



LANCIA LYBRA: Η ΣΩΣΤΗ ΕΠΙΛΟΓΗ

ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΣΥΜΒΟΥΛΕΣ

Κείμενο: Θάνος Ανδρόνικος
Φωτογραφία: Νίκος Μαρκομπότσαρης

Η αγωνιστική περίοδος πλησιάζει στο ξεκίνημά της. Στις σελίδες αυτές θα προσπαθήσουμε να προσφέρουμε ορισμένες πρακτικές συμβουλές, οι οποίες θα μπορούσαν να βοηθήσουν ένα σκάφος να φέρει κάποιες καλύτερες θέσεις στους αγώνες.

Σε αυτό το τεύχος θα εξετάσουμε τους πρώτους αγώνες της περιόδου και τις διάφορες ιδιαιτερότητες που μπορεί να έχουν οι πορείες τους. Βέβαια είναι πολύ δύσκολο να κρίνει κανείς μια ιστιοδρομία πολύ καιρό πριν, χωρίς να υπάρχει ακόμα έστω και η παραμικρή μετεωρολογική πρόβλεψη. Όμως η εμπειρία των προηγούμενων ετών στην ίδια περιοχή μπορεί να μας οδηγήσει σε ορισμένα χρήσιμα συμπεράσματα. Θα πρέπει να επιστήσουμε την προσοχή και να πούμε ότι οι προτάσεις μας στην ουσία είναι γενικές και έχουν μεγαλύτερη αξία ως τρόπος σκέψης παρά ως απόλυτες συμβουλές.

Μια πρώτη ματιά

Ο Απρίλιος είναι ο μήνας των σχετικά μικρών αγώνων. Εάν αναλύσουμε τις ιστιοδρομίες, θα δούμε ότι υπάρχουν δύο βασικές πορείες που ενδιαφέρουν για αυτόν το μήνα. Η πρώτη είναι Φάληρο-Φλέβες, που τη συναντάμε στα τρίγωνα του Ελληνικού και στο μοναχικό αγώνα του Σάββα Γεωργίου, και η δεύτερη διαδρομή είναι Φάληρο-Πόρος, που τη συναντάμε στην περίπτωση του αγώνα του Ανδρέα Ζιρώ, του Μάκη Γκρίτζαλη και εν μέρει του Γιώργου Δοκού. Οι διαδρομές αυτές έχουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον και παρουσιάζουν μεγάλη ποικιλία σε ό,τι αφορά στην πορεία που θα επιλέξει κάποιος ανάλογα με την περίπτωση. Πριν ξεκινήσουμε την ανάλυσή τους όμως, ας δούμε κάποιες βασικές αρχές οι οποίες καθορίζουν σε μεγάλο βαθμό και τις επιλογές μας.

Απομάκρυνση από την πορεία

Σε γενικές γραμμές, για μικρές αποστάσεις η ευθεία είναι η πιο γρήγορη οδός για να ταξιδέψουμε από ένα σημείο σε ένα άλλο. Σε κάθε περίπτωση λοιπόν που μπορεί να θεωρήσουμε ότι συμφέρει να αποκλίνουμε από την πορεία μας, θα πρέπει να υπολο-



γίζουμε πόσο πρέπει να αυξηθεί η ταχύτητά μας για να καλύψουμε την επιπλέον απόσταση έτσι ώστε να έχουμε όφελος. Το πρόβλημα τίθεται απλά: Για δεδομένη απομάκρυνση από την πορεία, πόσο πρέπει να αυξηθεί η ταχύτητά μας προκειμένου να έχουμε όφελος; Ας δούμε ένα πρακτικό παράδειγμα, που μπορεί να μας εισαγάγει σε μια συγκεκριμένη λογική. Έχουμε έναν κόλπο με άνοιγμα περίπου 8 ναυτικά μίλια (εάν σας διευκολύνει, σκεφτείτε την περιοχή από τον Κάβο Αντώνη της Γλυφάδας μέχρι το συνήθη τερματισμό στην «πράσινη» τσαμαδούρα έξω από το Μικρολίμανο). Ταξιδεύουμε πρύμα στην «ευθεία πορεία» με μπουκαδούρα, κάπως απομακρυσμένα από τη στεριά, και η μέση μας ταχύτητα είναι περίπου 4,8 κόμβοι. Εκτιμούμε όμως ότι εάν πλησιάσουμε προς τις ακτές θα βρούμε μεγαλύτερη ένταση ανέμου, ενώ θα έχουμε στη συνέχεια και καλύτερη γωνία. Προκειμένου να πετύχουμε τα παραπάνω, υπολογίζουμε γραφικά (πάνω στο χάρτη ή με τη χρήση πλέον ενός GPS-Plotter, που υπάρχει σχεδόν σε όλα τα σύγχρονα αγωνιστικά σκάφη) ότι η αύξηση της απόστασης που θα διανύσουμε θα είναι περίπου 10%, δηλαδή 0,8 ναυτικά μίλια. Προκειμένου να είμαστε στο «break even point», δηλαδή στο σημείο που ούτε χάνουμε, αλλά ούτε κερδίζουμε, η αύξηση της ταχύτητάς μας θα πρέπει να είναι της τάξης του 10%, δηλαδή 0,48 κόμβοι. Δηλαδή από 4,80 κόμβους πρέπει να πάμε σε μέση ταχύτητα 5,30 κόμβων. Εκεί θα πρέπει να συμβουλευτούμε τα ποδικά μας διαγράμματα. Διότι, εάν η αλλαγή στην ταχύτητα αυτή απαιτεί πολύ μεγάλη αλλαγή στην ένταση, πάνω από 1,5 κόμβους, είναι πολύ πιθανό η στεριά να μην μπορέσει να μας το προσφέρει. Βέβαια, σε συνδυασμό με την αλλαγή της γωνίας (πιο κλειστή), η διαφορά αυτή συνήθως καλύπτεται, και μάλιστα στη συγκεκριμένη περίπτωση με το παραπάνω. Πιο γενικά μπορούμε να πούμε ότι, εάν απομακρυνόμαστε για το 60% κατά 20 περίπου μοίρες από την πορεία μας, ποια θα πρέπει να είναι η διαφορά στην ταχύτητά μας έτσι ώστε να κερδίσουμε;



Είναι πολύ σημαντικό, στην περίπτωση που δεν ταξιδεύουμε πάνω στην πορεία μας, να υπολογίζουμε πόσο πρέπει να αυξηθεί η ταχύτητά μας, έτσι ώστε να καλύψουμε την επιπλέον απόσταση.

Τόσο υπολογιστικά (με γεωμετρία), όσο και γραφικά, προκύπτει ότι η αύξηση της ταχύτητας πρέπει να είναι της τάξης του 10%. Μάλιστα, υπάρχουν ειδικά γραφήματα, τα οποία με μια ματιά μπορούν να μας δώσουν τη ζητούμενη πληροφορία.

Πρακτικά

Στις διαδρομές που αναφέραμε παραπάνω ότι μας ενδιαφέρουν υπάρχουν δύο περιπτώσεις όπου το παραπάνω σκεπτικό έχει εφαρμογή. Και οι δύο έχουν να κάνουν με διαδρομές πρύμα με μπουκαδούρα. Η πρώτη είναι η επιστροφή από τις Φλέβες και η δεύτερη είναι η επιστροφή από τον Πόρο. Βέβαια, αυτό που πρέπει πάντα να έχουμε υπόψη μας είναι πού βρίσκεται και ο υπόλοιπος στόλος σε σχέση με εμάς και αυτό είναι κάτι που δεν μπορούμε να το αναφέρουμε ως γενική περίπτωση. Πάντως, εάν θέλουμε να πλησιάσουμε τη στεριά πιο γρήγορα, και στις δύο περιπτώσεις μπορούμε να τοποθετηθούμε δεξιά του στόλου, έτσι ώστε να έχουμε το πλεονέκτημα χωρίς να απομακρυνόμαστε πολύ. Να υπενθυμίσουμε σε αυτό το σημείο πάντως ότι, όσο πιο πολύ απομακρυνόμαστε από το στόλο (ή έναν συγκεκριμένο μας αντίπαλο, δεν έχει σημασία), τόσο μεγαλύτερα οφέλη μπορεί να έχουμε, αλλά και τόσο μεγαλύτερες απώλειες. Το να μένουμε κοντά είναι μια συντηρητική προσέγγιση που μπορεί να αποδώσει, ιδιαίτερα στο IMS, από τη στιγμή που στην ουσία τρέχουμε εναντίον του χρόνου και όχι των αντιπάλων μας. Απλά, θα πρέπει να βελτιστοποιούμε συνεχώς την απόδοση του σκάφους μας.

Οι συνθήκες

Την περίοδο του Απριλίου πρακτικά μπορούμε να περιμένουμε δύο βασικές συνθήκες. Η πιο πιθανή είναι η μπουκαδούρα. Βέβαια, εδώ θα πρέπει να λάβουμε υπόψη μας κάποιες ιδιαιτερότητες του φαινομένου, λόγω της εποχής. Κατ' αρχήν την περίοδο αυτή έχουμε πολύ μεγάλη αστάθεια στην ατμόσφαιρα. Το γεγονός αυτό από τη μία βοηθάει τη δημιουργία του συστήματος της θαλάσσιας αύρας και από την άλλη μπορεί να εξελίξει το φαινόμενο, σε συνδυασμό με άλλους παράγοντες, σε πιο ακραίο. Το σίγουρο είναι ότι αυτήν την εποχή η θάλασσα έχει θερμοκρασία λίγο πάνω από το ελάχιστο της χρονιάς, ενώ η στεριά με τον ανοιχτάτικο ήλιο θερμαίνεται πάρα πολύ. Άρα έχουμε σημαντικές διαφορές, οι οποίες μπορούν να δώσουν μπουκαδούρες που η έντασή τους να ξεπερνά τους 12 κόμβους. Μέχρι τις 12.00, ιδιαίτερα στην περιοχή του Φαλήρου, ο άνεμος μπορεί να έρχεται έως και δυτικός, και να κάνει στη συνέχεια το στρίψιμό του. Αυτό πρακτικά σημαίνει ότι στους αγώνες που η εκκίνηση είναι στις 10.00 θα βρεθούμε για περίπου δύο ώρες σε αυτό το σύστημα και μετά από ένα καράντισμα που στη συνέχεια θα μπορούμε στη μπουκαδούρα. Σε ό,τι αφορά στην τοποθέτησή μας στο στίβο, το πρώτο αυτό δίωρο θέλει να βρισκόμαστε μακριά από τη στεριά (διαδρομή Φάληρο-Φλέβες) ή πάνω ή δεξιά από το layline (στην περίπτωση της διαδρομής Φάληρο-Πόρος). Όμως και στις δύο περι-



πτώσεις θα πρέπει να προσέξουμε πολύ για το πότε θα έρθει η μπουκαδούρα. Τα πιο σίγουρα σημάδια της είναι οι σωρείτες πάνω από την Αίγινα και τον Υμηττό. Λίγο πριν κόψει θα πρέπει να πλησιάσουμε τη στεριά (διαδρομή Φάληρο-Φλέβες), διότι έτσι θα έχουμε περισσότερες ελπίδες να μπούμε στον καινούργιο αέρα πιο γρήγορα, χωρίς αυτό να είναι απόλυτο. Συνήθως, την ώρα που ξεκινάει η μπουκαδούρα συμφέρει να ταξιδέψει κανείς μέσα στον κόλπο της Βούλας (μέσα από το Κατραμόνησο) και κοντά στη στεριά (προσοχή στην ξέρα που βρίσκεται στην ευθεία της μπουκάς του ΝΑΟΒ και του Καβαντώνη της Γλυφάδας, σε παράλληλη με το κέντρο ΒΟ), σχεδόν μέχρι το Καβούρι. Πηγαίνοντας στον Πόρο, αυτό που πρέπει να προσέξουμε είναι να μην κολλήσουμε σταβέντο από την Αίγινα. Η μπουκαδούρα της βόρειας πλευράς του νησιού αντιπθεται στην μπουκαδούρα της Αττικής και πολλές φορές, εκεί, την εμποδίζει να περάσει.

Δεύτερη περίπτωση

Οι βοριάδες αυτήν την εποχή είναι λίγο πιο σπάνιοι, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι δεν υπάρχει περίπτωση να φυσήξουν και μάλιστα σε εντάσεις εντυπωσιακές. Στην πρώτη διαδρομή (Φάληρο-Φλέβες) τα πράγματα είναι σχετικά απλά, τόσο στο πήγαινε όσο και στην επιστροφή, αφού αυτό που πρέπει να προσέξει κανείς είναι να δουλέψει φάτσες-σιγόντα. Στη διαδρομή που Πόρου, στο πήγαινε, πάλι τα πράγματα είναι σχετικά απλά, αφού ταξιδεύει κανείς πρύμα και φροντίζει να βελ-

τιστοποιεί την πορεία του. Στο γυρισμό χρειάζεται μεγαλύτερη προσοχή και φυσικά έλεγχος για το πώς ακριβώς έρχεται ο αέρας. Διότι, εάν είναι μαίστρας ή γρέγος, η πορεία που θα επιλέξει κανείς θα πρέπει να είναι διαφορετική. Ο μαίστρος φρεσκάει και δίνει σιγόντο ανάμεσα στη Μονή και την Αίγινα, οπότε συμφέρει να πλησιάσουμε προς τα εκεί, ενώ αντίθετα ο γρέγος θέλει να πλησιάσουμε την Αττική προς τις Φλέβες. Πάντως και στις δύο περιπτώσεις θέλει πολύ προσεκτική παρατήρηση του στίβου. Προσοχή χρειάζεται προκειμένου να γνωρίζει κανείς εάν ο βοριάς θα μείνει ή εάν το μεσημέρι θα αλλάξει σε μπουκαδούρα.

Για το μοναχικό αγώνα

Για όσους θα συμμετάσχουν στο μοναχικό αγώνα του ΙΟΠ, να αναφέρουμε μια χρήσιμη συμβουλή, επινοήσεως Eric Tabarly. Προκειμένου να διευκολυνθεί το μάινα της #1, βιράρετε σταβέντο ένα μαντάρι, με τρία άλλα σχοινιά δεμένα σε διάφορα ύψη. Τα τρία αυτά σχοινιά στερεώστε τα στην ξαρτόριζα. Με αυτόν τον τρόπο δρουν σαν δίχτυ (lazy jacks), έτσι ώστε να μπορεί το πανί να πέφτει μέσα από τα ρελια και να μη φεύγει στη θάλασσα! Οι παραπάνω συμβουλές έχουν, όπως προαναφέραμε, μια γενική αξία και βασίζονται σε παρατήρηση στους αντίστοιχους αγώνες πολλών ετών. Πέρα από αυτά τα βασικά, το σημαντικότερο είναι να ελέγχει κανείς την πρόβλεψη του καιρού και στη συνέχεια να κρατάει τα μάτια του συνεχώς ανοιχτά και να βλέπει μακριά.

Στις προπονήσεις καλό θα ήταν να ταξιδεύουμε και λίγο μακρύτερα, έτσι ώστε όχι μόνο να εξασκούμαστε στις κινήσεις, αλλά και να ελέγχουμε τον άνεμο, ανάλογα με τις συνθήκες. Είναι ιδιαίτερα χρήσιμο να γνωρίζουμε τη διαφορά έντασης ανάμεσα στη στεριά και τα ανοιχτά, κυρίως με μπουκαδούρα.