

ΚΕΙΜΕΝΟ: Κώστας Μάνθος | ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ: Νίκος Μαρκομπότσαρης

ΣΥΜΒΟΥΛΕΣ ΠΡΟΣ ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΟΥΣ

Τεχνικές προπόνησης

ΣΤΗΝ ΚΑΛΥΤΕΡΗ των περιπτώσεων βέβαια. Διότι στη χειρότερη μπορεί τα ερωτήματα να αρχίσουν να ξεφεύγουν στη σφαίρα του μεταφυσικού, καθώς αρχίζουμε να αναρωτιόμαστε μήπως εμείς δεν κάνουμε κάτι καλά, μήπως εμείς κάνουμε κάτι λάθος, μήπως έχουμε κάποιο πρόβλημα που δεν μπορούμε να αντιληφθούμε και μήπως τελικά είναι πιο συντό να εγκαταλείψουμε τη θάλασσα και να πάρουμε τα βουνά! Συνήθως, πριν πάρουμε τέτοιες σοβαρές αποφάσεις, ίσως θα πρέπει να δούμε πρώτα ποιο είναι το πρόβλημα. Να προσπαθήσουμε να εστιάσουμε στα σημεία της προετοιμασίας που θεωρούμε ότι έγιναν τα λάθη και ιδιαίτερα στις τεχνικές προπόνησης που εφαρμόσαμε, εκεί όπου συχνά παρατηρείται το λάθος.

Συνειδητοποίηση

Από εκεί και πέρα, χρειάζεται να υπάρξει μια σωστή μεθοδολογία σε ό,τι αφορά στην οργάνωση των προπονήσεων, προκειμένου να έχουμε το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα. Το κάθε πλήρωμα έχει διαφορετικές ανάγκες. Εάν στο after guard, στην πρύμη υπάρχουν πολύ έμπειροι αθλητές, τότε η ανάγκη για προπόνηση σε ό,τι αφορά στη λήψη των αποφάσεων ελαχιστοποιείται. (Προσοχή: δε μηδενίζεται, διότι απαιτείται έστω και στοιχειωδώς να ανευρεθούν οι σωστοί κώδικες επικοινωνίας και εφαρμογής των αποφάσεων). Ένα πλήρωμα που έχει να αντιμετωπίσει ένα καινούργιο σκάφος θα πρέπει να δώσει έμφαση στην προπόνηση για την εξεύρεση της ταχύτητας. Οι κινήσεις είναι σημαντικές, αλλά όσο καλές μπότζες και να γίνονται, εάν το σκάφος υστερεί σε ταχύτητα, οι πιθανότητες διάκρισης είναι μηδαμινές. Εάν σε ένα σκάφος υπάρχουν πολλοί

καλοί αθλητές οι οποίοι όμως δεν έχουν ταξιδέψει συχνά μαζί (και πιθανότατα οι περισσότεροι είναι κυβερνήτες...!), η έμφαση θα πρέπει να δοθεί στις κινήσεις, αφού τα υπόλοιπα θα καλυφθούν μάλλον άμεσα. Αφού λοιπόν έχουμε επιλέξει σε ποια ή σε ποιες κατηγορίες ανήκουμε, πρέπει να αναπτύξουμε αντίστοιχα τη στοχευμένη εκείνη προπόνηση που θα μας βοηθήσει στην επίλυση των προβλημάτων.

Προπόνηση όρτσα-πρύμα

Πρόκειται για την πιο διαδεδομένη τεχνική προπόνηση στα περισσότερα σκάφη είτε αυτά είναι Ολυμπιακών κατηγοριών είτε είναι ανοικτής θάλασσας. Τοποθετούνται δύο σηματοδούρες σε μικρή απόσταση μεταξύ τους. Το «μικρή απόσταση» εξαρτάται από τον τύπο του σκάφους και τις συνθήκες. Το σκεπτικό στην επιλογή της απόστασης είναι να υπάρχει οριακά χρόνος για να γίνουν οι διάφορες κινήσεις. Συγκεκριμένα, στα όρτσα καλό είναι να γίνουν τέσσερα τακ, ένα αμέσως μετά το καβατζάρισμα, δύο στη μέση της διαδρομής και ένα τελευταίο, έτσι ώστε το σκάφος να μπορέσει να καβατζάρι δεξίμενο. Ανάλογα με το τι θέλουμε να πετύχουμε διαμορφώνουμε το σημείο που θα γίνουν τα τακ. Πάντως το σκεπτικό είναι ότι δε θα πρέπει να μένουμε στην ίδια πλευρά για περισσότερο από τρία με πέντε λεπτά (για dinghies ο χρόνος αυτός μπορεί να είναι ακόμα μικρότερος και τα τακ περισσότερα). Ο σκοπός της συγκεκριμένης προπόνησης είναι η βελτίωση της ταχύτητας του πληρώματος στις βασικές κινήσεις που πρέπει να γίνονται πάνω στο σκάφος. Ο κυβερνήτης μπορεί να ρυθμίζει την ποικιλία της διαδρομής και να καθορίζει πώς θα πλησιάζει κάθε φορά τόσο τη σηματοδούρα των όρτσα όσο και τη σηματοδούρα των πρύμα. Καλό είναι

να θυμόμαστε δύο πράγματα: Το πρώτο είναι ότι η κούραση φέρνει λάθη. Άρα σε εύλογο χρόνο πρέπει να σταματάει η διαδικασία και να γίνεται ένα ήρεμο de-briefing. Δεν έχει νόημα οι διορθώσεις να γίνονται πρόχειρα και φωναχτά. Το δεύτερο έχει να κάνει με την ίδια την προπόνηση. Αρχικά, η έμφαση πρέπει να δίνεται στις κινήσεις, έτσι ώστε αυτές να βγουν σωστά. Στη συνέχεια πρέπει να δίνεται προσοχή και στις αλλαγές του καιρού, έτσι ώστε τα τακ να γίνονται όπου ακριβώς πρέπει.

Ειδικές κινήσεις

Δύο ειδικές κινήσεις στις οποίες σπάνια προπονούμαστε αλλά όταν χρειαστεί μας είναι ιδιαίτερα χρήσιμες είναι το 720 και η επιτάχυνση. Για το 720 δε χρειάζονται πολλά σχόλια. Πρόκειται για την αποδοχή μιας ποινή. Όσο πιο γρήγορα μπορέσουμε να το κάνουμε, τόσο καλύτερο αποτέλεσμα θα έχουμε. Η έμφαση πρέπει να δίνεται στη σωστή συνεργασία των trimmers και του τιμονιέρη, με παράλληλη μετακίνηση του βάρους του πληρώματος έτσι ώστε να υπάρχει η μικρότερη δυνατή απώλεια ταχύτητας. Σε ό,τι αφορά στην επιτάχυνση, η άσκηση είναι σχετικά απλή. Ξεκινάμε από ακινησία, με τα πανιά να παίζουν έχοντας το σκάφος σε μια γωνία της τάξης των 50 περίπου μοιρών. Ο σκοπός είναι να φτάσουμε το target speed όσο πιο γρήγορα γίνεται. Για να ξέρουμε εάν έχουμε πετύχει το σκοπό μας, χρειάζεται να χρονομετρούμε κάθε φορά την κίνηση. Οι δύο αυτές ειδικές κινήσεις μπορούν να εκτελούνται σε διαλείμματα της παραπάνω. Να κάνουμε εδώ μια παρατήρηση, που αφορά κυρίως τα βαρύτερα σκάφη εκτοπίσματος. Μπορεί να έχετε κατορθώσει να επιταχύνετε πολύ γρήγορα, για το σκάφος σας, αυτό όμως δεν πρέπει να σας βάλει στον πειρασμό να ξεκινάτε τις εκκινήσεις σας από ακινησία, όπως σε ορισμένες κατηγορίες dinghies. Εάν κάποιος έχει μεγαλύτερη αρχική ταχύτητα και ο χρόνος είναι οριακός, σίγουρα θα σας περάσει. Πάντως, οι δύο παραπάνω κινήσεις σίγουρα θα σας βοηθήσουν πριν από την εκκίνηση. Μια τρίτη ειδική κίνηση που μπορούμε να κάνουμε για να βελτιώσουμε το timing της εκκί-

νησης, με τη βοήθεια μιας σηματοδούρας, είναι να περνάμε δίπλα της και να προσπαθούμε να επιστρέψουμε ακριβώς 90 δευτερόλεπτα μετά.

Αλλαγές

Κάτι που συχνά αμελούμε να εξασκήσουμε είναι οι αλλαγές των μπροστινών πανιών. Το θεωρούμε ως κάτι εύκολο, αλλά όταν έρχεται η ώρα να γίνει βλέπουμε ότι τα προβλήματα είναι πολλά. Συνήθως δε, όταν κάνουμε αλλαγή πανιών την κάνουμε στα όρτσα, ακόμα πιο συχνά δε με tack change. Τα πράγματα όμως δεν είναι έτσι απλά. Στους αγώνες όρτσα-πρύμα σχεδόν ποτέ δε χρειάζεται να γίνει αλλαγή πανιού κατά τη διάρκεια των όρτσα (εάν κάποιος το επιχειρήσει, καταστρέφεται). Η αλλαγή γίνεται πριν από την εκκίνηση ή στα πρύμα. Στην ανοικτή θάλασσα λοιπόν, εκεί που συνήθως χρειάζονται οι αλλαγές, ακόμα κι αν ταξιδεύουμε όρτσα, το πιθανότερο είναι ότι η πορεία μας είναι μονόμπρατσο. Άρα, με το tack change χάνουμε και απαιτείται να γίνει παράλληλη αλλαγή. Ακόμα πιο σύνθετες είναι να πρέπει να γίνει η αλλαγή σε λίγο πιο ανοικτή πλευρά, που πρακτικά είναι και η δυσκολότερη περίπτωση! Εξάσκηση λοιπόν σε διάφορες συνθήκες και πλευσίες.

Speed test

Ένα από τα πιο σημαντικά κομμάτια της προπόνησης είναι η εξεύρεση της ταχύτητας του σκάφους. Ο Dennis Conner έχει αναγάγει το two boat speed testing σε επιστήμη και έχει κερδίσει πολλά παγκόσμια πρωταθλήματα. Το δύσκολο είναι ότι απαιτούνται δύο πανομοιότυπα σκάφη. Πριν από την προπόνηση αποφασίζεται σε ποιο σκάφος θα γίνονται οι αλλαγές στο τριμάρισμα ή και το ζύγισμα και στη συνέχεια βλέπουν τα αποτελέσματα στην ταχύτητα. Όμως, δυστυχώς στην ανοικτή θάλασσα κάτι τέτοιο είναι πολύ δύσκολο και πρακτικά ανέφικτο, οπότε πρέπει ένα μόνο σκάφος να προσπαθεί μόνο του, ταξιδεύοντας για μεγάλα διαστήματα, να βελτιώσει την ταχύτητά του. Βέβαια, και εκεί υπάρχουν μυστικά...! 

