

Οι Πλεύσεις ενός Ιστιοπλοϊκού σκάφους

Οι βασικές πλεύσεις ενός ιστιοφόρου είναι τέσσερις: Όρτσα (045°), Πλαγιοδρομία (090°), Δευτερόπρυμα (135°) και Πρύμα (180°).

Τα Όρτσα

Ένα σκάφος ταξιδεύει όρτσα, όταν πλέει (ανεβαίνει), όσο πιο αντίθετα στον άνεμο μπορεί. Είναι η πιο εκπληκτική πλεύση, με το σκάφος να γέρνει πολύ (κουπαστάρει), τα πανιά να τραβούν τα ξάρτια, να πιέζεται το κατάρτι και να βουτάει με αφρούς στο κύμα η πλώρη, βρέχοντας το κατάστρωμα και το πλήρωμα. Μπορεί να είναι εντυπωσιακή η συγκεκριμένη πλεύση, αλλά αυτό δεν σημαίνει ότι και η ταχύτητα είναι αναλόγως εντυπωσιακή. Πλέουμε όρτσα, είτε γιατί μόνο έτσι μπορούμε να φτάσουμε στον προορισμό μας, είτε γιατί αυτή είναι η διεύθυνση, που μας επιβάλλουν τα φυσικά εμπόδια και η κατεύθυνση του ανέμου. Όσο πιο πολύ ορτσάρει ένα σκάφος, τόσο περισσότερο χρειάζεται να τεντώνει τα πανιά του, πλησιάζοντας τα στο διαμήκη άξονα του πλοίου. Παρά το γεγονός – ελάττωμα της μικρής ταχύτητας, η όρτσα πλεύση, εκτός του ότι είναι η πιο συνηθισμένη από τις πλεύσεις που ακολουθεί ένα σκάφος στη διάρκεια της «ζωής» του, είναι και η πιο εύκολη και παράλληλα η πιο ασφαλής. Για παράδειγμα, με μια απαλή κίνηση του τιμονιού στην όρτσα, μπορούμε να σταματήσουμε το σκάφος, φέρνοντας το ορθόπνορα στον άνεμο, κάτι που είναι πολύ δύσκολο να γίνει στη πλαγιοδρομία και ανέφικτο στα πρύμα.

ΤΑΚ

Τακ ή αναστροφή ονομάζεται η αλλαγή πλεύσης στα όρτσα. Για παράδειγμα, εάν ένα σκάφος πλέει όρτσα δεξίμενα (από την δεξιά πλευρά δέχεται τον άνεμο), τότε κάνουμε μια μανούβρα που ονομάζεται αναστροφή η τακ, για να έχουμε τον άνεμο από τα αριστερά μας. Βέβαια, το σκάφος δεν είναι αυτοκίνητο, για να στρίψουμε απλά το τιμόνι. Απαιτούνται κάποιες ενέργειες, τόσο για την ασφάλεια μας, όσο και για να συνεχιστεί η ομαλή μας πορεία. Συγκεκριμένα, τεντώνουμε περισσότερο τα πανιά μας και φέρνουμε το σκάφος, όσο περισσότερο μπορούμε πιο κοντά στον άνεμο. Νετάρουμε τις σκότες και τις έχουμε έτοιμες για τη μανούβρα. Όταν ο τιμονιέρης πει «τακ», ένας από το πλήρωμα χαλαρώνει τη σταβέντο σκότα του φλόκου, και ένας άλλος αρχίζει να μαζεύει με γρήγορες κινήσεις τη σοφράνο. Την ίδια στιγμή ο τιμονιέρης γυρίζει την πλώρη προς τον άνεμο, κι αν τον είχε από δεξιά, τον φέρνει από αριστερά και αντίστροφα. Ποδίζει (απομακρύνει την πλώρη από τον άνεμο) λίγο, για να στρώσει το σκάφος και στη συνέχεια ανεβαίνει σταδιακά στις 45°. Παράλληλα τα μέλη του πληρώματος φροντίζουν να τεντώσουν τον φλόκο με τη βοήθεια του βιντζιρέλου. Στη νέα πλέον θέση, ότι ήταν πριν σοφράνο (προσήνεμη πλευρά του σκάφους), έγινε σταβέντο (υπήνεμη πλευρά του σκάφους) και αντίστροφα. Για να ξεχωρίζετε πιο εύκολα, το σοφράνο και το σταβέντο, μπορείτε απλά να σκεφτείτε, ότι σταβέντο είναι πάντα η πλευρά που βρίσκεται η μάτσα.

Πλαγιοδρομία

Όταν το σκάφος πλέει με τον άνεμο στα πλάγια, έχουμε την πλαγιοδρομία. Αυτού του είδους η πλεύση είναι πιο γρήγορη, με το σκάφος να ταξιδεύει πιο όρθιο. Γενικά υπάρχει η αίσθηση του χαλαρού, καθώς δεν ζορίζεται το σκάφος. Είναι η πλεύση της κρουαζιέρας. Για να πάμε από όρτσα σε πλαγιοδρομία, φέρνουμε τον άνεμο στις 90°, σε σχέση με τον διαμήκη άξονα του σκάφους. Θα πρέπει να λασκάρουμε τα πανιά μέχρι να «παίξουν» και στη συνέχεια τα μαζεύουμε λίγο. Αν θέλουμε να αυξήσουμε ταχύτητα προσθέτουμε και το μπαλόني. Εάν θέλουμε να ξαναγυρίσουμε όρτσα, πρέπει να κατεβάσουμε οπωσδήποτε το μπαλόني, αλλιώς θα το δούμε να το χτυπά ο άνεμος και να τυλίγεται γύρω από τον πρότονο.

Δευτερόπρυμα

Εάν ποδίσουμε περισσότερο το σκάφος, και από τις 90°, φτάσουμε στις 135°, πλέουμε δευτερόπρυμα. Εδώ, θα σημειωθεί αισθητή μείωση της ταχύτητας, καθώς το βάρος και η τριβή του σκαριού στο νερό, το εμποδίζουν να τρέξει με τη ταχύτητα του ανέμου. Για να το καταπολεμήσουμε αυτό, τοποθετούμε το μπαλόني, που τραβάει το σκάφος προς τα εμπρός, και έτσι εξισορροπείται η κατάσταση.

Πρύμα

Όταν έχουμε τον αέρα πίσω, να φυσάει δηλαδή από την πλευρά της πρύμνης, πάμε... «πρύμα». Το σκάφος πλέει όρθιο και ταλαντεύεται δεξιά-αριστερά από τα κύματα που έρχονται στην πρύμη του. Στα πρύμα, ο φλόκος είναι άχρηστος, γιατί η μαϊστρα του κόβει τον αέρα. Έτσι, συνετό είναι να τον κατεβάζουμε. Ιδιαίτερη προσοχή σε αυτή τη πλεύση, χρειάζεται στη μάτσα της μαϊστρας, καθώς με μια μικρή στραβοτιμονιά, μπορεί πολύ γρήγορα να περάσει από τη μια

μπάντα στην άλλη, παρασέρνοντας ότι βρει μπροστά της (όπως τα κεφάλια του πληρώματος). Με τον λίγο αέρα και το μικρό κύμα, τα πρύμα είναι ευχάριστη πλεύση. Με τον δυνατό αέρα όμως και το ψηλό κύμα, γίνεται η πιο επικίνδυνη. Αυτό οφείλεται κυρίως στο γεγονός, ότι δεν μπορείς να αδειάσεις τα πανιά, όταν θα έρθει δυνατός αέρας. Επίσης, επειδή το τιμόνι υπακούει πιο δύσκολα, εξαιτίας της πίεσης των πανιών και του ότι το σκάφος χώνει την πλώρη στο νερό και σηκώνει την πρύμνη. Γι' αυτό και πολλοί λένε, ότι αυτή η πλεύση είναι του «καλού καπετάνιου».

ΤΣΙΜΑ

Η αλλαγή πλεύσης στα πρύμα λέγεται τσίμα ή και πότζα ή και υποστροφή. Πρόκειται ουσιαστικά για το αντίθετο του τακ. Δηλαδή, στη συγκεκριμένη περίπτωση δεν περνάει η πλώρη μας από την κατεύθυνση του ανέμου, αλλά η πρύμνη μας. Σημειωτέον, ότι η υποστροφή είναι ένας πολύ δύσκολος χειρισμός, που απαιτεί αρκετή πείρα. Εάν αναλογιστούμε κιάλας, ότι την εκτελούμε από την πλεύση πρύμα, σκεφτείτε την προσοχή που πρέπει να επιδείξετε. Παραθέτουμε ένα παράδειγμα, για την καλύτερη κατανόηση της υποστροφής: Εάν υποθέσουμε ότι πλέουμε δεξίεμα με την μαϊστρα μας μόνο, τότε, αφού ο τιμονιέρης ειδοποιήσει το πλήρωμα, ένας παίρνει θέση μπροστά από τη μαϊστρα και αρχίζει να μαζεύει τη σκότα της, ενώ την ίδια στιγμή ο τιμονιέρης τον βοηθάει φέρνοντας τον άνεμο, όσο πιο κοντά στην πρύμνη. Μόλις τεντώσει η μαϊστρα, το σκάφος χάνει αρκετή ταχύτητα, από τη στιγμή που το ιστίο δεν το προωθεί. Ο τιμονιέρης φέρνει τον άνεμο από την άλλη πλευρά, ενώ το μέλος του πληρώματος λασκάρει σταδιακά τη μαϊστρα, από τη σκότα της. Έτσι λοιπόν, γίνεται μια υποστροφή. Αυτές είναι οι βασικές πλεύσεις. Βέβαια το σκάφος μπορεί να πλεύσει και σε όλες τις ενδιάμεσες κατευθύνσεις, εκτός του τόξου των $\pm 45^\circ$ μοιρών, προς την κατεύθυνση του αέρα.

