

LANCIA LYBRA: Η ΣΩΣΤΗ ΕΠΙΛΟΓΗ

ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ

α' μέρος

Κείμενο: Θάνος Ανδρόνικος

Φωτογραφία: Νίκος Μαρκομπότσαρης

Κατά το προπαρασκευαστικό διάστημα πριν από την εκκίνηση τα σκάφη έχουν τη δυνατότητα να κινούνται προς όλες τις κατευθύνσεις, κάτι που στην ουσία μεταφράζεται ως απειρία επιλογών. Το δύσκολο είναι να τοποθετηθεί κάποιος εκεί που έχει αποφασίσει, τόσο ως προς τους αντιπάλους του, όσο και ως προς την ευθεία της εκκίνησης. Αυτό απαιτεί μια συγκεκριμένη μεθοδολογία, η οποία βοηθάει στην αναγνώριση ενδεχομένων προβλημάτων και την αντιμετώπισή τους.

Η συστηματικοποίηση κάποιων κινήσεων, έτσι ώστε να μη γίνονται τυχαία αλλά με πλήρη επίγνωση της χρησιμότητας κάθε επιλογής, είναι πολύ σημαντική. Παρακάτω θα προσπαθήσουμε να αναλύσουμε κάποιες βασικές μεθόδους κατά την εκκίνηση, οι οποίες μετά από εξάσκηση και υπό τις κατάλληλες συνθήκες θα μπορέσουν να σας εξασφαλίσουν ένα μικρό αλλά σημαντικό προβάδισμα. Στα προηγούμενα άρθρα έχουμε τονίσει πολλές φορές ότι ανεξάρτητα από το πού θα ξεκινήσει κανείς πρέπει να έχει σταβέντο του χώρο, ώστε να επιταχύνει αμέσως μετά την εκκίνηση, έτσι ώστε να μπορέσει να βγει έστω και λίγο πιο μπροστά από τους άλλους. Ο λόγος για τον οποίο αυτό είναι ιδιαίτερα επιθυμητό έχει να κάνει και με την ένταση του ανέμου που έχει κάποιος όταν ταξιδεύει μέσα σε ένα μεγάλο στόλο και όταν ταξιδεύει μόνος του. Ο άνεμος αντιλαμβάνεται το στόλο, τα κατάρτια με τα πανιά, ως ένα μεγάλο ημιπερατό εμπόδιο. Προκειμένου να περάσει πάνω από τα πανιά, αρχίζει να σηκώνεται από απόσταση ίση με τρεις έως πέντε φορές το ύψος του εμποδίου. Εάν για παράδειγμα τα κατάρτια έχουν ύψος γύρω στα 15 μέτρα, ο άνεμος θα αρχίσει να σηκώνεται τουλάχιστον από 50 μέτρα πιο μπροστά (ιδιαίτερα όταν η έντασή του είναι μικρή). Αυτό πρακτικά σημαίνει ότι δημιουρ-



Στην περίπτωση που δεν ξεκινάμε όρτσα, μπορεί να χρειάζεται να διασφαλίσουμε χώρο σοφράνο μας, προκειμένου να έχουμε καθαρό αέρα και τη δυνατότητα να «κλείσουμε» την πλεύση, προκειμένου να αυξήσουμε την ταχύτητά μας (π.χ. σε πρύμα με λίγο αέρα).



γείται μια ζώνη μικρότερης έντασης ανέμου, από την οποία όποιος βγει έχει ένα μικρό αλλά υπαρκτό πλεονέκτημα. Βέβαια, όσοι βρίσκονται πιο πίσω, στα σκάρτα του στόλου, έχουν σοβαρό πρόβλημα. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο μετά την εκκίνηση, πολλές φορές, οι μπροστινοί φαίνεται ότι ωφελούνται συνεχώς, ενώ οι πίσω μένουν όλο και πιο πίσω.

Σταβέντο χώρος

Ένας Καναδός αθλητής, αν και δεν είχε καθόλου καλές αγωνιστικές επιδόσεις, αισθανόταν ιδιαίτερα ικανοποιημένος για τις εκκινήσεις του, καθώς θεωρούσε ότι σε όλα τα μεγάλα πρωταθλήματα έκανε τις σωστές επιλογές, αφού πάντα βρισκόταν δίπλα του ο καλύτερος ιστιοπλόος του προηγούμενου αιώνα, ο Paul Elvstrom. Η χαρά του αυτή εξανεμίστηκε όταν, λίγο καιρό μετά, σε μια συνέντευξή του ο μεγάλος Δανός αθλητής είπε: «Στα μεγάλα πρωταθλήματα την πρώτη μέρα ψάχνω πάντα να εντοπίσω κάποια από τα πιο αργά σκάφη του στόλου. Από εκεί και πέρα, σε κάθε εκκίνηση, εφόσον βρίσκονται κοντά εκεί που θέλω να ξεκινήσω, τοποθετώ το σκάφος μου σοφράνο ενός από αυτά. Με αυτόν τον τρόπο, αμέσως μετά την εκκίνηση, το περνάω πολύ γρήγορα και έχω πολύ ελεύθερο χώρο σταβέντο μου, έτσι ώστε να μπορώ να ποδίσω λίγο και να επιταχύνω». Φυσικά, ο Καναδός δεν ξανακαυχήθηκε για τις καλές του εκκινήσεις... Το περιστατικό αυτό δείχνει την αξία που έχει ο χώρος αυτός.

Υπεράσπιση από αριστερήνεμο σκάφος

Έστω ότι ένα σκάφος έρχεται αριστερήνεμο (port approach) και αναζητά κάποιο χώρο για να μπορέσει να βγει μέχρι τη γραμμή. Εάν ο σταβέντο μας χώρος είναι πιο μεγάλος, είναι πολύ πιθανό να προσπαθήσει να έρθει προς εμάς. Τότε, αυτό που πρέπει να κάνουμε είναι να ποδίσουμε επιδεικτικά προς το μέρος του, χωρίς όμως να πάρουμε μέσα τα πανιά, προκειμένου να τον αποθαρρύνουμε και να τον

αναγκάσουμε να πάει κάπου αλλού να δοκιμάσει την τύχη του. Ο λόγος που δεν πρέπει να πάρουμε αμέσως τα πανιά είναι ότι δε θέλουμε σε εκείνη τη φάση να επιταχύνουμε και να «καταναλώσουμε» το σταβέντο μας χώρο. Εάν παρ' όλα αυτά δεν αποθαρρυνθεί και στρίψει, πρέπει να φροντίσουμε να τον ριζούμε γρήγορα στα σκάρτα μας, έτσι ώστε από τον εκπεσμό του να μην μπορέσει να μπει στο χώρο μας. Βέβαια, εάν ο αριστερήνεμος κινηθεί σωστά, δε θα κάνει το τακ μόλις η πλώρη του φτάσει στην ευθεία της πρύμης μας αλλά λίγο αργότερα, σοφράνο μας, έτσι ώστε να μην είναι αριστερήνεμος, δηλαδή σκάφος χωρίς δικαίωμα πορείας, αλλά δεξήνεμος και υπήνεμος, δηλαδή σκάφος με δικαίωμα πορείας. Να υπενθυμίσουμε στο σημείο αυτό ότι πριν από την εκκίνηση δεν τίθεται θέμα ορθής πορείας και το υπήνεμο σκάφος έχει το δικαίωμα να μας ορτσάρει μέχρι να ορθοπλωρίσουμε. Μετά την εκκίνηση πρέπει το υπήνεμο σκάφος να ποδίσει αμέσως στην ορθή του πορεία, δηλαδή να ταξιδέψει όρτσα σε έναν αγώνα όρτσα-πρύμα.

Υπεράσπιση από δεξήνεμο σκάφος

Υπάρχουν δύο περιπτώσεις: Η πρώτη είναι το δεξήνεμο σκάφος να είναι προσήνεμο, άρα να έχουμε δικαίωμα πορείας, και η δεύτερη είναι το δεξήνεμο σκάφος να είναι υπήνεμο, άρα να μην έχουμε δικαίωμα πορείας. Η πρώτη περίπτωση είναι σχετικά απλή, αφού μπορούμε να ανακόψουμε την πορεία στο προσήνεμο σκάφος, απλώς ορτσάροντας. Βέβαια, εάν το προσήνεμο σκάφος δεν αποφασίσει να περάσει από σταβέντο και επιχειρήσει να περάσει από την πλώρη μας, είναι σχετικά εύκολο να το βγάλουμε εκτός εκκίνησης, με το φόβο όμως να βρεθούμε κι εμείς πολύ κοντά στη γραμμή. Η πιο δύσκολη περίπτωση ίσως είναι αυτή κατά την οποία πρέπει να υπερασπιστούμε το χώρο μας από ένα σκάφος δεξήνεμο που έρχεται από σταβέντο μας, που έχει δηλαδή δικαίωμα πορείας. Ας δούμε εδώ τα πράγματα

λίγο πιο αναλυτικά. Μέχρι τη στιγμή που το υπήνεμο σκάφος θα αποκτήσει επικάλυψη, μέχρι δηλαδή τη στιγμή κατά την οποία η προέκταση της ευθείας της πρύμης μας θα τμήσει την πλώρη του άλλου σκάφους, δεν είμαστε υποχρεωμένοι να κάνουμε τίποτα. Μάλιστα δεν είμαστε υποχρεωμένοι, ακόμα και αν βλέπουμε ότι έρχεται το άλλο σκάφος να δημιουργήσει επικάλυψη, να κάνουμε την παραμικρή κίνηση. Οι υποχρεώσεις μας αρχίζουν από τη στιγμή που δημιουργείται η επικάλυψη. Αν και το σταβέντο σκάφος έχει δικαίωμα πορείας και μπορεί να μας ορθοπλωρίσει, δεν μπορεί να το κάνει αμέσως. Πρέπει να μας δώσει χώρο και χρόνο, ώστε να μπορέσουμε να αντιδράσουμε. Τι σημαίνει αυτό; Εάν μέχρι να συμβεί η επικάλυψη έχουμε τα πανιά μας τελείως λάσκα και το σκάφος είναι ακίνητο, το υπήνεμο σκάφος πρέπει να μας δώσει χώρο και χρόνο ώστε να πάρουμε τα πανιά μέσα και να αποκτήσουμε ταχύτητα, για να μπορούμε να κάνουμε κίνηση αποφυγής. Εάν το υπήνεμο σκάφος βιαστεί να ορτσάρει, τότε κινδυνεύει να κάνει φάουλ. Σε αυτό το σημείο πρέπει να προσθέσουμε δύο ακόμα σημαντικές λεπτομέρειες. Εάν σοφράνο μας βρίσκεται άλλο σκάφος, όταν μας ορτσάρει το υπήνεμο σκάφος, πρέπει να δώσει και στον σοφράνο μας χρόνο να μας αποφύγει κ.ο.κ. Η δεύτερη λεπτομέρεια έχει να κάνει με τον τρόπο που

στρίβει ένα fin keel σκάφος, είτε είναι keelboat είτε είναι dinghy. Όλα τα σκάφη αυτά κρατούν την πλώρη τους σταθερή και στρίβει η πρύμη. Όταν λοιπόν το προσήνεμο σκάφος ορτσάρει για να αποφύγει τον υπήνεμο, τότε η πρύμη του υποχρεωτικά θα στρίψει προς τον υπήνεμο. Εάν αυτός δεν έχει αφήσει χώρο, τότε θα υπάρξει σύγκρουση, την οποία θα χρεωθεί ο υπήνεμος! Ας επιστρέψουμε στην άμυνα μας, που στη συγκεκριμένη περίπτωση δεν είναι άλλη, από το να ποδίσουμε και να αφήσουμε τα πανιά μας να παίζουν, πριν προλάβει το υπήνεμο σκάφος να αποκτήσει επικάλυψη. Προσοχή, γιατί ποδίζοντας η επικάλυψη δημιουργείται πιο γρήγορα. Κάνοντας κάτι τέτοιο, υπάρχουν δύο περιπτώσεις: Το υπήνεμο σκάφος να καταλάβει ότι θα υπερασπιστούμε το χώρο μας, οπότε θα αναζητήσει άλλο, πιο εύκολο, σημείο για την προσέγγισή του στην εκκίνηση, ή να προσπαθήσει να μας ορτσάρει. Τότε η ταχύτητα που κερδίσαμε ποδίζοντας θα μας φραγεί χρήσιμη, καθώς θα μπορέσουμε και πάλι να ορτσάρουμε απότομα και να ανοίξουμε το χώρο μας από σταβέντο. Καλό θα είναι πάντως να προσπαθήσουμε στο αρχικό διάστημα να διατηρήσουμε το υπήνεμο σκάφος στα σκάρτα μας. Στο επόμενο τεύχος θα ασχοληθούμε με την ανάπτυξη της μεθοδολογίας συγκεκριμένων τρόπων εκκίνησης. ☐

ΥΠΕΡΑΣΠΙΣΗ ΣΤΑΒΕΝΤΟ ΧΩΡΟΥ

Σε μια εκκίνηση το σημαντικό είναι να μπορεί ένα σκάφος να επιταχύνει και να ξεχωρίσει από τον υπόλοιπο στόλο. Για να το πετύχει αυτό πρέπει να έχει χώρο σταβέντο του.

Εάν ο χώρος είναι μεγάλος, υπάρχει περίπτωση να τον επιβουλεύει κάποιος αριστερήνεμος, ο οποίος συνήθως κινείται δύο ή τρεις σκαριές κάτω από την εκκίνηση.

Βέβαια, υπάρχει πάντα και ο κίνδυνος από τους δεξήνεμους, οι οποίοι μπορεί να έρθουν ή από πλώρη, σοφράνο, ή από την πρύμη, σταβέντο. Στην πρώτη περίπτωση η αντιμετώπιση είναι πολύ εύκολη, καθώς το σκάφος μας ως υπήνεμο έχει δικαίωμα πορείας.

Τόσο για να αποθαρρύνουμε τον αριστερήνεμο, όσο και για να διώξουμε τον υπήνεμο, που έρχεται από σταβέντο, η πορεία είναι κοινή. Πρέπει πρώτα να ποδίσουμε και στη συνέχεια να ορτσάρουμε πάλι.