

LANCIA LYBRA: Η ΣΩΣΤΗ ΕΠΙΛΟΓΗ

## ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ

**Κείμενο:** Θάνος Ανδρόνικος  
**Φωτογραφία:** Νίκος Μαρκομπότσαρης

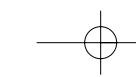
**Στα προηγούμενα άρθρα εξετάσαμε αναλυτικά πώς πρέπει να εκκινεί ένα σκάφος στην περίπτωση που η γραμμή της εκκίνησης είναι κάθετη προς τον άνεμο που φυσά και τα σκάφη πρέπει να ταξιδέψουν όρτσα. Παρακάτω θα ασχοληθούμε με πιο πραγματικές συνθήκες, αυτές που συνήθως συναντούνται στα σκάφη ανοικτής θάλασσας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

**H**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 ότι 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 αλλο που πρέπει να αναφέρουμε είναι ότι στην όρτσα εκκίνηση ευνοούνται οι εμπειρότεροι ιστιοπλοι, 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 φέτος 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.

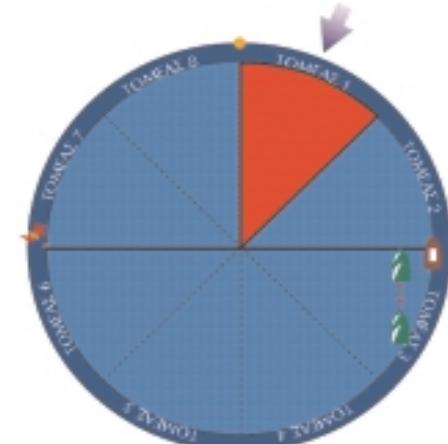
### Κριτήρια επιλογής

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 απολύτες, καθώς

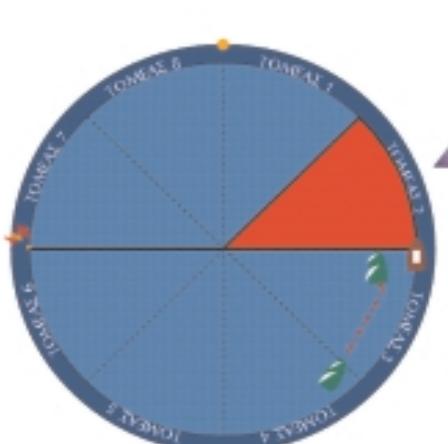
υπάρχουν και άλλες παράμετροι που μπορούν να επηρεάσουν την επιλογή μας, όπως, για παράδειγμα, από ποια μεριά του στίβου περιμένουμε την επόμενη αλλαγή. Πολύ σημαντικό, όπως θα δούμε στη συνέχεια, δεν είναι μονάχα το σημείο που επιλέγουμε να εκκινήσουμε, αλλά και το τρόπος με τον οποίο θα φτάσουμε σε 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

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-

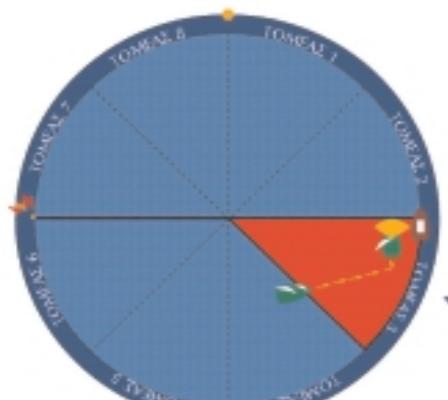
βαια, επειδή πρέπει πάντα να θυμόμαστε ότι δεν συμπέχουμε σε ιδεατούς αγώνες με ιδιαίτερους. Υπάρχει πάντα η περίπτωση κάποιοι να αγνοούν τους κανονισμούς, ή να μη είναι διατεθειμένοι να τους τηρήσουν. Εάν κρίνουμε ότι πρόκειται να αντιμετωπίσουμε κάποια παρόμοια κατάσταση, τότε ίσως θα πρέπει να διακριφτοποιήσουμε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



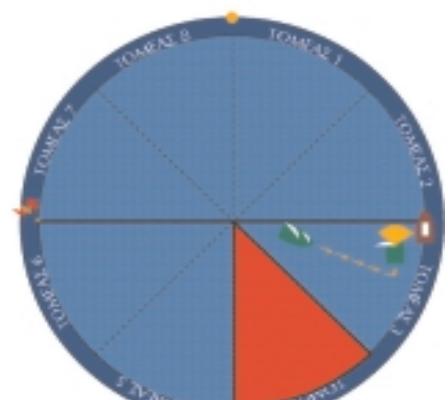
1. Όταν ο άνεμος είναι από τον τομέα 1, τα πρόγματα είναι σχετικά απλά, καθώς μπορούμε να εκκινήσουμε δεξιέμενο όρτσα έχοντας κάθε προτεραιότητα. Απλώς πρέπει να τοποθετηθούμε σε κάποιο σημείο που να μας επτρέπει, σε περίπτωση που έρθει κάποιος από σταβέντο μας, να ορτσάρουμε, χωρίς όμως να πέσουμε πάνω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



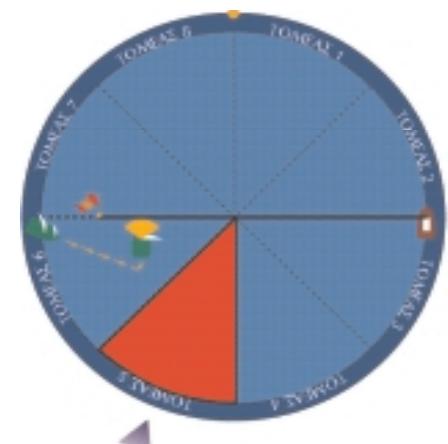
2. Όταν ο άνεμος φυσάει από τον τομέα 2 και πρόκειται να εκκινήσουμε πλαγιοδρομία χωρίς μπαλόνι, σε καμία περίπτωση δε συμφέρει να στηθούμε στην ευθεία της πορείας που θα ακολουθήσουμε. Πρέπει να τοποθετηθούμε σταβέντο του σημείου που έχουμε επιλέξει με την εκκίνηση και να ταξιδέψουμε όρτσα προς αυτό.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



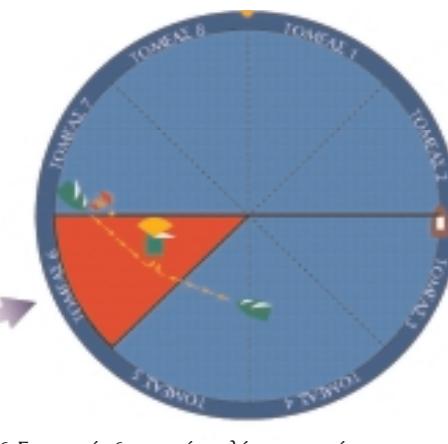
3. Όταν ο άνεμος φυσάει από τον τομέα 3, μπορούμε να εκκινήσουμε από την επιπροπή με μπαλόνι, έτοις ώστε να είμαστε σοφράνο του στόλου και να μην μπορεί κάποιος να μας πάρει τον αέρα. Καλό είναι να χρησιμοποιήσουμε την τζένοα μέχρι την τελευταία στηγμή, έτοις ώστε να έχουμε δυνατότητα έληγμών. Στην περίπτωση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



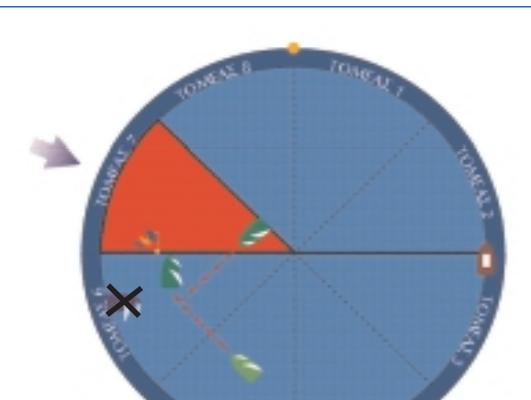
4. Όταν ο άνεμος φυσάει από τον τομέα 4, και πάλι μας συμφέρει να εκκινήσουμε από την επιπροπή, όπου μπορούμε να πλησιάσουμε όντας πλαγιοδρομία πάνω στη γραμμή. Βέβαια, όταν ο άνεμος είναι σχεδόν κατάπτυμα, θα πρέπει να δώσουμε μεγαλύτερη έμφαση να εκκινήσουμε «καθαροί» παρά να βρεθούμε όσο κοντά στην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



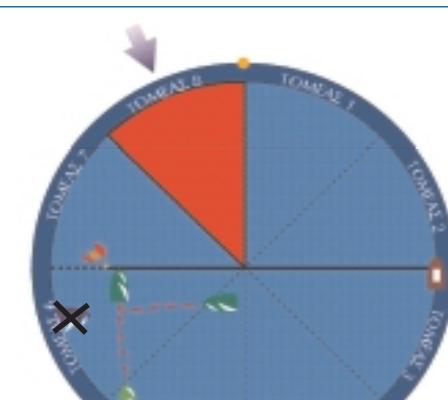
5. Στην πέμπτη περίπτωση τα πρόγματα είναι περίπου όπως και στην τέταρτη σε ότι αφορά τις επιλογές και το σκεπτικό. Όσο ο άνεμος πλησιάζει να γίνει κατάπτυμα, τόσο λγότερο σημαντικό είναι να προσπαθήσουμε να εκκινήσουμε από το άκρο. Επίσης, εδώ μπορούμε να κάνουμε το βίρα δεξιέμενοι και να υποστρέψουμε στη συνέχεια. Βέβαια, στον τομέα αυτό, όπως και στους υπόλοιπους 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 ταχύπτητά μας– αυξάνει ορτσάροντας και όχι ποδίζοντας. Βέβαια, στην περίπτωση που η εκκίνηση δινόταν με πολύ και σπιλιαδικό αέρα, ίσως θα ήταν σκόπιμο να κρατάμε αποστάσεις από τα υπόλοιπα σκάφη. Μπορούμε πάντας για όλη μας φορά να μπούμε στην εκκίνηση δεξιέμενοι με τζένοα, να υποστρέψουμε και να βιράφουμε. Η δεύτερη επιλογή είναι να πλησιάσουμε το σημείο που θέλουμε να εκκινήσουμε όρτσα, να ποδίσουμε, να βιράφουμε και να εκκινήσουμε.



7. Συμφέρει, σε ότι αφορά τις προτεραιότητες, να βγει κάποιος έξω από την εκκίνηση και να πλησιάσει λίγο πριν την κανονιά. Εναλλακτικά, μπορεί να πλησιάσει όρτσα αριστερήνεμος, κάπι που όμως τον καθιστά ευάλωτο στους τολμηρούς δεξιέμενους, εφόσον αυτοί υπάρχουν. Στο σημείο αυτό να τονίσουμε ότι, σύστας φορές έχουν επιχειρήσει κάποιοι να εκκινήσουν με αυτόν τον τρόπο (δεξιέμενοι-τακ-αριστερήνεμοι), έχουν προκαλέσει πανικό.



8. Προκειμένου να έχουμε καθαρό αέρα, πρέπει να φύγουμε από τη σημαδούρα. Εκεί καλό θα ήταν να φτάσουμε έχοντας προτεραιότητα, δηλαδή όρτσα δεξιέμενοι και να κάνουμε τακ την τελευταία στηγμή. Έτοις, θα ανακόψουμε όλους όσους έχουν σημειώσει και πλησιάζουν αριστερήνεμοι. Επίσης, θα μπορούσαμε να ταξιδέψουμε αριστερήνεμοι, με την πλάρη να δεχθεί δεξιότερα της επιπροπής.