

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ
για σκάφη τύπου
OPTIMIST

ΜΕΡΟΣ Α: ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΜΑΘΗΜΑΤΩΝ OPTIMIST ΓΙΑ
ΑΡΧΑΡΙΟΥΣ



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. Ρουχισμός.....	3
2. Εξοπλισμός κατά την προπόνηση	3
3. Ονοματολογία τμημάτων σκάφους.....	3
3.1. Χαρακτηριστικά Optimist.....	3
3.2. Τα Μέρη του Optimist	4
4. Βασικοί κόμποι.....	4
4. Βασικοί κόμποι.....	5
5. Αρμάτωμα σκάφους.....	6
6. Τιμόνεμα	6
7. Κάθισμα στο σκάφος	7
8. Θέση πανιού.....	8
9. Ονοματολογία πλεύσεων	10
10. Τρόπος κίνησης σκάφους	11
11. Κίνηση ανέμου.....	12
12. Ανεμολόγιο.....	13
13. Ένταση Ανέμου	14
13.1. Κλίμακα Beaufort	14
14. Κίνηση σκάφους.....	15
15. Φαινόμενος – πραγματικός άνεμος.....	15
16. Ανατροπή σκάφους - Μπατάρισμα.....	16
17. Προτεραιότητες.....	17
18. Θεωρία αγώνων.....	18
18.1. Τρίγωνα.....	18
18.2. Εκκίνηση.....	18
18.3. Καβατζάρισμα σημαδούρων	19
18.4. Τερματισμός.....	20
19. Χαρακτηριστικά των αθλητών.....	20
19.1. Διαφορές αγοριών - κοριτσιών	20
<i>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</i>	<i>21</i>

1. Ρουχισμός

Πολύ βασικό στην ιστιοπλοΐα, ιδιαίτερα κατά τους χειμερινούς μήνες, είναι ο κατάλληλος ρουχισμός, ώστε να διατηρείται ο αθλητής ζεστός.

Απαραίτητο για κάθε αθλητή, πριν πέσει στη θάλασσα, είναι το **σωσίβιο**.
Θυμηθείτε: Κανείς δεν μπαίνει στο σκάφος ή στο βοηθητικό σκάφος, χωρίς σωσίβιο.

Εκτός από το σωσίβιο, βασικό είναι να φοράει ο ιστιοπλόος παπούτσια ή ειδικά **μποτάκια**, με αντιολισθητικές σόλες. Αυτό ώστε να μην γλιστρήσει και για να αποφεύγονται τα ατυχήματα (κοψίματα και γδαρσίματα). Οι μπότες ιστιοπλόου έχουν αντιολισθητικές σόλες και ραβδώσεις στο πάνω μέρος για να πιάνουν άνετα στους μάντες στήριξης και για να μην φθείρονται γρήγορα.

Υπάρχουν τρεις κύριοι **τύποι στολής** για τον ιστιοπλόο: νιτσεράδες (αδιάβροχα), ισοθεμικές (west suit) και υδατοστεγείς (dry suit). Οι στολές αυτές, ανάλογα με τον τύπο τους, βοηθούν να διατηρείται ο αθλητής στεγνός μέσα στο σκάφος, ή όταν πέσει στη θάλασσα.

Ένα άλλο αξεσουάρ είναι τα **γάντια**, τα οποία προστατεύουν τις παλάμες από την πίεση που ασκούν τα σχοινιά, και όχι ολόκληρα τα χέρια από το κρύο. Τα γάντια αυτά είναι ειδικά, με αντιολισθητικές παλάμες (δέρμα), χωρίς «δάκτυλα», για να υπάρχει μεγαλύτερη ευχέρεια κινήσεων.

Στις ψυχρές μέρες, μεγάλο μέρος της θερμότητας του σώματος χάνεται από το κεφάλι. Στην περίπτωση αυτή, χρήσιμος είναι ένας εφαρμοστός μάλλινος **σκούφος**. Τους καλοκαιρινούς μήνες, το κεφάλι προστατεύεται από τον ήλιο με ένα **καπέλο**.

2. Εξοπλισμός κατά την προπόνηση

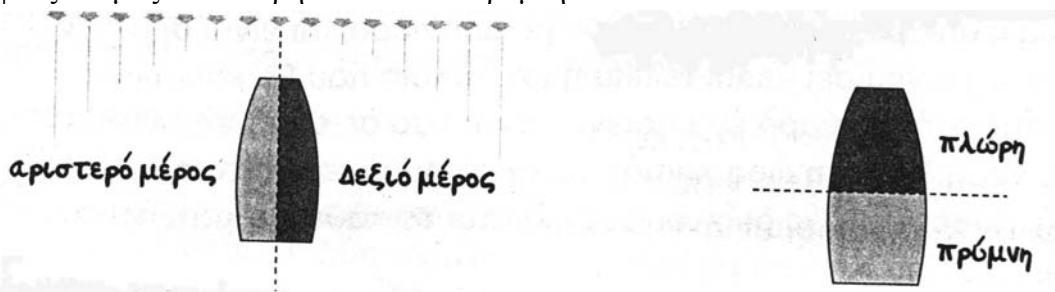
Εκτός από τον απαραίτητο ρουχισμό και το σωσίβιο που πρέπει να έχει μαζί του ο κάθε αθλητής, υπάρχουν και ορισμένα άλλα εφόδια, τα οποία χωρίς να είναι αναγκαία, είναι χρήσιμα να τα έχει στο σάκο του. Τα εφόδια αυτά είναι, για παράδειγμα, στεγνά ρούχα, για να αλλάξει, σε περίπτωση που βραχεί, καθώς και μία πετσέτα. Επίσης, ένα μπουκαλάκι με νερό και κάποιο σάντουιτς.

3. Ονοματολογία τμημάτων σκάφους

3.1. Χαρακτηριστικά Optimist

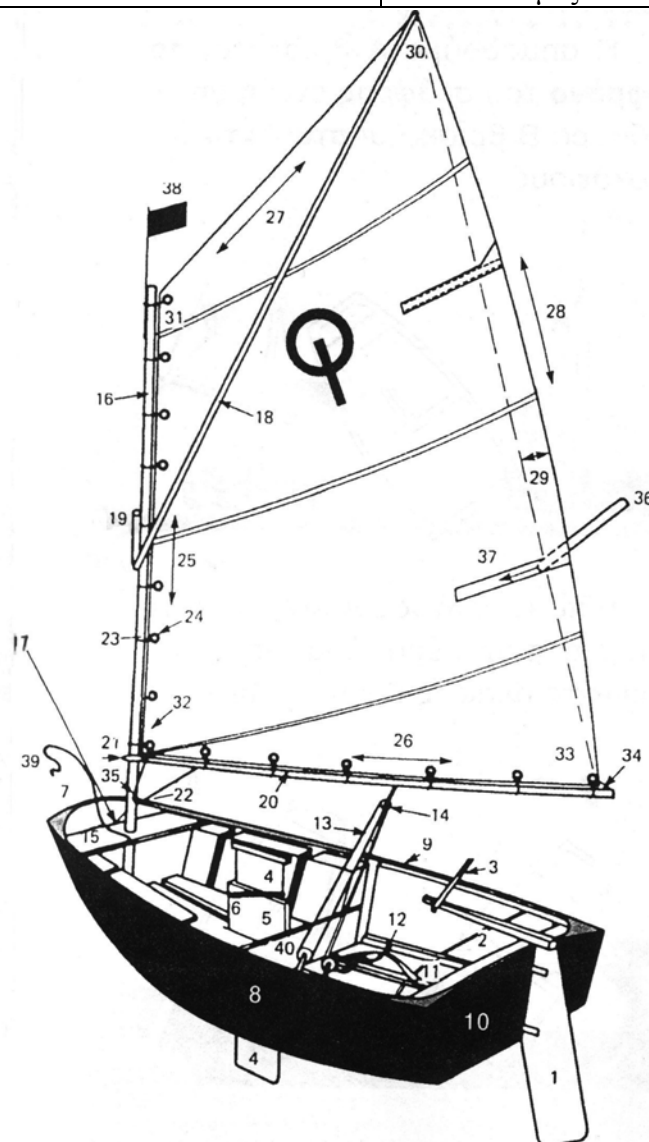
Το Optimist είναι το μικρότερο σκάφος αγώνων ιστιοπλοΐας. Έχει μήκος 2,30 μ., φάρδος 1,13 μ., ιστιοφορία 3,60 μ², και βάρος 35 κιλά.

Όταν κοιτάμε το σκάφος μας προς τα μπροστά, το δεξιό μέρος του σκάφους βρίσκεται στο δεξί μας χέρι και το αριστερό από την άλλη μεριά. Το μπροστά μέρος του σκάφους ονομάζεται πλώρη και το πίσω πρύμνη.



3.2. Τα Μέρη του Optimist

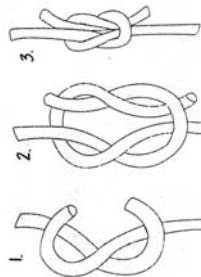
1. Τιμόνι	21. Δαγκάνα μάτσας
2. Λαγουδέρα	22. Boom Vang
3. Προέκταση λαγουδέρας	23. Μανταράκι
4. Καρίνα	24. Πορτούζι πανιού (τρύπα)
5. Κάσα καρίνας	25. Προσήνεμη πλευρά του πανιού
6. Λάστιχο καρίνας	26. Ποδιά (Foot)
7. Πλώρη	27. Αετός (Head)
8. Πλαϊνό-Πλευρά	28. Leech
9. Κουπαστή	29. Roach
10. Πρύμνη	30. Κορυφή
11. Μπαλόνι	31. Throat
12. Ζώνες κρεμάσματος, μάντες	32. Τακ του πανιού
13. Σκότα	33. Clew
14. Ράουλο	34. Outhaul
15. Πάγκος	35. Δαγκάνα του boom vang
16. Κατάρτι	36. Μπανέλα
17. Ασφάλεια καταρτιού	37. Θήκη μπανέλας
18. Πήκι	38. Σημιαίaki – Ανεμούρι
19. Σύστημα ανάρτησης πήκι	39. Μπαρούμα μεγαλύτερη από 4 μ.
20. Μάτσα	40. Μπουλμές


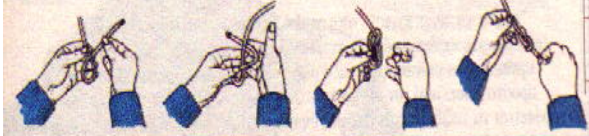

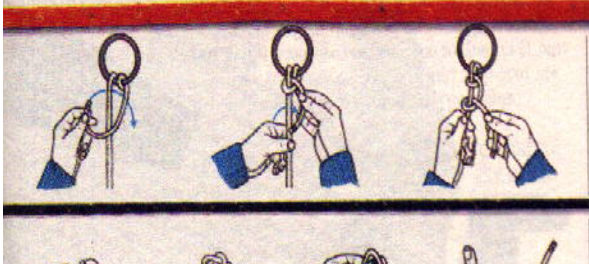
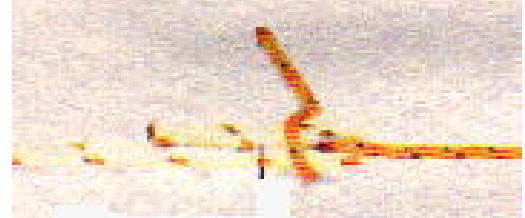



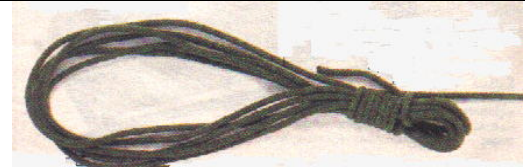



4. Βασικοί κόμπους

Είναι πολύ σημαντικό να γνωρίζουμε μερικούς κόμπους που χρησιμοποιούνται στο σκάφος μας και να ξέρουμε που και γιατί χρησιμοποιείται ο καθένας. Σε κάθε σημείο χρειαζόμαστε διαφορετικό κόμπο, αλλά πάντα πρέπει να θυμόμαστε ότι πρέπει να κάνουμε γερούς κόμπους και που όμως λύνονται εύκολα, όταν χρειαστεί.

Ο κόμπος με τον οποίο δένουμε ένα σχοινί με το εαυτό του ή δύο όμοια σχοινιά, με το ίδιο πάχος, είναι ο σταυρόκομπος. Με το σταυρόκομπο δένουμε το πανί μας στο κατάρτι και τη μάτσα.



		Ακρόδεσμος ή Οχτάρι
		Κρικόδεσμος
		Ποδόδεσμος
		Καντηλίτσα
		Μεσόδεσμος

Κάθε σχοινί και κυρίως η σκότα, στην άκρη του πρέπει να έχει ένα κόμπο, ώστε να μην βγαίνει από τα ράουλα. Ο κόμπος αυτός ονομάζεται οχτάρι, επειδή το σχήμα του μοιάζει με τον αριθμό 8.

Τη σκότα επίσης τη δένουμε στη μάτσα με ένα κόμπο που ονομάζεται καντηλίτσα. Με την καντηλίτσα κάνουμε θηλιά.

5. Αρμάτωμα σκάφους

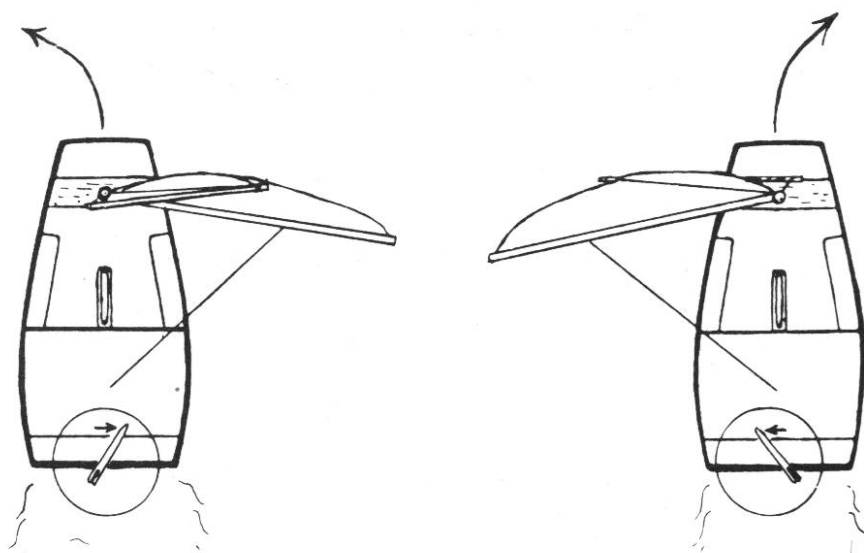
Πριν πέσει το σκάφος στη θάλασσα είναι απαραίτητο να ετοιμαστεί ανάλογα. Αυτό σημαίνει: Τοποθέτηση του πανιού στη σωστή θέση, τοποθέτηση της καρίνας και του τιμονιού, το κουβαδάκι για τα νερά, το δέσιμο των σχοινιών κλπ. Η διαδικασία αυτή ονομάζεται **αρμάτωμα του σκάφους**. Όταν το σκάφος ετοιμαστεί, πέφτει στη θάλασσα.

Μετά το τέλος της προπόνησης ακολουθεί η αντίστροφη διαδικασία, η οποία ονομάζεται **ξαρμάτωμα**. Σύμφωνα με τη διαδικασία αυτή, το σκάφος και το πανί πλένονται με γλυκό νερό, καθώς επίσης και όλη η επιπλέον εξάρτηση του σκάφους (σχοινιά, καρίνα, τιμόνι, σωσίβιο). Όταν στεγνώσουν τυλίγονται σε συγκεκριμένο τρόπο και τοποθετούνται προσεκτικά στην αποθήκη, ώστε να μην χτυπηθούν και γρατσουνιστούν και για να είναι έτοιμα για την επόμενη προπόνηση.

6. Τιμόνεμα

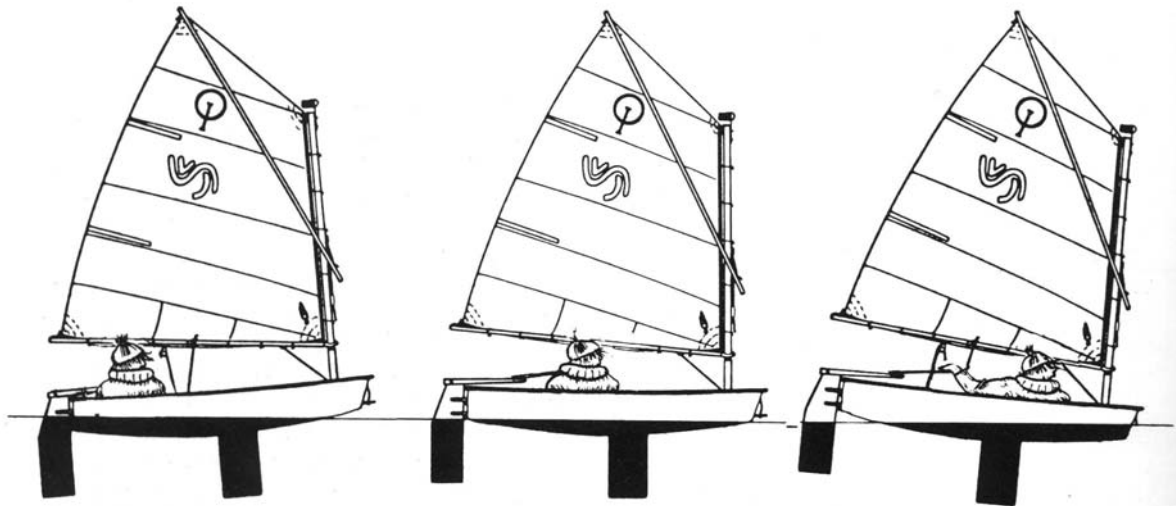
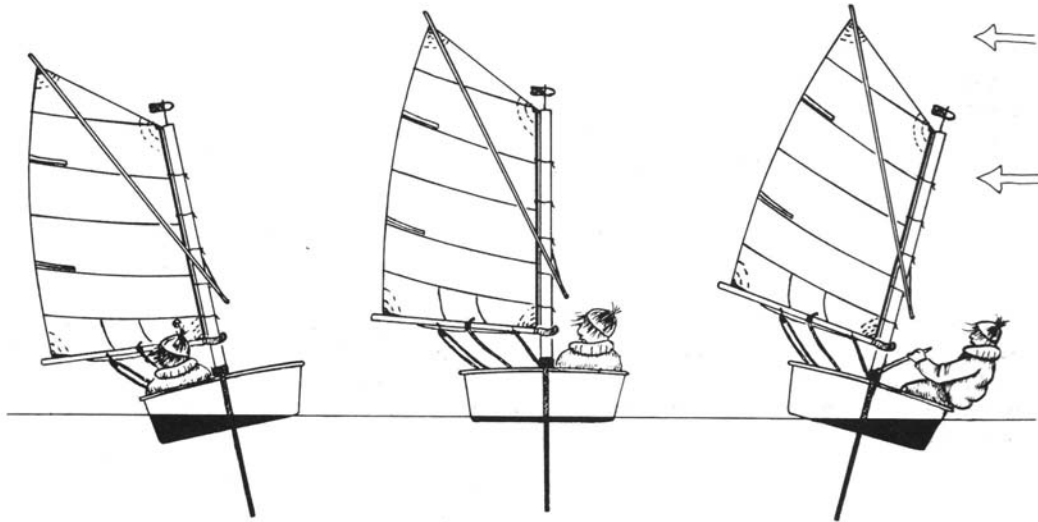
Το σκάφος ταξιδεύει με τη βοήθεια του πανιού, το οποίο πρέπει να έχει τη σωστή γωνία ως προς τον άνεμο. Τη γωνία αυτή την ρυθμίζουμε με ένα σχοινί που ονομάζεται σκότα. Με το τιμόνι (λαγουδέρα) στρίβουμε το σκάφος δεξιά ή αριστερά. Εδώ πρέπει να επισημανθεί ότι η στροφή του σκάφους είναι αντίθετη με την κίνηση της λαγουδέρας.

Δηλαδή αν πάμε τη λαγουδέρα λίγο προς τα δεξιά το σκάφος θα στρίψει αριστερά.



7. Κάθισμα στο σκάφος

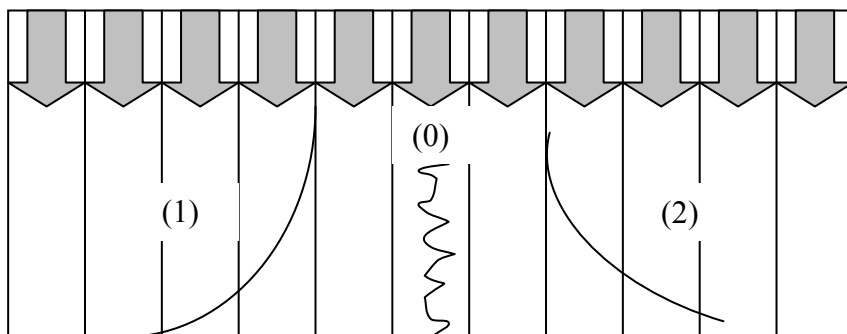
Η θέση του αθλητή στο σκάφος είναι ανάλογη της έντασης του ανέμου. Η συνήθης θέση είναι στο κέντρο του σκάφους, κάτω και απέναντι από τη μεριά του πανιού. Όταν κάθετα ο αθλητής πολύ μπροστά ή πολύ πίσω το σκάφος γέρνει και δεν πλέει σωστά. Πολλές φορές όταν φυσά δυνατά καθόμαστε πάνω στην κουπαστή.



δ. Θέση πανιού

Το πανί όταν είναι ελεύθερο δεν γεμίζει με αέρα και «παίζει» όπως μια σημαία (βλ. σχήμα – θέση 0).

Για να γεμίσει το πανί με αέρα (να φουσκώσει) θα πρέπει να το τραβήξουμε λίγο προς το πλάι. Τότε νοιώθουμε ότι το πανί μας τραβάει δυνατά. (βλ. σχήμα – θέση 1 ή 2).



Όταν είμαστε μέσα στο σκάφος και αφήσουμε τη σκότα ελεύθερη τότε το πανί «παίζει» και δεν γεμίζει με αέρα. Μόλις τραβήξουμε τη σκότα το πανί μας γεμίζει (φουσκώνει) και τραβάει το σκάφος. **Δεν μπορούμε όμως να το κάνουμε αυτό όταν το σκάφος μας είναι γυρισμένο προς τον άνεμο γιατί ήδη το πανί είναι σχεδόν στη μέση του σκάφους και παίζει.**

Άρα δεν μπορούμε να φουσκώσουμε το πανί μας όταν το σκάφος μας είναι γυρισμένο προς τον άνεμο. Πρέπει πρώτα να στρίψουμε το σκάφος μας λίγο πιο πλάγια και να απομακρύνουμε την πλώρη μας από τον άνεμο. **Να ποδίσουμε δηλαδή τραβώντας την λαγουδέρα προς το μέρος μας.** Τώρα το πανί μας φουσκώνει και μπορούμε να ταξιδέψουμε προς κάθε κατεύθυνση οδηγώντας το σκάφος με το τιμόνι και τη σκότα. **Θυμόμαστε όμως πως ποτέ δεν στρίβουμε την πλώρη μας εντελώς αντίθετα στον άνεμο.**

Όπως δεν μπορούμε να ανεβούμε με το ποδήλατό μας σε ένα πολύ ανηφορικό δρόμο αλλά κάνουμε ζικ-ζακ έτσι θα ταξιδέψουμε και με το σκάφος μας προς ένα προορισμό που βρίσκεται κοντά στο σημείο από το οποίο έρχεται ο άνεμος. Με ζικ-ζακ. **Κάθε φορά που αλλάζουμε πλευρά λέμε ότι κάνουμε τακ.**

Το τακ πρέπει να γίνεται γρήγορα και με τη φόρα που έχει το σκάφος μας γιατί αλλιώς θα σταματήσει γυρισμένο κόντρα στον άνεμο και το πανί μας θα παίζει χωρίς να μπορούμε να το τραβήξουμε πιο μέσα. Όταν λοιπόν θέλουμε να κάνουμε τακ θα πλησιάσουμε προσεκτικά όσο πιο κοντά μπορούμε τον άνεμο (θα ορτσάρουμε). Μετά θα σπρώξουμε τη λαγουδέρα μας ώστε να στρίψει το σκάφος και θα περάσουμε το σώμα μας στην απέναντι πλευρά του σκάφους. Μόλις το πανί μας φουσκώσει πάλι (από την άλλη πλευρά τώρα) συνεχίζουμε το ταξίδι μας.

Να θυμόμαστε πως κοιτάμε πάντα μπροστά ώστε να είμαστε σίγουροι πως το σκάφος μας στρίβει σωστά και να αλλάζουμε χέρια καθώς αλλάζουμε θέση.

Κατά το ταξίδεμα θα προσέξετε ότι το σκάφος **θέλει να γυρίσει προς τον άνεμο** (ορτσάρει) και εμείς πρέπει να το κρατάμε στην πορεία μας με το τιμόνι. Συνεχώς δηλαδή πρέπει να διορθώνουμε την πορεία μας με το τιμόνι και το πανί μας με τη σκότα. Αυτή είναι η ομορφιά της ιστιοπλοΐας. Να κάνουμε αυτές τις κινήσεις αυτόματα ακόμα και με κλειστά μάτια.

«Να γίνουμε ένα» με το σκάφος μας.



9. Ονοματολογία πλεύσεων

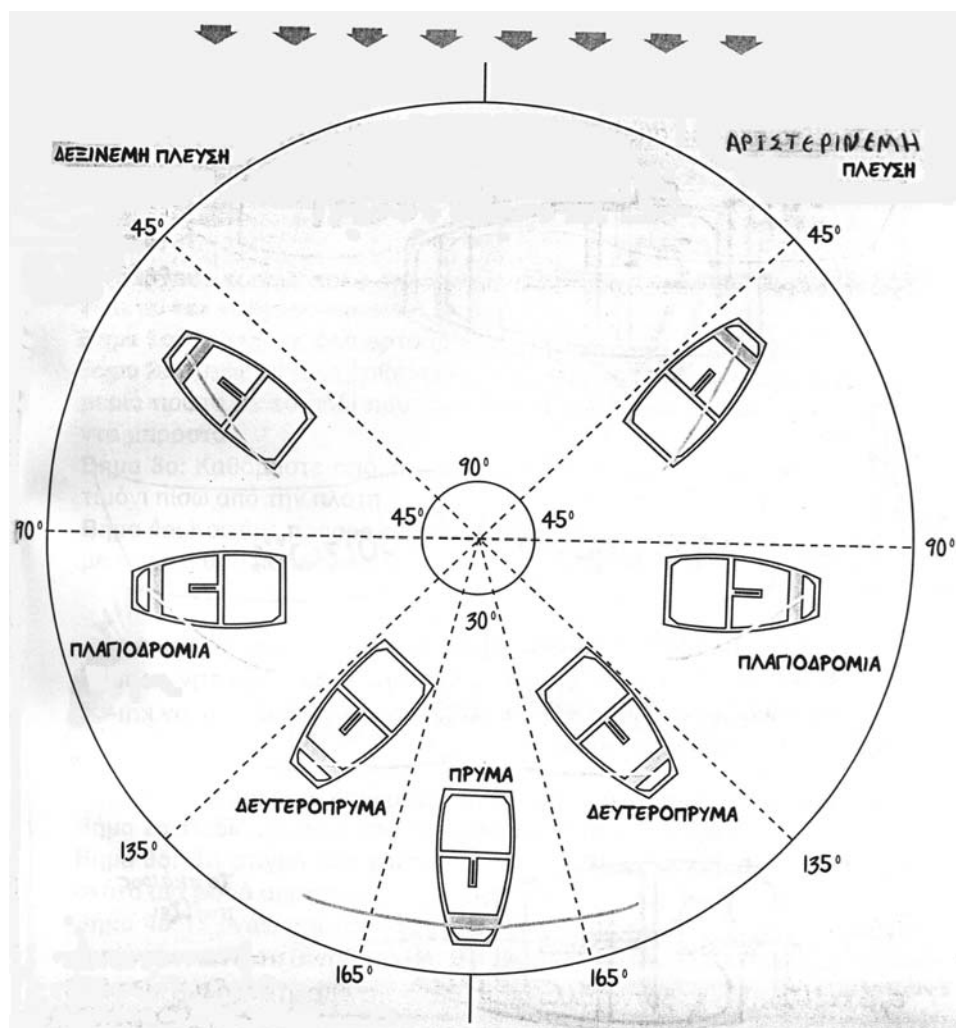
Η κάθε πλεύση ονομάζεται ανάλογα με τη γωνία που σχηματίζει η πορεία του σκάφους με τη διεύθυνση του ανέμου. Η θέση του πανιού διαφέρει σε κάθε πλεύση. Οι βασικές πλεύσεις είναι τρεις: Πρίμα, πλαγιοδρομία και όρτσα.

Πρίμα, είναι η πορεία κατά την οποία ο άνεμος βρίσκεται την πρύμνη του σκάφους μας, φυσάει δηλαδή από πίσω,

Πλαγιοδρομία πλέουμε όταν ο άνεμος έρχεται από το πλάι (αριστερά ή δεξιά).

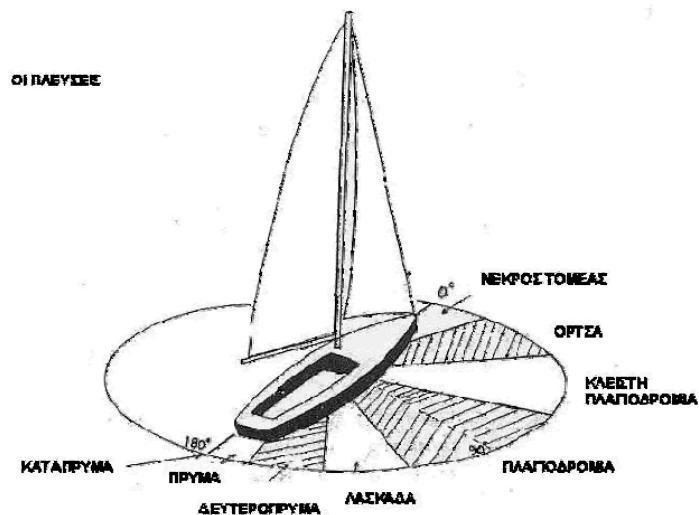
Όρτσα ονομάζεται η πλεύση κατά την οποία το σκάφος κινείται κοντά στην μεριά από την οποία έρχεται ο άνεμος. Χαρακτηρίζουμε την κλειστή ή ανοιχτή πλαγιοδρομία ή την κλειστή ή ανοιχτή όρτσα, ανάλογα με το πόσο λάσκα ή φέρμα (μέσα ή έξω) έχουμε το πανί μας.

Οι πλεύσεις του σκάφους



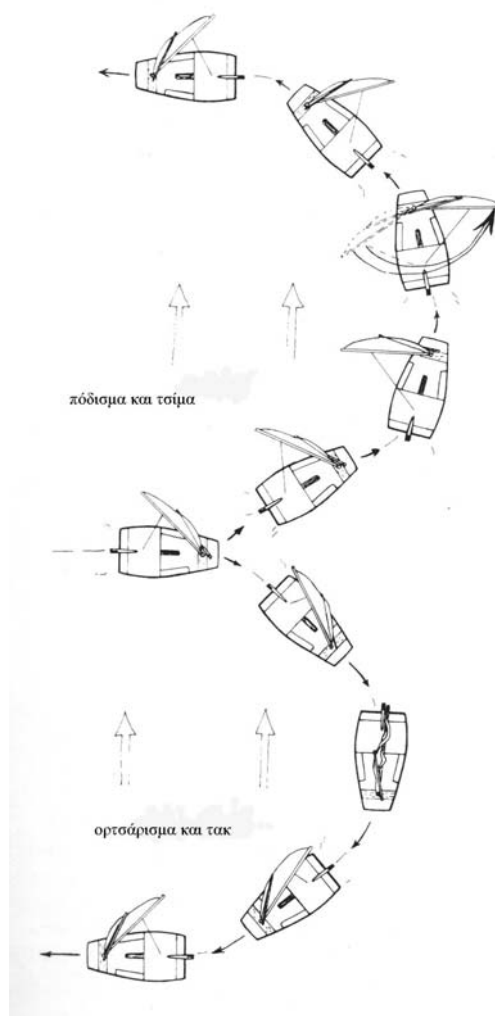
Η πλεύση κατά την οποία κινούμαστε με τη μικρότερη δυνατή γωνία προς τον άνεμο ονομάζεται **εγγυτάτη**. Στην εγγυτάτη δεν δουλεύουμε τη σκότα γιατί το πανί μας δεν μπορεί να έρθει πιο μέσα, βρίσκεται ήδη στην πίσω-πρύμνη γωνία του σκάφους), αλλά κρατάμε τη σωστή γωνία του σκάφους και του πανιού με τον άνεμο μόνο με το τιμόνι μας.

Νεκρός τομέας και πλεύσεις του σκάφους.



10. Τρόπος κίνησης σκάφους

Το σκάφος κινείται στρέφοντας το τιμόνι αριστερά ή δεξιά. Αυτό γίνεται με τη χρήση της λαγουδέρας (διάκι ή κοντάκι ή προέκταση). Το σκάφος **ορτσάρει**, δηλαδή κινείται προς τη μεριά του ανέμου, όταν σπρώχνουμε μακριά μας τιμόνι. Το σκάφος



ποδίζει, δηλαδή απομακρύνεται από τη μεριά του ανέμου, όταν τραβάμε το τιμόνι προς τη μεριά μας. Αυτό βέβαια όταν καθόμαστε στο σκάφος μας από την πλευρά του ανέμου.

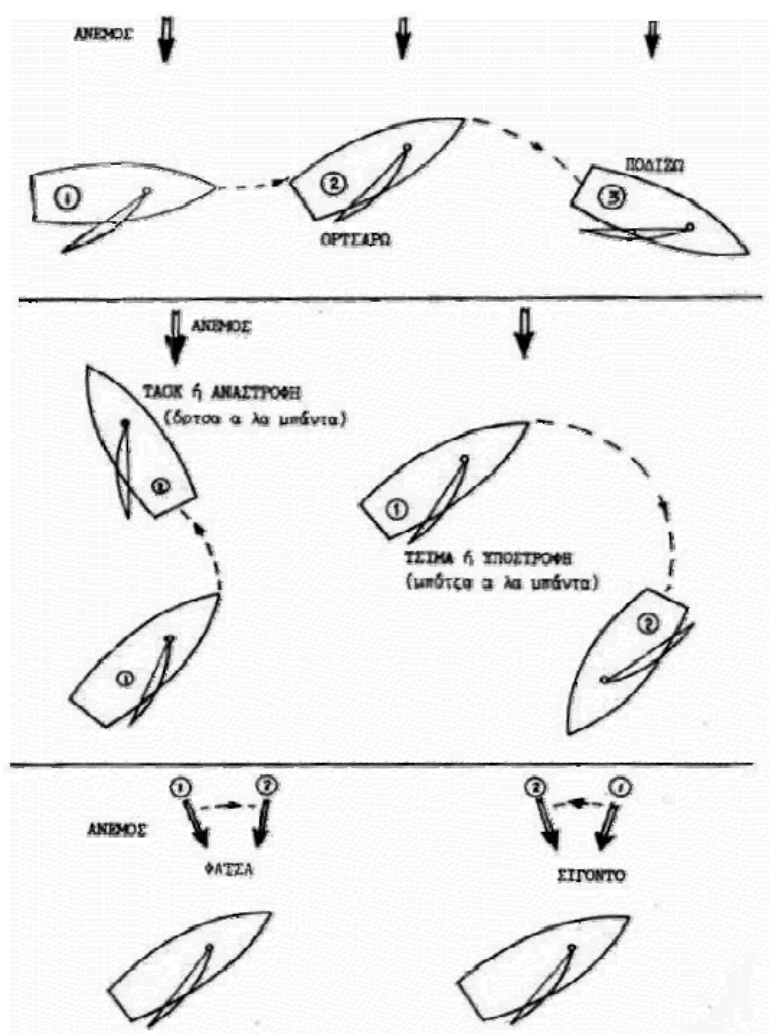
11. Κίνηση ανέμου

Ο άνεμος δεν είναι ποτέ απολύτως σταθερός. Αλλάζει συνεχώς ένταση (δύναμη) και διεύθυνση. Η ένταση του ανέμου πολλές φορές αλλάζει απότομα με ριπές αέρα, που ονομάζονται **σπιλιάδες ή ρέφλες**.

Όταν η αλλαγή του ανέμου έρχεται από πιο πλάγια είναι πιο ευνοϊκή για την κίνηση του σκάφους και ονομάζεται **σιγόντο**, δηλαδή βοήθεια, γιατί μας επιτρέπει να χαλαρώσουμε τη σκότα, ώστε να βγει το πανί πιο έξω ή να ορτσάρουμε περισσότερο. Στην αντίθετη περίπτωση όταν ο άνεμος έρχεται από πιο μπροστά, τότε η αλλαγή αυτή ονομάζεται **πάτημα ή φάτσα** και πρέπει να τραβήξουμε μέσα τη σκότα μας ή να ποδίσουμε αλλιώς το πανί μας θα παίζει.

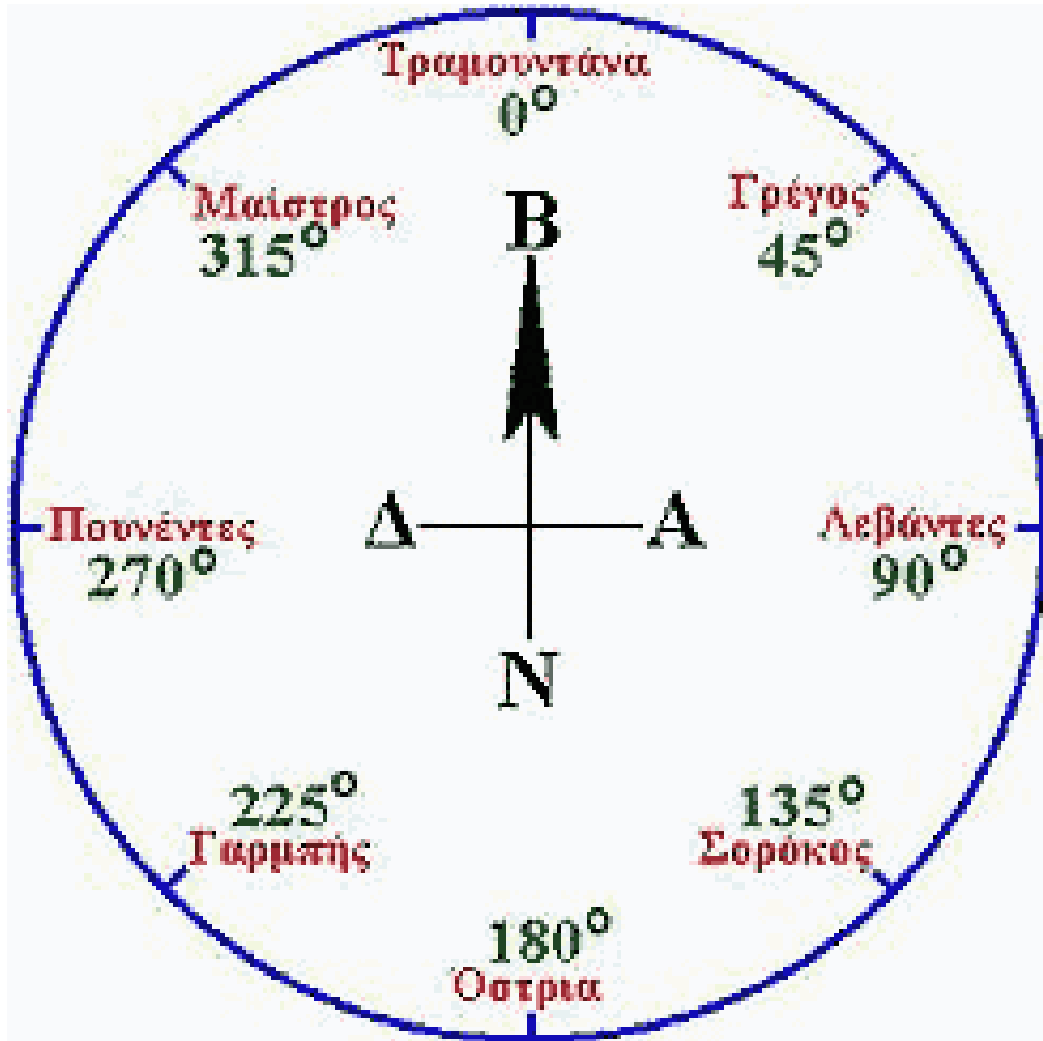
Πρέπει συνεχώς να δοκιμάζουμε αν έχουμε σωστά το πανί μας είτε λασκάροντας λίγο τη σκότα, είτε ορτσάροντας με το τιμόνι μας, μέχρι να παίζει λίγο το πανί. **Θυμόμαστε: Η σωστή γωνία του πανιού με τον άνεμο μας δίνει τη δύναμη να ταξιδέψουμε χωρίς να κουραζόμαστε.**

Κινήσεις σκάφους και ανέμου.



12. Ανεμολόγιο

Ο κάθε άνεμος παίρνει την ονομασία του ανάλογα από πιο σημείο του ορίζοντα έρχεται. Έτσι, Βοριάς ονομάζεται ο άνεμος που φυσάει από Βορρά προς Νότο κοκ. Οι ναυτικοί χρησιμοποιούν διαφορετικά ονόματα που είναι χρήσιμο να τα μάθουμε κι εμείς.



13. Ένταση Ανέμου

Στην Ελλάδα η ένταση του ανέμου μετράται σε Beaufort. Η κλίμακα αυτή είναι εμπειρική και βασίζεται, όχι μόνο στη δύναμη του ανέμου, αλλά και στα αποτελέσματα που αυτή φέρνει στην επιφάνεια της θάλασσας και στην ξηρά.

13.1. Κλίμακα Beaufort

Κλίμακα	Ταχύτητα			Χαρακτηρισμός	Κατάσταση Θάλασσας	Ύψος Κύματος	
	Μίλια	Κόμβοι	Χμ			Μέτρα	Πόδια
0	0-1	0-1	0-1	Άπνοια	Θάλασσα "λάδι", ακίνητη και λεία επιφάνεια.	-	-
1	1-3	1-3	1-5	Σχεδόν άπνοια	Ελαφρές ζάρες έως πολύ μικρά κυματάκια χωρίς καθόλου αφρό.	0.1	1/4
2	4-7	4-6	6-11	Πολύ Ασθενής	Μικρά κυματάκια χαμηλού ύψους με λείες κορυφές.	0.2-0.3	0.5-1
3	8-12	7-10	12-19	Ασθενής	Μεγαλύτερα κυματάκια με κορυφές που αρχίζουν να ξεχωρίζουν. Λίγος αφρός εμφανίζεται και περιστασιακά "προβατάκια".	0.6-1	2-3
4	13-18	11-16	20-28	Σχεδόν Μέτριος	Μικρά κύματα που σταδιακά μεγαλώνουν. Πιο πυκνά "προβατάκια"	1-1.5	3.5-5
5	19-24	17-21	29-38	Μέτριος	Μέτρια σε ύψος κύματα μεγαλύτερου μήκους. Αρκετά προβατάκια και περιστασιακά σπρέι	2-2.5	6-8.5
6	25-31	22-27	39-49	Ισχυρός	Μεγάλα κύματα σχηματίζονται. Αφρός υπάρχει σε όλες τις κορυφές των κυμάτων. Αρκετό σπρέι.	3-4	9.5-13
7	32-38	28-33	50-61	Σχεδόν Θυελλώδης	Η επιφάνεια της θάλασσας είναι άσπρη από τον αφρό, τα κύματα σπάνε και ο αφρός παρασύρεται από τον αέρα.	4-5.5	13.5-19
8	39-46	34-40	62-74	Θύελλα	Σχετικά ψηλά κύματα μεγάλου μήκους. Οι κορυφές τους αρχίζουν να σπάνε δημιουργώντας σπρέι. Ο αφρός που δημιουργείται απλώνεται σε μεγάλες επιφάνειες.	5.5-7.5	18-25
9	47-54	41-47	75-88	Ισχυρή Θύελλα	Ψηλά κύματα. Πυκνή συγκέντρωση αφρού στη μεγαλύτερη επιφάνεια της θάλασσας. Οι κορυφές των κυμάτων διπλώνουν, γυρίζουν και μετά σπάνε. Πολύ σπρέι που μειώνει την ορατότητα.	7-10	23-32
10	55-63	48-55	89-102	Καταιγίδα	Πολύ υψηλά κύματα με κορυφές οι οποίες διπλώνουν. Αφρός παντού προς την κατεύθυνση του ανέμου. Ολόκληρη η επιφάνεια της θάλασσας είναι λευκή από τον αφρό. Ορατότητα περιορισμένη.	9-12.5	29-41
11	64-72	56-63	103-117	Ισχυρή Καταιγίδα	Υπερβολικά υψηλά κύματα, μπορούν να κρυσούν ολόκληρο πλοίο για αρκετά δευτερόλεπτα. Η επιφάνεια της θάλασσας είναι ολόλευκη από τον αφρό. Όλες οι κορυφές των κυμάτων διπλώνουν. Ορατότητα πολύ μειωμένη.	11.5-16	37-52
12	73-83	64-71	118+	Τυφώνας	Δεν ξεχωρίζει η επιφάνεια της θάλασσας λόγω του αφρού και του δυνατού ανέμου. Αέρας και θάλασσα είναι ένα. Ορατότητα μηδενική. Δεν καταλαβαίνει κανείς αν το σκάφος είναι στον αέρα ή στη θάλασσα.	14+	45

14. Κίνηση σκάφους

Το σκάφος κινείται εξαιτίας του σχήματος και της θέσης του πανιού του στη ροή του ανέμου. **Όταν ταξιδεύουμε πρίμα ο άνεμος μας σπρώχνει** προς την κατεύθυνση που φυσά.

Όταν όμως ταξιδεύουμε όρτσα ή πλαγιδρομία τότε το πανί μας «σχίζει τον άνεμο» και μας τραβά πολύ πιο δυνατά. Αν κρατήσουμε ένα πανί οριζόντιο πάνω από το κεφάλι μας σε δυνατό αέρα μπορεί και να μας σηκώσει ψηλά. Έτσι πετάνε οι γλάροι και τα πουλιά που τα φτερά τους μοιάζουν με το πανί μας (όπως και τα φτερά του αεροπλάνου), χωρίς να χρειάζεται να τα κουνάνε.

Το πανί μας λοιπόν μας τραβάει προς τη διεύθυνση που δείχνει η σκότα, κάθετα δηλαδή στη μάτσα. Μα, τότε δεν θα έπρεπε το σκάφος μας να παρασύρεται προς το πλάι; Η καρίνα μας δεν αφήνει το σκάφος να κινηθεί πλάγια, με αποτέλεσμα να πηγαίνουμε μόνο μπροστά.

Θυμόμαστε: Δεν μπορούμε να ταξιδέψουμε όρτσα χωρίς την καρίνα γιατί τότε το σκάφος «ξεσέρνει – πλαγιολισθαίνει».

15. Φαινόμενος – πραγματικός άνεμος

Σκεφτείτε ότι τρέχετε με το ποδήλατο και έστω ότι δεν φυσάει άνεμος. Παρόλα αυτά εσείς νιώθετε στο πρόσωπό σας σαν να φυσάει. Ο άνεμος αυτός που **φαίνεται να φυσάει** επειδή κινούμαστε εμείς ονομάζεται **φαινόμενος άνεμος**. Όταν εμείς **είμαστε ακίνητοι** και φυσάει τότε καταλαβαίνουμε τον **πραγματικό άνεμο**. Αν αρχίσουμε να τρέχουμε μας φαίνεται πως φυσάει λίγο διαφορετικά. Δοκιμάστε το κρατώντας μια μικρή σημαία. Όσο γρηγορότερα τρέχετε τόσο ο άνεμος θα σας έρχεται από μπροστά. Το ίδιο συμβαίνει και όταν βρισκόμαστε μέσα στο σκάφος και πλέουμε.

Όταν λοιπόν ταξιδεύουμε με το σκάφος μας, ο αέρας που νιώθουμε είναι αποτέλεσμα του συνδυασμού του πραγματικού και της ταχύτητάς μας και λέγεται φαινόμενος άνεμος. Ο **φαινόμενος** άνεμος διαφέρει από τον πραγματικό, τόσο σε ένταση, όσο και σε διεύθυνση.

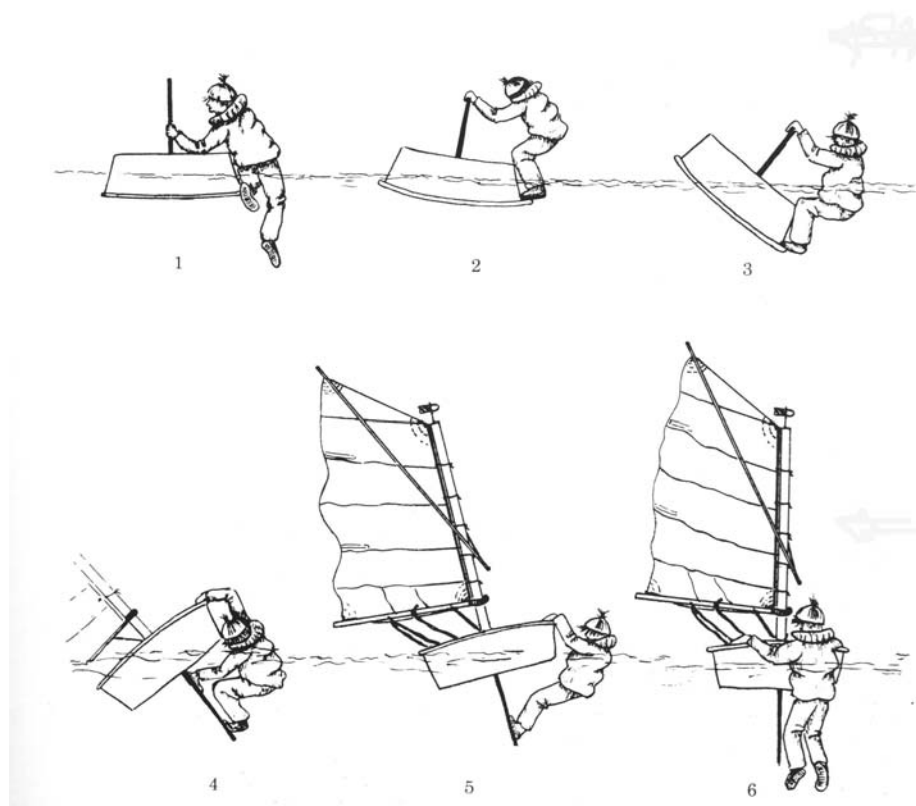
Η διεύθυνση του φαινομένου ανέμου είναι πάντα πιο όρτσα (δηλαδή από πιο μπροστά) από τη διεύθυνση του πραγματικού ανέμου. Στις πρύμα πλευσείς, ο φαινόμενος είναι ασθενέστερος του πραγματικού, ενώ στα όρτσα είναι ισχυρότερος.

16. Ανατροπή σκάφους - Μπατάρισμα

Το σκάφος είναι δυνατό να ανατραπεί (μπατάρισμα), όταν ο άνεμος είναι πολύ δυνατός ή από λάθος χειρισμό του κυβερνήτη. Το μπατάρισμα γίνεται αργά και δεν είναι επικίνδυνο. Πολλές φορές το κάνουμε για παιχνίδι. Όταν το σκάφος ανατρέπεται υπάρχει η ασφάλεια του πανιού και η σκότα, που κρατάνε το πανί στη θέση του. Το Optimist γυρίζει εντελώς ανάποδα και από την πάνω μεριά του σκάφους εξέρχουν η καρίνα και το τιμόνι.

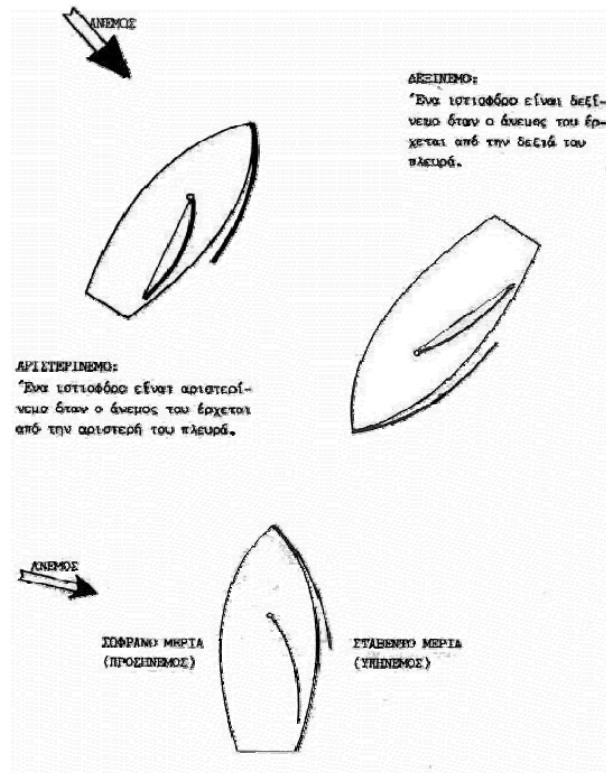
Αν κατά το μπατάρισμα βρεθούμε κάτω από το σκάφος δεν πρέπει να φοβηθούμε. Μπορούμε μάλιστα να βγάλουμε και το κεφάλι μας έξω από το νερό και να αναπνέουμε κρυμμένοι κάτω από το σκάφος. Κρατάμε με τα χέρια μας την κουραστή σαν να θέλουμε να σηκώσουμε το σκάφος πάνω από το κεφάλι μας και βγαίνουμε. Μην ξεχνάτε ότι το σωσίβιο δεν μας αφήνει εύκολα να βουλιάξουμε για να βγούμε από κάτω, γι' αυτό θέλει να κάνουμε ήρεμες κινήσεις και να έχουμε το σώμα μας όρθιο κάτω από το σκάφος.

Για να επαναφέρουμε το σκάφος στην αρχική του θέση, το γυρίζουμε όρτσα, τραβώντας την πλώρη προς τον άνεμο. Αυτό γίνεται διότι διαφορετικά μόλις ξεμπατάρουμε το σκάφος, θα γεμίσει απότομα το πανί με αέρα και θα ξαναμπατάρει από την άλλη μεριά. Στη συνέχεια πηγαίνουμε από το πλάι του σκάφους, πατάμε στην άκρη και κρατάμε με τα χέρια μας την καρίνα από το πάνω μέρος (βλ. σχήμα). Αρχίζουμε να τραβάμε σιγά – σιγά την καρίνα, γέρνοντας το σώμα μας προς τα πίσω και προσέχοντας να μην την σπάσουμε. Το σκάφος αρχίζει να επανέρχεται. Όταν το σκάφος έρθει στην αρχική του θέση, μπαίνουμε μέσα. Το σκάφος στα όρτσα και με τη σκότα λάσκα, δεν κινείται. Έτσι έχουμε την ευκαιρία να βγάλουμε τα νερά που έχουν γεμίσει το σκάφος με το κουβαδάκι. Όταν το σκάφος αδειάσει από τα νερά είναι έτοιμο για να συνεχίσουμε την πορεία μας.



17. Προτεραιότητες

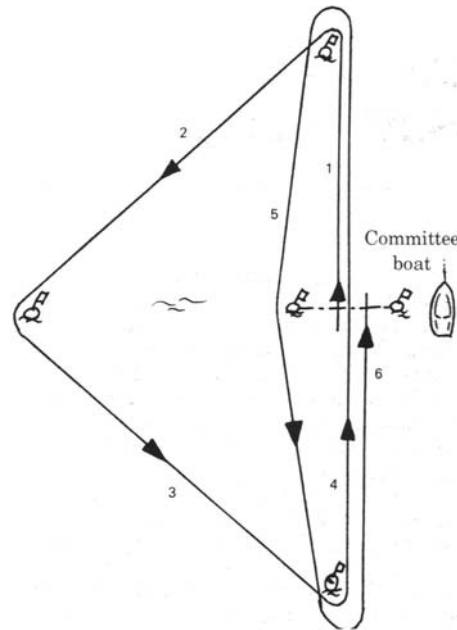
Το σκάφος που ταξιδεύει δεξίνεμο έχει προτεραιότητα έναντι αυτού που κινείται αριστερίνεμο. Δεξίνεμο ονομάζεται το σκάφος όταν ο αέρας χτυπάει πρώτα τη δεξιά του πλευρά και αριστερίνεμο όταν ο αέρας χτυπάει πρώτα την αριστερή του πλευρά. Επίσης, αν και τα δύο σκάφη είναι αριστερίνεμα ή δεξίνεμα, το σκάφος που κινείται σε πιο κλειστή πλευση (πιο όρτσα) έχει προτεραιότητα έναντι αυτού που κινείται σε πιο ανοιχτή πλευση.



18. Θεωρία αγώνων

18.1. Τρίγωνα

Οι αγώνες ιστιοπλοΐας γίνονται σε διαδρομές που ορίζονται από σηματοδύρες που τοποθετούνται στη θάλασσα. Τα σκάφη πρέπει να περάσουν γύρω από αυτές, χωρίς να τις ακουμπήσουν. Τα σκάφη ξεκινάνε (εκκίνηση) από τη νοητή γραμμή που ορίζουν μία σηματοδύρα με το σκάφος επιτροπής και ακολουθούν την πορεία που ορίζουν οι οδηγίες πλου του αγώνα. Η συνήθης διαδρομή που ορίζει το ολυμπιακό τρίγωνο είναι: εκκίνηση – όρτσα – πλαγιοδρομία – πλαγιοδρομία – όρτσα – πρύμα – όρτσα – τερματισμός.



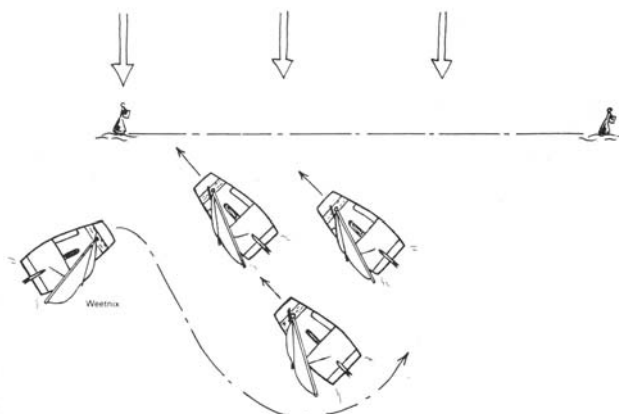
18.2. Εκκίνηση

Η εκκίνηση δίνεται μέσα σε 10 λεπτά από τότε που θα καθορίσει η επιτροπή του αγώνα. Τα σήματα κατά την εκκίνηση είναι ηχητικά (δίνονται δηλαδή με κόρνες) και οπτικά (με σημαίες ανάλογες, που σηκώνονται στο σκάφος της επιτροπής). Το πρώτο ηχητικό σήμα που δίνεται (η πρώτη κόρνα δηλαδή που ακούγεται) είναι το «10λεπτο». Αυτό σημαίνει ότι σε 10 λεπτά θα δοθεί η εκκίνηση. Η επιτροπή δίνει την ευκαιρία με αυτόν τον τρόπο στους αθλητές, να προετοιμαστούν για την εκκίνηση. Το δεύτερο ηχητικό σήμα ακούγεται στο «5λεπτο». Μέχρι την ώρα αυτή τα σκάφη είναι ελεύθερα να κινούνται σε όποιο σημείο του στίβου θέλουνε.



Στη συνέχεια ακολουθεί το «λεπτό». Ένα λεπτό πριν την εκκίνηση τα σκάφη θα πρέπει να έχουν πάρει θέση για εκκίνηση και να βρίσκονται πίσω από τη γραμμή εκκίνησης και όχι στην περιοχή του στίβου. Τα σκάφη που κινούνται δεξίνεμα έχουν προτεραιότητα και πάνω στην εκκίνηση. Έτσι ένα σκάφος που κινείται αριστερίνεμο, θα πρέπει να παραχωρήσει προτεραιότητα σε όλα τα σκάφη που κινούνται δεξίνεμα και να περάσει από πίσω τους.

Αν ένα σκάφος βρίσκεται έξω από τη νοητή γραμμή της εκκίνησης ή από τις προεκτάσεις αυτής, ένα λεπτό πριν από την εκκίνηση, τότε υποχρεούται να καβατζάρει, δηλαδή να γυρίσει γύρω από τη σημαδόυρα ή το σκάφος επιτροπής και να περάσει κάτω από την εκκίνηση και να ξεκινήσει κανονικά, παραχωρώντας προτεραιότητα σε όλα τα σκάφη που ξεκινούν κανονικά από την εκκίνηση.



Τέλος το ηχητικό σήμα που ακούγεται είναι η «Εκκίνηση», όπου τα σκάφη φεύγουν όλα μαζί για να ξεκινήσουν τον αγώνα. Αν η επιτροπή διαπιστώσει ότι κάποια σκάφη έχουν ξεκινήσει πρόωρα, τότε έχει δικαίωμα να τους ζητήσει να γυρίσουν πίσω και να καβατζάρουν τη σημαδόυρα ή το σκάφος επιτροπής, παραχωρώντας προτεραιότητα σε όλα τα σκάφη και να ξεκινήσουν πάλι κανονικά. Σε περίπτωση που ξεκινήσουν πολλά σκάφη πρόωρα, τότε η επιτροπή ζητάει από όλα τα σκάφη να επιστρέψουν και ξαναδίνει εκκίνηση για όλους.

Πρέπει λοιπόν κατά την εκκίνηση να διαλέξουμε μια θέση που να είναι κοντά στη γραμμή εκκίνησης και συγχρόνως να έχει πλεονεκτήματα προτεραιότητας έναντι των άλλων σκαφών. Αυτό βέβαια είναι δύσκολο γιατί όλοι αυτό θέλουν και συγχρόνως τα σκάφη κινούνται συνεχώς μέχρι να δοθεί το σήμα της εκκίνησης. Χρειάζεται λοιπόν εμπειρία και σωστή προετοιμασία.

18.3. Καβατζάρισμα σημαδούρων

Τις σημαδόυρες τις καβατζάρουμε (περνάμε δηλαδή γύρω τους) από δεξιά προς τα αριστερά. Όταν πλησιάζουμε δηλαδή τη σημαδόυρα, αυτή πρέπει να βρίσκεται από την αριστερή μεριά του σκάφους.



Καβατζάρουμε, δηλαδή γυρίζουμε γύρω από τις σημαδόυρες, προσέχοντας να μην τις ακουμπήσουμε. Σε περίπτωση που ακουμπήσουμε τη σημαδόυρα, πρέπει να την

ξανακαβατζάρουμε, χωρίς να τη χτυπήσουμε. Στο καβατζάρισμα των σημαδούρων ισχύουν όλες οι προτεραιότητες που αναφέραμε παραπάνω.

18.4. Τερματισμός

Η γραμμή τερματισμού είναι ανάλογη της γραμμής εκκίνησης. Δίνεται και αυτή σε πλεύση όρτσα, εκτός και αν η επιτροπή αγώνα ενημερώσει τους αθλητές για το αντίθετο. Ορίζεται ανάμεσα σε μία σημαδούρα και το σκάφος επιτροπής. Τα σκάφη τερματίζουν όταν περάσουν ανάμεσα από τα δύο αυτά σημεία.

19. Χαρακτηριστικά των αθλητών

Πολλές φορές βγαίνεις από έναν αγώνα στον οποίο δεν πήγες καλά, και αντί να αναλογιστείς τι πραγματικά φταιει, ρίχνεις το φταίξιμο στις συνθήκες. Είναι γεγονός ότι οι πολύ ελαφριοί ιστιοπλόοι υπερτερούν όταν δεν φυσάει σχεδόν καθόλου, ενώ οι βαρύτεροι όταν φυσάει πολύ. Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι οι ελαφριοί ιστιοπλόοι δεν θα πάνε ποτέ καλά με δυνατό άνεμο, ή ότι οι βαριοί θα τερματίζουν άσχημα όταν δεν θα φυσάει πολύ.

Το **θέμα του βάρους** προβληματίζει ιδιαίτερα τους ιστιοπλόους των Optimist και πολύ συχνά και τους γονείς τους, μάλλον όμως άδικα, αφού το Optimist είναι ένα σκάφος με πολύ μεγάλη ανοχή από άποψη βάρους. **Ένας καλός ιστιοπλόος, μπορεί να κερδίζει με όλες τις καιρικές συνθήκες.**

Σε φυσιολογικές καιρικές συνθήκες το ιδανικό βάρος κυμαίνεται από 35 μέχρι 50 κιλά, αν και είναι προφανές ότι ανάλογα με το βάρος του ιστιοπλόου θα πρέπει να υιοθετείται αντίστοιχο τριμάρισμα, τρόπος κίνησης στο σκάφος και τεχνική ταξιδέματος.

Η πλειοψηφία των παιδιών που ασχολούνται με τα Optimist ξεκίνησαν σε ηλικία 9 ετών. Αυτή η ηλικία όμως δεν φαίνεται να προσφέρει κάποιο ιδιαίτερο πλεονέκτημα. Κάποιοι από τους παγκόσμιους πρωταθλητές δεν ξεκίνησαν παρά όταν ήταν ήδη 11 ετών.

Κατά τα χρόνια ενασχόλησης με το Optimist, δηλαδή κατά τα τελευταία παιδικά χρόνια και κατά τα πρώτα χρόνια της εφηβείας η σταθερή ανάπτυξη των παιδικών χρόνων εξελίσσεται σε μια ραγδαία αύξηση του ύψους και του βάρους, για να επιβραδυνθεί ξανά μετά από περίοδο περίπου δύο ετών.

Ο χρόνος ανάπτυξης διαφέρει από παιδί σε παιδί, και γι' αυτό συχνά παιδιά 12 ετών είναι πιο ανεπτυγμένα από συναθλητές τους 15 ετών. Τα παιδιά που αναπτύσσονται όμως νωρίς, έχουν πιθανόν πρόβλημα στα τελευταία τους χρόνια στην κατηγορία, ενώ τα παιδιά που αναπτύσσονται αργά, έχουν στα τελευταία τους χρόνια στην κατηγορία την ιστιοπλοϊκή εμπειρία των προηγούμενων χρόνων, χωρίς να έχουν πρόβλημα βάρους.

19.1. Διαφορές αγοριών - κοριτσιών

Η εφηβεία στα αγόρια φέρνει ραγδαία ανάπτυξη στο ύψος, το βάρος, το άνοιγμα των ώμων, τον όγκο των οστών και των μυών και τη μυϊκή δύναμη, αποβάλλοντας το λίπος της παιδικής ηλικίας. Ο ρυθμός ανάπτυξης στα αγόρια κορυφώνεται ανάμεσα στα 12 και τα 16 χρόνια, ενώ φτάνουν στο μέγιστο ύψος στα 17 ή 18 χρόνια τους.

Τα κορίτσια αναπτύσσονται πρώτα καθ' ύψος, για να αναπτυχθούν ακόλουθα κατά βάρος. Η δύναμή τους αυξάνεται αλλά σε πολύ μικρότερο βαθμό από αυτήν των αγοριών, και το ποσοστό του λίπους είναι πολύ μεγαλύτερο από ότι στα αγόρια. Ο ρυθμός ανάπτυξης των κοριτσιών κορυφώνεται από τα 10 μέχρι τα 14 χρόνια. Στα 15 ή τα 16 χρόνια του το κορίτσι φυσιολογικά έχει ολοκληρώσει την ανάπτυξή του.

Ευτυχώς, στα τελευταία χρόνια του Optimist τα κορίτσια έχουν αναπτύξει τη μυϊκή τους δύναμη, χωρίς να έχουν πάρει πολύ βάρος. Τα αγόρια βρίσκονται στη μέση της ανάπτυξής τους και δεν έχουν ολοκληρώσει την αύξηση της δύναμής τους. Έτσι ο συναγωνισμός μεταξύ των αγοριών και των κοριτσιών είναι δίκαιος

Η ιστιοπλοΐα είναι ένα άθλημα το οποίο δεν γυμνάζει ιδιαίτερα ολόκληρο το σώμα. Παρ' όλα αυτά όμως έχει απαιτήσεις δύναμης από τον ιστιοπλόο. Το είδος της δύναμης που απαιτείται στην ιστιοπλοΐα με μονοθέσια σκάφη, είναι πολύ ειδικό. Ο ιστιοπλόος

πρέπει να μπορεί να μένει εντελώς κρεμασμένος για αρκετή ώρα, χωρίς ουσιαστικά να κινείται. Χρειάζεται άριστη φυσική κατάσταση, η οποία τον βοηθάει να μένει ξεκουραστος. Οι αγώνες, ιδιαίτερα με ισχυρό άνεμο μπορεί να είναι εξαντλητικοί. Αν έχεις καλή **φυσική κατάσταση** θα μπορείς να κρέμεσαι καλύτερα και για περισσότερο χρόνο και θα μπορείς να είσαι συγκεντρωμένος στον αγώνα. Το άθλημα έχει μεγάλη χρονική διάρκεια. Η καλή φυσική κατάσταση θα σε βοηθήσει να ξεκουραστείς καλά μεταξύ των διαδοχικών ιστιοδρομιών, αλλά και των ημερών ενός πρωταθλήματος.

Τέλος, η καλή φυσική κατάσταση βοηθάει στην αποφυγή των τραυματισμών. Κατά την περίοδο της ραγδαίας ανάπτυξης, ο αθλητής είναι επιρρεπής σε τραυματισμούς, γιατί η ανάπτυξη του ερειστικού συστήματος (οστά), δεν συμβαδίζει πάντοτε απόλυτα με την ανάπτυξη του μυϊκού και του νευρικού συστήματος. Αυτό είναι προφανές σε ορισμένα ψηλά και ισχνά παιδιά τα οποία δεν φαίνεται να ελέγχουν απόλυτα τις κινήσεις τους. Όλα τα παιδιά που προπονούνται εντατικά είναι πιθανόν να τραυματίσουν τις αναπτυσσόμενες άκρες των οστών τους. Η συνηθέστερη μορφή τραυματισμού προκαλείται από το δυναμικό κρέμασμα, και είναι η φλεγμονή του πάνω μέρους της κνήμης, όπου ή επιγονατίδα εφάπτεται στο αναπτυσσόμενο οστό.

Τα παραπάνω ισχύουν για όλους τους ιστιοπλόους. Είναι όμως ευνόητο ότι οι ελαφριοί ιστιοπλόοι θα πρέπει να αναπτύξουν διαφορετικές ικανότητες από τους βαριούς. Οι ελαφριοί ιστιοπλόοι πρέπει να έχουν μεγάλη αντοχή και δύναμη στα πόδια και τα χέρια. Οι βαριοί ιστιοπλόοι πρέπει να αναπτύξουν την ευλυγισία τους, την αίσθηση της ισορροπίας και του συντονισμού, και χρειάζονται και αυτοί αντοχή για τις μέρες με πολύ ισχυρό άνεμο.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Sonnema Marjolijn & Fedde, Kemper Theo, Heijnen Karel, 1987, "Sailing the Optimist", 2nd edition, Nautical Books by Witwell Ltd., Liverpool, Great Britain.
2. Ειδικό ένθετο «Learn in a Weekend - Ιστιοπλοΐα» της εφημερίδας: Καθημερινή.
3. Κανονισμοί Αγώνων Ιστιοπλοΐας 1997 – 2000, I.S.A.F., Ελληνική Ιστιοπλοϊκή Ομοσπονδία.
4. Σημειώσεις για μαθήματα Optimist του Ιστιοπλοϊκού Ομίλου Πειραιώς.
5. Σημειώσεις μαθημάτων Σχολής Ιστιοπλοΐας Ανοιχτής Θαλάσσης του Λεσβιακού Ομίλου Ιστιοπλοΐας Ανοιχτής Θαλάσσης.