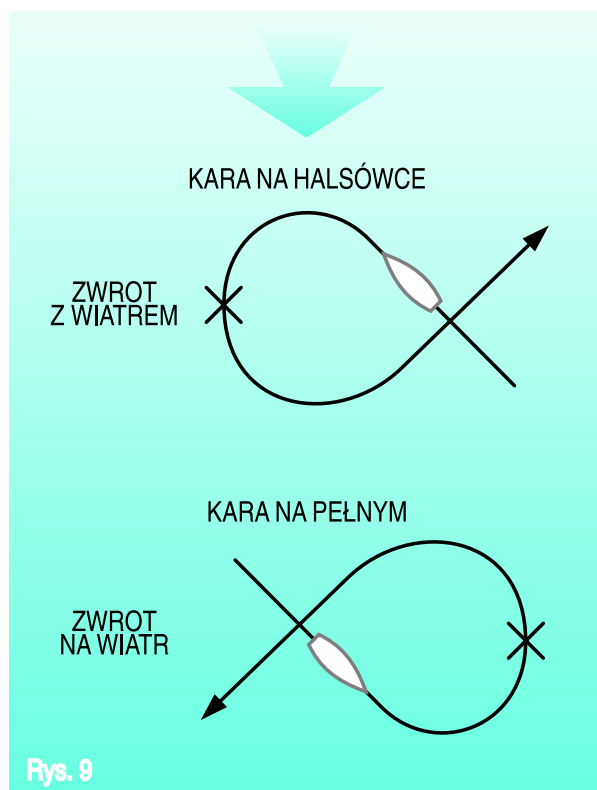
Jeśli mamy karę i została nałożona kara na drugi jacht, to kary się wzajemnie znoszą. To ważny element, gdyż zamiast wykonywać karę może opłacać się atak oraz próba zmuszenia drugiego jachtu do błędu i nałożenia na niego kary.

Mając na koncie 2 kary, jedną z nich jesteśmy zobowiązani przy najbliższej okazji wykonać. Podczas wykonywania kary nie mamy prawa drogi i musimy ustępować.

Kary nie wolno wykonywać w strefie 2 długości łodzi wokół boi.

Kary, jak wspomnieliśmy wcześniej, możemy dostać za naruszenia prawa drogi lub błąd w procedurze startowej: za szybkie lub zbyt późne wejście w pole startowe. Karę sędzia może też przyznać za niedozwolone środki napędowe, czyli najczęściej za tzw. pompowanie.

Karą w meczach jest wykonanie dodatkowego zwrotu: przy halsówce będzie to zwrot z wiatrem (rufa), na kursach pełnych będzie to zwrot na wiatr (sztag). Przy wykonywaniu kary na kursie pełnym należy pamiętać o tym, żeby w momencie przecinania dziobem linii wiatru opuścić żagiel dodatkowy (jeśli jest - spinaker, genaker itp.) poniżej zaczepu bomu żagla głównego. Inaczej wykonanie kary nie zostanie zaliczone.



Rys. 9

Wszystkie inne przewinienia, np. dotknięcie boi czy falstart, są naprawiane identycznie jak w wyścigach flotowych.

Jeszcze jedno zdanie o sędziach: zawsze co najmniej jeden sędzia sędziuje przez cały czas jeden mecz, podążając za jachtami na motorówce, aby być jak najbliżej sytuacji. Wszystkie decyzje sędzia podejmuje na wodzie i są one nieodwołalne. Jeśli sędziów jest dwóch, to ich decyzje muszą być zgodne, aby były ważne. Kary sygnalizowane są przez sędziego przez podniesienie flagi z kolorem jachtu ukaranego.

Zawodnicy protesty zgłaszają najczęściej przez podniesienie flagi Y i okrzyk "protest".

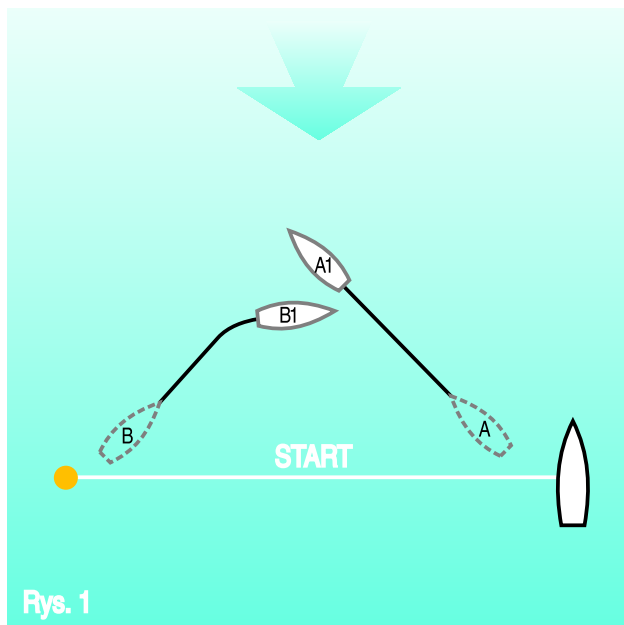
Część 2 - Taktyka walki

W poprzedniej części omówiliśmy główne elementy procedury i taktyki przedstartowej. Teraz czas na sam start i taktykę na trasie wyścigu. Notabene poznanie tych niuansów, pomoże nam obserwować ze zrozumieniem zmagania najlepszych żeglarzy świata toczące się obecnie w Louis Vuitton Cup...

Przypomnijmy, że celem walki przedstartowej jest osiągnięcie przewagi nad konkurentem. Bądź to poprzez spowodowanie nałożenia na niego Kary, bądź przez osiągnięcie lepszej pozycji względem niego w momencie startu.

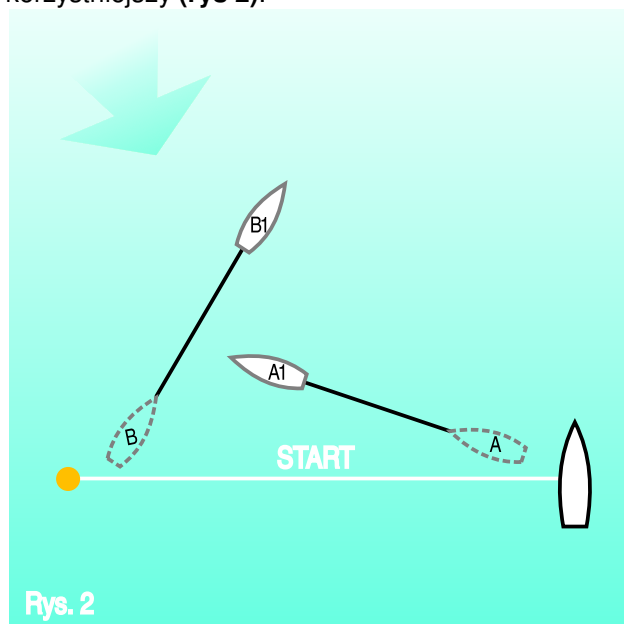
Start

Jeśli nie udało nam się uzyskać przewagi nad konkurentem lub wybraliśmy taktykę startu z lepszej strony, 10 powinniśmy ocenić i zdecydować się, z której strony linii startu chcemy rozpocząć nasz wyścig. Gdy linia startu jest ustawiona idealnie prostopadle do wiatru każde miejsce, z którego wystartujemy, teoretycznie jest jednakowo dobre. Startując bardziej z prawej strony niż konkurent mamy jednak przewagę, gdyż w momencie skrzyżowania kursów będziemy na halsie prawym i mamy pierwszeństwo (**rys 1**).



Rys. 1

Sytuacja zmienia się, gdy kierunek wiatru nie jest prostopadły do linii startu. Wtedy zasada jest prosta: ta strona, z której wieje wiatr, jest korzystniejsza, czyli jeśli wiatr skręcił tak, że wieje z lewej strony linii startu, to powinniśmy startować z lewej strony, maksymalnie blisko boi startowej. Wtedy lewy hals jest korzystniejszy (**rys 2**).



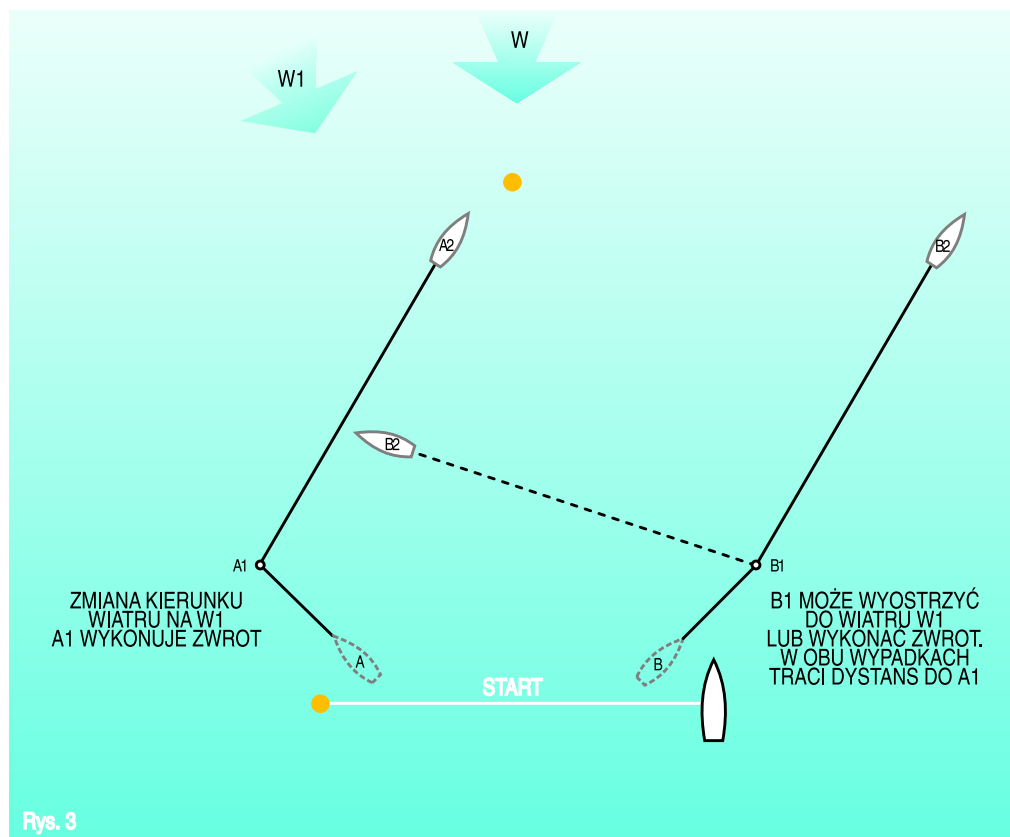
Rys. 2

Oczywiście przypominam, że istotnym jest czas wejścia na start oraz jak największa prędkość jachtu.

Kurs na wiatr, czyli halsówka

Zasada wyboru korzystniejszej strony, a zarazem korzystnego halsu odnosi się również do całej późniejszej halsówki. Jeśli w momencie startu wiatr jest prostopadły do linii startu, ale przewidujemy późniejszą zmianę jego kierunku na przykład w lewo, to powinniśmy

startować i płynąć w lewą stronę trasy. Dlaczego tak jest? Przedstawia to graficznie **rysunek 3**.

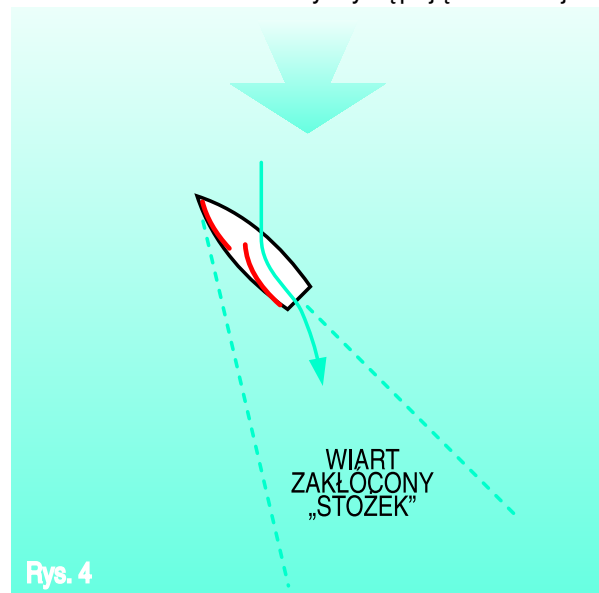


Rys. 3

Jacht A popłynął prawym halsem w lewą stronę, bo przewidział, że wiatr skręci w lewo. W momencie zmiany kierunku wiatru na W1 wykonał zwrot na wiatr i popłynął korzystniejszym lewym halsem w kierunku górnej boi. Jacht B, który wystartował z prawej strony startu i popłynął w prawą stronę trasy w tych samych warunkach wietrznych będzie musiał pokonać dłuższą drogę i na górnej boi będzie miał stratę do jachtu A. Powyższe zasady dotyczą również oczywiście wyścigów flotowych. Jeśli zmiany kierunku wiatru są regularne, a my znamy ich rozkład na trasie, można nawet zaplanować całą halsówkę.

Jeśli w walce przedstartowej udało nam się uzyskać przewagę i mamy Korzystniejszą pozycję niż konkurent, wybór miejsca startu oraz strona trasy, w którą popłyniemy, mają mniejsze znaczenie.

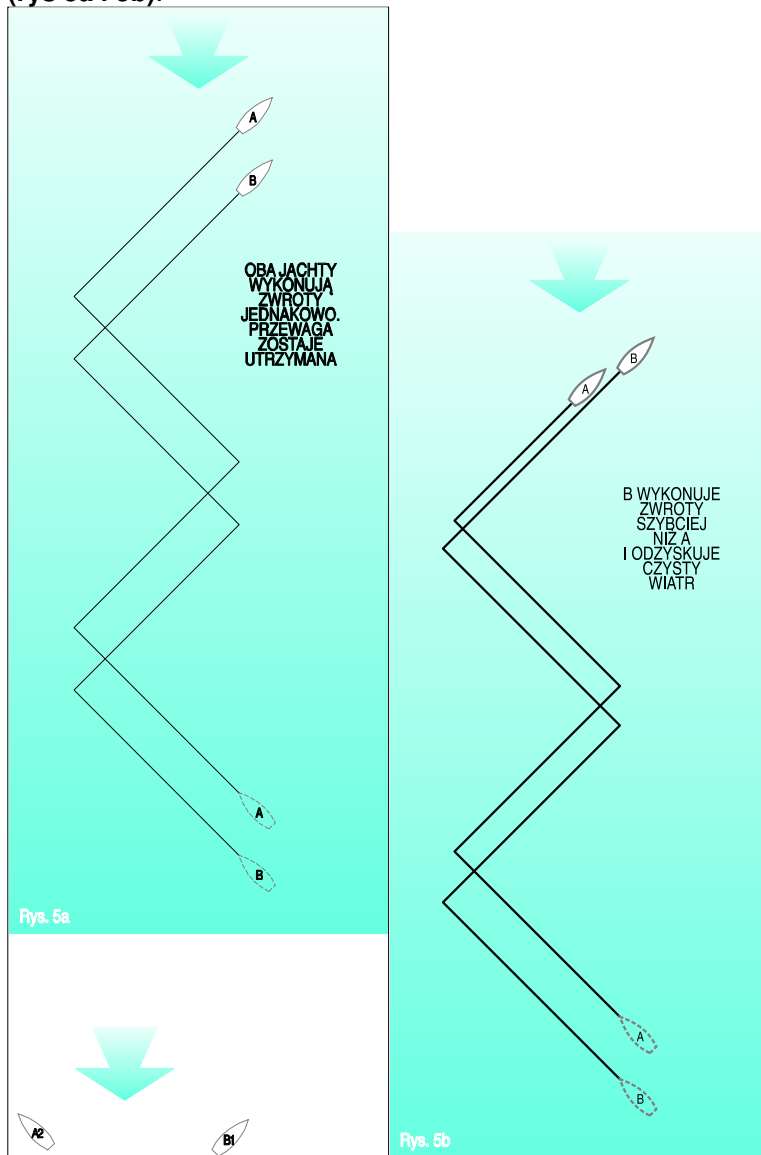
Dążymy do takiej sytuacji, aby jacht konkurenta żeglował w strefie wiatru zakłóconego - w tzw. "stożku". Gdzie takie strefy występują? Pokazuje to **rysunek 4**.



Rys. 4

Utrzymanie konkurenta w tych strefach gwarantuje nam przewagę szybkości i ostrości w stosunku do niego. To może zapewnić nam wygranie halsówki i przewagę na górnej boi.

Oczywiście jacht zasłaniany (B) może się bronić. Najczęściej stosuje się tutaj tzw. „walkę na zwroty”. Polega to na wykonywaniu serii częstych zwrotów na wiatr, tak, aby wydostać się ze „stożka” i odzyskać czysty wiatr, a przez to prędkość i ostrość. O powodzeniu takiego ataku decyduje lepsza umiejętność wykonywania zwrotów- szybkość, technika i zgranie załogi podczas manewrów. Jacht kryjący (A), mający przewagę, może bronić się przed takim atakiem starając się powtarzać wszystkie ruchy konkurenta. Jeśli będzie wykonywał je gorzej, to jacht B ucieknie mu i odzyska pełną swobodę. (rys 5a i 5b).



Jakie znaczenie ma tutaj technika wykonywania zwrotów, może pokazać prosty przykład: jeśli będziemy wykonywać zwrot tylko o 1 sek. wolniej niż przeciwnik, to po wykonaniu 10-15 zwrotów możemy stracić ok. 15 sekund w stosunku do niego - a to może spowodować, że nasza z trudem wypracowana przed startem przewaga zostanie stracona. Ciekawostką jest fakt, że w Pucharze AMERYKI zdarzało się wykonywać jachtom podczas jednej halsówki około 100 zwrotów...

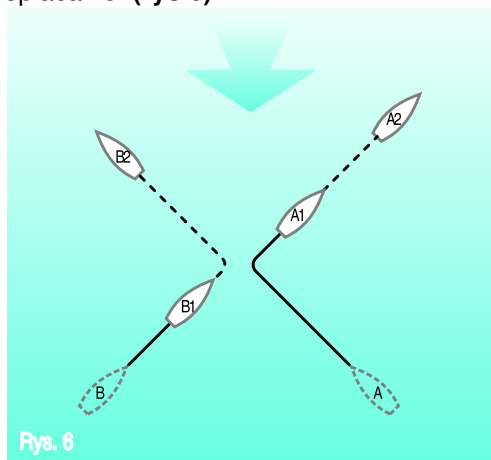
Podsumowując halsówkę, kierujemy się 3 zasadami:

1. Zawsze staraj się tak płynąć, aby znajdować się między boją górną a twoim przeciwnikiem.
2. Jeśli wiatr będzie skręcał w lewo, płyn w lewo - jeśli w prawo, to w płyn w prawo (**patrz rys 3**)
3. Jeśli wiatr jest stały w kierunku, będąc z prawej strony masz przewagę, bo przy spotkaniu z konkurentem będziesz na prawym halsie.

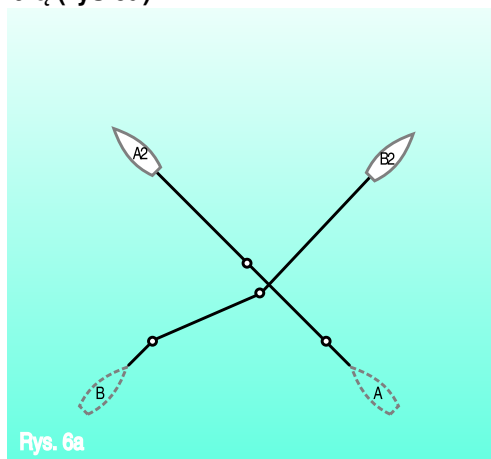
W uzupełnieniu taktyki na hal-sówce warto wspomnieć o sytuacjach, gdy jachty spotykają się na dwóch różnych halsach. Jeśli założymy, że jacht prawohalsowy A chce dalej płynąć w kierunku lewej strony trasy, a jacht lewo-halsowy B w prawą stronę trasy, to sytuacja jest prosta: B ustępuje A i jachty dalej żeglują w swoim kierunku.

Przyjmijmy, że jacht A chce jednak dalej pozostać z prawej strony trasy. Może to uzyskać przez wykonanie zwrotu na wiatr i zmuszenie jachtu B do zwrotu oraz żeglugę w lewą stronę. Jeśli B nie

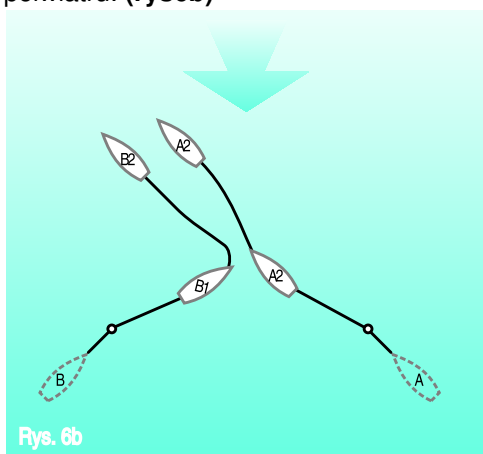
wykona zwrotu, to będzie płynął w strefie wiatru zakłóconego i tracił dystans do A. Jest to mało opłacalne. **(rys 6)**



Co więc może zrobić jacht B? Odpowiednio wcześniej odpaść ustępując A i próbować przejść mu za rufą **(rys 6a)**.

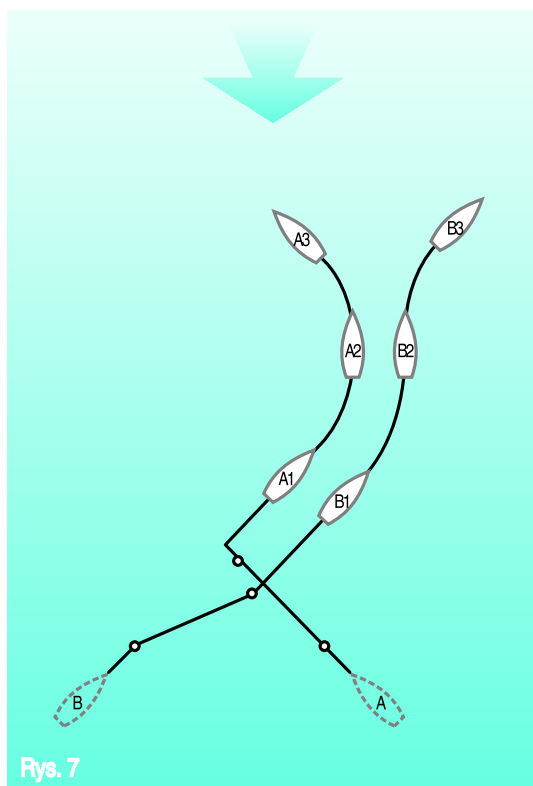


Jeśli jednak A zorientuje się w sytuacji, może również odpaść w kierunku B i zmusić go do zwrotu. Obecne przepisy meczowe pozwalają na takie „polowanie”, nawet jeśli B ustępuje (tylko w meczach!). Jacht A może zmienić kurs utrudniając B odpadanie, jednak A nie może odpaść poniżej 90°. czyli półwiatru. **(rys6b)**



Jeśli odpadnie dalej, jacht B może go protestować i jacht A otrzyma karę.

Jeśli B jednak uda się przejść za rufą A, który wykona zwrot, ale później, sytuacja B może być korzystniejsza - staje się zawietrznym i o ile odległość między jachtami jest na tyle mała. może ostrzyć A i zmusić go do zwrotu lub wyprzedzić **(rys 7)**.

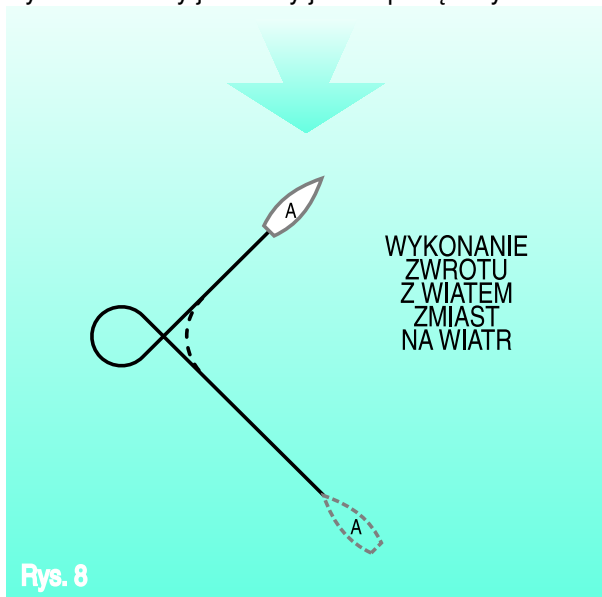


Rys. 7

Przypomnijmy, że wykonując zwrot, jacht traci prawo drogi i musi ustępować, tak więc wszystkie tego typu manewry muszą być wykonywane z odpowiednim wyprzedzeniem i nie w bezpośredniej bliskości drugiego jachtu. Wykonując zwrot nie możemy zmusić drugiego jachtu do zmiany kursu, chyba że wcześniej ten zwrot ukończymy.

Wykonywanie kar

Na zakończenie omawiania halsówki parę słów o wykonywaniu kar. Przypomnijmy, że w meczach karą jest wykonanie dodatkowego zwrotu - na kursach na wiatr będzie to wykonanie zwrotu z wiatrem, czyli rufy. Jeśli mamy przewagę nad konkurentem lub z innych powodów chcemy wykonać karę na hal-sówce, opłaca się ją wykonać w momencie, gdy planujemy wykonanie zwrotu na wiatr (sztagu). Zamiast planowanego sztagu wykonujemy zwrot z wiatrem - tracimy trochę czasu i wysokości, ale po wykonaniu kary jesteśmy już na pożądanym halsie. (**rys. 8**)



Rys. 8

Należy jednak pamiętać, że kary nie możemy wykonywać w „strefie 2 długości łodzi wokół boi” oraz że w momencie wykonywania kary nie mamy prawa drogi i musimy ustępować.

Górna boja, czyli górny znak

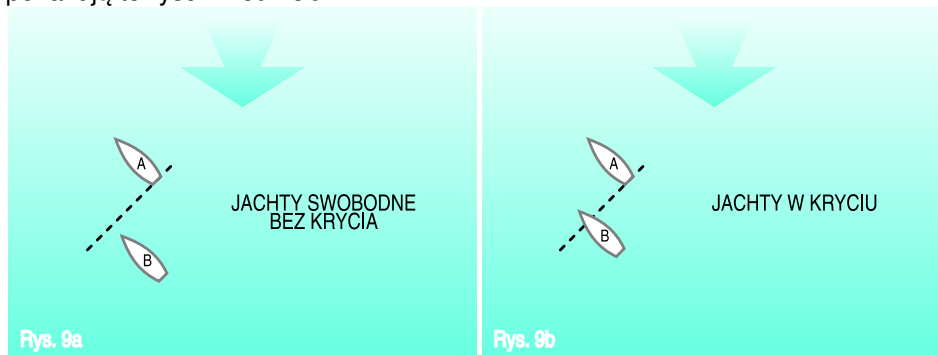
Jak już wspominaliśmy, trasa w meczach jest prawoskrętna w odróżnieniu od wyścigów flotowych. Boje musimy okrążyć prawą burtą, czyli będąc na lewym halsie. Jak łatwo zauważyć, rodzi to komplikacje, gdyż będąc na lewym halsie musimy ustępować jachtowi na prawym halsie. Dlatego też mimo przewagi może zdarzyć się, że będziemy musieli ustąpić jachtowi prawo halsowemu. Rozpatrzmy dwa przypadki, gdy jachty wchodzi na boję:

1. na tym samym halsie;
2. na przeciwnych halsach.

Na tym samym halsie:

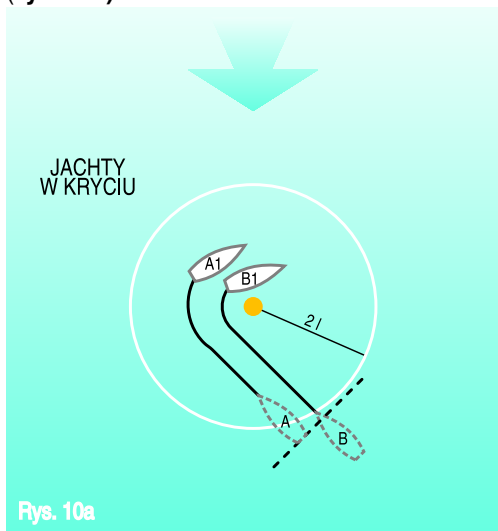
Gdy oba jachty zbliżają się do boi na tym samym halsie, znaczenie ma to, czy są w kryciu, czy nie. Co to jest krycie? Krycie występuje w momencie, gdy jakkolwiek część jachtu B znajduje się przed

prostą prostopadłą przechodzącą przez najbardziej od tyłu wysunięty punkt kadłuba jachtu A. Najlepiej pokazują to rysunki **9a** i **9b**



Krycie jest bardzo ważnym elementem taktyki i fakt, czy jachty są w kryciu, czy nie, decyduje o wielu prawach obu jachtów. Ważnym jest też, w jaki sposób krycie zostało osiągnięte i kiedy przerwane. Ale o tym później.

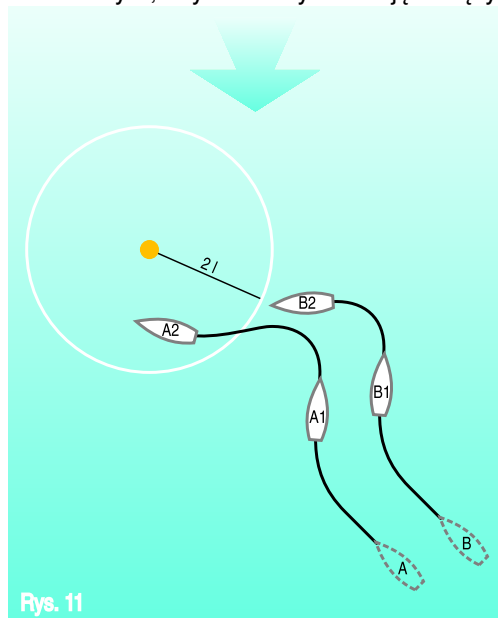
Gdy mamy do czynienia ze zbliżaniem się do górnej boi na jednakowym halsie, prawo drogi jest czytelne: zawietrzny (w praktyce ostrzejszy) ma pierwszeństwo, nawietrzny musi ustępować. Jednak jeśli oba jachty wejdą w „strefę „dwóch długości łodzi wokół boi” (2L), prawo drogi zmienia się. Pierwszeństwo zaczyna mieć jacht wewnętrzny B, a jacht zewnętrzny A musi ustępować - jeśli jachty osiągnęły strefę 2L w kryciu. Jacht A mimo, że prowadzi, musi ustąpić miejsca i straci prowadzenie. (rys 10a)



Jeśli strefę osiągnęły bez krycia, pierwszeństwo będzie miał ten jacht, który tę strefę osiągnął pierwszy. (rys 10b)



W jaki sposób jacht A może się bronić? Najczęściej jacht A przed osiągnięciem strefy 2L ostrzy jacht B. Może ostrzyć aż do linii wiatru. W ten sposób może zerwać krycie i osiągnąć strefę 2L będąc swobodnym, czyli bez krycia. Boję okrąży pierwszy i utrzyma prowadzenie. **(rys 11)**



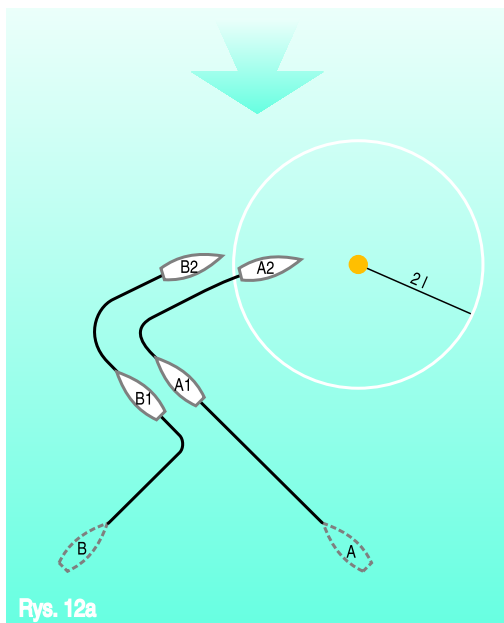
Przed takim atakiem jachtu A praktycznie jacht B nie ma obrony. W czasie ostrzenia jacht A musi zostawić miejsce jachtowi B do ustępowania, a jacht B musi niezwłocznie ostrzyć, jeśli A tego zażąda. Niedotrzymanie tych zasad może spowodować nałożenie kar na któryś z jachtów.

Na różnych halsach.

Na kursach na wiatr przy różnych halsach krycie nie występuje. Decyduje tu tylko prawy hals, który ma pierwszeństwo. Więc nawet osiągając strefę 2L pierwszy, ale będąc na halsie lewym, musimy ustąpić jachtowi prawohalsowemu.

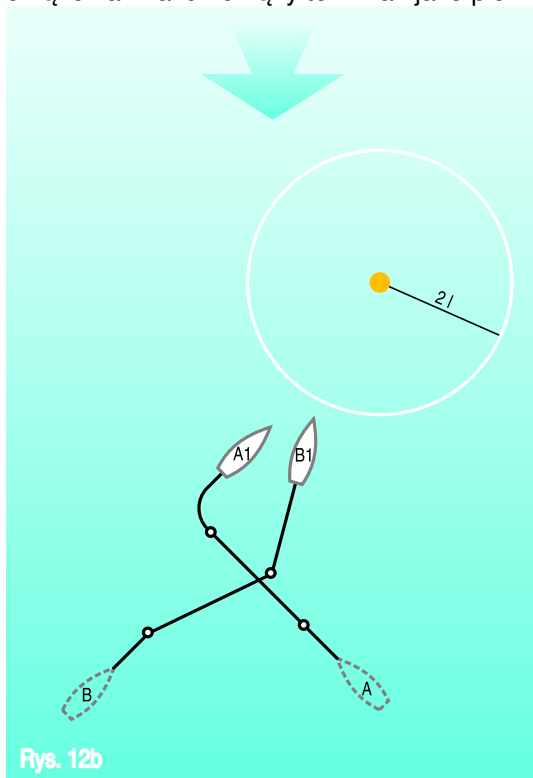
Jacht B zbliża się do boi na lewym halsie i jego kurs przecina się z kursem jachtu prawohalsowego A oraz B nie jest w stanie „przejąć mu przed dziobem”. Są dwie możliwości: albo B wykona zwrot na wiatr, albo odpadnie i przejdzie za rufą A.

Jeśli wykona zwrot, jest to praktycznie równoznaczne z oddaniem miejsca jachtowi A, który wykona zwrot w wybranym dogodnym momencie, a B będzie musiał czekać na wykonanie zwrotu przez A. A będzie pierwszy w strefie 2L bez krycia i pierwszy okrąży znak **(rys 12a)**



Rys. 12a

Jacht B może spróbować odpaść i przejść za rufą A. Jeśli uda mu się ten manewr, jego sytuacja będzie korzystniejsza. Nawet jeśli A wykona niezwłocznie zwrot i również znajdzie się na lewym halsie, to jacht B będzie wewnętrzny i nabędzie prawo drogi. Będzie mógł żądać od jachtu A miejsca do okrążenia znaku i okrąży ten znak jako pierwszy (**rys 12b**).



Rys. 12b

Oczywiście jacht A może się bronić przed taką sytuacją. Robi to identycznie, jak zostało to omówione wcześniej i pokazane na **rysunku 6a** - czyli przez odpadanie w kierunku jachtu B (tzw. polowanie) i zmuszenie go do zwrotu na wiatr.

Stosując "polowanie" należy pamiętać o zostawieniu jachtowi B miejsca do wykonania zwrotu oraz o tym, że taki manewr nie może powodować zbyt dużego ryzyka kolizji i uszkodzenia sprzętu **cdn**

Rys Marek Strauchold

Część 3 - Finisz na pełnym kursie

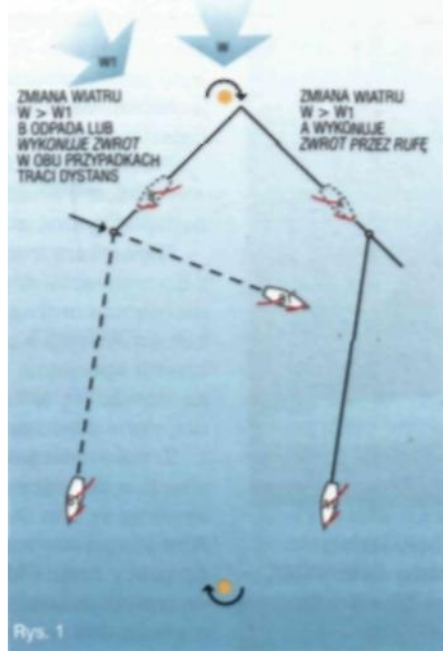
W poprzednich dwóch częściach omówiliśmy walkę przedstartową, start i halsówkę. Czas na przybliżenie specyfiki kursów pełnych - z wiatrem oraz samego finiszu wyścigu.

Kurs z wiatrem, czyli pełny

W momencie okrążenia górnego -nawietrznego znaku rozpoczyna się kurs pełny. W mojej opinii to część wyścigu, która daje o wiele więcej możliwości ataku i zagrywek taktycznych niż halsówka. Z czego to wynika? Głównie z faktu, że prowadzenie jachtu i wybór kursu optymalnego jest tu o wiele trudniejszy niż przy kursie na wiatr. Ponadto możliwy kąt żeglugi względem wiatru jest o wiele większy niż w przypadku halsówki, gdzie płyniemy praktycznie w większości maksymalnie ostro do wiatru. Na kursie pełnym możemy płynąć ostrzej lub pełniej w zależności od potrzeby i uznania - po prostu mamy większą swobodę w doborze kursu, nie ograniczoną kątem martwym.

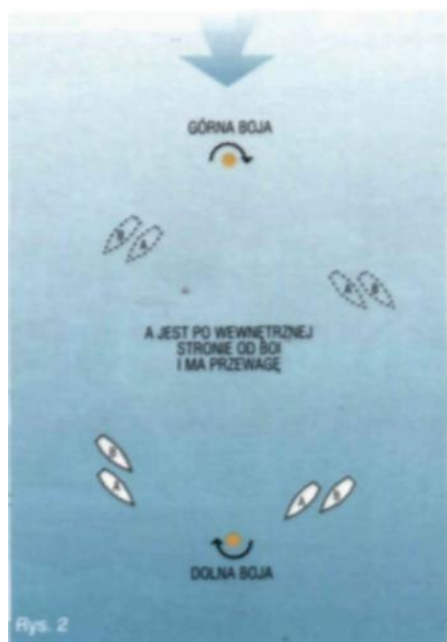
Na początek parę ogólnych uwag. Rozpoczynając kurs pełny, musimy pamiętać o kilku ważnych elementach, które w porównaniu do halsówki zmieniają się diametralnie:

1. jeśli prowadzimy wyścig, nasza możliwość „trzymania” konkurenta w stożku i „zabierania” mu wiatru już się skończyła. Teraz to on będąc z tyłu, na naszej nawietrznej będzie starał się nas „przykryć” - zabrać nam wiatr. To teraz my musimy tak żeglować, aby mieć czysty, niezakłócony wiatr;
2. wszystkie szkwały nasz konkurent będąc na nawietrznej dostanie pierwszy, przez co będzie pierwszy przyspieszał zmniejszając stratę;
3. analogicznie do halsówki tu też musimy uważać na zmiany kierunku wiatru. Tym razem zasada wyboru strony trasy jest odwrotna: jeśli przyjdzie zmiana z lewej strony trasy, to płyn w prawo. W momencie zmiany zyskujesz przewagę (**rys 1**).

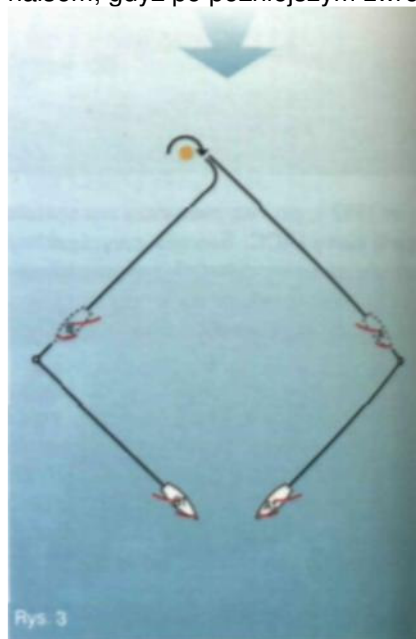


Celem tej fazy wyścigu jest oczywiście jak najszybsze osiągnięcie dolnego znaku, czyli boi zawietrznej. W praktyce możemy wyróżnić dwa główne sposoby na osiągnięcie zamierzonego celu:

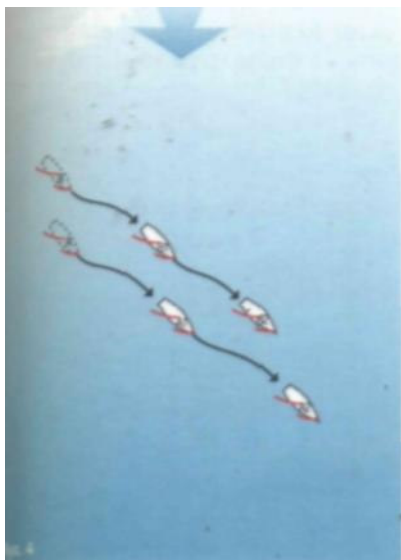
1. starać się zasłaniać wiatr przeciwnikowi i przez to go spowalniać;
2. osiągnąć taką pozycję względem przeciwnika, aby być po wewnętrznej stronie od boi (**rys 2**). To umożliwi nam okrążenie boi jako pierwszemu, ale o tym za chwilę.



Założmy, że zaczynamy kurs pełny z małą przewagą nad konkurentem. Po górnej boi jesteśmy na lewym halsie. W przypadku wiatru stałego w kierunku opłaca nam się kontynuować żeglugę tym halsiem, gdyż po późniejszym zwrocie będziemy mieli pierwszeństwo nad konkurentem (**rys 3**).

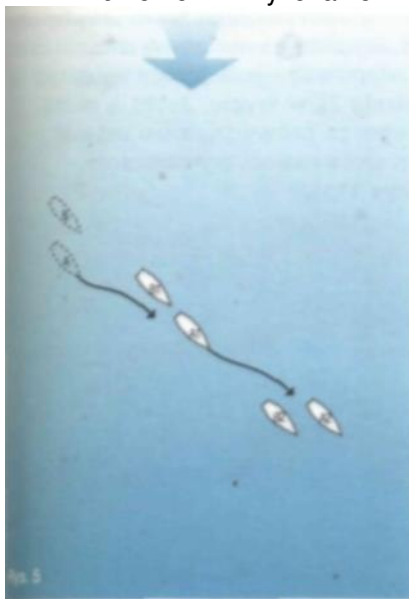


Płynąc, cały czas unikamy stożka goniącego nas konkurenta. Jeśli jacht B osiąga pozycję starając się „zabrać” nam wiatr, mamy dwie możliwości obrony: ostrzyć lub odpadać. Odpadając, płyniemy pełniej, czyli wolniej. Jeśli konkurent powtórzy nasz ruch, niewiele zyskamy, a możemy stracić dystans. Dlatego najczęściej bronimy się wyostrzając i starając się wyjść ze stożka goniącego nas jachtu. Ostrząc, jacht przyspiesza, przez to jest szansa, że zwiększymy naszą przewagę (**rys 4**).



Oczywiście jacht B może również ostrzyć i wtedy dochodzi do tzw. „wywożenia”. Jest to skuteczna forma obrony, ale należy uważać na dwie sytuacje:

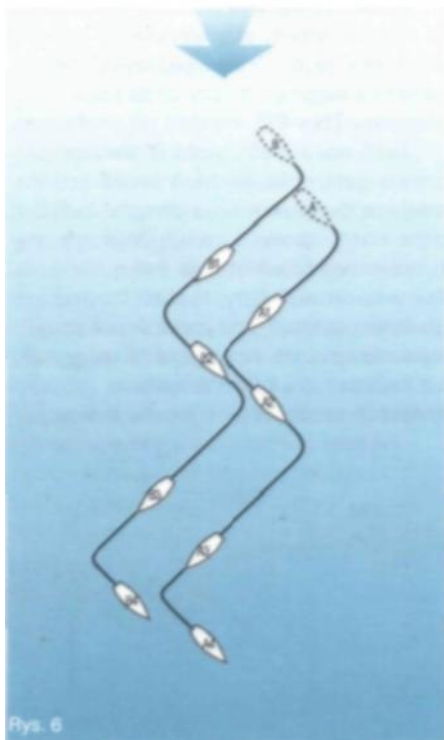
- a) wyostrzyemy za bardzo i nasz żagiel dodatkowy, np. spinaker, przestanie pracować. Przy silnym wietrze gwałtowne ostrzenie może spowodować utratę kontroli nad jachtem i w efekcie jego zatrzymanie. Jeśli do tego dojdzie, stracimy prowadzenie;
- b) musimy tak ostrzyć, aby uniemożliwić jachtowi B przejście na naszą, stronę zawietrzną. Jeśli jacht B osiągnie pozycję blisko po naszej zawietrznej, będzie blokował nasze ruchy i uniemożliwi wykonanie zwrotu. Taka sytuacja jest dla nas bardzo niekorzystna (**rys 5**).



Poprawnie wykonana obrona przez ostrzenie powinna spowodować, że jacht B znajdzie się bezpośrednio za naszą rufą lub lekko po nawietrznej.

Oczywiście jacht B może atakować wykonując zwrot. W takim przypadku mamy dwie możliwości:

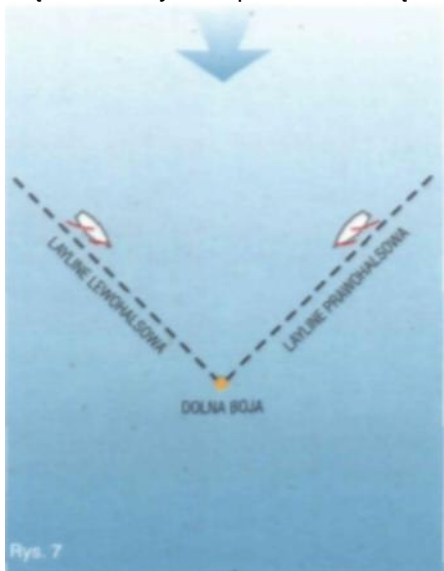
- a) kontrolować go i powtarzać jego ruchy (analogicznie do walki na zwroty na halsówce), ale starając się unikać jego „stożka” i mieć jacht B zawsze ze swojej prawej strony. Wtedy będziemy mieli atut prawego halsu i pierwszeństwo (**rys 6**);



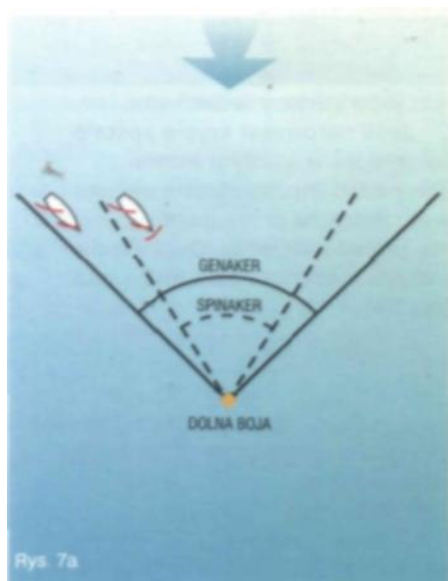
- b) „odpuścić” i żeglować w swoją wybraną stronę, o ile jesteśmy pewni, że ta strona będzie korzystniejsza (zmiana kierunku wiatru, silniejsze szkwały). Ta opcja jest ryzykowna, ale w przypadku, gdy wykonujemy zwroty wolniej niż konkurent, może być dla nas jedyną szansą skutecznej obrony.

Dolny znak, czyli boja zawietrzna

Żeglując kurem pełnym dochodzimy do momentu, gdy powinniśmy wykonać zwrot, aby płynąć w kierunku boi. Moment ten to osiągnięcie tzw „layline” (niestety nikt nie wymyślił jeszcze polskiego odpowiednika tej nazwy). „Layline” to po prostu linia kursu optymalnego prowadzącego do boi. Mamy więc dwie „layline”: prawohalsową i lewohalsową (**rys 7**).



Inaczej mówiąc płynąc po „layline” płyniemy kursiem docelowym na boję. Oczywiście na kursie na wiatr i na górnym znaku określenia te również są stosowane. Layline, jej kąt względem wiatru zależy od wielu czynników: jachtu, siły wiatru, typu jachtu i żagla, którego używamy (np. przy spinakerach kąt między obiema laylines będzie mniejszy, przy genakerach natomiast większy) (**rys 7a**).



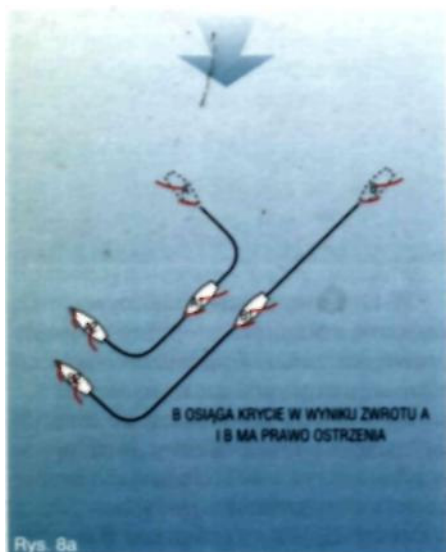
W tym momencie musimy wyjaśnić sobie jeszcze jedno pojęcie: prawo ostrzenia. To bardzo ważny element rozgrywki szczególnie na kursie pełnym. Zakładamy, że oba jachty płyną blisko siebie. Jeśli są w kryciu (krycie zostało wyjaśnione podczas omawiania halsówki, w części 2), jacht zawietrzny B ma pierwszeństwo i może „ostrzyć” jacht A. Pod jednym jednak warunkiem: że krycie nie zostało osiągnięte z pozycji „swobodny z tyłu” względem jachtu A. Inaczej mówiąc, jeśli dogonimy jacht A i osiągniemy krycie po zawietrznej, nie mamy prawa ostrzyć jachtu A powyżej jego kursu właściwego. Wtedy nie mamy prawa ostrzenia! **(rys 8)**



Co to jest kurs właściwy? Według przepisów jest to kurs, jakim żeglowałby jacht w celu jak najszybszego ukończenia wyścigu (osiągnięcia znaku). Jest to bardzo płynne pojęcie przysparzające najwięcej problemów sędziom i załogom przy interpretacji na wodzie. Dla uproszczenia możemy przyjąć, że jacht A w tym przypadku sam decyduje, że kurs, którym płynie,

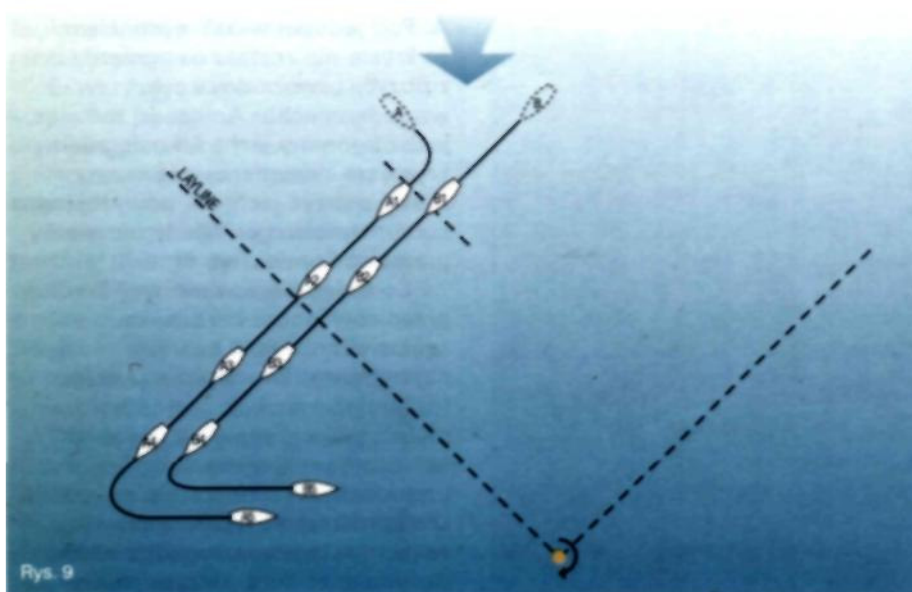
jest jego kursem właściwym.

Jeśli natomiast krycie zostało osiągnięte w każdym innym przypadku (np. w efekcie zwrotu lub wyprzedzania przez jacht A), jacht B ma prawo ostrzenia. Oczywiście ostrzyć możemy aż do linii wiatru. **(rys 8a)**

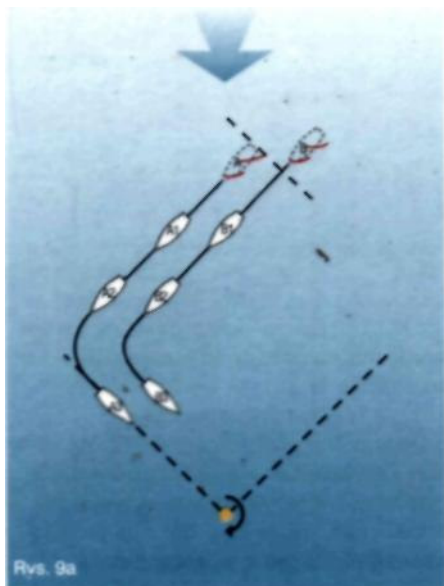


Oba jachty osiągną layline.

Jeśli jacht B ma prawo ostrzenia może płynąć dalej i blokować jacht A. Może płynąć tak daleko, jak uzna to za konieczne, aby uzyskać wystarczającą przewagę, wykonać zwrot i osiągnąć dolny znak jako pierwszy (**rys 9**).

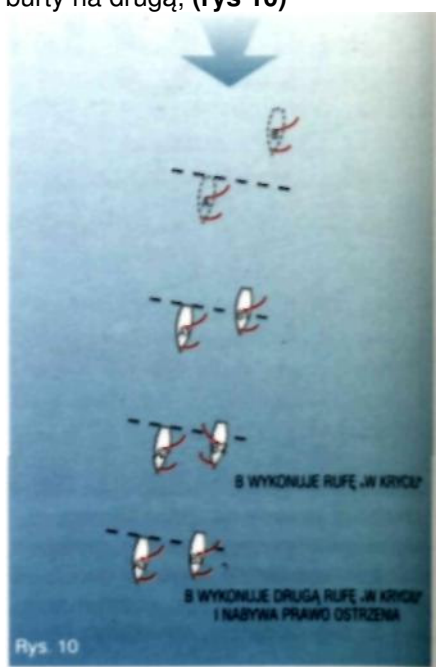


Jeśli natomiast jacht B nie ma prawa ostrzenia, jacht A może żądać miejsca do wykonania zwrotu, gdyż chce kontynuować swoją żeglugę kursem właściwym (**rys 9a**).



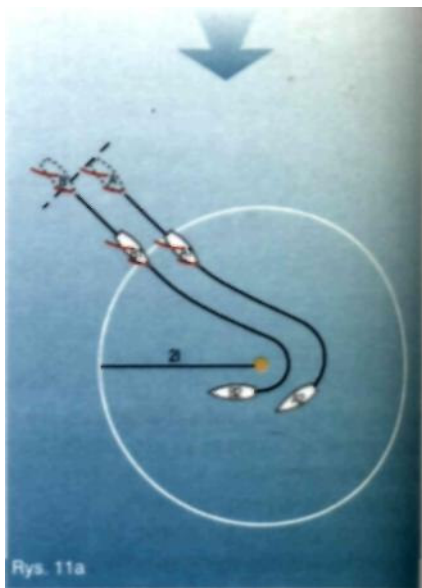
Jak wspomnieliśmy, jest to trudne do interpretacji, czy jacht A już musi wykonać zwrot, czy nie, czy osiągnął już layline, czy nie. Wszystko w rękach arbitrów i ich oceny sytuacji...

Ciekawostką jest to, że będąc jachtem B bez prawa ostrzeżenia, możemy je nabyć wykonując szybko dwa zwroty przez rufę, cały czas oczywiście utrzymując krycie. Jest to często stosowane w przypadku żeglugi na spinakerach, które umożliwiają płynięcie fordewindem i przez to przerzucenie grota z jednej burty na drugą, (**rys 10**)

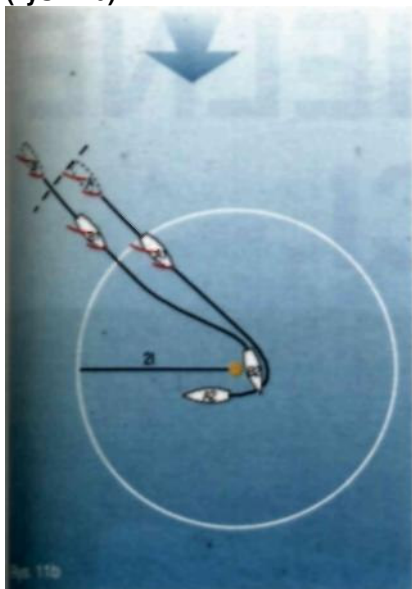


Celem tych wszystkich manewrów jest osiągnięcie strefy 2L wokół dolnej boi jako jacht wewnętrzny (analogicznie do sytuacji omówionej przy okrążaniu górnego znaku). To da nam prawo drogi i okrążymy znak jako pierwsi. Przypomnijmy:

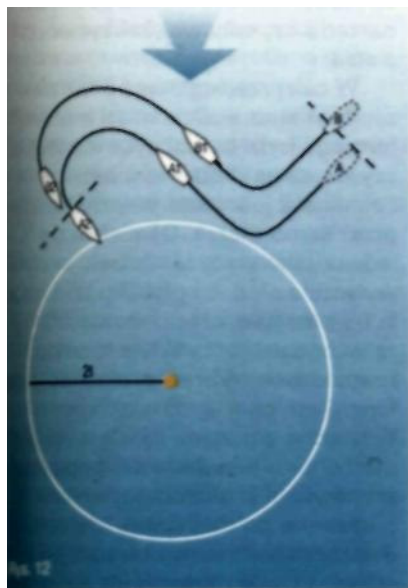
Jeśli oba jachty na tym samym halsie wejdą w „strefę dwóch długości łodzi wokół boi” (2L), prawo drogi zaczyna mieć jacht wewnętrzny B, a jacht zewnętrzny A musi ustępować - jeśli jachty osiągnęły strefę 2L w kryciu. Jacht A mimo tego, że prowadzi, musi ustąpić miejsca i straci prowadzenie (**rys11a**).



Jeśli strefę osiągnęły bez krycia, pierwszeństwo będzie miał ten jacht, który tę strefę osiągnął pierwszy (**rys 11b**).



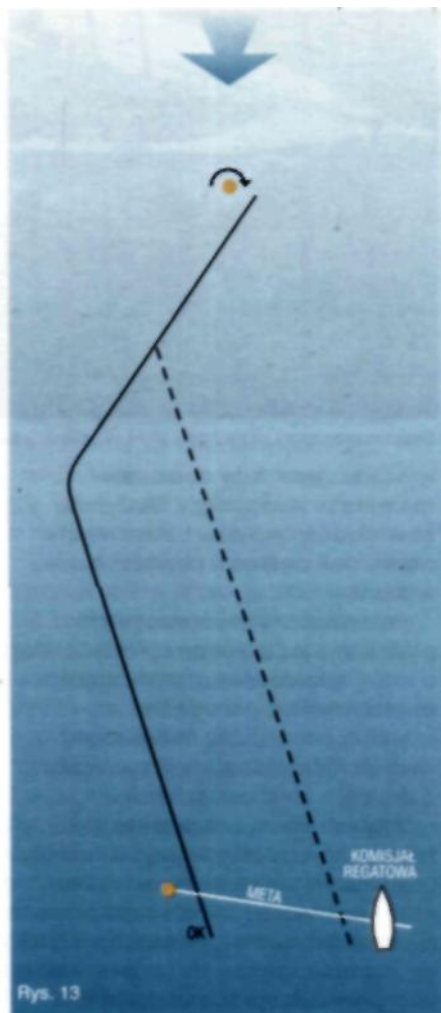
W jaki sposób jacht A może się bronić? Najczęściej jacht A przed osiągnięciem strefy 2L ostrzy jacht B jeśli ma prawo ostrzenia!). Może ostrzyć aż do linii wiatru. W ten sposób może zerwać krycie i osiągnąć strefę 2L będąc swobodnym, czyli bez krycia. Boję okrąży pierwszy i utrzyma prowadzenie (rys 12). Przed takim atakiem jachtu A praktycznie jacht B nie ma obrony. W czasie ostrzenia jacht A musi zostawić miejsce jachtowi B do ustępowania, a jacht B musi niezwłocznie ostrzyć, jeśli A tego zażąda. Niedotrzymanie tych zasad może spowodować nałożenie na któryś z jachtów.



Meta, czyli finiszujemy

W meczach w odróżnieniu od wyścigów flotowych meta jest na kursie pełnym. Sprawa jest bardzo prosta: linię mety należy przekroczyć wcześniej niż konkurent. Jednak w przypadku, gdy oba jachty płyną blisko siebie, walka o ostatnie metry może być bardzo emocjonująca. Należy zwrócić uwagę na jeden bardzo ważny element: jeśli linia mety ustawiona jest prostopadle do linii wiatru, to praktycznie nie ma znaczenia, w którym jej miejscu ukończymy wyścig. Oczywiście w bezpośredniej bliskości drugiego jachtu korzystniej jest kończyć wyścig na prawym halsie, zachowujemy wtedy atut prawa drogi.

Jeśli natomiast linia mety nie jest prostopadle do linii wiatru, może się okazać, że któryś z jej końców (boja lub statek komisji) jest „wyżej”, bliżej wiatru - wtedy korzystniej jest tak manewrować, aby kończyć wyścig jak najbliżej tego końca (**rys 13**).

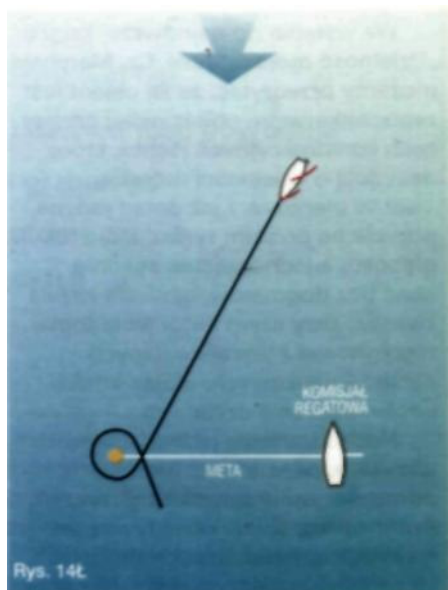


Wykonanie kary

Często zdarza się, że już na samej mecie jacht wykonuje zaległą karę. Czemu dopiero na mecie? Otóż powodów jest kilka:

- dajemy sobie maksymalnie dużo czasu, aby liczyć na anulowanie naszej zaległej kary w przypadku możliwego nałożenia kary na konkurenta (kary się „znoszą”);
- minimalizujemy stratę dystansu, ponieważ nie musimy już rozpędzać jachtu po wykonaniu kary - już jesteśmy na mecie;
- wykonując karę na kursie z wiatrem musimy zrzucić dodatkowy żagiel (np. spinaker). Jeśli wykonamy karę i wejdziemy od razu na metę, nie musimy go stawiać z powrotem i tracić czasu.

Najłatwiej, szczególnie przy większych i mniej zwrotnych jachtach, wykonać karę okrążając boję na końcu linii mety. Wtedy łatwiej jest nam kontrolować położenie jachtu względem linii mety - po wykonaniu kary musimy przekroczyć linię mety od strony kursowej - tu nawietrznej (**rys 14**).



Startujemy!

Oczywiście nie jesteśmy w stanie omówić wszystkich możliwych sytuacji i konkretnych zachowań, które występują podczas wyścigów meczowych. Przedstawiliśmy tu podstawowe problemy i najbardziej typowe sytuacje, jakie możemy zaobserwować śledząc np. trwające właśnie regaty o Puchar Ameryki. Mam nadzieję, że ułatwi to Wam oglądanie i zrozumienie manewrów wykonywanych przez najlepszych sterników świata, a być może skłoni niektórych z Was do spróbowania samemu sił w meczach, do czego Was serdecznie zachęcam i polecam lekturę Przepisów Regatowych i dodatku C poświęconego match-racingowi. Zabawa i emocje na wodzie gwarantowane.

maciek@polishmatch.pl

© Maciek Cylupa 2011 (POL 55 33)

Published by Adam Cychner ;)