

LANCIA LYBRA: Η ΣΩΣΤΗ ΕΠΙΛΟΓΗ

ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ

β' μέρος

Κείμενο: Θάνος Ανδρόνικος
Φωτογραφία: Νίκος Μαρκομπότσαρης

Από τη στιγμή που γνωρίζουμε από ποια μεριά θα ξεκινήσουμε και έχουμε εξασφαλίσει ότι θα είμαστε ελεύθεροι σταβέντο, δε μας μένει παρά να καταστρώσουμε ένα σχέδιο που θα μας φέρει κοντά στη γραμμή της εκκίνησης, ακριβώς τη στιγμή που θέλουμε.

Η μεθοδολογία την οποία θα επιλέξουμε σε κάθε περίπτωση εξαρτάται από πολλούς παράγοντες, όπως είναι η ανταγωνιστικότητα του στόλου, οι καιρικές συνθήκες, η ικανότητα ελιγμών του σκάφους μας, αλλά και οι δυνατότητες του πληρώματός μας. Παρακάτω θα αναφέρουμε κάποιες συγκεκριμένες μεθόδους και στη συνέχεια ορισμένες παραλλαγές τους. Πρέπει πάντως να επισημάνουμε ότι το δύσκολο στην εκκίνηση είναι το πολύ απλό γεγονός ότι αυτός που παίρνει τις αποφάσεις στο σκάφος, είτε είναι ο κυβερνήτης είτε είναι ο tatician, πρέπει να ελέγχει την ορθότητα των επιλογών του μέχρι και την τελευταία στιγμή και να είναι σε θέση να αναθεωρήσει άμεσα καταστρώνοντας ένα νέο σχέδιο. Δεν είναι λίγες οι φορές όπου ο καιρός τυχαίνει να αλλάζει τα τρία τελευταία λεπτά πριν από την εκκίνηση και όσοι έχουν προσκολληθεί με ευλάβεια στο αρχικό τους σχέδιο χάνουν σε σχέση με αυτούς που αντιλαμβάνονται την αλλαγή και αναθεωρούν.

Εκκίνηση Vanderbilt

Για την ιστορία, ο Harold Vanderbilt ήταν ένας από τους μεγαλύτερους ιστιοπλόους της περιόδου του Μεσοπολέμου, ο οποίος έχει συνδυάσει το όνομά του με τις τρεις πετυχημένες συμμετοχές του στο America's Cup, το 1930, το 1934 και το 1937, με τα σκάφη Enterprise, Rainbow και Ranger αντίστοιχα. Η προσπάθειά του ήταν να μπορέσει να περιγράψει με μαθηματικά (γεωμετρία) την τακτική αγώνων. Σε αυτό τον βοηθούσε και η γυναίκα του, Γερτρούδη, η οποία ήταν και η πρώτη γυναίκα που συμμετείχε ποτέ σε America's Cup. Αυτό που παρατήρησε ο Vanderbilt, σε ό,τι αφορά την εκκίνηση, είναι ότι βάσει των πολικών διαγραμμάτων ταχύτητας (προσοχή: στα σύγχρονα πολικά διαγράμματα πάντα υπολογίζονται με μπάλνι) ένα σκάφος έχει την ίδια ταχύτητα στα όρτσα, με τα δευτερόπρυμα, στη συμπληρωματική γωνία. Αυτό πολύ απλά σημαίνει ότι, όσο χρόνο χρειάζεται ένα σκάφος για



Η μεθοδολογία εκκίνησης στην περίπτωση της ανοικτής θάλασσας είναι ακόμα πιο πολύπλοκη, καθώς οι εκκινήσεις δε γίνονται μόνο στα όρτσα.

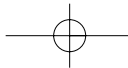


να απομακρυνθεί από τη γραμμή της εκκίνησης ταξιδεύοντας δευτερόπρυμα, άλλο τόσο χρόνο χρειάζεται για να ξαναβρεθεί στο σημείο από το οποίο ξεκίνησε ταξιδεύοντας όρτσα. Βέβαια, πρέπει να λάβει υπόψη του το χρόνο που χρειάζεται για να κάνει τακ ή υποστροφή. Ας δούμε τώρα τις βασικές αρχές τις εκκίνησης, καθώς και κάποια από τα μυστικά που θα μας δώσουν το προβάδισμα. Η τεχνική, όπως φαίνεται, είναι απλή. Το μόνο που χρειάζεται να γνωρίζουμε είναι πόσο χρόνο απαιτεί το σκάφος μας για ένα τακ ή μια υποστροφή στις συγκεκριμένες συνθήκες. Από εκεί και πέρα, επιλέγουμε ένα χρόνο, έστω ένα λεπτό, τον πολλαπλασιάζουμε επί δύο, προσθέτουμε το χρόνο του τακ, έστω είκοσι δευτερόλεπτα, και αν πιστεύουμε ότι χρειάζεται βάζουμε και ένα μικρό περιθώριο ασφάλειας. Ξεκινάμε δηλαδή το πόδισμα δύο λεπτά και είκοσι δευτερόλεπτα πριν από την εκκίνηση. Ταξιδεύουμε στη συνέχεια δευτερόπρυμα, με σταθερή πορεία για ένα περίπου λεπτό, στη συνέχεια κάνουμε τακ και επιστρέφουμε με πλήρη ταχύτητα στη γραμμή της εκκίνησης. Εάν αισθανόμαστε ανασφάλεια ή πιστεύουμε ότι θα αργήσουμε, μπορούμε το τακ να το κάνουμε λίγο πιο νωρίς, περίπου στα 55 δευτερόλεπτα.

Κίνδυνοι

Ο βασικός κίνδυνος στην εκκίνηση Vanderbilt είναι να αργήσει κανείς να επιστρέψει στην εκκίνηση. Ο λόγος για τον οποίο μπορεί να συμβεί κάτι τέτοιο είναι η αστοχία στον υπολογισμό. Από πού μπορεί να προέλθει μια τέτοια αστοχία; Κατ' αρχήν από διαφορά στην ένταση του ανέμου, στα δευτερόπρυμα και στα όρτσα. Η διαφορά αυτή μπορεί να προέρχεται από πραγματική διαφορά της έντασης του ανέμου, στην περίπτωση που το ένα κομμάτι γίνεται σε σπιλιάδα και το άλλο σε κόψιμο, ή από διαφορά της έντασης

που οφείλεται στα σκάρτα των άλλων σκαφών. Σε σπιλιαδωτό καιρό η εκκίνηση αυτή καλό είναι να αποφεύγεται, ενώ σε χαμηλές εντάσεις ανέμου καλό είναι να μην απομακρυνόμαστε ιδιαίτερα από τη γραμμή. Επίσης, αστοχία στη χρονομέτρηση μπορεί να προέλθει από την ύπαρξη άλλων σκαφών με δικαίωμα πορείας. Καθώς ποδίζουμε για να απομακρυνθούμε από τη γραμμή, μια σειρά δεξήνεμων σκαφών που αναζητούν χώρο για να ξεκινήσουν είναι πιθανόν να μας αποσυντονίσει. Πάντως, η επιλογή ανάμεσα σε τακ ή υποστροφή μπορεί να μας βοηθήσει να κάνουμε κάποια διόρθωση. Αυτό που πρέπει πάντα να θυμόμαστε είναι ότι το τακ έχει διάρκεια, την οποία μάλιστα ένας έμπειρος κυβερνήτης μπορεί να ελέγξει και ταυτόχρονα μας βοηθάει να κερδίσουμε λίγα μέτρα σοφράνο, ενώ η υποστροφή γίνεται σε μηδενικό χρόνο, ενώ συγχρόνως ξεπέφτουμε σταβέντο. Οι περισσότεροι ιστιοπλόοι συνηθίζουν να επιλέγουν χρόνους που είναι πολλαπλάσιοι του λεπτού ή των 30 δευτερολέπτων. Εάν θέλετε να αποφύγετε να κινείστε στον ίδιο χρόνο με τον υπόλοιπο στόλο, κάτι που σε γενικές γραμμές συμφέρει, καλό είναι να χρησιμοποιήσετε πολλαπλάσια των 15 ή των 10 δευτερολέπτων, για παράδειγμα 45 ή 70. Με αυτόν τον τρόπο δε θα προδίδετε άμεσα την κίνηση που έχετε επιλέξει να κάνετε. Το μεγάλο πλεονέκτημα που προσφέρει η μέθοδος αυτή είναι ότι το σκάφος φτάνει στη γραμμή της εκκίνησης με μέγιστη ταχύτητα. Ενδεικνύται δε για σκάφη μεγάλα, βαριά ή δυσκίνητα, τα οποία δεν έχουν μεγάλη ικανότητα ελιγμών και αργούν στην επιτάχυνση. Αν πλησιάζοντας στην εκκίνηση δεν υπάρχει πολύς χώρος και πρέπει να επιλέξετε εάν θα περάσετε σοφράνο ή σταβέντο από κάποιο άλλο σκάφος, διαλέξτε τη σταβέντο επιλογή μόνο εάν το άλλο σκάφος είναι σαφώς σταματημένο, με τα δύο πανιά του να παίζουν.



Τριγωνικές εκκινήσεις

Υπάρχουν δύο βασικές περιπτώσεις τριγωνικών εκκινήσεων. Στην πρώτη περίπτωση ταξιδεύουμε τις δύο από τις τρεις πλευρές ενός ορθογώνιου ισοσκελούς τριγώνου, ενώ στη δεύτερη ταξιδεύουμε και τις τρεις. Άρα στην πράξη μιλάμε για τριγωνικές εκκινήσεις δύο πλευρών και τριγωνικές εκκινήσεις τριών πλευρών. Ας εξετάσουμε κάθε μία χωριστά. Στην πρώτη περίπτωση πρέπει να επιλέξουμε ως σημείο που θα ξεκινήσουμε τους χειρισμούς ένα μέρος πάνω στη γραμμή της εκκίνησης, σοφράνο από το σημείο που θέλουμε να εκκινήσουμε. Το πόσο σοφράνο εξαρτάται από το πόσο χρόνο θέλουμε να αναλώσουμε. Από το σημείο που επιλέγουμε αρχίζουμε να ταξιδεύουμε κατάπρυμα. Όσα μέτρα ταξιδέψουμε κατάπρυμα τόσο σταβέντο θα βρεθούμε από το σημείο που ποδίσαμε (αφού το τρίγωνο που σχηματίζουμε είναι ορθογώνιο και ισοσκελές). Στη συνέχεια παίρνουμε μέσα γρήγορα τα πανιά και ταξιδεύουμε όρτσα. Με τον τρόπο αυτό το σκάφος δεν απομακρύνεται πολύ από τη γραμμή της εκκίνησης και μπορεί ανά πάσα στιγμή να γυρίζει όρτσα, αν κάτι δεν πάει καλά, χωρίς να έχει σημαντικές απώλειες. Και πάλι, αν και δεν είναι απαραίτητο να κάνουμε κάποια αλλαγή πλεύσης κατά την εκτέλεση αυτής της εκκίνησης, πρέπει να προσέξουμε το χρόνο που απαιτείται μέχρι να επιταχύνει το σκάφος.

Τριγωνική εκκίνηση τριών πλευρών

Αυτόν τον τρόπο εκκίνησης τον χρησιμοποιούμε από τη στιγμή που έχουμε περισσότερο χρόνο απ' ό,τι στην παραπάνω περίπτωση, διότι εμπεριέχει μια υποστροφή και ένα τακ, τα οποία είναι χρονοβόρα. Ξεκινάμε από την ευθεία της εκκίνησης και ταξιδεύουμε δεξήνεμοι δευτερόπρυμα. Στη συνέχεια κάνουμε υποστροφή και ταξιδεύουμε πλαγιοδρομία αριστερήνεμοι, αλλά αρκετά κάτω από τη γραμμή, έτσι ώστε να μην υπάρχει σημαντικός κίνδυνος να «εμπλακούμε» με κάποια δεξήνεμα σκάφη. Στη συνέχεια κάνουμε τακ και ανεβαίνουμε όρτσα δεξήνεμοι προς τη γραμμή. Αυτό που πρέπει να θυμόμαστε είναι ότι, επειδή και πάλι σχηματίζουμε ένα ορθογώνιο και ισοσκελές τρίγωνο, όσο χρόνο θα κατεβαίνουμε δευτερόπρυμα, άλλο τόσο περίπου θα μας πάρει για να ανεβούμε όρτσα. Έχοντας αυτό στο μυαλό μας και προσθέτοντας το χρόνο του τακ, μπορούμε να υπολογίσουμε πότε να κάνουμε το τακ για να επιστρέψουμε στη γραμμή της εκκίνησης. Όλες οι παραπάνω μέθοδοι, για τη σωστή εφαρμογή τους, απαιτούν πολύ καλή γνώση των επιδόσεων του σκάφους, ανάλογα με τις συνθήκες που επικρατούν. Στο επόμενο τεύχος θα ασχοληθούμε με παραδείγματα εκκινήσεων σε διαφορετική πλεύση, όπως συμβαίνει πολύ συχνά στους αγώνες ανοικτής θάλασσας. ☐

