

LANCIA LYBRA: Η ΣΩΣΤΗ ΕΠΙΛΟΓΗ

## ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ

Κείμενο: Θάνος Ανδρόνικος  
Φωτογραφία: Νίκος Μαρκομπότσαρης

Στα προηγούμενα άρθρα εξετάσαμε αναλυτικά πώς πρέπει να εκκινεί ένα σκάφος στην περίπτωση που η γραμμή της εκκίνησης είναι κάθετη προς τον άνεμο που φυσά και τα σκάφη πρέπει να ταξιδεύουν όρτσα. Παρακάτω θα ασχοληθούμε με πιο πραγματικές συνθήκες, αυτές που συνήθως συναντούν τα σκάφη ανοικτής θάλασσας στους αντίστοιχους αγώνες.

**Η** όρτσα εκκίνηση, αν και δε συνηθίζεται στους αγώνες ανοικτής θάλασσας, έχει διάφορα σημαντικά πλεονεκτήματα. Το σημαντικότερο από αυτά είναι ότι συνήθως δεν υπάρχει μια μεριά η οποία να γίνεται άμεσα και εύκολα αντιληπτό ό,τι συμφέρει. Λόγω αυτού του γεγονότος εξασφαλίζεται η διασπορά του στόλου στην εκκίνηση και ως εκ τούτου ο αριθμός των «δυσάρεστων» καταστάσεων είναι περιορισμένος. Επίσης, κάτι άλλο που πρέπει να αναφέρουμε είναι ότι στην όρτσα εκκίνηση ευνοούνται οι εμπειρότεροι ιστιοπλόοι, κάτι που σημαίνει ότι είναι πιο δίκαια. Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφέρουμε ότι τη χρονιά που μας πέρασε ο ΠΟΙΑΘ έκανε μια σημαντική καινοτομία, στην εκκίνηση του πρώτου σκέλους, όπου σύμφωνα με τις οδηγίες πλου τα σκάφη ξεκίνησαν όρτσα και χρειάστηκε να παρακάμψουν δύο σημαντήρες πριν πάρουν την πορεία τους. Η πρακτική αυτή, αν και το αρχικό σκεπτικό ήταν να επιτρέψει στα σκάφη να κινηθούν περισσότερη ώρα κοντά στην ακτή του Φαλήρου, ώστε ο αγώνας να προσφέρει περισσότερο θέαμα στους θεατές στη στεριά, αλλά και να είναι πιο τηλεοπτικός, προσέφερε μια πιο δίκαια εκκίνηση. Δυστυχώς όμως, επειδή κάτι τέτοιο απαιτεί καλύτερη υποδομή, δεν εφαρμόζεται από τους περισσότερους ομίλους.

### Πραγματικές συνθήκες

Στην καλύτερη των περιπτώσεων οι γραμμές εκκίνησης στην ανοικτή θάλασσα είναι κάθετες προς την πορεία που πρέπει να ακολουθηθεί προς το επόμενο σημείο στροφής ή προς τον τερματισμό. Βέβαια, δεν καταβάλλεται πάντα σημαντική προσπάθεια έτσι ώστε να επιτευχθεί αυτό. Πολλές φορές βέβαια, όπως φρέτος στο Χειμερινό Πρωτάθλημα του



ΝΟΑ, όπου η εκκίνηση δινόταν ανάμεσα σε σταθερό σημείο στη στεριά και τη θάλασσα, η ευθυγράμμιση της εκκίνησης ήταν εντελώς ανεξάρτητη τόσο της πορείας όσο και της διεύθυνσης του ανέμου.

**Κριτήρια επιλογής**

Υπάρχουν δύο βασικά κριτήρια τα οποία πρέπει να διασφαλίζουμε σε μια εκκίνηση ανοικτής θάλασσας. Το πρώτο είναι να ξεκινάμε με καθαρό αέρα και το δεύτερο να ξεκινάμε από το κοντινότερο προς τον προορισμό άκρο. Αν και οι δύο παραπάνω αρχές είναι σημαντικές, δεν πρέπει να θεωρούνται απόλυτες, καθώς

υπάρχουν και άλλες παράμετροι που μπορούν να επηρεάσουν την επιλογή μας, όπως, για παράδειγμα, από ποια μεριά του στίβου περιμένουμε την επόμενη αλλαγή. Πολύ σημαντικό, όπως θα δούμε στη συνέχεια, δεν είναι μονάχα το σημείο που επιλέγουμε να εκκινήσουμε, αλλά και ο τρόπος με τον οποίο θα φτάσουμε σε αυτό. Ας δούμε όμως ορισμένες εκκινήσεις όπου ο προορισμός είναι πάντα κάθετος προς τη γραμμή και η ένταση του ανέμου είναι περίπου 12 κόμβοι. (Η αναφορά της έντασης, όπως θα δούμε στις παρατηρήσεις παρακάτω, μπορεί να έχει πολύ μεγάλη σημασία). Επίσης, να αναφέρουμε ότι στα παρακάτω παραδείγματα

1. Όταν ο άνεμος είναι από τον τομέα 1, τα πράγματα είναι σχετικά απλά, καθώς μπορούμε να εκκινήσουμε δεξιήνεμοι όρτσα έχοντας κάθε προτεραιότητα. Απλώς πρέπει να τοποθετηθούμε σε κάποιο σημείο που να μας επιτρέπει, σε περίπτωση που έρθει κάποιος από σταβέντο μας, να ορτσάρουμε, χωρίς όμως να πέσουμε πάνω στο σκάφος της επιτροπής.

2. Όταν ο άνεμος φυσάει από τον τομέα 2 και πρόκειται να εκκινήσουμε πλαγιοδρομία χωρίς μπαλόνι, σε καμία περίπτωση δε συμφέρει να στηθούμε στην ευθεία της πορείας που θα ακολουθήσουμε. Πρέπει να τοποθετηθούμε σταβέντο του σημείου που έχουμε επιλέξει με την εκκίνηση και να ταξιδέψουμε όρτσα προς αυτό. Αλλιώς κινδυνεύουμε από όλα τα υπήνεμα από εμάς σκάφη να μας ανεβάσουν.

3. Όταν ο άνεμος φυσάει από τον τομέα 3, μπορούμε να εκκινήσουμε από την επιτροπή με μπαλόνι, έτσι ώστε να είμαστε σοφράνο του στόλου και να μην μπορεί κάποιος να μας πάρει τον αέρα. Καλό είναι να χρησιμοποιήσουμε την τζένοα μέχρι την τελευταία στιγμή, έτσι ώστε να έχουμε δυνατότητα ελγμών. Στην περίπτωση που εμείς έχουμε βιράρει το μπαλόνι και μας ορτσάρει κάποιος με τζένοα, τότε θα έχουμε προβλήματα.

4. Όταν ο άνεμος φυσάει από τον τομέα 4, και πάλι μας συμφέρει να εκκινήσουμε από την επιτροπή, όπου μπορούμε να πλησιάσουμε όντας πλαγιοδρομία πάνω στη γραμμή. Βέβαια, όταν ο άνεμος είναι σχεδόν κατάπρυμα, θα πρέπει να δώσουμε μεγαλύτερη έμφραση να ξεκινήσουμε «καθαροί» παρά να βρεθούμε όσο κοντά στην επιτροπή γίνεται.

δε λαμβάνουμε υπόψη μας τυχόν μεταβολή του καιρού. Δηλαδή, οι προτάσεις που κάνουμε παρακάτω αναφέρονται σε μια δεδομένη χρονική στιγμή, όταν ο άνεμος φυσάει από τη συγκεκριμένη διεύθυνση χωρίς αλλαγή. Όταν όμως γνωρίζουμε, είτε από εμπειρία είτε βάση της πρόβλεψης ότι πρόκειται να αλλάξει ο άνεμος, τότε θα πρέπει να το λάβουμε και αυτό πολύ σοβαρά υπόψη στην επιλογή του σημείου από το οποίο θα εκκινήσουμε. Επίσης, καλό θα ήταν σε κάθε περίπτωση να φροντίζουμε να έχουμε προτεραιότητα. Η προτεραιότητα είναι αυτή που καθορίζει όχι τη θέση μας στην εκκίνηση, αλλά τη θέση σε σχέση με τους συναθλητές. Βέ-

βαια, επειδή πρέπει πάντα να θυμόμαστε ότι δεν συμμετέχουμε σε ιδεατούς αγώνες με ιδανικούς αντιπάλους. Υπάρχει πάντα η περίπτωση κάποιος να αγνοούν τους κανονισμούς, ή να μη είναι διατεθειμένοι να τους τηρήσουν. Εάν κρίνουμε ότι πρόκειται να αντιμετωπίσουμε κάποια παρόμοια κατάσταση, τότε ίσως θα πρέπει να διαφοροποιήσουμε τη βέλτιστη επιλογή και να επιλέξουμε απλά να φύγουμε χωρίς προβλήματα. Τέλος, να πούμε ότι σε καμία περίπτωση δεν έχουμε λάβει υπόψη μας τον παράγοντα ρεύμα, καθώς συνήθως στην Ελλάδα δεν είναι τόσο σημαντικός. Ωστόσο υπάρχουν περιπτώσεις που θα πρέπει να μας απασχολήσει. ☐

5. Στην πέμπτη περίπτωση τα πράγματα είναι περίπου όπως και στην τέταρτη σε ό,τι αφορά τις επιλογές και το σκεπτικό. Όσο ο άνεμος πλησιάζει να γίνει κατάπρυμα, τόσο λιγότερο σημαντικό είναι να προσπαθήσουμε να ξεκινήσουμε από το άκρο. Επίσης, εδώ μπορούμε να κάνουμε το βίρα δεξιήνεμοι και να υποστρέψουμε στη συνέχεια. Βέβαια, στον τομέα αυτό, όπως και στους υπολοίπους μέχρι και τον 8, το πρόβλημα είναι ότι πρέπει να εκκινήσουμε αριστερήνεμοι, χωρίς δηλαδή προτεραιότητα.

6. Στον τομέα 6 μπορούμε πλέον να εκκινήσουμε με μπαλόνι. Κατ' αρχήν, πλέον, στην εκκίνηση δεν πρέπει να εξασφαλίζουμε χώρο σταβέντο μας, αλλά σοφράνο μας, καθώς στις λασκάδες ο φαινόμενος –και κατά συνέπεια η ταχύτητά μας– αυξάνει ορτσάροντας και όχι ποδίζοντας. Βέβαια, στην περίπτωση που η εκκίνηση δινόταν με πολύ και σπλιαδωτό αέρα, ίσως θα ήταν σκόπιμο να κρατάμε αποστάσεις από τα υπόλοιπα σκάφη. Μπορούμε πάντως για άλλη μια φορά να μπουύμε στην εκκίνηση δεξιήνεμοι με τζένοα, να υποστρέψουμε και να βιράρουμε. Η δεύτερη επιλογή είναι να πλησιάσουμε το σημείο που θέλουμε να εκκινήσουμε όρτσα, να ποδίσουμε, να βιράρουμε και να εκκινήσουμε.

7. Συμφέρει, σε ό,τι αφορά τις προτεραιότητες, να βγει κάποιος έξω από την εκκίνηση και να πλησιάσει λίγο πριν την κανονία. Εναλλακτικά, μπορεί να πλησιάσει όρτσα αριστερήνεμος, κάτι που όμως τον καθιστά ευάλωτο στους πολμηρούς δεξιήνεμους, εφόσον αυτοί υπάρχουν. Στο σημείο αυτό να τονίσουμε ότι, σόες φορές έχουν επιχειρήσει κάποιος να εκκινήσουν με αυτόν τον τρόπο (δεξιήνεμοι-τακ-αριστερήνεμοι), έχουν προκαλέσει πανικό.

8. Προκειμένου να έχουμε καθαρό αέρα, πρέπει να φύγουμε από τη σημοιδούρα. Εκεί καλό θα ήταν να φτάσουμε έχοντας προτεραιότητα, δηλαδή όρτσα δεξιήνεμοι και να κάνουμε τακ την τελευταία στιγμή. Έτσι, θα ανακόψουμε όλους όσους έχουν στηθεί και πλησιάζουν αριστερήνεμοι. Επίσης, θα μπορούσαμε να ταξιδέψουμε αριστερήνεμοι, με την πλήρη να δείχνει δεξιότερα της επιτροπής.