

LANCIA LYBRA: Η ΣΩΣΤΗ ΕΠΙΛΟΓΗ

ΤΟ ΣΩΣΤΟ ΑΚΡΟ ΤΗΣ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ

Κείμενο: Θάνος Ανδρόνικος
Φωτογραφία: Νίκος Μαρκομπότσαρης

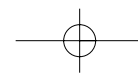
Ο προσδιορισμός του άκρου της εκκίνησης απ' όπου θα ξεκινήσει ένα σκάφος είναι μια από τις πιο σημαντικές αποφάσεις που καλείται να πάρει ο tactician κατά τη διάρκεια του αγώνα, καθώς επηρεάζει την τακτική του σε βάθος χρόνου. Βέβαια, δεν αρκεί να επιλέξει το σωστό άκρο, πρέπει να βρεθεί σε αυτό την κατάλληλη χρονική στιγμή.

Στο προηγούμενο τεύχος είδαμε πώς να προσδιορίζουμε το σοφράνο άκρο μιας εκκίνησης, αυτό που είναι πιο κοντά προς την επόμενη σηματοδούρα. Όμως, αυτή δεν είναι η μοναδική πληροφορία που χρειαζόμαστε για να καθορίσουμε πώς θα κινηθούμε στη συνέχεια. Υπάρχουν πολλές άλλες παράμετροι οι οποίες θα καθορίσουν το πώς θα κινηθούμε τα πρώτα λεπτά του αγώνα. Κατ' αρχήν πρέπει να εξασφαλίσουμε ότι θα ξεκινήσουμε πάνω ή τουλάχιστον πολύ κοντά στην ευθεία της εκκίνησης. Δεν έχει νόημα να συζητάει κανείς για τρόπους που θα του προσδώσουν μια διαφορά δύο ή τριών μηκών, όταν ξεκινώντας βρίσκεται ήδη την ίδια απόσταση πίσω από τη γραμμή.

Τα καθήκοντα του πλωριού

Για να αποδώσει σωστά μια ομάδα, το κάθε μέλος της πρέπει να είναι σε θέση να εκτελέσει το ρόλο του σωστά. Στην εκκίνηση ο πλωριός καλείται να καθορίσει την απόσταση από τη γραμμή. Σε πολλά πληρώματα, όταν ο πλωριός είναι άπειρος, ο κυβερνήτης αναγκάζεται να αναλάβει ο ίδιος και αυτόν το ρόλο, όμως αυτό μπορεί να είναι μοιραίο, καθώς, ακριβώς επειδή βρίσκεται στην πρύμη του σκάφους, ή θα πάρει συντηρητική εκκίνηση (βλέπε: θα ξεκινήσει πίσω) ή θα εκκινήσει πρόωρα. Για να γνωρίζει ο πλωριός την ευθεία της εκκίνησης, ο συνηθέστερος τρόπος είναι να βάλει κάποια ση-





μάδια. Πώς γίνεται αυτό; Όταν ο κυβερνήτης ταξιδεύει το σκάφος πάνω στην ευθεία της εκκίνησης προκειμένου να προσδιορίσει το σοφράνο άκρο, τότε ο πλωριός βάζει ένα σταθερό και ευδιάκριτο σημάδι σε κάθε μεριά της. Ο λόγος είναι απλός. Τα τελευταία δευτερόλεπτα μπορεί τα πανιά των γύρω σκαφών να καλύψουν το ένα από τα δύο άκρα. Τότε, προκειμένου να γνωρίζεις πού βρίσκεται και να ειδοποιεί τον κυβερνήτη, πρέπει να μπορεί να ελέγχει την ευθεία με βάση το σημάδι του και το ένα άκρο της εκκίνησης. Εάν κατά τη διάρκεια της εκκίνησης σκάφη καλύψουν

και τα δύο άκρα, τότε το πιθανότερο είναι ότι το σκάφος βρίσκεται αρκετά πίσω και καλό θα ήταν να πάρει τα πανιά μέσα για να ξεκινήσει. Από την άλλη, εάν είναι πάνω στη γραμμή, τότε μάλλον θα δοθεί γενική ανάκληση. Σε αυτό το σημείο πάντως να σημειώσουμε ότι, στην περίπτωση που ένα σκάφος φτάσει πρόωρα στην εκκίνηση και βλέπει ότι θα βγει έξω, μπορεί να προσπαθήσει να παρασύρει μαζί του και άλλα σκάφη, προκειμένου να προκαλέσει γενική ανάκληση και όχι μερική, που θα ήταν καταστρεπτική. Είναι καθήκον του πλωριού να αναγνωρίσει μια τέτοια «απάτη».

Όταν δεν υπάρχουν σημάδια;

Υπάρχουν φορές που δεν υπάρχουν χαρακτηριστικά σημάδια, για παράδειγμα όταν στην ευθεία της σηματοδούρας είναι το πέλαγος. Τότε απαιτείται η χρήση της πυξίδας. Ταξιδεύετε δεξήνεμοι και παίρνετε μια διόπτευση της γραμμής. Έστω ότι είναι 90 μοίρες. Στη συνέχεια ταξιδεύετε στο μέσο της εκκίνησης και η πλήρη σας δείχνει τη σηματοδούρα στις 110 μοίρες. Τότε ξέρετε με σιγουριά ότι βρίσκεστε πίσω από τη γραμμή. Εάν ενώ βρίσκεστε κοντά στη γραμμή θελετε να δείτε αν την έχετε περάσει, δεν έχετε παρά να γυρίσετε το σκάφος στις 90 μοίρες.

Εάν η σηματοδούρα είναι δεξιά της πλήρης, τότε είστε ακόμα μέσα, εάν είναι αριστερά έχετε περάσει τη γραμμή. Στην περίπτωση πάντως που δεν υπάρχουν σημάδια, καλό είναι να ελέγξετε από πριν στην επιτροπή ποιος πρόκειται να πάρει την ευθυγράμμιση και να σημειώσει τους πρόωρους. Όσο δε βρίσκεστε στην ευθεία του, μπορείτε να αισθάνεστε ασφαλείς. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα στη σηματοδούρα, όπου την ευθυγράμμιση την καθορίζει το φουσκωτό της επιτροπής. Στο επόμενο τεύχος θα δούμε πώς προσδιορίζουμε το κατάλληλο άκρο βάσει της διεύθυνσης του ανέμου. ☐



Αντήχειρας πάνω: Μπορούμε να ανέβουμε, είμαστε κάτω από τη γραμμή.



Χέρι σε ορθή γωνία: Είμαστε ακριβώς πάνω στη γραμμή.



Ο πλωριός θα χρειαστεί να μαζέψει γρήγορα την τζένοα στην πλήρη, έτσι ώστε να επιβραδύνει το σκάφος, χωρίς να υπάρχει ο κίνδυνος της ανακωχής.



Η τζένοα είναι πάντα απαραίτητη στην εκκίνηση και πρέπει να κατεβαίνει αμέσως μετά.

Στις εκκινήσεις που είναι πρύμα, είναι πολύ σημαντικό τα σκάφη να κινούνται στο προπορασκευαστικό διάστημα με την τζένοα. Υπάρχουν δύο βασικοί λόγοι για αυτό. Ο πρώτος είναι ότι εάν το σκάφος ήταν μόνο με μαστίρα θα είχε σαφώς μικρότερη ικανότητα ελιγμών και θα δυσκολευόταν να φτάσει στη γραμμή στο σημείο που θα ήθελε έγκαιρα. Επίσης, τα σκάφη που θα είχαν και τα δύο πανιά θα μπορούσαν να το «ελέγξουν» εύκολα. Τέλος, ένα θέμα πρακτικής που δεν πρέπει ποτέ να αγνοούμε είναι ότι το βίρα του μπολονιού είναι πάντα πιο εύκολο και πιο ακίνδυνο όταν έχουμε πάνω την τζένοα.

Δεν υπάρχει τίποτα πιο άκομφο από ένα πλήρωμα στο οποίο επικρατούν φωνές. Προκειμένου να μην υπάρχει σύγχυση, ο πλωριός στην εκκίνηση πρέπει να συνεννοείται με τους πίσω μόνο με νοήματα, τα οποία πρέπει να έχουν προκαθορίσει. Δεν υπάρχει κάποια παγκόσμια μέθοδος, αλλά το κάθε πλήρωμα υιοθετεί τα δικά του σήματα.



Απόσταση από τη γραμμή δύο «σκαφίς». Ο τιμονιέρης συνήθως έχει περιορισμένη ορατότητα και δεν μπορεί να ελέγξει τι ακριβώς γίνεται σταβέντο του.



Αντήχειρας κάτω: Πρέπει να ποδίσουμε, περνάμε τη γραμμή.



Είναι πολύ χρήσιμο, κατά τη διάρκεια της εκκίνησης, να μετράμε την ταχύτητα σε μέτρα / δευτερόλεπτο και όχι σε μίλια / ώρα, έτσι ώστε να υπολογίζουμε την απόσταση.



Το σκάφος πρέπει να κινείται συνεχώς με τη μέγιστη ταχύτητα και το πλήρωμα να τριμάρει συνεχώς. Με αυτόν τον τρόπο ο τιμονιέρης μπορεί να υπολογίζει την