

LANCIA LYBRA: Η ΣΩΣΤΗ ΕΠΙΛΟΓΗ

ΣΗΜΑΔΟΥΡΑ Ή ΕΠΙΤΡΟΠΗ;

Κείμενο: Θάνος Ανδρόνικος
Φωτογραφία: Νίκος Μαρκομπότσαρης

Η κρίσιμη ώρα της εκκίνησης πλησιάζει και το σκάφος πρέπει να τοποθετηθεί στη σωστή μεριά της γραμμής. Τα κριτήρια επιλογής είναι πολλά και, κυρίως, συνεχώς μεταβαλλόμενα. Μέχρι και την τελευταία στιγμή πρέπει να είμαστε έτοιμοι να αναθεωρήσουμε τη στρατηγική μας για το αν θα ξεκινήσουμε από τη σημαδούρα ή την επιτροπή.

Δεν υπάρχουν μαγικές συνταγές ή κόλπα που θα καθορίσουν με ακρίβεια από πού συμφέρει να ξεκινήσει κανείς. Εάν θέλουμε να μιλήσουμε για κάποιο «μυστικό», αυτό δεν είναι άλλο από την προετοιμασία. Η συνηθισμένη πρακτική –και αυτή που ταιριάζει με τη νεοελληνική ιδιοσυγκρασία– είναι να ξεκινάμε λίγο πριν την εκκίνηση οριακά, ίσα ίσα για να προλάβουμε το προπαρασκευαστικό σήμα. Μάλιστα, για να είμαστε πιο ακριβείς, πολλές φορές, ιδιαίτερα στην ανοικτή θάλασσα, οι συμμετέχοντες εξαναγκάζουν εμμέσως την επιτροπή σε αναβολή της εκκίνησης, κάτι που είναι απαράδεκτο, από τη στιγμή που αλλοιώνει και τη μορφή του τελικού αποτελέσματος. Ο στίβος δεν παραμένει ποτέ ο ίδιος και αλλάζει συναρτήσει του χρόνου.

Η μελέτη του στίβου

Ο λόγος για τον οποίο πρέπει να «βγούμε» πιο νωρίς είναι προκειμένου να έχουμε την άνεση του χρόνου να μελετήσουμε τη συμπεριφορά του καιρού. Τι θα πει αυτό; Υπάρχουν δύο βασικές περιπτώσεις: Η πρώτη είναι να έχουμε κάποιο σύστημα εν εξελίξει. Τέτοια περίπτωση είναι η εγκαθίδρυση της σημαδούρας, το πέρασμα κάποιου βαρομετρικού συστήματος ή, απλά, κάποιου καταιγιδόφρου νέφους. Τότε, αυτό που αναζητούμε είναι μια μόνιμη τάση ως προς τη συμπεριφορά του ανέμου. Στη δεύτερη περίπτωση, εφόσον τη συγκεκριμένη μέρα και ώρα υπάρχει κάποιο σύστημα το οποίο «δουλεύει», αυτό που πρέπει να διερευνήσουμε είναι αν υπάρχουν στη σταθερή



Η περίοδος της προετοιμασίας για την εκκίνηση είναι πολύ σημαντική. Σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να θεωρείται ως «χρόνος που πρέπει να περάσει».



διεύθυνση και ένταση κάποιες μικρές αλλαγές. Για παράδειγμα, όταν έχει σταθεροποιηθεί η μπουκαδούρα, η διεύθυνσή της εξακολουθεί να κάνει κάποιες μικρές ταλαντώσεις. Επίσης, στο βοριά, ή γενικότερα όταν ο άνεμος έρχεται από τη στεριά, πρέπει να αναζητήσουμε την περίοδο των σπλιάδων και να προσδιορίσουμε εάν αυτές συνοδεύονται και από κάποια αλλαγή στη διεύθυνση, κάτι που συνήθως συμβαίνει. Τα μεγάλα σκάφη ανοικτής θάλασσας έχουν διάφορα συστήματα καταγραφής των αλλαγών του ανέμου έντασης και διεύθυνσης συναρτήσει του χρόνου, όπως το Deckman ή το Race Vision ή software όπως το Ray Tech (απόγονος του Kiwi Tech), τα οποία χρησιμοποιούνται σε lab tops. Από τη στιγμή που τα όργανα του σκάφους είναι σωστά καλιμπραρισμένα, οι πληροφορίες που δίνουν τα συστήματα αυτά είναι πάρα πολύ χρήσιμες. Αντίστοιχα συστήματα (Tactician της B&G) χρησιμοποιούν και πολλοί προπονητές αθλητών των Ολυμπιακών κατηγοριών για τη μελέτη του στίβου, πριν αλλά και κατά τη διάρκεια των αγώνων. Στο σημείο αυτό να τονίσουμε μια αδυναμία των σκαφών αυτών, η οποία έγκειται στο γεγονός ότι τα συστήματα αυτά ξεετάζουν τον καιρό στο σημείο που βρίσκονται και όχι περιφερειακά. Δηλαδή, πολύ απλά, μας μεταφέρουν τι γίνεται εκεί που βρισκόμαστε με έναν πρακτικό τρόπο, αλλά δε μας ενημερώνουν για το τι πρόκειται να συμβεί στο μέλλον. Μόνο στο America's Cup υπάρχουν ακροβολισμένα σκάφη περισυλλογής μετεωρολογικών πληροφοριών...! Οι αθλητές των dinghies και οι έχοντες σκάφη χωρίς τον εξοπλισμό αυτό δε χρειάζεται να ανησυχούν ιδιαίτερα, καθώς μπορούν να αναπληρώσουν την έλλειψη της τεχνολογίας με μια συγκεκριμένη μεθοδολογία, την οποία θα ξεετάσουμε παρακάτω.

Έλεγχος του καιρού

Ο καλύτερος τρόπος για να μπορέσει να ελέγξει κάποιος προς ποια μεριά της εκκίνησης συμφέρει να ξεκινήσει με ένα dinghy είναι ορθοπλωρίζοντας το σκάφος του. Αμέσως, εάν η πλώρη του είναι πιο κοντά στο ένα άκρο σε σχέση με το άλλο, τότε αυτό σημαίνει ότι ο άνεμος είναι προς εκείνη την πλευρά – και από εκείνη την πλευρά συμφέρει να εκκινήσει. Προσοχή: Αυτό που κοιτάμε ορθοπλωρίζοντας είναι η διεύθυνση του πραγματικού ανέμου και όχι το πού βρίσκεται η #1. Όπως δείξαμε στο πρώτο άρθρο της σειράς, η σημαδούρα μπορεί να είναι πιο δεξιά ή πιο αριστερά και τα δύο άκρα να είναι ισοδύναμα. Για τον καθορισμό του άκρου της εκκίνησης που συμφέρει, δεν αρκεί να δούμε τον καιρό σε κάποια δεδομένη στιγμή. Πρέπει να τον παρακολουθούμε συνεχώς, μέχρι την τελευταία στιγμή, προκειμένου να αποφυγούμε κάποιο σημαντικό σφάλμα. Μάλιστα, επιβάλλεται μετά τη μέτρηση της διεύθυνσης του ανέμου να ταξιδέψουμε όρτσα στα δύο μπράτσα, προκειμένου να γνωρίζουμε σε ποια γωνία θα πρέπει να ταξιδέψουμε. Εάν πλησιάζοντας τα τελευταία λεπτά της εκκίνησης δούμε ότι οι μοίρες στις οποίες ταξιδέψαμε αλλάζουν και αυτό δεν οφείλεται στα σκάρα κάποιου σκάφους, τότε πρέπει να το λάβουμε αυτό πολύ σοβαρά υπόψη μας και να δούμε τι αλλαγή έχει γίνει. Ο έλεγχος της διεύθυνσης του ανέμου πρέπει να γίνεται μέχρι το τελευταίο λεπτό της εκκίνησης.

Οι βασικές περιπτώσεις

Όπως είπαμε, υπάρχουν δύο βασικές περιπτώσεις καιρού που μπορεί να συναντήσουμε πριν από την εκκίνηση. Στην πρώτη περίπτωση η διεύθυνση του ανέμου ταλαντεύεται γύρω από μια συγκεκριμένη διεύθυνση, το μέσο άνεμο. Τότε θα πρέπει



να φροντίσουμε την ώρα της εκκίνησης να φύγουμε από το άκρο εκείνο και στο μπράτσο εκείνο που έχουμε σιγόντο. Με αυτόν τον τρόπο αποκτάμε σημαντικό πλεονέκτημα σε σχέση με τους αντιπάλους μας οι οποίοι θα ταξιδεύουν σε φάτσα. Η δεύτερη περίπτωση είναι ο άνεμος να παρουσιάζει μια μόνιμη τάση στροφής είτε προς τα αριστερά είτε προς τα δεξιά σε σχέση με τη μέση διεύθυνση που έχουμε καθορίσει. Τότε θα πρέπει να φροντίσουμε να φύγουμε προς τη μεριά εκείνη στην οποία όσο προχωράμε θα παίρνουμε φάτσες. Το χαρακτηριστικότερο παράδειγμα είναι αυτό της μπου-

καδούρας, όπου ταξιδεύοντας δεξήνεμοι προς την ακτή παίρνουμε φάτσες και στη συνέχεια γυρίζουμε δεξήνεμοι για να καβατζάρουμε την #1. Αν και η εκκίνηση είναι ένα από τα σημαντικότερα σημεία κατά τη διάρκεια ενός αγώνα, δεν είναι το καθοριστικότερο. Δεν πρέπει να κινούμαστε μόνο με γνώμονα πώς θα βγούμε πρώτοι από την εκκίνηση, αλλά θα πρέπει να έχουμε στο μυαλό μας και το ευρύτερο πλαίσιο, αυτό που θα μας οδηγήσει πρώτους στην #1. Στο επόμενο τεύχος θα ασχοληθούμε πιο αναλυτικά με τις διάφορες τεχνικές εκκίνησης και με τον τρόπο που συνδυάζονται με την επιλογή μας στα όρτσα. ☺

ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ

I) Δεξήνεμη εκκίνηση

A. Εκκίνηση σωστή ή το σκάφος της επιτροπής είναι πιο σοφράνο.

1. Δεξήνεμοι από την επιτροπή:

- Όταν θέλουμε να έχουμε την ελευθερία να κάνουμε τακ αμέσως μετά την εκκίνηση.
- Όταν ο άνεμος είναι ασταθής.
- Όταν περιμένουμε μόνιμη μεταβολή του ανέμου και δεν ξέρουμε από ποια πλευρά.
- Όταν η ένταση του ανέμου είναι πολύ μικρή.
- Όταν ευνοείται η δεξιά μεριά του στίβου.

2. Ξεκινάμε μεταξύ του μέσου της εκκίνησης και του άκρου της επιτροπής:

- Όταν πρόκειται να συνεχίσουμε το δεξήνεμο τακ.
- Σε πολύ λίγο άνεμο.
- Σε πολύ δυνατό άνεμο.
- Όταν συμφέρει η αριστερή μεριά του στίβου.

B. Εκκίνηση σωστή ή η σημαδούρα είναι πιο σοφράνο.

1. Ξεκινάμε δεξήνεμοι από τη σημαδούρα:

• Όταν πρόκειται να συνεχίσουμε το δεξήνεμο τακ.

- Σε πολύ λίγο άνεμο.
- Σε πολύ δυνατό άνεμο.
- Όταν συμφέρει η αριστερή μεριά του στίβου.

2. Ξεκινάμε μεταξύ του μέσου της εκκίνησης και του άκρου της επιτροπής:

- Όταν θέλουμε να έχουμε την ελευθερία να κάνουμε τακ αμέσως μετά την εκκίνηση.
- Όταν ο άνεμος είναι ασταθής.
- Όταν περιμένουμε μόνιμη μεταβολή του ανέμου και δεν ξέρουμε από ποια πλευρά.
- Όταν η ένταση του ανέμου είναι πολύ μικρή.
- Όταν ευνοείται η δεξιά μεριά του στίβου.

II) Αριστερήνεμη εκκίνηση

Εκκίνηση σωστή ή η σημαδούρα είναι πιο σοφράνο:

- Όταν ο άνεμος είναι ασταθής.
- Όταν η ένταση του ανέμου είναι πολύ μικρή.
- Όταν ευνοείται η δεξιά μεριά του στίβου.

Είναι πολύ σημαντικό το σκάφος πριν από την εκκίνηση να ταξιδέψει και στα δύο μπράτσα όρτσα, προκειμένου να ελέγξει τις γωνίες του. Καλό είναι να ταξιδέψουμε και στα πρύμα, για να έχουμε μια ιδέα του τι θα γίνει όταν καβατζάρουμε την #1.