



2<sup>η</sup> Έκδοση

# OPTIMIST

Το σκάφος του μικρού καπετάνιου

Κωνσταντίνου Χανιώτη



ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΟΜΙΛΟΣ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ



# OPTIMIST

Το σκάφος του μικρού καπετάνιου

Κωνσταντίνου Χανιώτη

Έκδοση

**ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΟΜΙΛΟΣ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ  
ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ**

Ακτή Δηλαβέρη 3, 18533 Πειραιάς

T 210 41 23 257, 210 41 13 201

F 210 42 27 038

[www.horc.gr](http://www.horc.gr)



Photo: Matias Capizzano





## Κωνσταντίνος Ι. Χανιώτης

Γεννήθηκε στις 10/09/1982 στην Αθήνα και από τα πρώτα του παιδικά χρόνια η αγάπη του για το υγρό στοιχείο ήταν φανερή.

Έτσι σε ηλικία 8 ετών με την παρότρυνση του πατέρα του ξεκίνησε το άθλημα της ιστιοπλοΐας το οποίο και τον κέρδισε από την πρώτη μέρα που τιμόνεψε το Optimist.

Είναι πτυχιούχος του Τμήματος Φυσικής Αγωγής και Αθλητισμού στο Πανεπιστήμιο Αθηνών με ειδικότητα στην ιστιοπλοΐα. Έχει παρακολουθήσει πλήθος σεμιναρίων στην Ελλάδα και στο εξωτερικό πάνω σε θέματα οργάνωσης, διεξαγωγής και τακτικής αγώνων.

Οι σημαντικές αθλητικές του διακρίσεις ξεκίνησαν το 1999 με την 3η νίκη σκαφών Laser Rdl στους Βαλκανικούς αγώνες της Ρουμανίας.

Η πορεία του συνεχίστηκε με πολλές διακρίσεις πρώτης ή δεύτερης νίκης στην ίδια κατηγορία σε Πανελλήνιους και Βαλκανικούς αγώνες.

Έχει συμμετοχή και διακρίσεις σε Πανευρωπαϊκά και Παγκόσμια Πρωταθλήματα Laser, Lightning, J24, Platu 25 και σκαφών ανοικτής θαλάσσης.

Για πολλά χρόνια υπήρξε μέλος της Εθνικής Ομάδος της Ιστιοπλοΐας.

Έχει συμμετάσχει στους αγώνες της Louis Vuitton Pacific Series (L.V.P.S.) με σκάφη τύπου America's Cup με την ομάδα του Greek Challenge. Έχει διατελέσει προπονητής σε Optimist, Laser και στην κατηγορία Sonar των Α.Μ.Ε.Α.

Κατά τη διάρκεια της προπονητικής του σταδιοδρομίας, οι αθλητές του διακρίθηκαν σε Πανελλήνιους, Βαλκανικούς, Πανευρωπαϊκούς και Παγκόσμιους αγώνες.





Photo: Matias Capizzano

Matias Capizzano



## Πρόλογος

**Η** κλάση των σκαφών "OPTIMIST" είναι η πιο μεγάλη και σημαντική από όλες τις κλάσεις της Ιστιοπλοΐας. Σε αυτήν πρωτοπαίρνουν τα παιδιά από επτά ετών, ηλικία κατάλληλη να γνωρίσουν και να αγαπήσουν τη θάλασσα και την ιστιοπλοΐα και να συνεχίσουν μέχρι τα δεκαπέντε τους.

Δεν διδάσκονται μόνο το άθλημα και την αγάπη για τη φύση, αλλά διαμορφώνουν το χαρακτήρα τους και γίνονται ικανά να αντεπεξέλθουν στις οποιοσδήποτε δυσκολίες, αφού ως κυβερνήτες των μικρών σκαφών μαθαίνουν να παίρνουν στα

χέρια τους την τύχη του σκάφους τους και αργότερα την ίδια τη ζωή τους.

Ο Π.Ο.Ι.Α.Θ. πάντα πρωτοπόρος στην εκπαιδευτική προσπάθεια για την ανάπτυξη και διάδοση της ιστιοπλοΐας και σε συνέχεια όλων των προηγούμενων εκδόσεών του, παρουσιάζει το βιβλίο "OPTIMIST - Το σκάφος του μικρού καπετάνιου".

Τα περιεχόμενα του βιβλίου αναφέρονται λεπτομερώς στην ιστορία του σκάφους, την περιγραφή και την ονοματολογία του, το τριμάρισμα, την τακτική αγώνων, τη συντήρησή του και τέλος στην κατάλληλη διατροφή των μικρών αθλητών.

Το βιβλίο είναι χρήσιμο τόσο για τους μικρούς ιστιοπλόους όσο και για τους προπονητές των Ομίλων, αφού τους υπενθυμίζει όλα τα απαραίτητα στοιχεία για την επιτυχημένη εκμάθηση του σκάφους.

Η διάθεσή του είναι δωρεάν και πιστεύουμε ότι θα συμβάλει αποτελεσματικά, όπως και οι προηγούμενες εκδόσεις, στη μεγαλύτερη διάδοση της ιστιοπλοΐας και στην αγάπη των παιδιών για το άθλημα Πανελλαδικά.

Ευχαριστούμε όσους συνέβαλαν στην παρούσα έκδοση και ιδιαίτερα εκείνους που με τις υποδείξεις τους βοήθησαν στην αρτιότερη ανάπτυξη των θεμάτων.

Στους αγαπημένους μικρούς μας φίλους, ευχόμαστε Καλή Πανιά και Επιτυχία στη ζωή τους.

## Πρόλογος 2<sup>ns</sup> έκδοσης

*Η θερμή υποδοχή και το μεγάλο ενδιαφέρον που επέδειξαν οι ναυτικοί όμιλοι και οι μικροί ιστιοπλόοι στο βιβλίο αυτό, είχε ως αποτέλεσμα να εξαντληθούν μέσα σε ελάχιστο χρόνο τα 5.000 αντίτυπα της 1<sup>ns</sup> έκδοσης, που διατέθηκαν δωρεάν.*

*Κατόπιν τούτου και με δεδομένο ότι συνεχίζονται επιμόνως οι αιτήσεις διάθεσης και άλλων αντιτύπων, ο ΠΟΙΑΘ απεφάσισε να προχωρήσει στην παρούσα έκδοση.*

*Δυστυχώς οι οικονομικές συνθήκες έχουν δυσκολέψει, οι χορηγοί ελαττώθηκαν και για να καλυφθεί το κόστος επανέκδοσης, η παρούσα έκδοση θα διατίθεται έναντι συμβολικού τιμήματος.*

*Ευχόμεθα σε όλους καλή πανιά.*

## Ι.ΜΑΡΑΓΚΟΥΔΑΚΗΣ

Πρόεδρος Δ.Σ. του Π.Ο.Ι.Α.Θ.

## **Σχεδιασμός εντύπου**

Σοφία Γεωργακή

## **Επιμέλεια κειμένων**

Συντακτική ομάδα Π.Ο.Ι.Α.Θ.

## **Εκτύπωση - Βιβλιοδεσία**

ARIAGRAPH & ΣΙΑ ΟΕ

Γραφικές τέχνες

Ανθέων 72, 124 61, Χαϊδάρι

T: 210 5822 130

ISBN 978-960-86830-2-0

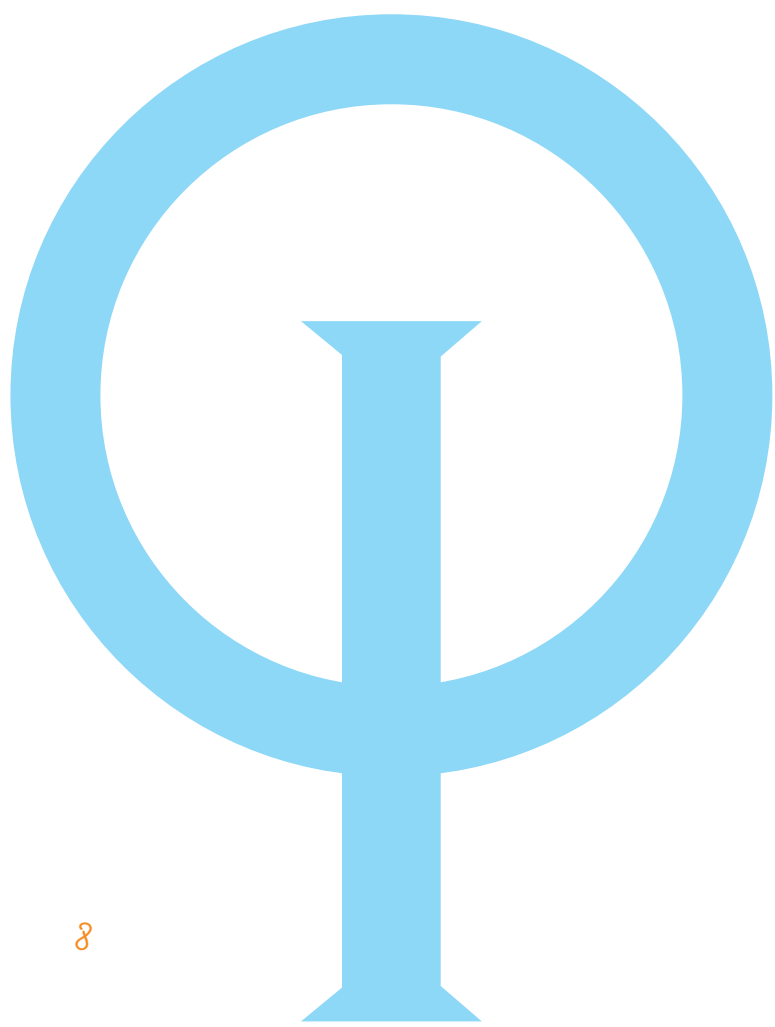
Copyright © ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΟΜΙΛΟΣ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

Απαγορεύεται η αναπαραγωγή ή η προβολή οποιουδήποτε υλικού από αυτό το βιβλίο με οποιοδήποτε μέσο (φωτοτυπία, εκτύπωση, ηλεκτρονική μορφή) χωρίς την έγγραφη συγκατάθεση του εκδότη.

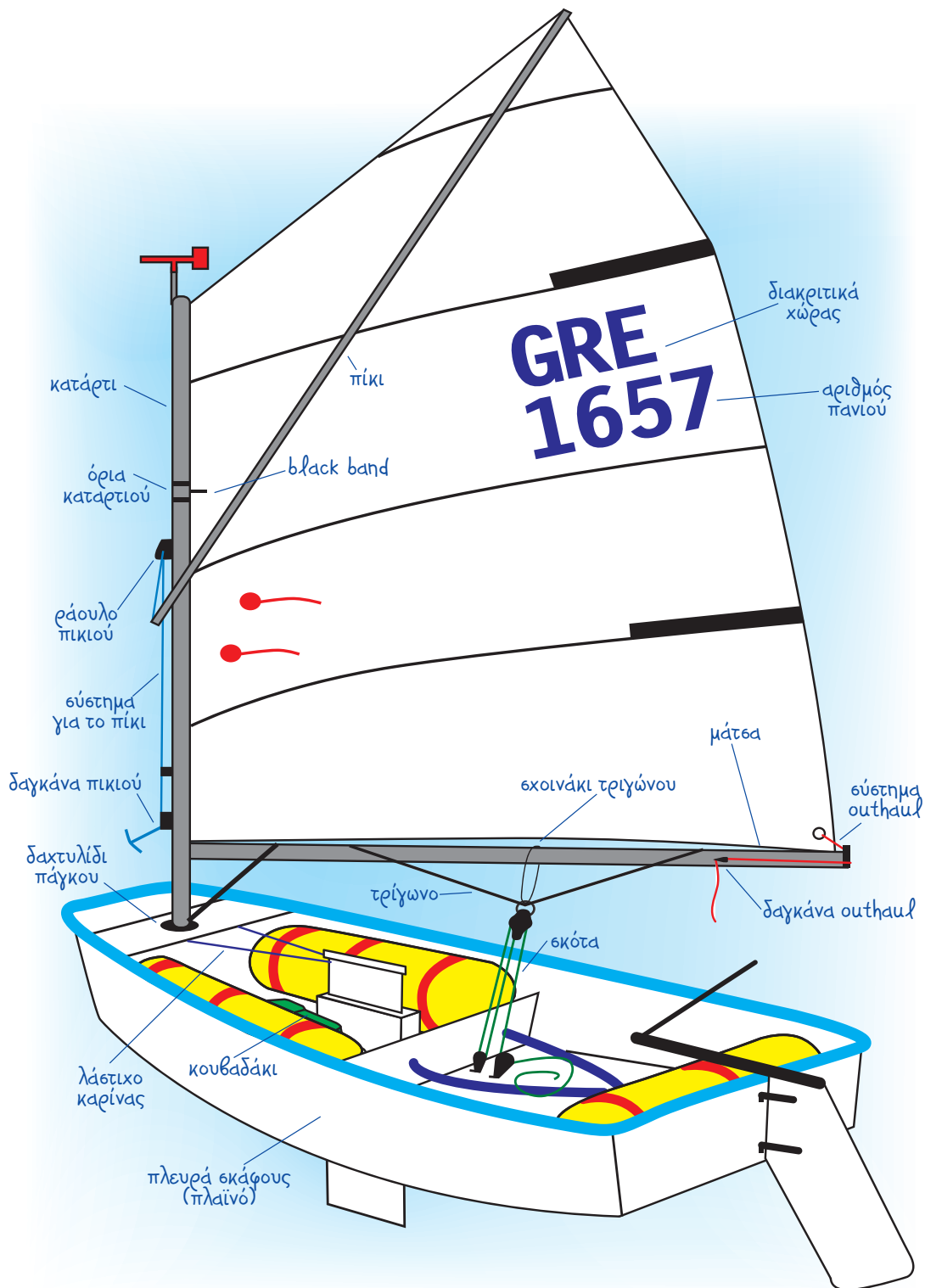


# ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

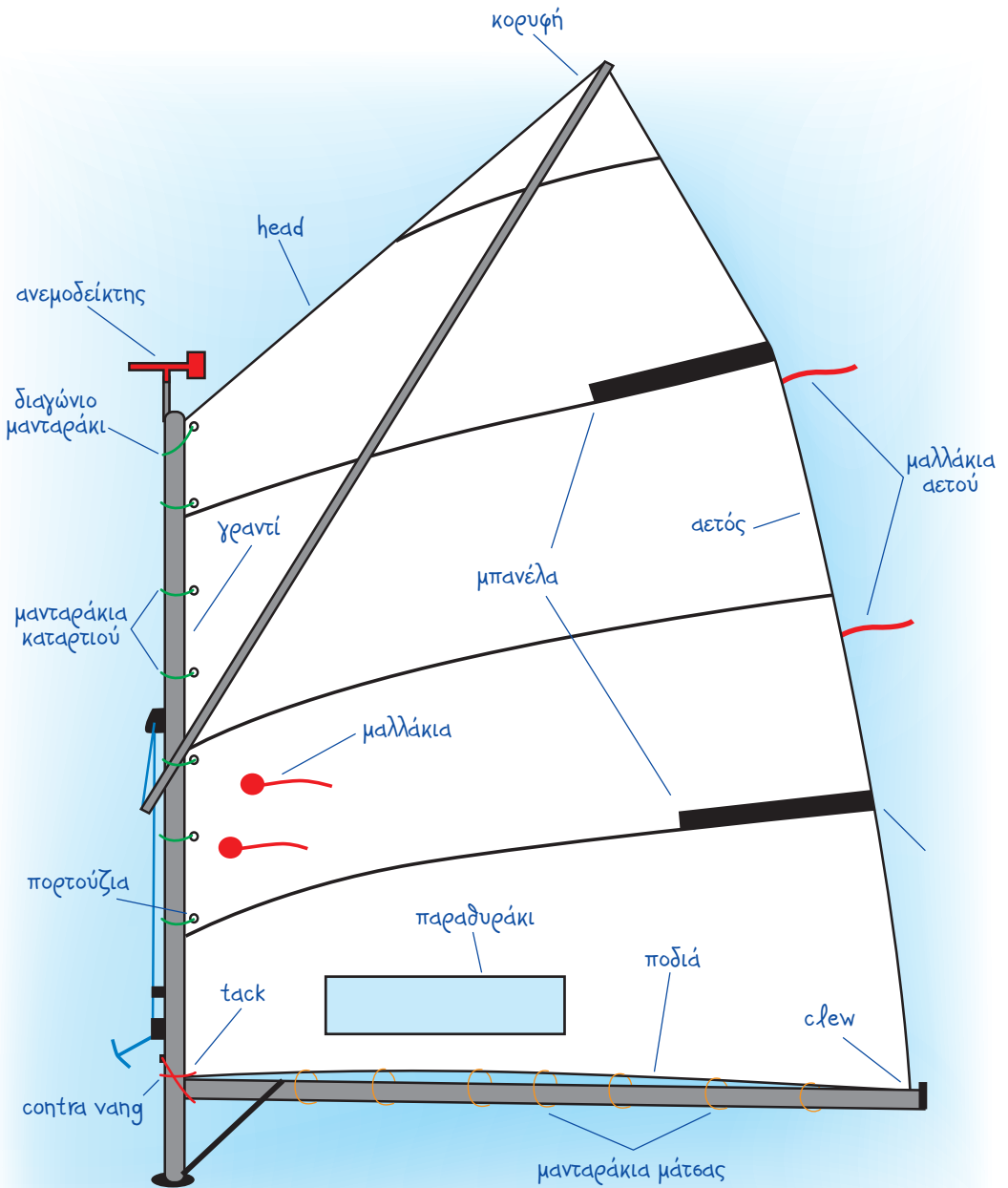
ΟΝΟΜΑΤΟΛΟΓΙΑ.....	9
ΓΕΝΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ ΤΑΞΙΔΕΜΑΤΟΣ.....	12
ΑΝΕΜΟΛΟΓΙΟ.....	16
ΠΛΕΥΣΕΙΣ ΣΚΑΦΟΥΣ.....	17
ΒΑΣΙΚΟΙ ΚΟΜΠΟΙ.....	18
ΒΑΣΙΚΑ ΜΕΡΗ ΣΚΑΦΟΥΣ-Ιστορικό.....	20
<b>Σκάφος (γάστρα).....</b>	<b>23</b>
<b>Άλμπουρο ή Κατάρτι.....</b>	<b>26</b>
<b>Μάτσα.....</b>	<b>28</b>
<b>Πίκι.....</b>	<b>30</b>
<b>Πανί.....</b>	<b>33</b>
<b>Αρμάτωμα του πανιού.....</b>	<b>37</b>
<b>Καρίνα και τιμόνι.....</b>	<b>40</b>
ΤΡΙΜΑΡΙΣΜΑ - Outhaul.....	42
<b>Contra - Vang.....</b>	<b>43</b>
<b>Σκάτζα.....</b>	<b>44</b>
<b>Ανεμούρια ή Μαλλιάκια.....</b>	<b>47</b>
<b>Μαλλιάκια στον αετό του πανιού.....</b>	<b>50</b>
<b>Ανεμοδείκτης.....</b>	<b>51</b>
ΧΕΙΡΙΣΜΟΙ ΣΚΑΦΟΥΣ - Ανέλκυση - Καθέλκυση σκάφους.....	54
<b>Αναστροφή ή Τακ.....</b>	<b>58</b>
<b>Υποστροφή ή Πότζα.....</b>	<b>60</b>
<b>Ανατροπή του σκάφους και επαναφορά.....</b>	<b>64</b>
ΠΑΡΕΛΚΟΜΕΝΑ - Κουβαδάκια.....	68
<b>Σημιαίκι ενστάσεων.....</b>	<b>69</b>
<b>Κουπί.....</b>	<b>70</b>
<b>Μπαρούμα.....</b>	<b>71</b>
<b>Τρέιλερ.....</b>	<b>72</b>
<b>Φόρτωμα και ξεφόρτωμα σκάφους.....</b>	<b>73</b>
ΑΓΩΝΕΣ.....	74
<b>Σύστημα βαθμολογίας.....</b>	<b>75</b>
<b>Βασικές αρχές τακτικής.....</b>	<b>76</b>
<b>Σήματα αγώνων.....</b>	<b>79</b>
ΕΝΔΥΜΑΣΙΑ - ΔΙΑΤΡΟΦΗ.....	82
<b>Φυσική κατάσταση.....</b>	<b>88</b>

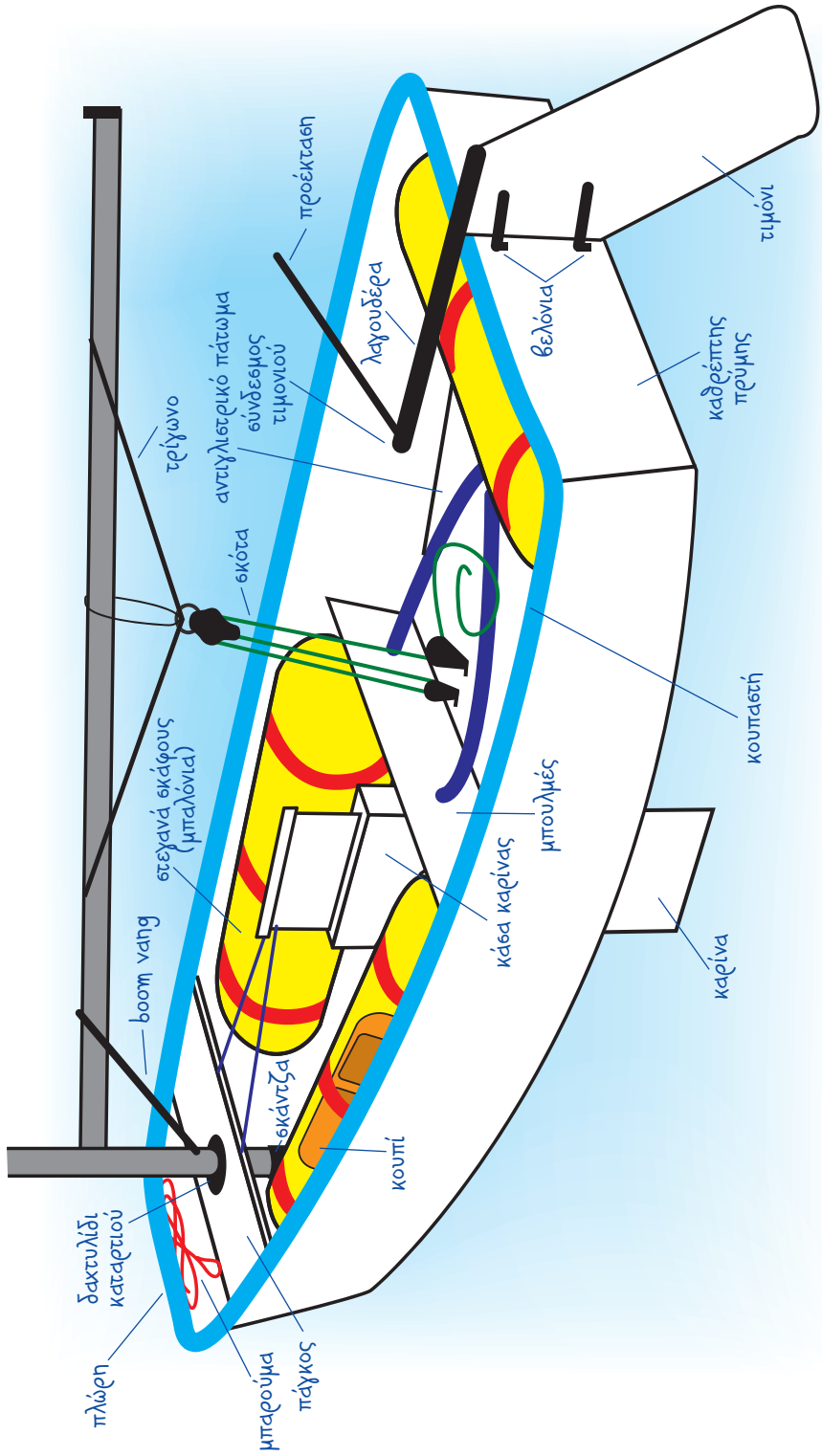


# ΟΝΟΜΑΤΟΛΟΓΙΑ







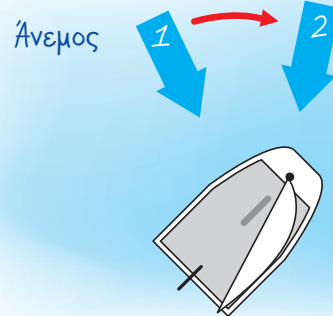


# ΓΕΝΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ ΤΑΞΙΔΕΜΑΤΟΣ

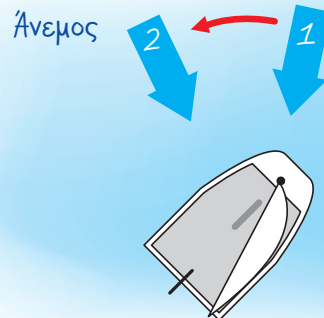
**Πραγματικός άνεμος:** Είναι ο αέρας που αισθανόμαστε όταν είμαστε ακίνητοι.

**Φαινόμενος άνεμος:** Είναι ο άνεμος που αισθανόμαστε όταν είμαστε σε κίνηση.

**Φάτσα:** Ο άνεμος έρχεται από πιο κλειστή γωνία από εκείνη που τον είχαμε (ο αέρας έρχεται πιο πλήωρα), με αποτέλεσμα να πρέπει να ποδίσουμε για να μην παίξει το πανί μας.



**Σιγόντο:** Ο άνεμος έρχεται από πιο ανοικτή γωνία από εκείνη που τον είχαμε (ο αέρας έρχεται πιο πρύμα) με αποτέλεσμα ή να ορτσάρουμε αν το ζητάει ο προορισμός μας ή να λασκάρουμε το πανί μας αν θέλουμε να κρατήσουμε την ίδια πορεία που είχαμε.



## Σημείωση:

**Πολλές φορές συμβαίνει να έχουμε φάτσα ή σιγόντο χωρίς απαραίτητα να αλλάζει η κατεύθυνση του πραγματικού ανέμου.**

**Όταν π.χ έρχεται σπιλιάδα τότε μας δίνει σιγόντο διότι αλλάζει η γωνία του φαινομένου ανέμου (ο αέρας έρχεται πιο πρύμα) και έτσι έχουμε περιθώριο να ορτσάρουμε.**

**Αντιθέτως όταν πέσει η ένταση του ανέμου, τότε μας δίνει φάτσες διότι ο φαινόμενος άνεμος έρχεται πιο πλήωρα, επομένως πρέπει να ποδίσουμε.**



**Ορτσάρω:** ανεβάζω το σκάφος μου προς την κατεύθυνση που φυσάει ο άνεμος ή ανεβαίνω. Σπρώχνω το τιμόνι προς την πλευρά του πανιού.



**Ποδίζω:** απομακρύνω το σκάφος μου απ' την κατεύθυνση που φυσάει ο άνεμος ή κατεβαίνω. Τραβάω το τιμόνι προς την μεριά μου.



**Αριστερήνεμο:** είναι ένα σκάφος που δέχεται τον άνεμο από την αριστερή του πλευρά.



Στην περίπτωση που πηγαίνει πρύμα, η μάτσα βρίσκεται στη δεξιά του πλευρά.



**Δεξήνεμο:** είναι ένα σκάφος που δέχεται τον άνεμο από τη δεξιά του πλευρά.



Στην περίπτωση που πηγαίνει ηρύμα η μάτσα βρίσκεται στην αριστερή του πλευρά.



**Σοφράνο μεριά:** η μεριά που βρίσκεται προς τον άνεμο (προσήνεμη μεριά).



**Σταβέντο μεριά:** η μεριά που βρίσκεται αντίθετα από την διεύθυνση του ανέμου (υπήνεμη μεριά).



**Κουπαστάρω:** Γέρνω το σκάφος προς την αριστερή ή δεξιά πλευρά του.

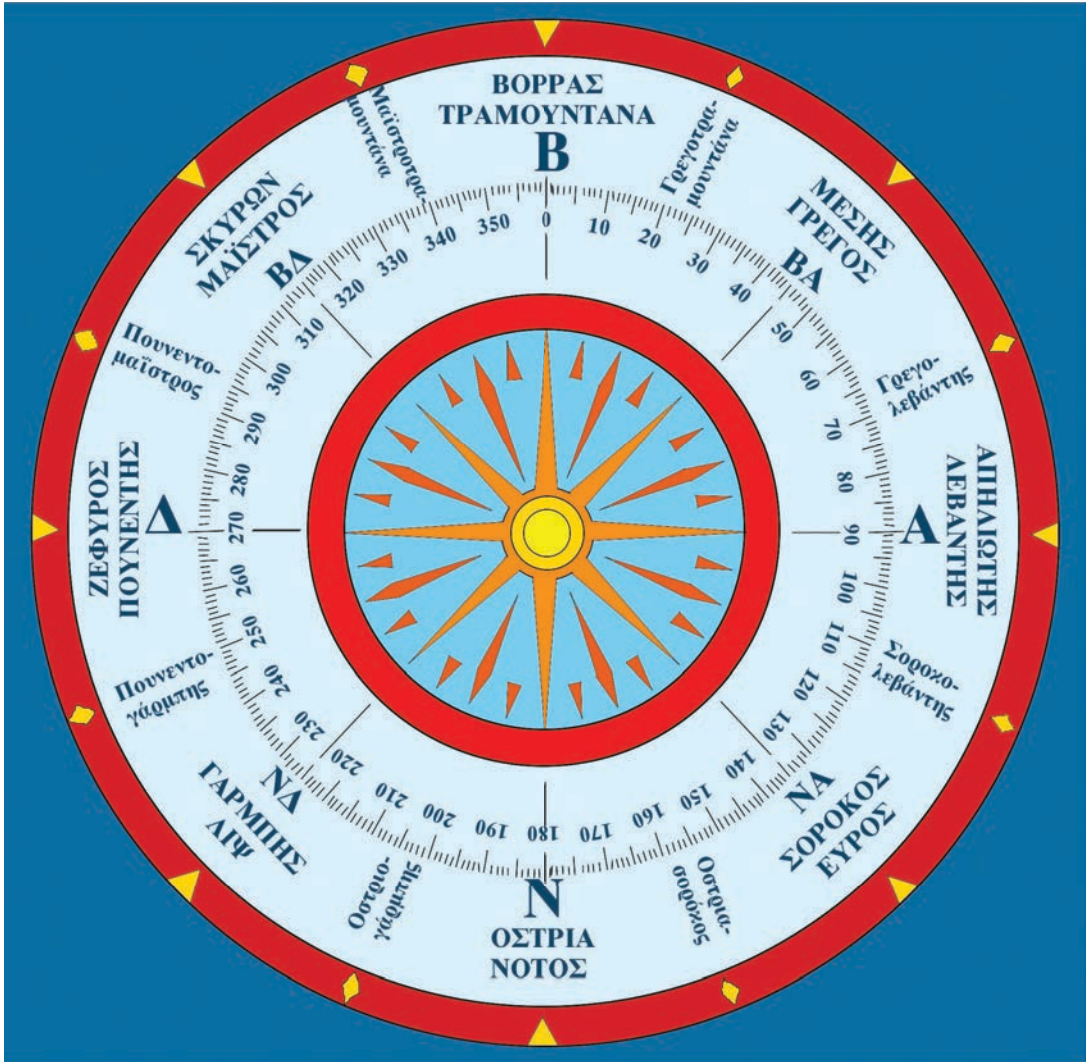


**Λοφάρω ή Πιτζάρω:** Έχω πορεία πιο κλειστή στον άνεμο (πιο ορτσαριστά) και το πανί αδειάζει από τον αέρα.

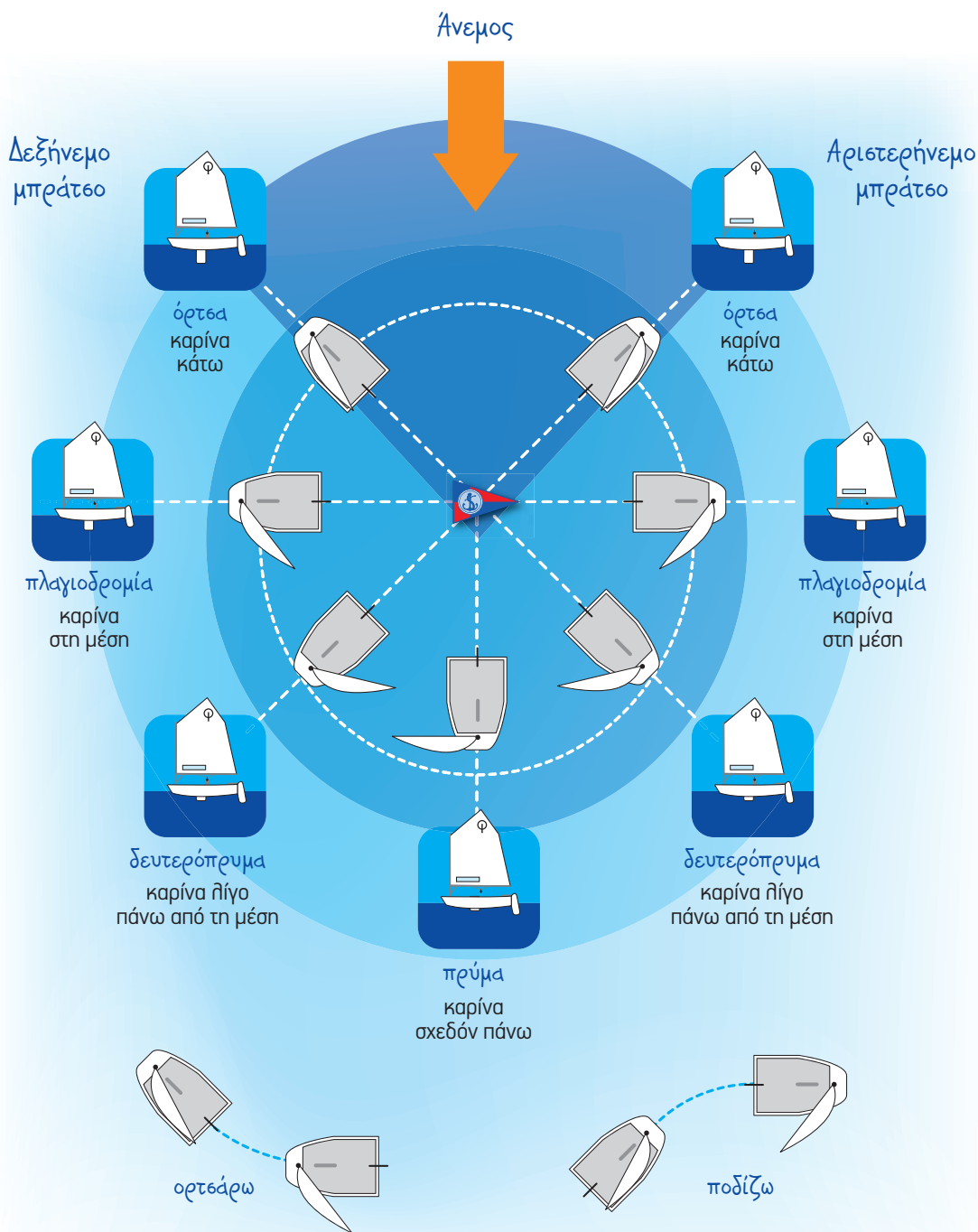




# ΑΝΕΜΟΛΟΓΙΟ

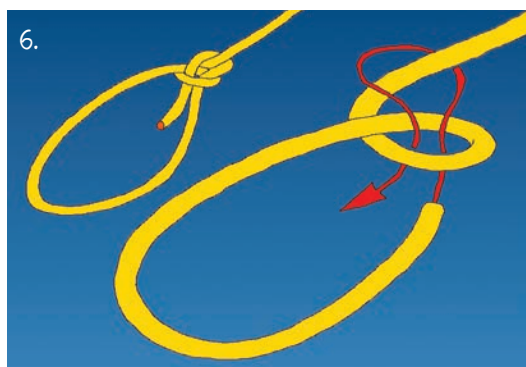
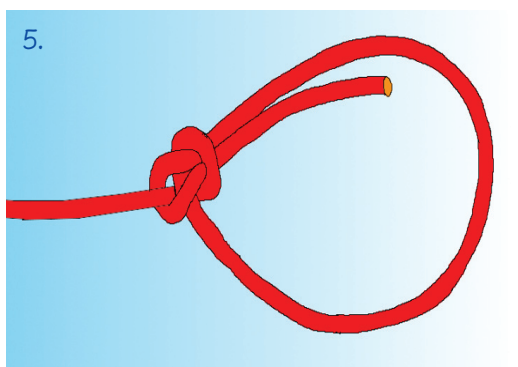
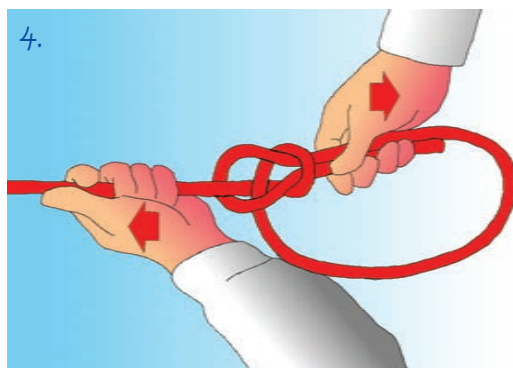
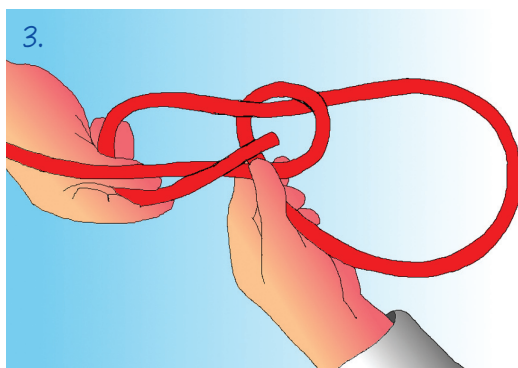
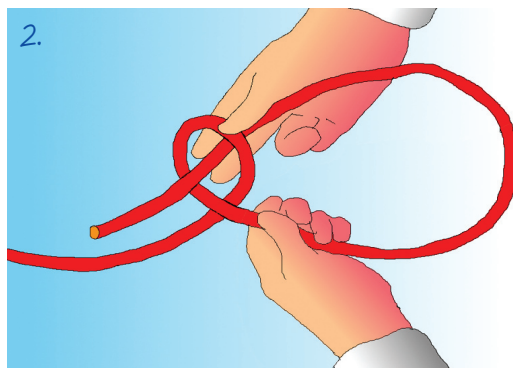
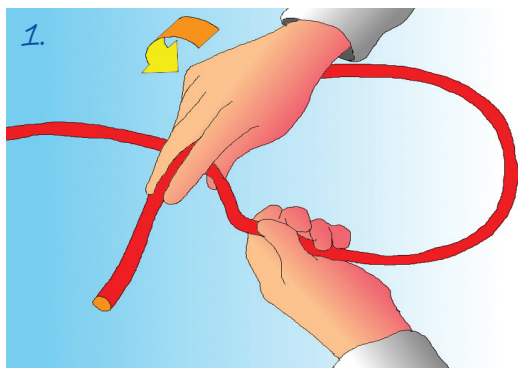


# ΠΛΕΥΣΕΙΣ ΣΚΑΦΟΥΣ



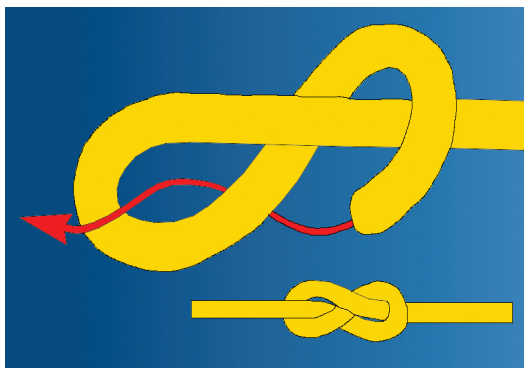
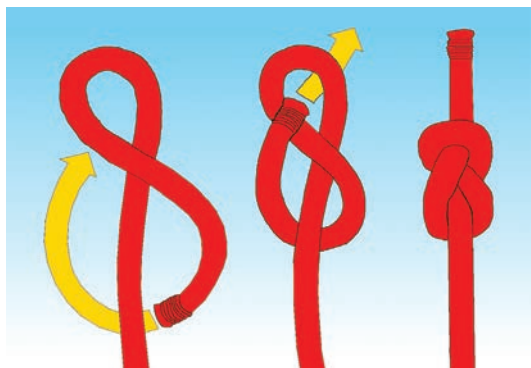
# ΒΑΣΙΚΟΙ ΚΟΜΠΟΙ

## Καντηλίτσα



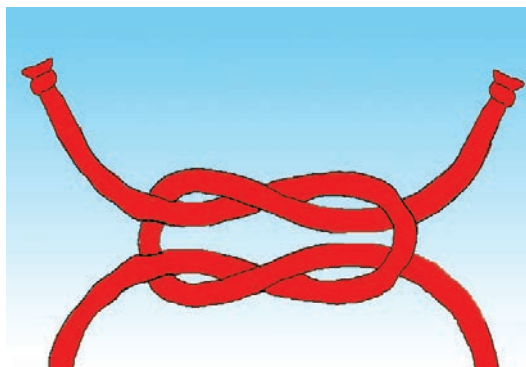
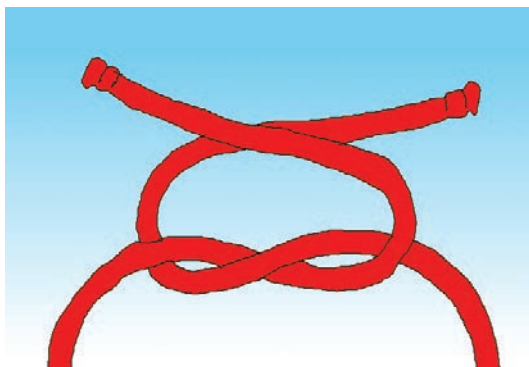
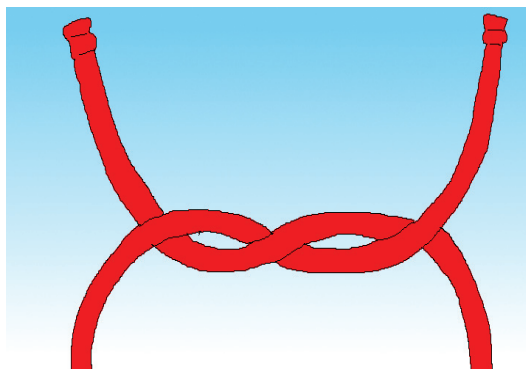
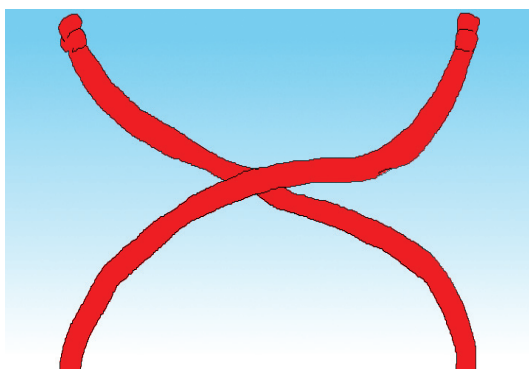
Η καντηλίτσα είναι ο χρησιμότερος κόμπος που πρέπει οπωσδήποτε να γνωρίζει κάθε ιστιοπλόος και γενικότερα κάθε άτομο που ασχολείται με τη θάλασσα και τα σκάφη.

## Οκτάρι



Ο κόμπος που γίνεται στο τέλος του σχοινοῦ για να το εμποδίσει να ξεφύγει από κάποιο κρίκο ή πορτούζι.

## Σταυρόκομπος



Χρησιμοποιείται συνήθως για το δέσιμο σχοινιών ομοίου πάχους



# ΒΑΣΙΚΑ ΜΕΡΗ ΣΚΑΦΟΥΣ

## Ιστορικό



**Τ**ο Όπτιμιστ είναι ένα σκάφος ιστιοπλοΐας για μικρά παιδιά. Αρχικά ήταν ένα μικρό κασόνι που στηριζόταν πάνω σε ροδάκια και κυκλοφορούσε στο έδαφος. Σταδιακά, αυτό το παιχνίδι άρχισε να γίνεται δημοφιλές και διαδόθηκε στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής.

Στη συνέχεια δημιουργήθηκε η ιδέα να γίνει ιστιοπλοϊκό σκάφος. Έτσι, σήμερα υπάρχουν καταγεγραμμένα πάνω από 160.000 Όπτιμιστ, σε περισσότερες από 120 χώρες του κόσμου. Είναι το μόνο μονοθέσιο σκάφος εγκεκριμένο από την Διεθνή Ιστιοπλοϊκή Ομοσπονδία αποκλειστικά για ιστιοπλόους κάτω των 16 ετών. Το 1966 πραγματοποιήθηκε το πρώτο παγκόσμιο πρωτάθλημα της κλάσης, στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής.

Σχεδιαστής του Όπτιμιστ ήταν ο Clark Mills από την Φλόριντα. Αρχικά κατασκευαζόταν σε δύο καλούπια, το πάνω και το κάτω μέρος του σκάφους που "κούμπωναν" το ένα μέσα στο άλλο και έμπαινε κόλληλα στο σημείο της ένωσης. Τα στεγανά για να μην βουλιιάζει το σκάφος ήταν ενσωματωμένα στο κάτω μέρος και είχαν μέσα τους τα μπαλόνια.

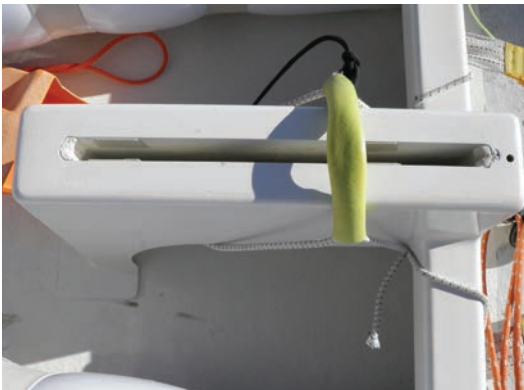


Αργότερα αφαίρεσαν τα στεγανά και έμειναν τα μπαλόνια εξωτερικά.



Επίσης άλλαξε και ο μπουημές του σκάφους και από ενσωματωμένους που ήταν μέχρι τότε, έγινε εξωτερικός.

Από την 1η Μαρτίου του 2005 ορίστηκαν από την Διεθνή κλάση του Όπτιμιστ (IODA) συγκεκριμένες προδιαγραφές και το υλικό κατασκευής, από ξύλο, έγινε πολυεστέρας. Το κάθε σκάφος έχει το πιστοποιητικό του και κατασκευάζεται σε τρία μέρη:



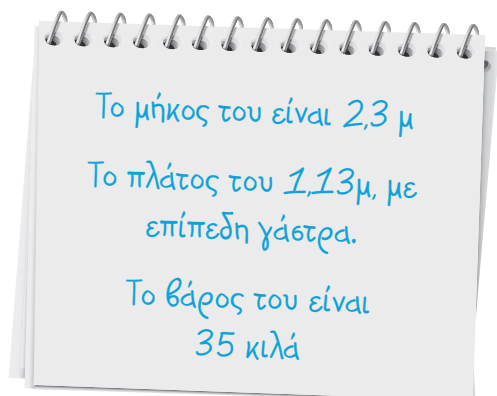
1. Το κουτί της καρίνας με τον μπουημέ.



2. Το κατάστρωμα (deck) με τον πάγκο.



3. Τη γάστρα (hull).



Το μήκος του είναι 2,3 μ

Το πλάτος του 1,13μ, με  
επίπεδη γάστρα.

Το βάρος του είναι  
35 κιλά

## ΒΑΣΙΚΑ ΜΕΡΗ ΣΚΑΦΟΥΣ

Το μήκος του είναι 2,3 μ και το πλάτος του 1,13μ, με επίπεδη γάστρα. Το βάρος του είναι 35 κιλά και αυτό που το χαρακτηρίζει είναι η σταθερότητα του, ακόμη και αν οι καιρικές συνθήκες δεν είναι καλές, αφού η ιστιοφορία του είναι μόλις 3,3 τ.μ. Είναι το ιδανικό σκάφος για να κάνει τα πρώτα του βήματα στην ιστιοπλοΐα ένα μικρό παιδί. Η ιδανική ηλικία για να ξεκινήσει ένα παιδί ιστιοπλοΐα με Όπτιμιστ, είναι 7-8 ετών. Απαραίτητη προϋπόθεση φυσικά είναι να ξέρει κοχύμπι.

Ένα άλλο πλεονέκτημα που έχει το Όπτιμιστ, είναι πως είναι πολύ εύκολο στη μεταφορά του καθώς μπορεί να φορτωθεί στο αυτοκίνητο και να μεταφερθεί όπου εμείς επιθυμούμε, είτε για αγωνιστική χρήση, είτε για προπόνηση και διασκέδαση.

Δεν είναι τυχαίο ότι το 80% των αθλητών στον κόσμο που τρέχουν σε Ολυμπιακές κατηγορίες έχουν ξεκινήσει την καριέρα τους από το Όπτιμιστ. Είναι η κλάση με τα περισσότερα σκάφη καθώς έχει υψηλό συναγωνισμό σε εθνικό και διεθνές επίπεδο. Η ευκολία του χειρισμού του σκάφους, επιτρέπει στους μικρούς ιστιοπλόους να παίρνουν την πρώτη τους γεύση σε θέματα τακτικής και στρατηγικής, χωρίς απαραίτητα να κατέχουν απόλυτα την τεχνική του σκάφους. Έτσι γίνονται πιο υπεύθυνοι, αφού έχουν να φροντίζουν και να συντηρούν το δικό τους σκάφος και τον εξοπλισμό του.



## Σκάφος (γάστρα)

Τα περισσότερα σκάφη που κατασκευάστηκαν από το 1995 και μετά, είναι σχεδόν πανομοιότυπα. Μεγάλη προσοχή πρέπει να δίνουμε όταν το σκάφος “μπαίνει” και “βγαίνει” από το νερό, καθώς εκεί γίνονται τις περισσότερες φορές οι ζημιές, ή όταν το αναποδογυρίζουμε στη στεριά.

Γι’ αυτό καλό είναι να ζητάμε πάντα τη βοήθεια κάποιου συναθλητή μας, ώστε να κάνουμε το γύρισμα του σκάφους πιο ασφαλές, καθώς και όταν το πλένουμε, αφού ο ένας θα ισορροπεί το σκάφος στη μέση και ο άλλος θα το ξεπλένει εσωτερικά.



Πλένουμε καλύτερα με τη βοήθεια ενός συναθλητή μας αφού ο ένας ισορροπεί το σκάφος στην μέση και ο άλλος το ξεπλένει εσωτερικά.





## ΒΑΣΙΚΑ ΜΕΡΗ ΣΚΑΦΟΥΣ

Τα πατώματα στο σκάφος είναι συνήθως αντιγλιστρικά, σε περίπτωση όμως που δεν είναι, υπάρχουν στο εμπόριο ειδικές ταινίες που μπορούμε να προμηθευτούμε, ώστε η μετακίνηση από τη μια μεριά στην άλλη να είναι ασφαλέστερη, ιδίως όταν το σκάφος έχει κλίση, όπως συμβαίνει στα τακ και στις πότζες.



Για να μπορεί ένα σκάφος να πάρει μέρος σε αγώνες πρέπει να τηρούνται οι βασικές προδιαγραφές που επιβάλλει η Διεθνής Ένωση Μονοθέσιων Σκαφών Όπτιμιστ (ΙΟΔΑ), για την ομοιότητα των σκαφών και την ασφάλεια των ιστιοπλόων.

Για τον σκοπό αυτό πρέπει να υπάρχει πιστοποιητικό καταμέτρησης.

International OPTIMIST Class		International OPTIMIST Class	
<b>Builder's Declaration Form - GRP Hull</b> To be supplied by the builder with each hull and to be incorporated in the Registration Book. (See Class Rules 2.2.2, 2.2.4 & 2.7.3.)		<b>MEASUREMENT CERTIFICATE</b> This certificate is valid only when completed by a National Authority (status of the ISAF or, where permitted by the MSA, a National Class Association).	
Issued by: ICDA (date): 04/01/2010	Serial no. of this form: 48518	Builder's Name: Sport-Sails Center	Date of plaque issue: 04/01/2010
The undersigned, builder of the GRP Optimist hull with Hull Identification no: <b>0400E150825</b>		Builder's Address: ul. Dworkowa 48 85-642 Bytów Poland	ISAF Plaque Number: <b>143255</b>
allocated by ICDA on: 04/11/2008		Weight of correction (if any): _____ gm	
I hereby declare that the Optimist hull with ISAF plaque no: <b>143255</b>		Manufacturer's Name: _____	
complies in all respects with the current International Optimist GRP Plans, GRP Class Rules and their incorporated laminate specifications. I also confirm my responsibilities as prescribed in Class Rule 2.2.2.		Owner's Name: _____	
Identification Numbers		Owner's Address: <b>Πολλές εσείς ΑΕΓΙΝΑ GREECE</b>	
Gunwale/Maxi Thwart: <b>0400E150826 G</b>	Molding/Frame/Daggerboard Case: <b>0400E150827 M</b>	Hull Number: <b>GRE-1156</b>	
Builder (company) name: Sport-Sails Center		Signed: <b>A. KOSTAKIS</b> Date: <b>04.01.10</b>	
Address: ul. Dworkowa 48 85-642 Bytów POLAND		Authority: <b>M.S.F.</b>	
Signature of builder: <i>[Signature]</i> Date: <b>04/01/2010</b>		Notes to National Authorities: Hull Numbers must be issued in accordance. Personal hull numbers (PHN) Appendix G1 (1) are not permitted by Class Rules. Where a National Authority permits to issue its own certificate this shall be fully valid to this Registration Book.	

Sport - Sails Center	
ul. Dworkowa 48 85-642 Bytów tel: +4822 7967 522 fax: +4822 70885323 optimist@sport-sails.com.pl	
Name	<b>OPTIMIST</b>
Series No.	<b>894</b>
Year	<b>2010</b>
Weight	<b>35.0</b>

Πιστοποιητικό καταμέτρησης μέσα στο σκάφος

Έγγραφο πιστοποιητικού

Οι προδιαγραφές είναι:

Οι εξωτερικές επιφάνειες του εκάφους να είναι λείες και χωρίς ζημιές.

Η κάβα της καρίνας, τα βελόνια του τιμονιού, καθώς και η εκάντζα, να βρίσκονται τοποθετημένα πάνω στο νοητό διαμήκη κεντρικό άξονα του εκάφους.

Επίσης, οι ανοχές της εκάντζας να μην είναι μεγαλύτερες από 1,5-2 χιλ. ως προς τις πλευρικές και πλάγιες μετακινήσεις της.

Οι διαγώνιες διαστάσεις του εκάφους πρέπει να είναι ακριβώς οι ίδιες για να είμαστε βέβαιοι ότι το εκάφος μας δεν είναι στραβό.

Ο πάγκος του εκάφους μας θα πρέπει να είναι σε καλή κατάσταση και να μην έχει επάθει. Αυτό συμβαίνει συνήθως στην περίπτωση που δεν έχουμε βάλει ασφάλεια στο κατάρτι και το εκάφος μας ανατραπεί. Τότε τη στιγμή της επαναφοράς, το κατάρτι βγαίνει από την υποδοχή (ποτήρι) της εκάντζας και ο πάγκος επάει στο σημείο της τρύπας. Για να ενισχύσουμε αυτό το σημείο μπορούμε να βάλουμε ένα κομμάτι τeflon το οποίο βρίσκουμε στο εμπόριο. Αυτό βοηθάει και στην ενίσχυση του πάγκου και στο να μειώνεται η τριβή μεταξύ πάγκου και καταρτιού, με αποτέλεσμα την πιο εύκολη στροφή του καταρτιού.

Το εκάφος πρέπει να διαθέτει τρεις αεροθαλάμους (μπαλόνια), που πρέπει να ζυγίζουν τουλάχιστον 200 γραμμάρια και να έχουν χωρητικότητα 4+5+5 λίτρα ο καθένας.

Τα μπαλόνια είναι τα στεγανά του σκάφους. Πρέπει να είναι πάντοτε καλά φουσκωμένα και να μην χάνουν αέρα. Αν δεν υπάρχουν τα μπαλόνια ή αν δεν είναι καλά φουσκωμένα, το σκάφος μπορεί και να βουηιάξει. Στους τρεις ιμάντες που συγκρατούν τα μπαλόνια όταν είναι φουσκωμένα, πολλοί ιστιοπλόοι περνάνε τα εφεδρικά τους μανταράκια (όπως στην εικόνα) για να τα έχουν πρόχειρα σε περίπτωση που φύγει κάποιο μανταράκι από τη μάτσα ή το κατάρτι.

Τα μπαλόνια που είναι κατασκευασμένα από υλικό PVC χωρίς επικάλυψη υφάσματα έχουν απαγορευτεί από την Διεθνή κλάση του Όπτιμιστ. Μπορούν να χρησιμοποιηθούν μόνο για προπονητικούς λόγους.

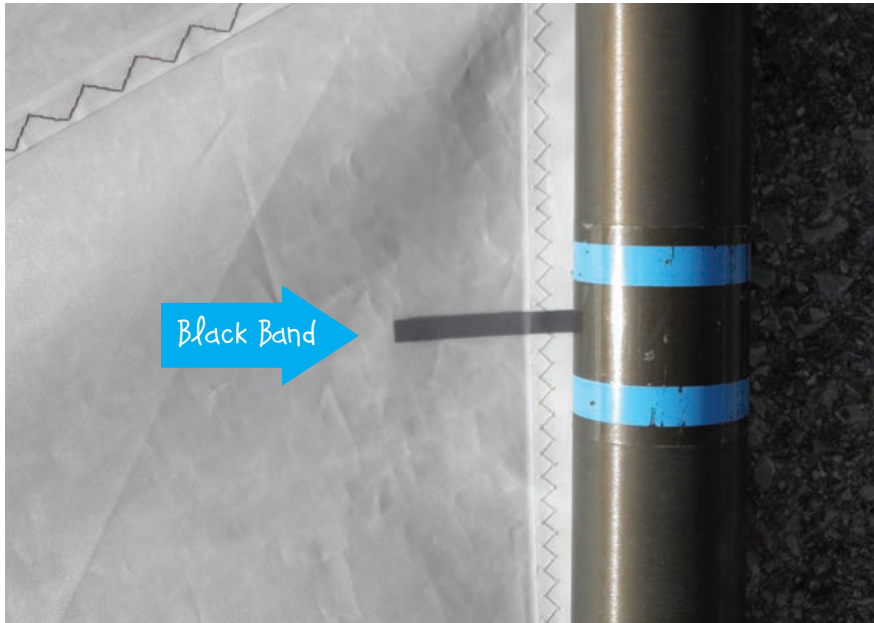


Μπαλόνι πρύμνης

## Άλμπουρο ή Κατάρτι

Το άλμπουρο ή κατάρτι είναι το κάθετο στρογγυλό απαραίτητο εξάρτημα του σκάφους που περνάει από τον πάγκο στην πλήρη του σκάφους. Το μήκος του είναι 2,35 μέτρα και η διάμετρος του δεν μπορεί να είναι πάνω από 44 χιλ. Το κατάρτι πρέπει να είναι απαραίτητα στεγανό και να έχει επάνω του δύο μαύρες γραμμές που ονομάζονται ταινίες καταρτιού (mastbands). Το πάχος καθεμιάς είναι 10 χιλ. Τοποθετούνται σε ύψος τέτοιο ώστε, το κάτω μέρος της πρώτης και το πάνω μέρος της δεύτερης, μετρώντας πάντα από την κορυφή του καταρτιού, να είναι 610 και 635 χιλ. αντίστοιχα.





Αυτές οι δύο γραμμές λοιπόν στο κατάρτι οριοθετούν μια περιοχή 25 κιλ. μέσα στην οποία πρέπει να βρίσκεται πάντα η μαύρη γραμμή του πανιού (black band) και να μην ακουμπάει κανένα από τα δύο όρια, ώστε να είναι έγκυρο το σκάφος στην καταμέτρηση.

Τα κατάρτια κατατάσσονται ανάλογα με το βαθμό κάμψης τους σε μαλακά, μέτρια και σκληρά. Τα μαλακά κατάρτια δέχονται μεγαλύτερη κάμψη (bent) και είναι προτιμότερα για τους ελαφρούς αθλητές. Τα μέτρια κατάρτια δέχονται λιγότερη κάμψη και είναι για αθλητές μετρίου βάρους π.χ αθλητής 42-46 κιλά ενώ τα σκληρά κατάρτια που δέχονται και τη μικρότερη κάμψη (low bent), είναι για βαριούς αθλητές 50+ κιλών.

Το κατάρτι πρέπει οπωσδήποτε να είναι δεμένο στον πάγκο του σκάφους με ένα μανταράκι (ασφάλεια), ώστε να μην μπορεί να βγει από το σκάφος αν αυτό ανατραπεί.

Είναι μύθος ότι το αλουμίνιο με την πάροδο του χρόνου γίνεται πιο ευλύγιστο. Στην ουσία από την σταδιακή ηλεκτρόλυση, γίνεται πιο σκληρό.

Συχνά παρατηρείται το φαινόμενο τους καλοκαιρινούς μήνες τα κατάρτια να δείχνουν πιο μαλακά εξαιτίας της υψηλής θερμοκρασίας που αναπτύσσουν, μιας και στα περισσότερα η ανοδίωση είναι σκουρόχρωμη.



## Μάτσα

**Η** μάτσα είναι το οριζόντιο εξάρτημα για την τοποθέτηση του πανιού με μήκος όχι μεγαλύτερο από 2,057μ.



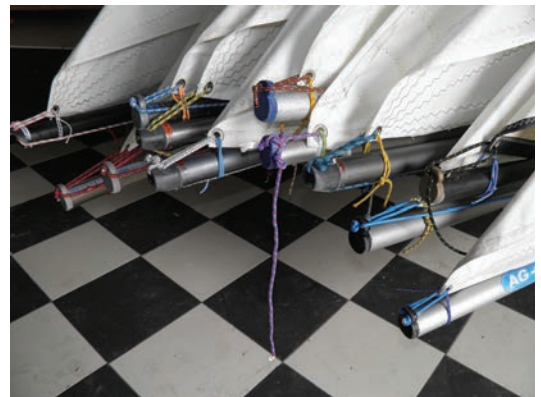
Πρέπει να είναι στεγανή και η διάμετρος της να είναι μεγαλύτερη από 25 χιλιοστά. Στο μπροστινό μέρος της βρίσκεται το εξάρτημα που τη στηρίζει στο κατάρτι (gooseneck). Αυτό πρέπει να μπαίνει στο κατάρτι με σχετική δυσκολία (σφιχτό) ώστε η μάτσα να μην βγαίνει ακόμη και αν το boom ναη είναι χαλαρό. Όπως και στα κατάρτια, έχουμε τρεις τύπους μάτσας (μαλακή, μέτριας σκληρότητας, σκληρή).

Στις μάτσες όμως μπορούμε να έχουμε διαφορετική διάμετρο.

Οι **μικρές** σε διάμετρο μάτσες πληγίζουν πάρα πολύ, με αποτέλεσμα να επηρεάζουν πολύ και τον αετό του πανιού. Έτσι σπάνια χρησιμοποιούνται από αθλητές υψηλού επιπέδου. Η διάμετρος τους είναι από 30 έως 40 χιλ.



Κάμψη μάτσας στα όρτια

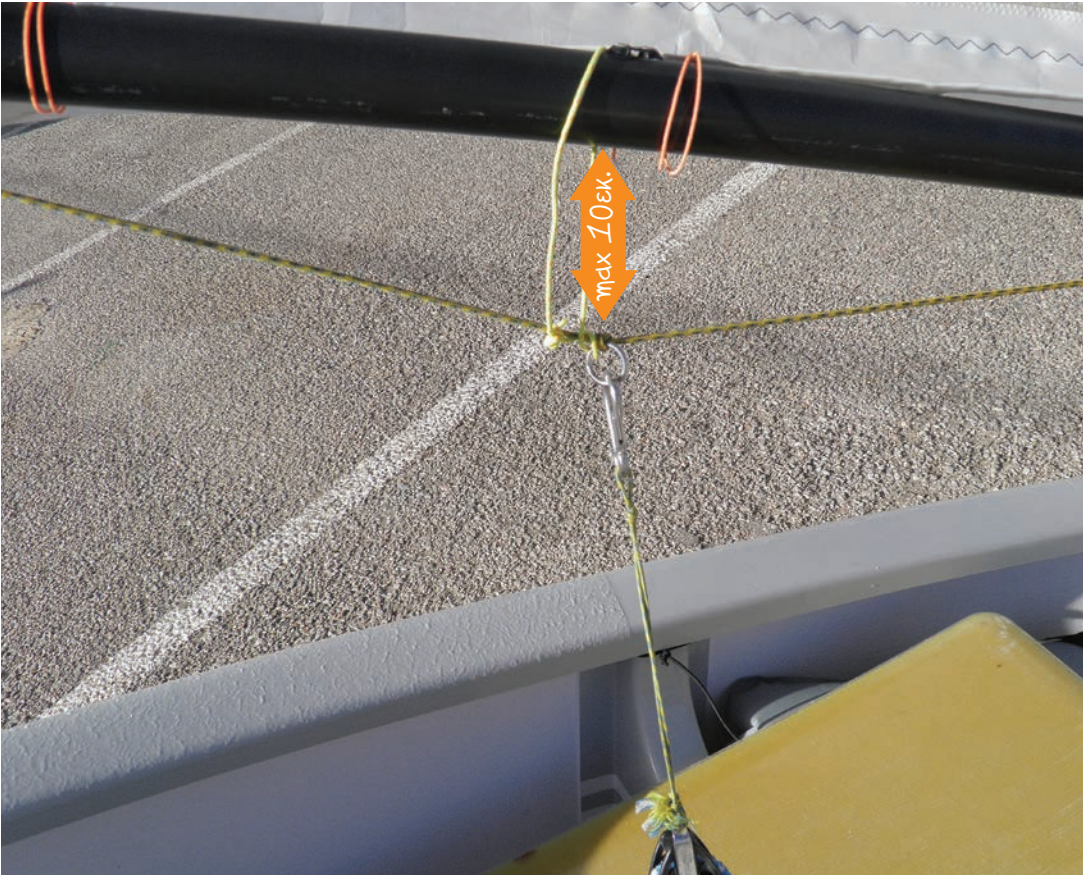


Μάτσα διαφόρων διαμέτρων

Οι **μέτριες** μάτσες π.χ. ΜΚ3-ΜΚ4 έχουν περίπου 40-45 χιλ. διάμετρο και είναι οι πιο συνηθισμένες καθώς αντέχουν και διατηρούν το σχήμα του πανιού ακόμη και σε δυνατές σπιλιίδες.

Οι **μεγάλες** μάτσες έχουν διάμετρο περίπου 55 χιλ. είναι σκληρές και δεν αφήνουν πολλή περιθώρια στο τριμαρισμά μας, ώστε να αηλιάξουμε το σχήμα του αετού. Ωστόσο τις προτιμούν μερικοί μεγαλόσωμοι αθλητές.

Στη μέση της μάτσας υπάρχει το τρίγωνο με ένα ράουτλο για να περνάει το σύστημα της σκότας.



Η απόσταση του τριγώνου από το κέντρο του σχοινιού μέχρι τη μάτσα δεν πρέπει να είναι μεγαλύτερη από 10 εκατοστά. Για να το πετύχουμε βάζουμε ένα χοντρό μανταράκι που περνάει από τον κρίκο του τριγώνου και πάει στο κέντρο της μάτσας. Στο σχοινάκι όμως αυτό οφείλεται κατά ένα μεγάλο ποσοστό και η κάμψη της μάτσας. Ένας άλλος παράγοντας που επηρεάζει την κάμψη της είναι το rake του καταρτιού, όσο πιο μεγάλο είναι το rake π.χ. 2.86μ τόσο πιο πολύ λυγίζει η μάτσα. Το βάρος του αθλητή παίζει επίσης ρόλο επίσης. Όσο βαρύτερος είναι ο αθλητής που κρέμεται, τόσο πιο πολύ μπορεί να γεμίσει με αέρα το πανί (να πάρει σφιχτά τη σκότα). Επομένως θα γίνει μεγαλύτερη η κάμψη της μάτσας.



## Πίκι

Το Όπτιμιστ είναι το μοναδικό ιστιοπλοϊκό σκάφος που διαθέτει αυτό το σύστημα. Η ένταση ή όχι που θα έχει το πίκι, είναι ένας καθοριστικός παράγοντας που κάνει το σκάφος να πάει γρηγορότερα. Ο πρωταρχικός του ρόλος είναι να ρυθμίζει την τάση (ένταση) στον αετό του πανιού, αλλά επίσης να διατηρεί και το κατάλληλο σχήμα στο πάνω μέρος του. Από ασθενή έως μέτριο άνεμο, το πίκι πρέπει να είναι τόσο σφικτό, ώστε να δημιουργείται μια ελαφριά γραμμή στο πανί, που ξεκινάει από την τσουντα και κατευθύνεται προς το clew του πανιού. Όσο ο άνεμος αυξάνεται προοδευτικά, πρέπει να παίρνουμε και περισσότερο την ένταση στο πίκι. Θέλει όμως προσοχή στο να μην το παρακάνουμε. Εάν η ένταση του ανέμου γίνει πάρα πολύ δυνατή, καλό είναι το πίκι μας να είναι τόσο φερμαρισμένο, ώστε να δημιουργείται πάλι μια λεπτή γραμμή στο γραντί, λίγο πιο έντονη αυτή τη φορά σε σχέση με την κατάσταση της μπουνάτσας που είχαμε προηγουμένως



Η γραμμή αυτή θα μας βοηθήσει να διατηρήσουμε τη δύναμη στο πανί. Να έχουμε κατά νου πως αυτό που έχει σημασία δεν είναι πάντα η εμφάνιση του πανιού οπτικά, αλλά το πώς δουλεύει καλύτερα αεροδυναμικά.



Το πίκι ρυθμίζει το στρώσιμο του πανιού

Υπάρχουν σκληρά και μαλακά πίκια. Οι διαστάσεις τους όμως, καθώς και η διάμετρός τους είναι κοινή για όλα. Στο σημείο επαφής του καταρτιού με το πίκι υπάρχει προστατευτικό πλαστικό τμήμα για να μην καταστρέφονται με την τριβή τα δυο μέρη. Το προστατευτικό αυτό βρίσκεται πάνω στο πίκι. Έτσι μπορούμε να ξεχωρίσουμε το πάνω και κάτω μέρος του πικιού. Ένας άλλος τρόπος διαχωρισμού του πάνω και κάτω μέρους, είναι οι άκρες του οι οποίες είναι διαφορετικές. Εκείνη που μπαίνει στην κορυφή του πανιού είναι πιο μυτερή και μακριά, ενώ εκείνη που μπαίνει στη θηλιά του συστήματος είναι πιο στρογγυλή και λίγο πιο κοντή. Το σύστημα στο πίκι ξεκινάει από μια θηλιά στην άκρη της οποίας, μπαίνει το πίκι. Είναι συνήθως συρματόσχοινο πολύ ψιλό για να μην έχει ελαστικότητα (εναλλακτικά μπορούμε να βάλουμε σχοινί π.χ. vectran, πρέπει να δίνεται δηλαδή προσοχή ώστε να μη λαστιχάρει το σχοινί), στη συνέχεια το συρματόσχοινο ή το σχοινί περνάει από το ράουτλο που είναι χωνευτό στο κατάρτι και καταλήγει σε ένα άλλο ράουτλο. Από εκεί περνάει διαφορετικό σχοινί μεγαλύτερου πάχους, το οποίο ξεκινάει με κόμπο από τη δαγκάνα του καταρτιού, περνάει από το ράουτλο του πικιού και καταλήγει στη δαγκάνα που υπάρχει στο κατάρτι.



Σύστημα που στηρίζει το πίκι στο άλμπουρο και το τριμάρι



Προστατευτικό κάλυμα στο σημείο επαφής με το άλμπουρο

Προσοχή! Το πίκι πρέπει να το βάζουμε πάντα απο τη δεξήνεμη μεριά του πανιού.

Αυτό συμβαίνει διότι στις εκκινήσεις φεύγουμε σχεδόν πάντα δεξήνεμοι. Σε αυτό το μπράτσο δέλουμε και την καλύτερη απόδοση του πανιού μας. Στη μεριά που έχουμε το πίκι στρώνει καλύτερα αεροδυναμικά το πανί μας και είναι πιο βαθύ, ενώ στην από πίσω μεριά, πιέζεται το πανί από το πίκι με αποτέλεσμα να "ρηχάινει" και να μην αποδίδει στο μέγιστο δυνατό. Γι' αυτό και επιλέγουμε να το βάζουμε από τη δεξιά μεριά.



## Πανί



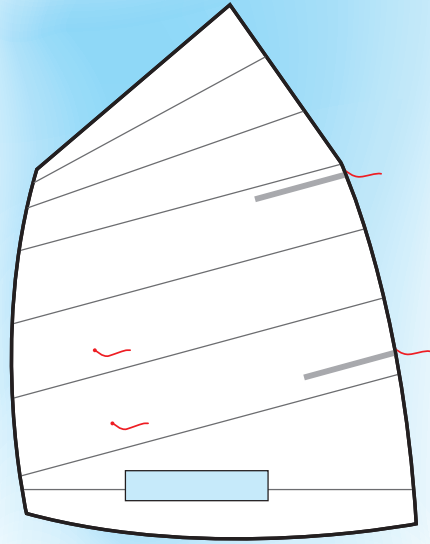
**Τ**ο πανί είναι η κινητήρια δύναμη του σκάφους μας. Αν θέλαμε να το παρομοιάσουμε με κάτι, θα λέγαμε ότι το πανί είναι, ότι είναι η μηχανή του αυτοκινήτου για το αυτοκίνητο. Τα πανιά του Όπτιμιστ διακρίνονται σε τέσσερις κατηγορίες:

**Cross cut:** Είναι πανιά που έχουν μικρό αριθμό από πάνελ. Τα πανιά αυτά είναι τα πιο συνηθισμένα στην κλάση, γιατί διατηρούν ένα καλό σχήμα σε όλες τις καιρικές συνθήκες (all purpose).

Είναι εύκολο να τα ξεχωρίσεις, γιατί το ράψιμό τους είναι σε όλο τους το μήκος οριζόντιο. Τα πιο δημοφιλή πανιά αυτή τη στιγμή με τέτοιου είδους κόψιμο είναι τα J sails τα οποία έχουν το βάθος (draft) ψηλά (από τη μέση του πανιού και πάνω) και πίσω προς τον αετό. Αυτά τα πανιά έχουν την τάση να οδηγούν τον άνεμο αεροδυναμικά προς τα πάνω, σε σχέση με τα υπόλοιπα πανιά που οδηγούν τον άνεμο χαμηλότερα.

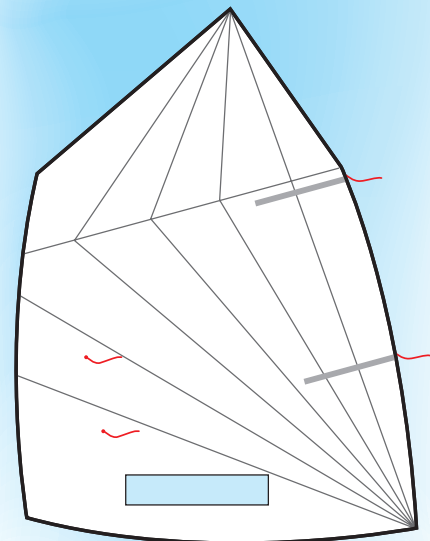
Φυσικά και άλλες μεγάλες εταιρίες του χώρου, όπως οι Olympic sails, North sails, Quantum κατασκευάζουν τέτοια πανιά.

## Cross Cut



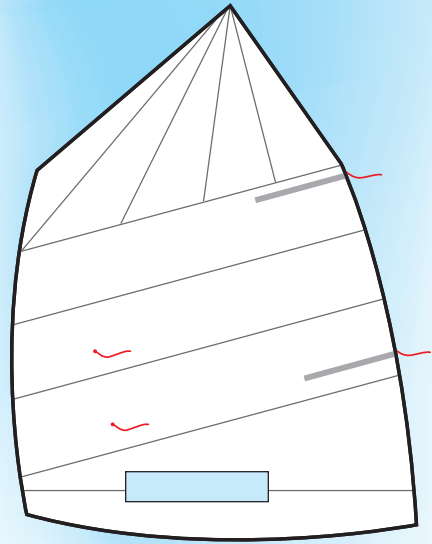
**Radial:** Αυτά τα πανιά έχουν πολύ περισσότερα πάνελ, επομένως και παραπάνω φύλλα και αυτό ανεβάζει το κόστος τους. Τα πάνελ τους είναι ραμμένα σε διαγώνια μορφή και εδώ κυριαρχούν πάλι οι North sails, Quantum και Olympic sails. Επειδή είναι πιο δύσκολα στο τριμάρισμα, καλό είναι ο αθλητής που θα τα ταξιδεύει να είναι έμπειρος. Έχουν μικρότερη διάρκεια ζωής.

## Radial



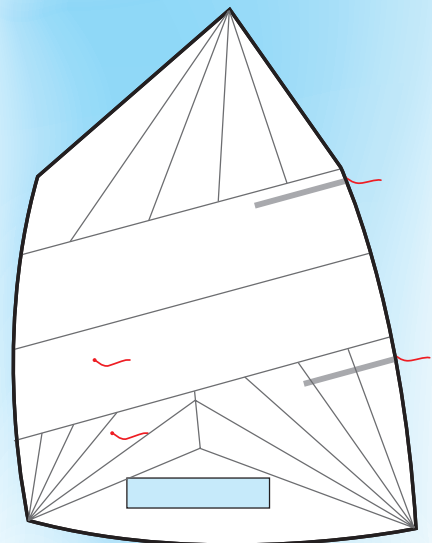
**Cross Cut with Radial Head:** Είναι μια κατηγορία πανιών με τα πάνελ της κορυφής τους σε σχήμα Radial και τα υπόλοιπα πάνελ σε σχήμα Cross cut. Είναι σχεδιασμένα για να δίνουν περισσότερο βάθος στην κορυφή του πανιού. Όταν όμως ο άνεμος είναι δυνατός, αυτό πρέπει να αποφεύγεται. Να υπάρχει δηλαδή βάθος στο πανί ψηλά.

## Cross Cut with Radial Head



**Hybrids:** Τα πανιά αυτά είναι κατά τα  $\frac{3}{4}$  ίδια με τα Cross Cut with Radial Head και διαφέρουν μόνο στο  $\frac{1}{4}$  της ποδιάς τους, η οποία αποτελείται από πολλά πάνελ ραμμένα σε δυο αντίθετες κατευθύνσεις. Από το τακ του πανιού διαγώνια έως λίγο πιο κάτω από τη μέση του και από το clew διαγώνια επίσης έως λίγο πιο κάτω από τη μέση του. Αυτό έχει σαν πλεονέκτημα ότι το πανί αποκτά πολύ καλύτερο σχήμα και είναι πιο εύκολο στο τριμάρισμα του, καθώς είναι πιο ευδιάκριτα τα τμήματα του πανιού, κάθε φορά που αλλάζουμε τριμάρισμα.

## Hybrid



Οι αθλητές δεν έχουν όλοι το ίδιο βάρος, ούτε το ίδιο ύψος. Γι' αυτό τα πανιά εκτός από τον διαφορετικό τους τύπο που περιγράψαμε παραπάνω, έχουν και διαφορετικό κόψιμο από τον ιστιοράφητη, σύμφωνα με τον σωματότυπο του κάθε αθλητή.

Έτσι έχουμε τις εξής τρεις κατασκευές πανιών:

- **Επίπεδο κόψιμο:** Το οποίο είναι για ελαφρύτερους και νεότερους αθλητές που ζυγίζουν λιγότερο από 35 κιλά, καθώς και για συνθήκες θάλασσας χωρίς κύμα, αφού έχουν το πλεονέκτημα να ανεβαίνουν πιο ψηλά (καλή γωνία στα όρτσα). Επειδή όμως δεν έχουν βάθος υστερούν όταν υπάρχει κυματισμός, που το πανί χρειάζεται να έχει δύναμη, για να περάσει το κύμα.
- **Μεσαίο κόψιμο:** Είναι για βαρύτερους αθλητές, πιο δυνατούς και είναι ιδανικότερο για κυματισμό που χρειάζεται περισσότερη δύναμη στο πανί και όχι τόσο καλή γωνία. Είναι για αθλητές από 35-40 κιλά, οι οποίοι μπορούν και να "στεγνώσουν" το πανί σε περίπτωση που ο αέρας είναι πολύ δυνατός.
- **Μέγιστο κόψιμο:** Το κόψιμο αυτό ταιριάζει σε αθλητές που ζυγίζουν πάνω από 50 κιλά. Αυτοί οι αθλητές χρειάζονται όσο το δυνατόν περισσότερη δύναμη στο πανί τους. Κατά αυτόν τον τρόπο είναι κομμένο και ραμμένο αυτό το πανί. Αυτό όμως έχει ένα μειονέκτημα. Επειδή το βάθος είναι μεγάλο, το πανί δεν αφήνει περιθώριο για λάθος τιμόνεμα στον αθλητή. Αυτό σημαίνει πως απευθύνεται σε έμπειρους ιστιοπλόους, καθώς είναι πολύ εύκολο να στολήρει το πανί, αφού οι ανοχές του στο ορτσάρισμα είναι πολύ μικρές.

Φυσικά όλα τα πανιά χρειάζεται να φέρουν τη σφραγίδα της IODA πάνω τους, ώστε να αποδεικνύεται ότι έχουν κατασκευαστεί σύμφωνα με τις προδιαγραφές. Αυτή η σφραγίδα τοποθετείται σε όλα τα πανιά στο μπροστινό τους μέρος (tack).



Σφραγίδα πανού

Για ευνόητους λόγους φυσικά, πριν από κάθε μεγάλο αγώνα, όπως πανευρωπαϊκό ή παγκόσμιο πρωτάθλημα, υπάρχει η Επιτροπή Καταμέτρησης, που μετράει όλα τα πανιά πριν ξεκινήσει ο αγώνας προς αποφυγή κάποιας παρατυπίας του ιστιοράφητη, που θα δώσει πλεονέκτημα στον αθλητή. Η Επιτροπή επίσης μπορεί να κάνει έλεγχο στο πανί και στο σκάφος ακόμη και μετά την έναρξη των αγώνων, οποιαδήποτε στιγμή το κρίνει απαραίτητο.

**Η απόσταση του πανιού από το κατάρτι και τη μάτσα δεν θα πρέπει να είναι μεγαλύτερη από 10 κιλ.**



## Αρμάτωμα του πανιού

Είναι η διαδικασία που ακολουθούμε κάθε φορά προκειμένου να ετοιμάσουμε το πανί μας για τον αγώνα ή την προπόνηση ανάλογα με τις καιρικές συνθήκες. Σε αυτό το σημείο δυστυχώς δεν δίνουν όλοι οι αθλητές την απαραίτητη σημασία που θα έπρεπε. Με άλλα λόγια, το δέσιμο του πανιού που πρέπει να ακολουθήσουμε με τα μανταράκια είναι διαφορετικό όταν έχει λίγο αέρα, διαφορετικό όταν έχει μέτριο και διαφορετικό όταν έχει δυνατό.



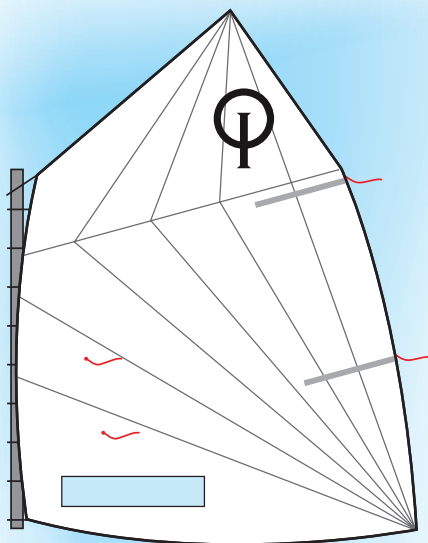
Μαλλάκια  
Ψέκασε τα μαλλάκια  
σου με spray ειλικόνης  
ή Mc Lube ώστε να μην  
κολλάνε στο πανί λόγω  
βροχής ή τούμπας.



## ΒΑΣΙΚΑ ΜΕΡΗ ΣΚΑΦΟΥΣ

Στην πράξη αυτό σημαίνει ότι όταν αρματώνουμε το πανί για **λίγο** αέρα το δέσιμο που πρέπει να κάνουμε με τα μανταράκια, είναι 5-6 κιλ. στα μανταράκια της κορυφής και του τάρτ του πανιού και 2 κιλ. στα μανταράκια που βρίσκονται στη μέση του καταρτιού.

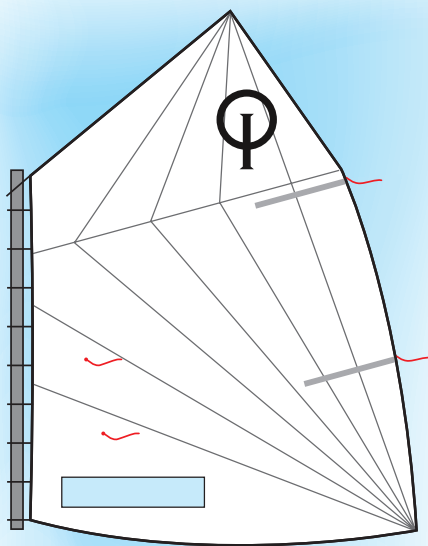
**Σε αυτή την περίπτωση το luff (γραντί) του πανιού χαρακτηρίζεται ως θετικό.**



Αδενής άνεμος  
Θετικό Luff

Αν ο αέρας είναι **μέτριος** ή θέλουμε να αρματώσουμε γρήγορα το πανί μας γιατί δεν έχουμε χρόνο ή δεν είμαστε απόλυτα σίγουροι για τις καιρικές συνθήκες, τότε σφίγγουμε όλα τα μανταράκια του πανιού ώστε η απόσταση που θα υπάρχει ανάμεσα στο κατάρτι και στο γραντί για όλα τα μανταράκια να είναι 4-5 κιλ.

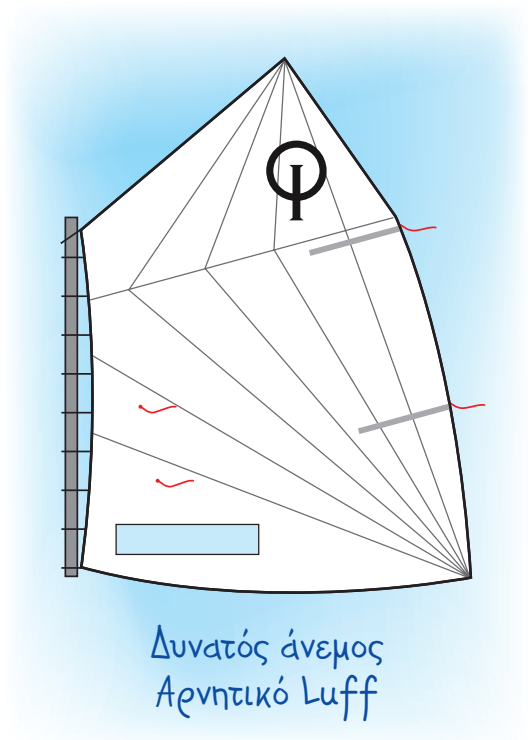
**Σε αυτή την περίπτωση το luff (γραντί) του πανιού χαρακτηρίζεται ως ουδέτερο.**



Μέτριος άνεμος  
Ουδέτερο Luff

Στην περίπτωση που φυσάει **δυνατός** άνεμος, τότε δένουμε το πανί μας με τον αντίθετο τρόπο απ' ότi το είχαμε δέσει στον ήλιο αέρα. Δηλαδή σφίγγουμε τα μανταράκια στην κορυφή και στο τακ του πανιού και τα μεσαία μανταράκια τα αφήνουμε ήλασκα 4-5 χιλ.

**Στην περίπτωση αυτή το luff (γραντί) του πανιού χαρακτηρίζεται ως αρνητικό.**



Δυνατός άνεμος  
Αρνητικό Luff

Συνολικά υπάρχουν 17 μανταράκια στο πανί μας και τα ορίζουμε  
ευνήδως ως τα βασικά:

2 μανταράκια της κορυφής,  
2 μανταράκια στο tack του πανιού  
και ένα μανταράκι στο clew

ύνολο 5 και 12 μανταράκια τριμαρίσματος  
(6 μάτσα και 6 κατάρτι).

**Ο κανονισμός της κλάσης του Όπτιμιστ αναφέρει ότi αν σου λείπει έστω και ένα μανταράκι στον αγώνα είσαι άκυρος. (στην πραγματικότητα αυτό που εφαρμόζεται από τους καταμετρητές σε μεγάλους αγώνες είναι να χρεωθείς με βαθμούς ποινής).**

## Καρίνα και τιμόνι

**Η** ιστορία των καρινοτίμονων έχει ως εξής: Η καρίνα και το τιμόνι τα παλιότερα χρόνια ήταν ξύλινα, αργότερα τα ξύλινα αυτά καρινοτίμονα τα "έντυσαν" με εποξική επιφάνεια, αφού παρατηρήθηκε ότι το ξύλο με τον καιρό φούσκωνε. Στη συνέχεια έγιναν πολυεστερικά στα οποία επιτρέπονταν να αλληλαθεί και το σχήμα από τον κατασκευαστή, όσο αφορά στα τιμόνια κυρίως, αφού στο σχήμα της καρίνας δεν μπορούσαν να γίνουν πολλά πράγματα. Έτσι, άλλα τιμόνια ήταν π.χ. σαν μισοφέγγαρο στο σημείο των βελονιών, στο κομμάτι δηλαδή που βρίσκονταν εκτός νερού και άλλα ήταν ευθεία σε όλο τους σχεδόν το μήκος.



Σύγχρονα καρινοτίμονα

Από την 1 Μαρτίου του 2005 ορίστηκε καθορισμένο σχήμα σε καρίνα και τιμόνι καθώς και υλικό κατασκευής το οποίο είναι foam core epoxy. Είναι εποξικά, διαφανή εξωτερικά και μέσα έχουν έναν αφρό στερεοποιημένο που τα κάνει πολύ ελαφριά. Στόχος ήταν να γίνει ενιαία κατασκευή από όλους τους κατασκευαστές καθώς και να πέσει η τιμή, που όμως δυστυχώς δεν έγινε καθώς η τιμή παρέμεινε στα ίδια επίπεδα.

Το μειονεκτήματά τους είναι, ότι λόγω της ελαφριάς κατασκευής τους είναι πιο εύκαμπτα. Ένα άλλο μειονέκτημα είναι ότι ο αφρός που έχουν εσωτερικά μετά από λίγο καιρό χρήσης, αρχίζει και μαυρίζει περιμετρικά.

Προσοχή πρέπει να δώσουμε στο τιμόνι, ώστε να μην γλιστράει η προέκταση στο χέρι μας γιατί κάτι τέτοιο θα μας δυσκολίψει στα τακ και στο ταξίδεμα. Γι' αυτό η προέκταση μας πρέπει να έχει στην άκρη της αντιγλιστρική επιφάνεια. Σε περίπτωση που κάτι τέτοιο δεν υπάρχει, μπορούμε να αγοράσουμε και να βάλουμε ή ο πιο απλός τρόπος είναι να βάλουμε ανά 3 εκ. περίπου ταινία (silver tape).



Ένα άλλο "τρωτό" σημείο στην προέκταση μας που πολλές φορές αποτελεί κίνδυνο να χάσουμε έναν αγώνα ή μια προπόνηση ιδίως αν φυσάει πολύ και πρέπει αναγκαστικά να κρεμόμαστε και να τιμονεύουμε το σκάφος, είναι ο σύνδεσμος της προέκτασης. Γι' αυτό πρέπει συχνά να τον ελέγχουμε. Καλό είναι να βάζουμε και ένα κομματάκι ψιλό λιάστικο δεξιά και αριστερά του "κουμπώματος" της προέκτασης πάνω στη λαγουδέρα, ώστε να μην αφήσουμε καμία πιθανότητα να ξεκουμπώσει το καπάκι και βγει η προέκταση από τη λαγουδέρα.

- Το βάρος του τιμονιού πρέπει να είναι τουλάχιστον 1,5 kg και της καρίνας 2 kg.
- Το μήκος της προέκτασης μαζί με τη λαγουδέρα πρέπει να είναι max 1,20μ.
- Απαγορεύονται οι προεκτάσεις carbon και τιτανίου.
- Η καρίνα μας πρέπει σύμφωνα με τους κανονισμούς να είναι δεμένη.

# ΤΡΙΜΑΡΙΣΜΑ

## Outhaul



**Τ**ο outhaul είναι το σύστημα που φερμάροντας το, ή λασκάροντάς το, ρυθμίζουμε το βάθος του πανιού στην ποδιά (σακούλιες). Έτσι αν φυσάει και δυσκολευόμαστε να κρατήσουμε το σκάφος, φερμάρουμε το outhaul, ενώ αν θέλουμε να μεγαλώσουμε το βάθος του πανιού, το λασκάρουμε.

Η δαγκάνα που ρυθμίζεται το outhaul βρίσκεται πάντα στη δεξήνεμη μεριά της μάτσας για ευκολία. Στο τελείωμα της μάτσας καλό είναι να βάλουμε ένα αυτοκόλλητο μέτρησης με νούμερα, για να ξέρουμε πόσο φέρμα ή λιάσκα είναι το outhaul, συγκριτικά με το που βρίσκεται το μανταράκι του clew κάθε φορά που το τριμάρουμε, ώστε να έχουμε ένα μέτρο σύγκρισης, ιδιαίτερα αν πρόκειται για συνθήκες που απαιτούν ειδικό χειρισμό. Μια λεπτομέρεια ακόμη που είναι πολύ σημαντική είναι κάνουμε στην άκρη του σχοινιού ένα κόμπο (οκτάρι), για να μην ξεπερνιέται το σχοινί από τη δαγκάνα.



## Contra - Vang

Το contra vang είναι το σύστημα που ρυθμίζει την ένταση στο γραντί (luff) του πανιού. Το σύστημα αυτό αποτελείται από ένα σχοινάκι μήκους 3 κιλά, το οποίο περνάει από την αριστερή και δεξιά μεριά της μάτσας στις άκρες του οποίου έχουμε κάνει κόμπο, για να μην ξεπεραστεί. Περνάει από έναν πείρο που βρίσκεται στη μέση του καταρτιού και ο σκοπός του είναι να κρατάει τη μάτσα ψηλά στο μπροστινό μέρος του πανιού (τάκ), αλλιώς συγχρόνως, να μην αφήνει το πίσω μέρος της μάτσας και του πανιού (clew), ιδίως στα πρύμα στον πολύ αέρα, να σηκωθεί ψηλά. Σε περίπτωση που το μήκος του σχοινιού είναι μεγάλο ή θέλουμε να σηκώσουμε τη μάτσα ψηλότερα (στο τακ του πανιού), περιστρέφουμε το σχοινάκι γύρω απ' τον εαυτό του μέχρι που φτάσει στο ικανοποιητικό μήκος και το βάζουμε στον πείρο. Κατά αυτόν τον τρόπο στο λίγο αέρα μεταφέρουμε το μέγιστο βάθος του πανιού πιο πρύμα, με αποτέλεσμα η γωνία μας στα όρτσα να είναι καλή. Σε πιο δυνατό αέρα λασκάρουμε το contra-vang ώστε το μέγιστο βάθος του πανιού να μεταφερθεί κατά 5%-10% πιο πλώρα, για να μειώσουμε την τάση να ορτσάρει το σκάφος (δηλαδή να αναγκαστούμε να χρησιμοποιήσουμε πολύ τιμόνι για να κρατήσουμε την πορεία μας).

Χρειάζεται όμως ιδιαίτερη προσοχή γιατί αν το λασκάρουμε πολύ, τότε θα δημιουργηθεί μια αντίθετη δύναμη στο πανί που θα πηγαίνει το σκάφος προς τα πίσω (drag) και κάτι τέτοιο δεν το θέλουμε.

Το ιδανικό σχήμα του πανιού είναι το βάθος του (κοιλιά) να βρίσκεται λίγο πιο μπροστά απ' τη μέση.

Το μανταράκι της μάτσας που βρίσκεται στο tack του πανιού είναι η μικρορύθμιση της τάσης του γραντιού (luff).

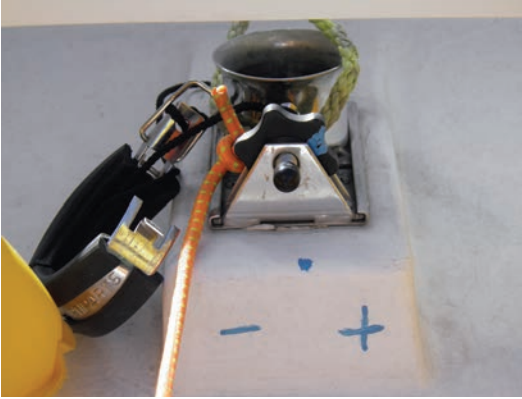


Όσο στρίβουμε το contra - vang τόσο η μάτσα ανεβαίνει

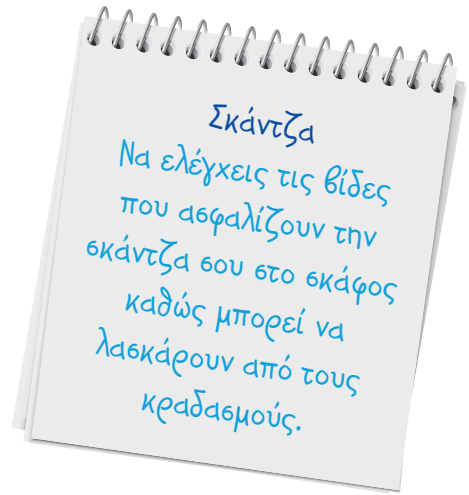
## Σκάτζα

Υπάρχουν δυο ειδών σκάτζες.

Η μια σκάτζα είναι με ποτήρι που διαθέτουν τα περισσότερα σκάφη και το κατάρτι μπαίνει περίπου 8 εκ. μέσα σ' αυτό.



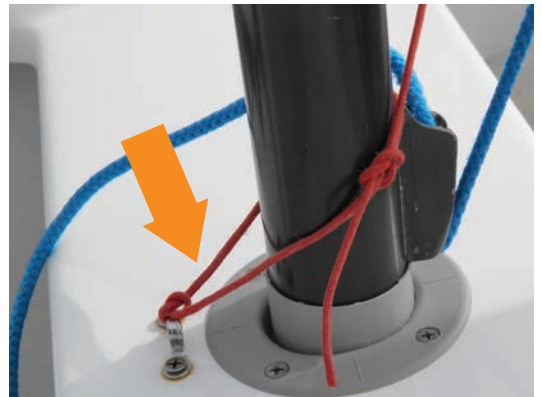
Το ποτήρι της σκάτζας και η ασφάλεια του άλμπουρου ώστε να μην φύγει το άλμπουρο από τη δέση του σε περίπτωση ανατροπής.



Η άλλη σκάτζα που υπάρχει τα τελευταία χρόνια είναι αυτή με το καρφί. Σε αυτού του είδους τη σκάτζα υπάρχει ένα καρφί στο οποίο μπαίνει μέσα του το κατάρτι. Τα κατάρτια που είναι γι' αυτού του είδους τη σκάτζα διαθέτουν μια τρύπα στο κάτω τους μέρος. Η σκάτζα αυτή είναι πιο ευαίσθητη σε σχέση με την προηγούμενη, αλλά έχει το πλεονέκτημα ότι οι τριβές είναι λιγότερες. Πρώτη φορά εμφανίστηκε στα σκάφη Finessa και από τότε την υιοθέτησαν και άλλες εταιρίες.



Σκάτζα με καρφί



Ασφάλεια καταρτιού που δένεται στον πάγκο

Η θέση της σκάντζας του σκάφους πριν κάθε αγώνα είναι πολύ σημαντική καθώς είναι ένας απ' τους πολλούς τρόπους για να ελέγξουμε την ισορροπία, την ταχύτητα και τη γωνία του σκάφους μας. Για να μετρήσουμε την κλίση του καταρτιού (rake), παίρνουμε μια άκαμπτη μετροταινία. Τοποθετούμε την άκρη της ταινίας στην κορυφή του καταρτιού και μετράμε ως το πίσω μέρος της πρύμης του σκάφους.

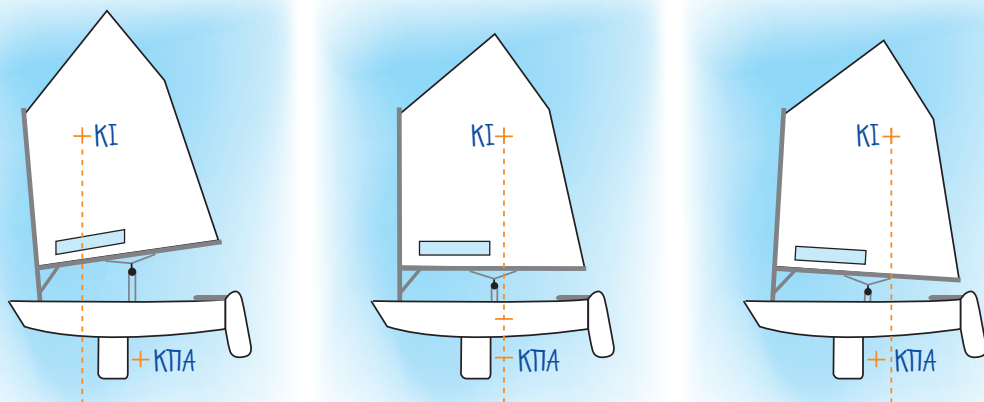


Το μέτρημα του rake ξεκινάει από την κορυφή του ... έως τη μέση της κουπασής της πρύμης άλμπουρου...

Πρέπει να θυμόμαστε να μετράμε με τον ίδιο τρόπο κάθε φορά, ώστε να μην υπάρχουν αποκλίσεις που οφείλονται σε διαφορετικό τρόπο μέτρησης. Γι' αυτό, καλό είναι το κατάρτι να βρίσκεται πάντα στο πρυμνίο μέρος του πάγκου την ώρα που μετράμε και να μην υπάρχει ένταση στο πανί από το πίκι ή το boom vang.

Αν δεν έχουμε χρόνο για να πειραματιστούμε με τη θέση του καταρτιού, αν και πρέπει να το κάνουμε γιατί αλλιάζει από αθλητή σε αθλητή (ανάλογα με το ύψος του, βάρος και τον τρόπο που κρεμιέται στον αέρα), τότε καλό είναι η σκάντζα να βρίσκεται σε τέτοιο σημείο που η απόσταση από την κορυφή του καταρτιού μέχρι την πρύμη, να είναι ανάμεσα σε 281 εκ.-284 εκ. αφού όπως έχει αποδειχθεί σε αυτόν τον μέσο όρο της απόστασης, το σκάφος είναι πιο αποδοτικό.

Πολλή συζήτηση γίνεται για το που πρέπει να βρίσκεται το κατάρτι όταν ο αθλητής είναι βαρύς και που, όταν είναι ελαφρύς. Η αλήθεια είναι ότι για να το βρει κάθε αθλητής, χρειάζεται πειραματισμό και δοκιμές σε συνεργασία με τον προπονητή του. Όταν ένας αθλητής π.χ. είναι ελαφρύς και οι καιρικές συνθήκες είναι δύσκολες, το σκάφος έχει την τάση να ορτσάρει εξαιτίας της κλίσης που αποκτά, αφού ο αθλητής αδυνατεί να το 'κρατήσει' με το χαμηλό βάρος του σώματος του. Γι' αυτό καλό είναι, η κλίση του καταρτιού να μεταφερθεί πιο πλώρα μετακινώντας το ποτήρι της σκάντζας πιο πίσω σε σχέση με το σκάφος, ώστε να κάνουμε το σκάφος να ποδίσει και να εξισορροπήσουμε αυτές τις δυνάμεις.



ΚΠΑ = Κέντρο Πλευρικής Αντίστασης, ΚΙ= Κέντρο Ιστιοφορίας

Αυτό βέβαια θα προκαλέσει πρόβλημα στα πρίμα καθώς το σκάφος θα έχει την τάση να "καρφώσει", γι' αυτό καλό θα είναι να μην σηκώσει ο αθλητής την καρίνα του πάνω από 10-15 εκ. ώστε να αποφύγει όσο γίνεται να συμβεί κάτι τέτοιο. Το κέντρο αντίστασης βρίσκεται πάντα στη μέση του σκάφους που είναι η καρίνα.

Ένας απλός οπτικός τρόπος να βεβαιωδούμε ότι η σκάντζα μας είναι σωστά ρυθμισμένη, είναι να δούμε αν τη στιγμή που έχουμε πάρει "μέσα" το πανί για τα όρτσα, η μάτσα βρίσκεται σε οριζόντια θέση σε σχέση με το εκάφος. Αν αισθανόμαστε το τιμόνι μας "βαρύ" καθώς ταξιδεύουμε, τότε πρέπει να μεγαλώσουμε το rake μας στρέφοντας τη ροδέλα της σκάντζας δεξιότερα.

Όσο δεξιότερα στρέφουμε τη ροδέλα της σκάντζας μας, τόσο εκείνη μετακινείται προς την πρύμη του σκάφους με αποτέλεσμα η κορυφή του καταρτιού να μετακινείται πιο πλώρα και το rake να μεγαλώνει. Ενώ αν οι στροφές μας είναι προς τα αριστερά, τότε η κορυφή του καταρτιού μεταφέρεται προς τα πρύμα με αποτέλεσμα το rake να μικραίνει. Φυσικά αυτό που προέχει πάντα είναι να κάνουμε σωστή ιστιοπλοΐα και να έχουμε την καλύτερη δυνατή απόδοση εφαρμόζοντας αυτά τα οποία ξέρουμε. Έτσι καλό είναι να μετράμε τη σκάντζα μας, αλλά να μην αποκτήσουμε και εμμονή μ' αυτή!

## Ανεμούρια ή Μαλλιάκια



**Τ**α μαλλιάκια είναι ο σύμβουλος μας για το αν έχουμε σωστά το πανί μας ή όχι. Μπορεί να μην ακούμε κάτι, στην ουσία όμως μας “μιλάνε”. Μας λένε πότε πρέπει να ποδίσουμε, πότε να ορτσάρουμε, πότε χρειάζεται να λασκάρουμε ή να φερμάρουμε το πανί. Κάθε πανί πρέπει να έχει τουλάχιστον ένα ζευγάρι μαλλιάκια.

Στην ουσία αυτό που κάνουν τα μαλλιάκια είναι να μας δείχνουν πώς ο άνεμος πέφτει στο πανί μας. Η θέση που παίρνουν τα μαλλιάκια είναι αποτέλεσμα δύο δικών μας ενεργειών:

- Από το τιμόνεμά μας και
- Από το τριμάρισμα που έχουμε κάνει στο πανί μας (π.χ πόσο λασκαρισμένο ή φερμαρισμένο είναι).

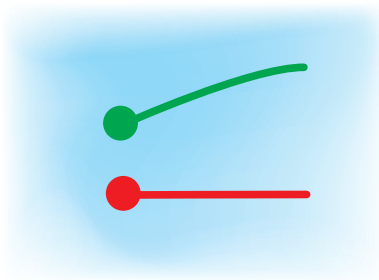
Η απόσταση που βάζουμε τα μαλλιάκια είναι 25-30 εκ από το γραντί του πανιού. Το ύψος που τα βάζουμε είναι λίγο πιο κάτω από τη μέση του πανιού. Πιο συγκεκριμένα, στο ύψος που βρίσκεται το κάτω μέρος του πικιού.

Συνηθίζεται, χωρίς φυσικά να είναι απαραίτητο, το μαλλιάκι που βρίσκεται στην δεξήνεμη μεριά του πανιού να είναι πράσινο και το μαλλιάκι που βρίσκεται στην αριστερήνεμη μεριά του πανιού να είναι κόκκινο. Τοποθετούνται στο πανί με αυτοκόλλητη ταινία.



## Όρτσα

- Στα όρτσα σου αν το σταβέντο μαηλλάκι (υπήνεμο) στέκει οριζόντια κοντά στο πανί, ενώ το σοφράνο (προσήνεμο) πετάει προς τα πάνω, σημαίνει ότι είσαι πολύ ορτσαρισμένος.
- Εάν το σοφράνο μαηλλάκι σου στέκει οριζόντια και το σταβέντο μαηλλάκι σου πετάει μακριά από το πανί, αυτό σημαίνει ότι έχεις περιθώρια να ορτσάρεις κι άλλο, αλλιώς αν θέλεις να κρατήσεις την πορεία σου, πρέπει να λιασκάρεις το πανί σου..
- Αν και τα δύο μαηλλάκια σου είναι κρεμασμένα κάτω, σημαίνει ότι έχεις ποδίσει πάρα πολύ και πρέπει να ορτσάρεις.
- Αν και τα δυο μαηλλάκια σου είναι οριζόντια σημαίνει πως ταξιδεύεις σωστά ή αν έχει πολύ αέρα επιτρέπεται να παίζει λιγάκι το σοφράνο..



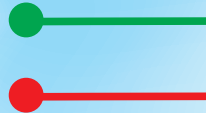
## Πλαγιοδρομία

- Στην πλαγιοδρομία πρέπει το σταβέντο σου μαηλάκι να στέκεται οριζόντια κολλητά στο πανί. Αν το δούμε και πετάει μακριά από το πανί ή κρεμάσει, τότε λασκάρουμε τη σκότα μέχρι να το δούμε να στέκεται οριζόντιο.
- Ένας πιο απλός τρόπος για να καταλάβουμε που πρέπει να βρίσκεται το πανί μας είναι να το λασκάρουμε μέχρι να αρχίσει να παίζει ελαφρώς στο μπροστινό του μέρος (γραντί). Μόλις παίζει λίγο, παίρνουμε τη σκότα μέσα ως το σημείο που σταματάει να παίζει.



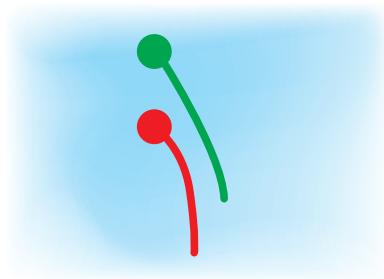
### Συμβουλή:

αν έχεις αμφιβολία για το πανί σου αν είναι ωστά τριμαρισμένο, τότε λασκάρε το, μέχρι να παίζει το σοφράνο μαλλάκι (παίζει το γραντί) και στη συνέχεια πάρτο λίγο μέχρι το σοφράνο να γίνει οριζόντιο.



## Πρύμα

- Στα πρύμα, τα μαηλάκια σου δεν δουλεύουν. Αυτό που σε βοηθάει όμως να ταξιδέψεις και να τριμάρεις το πανί σου ώστε η επιφάνεια του να είναι κάθετη στη διεύθυνση του ανέμου, είναι ο ανεμοδείκτης.



## Μαλλιάκια στον αετό του πανιού

Τα μαλλιάκια ή ανεμούρια (όταν το μαλλιάκι βρίσκεται στον αετό του συνθίζεται να το λέμε ανεμούρι) στον αετό του πανιού χρησιμεύουν πολύ διότι μπορούμε να καταλάβουμε το σχήμα που έχει ο αετός. Πόσο “κλειστός” ή “ανοιχτός” είναι δηλαδή. Το σχήμα του αετού επηρεάζεται κυρίως από το boom vang και από το πίκι.

Στα όρτσα σε συνθήκες μπουνάτσας επηρεάζεται και από την ένταση της σκότας.

### Όρτσα

Αν το μαλλιάκι που βρίσκεται στον αετό του πανιού στο ύψος της πάνω μπανέλιας, κρύβεται το περισσότερο διάστημα ή είναι συνέχεια κάτω, σημαίνει ότι το πανί είναι πολύ κλειστό και δεν υπάρχει σωστή αεροδυναμική. Αυτό θα έχει σαν αποτέλεσμα το σκάφος μας να είναι αργό. Αυτό που μπορούμε να κάνουμε είναι να αφήσουμε λίγο τη σκότα ή να πειραματιστούμε με την ένταση στο πίκι και το boom vang ώστε το ανεμούρι να παίζει ξανά.

Πιο απλά, για να μπορείς να το θυμηθείς, να έχεις κατά νου ότι η μάτσα και η πάνω μπανέλια πρέπει να βρίσκονται στο ίδιο επίπεδο (να είναι παράλληλες δηλαδή).

Στην περίπτωση που το μαλλιάκι ανεμίζει την περισσότερη ώρα και χάνεται μόνο για 1-2 δευτ., στο πίσω μέρος του πανιού, τότε σημαίνει πως έχουμε σωστό τριμάρισμα.

Σε μέτριο καιρό το πάνω μαλλιάκι του αετού επιτρέπεται να κρύβεται μέχρι και το 1/3 του χρόνου.

### Πηλαγιοδρομία

Στην πηλαγιοδρομία τα μαλλιάκια του αετού μπορούν επίσης να δουλέψουν και το ιδανικό είναι να ανεμίζουν συνέχεια.



## Ανεμοδείκτης

Ο ανεμοδείκτης στην κορυφή του καταρτιού είναι καθοριστικής σημασίας αφού σου δείχνει τη διεύθυνση του ανέμου. Η χρησιμότητα του εντοπίζεται στις ανοιχτές πλεύσεις κυρίως όπως τα πρύμα και τα δευτερόπρυμα. Υπάρχουν δύο τύποι ανεμοδεικτών. Ο πλαστικός (όπως στη φωτογραφία παρακάτω) και το πανί σημαδάκι. Και οι δύο τύποι έχουν την ίδια ακριβώς χρησιμότητα και η λειτουργία τους είναι να μας πληροφορούν ώστε να μην ταξιδεύουμε στη λεγόμενη "νεκρή γωνία" στα πρύμα. Πρέπει να προσέχουμε όταν τα σκάφη έχουν κλίση και πλησιάζουν μεταξύ τους π.χ. στα πρύμα, δεξήνεμο και αριστερήνεμο. Σε αυτήν την περίπτωση οι ανεμοδείκτες μπορεί να έρθουν σε επαφή μεταξύ τους, με αποτέλεσμα να γίνει ζημιά.



Ο ανεμοδείκτης στερεώνεται στο κατάρτι είτε από τις τρύπες που περνάνε τα βελόνια και στηρίζεται με αυτό τον τρόπο πάνω τους, είτε τοποθετείται κατά τέτοιο τρόπο ώστε να στηρίζεται στο οριζόντιο και διαγώνιο σχοινάκι της κορυφής του καταρτιού.





Photo: Matias Capizzano





# ΧΕΙΡΙΣΜΟΙ ΣΚΑΦΟΥΣ

## Ανέλκυση – Καθέλκυση σκάφους

Σε αυτή την ενέργεια ο αθλητής, ειδικά αν είναι αρχάριος, χρειάζεται να προσέχει πολύ και να ζητήσει βοήθεια από τους συναθλητές του για να “ρίξει” το σκάφος στο νερό ή να το βγάλει από το νερό, καθώς εκεί γίνονται πολλές φορές ζημιές.



### Καθέλκυση

Καθώς ο αθλητής φτάνει στην άκρη της γλίστρας με το τρέιλερ και το σκάφος του, κάνει τις ακόλουθες ενέργειες:

- Βάζει το τιμόνι του στο σκάφος
- Ρίχνει το σκάφος με τη βοήθεια του συναθλητή του ή του προπονητή του στο νερό.





- Ο βοηθός κρατάει το σκάφος και ο αθλητής βάζει την καρίνα.



- Αφού γίνουν αυτές οι ενέργειες, ο αθλητής είναι έτοιμος να φύγει από τη γλίστρα, οπότε κάθεται στη σοφράνο μεριά και ποδίζει.



Πολλές φορές όταν ο άνεμος είναι δυνατός, ακόμη και οι πιο έμπειροι αθλητές χρειάζονται βοήθεια για να ρίξουν τα σκάφη στο νερό.

Επίσης καλό είναι στην περίπτωση που ο αέρας είναι δυνατός, τη σκότα να τη βάζουμε όταν το σκάφος είναι μέσα στο νερό για ν' αποφύγουμε ενδεχόμενη τούμπα στη στεριά.

Και μην ξεχνάς...  
ΠΟΤΕ ΜΗΝ ΦΕΥΓΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ  
ΣΤΕΡΙΑ ΧΩΡΙΣ ΝΑ ΕΧΕΙΣ  
ΒΑΛΕΙ ΣΩΣΤΙΒΙΟ!!!

Το σωσίβιο πρέπει να έχει πάνω  
του οπωσδήποτε δεμένη μια  
εφυρίχτρα.





## Ανέλικυση

- Πρέπει να υπάρχει κάποιος στη γλίστρα ώστε να μας φέρει το τρέιλερ.



- Για να φτάσουμε στο σημείο της ανέλικσης (βγάλσιμο του σκάφους) πρέπει να καταφέρουμε πρώτα να το σταματήσουμε κοντά στη γλίστρα.



- Αυτό θα το πραγματοποιήσουμε αν ορθοπλωρίσουμε το σκάφος στο καιρό και πιάσουμε την εξέδρα.

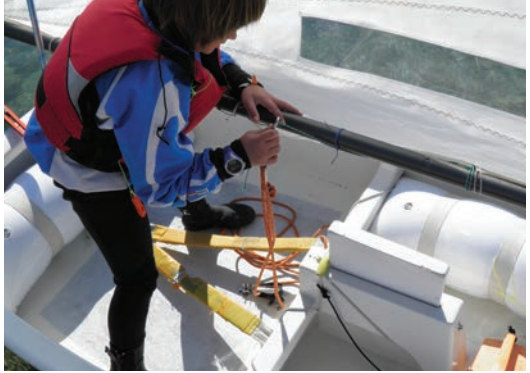
- Εδώ χρειάζεται προσοχή ώστε να μην πιαστούν τα δάκτυλα μας ανάμεσα στο σκάφος και στη γλίστρα.



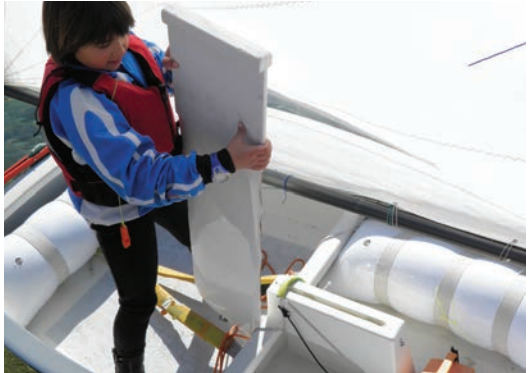
- Αφού ακινητοποιηθεί το σκάφος, ο συναθλητής ή ο προπονητής μας κρατάει το σκάφος και τότε εμείς:



- Βγάζουμε το κλειδάκι της σκότας



- Βγάζουμε την καρίνα



- Σηκώνουμε με βοήθεια το σκάφος μας, αν δεν τα καταφέρνουμε μόνοι μας, και βγάζουμε το τιμόνι μας.



## Αναστροφή ή Τακ

### Λίγος αέρας

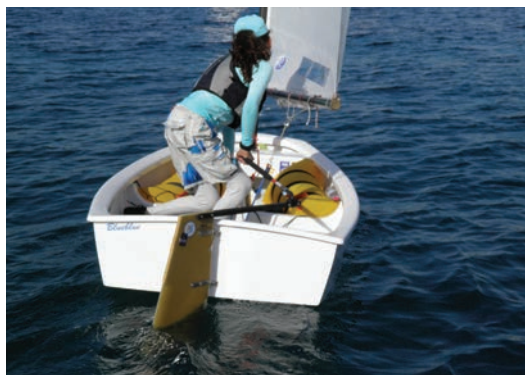
Είναι η μετακίνηση του πανιού από τη μια μεριά του σκάφους στην άλλη, με την κίνηση του τιμονιού να ακολουθεί την πορεία του ορτσαρίσματος. Όταν η ένταση του αέρα είναι χαμηλή για να το πετύχουμε αυτό βοηθάμε με την κίνηση του κορμιού μας (rolling). Για να αρχίσουμε το τακ πρέπει να είμαστε σίγουροι ότι δεν υπάρχουν άλλα σκάφη δίπλα μας, ειδικά αν μετά την ολοκλήρωση του τακ γίνουμε αριστερήνεμοι, οπότε χάνουμε την προτεραιότητα.

- Ταξιδεύουμε όρτσα, με την άκρη της μάτσας να βρίσκεται πάνω από τη γωνία της πρύμης του σκάφους μας.



- Αν ο αθλητής είναι ελαφρύς τότε πηγαίνει προς τη σταβέντο μεριά του σκάφους και μετά κάθετα πάλι σοφράνο, προκειμένου να αποκτήσει μεγαλύτερη δύναμη το σκάφος τη στιγμή του σοφρανίσματος (rolling). Την ίδια στιγμή ορτσάει.

Αν ο αθλητής είναι βαρύτερος δεν είναι απαραίτητο να πάει σταβέντο.



- Τραβάμε το σκάφος μέχρι το νερό να είναι στο όριο να μπει στο σκάφος. Την ίδια στιγμή περνάμε το χέρι που κρατάει το τιμόνι στην απέναντι μεριά, ώστε να τραβήξουμε το κορμί μας πάνω, ενώ το σώμα μας και το βλέμμα μας είναι στραμμένα προς τα εμπρός.





- Μεταφερόμαστε στη σοφράνο μεριά ενώ το πανί μας το έχουμε λιασκάρει ελαφρά για να βγούμε λίγο πιο ποδισμένοι μετά το τακ, ώστε να έχουμε καλύτερη ταχύτητα και να μην "κολληθεί" το σκάφος. Πολύ σημαντικό είναι σε αυτή τη φάση και σε όλη τη διάρκεια του τραβήγματος το τιμόνι μας να είναι όσο πιο ίσιο γίνεται.



- Καθόμαστε στην κουπαστή του σκάφους ή μέσα γονατιστοί στη σοφράνο μεριά, ενώ προοδευτικά παίρνουμε τη σκότα μας μέχρι να βρεθεί η μάτσα πάνω από τη γωνία της πρύμνης του σκάφους, ώστε να έχουμε τη σωστή θέση του πανιού για τα όρτσα. Εκείνη τη στιγμή γίνεται και η αλλαγή των χεριών μας.



- Αν κατά την αναστροφή έχουν μπει νερά, καθόμαστε πάνω στη σοφράνο κουπαστή ώστε να μαζευτούν από τη μεριά μας και τα βγάζουμε με το κουβαδάκι μας. Τη σκότα σε αυτή την περίπτωση την κρατάει το χέρι που κρατάει και το τιμόνι.



## Μέτριος αέρας

Σε μέτριο αέρα για να είναι καλό το τακ, πρέπει το σκάφος να έχει ταχύτητα.

Τα βήματα που πρέπει να κάνουμε δεν αλληλάζουν και πολύ ως προς τη σειρά. Η διαφορά με τον λίγο αέρα είναι ότι η μετακίνηση στην άλλη μεριά πρέπει να είναι πιο γρήγορη και τα τραβήγματα να είναι λιγότερο δυνατά.



## Δυνατός αέρας

Στον πολύ αέρα πρέπει να προσέξουμε την ώρα που κάνουμε το τακ να μην έρχεται σπιλιάδα, καθώς και τη στιγμή που αρχίζει το τακ, το σκάφος μας να είναι όσο πιο ίσιο γίνεται (δηλαδή να έχει λίγο λοφάρι). Οι βαρύτεροι ιστιοπλόοι πρέπει να κάθονται πιο πίσω στο σκάφος.

Σε σχέση με τις δύο προηγούμενες περιπτώσεις του λίγου και μέτριου αέρα, τη σκότα πρέπει να τη λασκάρουμε τη στιγμή που σχεδόν το σκάφος έχει ορθοπλωρίσει, και η αλληλαγή των χεριών μας (στη σκότα και στην προέκταση) να γίνεται αφού έχουμε κρεμαστεί πρώτα όσο πιο έξω μπορούμε. Ανάλογα με την κλίση του σκάφους κάθε στιγμή της μανούβρας, ρυθμίζουμε το πόσο μέσα ή έξω αφήνουμε τη σκότα.

## Υποτροφή ή Πότζα

### Λίγος αέρας

Είναι η διαδικασία μετακίνησης του πανιού στα πρύμα από τη μια μεριά του σκάφους στην άλλη, με την κίνηση του τιμονιού να ακολουθεί την πορεία του ποδίσματος. Στο λίγο αέρα για να το πετύχουμε αυτό καλύτερα και αποδοτικότερα, χρειάζεται και η βοήθεια με την κίνηση του σώματος μας (rolling). Ας δούμε την κίνηση βήμα-βήμα:

- Καθώς πηγαίνουμε πρύμα και έχουμε το σκάφος σοφρανισμένο, η πρώτη κίνηση που πρέπει να κάνουμε για να γίνει η πότζα, είναι να κατεβάσουμε την καρίνα.



- Η καρίνα στον λίγο αέρα βρίσκεται σε ύψος μεγαλύτερο από εκείνο της μάτσας και στη πότζα θα "χτυπήσει" πάνω της.



- Το επόμενο βήμα είναι να φερμάρουμε τη σκότα λίγο περισσότερο από τις 90° που βρίσκεται το πανί στα πρύμα και αφού κάνουμε ήρεμες κινήσεις, ώστε να μην πέσει η ταχύτητα του σκάφους, πιάνουμε τη σκότα και από τις τρεις διαδρομές της.



- Αφού το κάνουμε αυτό, καθόμαστε πάλι σοφράνο τραβώντας με λίγο παραπάνω δύναμη τη σκότα και το κορμί μας, προς την σοφράνο μεριά (rolling).



- Το τιμόνι μας ποδίζει ελαφρά, αλλά ουσιαστικά η αλλαγή της κατεύθυνσης πρέπει να γίνει με το τράβηγμα του κορμιού μας, γιατί όσο περισσότερο χρησιμοποιούμε το τιμόνι μας στις μανούβρες, τόσο περισσότερο κόβουμε την ταχύτητα του σκάφους μας. Η αλλαγή της θέσης του τιμονιού λειτουργεί σαν φρένο για το σκάφος. Τη στιγμή αυτή το σκάφος το έχουμε σοφρανίσει το μέγιστο δυνατό, και η μάτσα έρχεται προς τα εμάς.



## ΧΕΙΡΙΣΜΟΙ ΣΚΑΦΟΥΣ

- Αυτή η φάση είναι και η πιο καθοριστική, καθώς η δύναμη που θα κουπαστάρουμε το σκάφος έχει πολύ μεγάλη σημασία. Αν η δύναμη είναι μεγάλη τότε θα αναγκαστούμε να "βάλουμε" πολύ τιμόνι για να μην τουμπάρει το σκάφος και θα μπουν πολλή νερά από την παλιά σοφράνο μεριά. Το να μπουν λίγα νερά σε μια καλή rolling πόντζα είναι σχεδόν αναπόφευκτο, αυτό που πρέπει να προσέξουμε όμως, είναι να μην είναι πολλή.

- Αυτό που έχει σημασία είναι σε όλη τη διαδικασία το τιμόνι να είναι όσο πιο ίσιο γίνεται. Κρατώντας το τιμόνι από την προέκταση περνάμε ήρεμα στην καινούργια σοφράνο μεριά ρίχνοντας το βάρος μας στο πίσω πόδι (εκείνο που είναι πιο κοντά στην πρύμη του σκάφους).

- Καθόμαστε απαλά στο σκάφος και αηλάζουμε χέρια πίσω από την πηλάτη, μεταξύ του χεριού που κρατάει τη σκότα και του χεριού που κρατούσε μέχρι τώρα το τιμόνι.

- Σε περίπτωση που έχουν μπει νερά από την πόντζα τα βγάζουμε εύκολα ταξιδεύοντας, καθώς το σκάφος είναι ήδη κουπασταρισμένο από τη μεριά μας.





## Μέτριος αέρας

Όσο ο άνεμος δυναμώνει οι προτεραιότητες αλληλάζουν. Αυτό που έχει σημασία είναι να είμαστε συγκεντρωμένοι και να έχουμε τον έλεγχο του σκάφους καθώς κάνουμε την πότζα.

Τα βήματα που πρέπει να κάνουμε είναι περίπου τα ίδια με όσα αναφέραμε παραπάνω. Όμως η δύναμη του τραβήγματός του σκάφους (rolling) δεν χρειάζεται να είναι μεγάλη, καθώς το πέρασμα μας στην απέναντι μεριά γίνεται πιο γρήγορα από ότι στο λίγο αέρα.

## Δυνατός αέρας

Στο δυνατό αέρα, στα πρύμα, φαίνεται όσο σε καμία άλλη πλεύση η προετοιμασία που έχουμε κάνει και η ισορροπία που έχουμε στο σκάφος μας. Αυτό που έχει σημασία είναι να κρατάμε το σκάφος σταθερό.

Το σώμα μας πρέπει να είναι διαρκώς σε κίνηση και να μετακινείται ανάλογα με την κατάσταση. Μπροστά αν θέλουμε π.χ να πάρουμε ένα πλανάρισμα, πίσω αν το σκάφος μας πάει να καρφώσει, στη σταβέντο μεριά αν πάει να ανατραπεί από σοφράνο (που είναι και το πιθανότερο).

Το τιμόνι το κρατάμε από τη λαγουδέρα και όχι από την προέκταση για να έχουμε καλύτερο έλεγχο του σκάφους και πιο άμεση ανταπόκριση. Εξάλλου, κάτι τέτοιο βολεύει καθώς καθόμαστε κοντά στην πρύμη την περισσότερη ώρα για να μην καρφώσει το σκάφος.

Αν οι καιρικές συνθήκες γίνουν ακραίες για κάποιο λόγο, τότε πιο ασφαλιές είναι να ορτσάρουμε λίγο και να πάμε δευτερόπρυμα ή ακόμη και ανοιχτή πηλαγοδρομία. Αυτό θα δώσει μεγαλύτερη σταθερότητα στο σκάφος και θα βοηθήσει να μην τουμπάρουμε. Κάποιες στιγμές κερδίζουμε περισσότερο αν καταφέρουμε να κρατήσουμε το σκάφος "ζωντανό", παρά να ρισκάρουμε και να ανατραπεί.

Αυτό που πρέπει να κοιτάμε στον πολύ αέρα είναι να μην έρχεται σπιλιάδα πίσω μας, πριν από την εκτέλεση της πότζας, καθώς και όταν κάνουμε την πότζα το σκάφος να είναι σε πλανάρισμα ώστε να έχουμε μεγαλύτερη ταχύτητα και έτσι να λιγοστεύει η ένταση του αέρα στο σκάφος (λιγότερος φαινόμενος άνεμος).

Πριν από κάθε πότζα να είσαι  
είγουρος ότι θα την πετύχεις και να  
έχεις αυτοπεποίθηση. Αν ξεκινάς την  
πότζα σου με τη εκέψη ότι το σκάφος  
σου θα ανατραπεί, τότε κατά ένα  
μεγάλο ποσοστό, πάνω από 50% αυτό  
θα συμβεί.





## Ανατροπή του σκάφους και επαναφορά

Η ανατροπή του σκάφους είναι μέρος της ιστιοπλοΐας. Ένα σκάφος δεν είναι δύσκολο να ανατραπεί, ιδιαίτέρως αν το ταξιδεύεις στα όρια του.



- Σε περίπτωση που συμβεί αυτό, πάμε να ξετουμπάρουμε το σκάφος μας από τη σοφράνο μεριά του πανιού (πρέπει να φυσάει δηλαδή ο αέρας την πλάτη μας). Κατά την επαναφορά του σκάφους ο άνεμος πρέπει να είναι στην πλάτη του αθλητή. Σε περίπτωση που η καρίνα είναι μέσα στο σκάφος, την τραβάμε ώστε να βγει όλη η επιφάνεια της έξω.

- Πιάνουμε την καρίνα όσο πιο ψηλά μπορούμε.



- Τραβάμε, κοντράροντας τα πόδια μας ή τα γόνατα μας στο σκάφος ανάλογα με το ύψος μας.



- Όταν βρεθούμε μέσα στο νερό, τραβάμε το σκάφος με τα χέρια μας όσο πιο δυνατά μπορούμε.



- Προσπαθούμε να βάλουμε όσο περισσότερο βάρος του κορμιού μας μπορούμε πάνω στην καρίνα, για να επανέλθει το σκάφος.



- Το σκάφος αρχίζει τότε και επανέρχεται. Τότε θα αρχίσει να ορτσάρει γιατί είναι χωρίς διακυβέρνηση αφού είμαστε στο νερό ακόμη και επομένως πάει να ορθοπλωρίσει. Εκεί χρειάζεται προσοχή, γιατί μπορεί να χρειαστεί να το στρέψουμε κοιλυμπώντας, ώστε να μην φουσκώσει το πανί από την αντίθετη μεριά που βρισκόμαστε και πάρει περισσότερα νερά, ή ξανατουμπάρει.



## ΧΕΙΡΙΣΜΟΙ ΣΚΑΦΟΥΣ

- Πιανόμαστε από το σκάφος και τραβώντας ανεβαίνουμε. Αν δεν είμαστε πολύ ψηλοί ή δυνατοί για να μπορούμε κατευθείαν, τραβιόμαστε από μια από τις δύο ζώνες κρεμάσματος.



- Μπαίνουμε μέσα και ανεβάζουμε τα κουβαδάκια στο σκάφος αν είναι στο νερό. Με ηυγισμένα γόνατα βγάζουμε τα νερά όσο πιο γρήγορά μπορούμε και με τα δύο κουβαδάκια. Τα νερά που βγάζουμε από το σκάφος τα ρίχνουμε πάντα από τη σταβέντο μεριά στη θάλασσα (μεριά που βρίσκεται το πανί μας).



**Δεν μπαίνουμε στο σκάφος απο τη μεριά που είναι το πανί (λάθος μεριά) γιατί είναι σίγουρο ότι θα μπουνε πολλή νερά και υπάρχει περίπτωση να ανατραπεί ξανά!**



Μη φοβάσαι την τούμπα,  
μαθαίνεις τα όρια του  
εκάφους σου με αυτό τον  
τρόπο.  
Αν τουμπάρεις... χαμογέλα.









# ΠΑΡΕΛΚΟΜΕΝΑ

## Κουβαδάκια

**Ε**πειδή το Όπτιμιστ δεν διαθέτει βάνες όπως όλα σχεδόν τα υπόλοιπα ιστιοπλοϊκά σκάφη για να φεύγουν τα νερά, πρέπει να βρούμε εμείς κάτι ώστε να απομακρύνουμε τα νερά από το σκάφος μας. Αυτό το "κάτι" είναι το λεγόμενο, στην ιστιοπλοϊκή διάλεκτο, κουβαδάκι.

Το κουβαδάκι το αγοράζουμε ή μπορούμε να το κατασκευάσουμε και μόνοι μας κόβοντας ένα πλαστικό πεντάλιτρο δοχείο κατά τέτοιο τρόπο ώστε να είναι τετραγωνισμένο και να μπορεί να πάρει όσο το δυνατόν περισσότερο νερό.



Πρέπει να το δέσουμε με ένα σχοινί ή λάστιχο (υποχρεωτικό από την ΙΟΔΑ) περίπου 1,5 μέτρο μήκους, είτε από το πίσω μέρος της θήκης της καρίνας, είτε από τον ιμάντα των πηλιριών μπαλονιών. Έτσι σε περίπτωση που ανατραπεί το σκάφος, να μη χαθεί και δεν μπορούμε να βγάλουμε τα νερά.



## Σημιαίκι ενστάσεων

Στα περισσότερα πρωταθλήματα εάν υπάρχει ένσταση κατά την ιστιοδρομία, είναι υποχρεωτικό να δείξουμε τη σημαία ένστασης και να φωνάξουμε ένσταση! Το σημαίκι συνήθως το κρεμάμε στη μάτσα ώστε να είναι ευδιάκριτο όταν το ανοίγουμε.



Το σημαίκι των ενστάσεων για το Όπτιμιστ είναι υποχρεωτικό από την IODA, ενώ η ISAF δεν θεωρεί την επίδειξη του υποχρεωτική σε σκάφη μικρότερα από 6 μέτρα.

Έχε μαζί σου πάντα ένα  
μολύβι στο εκάφος για να  
σημειώσεις αν χρειαστεί τα  
εκάφη που είναι μπροστά σου  
ή πίσω σου σε περίπτωση που  
τερματίσετε πολλά εκάφη  
μαζί και σε χάσει το πλοίο  
τερματισμού- ή αν χρειαστεί  
να κάνεις ένσταση για να  
θυμάσαι τον αριθμό του  
άλλου εκάφους.

## Κουπί

Στην περίπτωση που δεν πνέει άνεμος και δεν έχουμε καμία δύναμη κίνησης του σκάφους μας, τότε αναγκαστικά πρέπει να βρούμε άλλο τρόπο να επιστρέψουμε στον όμιλό μας. Η ελαφριά κατασκευή του Όπτιμιστ μας επιτρέπει με τη χρήση ενός ειδικού κουπιού (όπως στην παρακάτω φωτο), να αναπτύξουμε μια ικανοποιητική ταχύτητα εύκολα, χωρίς ιδιαίτερο κόπο. Το κουπί μας πρέπει σύμφωνα με τον κανονισμό της κλάσης να είναι δεμένο.

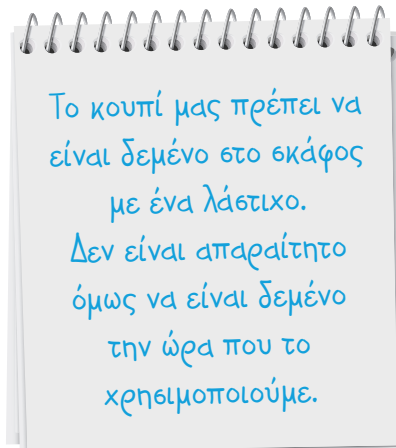


Ο αθλητής κάνει κουπί



Ο αθλητής κάνει γουργούλα

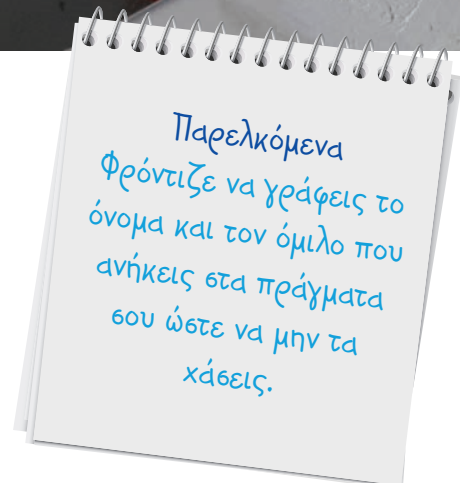
Ένας άλλος τρόπος είναι να κουνάμε δεξιά αριστερά γρήγορα το τιμόνι του σκάφους, η λεγόμενη "γουργούλα". Αυτό όμως δεν είναι ότι καλύτερο για τα βελόνια του σκάφους, ούτε για το τιμόνι μας.





## Μπαρούμα

**Ο** πιο τυχεροί που θα ρυμουλκηθούν από τον προπονητή τους πρέπει να προσέχουν να είναι η μπαρούμα τους σωστά δεμένη και να έχει το κατάλληλο μήκος. Το σχοινί της ρυμούλκησης πρέπει να έχει μήκος τουλάχιστον 8 μέτρα και να επιπλέει. Η διάμετρός της πρέπει να είναι 5 χιλ. Η άκρη του σχοινού δεν πρέπει να είναι δεμένη στην πλώρη του σκάφους που είναι η τρύπα, γιατί υπάρχουν πολλές πιθανότητες να σπάσει το πλαστικό. Ιδιαίτερα αν είναι αρκετά τα σκάφη που ρυμουλκούνται. Έτσι είναι καλύτερα να τη δένουμε στο τμήμα του καταρτιού που βρίσκεται ανάμεσα στον πάγκο και την σκάντζα. Αν τα σκάφη είναι πολλά τότε δένονται αναγκαστικά και στο κατάρτι πάνω από το σημείο του πάγκου. Κάθε επόμενο σκάφος, δένει την καντηλίτσα του στην καντηλίτσα ρυμούλκησης του μπροστινού του σκάφους.





## Τρέιλερ

Το πιο σημαντικό εξάρτημα που έρχεται σε άμεση επαφή με το σκάφος μας είναι το τρέιλερ. Πάνω στο τρέιλερ βρίσκεται το σκάφος μας τη μεγαλύτερη διάρκεια της ζωής του. Για να κάνουμε τη ζωή μας πιο εύκολη και για να μην έχει πρόβλημα το σκάφος μας, πρέπει να προσέξουμε μερικά απλά πράγματα:



- Τα λάστιχα να είναι φουσκωμένα και να έχουμε τις σωστές ροδέλες και ασφάλειες στις άκρες του.
- Να υπάρχουν όλα τα προστατευτικά μαξιλαράκια στα σημεία που έρχεται σε επαφή το σκάφος με το τρέιλερ ή αν υπάρχει ιμάντας να είναι σε καλή κατάσταση.
- Είναι προτιμότερο να είναι σπαστό γιατί είναι πιο βολικό στη μεταφορά του.

## Φόρτωμα και ξεφόρτωμα σκάφους



**Α**ν έχουμε σκοπό να φορτώσουμε το σκάφος μας στο τρέιλερ ή στο αυτοκίνητο, δεν πρέπει να ξεχάσουμε να προμηθευτούμε για το φόρτωμα του σκάφους δύο βασικά πράγματα. Αυτά είναι: Οι δυο ιμάντες που θα φροντίσουν για το ασφαλές δέσιμο του σκάφους κατά τη διάρκεια της μεταφοράς, και οι μαλακές σφήνες (μαλακώματα) τις οποίες θα τοποθετήσουμε κάτω από τα σημεία που 'πατάει' το σκάφος ώστε να μην το 'πληγώσουν' ή του αφήσουν σημάδια.

Οι σφήνες μπορεί να είναι ή τέσσερα κομμάτια πανιά (υφάσματος) ή τέσσερα σφουγγάρια. Απαραίτητη προϋπόθεση φυσικά είναι τη στιγμή του φορτώματος και του ξεφορτώματος να έχουμε τη βοήθεια των συναθλητών μας, ώστε να μηδενίσουμε την πιθανότητα να πέσει το σκάφος στο έδαφος και να πάθει ζημιά. Όσοι περισσότεροι τόσο καλύτερα, ειδικά αν πρόκειται για τα ψηλά ράφια στο τρέιλερ.

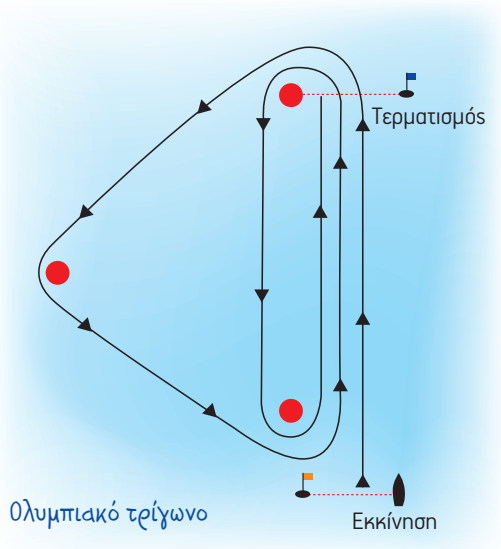
Αν το σκάφος έχει να διανύσει μεγάλη απόσταση φορτωμένο, καλό είναι να έχουμε βάλει πάνω και κάτω κάλυμμα, για να αποφύγουμε πετραδάκια που μπορεί να πεταχτούν από το δρόμο, καθώς και μυγάκια τα οποία συνήθως έχουν μετωπική σύγκρουση με την επιφάνεια του σκάφους μας.

# ΑΓΩΝΕΣ

**Α**φού λοιπόν προετοιμάσουμε το σκάφος μας ώστε να είναι σωστό σύμφωνα με όλα όσα αναφέραμε προηγουμένως... είμαστε έτοιμοι για προπόνηση.

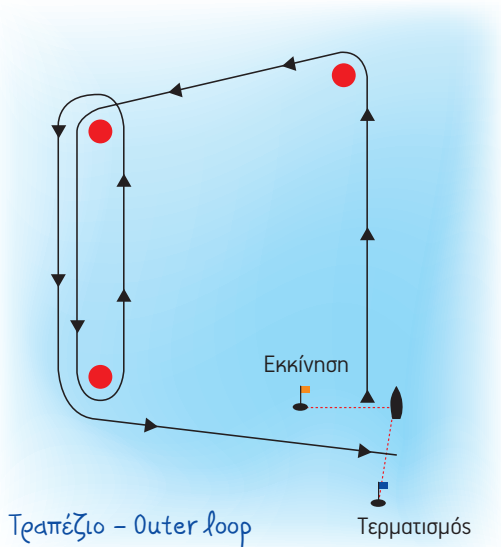
Η καλύτερη προπόνηση για να επιβεβαιώσουμε την επίδοσή μας είναι οι αγώνες και οι πλεύσεις που περιλαμβάνουν, όρτσα, πηλαγιοδρομίες, πρύμα.

Παλαιότερα η καθιερωμένη διαδρομή αγώνων ήταν το **Ολυμπιακό τρίγωνο**.



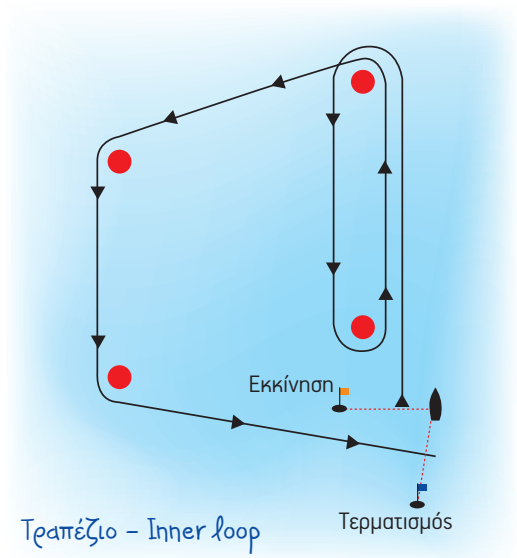
Τα τελευταία χρόνια η διαδρομή αυτή έχει αλλιάξει και στους περισσότερους αγώνες έχει καθιερωθεί η διαδρομή σε σχήμα **τραπέζιου**.

Αυτή η διαδρομή λέγεται **Outer loop**.



Υπάρχει επίσης και μια εναλλακτική διαδρομή, το **Inner loop**.

Ο λόγος που οι διαδρομές έγιναν σε μορφή τραπέζιου είναι ότι ο αγώνας διαρκεί λιγότερη ώρα και έτσι μπορούμε να κάνουμε περισσότερες κούρσες. Επίσης αν ο αριθμός των σκαφών είναι πολύ μεγάλος είναι εύκολο ο στόλος να χωριστεί σε δύο ομάδες, ώστε η μία ομάδα να τρέχει στη διαδρομή Inner loop και η άλλη στην Outer loop.



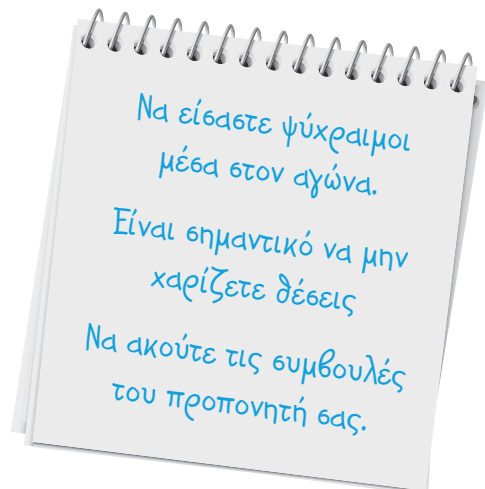
**Η διαδικασία της εκκίνησης είναι πλέον 5λεπτό - 4λεπτο - κανόνας λεπτού και εκκίνηση.**

## Σύστημα βαθμολογίας

Το άθροισμα από τις θέσεις που έχουμε φέρει σε κάθε κούρσα είναι η βαθμολογία μας στον αγώνα. Ο πρώτος παίρνει 1 βαθμό, ο δεύτερος 2 κ.ο.κ.

Όποιος έχει τους λιγότερους βαθμούς είναι ο νικητής.

Ανάλογα με την προκήρυξη του αγώνα έχουμε την δυνατότητα να πετάξουμε κάποιες φορές τη βαθμολογία του χειρότερου μας αγώνα.





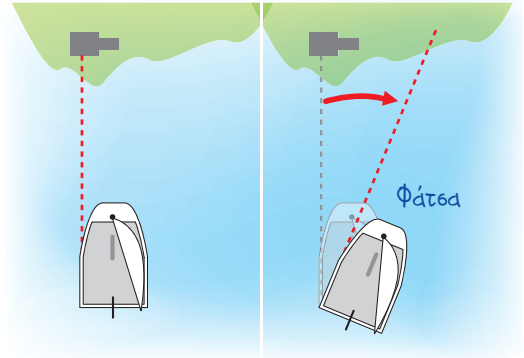
## Βασικές αρχές τακτικής

Ένας πολύ σημαντικός παράγοντας για να έχουμε καλά αποτελέσματα στους αγώνες είναι να μάθουμε να καταλαβαίνουμε και να ταξιδεύουμε τις φάτσες και τα σιγόντα.

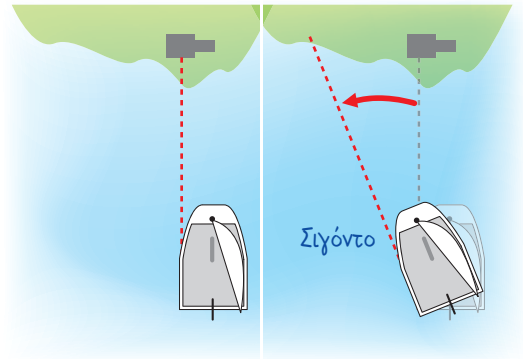
### Φάτσα – Σιγόντο

Όταν ταξιδεύουμε με τα μαηλάκια μας παράλληλα, βάζουμε ένα στόχο μπροστά μας. Το πως θα βάλουμε το στόχο θέλει ιδιαίτερη προσοχή! Πρέπει το μάτι μας να κοιτάει ευθεία μπροστά μας μέχρι να βρούμε ένα σταθερό σημείο στον ορίζοντα (πχ. ένα λόφο, μία πολυκατοικία, κάτι ευδιάκριτο που να μην κινείται). Αυτή είναι η πορεία μας.

Αν δούμε μετά από λίγο ότι ταξιδεύουμε κάτω από το σημάδι μας και αφού πάντα τα μαηλάκια μας είναι παράλληλα αυτό είναι φάτσα.



Εάν πηγαίνουμε πάνω από το σημάδι μας αυτό είναι σιγόντο.



Πάντα όταν ταξιδεύουμε  
βάζουμε σημάδια. Πάντα  
ξέρουμε αν έχουμε φάτσα ή  
σιγόντο

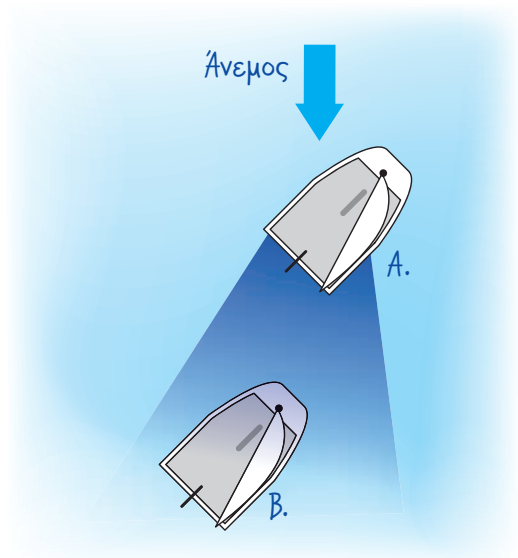
Στη φάτσα κάνουμε τακ, στο  
σιγόντο ταξιδεύουμε. Αυτή  
είναι η καλύτερη τακτική.

Όταν μέσα στον αγώνα παίρνουμε φάτσες τότε το καλύτερο είναι να κάνουμε τακ. Γιατί έτσι θα πηγαίνουμε πιο κοντά στην πορεία μας.

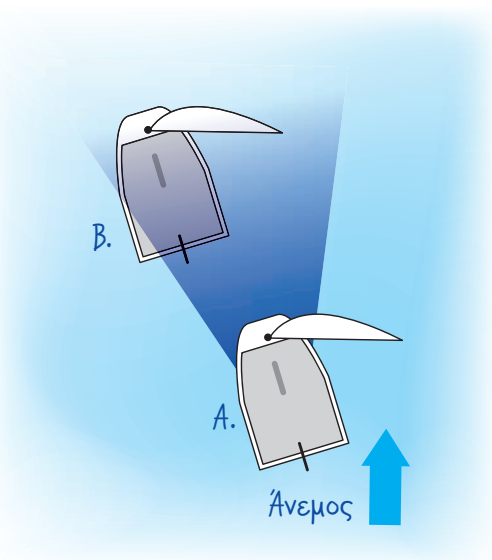
## Σκάρτος αέρας

Όταν μέσα στον αγώνα ταξιδεύουμε όρτσα, πολλές φορές κάποιο σκάφος θα βρεθεί μπροστά μας. Υπάρχει ένα τρίγωνο που το μπροστινό σκάφος μας στέλνει «βρώμικο» αέρα και επηρεάζει την απόδοση του σκάφους μας.

Αυτό γίνεται όταν η απόσταση του σκάφους A με το σκάφος B είναι αρκετά μικρή, περίπου 15 μ. Ο αέρας του σκάφους A επηρεάζει το πανί του B το οποίο «παίζει» περιστασιακά στο γραντί. Το καλύτερο είναι να κάνουμε τακ για να βρούμε καθαρό αέρα.



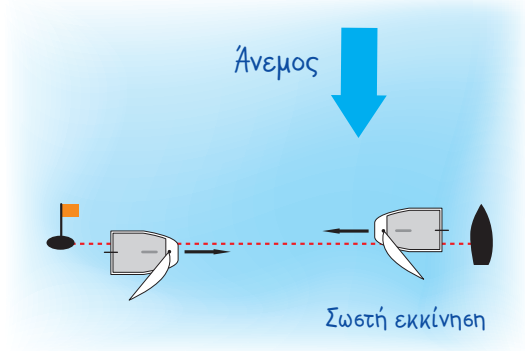
Στα ηρύμα τα πίσω σκάφη μας στέλνουν «βρώμικο» αέρα. Σε αυτή την περίπτωση ή ορτσάρουμε λίγο ή κάνουμε πότζα για βρούμε καθαρό αέρα.



## Εκκίνηση

Η γραμμή εκκίνησης είναι συνήθως κάθετη προς τον αέρα. Όμως πολλές φορές ο αέρας αλληλάζει και δίνει πλεονέκτημα να φύγει κάποιος από την μία ή την άλλη πλευρά. Μια απλή τακτική για το πως θα διαλέξουμε την καλή πλευρά είναι:

1. Τρέχουμε το σκάφος μας πάνω στην γραμμή εκκίνησης με τα μαλλιάκια μας παράλληλα.
2. Μόλις φτάσουμε στη σημαδούρα γυρίζουμε χωρίς να πειράξουμε τη σκότα μας και πηγαίνουμε προς το σκάφος Επιτροπής.  
Εάν το πανί μας συνεχίζει να είναι με τα μαλλιάκια παράλληλα τότε η εκκίνηση είναι σωστή. Όπου και να ξεκινήσουμε είναι το ίδιο.
3. Εάν το πανί μας θέλει να το λασκάρουμε τότε πρέπει να ξεκινήσουμε κοντά στη σημαδούρα.
4. Εάν θέλει να το φερμάρουμε τότε πρέπει να ξεκινήσουμε κοντά στο σκάφος Επιτροπής.



**Πάντα δίνουμε προτεραιότητα σε ένα δεξήνεμο σκάφος.**

Μερικές συμβουλές για είγουρη επιτυχία

Να είσαι προσηλωμένος σε όλη την διαδικασία πριν την εκκίνηση και να βρίσκεις τη σωστή πλευρά.

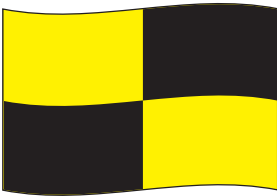
Ο αγώνας τελειώνει όταν τερματίσουμε.

Δώσε τον καλύτερο εαυτό σου και είγουρα θα δικαιωθείς.

## Σήματα αγώνων

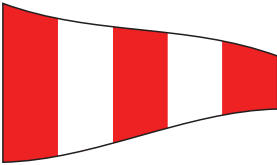
Σημαία κλάσης πάνω	5λεπτο	Ένα ηχητικό σήμα
Προπαρασκευαστικό σήμα πάνω	4λεπτο και ποινή	Ένα ηχητικό σήμα
Προπαρασκευαστικό σήμα κάτω	1 λεπτό	Ένα ηχητικό σήμα
Σημαία κλάσης κάτω	Εκκίνηση	Ένα ηχητικό σήμα

**Είναι απαραίτητο να γνωρίζεις τα σήματα των αγώνων αν σκοπεύεις να πάρεις μέρος σε μια διοργάνωση.**



**Σημαία L (Λίμα):** Σηκώνεται με ένα ηχητικό στο σκάφος της Επιτροπής και σημαίνει ότι το σκάφος θα αλλάξει θέση και θα πρέπει να το ακολουθήσουμε.

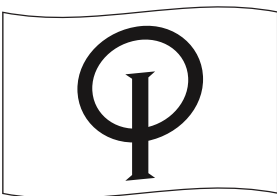
Αν σηκωθεί στη στεριά (ένα ηχητικό πάλι) σημαίνει ότι υπάρχει νέα ανακοίνωση στον πίνακα ανακοινώσεων.



**Σημαία AP (Αναβολής):** Όταν οι καιρικές συνθήκες δεν ευνοούν ώστε να πραγματοποιηθεί ιστιοδρομία η Επιτροπή Αγώνων με δύο ηχητικά σήματα σηκώνει την σημαία της Αναβολής, που σημαίνει ότι η ιστιοδρομία αναβάλλεται ως ότου οι καιρικές συνθήκες το επιτρέψουν να πραγματοποιηθεί.

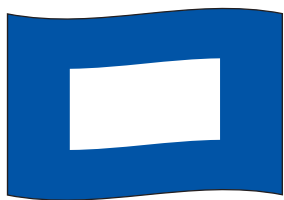
**Προσοχή!** Αν δεις ότι υπάρχει κινητικότητα στην Επιτροπή και οι καιρικές συνθήκες έχουν βελτιωθεί, μείνετε κοντά, γιατί σε ένα λεπτό από την υποστολή της σημαίας η Επιτροπή Αγώνων θα δώσει πεντάλεπτο.

Αν η AP είναι σηκωμένη στην στεριά και κατέβει, τότε σημαίνει πως σε χρονικό διάστημα που ορίζεται από τις οδηγίες πλου (π.χ μισή ώρα ή μια) θα δοθεί το προειδοποιητικό σήμα της εκκίνησης στη θάλασσα.



**Σημαία κλάσης του Όπτιμιστ:** Σηκώνεται με ένα ηχητικό σήμα από την Επιτροπή Αγώνων και σηματοδοτεί την αντίστροφη μέτρηση των πέντε λεπτών (5') για την εκκίνηση. Κατεβαίνει τη στιγμή της εκκίνησης.

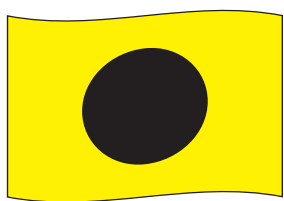




**Σημαία P (Πάπα):** Προπαρασκευαστική σημαία, χωρίς ποινή. Σηκώνεται τέσσερα (4') λεπτά πριν την εκκίνηση και κατεβαίνει ένα (1') λεπτό πριν την εκκίνηση. Αν είσαι έξω από τη γραμμή τη στιγμή της εκκίνησης είσαι OCS (πρώρη εκκίνηση), εκτός αν γυρίσεις έως ότου ολόκληρο το σκάφος περάσει τη γραμμή εκκίνησης και επανεκκινήσεις.

### Σημαίες ποινών

Οι σημαίες ποινών σηκώνονται τέσσερα (4') λεπτά πριν την εκκίνηση και κατεβαίνουν ένα (1') λεπτό πριν την εκκίνηση.



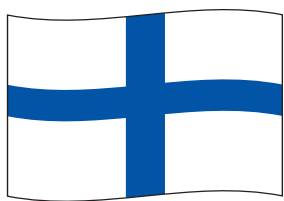
**Σημαία I (Ιντία):** Εάν είσαι πάνω από την γραμμή στο λεπτό πριν την εκκίνηση πρέπει να παρακάμψεις τα άκρα (πλοίο Επιτροπής Αγώνων ή σταβέντο σημαδούρα) σε διαφορετική περίπτωση είσαι OCS.

Αυτή η σημαία αδικεί όσους είναι στη μέση της εκκίνησης.



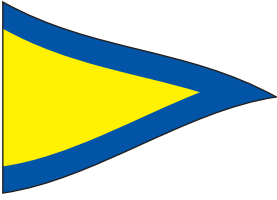
**Σημαία Z (Ζούζου):** Εάν είσαι πάνω από τη γραμμή στο λεπτό πριν την εκκίνηση παίρνεις ποινή 20% του αριθμού συμμετεχόντων στον αγώνα που προστίθεται στην θέση που τερμάτισες σ' αυτό τον αγώνα.

Αν είσαι έξω από τη γραμμή τη στιγμή της εκκίνησης είσαι OCS (πρώρη εκκίνηση), εκτός αν επανορθώσεις και ξεκινήσεις ξανά.



**Σημαία X (Μερική Ανάκληση):** Σε όλες τις παραπάνω εκκινήσεις, η Επιτροπή Αγώνων σε περίπτωση που ένας μικρός αριθμός σκαφών έχουν πρόωρα εκκινήσει θα χτυπήσει και δεύτερη φορά τη κόρνα και θα σηκώσει την σημαία X. Αν σηκωθεί αυτή η σημαία και θεωρείς πως ήσουν έξω στην εκκίνηση, θα πρέπει να γυρίσεις και να παρακάμψεις τα άκρα αν η εκκίνηση ήταν με σημαία I (ίντια). Αν η σημαία ήταν P (πάπα), τότε πρέπει να επιστρέψεις στη γραμμή εκκίνησης μέχρι να περάσει όλο το σκάφος και να επανεκκινήσεις.

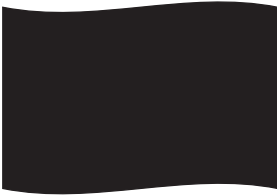
Σε περίπτωση που επανορθώσουν όλα τα σκάφη η σημαία της Μερικής Ανάκλησης θα κατέβει. Αν δεν κατέβει σημαίνει πως κάποιο από τα σκάφη δεν έχει επανορθώσει.



**Σημαία First Substitute (Γενική Ανάκληση):** Στην περίπτωση που είναι πάρα πολλή σκάφη πάνω στη γραμμή εκκίνησης και η Επιτροπή Αγώνων δεν έχει τον έλεγχο των σκαφών που εκκινούν πρόωρα, θα ακούσεις άλλες δυο κόρνες μετά από αυτή της εκκίνησης (σύνολο τρεις) και θα σηκωθεί η σημαία F.S. (Γενική Ανάκληση).

Σε αυτή την περίπτωση όλα τα σκάφη γυρνάνε πίσω για να δοθεί εκ νέου εκκίνηση.

Μετά από διάλειμμα μερικών λεπτών η Επιτροπή Αγώνων με μια κόρνα, θα κατεβάσει τη σημαία της Γενικής Ανάκλησης και ένα λεπτό μετά θα δοθεί το πεντάλεπτο της νέας εκκίνησης.



**Σημαία Black Flag (Μαύρη Σημαία):** Οι περισσότερες εκκινήσεις δίνονται με σημαίες I (ίντια) και P (πάπα), αν όμως ο στόλος ξεκινάει συνέχεια πρόωρα τότε η Επιτροπή Αγώνων εμφανίζει τη Μαύρη σημαία. Αυτή η σημαία σηκώνεται στη θέση της I, Z ή της P. Με τη διαφορά ότι αν περάσεις τη γραμμή της εκκίνησης από το τελευταίο λεπτό πριν την εκκίνηση έως το “μπάμ” της εκκίνησης τότε, είσαι άκυρος από την Επιτροπή Αγώνων και δεν έχεις δικαίωμα να επανορθώσεις.

Αν δοθεί γενική ανάκληση, η Επιτροπή Αγώνων θα έχει βάλει ένα πίνακα με τα νούμερα των σκαφών τα οποία ήταν έξω από τη γραμμή το τελευταίο αυτό λεπτό. Αν το νούμερο σου είναι σε αυτό τον πίνακα, δεν έχεις το δικαίωμα να ξεκινήσεις στην επόμενη ιστιοδρομία. Αν ξεκινήσεις είτε διότι δεν το είδες είτε επειδή παρ’ όλο που το γνώριζες αγωνίστηκες, τότε θα βαθμολογηθείς με DNE (δεν μπορείς να εξαιρέσεις την ακύρωση), που σημαίνει ότι η ακύρωση σου θα προσμετρηθεί στους βαθμούς του συνολικού σου αποτελέσματος. Σε κάποιες περιπτώσεις σηκώνεται πίνακας με τους αριθμούς των πανιών που ήταν έξω στην εκκίνηση με Μαύρη Σημαία και στη Νο1 σημαδούρα. Σε κάθε περίπτωση αν δεις τον αριθμό σου στον πίνακα, χαμογέλα και αποσύρσου.

# ΕΝΔΥΜΑΣΙΑ - ΔΙΑΤΡΟΦΗ

Το σωστό ντύσιμο και η προστασία του ιστιοπλόου από τις καιρικές συνθήκες παίζει πολύ σημαντικό ρόλο. Πρωταρχικά για την υγεία του (μην αρρωστήσει τον χειμώνα ή μην καεί το καλοκαίρι από τις ηλιακές ακτίνες) και στη συνέχεια για την απόδοση του στη θάλασσα.

## Καλοκαίρι

Ένας αθλητής πριν μπει στο νερό το καλοκαίρι πρέπει οπωσδήποτε να έχει βάλει αντηλιακό και καπέλο!! Πολλά παιδιά μπορεί να μην δέχονται κάποιο από τα δύο ή πολλές φορές και κανένα από αυτά, με την πρόφαση πως δεν "καίγονται" ή ότι δεν μπορούν να ταξιδέψουν σωστά με το καπέλο. Σε αυτή την περίπτωση καλό είναι να τους εξηγηθεί με παραδείγματα από τους προπονητές ο λόγος που ζητείται κάτι τέτοιο και οι αρνητικές επιδράσεις που έχει ο ήλιος μακροπρόθεσμα (π.χ. φακίδες στο δέρμα, πρόωρη γήρανση, κάψιμο των χειλιών, καρκίνος του δέρματος και πολλά άλλα), έστω και αν δεν καούν ή ζαλιστούν εκείνη τη στιγμή, καθώς η χρήση του καπέλου είναι θέμα συνήθειας. Τα περισσότερα καπέλα που πουλάνε εταιρίες ιστιοπλοϊκών ειδών έχουν ένα σχοινάκι με γαντζάκι για να πιάνεται στο σωσίβιο και να συγκρατείται το καπέλο σε περίπτωση που φύγει από το κεφάλι του αθλητή, ώστε να μην το χάσει.



Καλό είναι επίσης να φοράνε ένα μακρυμάνικο lycra καθώς το κάψιμο σε ώμους και χέρια είναι συνηθισμένο φαινόμενο ακόμα και σε συνεφιασμένες ημέρες. Τελευταία έχουν κυκλοφορήσει στο εμπόριο και lycra με αντηλιακή προστασία. Όσο για τα πόδια, επειδή κάτω απ' το μαγιό ή τα κρεμαστικά το δέρμα είναι εκτεθειμένο, πρέπει και εκεί οπωσδήποτε να βάζουμε αντηλιακό υψηλής προστασίας.



Οι περισσότεροι ιστιοπλόοι φοράνε πλέον κρεμαστικά από νεοπρέν, τα οποία στο πίσω μέρος τους είναι ενισχυμένα με μπανέλες για να διευκολύνουν το κρέμασμα.

Οι ψηλότεροι ιστιοπλόοι συχνά χρησιμοποιούν και τις δύο ζώνες κρεμάσματος για να κρεμαστούν καθώς τα πόδια τους είναι ψηλά.



## Χειμώνας

Το χειμώνα απ' την άλλη μεριά ένα ισοθερμικό μπλουζάκι και ένα "spray top" θα κρατήσει το σώμα ζεστό.



Ισοθερμική στολή



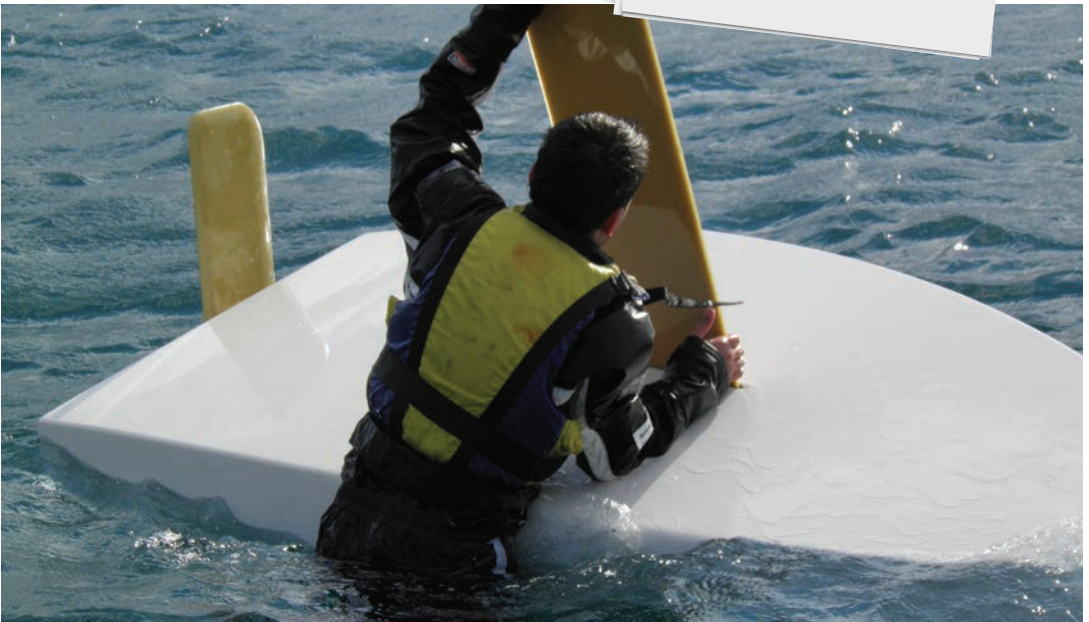
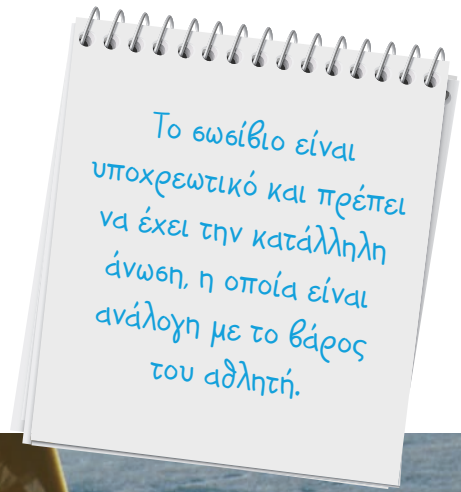
Lycra

Υπάρχουν βέβαια και οι στολές "dry" οι οποίες διατηρούν το σώμα απόλυτα στεγανό ακόμα και μετά από ανατροπή του σκάφους. Τα μειονεκτήματά τους είναι ότι είναι αρκετά ακριβές καθώς και ότι μερικά παιδιά δεν τις βολεύονται επειδή το λάστιχο που έχει στα άκρα της η στολή είναι σκληρό προκειμένου να διατηρήσει τη στεγανότητα της και έτσι νιώθουν πίεση στο λαιμό. Καλό είναι αν πρόκειται να φορέσουμε dry να βάζουμε λίγο τάλκη στα άκρα της, καθώς και να μην ξεχνάμε να λιπαίνουμε το αρκετά χοντρό φερμουάρ της στολής συχνά για να μην κολλήσει από το αλάτι.

Το χειμώνα, για τα πόδια χρειάζεται να έχουμε οπωσδήποτε μπότάκια και ισοθερμικές κάλτσες και να μην ξεχνάμε τα γάντια για να προστατέψουμε τα χέρια μας από το "κάψιμο" της σκότας.



Η στολή Dry προστατεύει το σώμα από το νερό και το κρύο



## Διατροφή



**Έ**να πολύ σημαντικό κομμάτι στη ζωή και στην απόδοση κάθε αθλητή οφείλεται στις διατροφικές του συνήθειες.

Πρέπει να δίνεται έμφαση στη διατροφή μας κατά τη διάρκεια όλης της αγωνιστικής περιόδου, όμως 48 ώρες πριν τον αγώνα πρέπει να είμαστε ακόμη πιο προσεκτικοί!

Είναι δεδομένο ότι οι αθλητές θα πρέπει να τρώνε 2 με 3 ώρες πριν την προπόνηση, έτσι ώστε να προλάβει να αδειάσει το στομάχι. Πολλοί νεαροί αθλητές δεν τρώνε πρωινό και μπαίνουν στη θάλασσα για να αγωνιστούν ή να προπονηθούν νηστικοί. Η συνήθεια αυτή, να αποφεύγουμε ένα γεύμα πριν την άσκηση, ειδικά το πρωί, μπορεί να μειώσει από τη μία πλευρά τις αποθήκες ενέργειας του σώματος και από την άλλη, την ικανότητα για αποδοτική προπόνηση ή και για έναν επιτυχημένο αγώνα.

### Παραδείγματα γευμάτων πριν από την προπόνηση

- Ένα τoστ και ένα φυσικό χυμό.
- Ένα μικρό μπου δημητριακών με γάλα χαμηλό σε λιπαρά.
- Μια μπανάνα.
- Ένα ψωμάκι με τυρί (κεφαλοτύρι) και ένα φρούτο.
- Μια μπάρα δημητριακών.







Το πρωινό είναι το σημαντικότερο γεύμα που εξασφαλίζει σημαντικά οφέλη στην απόδοση του οργανισμού για το υπόλοιπο της ημέρας.

Ένα πολύ σημαντικό κομμάτι, ιδιαίτερα τις ζεστές μέρες, είναι αυτό της ενυδάτωσης. Το σώμα μας με την επίδραση του ήλιου και την απώλεια του ιδρώτα χάνει πολλή υγρά με αποτέλεσμα να πέφτει η απόδοση μας. Αυτό που πρέπει να κάνουμε, είναι να πίνουμε πολλές φορές και από λίγο νερό ή λίγο χυμό ακόμα και αν δεν διψάμε. Είναι το καλύτερο δώρο που μπορούμε να κάνουμε στο σώμα μας για να το διατηρήσουμε ενυδατωμένο.

Αν οι καιρικές συνθήκες είναι άσχημες π.χ.: κρύο και αέρας τότε οι ανάγκες του οργανισμού μας είναι μεγαλύτερες σε τροφές πλούσιες σε υδατάνθρακες και υψηλή ενέργεια.

Όπως μπανάνες, ενεργειακές σοκολάτες, ξηροί καρποί, αποξηραμένα φρούτα και μακαρόνια ή ρύζι που πρέπει να καταναλώσουμε αμέσως μετά την έξοδο μας απ' το νερό.

#### Θυμήσου:

«μην παραμελήσεις το πρωινό σου για λίγα λεπτά περιωότερου ύπνου».  
 Ο χρόνος που θα κοιμηθείς λίγο παραπάνω θα σε ωφελήσει πολύ λιγότερο από ένα ωστό και ισορροπημένο πρωινό.



## Φυσική κατάσταση

Για τους αθλητές του Όπτιμιστ η άσκηση για καλή φυσική κατάσταση δεν πρέπει να περιλαμβάνει βάρη. Εναλλακτικά και σε μεγαλύτερες ηλικίες μπορούν να συμπεριληφθούν κάποιες ασκήσεις με λάστιχα αντίστασης.



Η άσκηση πρέπει να περιλαμβάνει τρέξιμο, ποδήλατο, κωπηλατικό μηχάνημα αν υπάρχει, ελβετικές μπάλες για τη βελτίωση της ισορροπίας και του νευρομυικού συστήματος, κάτι που χρειάζεται σ' αυτές τις ηλικίες καθώς και κάθε άσκηση που χρησιμοποιεί το βάρος του σώματος μας, όπως κοιλιακούς, πούς άπς ή μονόζυγο.

Εάν θέλεις να προοδεύεις στην ιστιοπλοΐα, μην βρίσκεις δικαιολογίες σε ενδεχόμενη αποτυχία, προπονήσου εκληρότερα.



**ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΟΜΙΛΟΣ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ  
ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ**

**Εκδόσεις**

«ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΗ ΤΕΧΝΗ»

Π. Στρούζας

«Τα μυστικά του Laser»

Κ. Χανιώτης

«Optimist. Το σκάφος του μικρού καπετάνιου»

Κ. Χανιώτης

«ΝΑΥΤΙΚΕΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ»

Ι. Μαραγκουδάκης

«Ιστιοπλοϊκός Κόσμος»

Διμηνιαίο περιοδικό

