



ΚΕΙΜΕΝΟ: Κώστας Μάνθος | ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ: Νίκος Μαρκομπότσαρης

ΣΥΜΒΟΥΛΕΣ ΠΡΟΣ ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΟΥΣ

Απολογισμός

ΣΤΟ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΟ τεύχος αναφερθήκαμε στα θέματα που άπτονται της ασφάλειας στο σκάφος με δύο κυρίως εστιάσεις: την ψυχολογική και την οργανωτική προετοιμασία. Όμως τα γεγονότα του καλοκαιριού μάς πρόσλαβαν και το κομμάτι το οποίο θεωρείται δεδομένο, η προετοιμασία του σκάφους, έδειξε ότι είναι ένας από τους καθοριστικότερους παράγοντες στην ασφάλεια κατά τους αγώνες.

Τα δεδομένα

Φέτος, στους περισσότερους αγώνες, ο Αίολος έπαιξε άσχημο παιχνίδι, ξεκινώντας από τις Κυκλάδες, που πρακτικά ακύρωσε δύο ιστιοδρομίες, συνεχίζοντας στο Ράλλυ Αιγαίου, όπου αν και παρών δεν ήταν ο αναμενόμενος, για να καταλήξουμε στο Ιόνιο, όπου ο μαϊστρος έκανε την εμφάνισή του μόνο αργά το απόγευμα. Όμως φέτος ο στόλος έχασε συνολικά πέντε κατάρτια. Τρία στο Αιγαίο και δύο στην Aegean Regatta. Ίσως ο αριθμός αυτός από μόνος του να μη λέει πολλά πράγματα, αλλά αν τον δούμε ποσοστιαία, σε ένα σύνολο περίπου 100 ενεργών σκαφών, είναι αρκετά σημαντικός. Σε σχέση δε με τις άλλες χρονιές, που είχαμε μόνο μεμονωμένα περιστατικά, ίσως να φαίνεται ότι παίρνει διαστάσεις επιδημίας, κυρίως σε συνδυασμό με το γεγονός ότι οι συνθήκες που επικράτησαν φέτος ήταν σε γενικές γραμμές ήπιες, με μεμονωμένα ξεσπάσματα του καιρού. Ίσως αυτό να ήταν και ο λόγος για τα όσα συνέβησαν. Πριν συνεχίσουμε, να πούμε ότι, προς τιμήν τους, όλα τα πληρώματα που βρέθηκαν στη δυσάρεστη αυτή θέση μπόρεσαν να αντιμετωπίσουν την κατάσταση χωρίς κανένα σημαντικό πρόβλημα.

Παρατηρήσεις

Συνήθως, όταν ακούμε για παρόμοια περιστατικά, η πρώτη σκέψη είναι ότι πρόκειται για κάποιο λάθος του πληρώματος. Όμως, φέτος, όλα τα σκάφη είχαν ιδιαίτερα έμπειρους κυβερνήτες, με πάρα πολλά μίλια αλλά και διακρίσεις στο ενεργητικό τους, και μάλιστα με τα συγκεκριμένα σκάφη. Η κύρια αιτία λοιπόν ήταν η αστοχία υλικού. Το κατάρτι και κυρίως ο εξαρτισμός είναι το μέρος εκείνο του σκάφους που δέχεται τη μεγαλύτερη καταπόνηση κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Ιδιαίτερα όταν υπάρχει κύμα και το σκάφος «κοπανάνει», τα φορτία είναι πάρα πολύ μεγάλα. Στα σκάφη κρουαζιέρας, όπου οι συντελεστές ασφάλειας είναι σαφώς μεγαλύτεροι, αφού η έμφαση δε δίνεται στην απόδοση αλλά στην αντοχή, και όπου οι δυνατότητες ρύθμισης του καταρτιού είναι λίγες ή ανύπαρκτες, τα προβλήματα είναι στατιστικά λιγότερα, ιδίως αν προσθέσει κανείς ως παράμετρο και την ικανότητα των πληρωμάτων τους. Στα σκάφη που χρησιμοποιούνται σε αγώνες τα πράγματα είναι κάπως διαφορετικά.

Racing Risks

Ακόμα και όταν ταξιδεύεται με τον βέλτιστο δυνατό τρόπο, ένα αγωνιστικό σκάφος καταπονείται. Πριν συνεχίσουμε, να κάνουμε μια απαραίτητη διευκρίνιση: Αναφερόμαστε σε «αγωνιστικά σκάφη», αν και θα έπρεπε να αναφερόμαστε σε «σκάφη που συμμετέχουν σε αγώνες», με το σκεπτικό ότι ο σχεδιασμός των περισσότερων, με ελάχιστες εξαιρέσεις, ήταν ως σκαφών κρουαζιέρας ή, στην καλύτερη των περιπτώσεων, αγώνων κρουαζιέρας. Από τη στιγμή που ένα σκάφος χρησιμο-

ποιείται με «αγωνιστικό» τρόπο, πρέπει να το αντιμετωπίσουμε και ανάλογα. Φανταστείτε δύο όμοια σκάφη, ίδιου εργοστασιακού τύπου, ίδιας ηλικίας κ.λπ. Εάν το ένα χρησιμοποιείται μόνο για κρουαζιέρα, οι τάσεις που θα του έχουν ασκηθεί θα είναι σαφώς μικρότερες. Πόσοι κατά τη διάρκεια κρουαζιέρας θα επιχειρούσαν ένα μπράτσο σαν το τελευταίο του Ράλλυ Αιγαίου, από τη Μήλο στη Βουλιαγμένη, κατάορτσα, με άνεμο που ξεπέρασε κάποιες στιγμές τους 35 κόμβους; Σίγουρα όχι πολλοί...! Βέβαια, για να είμαστε ακριβοδίκαιοι, τα σκάφη κρουαζιέρας παρουσιάζουν άλλες καταπονήσεις, στα ύφαλα και στις μηχανές! Αφού έχουμε αποφασίσει ότι το σκάφος μας θα συμμετέχει σε αγώνες, θα πρέπει να του φερθούμε ανάλογα.

Πρόληψη

Ο σκοπός αυτού του άρθρου σίγουρα δεν είναι να κάνει μια αναλυτική αναφορά στα θέματα της συντήρησης της αρματωσιάς. Περισσότερο καλείται να υπενθυμίσει κάποια πράγματα, όπως για παράδειγμα ότι κάθε δύο περίπου χρόνια το άλμπουρο πρέπει να κατεβαίνει και να γίνεται ένας πολύ καλός έλεγχος της αρματωσιάς. Όλη η αρματωσιά, εκτός του άλμπουρου, πρέπει να αντικαθίσταται κάθε οκτώ περίπου χρόνια εάν είναι rod και κάθε δέκα εάν είναι από συρματόσχοινο. Αυτά, για ένα σκάφος με μέτρια χρήση. Σε ένα αγωνιστικό, οι πύροι πρέπει να αντικαθίστανται κάθε δύο χρόνια και η αρματωσιά κάθε πέντε. Τα νούμερα αυτά δεν προκύπτουν τυχαία, αλλά σε συνάρτηση με τη χρήση του σκάφους, αν και ο παράγοντας «χρόνος» είναι και αυτός πολύ σημαντικός. Για παράδειγμα, τα rod έχουν θεωρητική αντοχή της τάξεως των 20.000 ναυτικών μιλίων (η τιμή αυτή κυμαίνεται ανάλογα με τον κατασκευαστή και την ποιότητα του μετάλλου). Ένα σκάφος που συμμετέχει στους περισσότερους αγώνες του προγράμματος του Σαρωνικού μαζί με κάποιον άλλο, μεγάλο σε μίλια, αγώνα (Ράλλυ Αιγαίου, Αρχιπέλαγος, Ιόνιο με τις μεταφορές) διανύει τα παραπάνω μίλια σε λιγότερο από δέκα χρόνια! Εάν σε ορισμένους αυτό

φαίνεται υπερβολικό, να υπενθυμίσουμε απλά ότι 25.000 ναυτικά μίλια είναι η διαδρομή του Around Alone και 32.700 ναυτικά μίλια η διαδρομή του Volvo Ocean Race. Με άλλα λόγια, η ώρα της αντικατάστασης έρχεται όταν το σκάφος έχει διανύσει περίπου έναν περίπλου της υδρογείου...! Γνωρίζοντας πολλά από τα σκάφη που συμμετέχουν σε αγώνες, ελάχιστα είναι αυτά που τηρούν ευλαβικά τους παραπάνω χρόνους συντήρησης. Ως εκ τούτου, κάποιες άτυχες στιγμές δε θα πρέπει να μας εκπλήττουν.

Οπτικός έλεγχος

Πέρα από τους τακτικούς ελέγχους και τις αναγκαίες αλλαγές, επιβάλλεται ένας συστηματικός οπτικός έλεγχος της αρματωσιάς. Οι στατιστικές έχουν δείξει ότι οι περισσότερες αστοχίες γίνονται στα κατώτερα μέρη ξαρτιών, όπου έχουμε ιδιαίτερα εύκολη πρόσβαση. Δε θα πρέπει να ξεχνάμε και την κλίση των σταυρών! Ακόμα και κάθε καινούργιο ξάρτι μέχρι να δοκιμαστεί χρειάζεται την προσοχή μας. Ο οπτικός αυτός έλεγχος πρέπει να γίνεται σε κάθε ταξίδι, ακόμα και κατά τη διάρκεια του πλου. Μέσα στην αγωνιστική σεζόν καλό θα ήταν να γίνεται και μια επίσκεψη μέχρι την κορυφή του καταρτιού, για να ελέγχουμε και την εκεί κατάσταση, και ιδιαίτερα τα σημεία στα οποία «πιάνουν» τα ξάρτια. Για όσους έχουν roller reefing, επικίνδυνο είναι το σημείο στο οποίο ακουμπάει τον πρότονο. Γενικά η κορυφή του πρότονου απαιτεί ιδιαίτερη προσοχή, αφού τα μπαλονομάνταρα μπορούν να ξεστρίψουν το συρματόσχοινο και να το βγάλουν από το fitting που πιάνει στο κατάρτι. Λίγη μεθοδικότητα σε απλά θέματα συντήρησης του σκάφους ίσως να μας γλιτώσει από πολλά προβλήματα στο μέλλον. Αυτό, βέβαια, είναι κάτι που δε θα το μάθουμε ποτέ. Πάντως, υπάρχει πάντα και το ενδεχόμενο να μας τύχει μια δύσκολη στιγμή, για την οποία πρέπει να είμαστε προετοιμασμένοι...! Ευτυχώς πάντως τα σκάφη μας δεν απαιτούν ούτε τον όγκο, ούτε το κόστος συντήρησης κάποιων άλλων μεγαλύτερων, όπως για παράδειγμα τα μαχι...! 

