

Ακόμα και για τους έμπειρους ιστιοπλόους, πολλές φορές η αντίληψη και η πλήρης εικόνα του τρόπου με τον οποίο λειτουργεί το άθλημά μας δε γίνεται εύκολα κατανοητή. Δημιουργείται λοιπόν η ανάγκη να δοθούν ορισμένες διευκρινίσεις.

ΚΕΙΜΕΝΟ: Κώστας Μάνθος | ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ: Νίκος Μαρκομπότσαρης

ΣΥΜΒΟΥΛΕΣ ΠΡΟΣ ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΟΥΣ

The name of the game

ΤΙ ΣΗΜΑΙΝΕΙ επιτυχία στο άθλημα της ιστιοπλοΐας; Αυτό είναι το βασικό ερώτημα που θα πρέπει να μας απασχολήσει! Και η απάντηση θα πρέπει να δοθεί παραμετροποιημένη. Δεν είναι δυνατόν να υπάρχει μια απόλυτη προσέγγιση, διότι η ιστιοπλοΐα ασκείται με πάρα πολλούς τρόπους, ενώ ταυτόχρονα η έννοια της επιτυχίας πάντα είναι μια υπόθεση καθαρά προσωπική, η οποία λαμβάνει υπόψη της τις συνθήκες!

Ιστιοπλοΐα Ολυμπιακών Κατηγοριών

Στην ιστιοπλοΐα Ολυμπιακών Κατηγοριών (ή Τριγώνου, όπως έχει επικρατήσει να λέγεται από την εποχή που δεν υπήρχε το Τραπέζιο και οι αγώνες διεξάγονταν βάσει του Ολυμπιακού Τριγώνου: τρίγωνο-παλινδρομική-τερματισμός) ο ορισμός της επιτυχίας είναι ο πλέον εύκολος. Η ιστιοπλοΐα Τριγώνου, ή one design σκαφών, εάν θέλουμε να είμαστε ακόμα πιο ακριβείς, όπου όλα τα σκάφη είναι πανομοιότυπα, στο βαθμό πάντα που το υπαγορεύουν οι κανονισμοί της κλάσης, έχει χαρακτηριστικό ότι σε σχέση με οποιαδήποτε άλλη έκφραση της ιστιοπλοΐας ελαχιστοποιεί στο μέγιστο βαθμό τον παράγοντα «τύχη». Έτσι, πρακτικά η επιτυχία ή η αποτυχία είναι αντικειμενική, στο βαθμό του εφικτού, πάντα. Το μέτρο με το οποίο την κρίνουμε είναι βέβαια προσωπικό. Τι θα πει αυτό; Ότι ο καθένας πρέπει να θέτει τα προσωπικά του κριτήρια σχετικά με το τι θεωρεί επιτυχία. Ας δώσουμε ένα παράδειγμα για να γίνει αυτό πιο κατανοητό. Το 8χρονο παιδάκι που μόλις έχει κάνει τα πρώτα του βήματα στο άθλημα μπορεί να θεωρεί ως πολύ σημαντική επιτυχία απλά να τερματίσει έναν αγώνα. Τρία χρόνια αργότερα, και εφόσον ο σωματότυπός του το επιτρέπει, έχει προπονηθεί σωστά και φυσικά διαθέτει το ανάλογο

υλικό, μπορεί να προσδοκά κάποιες διακρίσεις σε επίπεδο διασυλλογικό. Στη συνέχεια, και πάντα εφόσον οι θετικοί παράγοντες παραμένουν αμετάβλητοι και αφού έχει διεκδικήσει με συνέπεια διακρίσεις σε τοπικό ή διασυλλογικό πρωτάθλημα, μπορεί να οραματίζεται διάκριση σε πανελλήνιο ή και διεθνές επίπεδο. Δεν μπορεί όμως το παιδάκι που θα μπει για πρώτη φορά σε ένα σκάφος να θεωρεί ότι θα κερδίσει το παγκόσμιο πρωτάθλημα της κατηγορίας του και το σίγουρο είναι ότι σε καμία περίπτωση δε θα πρέπει να το ωθούμε να πιστέψει κάτι τέτοιο. Αντίστοιχα, για να τεθούν στόχοι σε άλλες κατηγορίες, πρέπει να υπάρχει ένα ανάλογο υπόβαθρο. Εάν κάποιος ξεκινήσει την αγωνιστική ιστιοπλοΐα στα 17 του, δύσκολα θα μπορέσει να ανταγωνιστεί τους αθλητές που ενδεχομένως έχουν εκείνη τη στιγμή μια 10χρονη επιτυχημένη πορεία.

Ανοικτή θάλασσα

Στην ανοικτή θάλασσα, και μάλιστα για να ακριβολογούμε όχι στα one design σκάφη όπως τα OD 40, Melges, J24, OD 25, Figaro κ.ο.κ., αλλά εκεί όπου χρησιμοποιείται ένα σύστημα ισοζυγισμού ORC, IMS, IRC, τα πράγματα είναι αρκετά διαφορετικά. Τα συστήματα ισοζυγισμού έχουν σχεδιαστεί προκειμένου να επιτρέπουν σε διαφορετικά σκάφη να συμμετέχουν στον ίδιο αγώνα. Οι προσπάθειες έχουν ξεκινήσει από τα τέλη του 1880 και συνεχίζονται μέχρι σήμερα, χωρίς να έχουν καταφέρει να επιφέρουν ένα καθολικά αποδεκτό αποτέλεσμα. Υπάρχουν κάποια εγγενή προβλήματα τα οποία δεν μπορούν, ανεξάρτητα από τα μηχανικά μοντέλα και τη χρησιμοποιούμενη υπολογιστική ισχύ, να εξαλειφθούν. Ένα 25άρι σκάφος και ένα 50άρι ποτέ δε θα μπορέσουν

να συγκριθούν «επί ίσοις όροις». Ανεξάρτητα από το σύστημα ισοζυγισμού, τα δύο αυτά σκάφη πρακτικά τρέχουν διαφορετικούς αγώνες! Σε κάποιες περιπτώσεις θα κερδίζει το μεγάλο και σε κάποιες το μικρό, χωρίς η ικανότητα του πληρώματος να αποτελεί απαραίτητα το ρυθμιστικό παράγοντα. Πάρτε για παράδειγμα έναν αγώνα όπου λίγο μετά την εκκίνηση ο αέρας έκοψε και μόνο το 50άρι κατάφερε να ξεφύγει από την μπουνάτσα. Ο στόλος ξαναμπήκε στον αέρα 4 ώρες μετά, ενώ το 50άρι τερμάτισε χωρίς να κόψει πουθενά! Υπάρχει περίπτωση το συγκεκριμένο σκάφος να χάσει; Από την άλλη μεριά, εάν το καράντισμα γίνει λίγο πριν από τον τερματισμό, ο κερδισμένος θα είναι το μικρό σκάφος! Αυτά είναι αυταπόδεικτα! Όμως, όταν βρισκόμαστε εμπλεκόμενοι σε αντίστοιχες καταστάσεις, παρ'αυτού από τη συναισθηματική φόρτιση πολλές φορές προβαίνουμε σε λάθος συμπεράσματα σχετικά με το ποιο ήταν το πετυχημένο και ποιο το αποτυχημένο πλήρωμα.

Ο παράγοντας «υλικό»

Η ιστιοπλοΐα ανοικτής θάλασσας αναμφίβολα εξαρτάται από τον εξοπλισμό του κάθε σκάφους, αλλά φυσικά ακόμα και από το ίδιο το σκάφος ή, αν θέλουμε να είμαστε πιο ακριβείς, από τη βελτιστοποίησή του στο εκάστοτε σύστημα ισοζυγισμού. Τι θα πει αυτό; Προκειμένου να χρησιμοποιήσουμε παραδείγματα από την ελληνική πραγματικότητα, θα αναφερθούμε στα IMX 38. Μεταξύ δύο IMX 38, αυτό με τα καλύτερα πανιά σχεδόν πάντα θα κερδίζει, θεωρώντας δεδομένο ότι τα πληρώματά τους και οι κυβερνήτες τους έχουν παρεμφερείς δυνατότητες. Αντίστοιχα, ένα IMX 38 είναι σχεδόν καταδικασμένο πλέον στην αντιμετώπιση ενός IMX 40, το οποίο είναι ένα σκάφος που έχει σχεδιαστεί μια δεκαετία αργότερα και είναι σαφέστατα βελτιστοποιημένο στο IMS. Με την ίδια λογική, το μόνο Rodman 40 που υπάρχει στην Ελλάδα δεν έχει χάσει ούτε έναν αγώνα στον οποίο έχει συμμετάσχει. Αντίστοιχα, στο εξωτερικό το Cantiere del Pardo με τα Grand Soleil έδειξε ότι η εκμετάλλευση του συγκεκριμένου συστήματος ισοζυγι-

σμού εξακολουθεί να έχει σημαντικά περιθώρια. Πάντως, αυτό που πρέπει να προσέξουμε εδώ είναι το γεγονός ότι ένα σκάφος δεν ταξιδεύει από μόνο του και ο σημαντικότερος παράγοντας για διάκριση εξακολουθεί να είναι η ικανότητα του πληρώματος. Απλά, ανάμεσα σε ισοδύναμα πληρώματα υπερτερεί σαφώς αυτό με το πλέον βελτιστοποιημένο σκάφος.

Υπάρχει ελπίδα;

Ίσως τα παραπάνω να οδηγούν κάποιον στο να σκεφτεί ότι η ιστιοπλοΐα ανοικτής θάλασσας από τη στιγμή που δε διεξάγεται με σκάφη one design δεν έχει καμία ελπίδα αξιοκρατίας. Όμως, αυτό δεν είναι απαραίτητα σωστό. Το σίγουρο είναι ότι η διαδικασία αυτή, όπως την περιγράψαμε παραπάνω, οδηγεί στην πρόοδο και την ανάπτυξη των σκαφών. Αλλιώς, θα ταξιδεύαμε ακόμα με IOR σκάφη! Η ανάπτυξη της τεχνολογίας δίνει νέες δυνατότητες αλλά και συγκινήσεις. Και αυτές οι νέες δυνατότητες είναι που κρατούν άσβηστο το ενδιαφέρον των ιστιοπλόων σε όλον τον κόσμο. Πόσοι θα πίστευαν πριν από μερικά χρόνια ότι σκάφη στα 30 πόδια θα μπορούσαν να φτάνουν ταχύτητες της τάξης των 20 κόμβων; Σίγουρα, είναι δύσκολο κανείς να ακολουθεί κατά πόδας την εξέλιξη. Αυτό το βλέπουμε καθημερινά, ιδιαίτερα στο χώρο της πληροφορικής. Όμως, στην ιστιοπλοΐα δεν είναι απαραίτητο να το κάνει, εκτός και εάν ενδιαφέρεται να πρωταγωνιστεί στο ανώτερο πεδίο του αθλήματος. Όμως, ο πρωταθλητισμός σε όλα τα αθλήματα είναι και δύσκολος και ακριβός! Από εκεί και πέρα, η θάλασσα και οι αγώνες είναι ανοικτοί για όλον τον κόσμο και όλα τα βαλάντια. Το μόνο που χρειάζεται είναι καλή διάθεση και η σημαντικότερη επιτυχία για τον περισσότερο κόσμο είναι να ξεφύγει από το προβλήματά του και να περνάει καλά. Έτσι αποφεύγονται και οι ατυχείς συγκρίσεις, οι αντιδικίες και οι στενοχώριες. Φυσικά, όταν σε αυτή τη διαδικασία εισέρχεται ο παράγοντας «επαγγελματισμός», τα πράγματα είναι εντελώς διαφορετικά, όμως αυτό είναι κάτι που θα συζητήσουμε στο επόμενο τεύχος! 

