

ΣΥΜΒΟΥΛΕΣ ΠΡΟΣ ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΟΥΣ

ΑΓΩΝΕΣ ΑΝΤΟΧΗΣ

Κείμενο: Κώστας Μάνθος
Φωτογραφία: Νίκος Μαρκομπότσαρης

Φέτος οι εβδομαδιαίοι αγώνες ανοικτής θάλασσας έχουν μεγαλύτερα σκέλη απ' ό,τι συνήθως. Το γεγονός αυτό απαιτεί ειδική προετοιμασία, προκειμένου να μπορέσει η ομάδα μας να αποδώσει με τον καλύτερο δυνατό τρόπο.

Οι προτιμήσεις των ιστιοπλόων ή της πλειοψηφίας τουλάχιστον σε ό,τι αφορά στους αγώνες του Σαββατοκύριακου είναι μικροί σχετικά αγώνες (μέχρι 35 ναυτικά μίλια), έτσι ώστε να υπάρχει χρόνος χαλάρωσης, ηρεμίας και διασκέδασης στους προορισμούς. Πρόκειται ομολογουμένως για μια διεθνή τάση, από την οποία δεν έχουμε μπορέσει να ξεφύγουμε. Στον αντίποδα όμως αυτής της τάσης, στους εβδομαδιαίους αγώνες ανοικτής θάλασσας, που συνήθως τους αποκαλούμε με τον όρο «ράλι», τα δεδομένα είναι αντίστροφα και τα σκέλη όλο και μεγαλώνουν.

Οι διαδρομές

Δύο είναι οι αγώνες που κυριαρχούν το μήνα Ιούλιο, ο Διεθνής Ιστιοπλοϊκός Αγώνας Κυκλάδων και η Διεθνής Ιστιοπλοϊκή Εβδομάδα Αιγαίου. Αν και το σκεπτικό του πρώτου αγώνα, που στην ουσία αντικατέστησε το «Μικρό Ράλι Αιγαίου», ήταν αρχικά να αποτελείται από κάπως περιορισμένα σκέλη, έτσι ώστε να μπορούν να συμμετέχουν σε αυτόν μικρότερα σχετικά σκάφη, με λιγότερο αγωνιστικό χαρακτήρα, περιοδικά εμφανίζεται με μεγάλα πρώτα σκέλη. Το φετινό, από το Φάληρο στη Φολέγανδρο, είναι ακριβώς το ίδιο με το πρώτο σκέλος του περσινού Ράλι Αιγαίου. Ο προσανατολισμός του Ράλι

Αιγαίου αντιθέτως ήταν πάντα προς τις μεγάλες αποστάσεις, που απαιτούν ναυτική ικανότητα. Έτσι, το φετινό Ράλι Αιγαίου, σταθερό στις αρχές του, θα καλύψει στο πρώτο σκέλος μια απόσταση 159 ναυτικών μιλίων. Με εξαίρεση τον αγώνα του Αιγαίου Αρχιπελάγους, σπάνια συναντάμε τόσο μεγάλες διαδρομές στους ελληνικούς αγώνες. Για να έχει κανείς μια εικόνα, ο αγώνας αυτός είναι ισοδύναμος με το να πάει κανείς στην Ύδρα πέντε φορές...! Είναι σίγουρο ότι απαιτείται μια ειδική προεργασία!

Στο τιμόνι

Η αρχή είναι γνωστή: «Τα πληρώματα κερδίζουν τους αγώνες και όχι τα σκάφη». Ιδιαίτερα σε τόσο μεγάλους αγώνες, η αντοχή τους δοκιμάζεται στο έπακρο. Ξεκινώντας από την πρύμη προς την πλώρη, το σίγουρο είναι ότι πρέπει να υπάρχουν τουλάχιστον δύο τιμονιέρηδες. Εάν υπάρχει και κάποιος τρίτος, θα μπορέσει να βοηθήσει πολύ, καθώς ένα ξεκούραστο χέρι, ύστερα από είκοσι ώρες ταξιδιού, είναι πάντα πιο αποδοτικό. Έχει παρατηρηθεί ότι ο μέγιστος χρόνος στον οποίο μπορεί να τιμονεύει κάποιος και να αποδίδει τα μέγιστα είναι οι τέσσερις ώρες. Στη συνέχεια αρχίζει να παρυσιάζει σημάδια κόπωσης. Σε ένα μεγάλο σκέλος, και ιδιαίτερα στα πρύμα, αυτό μπορεί να σημαίνει από χαμένα πλαναρίσματα μέχρι και

broaches. Η εναλλαγή των τιμονιέρηδων βοηθάει στην απόδοση του σκάφους σε ό,τι αφορά στην ταχύτητα, αλλά μπορεί να δημιουργήσει σημαντικό πρόβλημα σε ό,τι αφορά στη στρατηγική του και την τακτική του. Η απόφαση για μια υποστροφή μπορεί να σημαίνει την πλήρη απομάκρυνση από το αρχικό σχέδιο και τελικά τον αποσυντονισμό.

Ο ναυτίλος

Αν και αυτή είναι η επίσημη μετάφραση της θέσης, ο όρος που χρησιμοποιούμε συνήθως είναι navigator ή, με την πιο σύγχρονη ορολογία, router. Ανεξάρτητα από την ονομασία του, η δουλειά του είναι να ελέγχει συνεχώς την πορεία – και μάλιστα συναρτήσει των μετεωρολογικών δεδομένων, για τα οποία θα πρέπει να έχει ενημερωθεί πριν από την εκκίνηση. Πρακτικά ο ρόλος του είναι πολύ κοντινός με αυτόν του tactician σε inshore αγώνες. Με το σκεπτικό ότι πρέπει να έχει το μυαλό του καθαρό και να είναι ξεκούραστος σε κάθε φάση του αγώνα, δεν εμπλέκεται σε μια συγκεκριμένη εργασία. Από τη στιγμή που το πλήρωμα και οι τιμονιέρηδες αισθάνονται ότι ξέρουν πού πάνε, μπορούν χωρίς άγχος να ασχολούνται με τη μεγιστοποίηση της ταχύτητας. Ο συνδυασμός είναι που δίνει πολύ καλά αποτελέσματα.

Το υπόλοιπο πλήρωμα

Προκειμένου το υπόλοιπο πλήρωμα να αντεπεξέλθει σε ένα μεγάλο αγώνα, πρέπει το κάθε μέλος να μπορεί να λειτουργήσει σε περισσότερες από μία θέσεις. Αν για το όρτσα-πρύμα ή για ένα μικρό offshore ένας trimmer της μαϊστρας ή του μπαλονιού είναι αρκετός (οριακά πολλές φορές), σε έναν αγώνα που υπερβαίνει τα 30 ναυτικά μίλια δε θα μπορέσει να αποδώσει. Άρα πρέπει να υπάρχουν αντικαταστάτες ή «σκάτζες» κατά τη ναυτική ορολογία, που να ξέρουν τη δουλειά και να μη δημιουργούν πρόβλημα. Υπάρχουν πολλά συστήματα για τις βάρδιες. Όμως, για τους συγκεκριμένους αγώνες, όπου κάποιος μπορεί πρακτικά να αντέξει με ελάχιστο ή χωρίς καθόλου ύπνο, μάλλον το καλύτερο σύστημα είναι αυτό των «αντιθέτων». Δηλαδή δεν υπάρχει συνολικό σύ-

στημα βαρδιών. Απλά, για τον καθένα ορίζεται ο «αντίθετός» του. Ένας από τους δύο πρέπει πάντα να είναι σε επιφυλακή. Σε αυτό το σημείο πρέπει να επισημάνουμε δύο πράγματα. Το πρώτο είναι ότι σε αγώνες μέχρι τριάντα περίπου ώρες τα μέλη του πληρώματος δε χρειάζονται πάνω από δύο ώρες ύπνου. Άρα, ακόμα και με το σύστημα των αντιθέτων, όλοι πρέπει να είναι πάνω στο κατάστρωμα. Το δεύτερο που πρέπει να επισημάνουμε είναι ότι απαιτείται πειθαρχία. Στην αρχή του αγώνα όλοι είναι ενθουσιώδεις και θέλουν να δουλέψουν και να παρακολουθήσουν τον αγώνα όσο περισσότερο γίνεται. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα στο τέλος όλοι να είναι εξουθενωμένοι. Όταν οι συνθήκες το επιτρέπουν, κάποια μέλη του πληρώματος, με τη σειρά τους, επιβάλλεται να ξεκουράζονται.

Ύδωρ

Κάτι που σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να υποτιμάμε στους μεγάλους αγώνες, ιδιαίτερα το καλοκαίρι στην πατρίδα μας, είναι ο κίνδυνος της αφυδάτωσης. Θα πρέπει κανείς να υπολογίζει τουλάχιστον 2,5 λίτρα υγρών ανά 24ωρο την ημέρα, για όσες μέρες υπολογίζει ότι θα ταξιδεύει. Ο υπολογισμός των ημερών πρέπει να γίνεται βάσει του χειρότερου σεναρίου και στη συνέχεια να προστίθεται σε αυτό ένα 30%. Σε καμία περίπτωση δε θα πρέπει να σιγηθουνευτείτε το βάρος του πόσιμου νερού. Εάν τελειώσει, η απόδοση του πληρώματος θα μειωθεί στο ναδίρ. Για το θέμα του φαγητού τα πράγματα είναι πιο απλά, καθώς για δύο ημέρες αγώνα ένα ψυγείο πάγου μπορεί να διατηρήσει σχεδόν τα πάντα. Πάντως έμφαση θα πρέπει να δοθεί στην επιλογή «ελαφρών» και ανθεκτικών στον καιρό γευμάτων. Οι μεγάλοι αγώνες ανοικτής θάλασσας είναι ως επί το πλείστον αγώνες όπου δοκιμάζεται ο προγραμματισμός, η προετοιμασία και η ναυτική ικανότητα. Άρα, είναι πρωταρχικής σημασίας το να μπορέσουμε να διατηρήσουμε το πλήρωμά μας και το υλικό μας σε καλή κατάσταση. Τα υπόλοιπα, εφόσον έχουμε θέσει από νωρίς τις προϋποθέσεις, θα έρθουν μόνα τους...!

LANCIA 

