

28

ΜΙΚΡΑ

ΚΟΛΠΑΚΙΑ

ΓΙΑ ΤΟ ΣΚΑΦΟΣ

Από το ηλεκτρονικό περιοδικό ORTSA

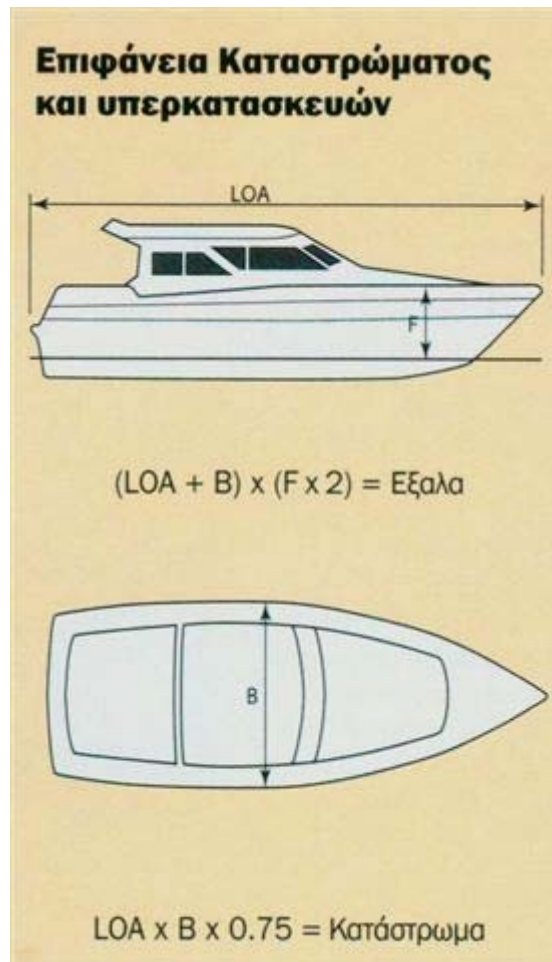
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Για «ζωγράφους» μεγάλων επιφανειών...	4
Τα διαβολικά μηχανάκια...	7
Σχέσεις ... ταχύτητας	8
Ξέρετε πως λειτουργεί;	10
Ναυτικά μαντζούνια...	12
Εύκολη μάτιση	13
Μαγνητικός βορράς	14
Γυαλοχαρτάρισμα με σφουγγάρι	15
Διπλή καντηλίτσα	16
Μα γιατί γέρνει;	17
Σόδα και ... καθαρίσατε	18
Μέτρηση της απόστασης με το ... μάτι	19
Ανοιχτήρι για όλες τις δουλειές	20
Φώτα Ναυσιπλοΐας	21
Οι σωτήρες	24
Τραβάτε κουπί;	26
Στροφή τριών σημείων στον καιρό	27

Σε τι διαφέρουν;	29
Ντουκιάρισμα	30
Καιρός για συντήρηση	32
Προπέλες για όλες τις χρήσεις	33
Ταξιδεύοντας κοντά στη στεριά	34
Με δύο προπέλες	36
Για σωστή βυθομέτρηση	38
Μια πυξίδα ανάγκης	39
Στροφή με μια προπέλα	40
Πλανάροντας με μικρό μηχανοκίνητο σκάφος	42
Το τριμάρισμα της μηχανής	49

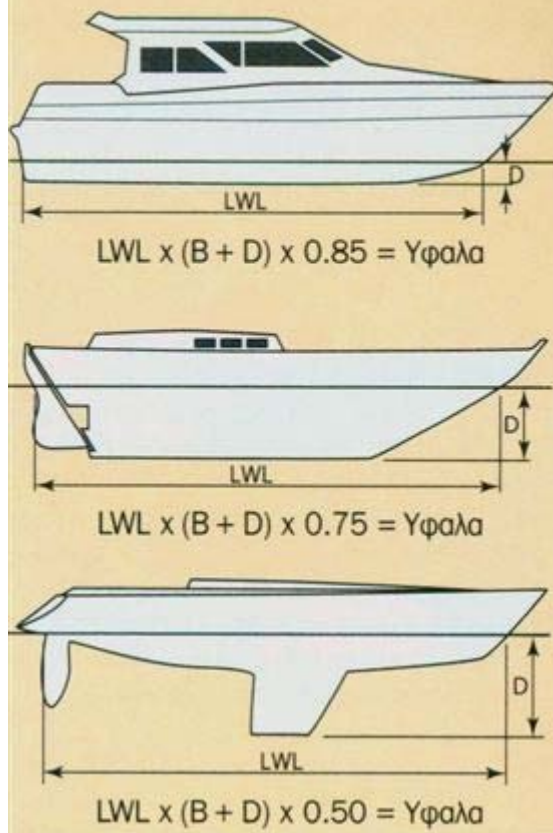
Για «ζωγράφους» μεγάλων επιφανειών...

Η χειμερινή συντήρηση είναι ήδη σε εξέλιξη για πολλούς φίλους της θάλασσας, που διαθέτουν κάποιο σκάφος. Μια από τις απαραίτητες εργασίες συντήρησης είναι και οι μπογιές και τα βερνίκια, που θα φρεσκάρουν και θα συντηρήσουν το σκάφος στο θαλασσινό περιβάλλον του, με την αλμύρα, το θαλασσινό νερό με τους δικούς του «ενοίκους» κ.λπ.



Στην αναζήτησή μας και εμείς πέσαμε πάνω σε ένα βιβλιαράκι της Hempel, που πέρα από το γεγονός πως μας δίνει ολοκληρωμένες πληροφορίες για τα προϊόντα, αναφέρει και τους τρόπους υπολογισμού των διαφόρων επιφανειών προς κάλυψη, πράγμα πολύ χρήσιμο για πολλούς.

Επιφάνεια κάτω από το νερό



Σας δίνουμε εδώ τα σχήματα και τον τρόπο μέτρησης, για να βγάλετε μόνοι σας την ποσότητα των χρωμάτων που χρειάζεστε. Προσοχή, όμως στον τελικό τύπο, που σας δίνει το σύνολο των λίτρων, που χρειάζεστε, σε σχέση με την συνολική επιφάνεια και το συνιστώμενο ποσοστό κάλυψης του χρώματος.

LOA= Ολικό μήκος
LWL= Μήκος ισάλου
B= Μέγιστο πλάτος
D= Βύθισμα
F= Εξαλα

Πίνακας Μετατροπής

1 πόδι: 0,305 μέτρα
1 μέτρο: 3,28 πόδια
1 τετρ. Πόδι: 0,093 τετρ. μέτρα
1 τετρ. Μέτρο: 10,763 τετρ. πόδια
1 γαλόνι UK.: 4.546 λίτρα
1 λίτρο: 0,22 γαλόνι UK
1 γαλόνι USA.: 3,785 λίτρα
1 λίτρο: 0,264 γαλ. USA

Για να είστε «μέσα» στους υπολογισμούς σας, βάλτε λίγο παραπάνω στις επιφάνειες, αλλά και επίσης αφαιρέστε κάτι από το ποσοστό κάλυψης. Φαντάζεστε να «μείνετε» στη μέση της δουλειάς για ένα λίτρο μουράβιας;

$$\text{Απαιτούμενα λίτρα} = \frac{\text{Συνολική επιφάνεια}}{\text{Συνιστώμενο ποσοστό κάλυψης χρώματος}}$$

Τα διαβολικά μηχανάκια...

Οι εξωλέμβιες είναι πρακτικές, εύκολες στη χρήση και μεταφορά τους, εκτός όμως από ένα πράγμα. Τα διαβολικά αυτά μηχανάκια καμιά φορά «μουλαρώνουν» και δεν ξεκινούν. Και τότε αρχίζει ο εκνευρισμός. Μια και οι καιροί είναι χαλεποί και τα νεύρα μας δοκιμάζονται



καθημερινά με χίλιες δύο αντιξοότητες, σκεφθήκαμε να συμβάλουμε τουλάχιστον συμβουλευτικά σε ό,τι αφορά το ξεκίνημα μιας εξωλέμβιας. Θα δούμε, λοιπόν, με λίγα απλά λόγια, τι θα πρέπει να ξέρουμε και τι να προσέξουμε σε περίπτωση που η μηχανή δεν παίρνει εμπρός. Και πρώτα απ' όλα, ψυχραιμία. Κάθε εξωλέμβια πρέπει να πάρει εμπρός με τις τρεις πρώτες προσπάθειες. Αν οι πρώτες αυτές προσπάθειες δεν επιτύχουν, θα πρέπει να ψάξουμε το πρόβλημα κάπου αλλού. Δεν υπάρχει κανένα νόημα να συνεχίσουμε τις προσπάθειές μας για τα επόμενα δέκα λεπτά. Το μόνο αποτέλεσμα θα είναι να προκαλέσουμε κάποια ζημιά στο σύστημα εκκίνησης και στη μπαταρία. Ας αφήσουμε το μυαλό μας να σκεφθεί ψύχραιμα, εξετάζοντας τις παρακάτω περιπτώσεις, που αφορούν την τροφοδοσία.

Έχουμε καύσιμα στο ρεζερβουάρ; Είναι ανοιχτή η παροχή καυσίμου;
Έχουμε φέρει καύσιμο στη μηχανή με τη βοήθεια της φούσκας;
Η γραμμή της παροχής είναι συνδεδεμένη με τη μηχανή;
Έχουμε ανοίξει την τάπα του ρεζερβουάρ για να μπει αέρας και να μπορέσει το καύσιμο να φτάσει στη μηχανή; Βρίσκεται στη σωστή θέση εκκίνησης το χειριστήριο ή το τσοκ; Υπομονή λοιπόν και ορθολογιστική σκέψη για την αναζήτηση του προβλήματος είναι η καλύτερη μέθοδος.

Σχέσεις ... ταχύτητας



Σκεφτήκαμε να σας δώσουμε μερικές σχέσεις που περιλαμβάνουν τρία μεγέθη απαραίτητα στο ταξίδεμα, δηλαδή την ταχύτητα, την απόσταση και το χρόνο. Όταν γνωρίζουμε δύο από αυτά τα μεγέθη μπορούμε να βρούμε αμέσως το τρίτο. Χάριν συντομίας θα έχουμε: V = ταχύτητα σε κόμβους (knots), T = χρόνος σε ώρες (h), t = χρόνος σε πρώτα λεπτά (min), D = απόσταση σε ναυτικά μίλια (n.m.). Οι σχέσεις λοιπόν των τριών μεγεθών είναι:

1. $V = D/T$

Ταχύτητα (knots) = Απόσταση (n.m.) / χρόνος (h).

2. $V = D \times 60/t$

Ταχύτητα (knots) = Απόσταση (n.m.) \times 60 / χρόνος (min).

3. $T = D/V$

Χρόνος (h) = Απόσταση (n.m) / ταχύτητα (knots).

4. $t = D \times 60 / V$

Χρόνος (min) = Απόσταση (n.m) x 60 / ταχύτητα (knots).

5. $D = V \times T$

Απόσταση (n.m.) = Ταχύτητα (knots) x χρόνος (h).

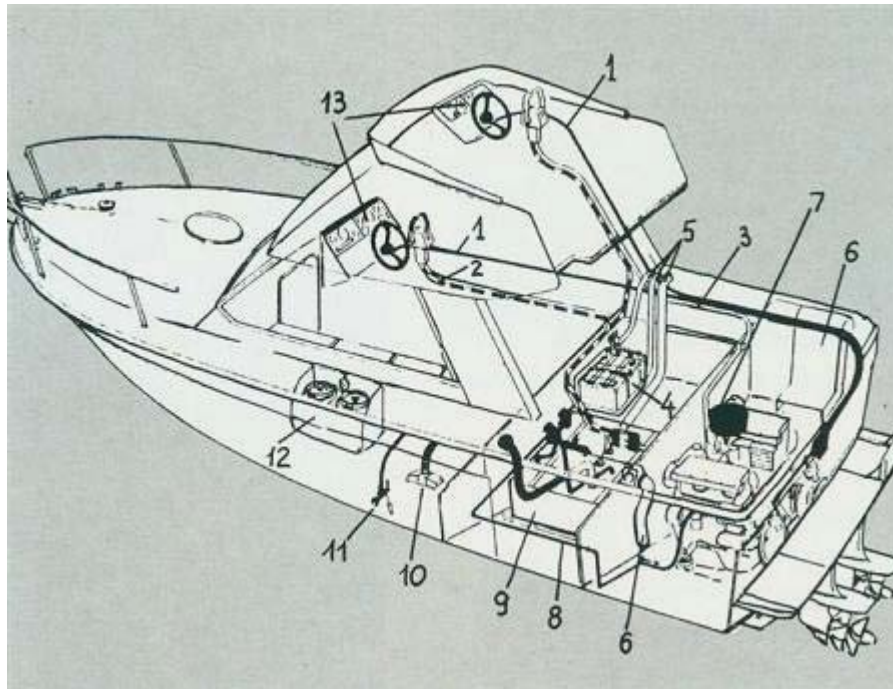
6. $D = V \times t/60$

Απόσταση (n.m) = Ταχύτητα (knots) x χρόνος (min / 60).

Όπως βλέπετε, έχουμε συμπεριλάβει το χρόνο σε ώρες και σε πρώτα λεπτά της ώρας, ανάλογα με τη χρήση των σχέσεων.

Ξέρετε πως λειτουργεί;

Δεν είναι λίγες οι φορές, που κάποιος αυτοαποκαλούμενος «καπετάνιος» στο σκάφος του αντιμετωπίζει ένα απλό πρόβλημα και δεν ξέρει, πού να ψάξει για την αποκατάστασή του. Είναι αδιανόητο να «κολλήσουν» τα χειριστήρια και να ψάχνουμε εκείνη τη στιγμή να βρούμε πώς θα τα αποσυνδέσουμε από τις μηχανές. Στο απλοποιημένο σχήμα μας θα προσπαθήσουμε να δείξουμε τα κυριότερα «συστήματα» του σκάφους και τι θα πρέπει να γνωρίζει κανείς σε περίπτωση βλάβης.



1. Σύστημα διεύθυνσης: Μπορεί να είναι μηχανικό ή υδραυλικό. Σε περίπτωση, που μπλοκάρει, έχετε κάποια εναλλακτική λύση για να μη μείνετε ακυβέρνητοι;

2. Χειριστήρια (γκάζι): Ξέρετε πώς συνδέονται σε περίπτωση, που μπλοκάρουν ή θέλουν ρύθμιση;

3. Χειριστήρια (πρόσω-κράτει-ανάποδα): Γνωρίζετε πώς να χειριστείτε το λεβιέ της ρεβέρσας με το χέρι σε περίπτωση, που

μπλοκάρει;

4. Ηλεκτρικό σύστημα: Μπορείτε να τσεκάρετε μπαταρίες, γεννήτρια, ασφάλειες και πίνακα;

5. Εξαερισμός σκάφους και χώρου μπαταριών: Είναι καθαρό και λειτουργικό το σύστημα;

6. Εξαερισμός μηχανοστασίου: Λειτουργεί απρόσκοπτα;

7. Φίλτρα αέρα: Είναι καθαρά;

8. Σύστημα παροχής καυσίμου: Ξέρετε να κάνετε εξαέρωση του κυκλώματος;

9. Δεξαμενές καυσίμων: Υπάρχουν βαλβίδες και πού;

10. Αντλίες σεντινών: Λειτουργούν κανονικά;

11. Βαλβίδες εισαγωγής θάλασσας: Ανοιγοκλείνουν κανονικά ή δεν λειτουργούν από οξείδωση;

12. Σύστημα γκαζιού: Μπορείτε να αλλάξετε τη μπουκάλα του υγραερίου και να ελέγξετε το σύστημα παροχής;

13. Ηλεκτρονικά: Είναι το μόνο σύστημα, που ελάχιστοι ξέρουν να ελέγξουν. Καλό θα είναι να γνωρίζει κανείς τουλάχιστον τις συνδέσεις.

Και να θυμάστε: Στη θάλασσα δεν έχετε τη δυνατότητα να αφήσετε το σκάφος και να το πάρει ο... γερανός της...

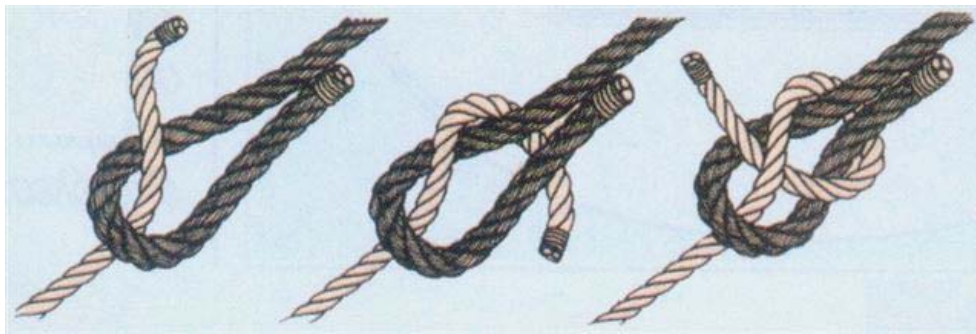
Ναυτικά μαντζούνια...

Ο μπρούτζος δίνει στο σκάφος μια ακόμα πιο «ναυτική» όψη. Τα μπρούτζινα αξεσουάρ είναι πάντα ευπρόσδεκτα σε οποιοδήποτε χώρο. Το μόνο πρόβλημα είναι ο καθορισμός τους, αλλά και η προφύλαξή τους, που εκτός από τον μπρούτζο αφορά το ανοξείδωτο και το χρώμιο. Εκτός από τα ειδικά καθοριστικά, υπάρχουν και τα λεγόμενα μαντζούνια, που δίνουν τη λύση χωρίς κόπο και πολύ τρίψιμο. Ας δούμε, λοιπόν, μερικά από αυτά. Μπρούτζος: Φτιάχνουμε το μίγμα χρησιμοποιώντας μισό ποτήρι ξύδι με ένα κουταλάκι του καφέ αλάτι. Αφού καθαρίσει, ψεκάζουμε με λίγη λακ μαλλιών, για να το συντηρήσουμε. Ανοξείδωτο: Ανακατεύουμε λίγο οινόπνευμα με λίγη κηροζίνη και τα περνάμε με ένα μαλακό πανί. Εκτός από το καθαρίσμα, η κηροζίνη του δίνει μια όμορφα γυαλάδα. Χρώμιο: Καθορίζει εύκολα με σκέτο ξύδι ό ακόμα και καθαριστικό για τα τζάμια. Ένα πέρασμα με πανάκι βρεγμένο με αμμωνία θα του δώσει όμορφη γυαλάδα.



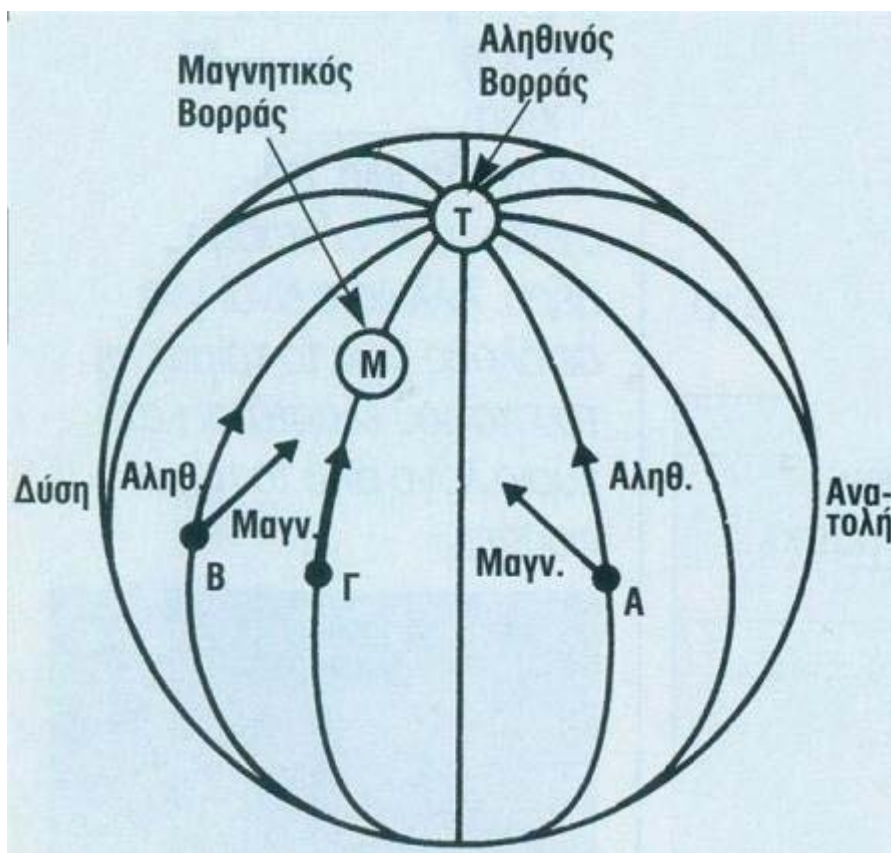
Εύκολη μάτιση

Πολλές φορές έχουμε την ανάγκη να ματίσουμε δύο σκοινιά μαζί για κάποιο λόγο. Αν τα σκοινιά αυτά δεν είναι ίδια και το ένα είναι πολύ λεπτότερο από το άλλο, ο κόμπος για τη μάτιση είναι αυτός, που βλέπουμε στο σχήμα. Είναι απλός, εύκολα τον θυμόμαστε, αν κάνουμε λίγη πρακτική και όπως θα διαπιστώσετε, πολύ πρακτικός και σίγουρος, γιατί όσο φερμάρουμε το ματισμένο σκοινί τόσο πιο πολύ σφίγγει και δεν γλιστράει.



Μαγνητικός βορράς

Είναι γνωστό σε όλους όσοι ασχολούνται με το σκάφος αναψυχής και όχι μόνο, πως η βελόνα της πυξίδας δείχνει το μαγνητικό βορρά, που σπάνια συμπίπτει με τον αληθινό ή γεωγραφικό βορρά. Η διαφορά του αληθινού βορρά από τον πραγματικό, δηλαδή η γωνία, που σχηματίζεται από αυτούς, λέγεται μαγνητική απόκλιση. Η απόκλιση αυτή διαφέρει ανάλογα με το σημείο της γης, στο οποίο βρισκόμαστε.



Στο σημείο A του σχήματός μας, λέμε ότι η απόκλιση είναι δυτική ή αριστερή, ενώ στο σημείο B είναι ανατολική ή δεξιά. Στο σημείο Γ η απόκλιση είναι μηδενική, γιατί τα δύο κέντρα τους βρίσκονται σε μια ευθεία. Το κέντρο του μαγνητικού βορρά μετατοπίζεται από χρόνο σε χρόνο και λόγω της ετήσιας αυτής μεταβολής, η μαγνητική απόκλιση δεν είναι πάντα ίδια.

Γυαλοχαρτάρισμα με σφουγγάρι

Μόνον όσοι έχουν γυαλοχαρτάρει αρκετά ξέρουν το πρόβλημα. Συνήθως τυλίγουμε το γυαλόχαρτο σε ένα κομμάτι ξύλο. Αυτό βέβαια εξυπηρετεί εφόσον η επιφάνεια, που τρίβουμε δεν έχει πολλές κούρμπες. Για τις κουρμπαριστές επιφάνειες, δοκιμάστε να τυλίξετε το γυαλόχαρτο γύρω από ένα σφουγγάρι. Αυτό παίρνει το σχήμα της επιφάνειας που δουλεύουμε και μας δίνει ένα πιο καλό αποτέλεσμα, χωρίς αμυχές και υπερβολικά ανόμοια γδαρσίματα.

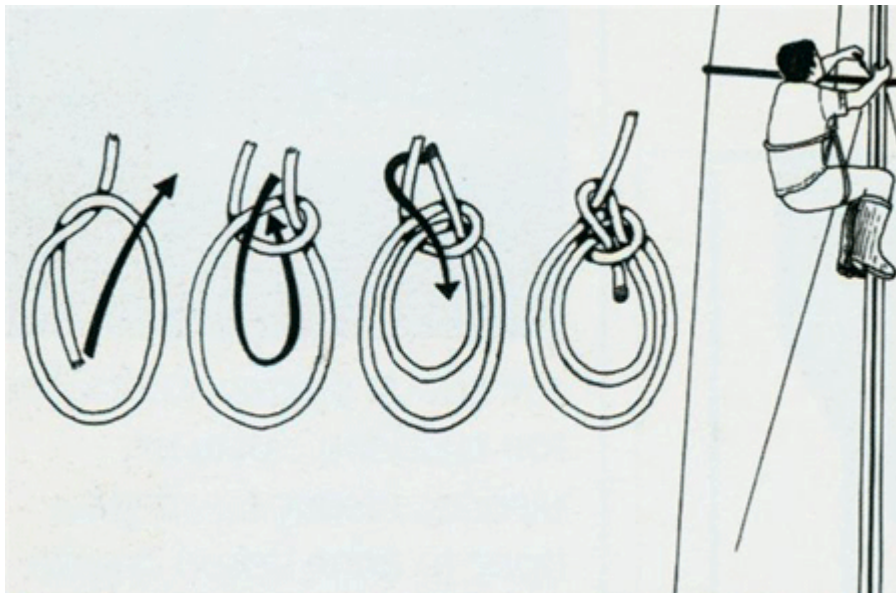
Προσοχή στο πλαστικό...



Και μια και μιλάμε για γυαλοχαρτάρισμα, θα πρέπει να ξέρουμε πως το χέρι μας μπορεί να ξεφύγει και να «πληγώσει» περιοχές του ξύλου που συνορεύουν με το πλαστικό. Για κάθε ενδεχόμενο, περνάμε μια ταινία πάνω στο πλαστικό πριν ξεκινήσουμε το γυαλοχαρτάρισμα, για να το προφυλάξουμε από «στραβοτιμονιές» από απροσεξία ή βιασύνη.

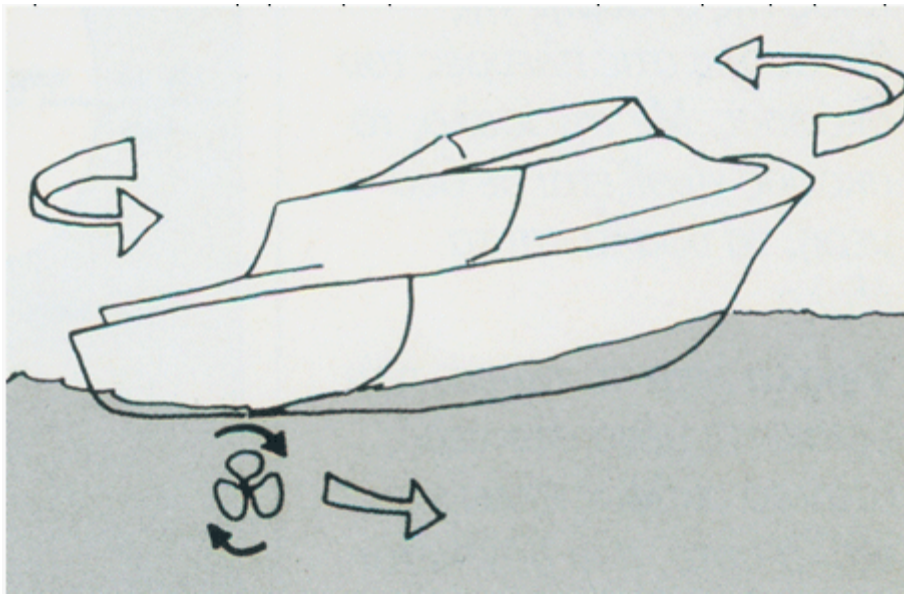
Διπλή καντηλίτσα

Όλοι γνωρίζουμε, ότι καντηλίτσα είναι ένας από τους βασικούς ναυτικούς κόμπους. Η διπλή καντηλίτσα, όμως, είναι ένας κόμπος, που μπορούμε να χρησιμοποιήσουμε με ασφάλεια για αναρρίχηση στο άλμπουρο, αν φυσικά δεν υπάρχει ή άλλη καντηλίτσα, το μικρό δηλαδή καθισματάκι, που πωλείται έτοιμο για αυτή τη δουλειά. Αν ξέρετε να κάνετε την απλή καντηλίτσα, δεν θα δυσκολευτείτε καθόλου να «δημιουργήσετε» μια διπλή, που σας δίνει και κάθισμα, αλλά και υποστήριξη της πλάτης, όπως φαίνεται στο σχήμα μας. Τώρα, είστε έτοιμοι να σκαρφαλώσετε στο κατάρτι, αν Βέβαια δεν πάσχετε από ιλίγγους. Για ένα μόνο είστε σίγουροι, ότι ο κόμπος δεν θα σας προδώσει...



Μα γιατί γέρνει;

Πολύ φίλοι του μηχανοκίνητου με μια μηχανή παραπονιούνται πως το σκάφος τους, ενώ όταν είναι σταματημένο πλέει κανονικά στη φυσική του ίσαλο, όταν ταξιδεύει, «γέρνει» συνήθως αριστερά. Η εξήγηση είναι βέβαια απλή και οφείλεται στο λεγόμενο propeller effect, την αντίδραση δηλαδή της προπέλας.



Εκτός από το να κάνει το σκάφος να πηγαίνει αριστερά (με δεξιόστροφη προπέλα) όταν το τιμόνι είναι στη μέση, ανασηκώνει και τη δεξιά πλευρά της πρύμης, οπότε το αναγκάζει να γέρνει αριστερά. Το φαινόμενο αυτό είναι κοινό στα μονέλικα μικρά μηχανοκίνητα και εξισορροπείται μόνο με το βάρος του τιμονιέρη, η θέση διακυβέρνησης του οποίου είναι συνήθως στη δεξιά μπάντα.

Σόδα και ... καθαρίσατε

Βρώμικοι και οξειδωμένοι ακροδέκτες στους πόλους της μπαταρίας δεν επιτρέπουν στο ρεύμα να περάσει στη μίζα, με αποτέλεσμα να μην παίρνει εύκολα μπρος η μηχανή. Επίσης εμποδίζουν τη φόρτιση της μπαταρίας από το alternator. Η πιο απλή λύση είναι να «βαφτίσουμε» τους ακροδέκτες μέσα σε διάλυμα μαγειρικής σόδας και νερού. Σε λίγο θα εξαφανιστούν όλα τα υπολείμματα των υγρών της μπαταρίας και οι ακροδέκτες θα γίνουν σαν καινούργιοι. Και για να μην πάει χαμένο το διάλυμα, μπορούμε να το ρίξουμε πάνω από τη μπαταρία, που επίσης θα καθαρίσει. Μαγειρική σόδα λοιπόν στο σκάφος.

Μέτρηση της απόστασης με το ... μάτι

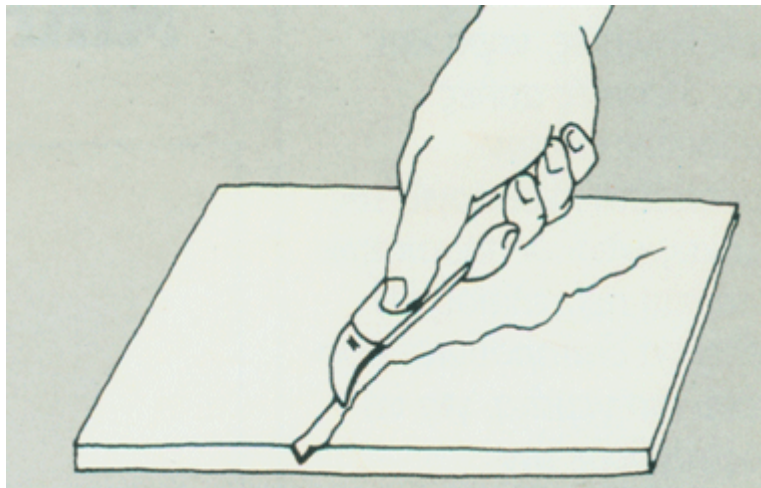
Ο κανόνας των 45ο είναι ο πιο γνωστός τρόπος μέτρησης της απόστασης ενός σημείου της στεριάς, π.χ. ενός κάβου, κατά την παραλλαγή, δηλαδή, όταν περνώντας το βλέπουμε στις 90ο από την πορεία μας. Καθώς πλησιάζουμε, κάνουμε διόπτρευση και αρχίζουμε να μετράμε το δρομόμετρο για τη διανυθείσα απόσταση, όταν δούμε το σημείο στη στεριά στις 45ο. Για να μη χρησιμοποιούμε πυξίδα χειρός, βάζουμε ένα σημάδι στα ρέλια, ως πούμε μια ταινία, για να ορίσουμε μια νοητή γραμμή από τη θέση του τιμονιέρη, που σχηματίζει 45ο με το διαμήκη άξονα του σκάφους (σχήμα 1).



Αν δούμε στο σχήμα 2 τη γεωμετρική έκφραση του κανόνα των 45ο, θα παρατηρήσουμε ότι πρόκειται για ένα ορθογώνιο και ισοσκελές τρίγωνο, πράγμα, που σημαίνει ότι, η διανυθείσα απόσταση είναι ίση με την απόστασή μας από το σημείο της στεριάς κατά την παραλλαγή.

Ανοιχτήρι για όλες τις δουλειές

Χαρακιές και σκασίματα στο ξύλο ή το πλαστικό; Η σχισμή ή ρωγμή πρέπει να ανοίξει, πριν επιχειρήσουμε να τη στοκάρουμε και να τη γεμίσουμε. Χρησιμοποιώντας ένα ανοιχτήρι, όπως φαίνεται στο σχήμα μας, ανοίγουμε μια μεγαλύτερη σχισμή σε σχήμα V, για να δημιουργήσουμε την κατάλληλη «υποδομή» για το γέμισμα. Μη ξεχάσατε να πλύνετε καλά το ανοιχτήρι πριν ανοίξετε την επόμενη μπύρα σας.



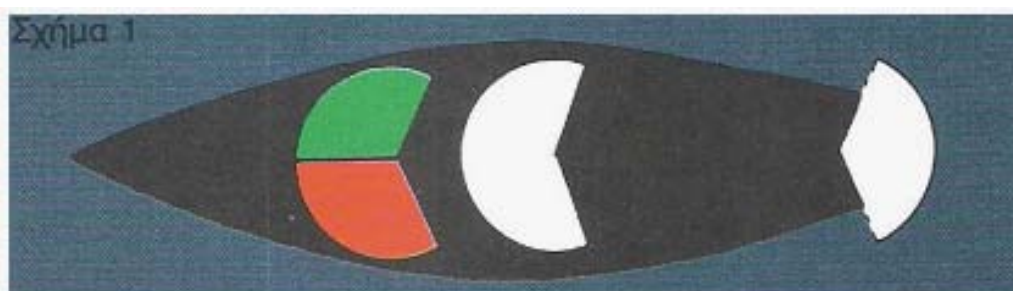
Φώτα Ναυσιπλοΐας

Για την ασφάλειά μας στη θάλασσα, αλλά και αυτή των συνανθρώπων μας, που ταξιδεύουν τη μέρα ή τη νύχτα, επιβάλλεται να γνωρίζουμε καλά τα φώτα ναυσιπλοΐας. Επειδή το θέμα αφορά και τους φίλους του μηχανοκίνητου, αλλά και αυτούς του ιστιοφόρου σκάφους, συμπτύξαμε τις δύο κατηγορίες για να μπορέσουμε, με λίγα λόγια και αρκετή εικόνα, να καλύψουμε όλες τις περιπτώσεις με μια ματιά.

Ορατότητα	ΟΡΑΤΟΤΗΤΑ, ΧΡΩΜΑ ΚΑΙ ΤΟΣΟ ΦΑΝΩΝ					Χρώμα
	Τόσο μοιρών	Μήκος 7-12 μ.	Μήκος 12-20 μ	Μήκος 20-50 μ.	Μήκος 50 και πάνω	
Επίστιος	225°	2 ν.μ.	3 ν.μ.	5 ν.μ.	6 ν.μ.	Λευκός
Πλευρικός	112° 30'	1 ν.μ.	2 ν.μ.	2 ν.μ.	3 ν.μ.	Κόκκινος (αριστερά) Πράσινος (δεξιά)
Κορώνης	135°	2 ν.μ.	2 ν.μ.	2 ν.μ.	3 ν.μ.	Λευκός
Ρυμούλκησης	135°	2 ν.μ.	2 ν.μ.	2 ν.μ.	3 ν.μ.	Κίτρινος
Περίβλεπτος	360°	2 ν.μ.	2 ν.μ.	2 ν.μ.	3 ν.μ.	Λευκός Κόκκινος Κίτρινος Πράσινος
Αναλάμπων	360°	2 ν.μ.	2 ν.μ.	2 ν.μ.	3 ν.μ.	Κίτρινος

Τα βασικά φώτα, που πρέπει να δείχνει ένα μηχανοκίνητο σκάφος αναψυχής, όταν ταξιδεύει (σχήμα 1 και 2) είναι:

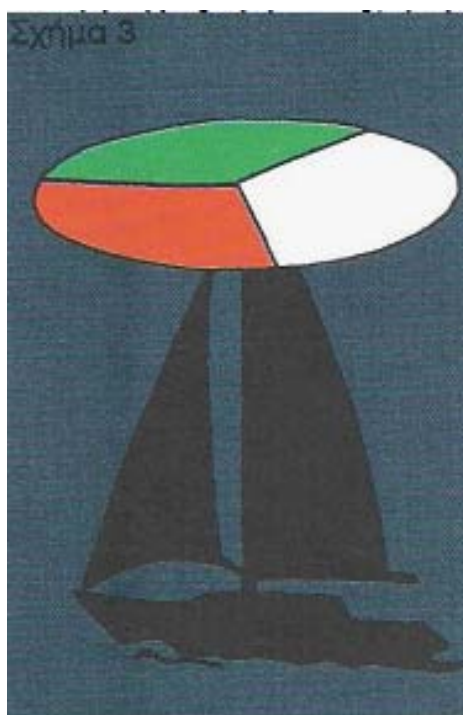
1. Πλευρικός δεξιός φανός (πράσινος 112,5°).
2. Πλευρικός αριστερός φανός (κόκκινος 112,5°).
3. Επίστιος φανός (λευκός 225°).
4. Φανός κορώνης (λευκός 135°).



Για τα ιστιοφόρα, που ταξιδεύουν με πανιά (χωρίς μηχανή) αρκούν δύο πλευρικά και ο φανός κορώνης ξεχωριστά ή σε συνδυασμό στην κορυφή του αλμπύρου (σχήμα 3).

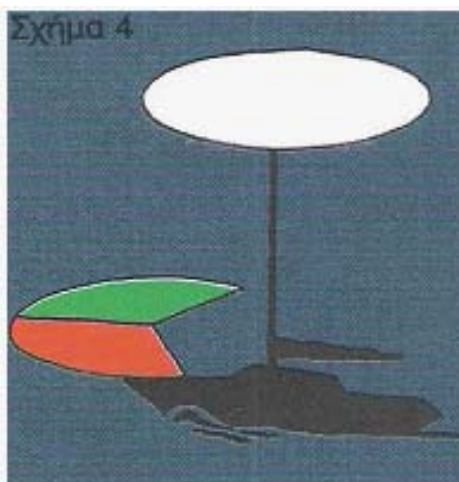


Όταν το ιστιοφόρο κινείται με μηχανή μπορεί να δείχνει τους δύο πλευρικούς και έναν περίβλεπτο στην κορυφή του αλμπύρου (σχήμα 4). Ανάλογα με τη λειτουργία του κάθε σκάφους, προστίθενται και άλλοι βοηθητικοί φανοί, που «μιλάνε» από μόνοι τους, δείχνοντας την πορεία, τη δυσκολία χειρισμών ή την εργασία, που εκτελούν, π.χ. ρυμούλκηση, υποβρύχιες εργασίες, ψάρεμα κ.λπ.



Τα φώτα ναυσιπλοΐας, εκτός από το χρώμα, διαφέρουν και σε άλλα στοιχεία, όπως η φωτεινότητά τους και το τόξο στο οποίο είναι ορατά, ανάλογα πάντα με το μέγεθος του σκάφους και την εργασία, που εκτελούν. ...

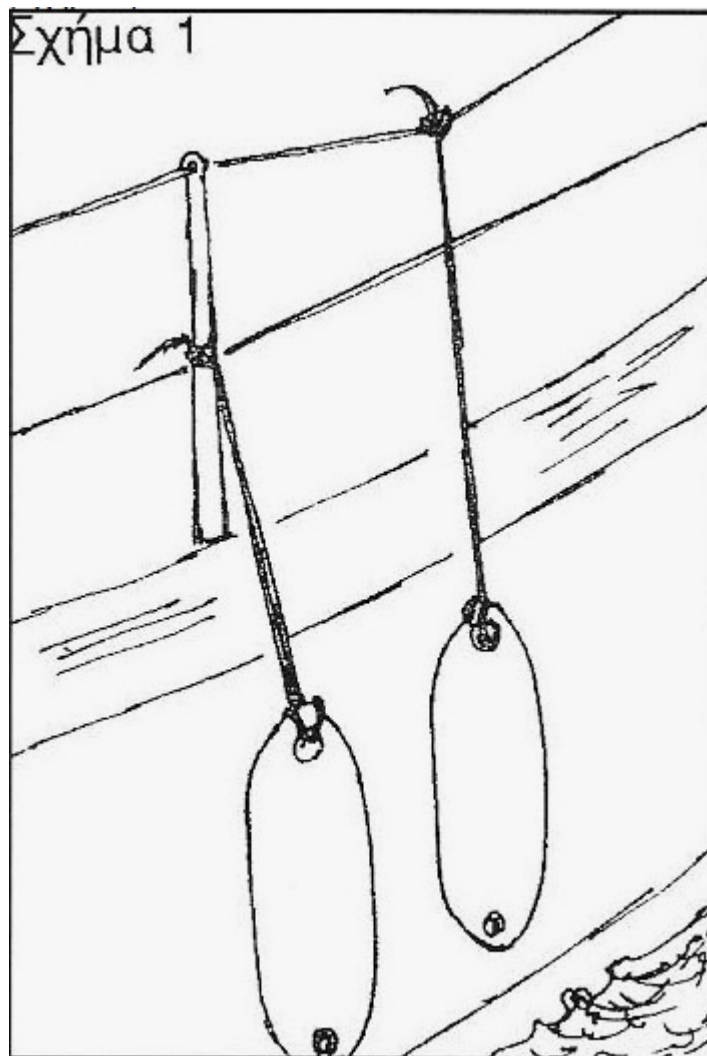
Ο πίνακας μας δίνει μια πλήρη εικόνα των υποχρεώσεων αυτών βάσει του διεθνούς κανονισμού, που ισχύει και στην Ελλάδα.



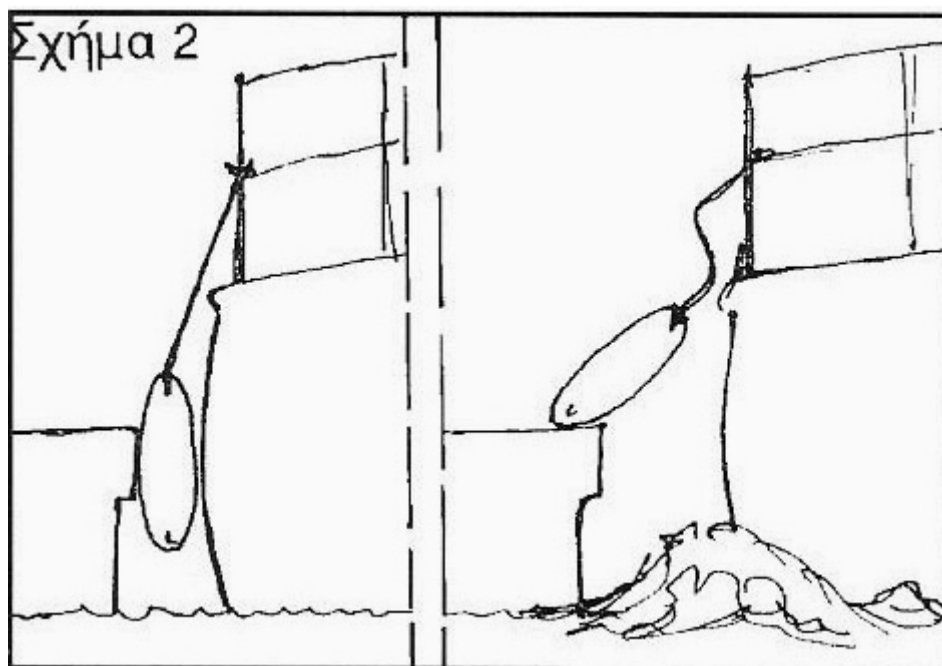
Την ημέρα, η ναυσιπλοΐα είναι βέβαια πολύ πιο εύκολη, λόγω της ορατότητας και των οπτικών σημάτων, που φέρουν όλα τα σκάφη. Τη νύχτα τα πράγματα είναι πολύ πιο δύσκολα και θα πρέπει να μάθουμε να «διαβάζουμε» καλά τη γλώσσα της θάλασσας για να ταξιδέψουμε με ασφάλεια. Τα σχήματα μας δείχνουν εύγλωττα πως φαίνεται ένα σκάφος ή πλοίο την ημέρα και ποια φώτα βλέπουμε τη νύχτα. Από τα φώτα συμπεραίνουμε, όπως είπαμε, πολλά στοιχεία για τον τύπο, την πορεία και τις ιδιαιτερότητες της πλεύσης του πλοίου, που βλέπουμε, έτσι ώστε να αποφύγουμε έγκαιρα την πιθανότητα κάποιου ατυχήματος. Όπως δεν μπορούμε να οδηγήσουμε ένα αυτοκίνητο στη στεριά αν δεν ξέρουμε τα σήματα του κ.ο.κ., έτσι και στη θάλασσα είμαστε δημόσιοι κίνδυνοι, αν δεν ξέρουμε τα φώτα μας.

Οι σωτήρες

Τα μπαλόνια στο σκάφος είναι οι πραγματικοί σωτήρες, όταν πρόκειται να δέσουμε στο μώλο ή πάνω σε άλλο σκάφος. Δεν λέμε βέβαια τίποτα καινούργιο, μια και λίγο πολύ όλοι όσοι ασχολούνται με τα σκάφη αναψυχής, ξέρουν και τη χρησιμότητά τους. Θα θέλαμε όμως, εδώ να θυμίσουμε δύο βασικές λεπτομέρειες, που κάνουν τη διαφορά: Είναι προτιμότερο να δένουμε τα μπαλόνια στα κολωνάκια αντί στα ρέλια (σχήμα 1).



Μεγάλη προσοχή απαιτείται στο ύψος, στο οποίο θα δέσουμε το μπαλόني. Τα απόνερα μέσα στο λιμάνι κάνουν το σκάφος να σκαμπανεβάζει. Αν το μπαλόني είναι τοποθετημένο ψηλά, μπορεί να φύγει από τη θέση του και να αφήσει απροστάτευτο το σκάφος μας (σχήμα 2).



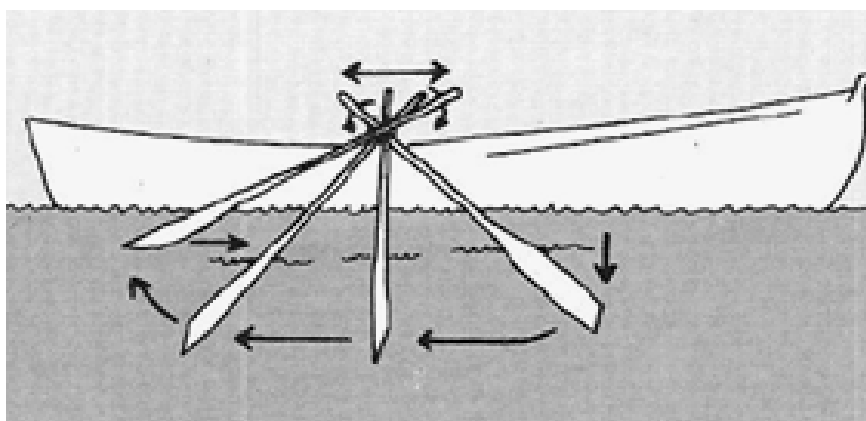
Τέλος, μια ακόμα συμβουλή. Πριν λύσετε για να φύγετε, μη μετρήσετε μόνο τα μπαλόνια σας, αλλά βεβαιωθείτε ότι είναι δεμένα στο δικό σας σκάφος. Ο πιο συνηθισμένος τρόπος να σας κλέψουν κάποιο μπαλόني, είναι να το λύσουν από το σκάφος σας και να το δέσουν στο διπλανό. Αν δεν προσέξετε, σίγουρα θα αφήσετε κάποιο μπαλόني στο λιμάνι, πάνω σε κάποιο άλλο σκάφος.

Τραβάτε κουπί;

Πολλές φορές κάνουμε τα εύκολα δύσκολα στην πολύ απλή κωπηλατική κίνηση στο μικρό μας dinghy. Αν πιστεύετε ως τώρα ότι, η κωπηλασία θέλει δύναμη, ξεχάστε το. Πάνω από όλα θέλει ρυθμό και μέτρο. Δεν χρειάζεται να χρησιμοποιήσουμε περισσότερο από το 70% της δύναμής μας για να πάμε πολύ γρήγορα. Και όσο για ρυθμό, αυτός είναι απαραίτητος και στις κινήσεις και στην αναπνοή. Απλώστε τα χέρια μπροστά, χωρίς να σκύψετε. Ανεβάστε ελαφρά τη λαβή του κουπιού, ώστε η κουτάλα να μπει κάθετα στο νερό.

Τραβήξτε τις λαβές προς το στήθος σας με χαλαρές παλάμες, κρατώντας τα μόνο με τα δάχτυλα. Οι αγκώνες κοντά στο σώμα, οι πήχεις παράλληλοι με τα πλευρά. Όταν οι λαβές φτάσουν στο στήθος, χαμηλώστε τις ελαφρά, για να βγει η κουτάλα από το νερό. Επαναφέρετε τις λαβές προς τα εμπρός, στρίβοντας ελαφρά τους καρπούς, για να γυρίσετε τις κουτάλες, όσο το δυνατόν οριζόντια, έως ότου φτάσουν στο καινούργιο «άρπαγμα» του νερού.

Επαναλάβετε τα ίδια. Ρυθμός 35 έως 45 το λεπτό. Οι σκαρμοί πρέπει να είναι ελαφρά γρασαρισμένοι, για να μην έχει αντίσταση το κουπί στην κίνησή του και να φθείρεται λιγότερο.



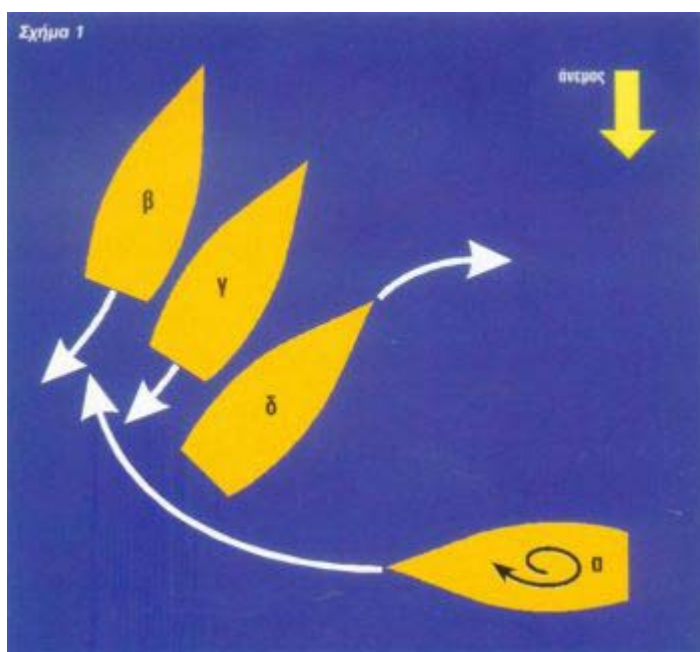
Στροφή τριών σημείων στον καιρό

Η μανούβρα σε γεμάτα λιμάνια και με καιρό δεν είναι πάντα εύκολη ακόμα και για το μικρό σκάφος. Ας δούμε πως μπορούμε να κάνουμε μανούβρα τριών σημείων γυρίζοντας με την πλώρη ή την πρύμη στον καιρό.

Γυρίζοντας την πλώρη πάνω στον καιρό

Ελέγχουμε το χώρο, που θέλουμε να κάνουμε τη στροφή. Ελέγχουμε τη διεύθυνση του αέρα και γυρίζουμε όλο το τιμόνι προς τον άνεμο, στην περίπτωση του παραδείγματός μας όλο δεξιά, δίνοντας λίγες στροφές στη μηχανή (σχ. 1α). Μόλις το σκάφος στραφεί και η πλώρη του περάσει τη διεύθυνση του καιρού, με κλειδωμένο δεξιά το τιμόνι, κάνουμε κράτει (σχ.1β).

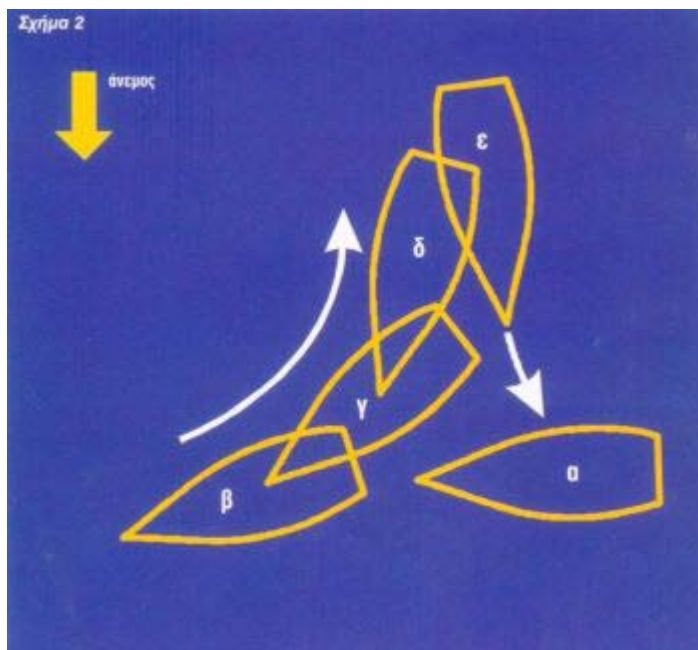
Στο κράτει, γυρίζουμε όλο το τιμόνι αντίθετα, στην περίπτωσή μας όλο αριστερά, και κάνουμε μία ανάποδα για να γυρίσουμε την πρύμη μας, ενώ με τη βοήθεια του αέρα γυρίζει και η πλώρη μας (σχ. 1γ). Κρατάμε για λίγο κλειδωμένο αριστερά το τιμόνι και τη μανέτα στο ανάποδα και στη συνέχεια κάνουμε κράτει. Το σκάφος εξακολουθεί να γυρίζει με την αδράνεια και τη βοήθεια του αέρα. Όταν έχουμε γυρίσει αρκετά, στρέφουμε το τιμόνι όλο δεξιά και κάνουμε πρόσω (σχ. 1δ). Αν έχουμε κάνει σωστά τη μανούβρα μας, θα πρέπει να έχουμε στραφεί 180 μοίρες από την αρχική μας θέση, χρησιμοποιώντας το πολύ 2-3 μήκη του σκάφους μας. Η στροφή μας μπορεί να γίνει πιο κλειστή αν εκμεταλλευτούμε αρκετά τη βοήθεια του αέρα, που γυρίζει την πλώρη μας. Απαραίτητη προϋπόθεση είναι να κλειδώνουμε το



τιμόνι όσο παίρνει και να μην κάνουμε καμία κίνηση με τη μηχανή αν η προπέλα δεν “βλέπει” στο τέρμα του τιμονιού.

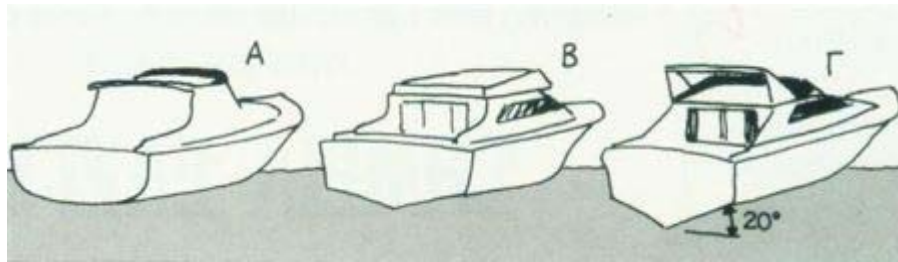
Γυρίζοντας την πρύμη πάνω στον καιρό

Αν είναι ανάγκη να γυρίσουμε το σκάφος σε έναν πολύ περιορισμένο χώρο υπάρχει περίπτωση να μην είναι δυνατόν να γυρίσουμε την πλώρη στον καιρό. Στην περίπτωση αυτή γυρίζουμε την πρύμη μας. Με τον καιρό από την μπάντα γυρίζουμε όλο αριστερά το τιμόνι και κάνουμε μία πρόσω (σχ. 2α).



Με τη βοήθεια του τιμονιού αλλά κυρίως του αέρα, αφού το τιμόνι δεν ακούει καλά όταν δεν έχουμε δρόμο, το σκάφος ποδίζει (σχ. 2β). Αφού έχουμε πάρει μία κλίση, κάνουμε τιμόνι όλο δεξιά και βάζουμε τη μανέτα στο ανάποδα, για να γυρίσουμε την πρύμη μας πάνω στον καιρό (σχ. 2γ). Αφού έχει φτάσει η πρύμη μας σχεδόν πάνω στον καιρό και πριν τον ξεπεράσει, κάνουμε κράτσι (σχ. 2δ). Το σκάφος εξακολουθεί να στρέφεται με την αδράνεια, βοηθούμενο και από τον αέρα, που σπρώχνει την πλώρη μας. Μόλις η πλώρη ξεπεράσει τον καιρό, γυρίζουμε το τιμόνι όλο αριστερά και κάνοντας πρόσω (σχ. 2ε), φεύγουμε ολοκληρώνοντας μία στροφή 180 μοιρών.

Σε τι διαφέρουν;



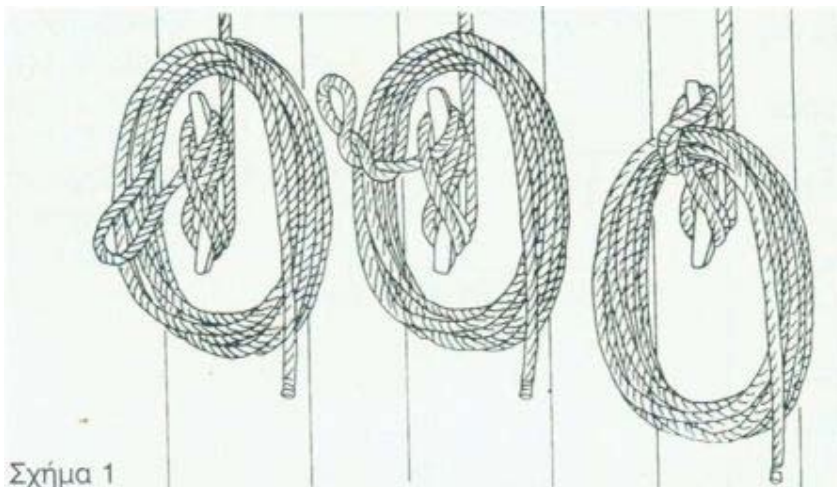
Οι όροι «σκάφος εκτοπίσματος», «βαθύ V» κ.λπ. είναι εκφράσεις, που συναντάμε κάθε φορά, όταν αναφερόμαστε σε μηχανοκίνητο κυρίως σκάφος. Εκείνο, που στην ουσία περιγράφουμε με τους όρους αυτούς, είναι το σχήμα της γάστρας κάθε πλεύμενου. Στο σχήμα μας βλέπουμε τρία διαφορετικά σχήματα γάστρας μηχανοκίνητου. Το σκάφος Α είναι ένα μηχανοκίνητο εκτοπίσματος, που δεν πλανάρει. Με την κατάλληλη χρησιμοποίηση των chines, μπορεί να φτάσει να πλανάρει λίγο, οπότε λέμε ότι είναι σκάφος ημεκτοπίσματος.

Στο σκάφος Β διακρίνουμε κάποιο μικρό deadrise. Πρόκειται για μηχανοκίνητο ημεκτοπίσματος ή πλαναρίσματος σε μεγάλες ταχύτητες, που όμως «κτυπάει» στο κύμα (ρηχό V ή Shallow V).

Το σκάφος Γ είναι χαρακτηριστικό ταχύπλοο πλαναρίσματος, με ένα deadrise 20 μοιρών, δηλαδή με βαθύ V ή Deep V. Ο τύπος αυτός της γάστρας πλανάρει εύκολα και δεν κτυπάει με το κύμα.

Ντουκιάρισμα

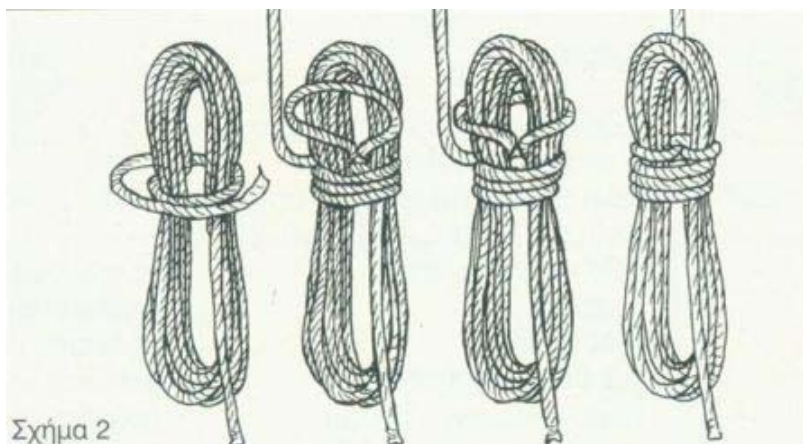
Ντουκιάρω, στη ναυτική ορολογία σημαίνει τυλίγω το σκοινί και το ασφαλίζω για να μην λυθεί κατά λάθος και να είναι έτοιμο για την επόμενη χρήση.



Συνήθως τα

μαντάρια, αφού βιράρουμε τα πανιά, ασφαλίζονται πάνω στο κοτσανέλο. Ντουκιάρουμε λοιπόν το σκοινί με το συνηθισμένο τρόπο και στο τέλος του κάνουμε 2-3 στροφές, που θα περάσουν και θα το κρατήσουν στο κοτσανέλο (σχήμα 1).

Άλλος ένας τρόπος φύλαξης του μανταριού, της σκότας ή του κάβου, είναι αυτός του σχήματος 2.



Αφού το τυλίξουμε με το γνωστό τρόπο, αφήνουμε αρκετό στο τέλος για να πάρουμε μερικές βόλτες, αρχίζοντας από τη μέση και ανεβαίνοντας προς τα πάνω. Στη συνέχεια περνάμε μια θηλιά και το καπελώνουμε, φερμάροντας μετά για να σφίξει.

Ένας τρίτος τρόπος είναι αυτός του σχήματος 3, που ασφαλίζει καλύτερα το σχοινί αν πρόκειται να το βάλουμε στο locker.

Αφού το τυλίξουμε με το συνηθισμένο τρόπο, παίρνουμε διπλή την άκρη στο τέλος, κάνοντας μια βόλτα και στη συνέχεια ένα κόμπο, όπως φαίνεται στο σχήμα μας.

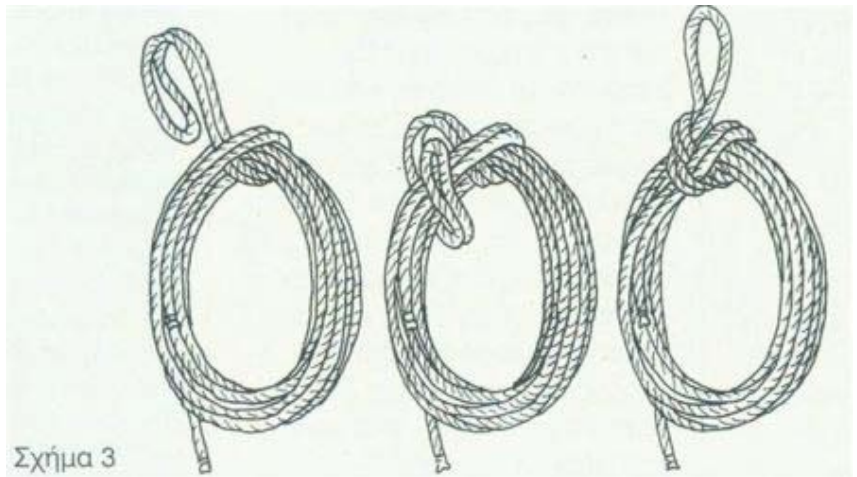
Περιγράψουμε βέβαια με λίγα λόγια και

σχήματα, τρεις διαφορετικούς τρόπους ντουκιαρίσματος, αναφερόμενοι στο τύλιγμα με το συνηθισμένο τρόπο.

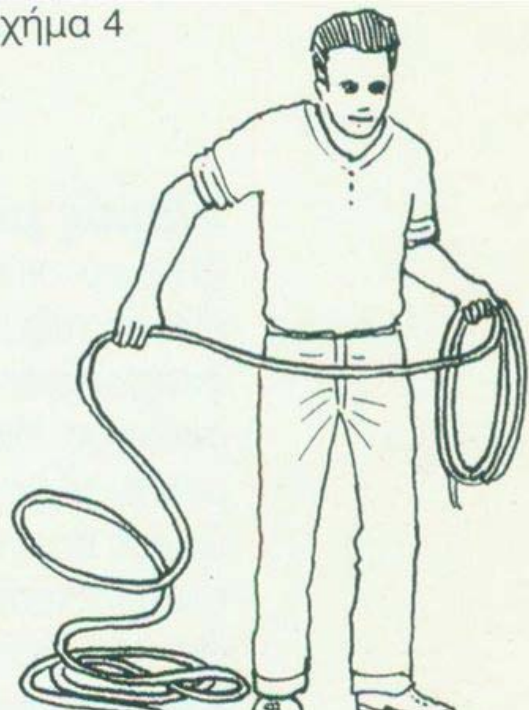
Ποιός όμως είναι αυτός; Στο σχήμα 4 βλέπουμε πώς τυλίγεται ένα απλό σκοινί με δεξιόστροφα έμπουλα και δεξιόστροφη φορά (αριστερόστροφα έμπουλα, αριστερόστροφη φορά).

Προσέχουμε πάντα κατά το τύλιγμα, να βγάζουμε τις βερίνες με μια αντίστροφη κίνηση του χεριού.

Αν το σκοινί μας είναι πλεκτό, όπως στην περίπτωση του σχήματος 5, συνήθως τυλίγεται σε οχτάρι, που όμως δεν θα πρέπει να μας απασχολεί γιατί δεν μπερδεύεται στο ξετύλιγμα.



Σχήμα 4



Σχήμα 5

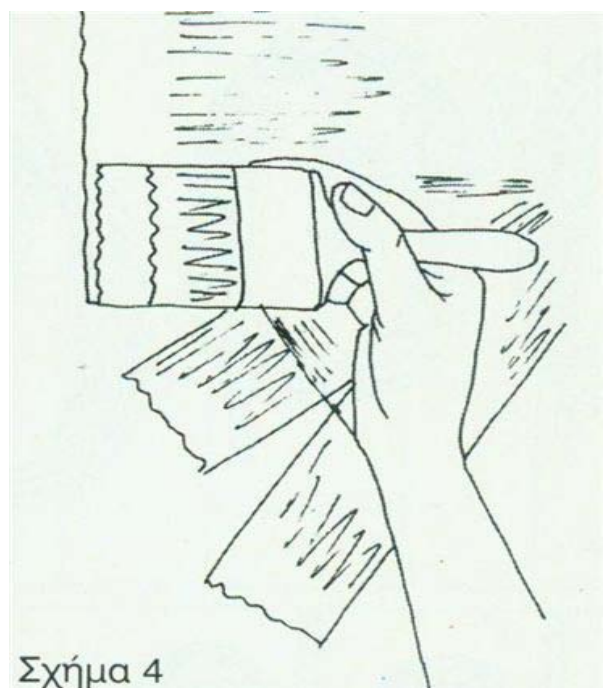
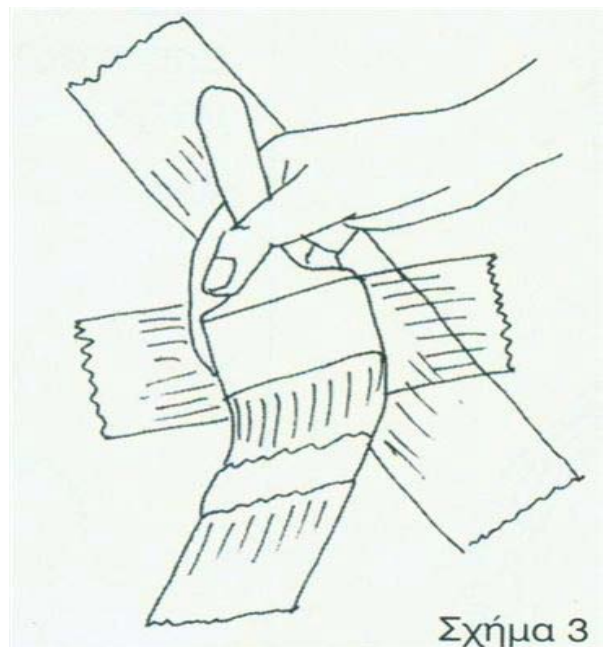
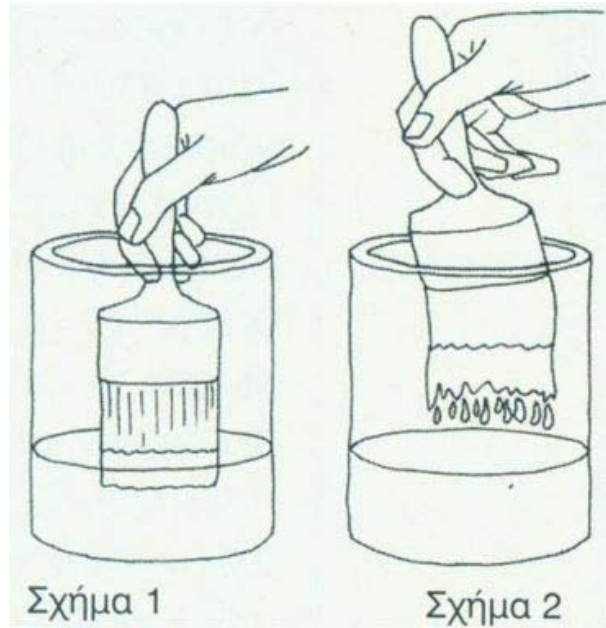


Καιρός για συντήρηση

Ο χειμώνας και η άνοιξη είναι οι δύο εποχές του έτους, που αφιερώνονται στη συντήρηση του σκάφους. Και συντήρηση σημαίνει μεταξύ άλλων και βάψιμο. Δύο-τρία λοιπόν tips για τον καλλωπισμό και την προστασία του σκάφους θα σας φανούν χρήσιμα. Ξεκινάμε, βάζοντας λίγη μπογιά σε ένα άδειο και καθαρό κουτί, όχι παραπάνω από το 1/3 της χωρητικότητάς του (σχήμα 1).

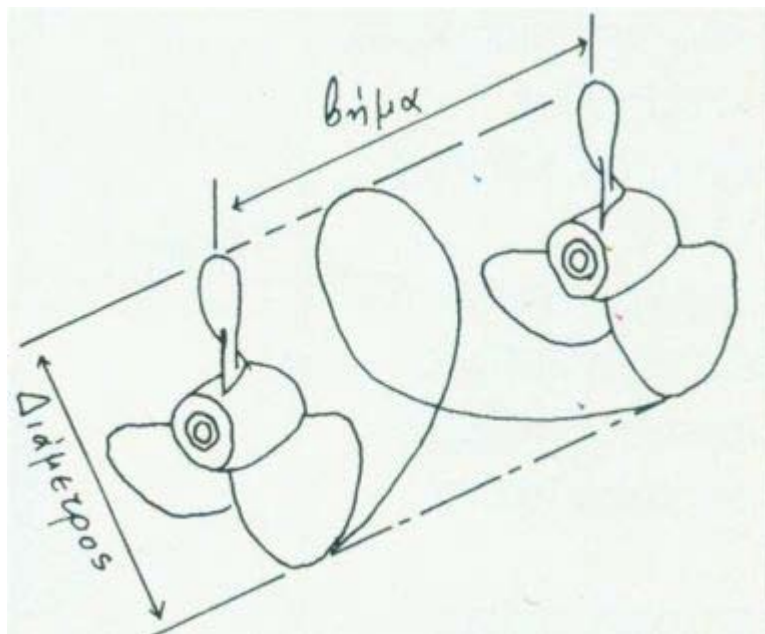
Βουτάμε το πινέλο όχι πάνω από το μισό (σχήμα 2) και το στραγγίζουμε μέσα στο κουτί, αντί στην κόχη, για να μην τρέξει η μπογιά στο εξωτερικό του κουτιού. Τις πρώτες πινελιές μπορούμε να τις κάνουμε προς οποιαδήποτε κατεύθυνση για να σκεπάσουμε καλά την επιφάνεια (σχήμα 3), τις τελικές όμως πινελιές τις κάνουμε πάντα προς μια κατεύθυνση (σχήμα 4).

Το βάψιμο είναι τέχνη και όποιος πει το αντίθετο κάνει λάθος. Και η τέχνη φαίνεται όχι μόνο από την καθαρή δουλειά χωρίς πιτσιλιές, αλλά και από το τελικό αποτέλεσμα.



Προπέλες για όλες τις χρήσεις

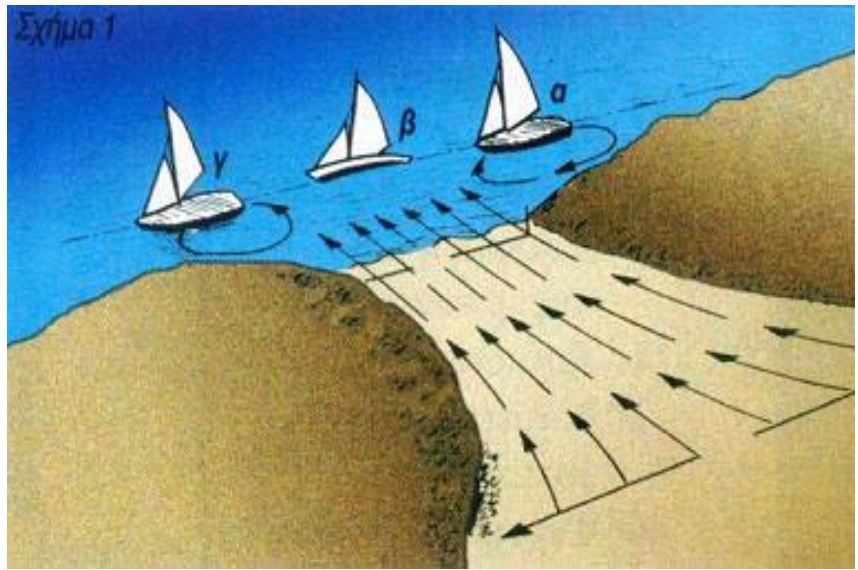
Η προπέλα, όπως ξέρουμε, χαρακτηρίζεται από τη διάμετρο και το βήμα της, που δεν είναι άλλο από την απόσταση, που θα μπορούσε να διανύσει, κάνοντας μια πλήρη περιστροφή, αν δεν υπήρχε η ολίσθηση. Οι προπέλες ολισθαίνουν σε ποσοστό 15% στα γρήγορα μηχανοκίνητα, μέχρι 50% στα σκάφη βαρέος εκτοπίσματος. Γενικά, όσο μεγαλύτερη είναι η διάμετρος, τόσο καλύτερη η απόδοση της προπέλας. Για περισσότερη ωστική δύναμη σε χαμηλές ταχύτητες διαλέγουμε προπέλα με μεγάλη διάμετρο και μικρό βήμα. Για μεγαλύτερες ταχύτατες (αλλά και μικρότερη επιτάχυνση και οικονομία στα καύσιμα), αυξάνουμε το βήμα και μικραίνουμε τη διάμετρο. Τα παραπάνω είναι από τους συνδυασμούς, που απαιτούνται ανάλογα με τις προτιμήσεις μας. Γενικά θα πρέπει να θυμόμαστε ότι: α) Όταν η μηχανή δεν πιάνει τις στροφές της, σημαίνει πως η διάμετρος ή και το βήμα της προπέλας είναι μεγαλύτερα απ' ό,τι χρειάζεται. β) Όταν η μηχανή υπερβαίνει τις στροφές της, η διάμετρος ή και το βήμα της προπέλας είναι μικρότερα απ' ό,τι χρειάζεται.



Ταξιδεύοντας κοντά στη στεριά

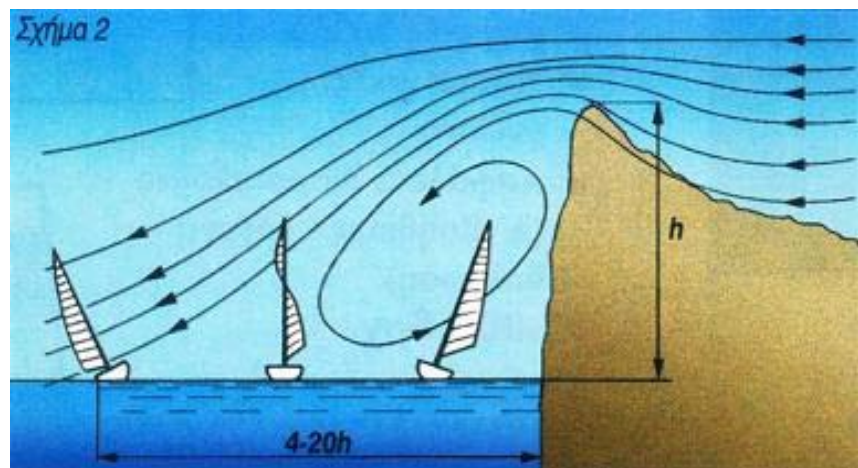
Όσο πιο ανώμαλη είναι η ακτογραμμή, τόσο πιο έντονα είναι και τα φυσικά φαινόμενα όταν την παραπλεύουμε. Ειδικά στις θάλασσές μας, ο αέρας μπορεί να μας έρθει από διαφορετικές διευθύνσεις, άσχετες με τον καιρό που επικρατεί γενικά στην περιοχή που ταξιδεύουμε.

Ας πάρουμε το παράδειγμα του σχήματος 1. Ο αέρας φυσάει ανάμεσα από δύο λόφους. Η σήραγγα, που δημιουργείται επιταχύνει τον αέρα σαν χωνί. Εμείς πλέουμε στη θέση α και αισθανόμαστε ένα ελαφρύ αεράκι να έρχεται από πλώρα.



Καθώς ταξιδεύουμε φτάνουμε στη θέση β, όπου μας έρχεται ο αέρας από την μπάντα, με μεγάλη δύναμη και μας «πατάει». Συνεχίζοντας την πλεύση μας φτάνουμε στη θέση γ. Ο αέρας γίνεται πάλι κανονικός, αυτή τη φορά όμως μας έρχεται από δευτερόπρυμα. Μέσα σε ελάχιστο χρόνο και απόσταση, ταξιδέψαμε στα όρτσα, στη συνέχεια πήγαμε στην πλαγιοδρομία και καταλήξαμε στα δευτερόπρυμα.

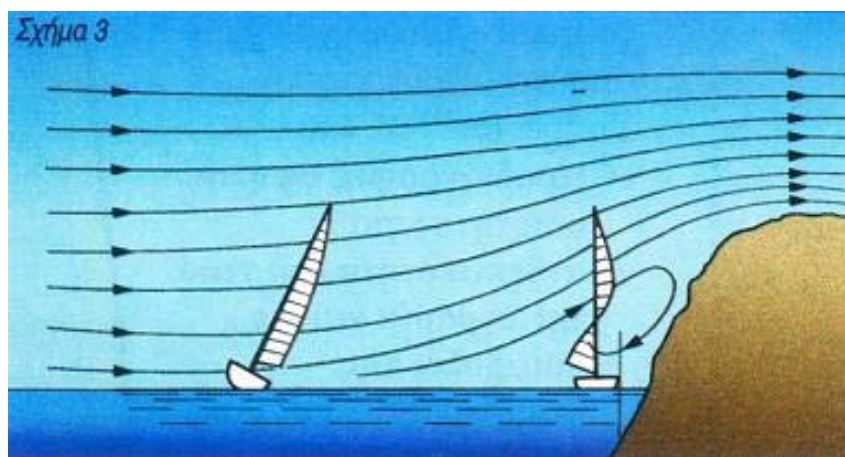
Στο σχήμα 2, τώρα, ο αέρας είναι από την απόκρημνη στεριά. Παρατηρούμε πως



κοντά στην ξηρά ο αέρας είναι λεπτός και μας έρχεται από διαφορετική διεύθυνση, λόγω των δινών, που δημιουργούνται. Ενώ θα έπρεπε να ταξιδεύουμε αριστερήνεμοι, πηγαίνουμε δεξήνεμοι. Λίγο πιο μακριά από την ακτή, ένα άλλο σκαφάκι δεν μπορεί να βρει τον αέρα, ενώ παραμέσα, ένα άλλο ταξιδεύει αριστερήνεμο και πατημένο. Ο αέρας από τη στεριά στην περίπτωση του τρίτου σκάφους είναι αρκετά δυνατός και πιάνει σε μία απόσταση 4 με 20 φορές το ύψος της ακτής, ανάλογα με την ένταση του ανέμου.

Στο σχήμα 3, ο αέρας έρχεται από τη θάλασσα. Για να βρούμε τον αέρα μας απομακρυνόμαστε από τη στεριά, γιατί κοντά της δημιουργούνται δίνες, ο αέρας δεν είναι καθαρός και τα πανιά μας δεν στρώνουν. Χρειάζεται μεγάλη προσοχή όταν ταξιδεύουμε ανάμεσα σε

νησιά, κοντά στη στεριά. Ο αέρας μπορεί να αλλάξει διεύθυνση, λόγω της μορφολογίας της ξηράς και να μας έρθει ξαφνικά από

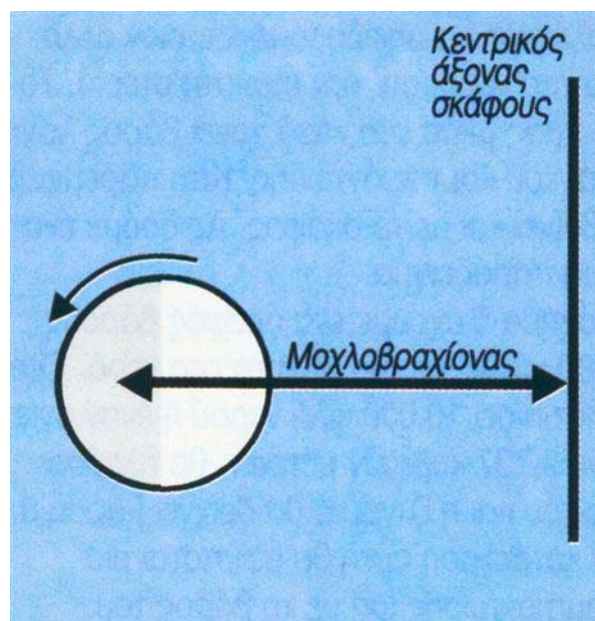


άλλη διεύθυνση από αυτή που ταξιδεύουμε, ακόμα και καπελωτός, από την κορυφή κάποιας απόκρημνης στεριάς.

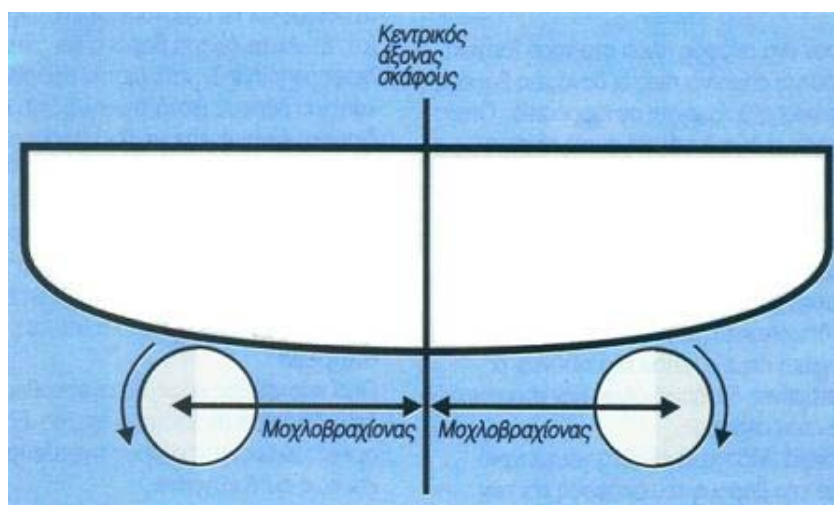
Οι ιστιοπλόοι με πείρα στους αγώνες εκμεταλλεύονται τις αλλαγές αυτές για να ξεφύγουν από τον υπόλοιπο στόλο του αγώνα, μυρίζονται, θα λέγαμε, τον φρέσκο αέρα και πλησιάζουν ή απομακρύνονται από τη στεριά, ανάλογα. Η κάθε περιοχή εμφανίζει τα δικά της τοπικά καιρικά φαινόμενα και καλό είναι να παίρνουμε τις πληροφορίες μας πριν ταξιδέψουμε, από ντόπιους ή άλλους ιστιοπλόους, που έχουν εμπειρίες από την περιοχή

Με δύο προπέλες

Στα διπλέλικα σκάφη η δεξιά προπέλα είναι δεξιόστροφη και η αριστερή αριστερόστροφη. Στις μικρές ταχύτητες και στη μανούβρα δίνουν μια μοναδική ευελιξία, σε σημείο, που δεν χρειάζεται καν το τιμόνι, που μπορούμε να το δέσουμε στο κέντρο. Η κάθε προπέλα είναι προσαρμοσμένη πάνω σ' έναν άξονα, που βγαίνει από το σκάφος υπό κάποια γωνία προς τα κάτω. Επίσης, η κάθε προπέλα «δαγκώνει» προς την πλευρά της φοράς της, δηλαδή στην περιοχή του εξωτερικού ημικύκλιου (σχ. 1), προσφέροντας μεγαλύτερη ωστική δύναμη.



Η κλίση αυτή των αξόνων και το δάγκωμα των προπελών προς τα έξω, ανάλογα με τη φορά τους, είναι τα δύο στοιχεία, που δίνουν την ευκολία χειρισμών σε μικρές ταχύτητες. Αν υπήρχε μόνο μία προπέλα, όπως συμβαίνει στα ιστιοφόρα, αλλά και σε άλλα μικρά μηχανοκίνητα σκάφη, αυτή θα έστρεφε την πρύμη του σκάφους προς την πλευρά της περιστροφής, αναγκάζοντάς μας να «ισιώνουμε» λίγο με το τιμόνι, άρα δημιουργώντας επιπλέον τριβές και αντιστάσεις.



Οι αντίθετες φορές περιστροφής των δύο προπελών κάνουν το

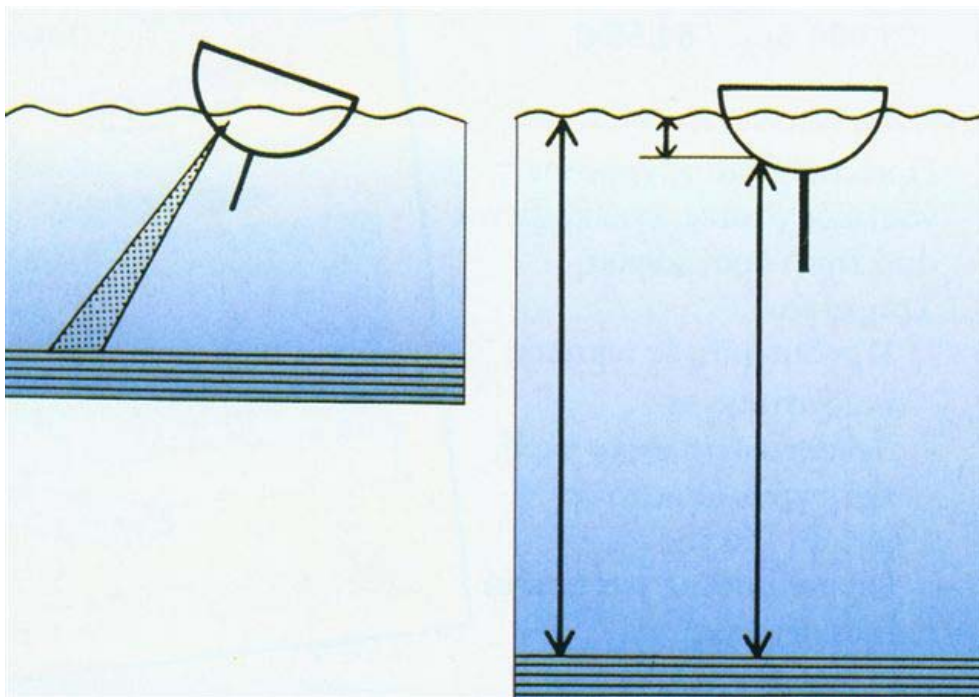
σκάφος να ισορροπεί χωρίς μετατόπιση της πρύμης, αφού η μία προπέλα ακυρώνει την επίδραση της περιστροφή της άλλης, κάνοντας το σκάφος να κινείται σε μία ευθεία. Με τις δύο προπέλες δεν αντιμετωπίζουμε το φαινόμενο της επίδρασης (propeller effect), που παρατηρείται στα μονέλικά σκάφη. Στην καλή μανούβρα, επίσης, συντελεί και η απόσταση των προπελών από τον κεντρικό (διαμήκη) άξονα του σκάφους, με τη δημιουργία ροπής ίσης με το γινόμενο της απόστασης της προπέλας από τον κεντρικό άξονα επί την ωστική δύναμη της προπέλας (σχ. 2).

Στην περίπτωση ενός μονέλικου σκάφους ξέρουμε πως χρειάζεται λίγο «τιμόνι» για να πάμε ευθεία. Φαντάζεσθε, όμως, πόσο τιμόνι χρειάζεται ένα διπλέλικο σκάφος λόγω της επίδρασης της προπέλας αλλά και λόγω της ροπής, αν μία από τις μηχανές του πάψει να λειτουργεί: Στο ταξίδι και με μία από τις μηχανές εκτός λειτουργίας απλά εξισορροπούμε με λίγο τιμόνι, για να περιορίσουμε την τάση του σκάφους να στραφεί προς την πλευρά της σβησμένης μηχανής, κόβοντας βέβαια στροφές από τη μοναδική μηχανή μας, μέχρι να φτάσουμε στο λιμάνι. Εκεί, τα πράγματα όμως δυσκολεύουν, ιδίως αν φυσάει δυνατός αέρας, κάνοντας το σκάφος να ξεπέφτει.

Στις μικρές ταχύτητες το «δάγκωμα» της μοναδικής μας προπέλας, σε συνδυασμό με τη ροπή στρέψης, που δημιουργείται, με μοχλοβραχίονα την απόσταση της προπέλας από τον κεντρικό άξονα του σκάφους μας, δεν μας επιτρέπουν να μανουβράρουμε εύκολα, Ας μην ξεχνάμε πως στο μονέλικο σκάφος η προπέλα βρίσκεται πάνω στον κεντρικό άξονα του σκάφους και έχουμε μόνο να εξισορροπήσουμε την επίδρασή της από τη φορά περιστροφής.

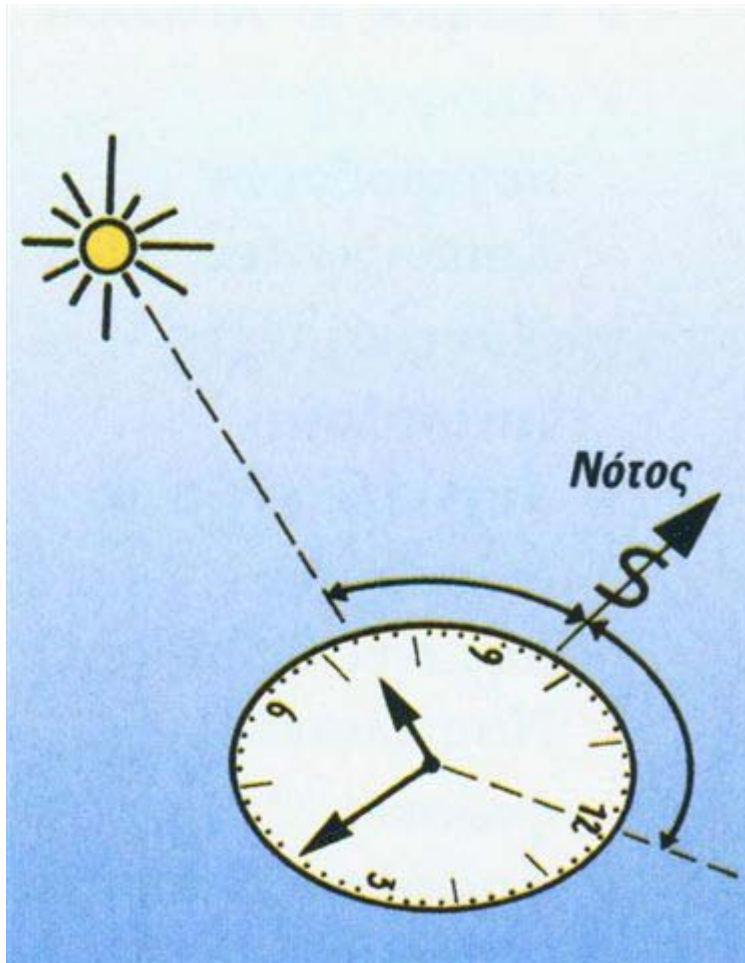
Στην περίπτωση όμως του διπλέλικου σκάφους, έχουμε να εξισορροπήσουμε και τη ροπή, που δημιουργείται. Καλό, λοιπόν, είναι να κάνουμε λίγη εξάσκηση με μία μηχανή, για να ξέρουμε πώς συμπεριφέρεται το σκάφος μας σε μια τέτοια περίπτωση.

Για σωστή βυθομέτρηση



Το βυθόμετρο είναι ένα από τα πλέον χρήσιμα όργανα στο σκάφος, αρκεί να ξέρουμε πώς λειτουργεί σωστότερα. Όταν παίρνουμε την ένδειξη του βάθους θα πρέπει να «βλέπει» όσο γίνεται πιο κάθετα για να αποφύγουμε μια λανθασμένη εκτίμηση. Βέβαια, σήμερα υπάρχουν και βυθόμετρα που «βλέπουν» μπροστά από την πλώρη, αλλά αυτά είναι μια άλλη ιστορία. Επίσης, θα πρέπει να ξέρουμε πόσο πιο ψηλά είναι από την καρίνα ο «προβολέας» του. Η ένδειξη συνήθως δεν είναι από τη βάση της καρίνας, εκτός αν έχει συνυπολογιστεί στην αρχική ρύθμιση. Για ασφάλεια πολλές φορές αφαιρούμε το ολικό βύθισμα του σκάφους μας από την ένδειξη, έτσι ώστε να μην έχουμε δυσάρεστες εμπειρίες.

Μια πυξίδα ανάγκης

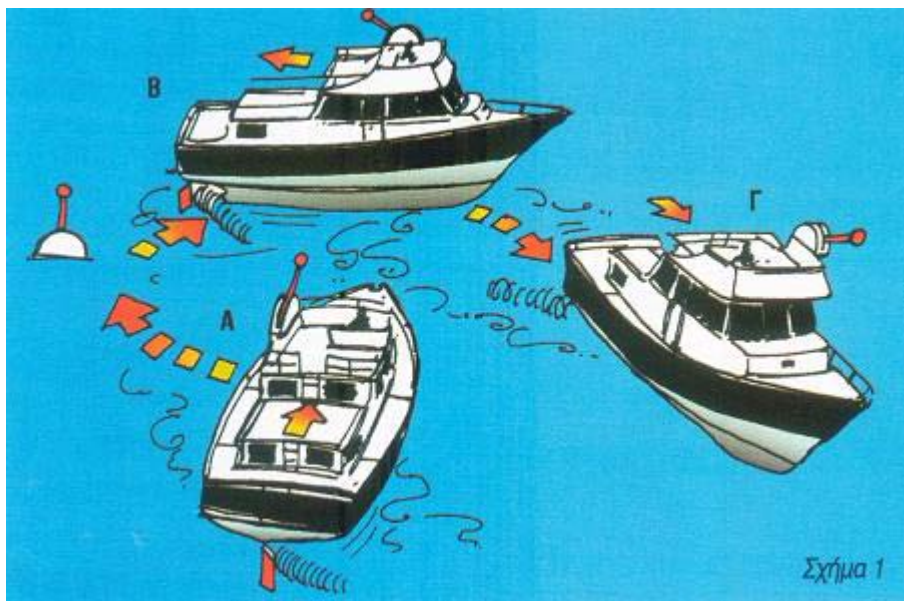


Το ρολόι μας λέει την ώρα, μπορεί όμως να λειτουργήσει και σαν μία πρόχειρη πυξίδα, όπου και να βρεθούμε. Αν βάλουμε κάτω το ρολόι του χεριού μας (δείχνει 07:20) με τον ωροδείκτη να δείχνει προς τον ήλιο και διχοτομήσουμε τη γωνία που σχηματίζεται μεταξύ του ωροδείκτη και της ένδειξης 12:00 όπως φαίνεται στο σχήμα μας, μπορούμε να βρούμε το σημείο του Νότου. Από εκεί και πέρα μπορούμε να βρούμε και τα υπόλοιπα σημεία του ορίζοντα.

Στροφή με μια προπέλα

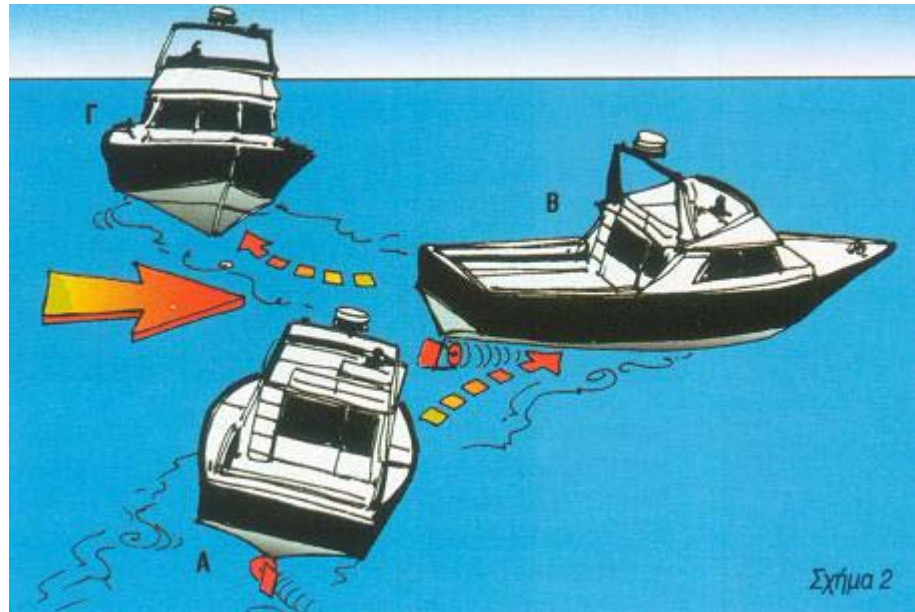
Τα μυστικά της μανούβρας είναι αποτέλεσμα πείρας και γνώσης των συνθηκών πλεύσης και κίνησης του σκάφους. Με άλλα λόγια, προσπαθούμε να χρησιμοποιήσουμε την αδράνεια του σκάφους, αλλά και τα

φυσικά φαινόμενα και κυρίως τον αέρα, προς όφελός μας για να διευθύνουμε και να κρατάμε τον έλεγχο του σκάφους. Στα παρακάτω δύο παραδείγματα παίρνουμε σαν δεδομένο πως η προπέλα του μονέλικου σκάφους μας είναι δεξιόστροφη.



Στροφή με την επίδραση μίας δεξιόστροφης προπέλας Στο σχήμα 1 βλέπουμε το σκάφος μας, με το οποίο θέλουμε να κάνουμε στροφή 180 μοιρών σε ένα περιορισμένο χώρο, όπως είναι το μικρά λιμάνια και οι μαρίνες. Ξεκινάμε από τη θέση Α και γυρίζουμε το τιμόνι όλο δεξιά, δίνοντας μόνο μία γκαζιά με το χειριστήριο και στη συνέχεια το πάμε στο κράτει. Η ενέργειά μας αυτή θα κάνει την πρύμη του σκάφους να γυρίσει αριστερά (άρα η πλώρη, δεξιά). Κρατάμε το τιμόνι όλο δεξιά και αφήνουμε το σκάφος να συνεχίσει να στρέφεται με την αδράνεια. Μία γκαζιά στα ανάποδα στη θέση Β κάνει το σκάφος να συνεχίζει να γυρίζει με την επίδραση της φοράς της προπέλας (propeller effect). Στη θέση Γ, με άλλη μία γκαζιά στο πρόσω, και το τιμόνι πάντα όλο δεξιά, το σκάφος μας ολοκληρώνει την επιτόπου στροφή του κάτω από τον απόλυτο έλεγχό μας.

Στροφή με τη βοήθεια του αέρα Αν φυσάει δυνατός αέρας, κάτι πολύ συνηθισμένο το καλοκαίρι στις θάλασσές μας, μπορούμε να εκμεταλλευτούμε τη δύναμή



του και να κάνουμε μια ελεγχόμενη στροφή σχεδόν επί τόπου. Ξεκινώντας από τη θέση Α του σχήματος 2, κάνουμε το τιμόνι όλο δεξιά και δίνουμε μία γκαζιά στο πρόσω, όπως στο παραπάνω παράδειγμα. Εκτός από το ό,τι η πρύμη μας θα γυρίσει αριστερά, η πλώρη μας θα φύγει δεξιά, υποβοηθούμενη και από τον πλευρικό άνεμο. Αφού φτάσουμε στις 90 μοίρες περίπου (θέση Β), γυρίζουμε το τιμόνι όλο αριστερά και κάνουμε ανάποδα, μέχρις ότου γυρίσουμε τις υπόλοιπες 90 μοίρες της στροφής μας και φτάσουμε στη θέση Γ. Το μηχανοκίνητο σκάφος, λόγω των μεγάλων επιφανειών των εξάλων και της υπερκατασκευής του, παρουσιάζει αρκετά μεγάλη αντίσταση στον αέρα. Αν σ'Α αυτό προσθέσουμε και το γεγονός πως η πλώρη ξεπέφτει πιο εύκολα στον αέρα από την πρύμη, λόγω του μικρότερου βυθίσματός της, άρα και λιγότερης αντίστασης, τότε μπορούμε να κατανοήσουμε πώς να εκμεταλλευτούμε την αιολική ενέργεια στη μανούβρα μας.

Πλανάροντας με μικρό μηχανοκίνητο σκάφος

Οι κανόνες, οι ελιγμοί και το ταξίδεμα (Ιάσωνα Θαλασσινού)

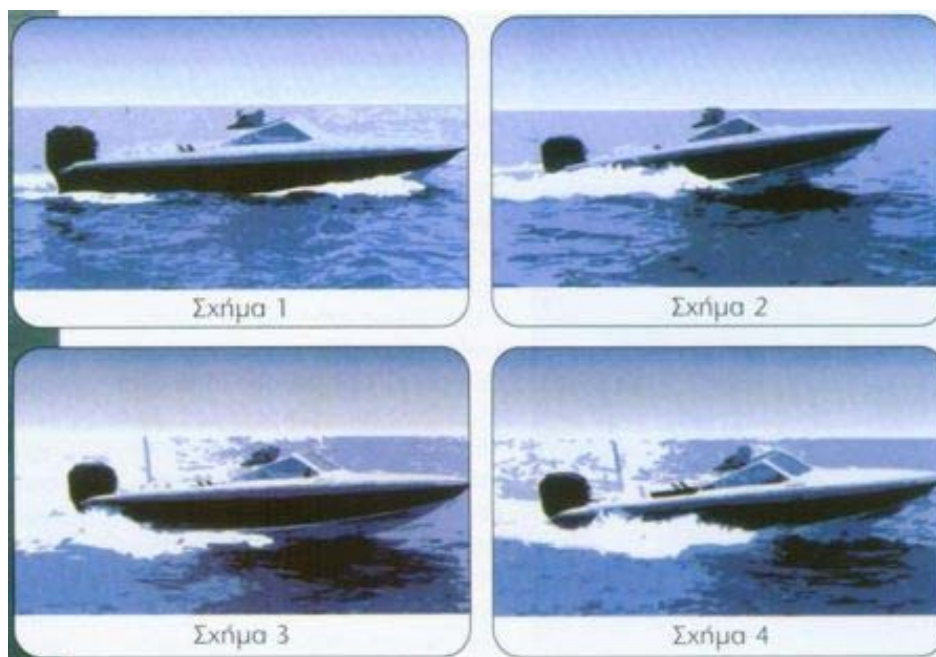
Τα μικρά μηχανοκίνητα σκάφη, πολυεστερικά ή φουσκωτά έχουν τη δική τους συμπεριφορά, που είναι τελείως διαφορετική από τα μεγαλύτερα μηχανοκίνητα σκάφη. Η ταχύτητα στη θάλασσα πρέπει να είναι ελεγχόμενη, γι' αυτό επιβάλλεται να γνωρίζουμε τα μικρά μυστικά της, ιδίως όταν το σκάφος μας ταξιδεύει πλανάροντας.

Η αίσθηση που δίνει το μικρό μηχανοκίνητο σκάφος πετώντας πάνω από τα κύματα είναι μοναδική, αρκεί να έχουμε την εμπειρία των κατάλληλων χειρισμών. Η ταχύτητα στη θάλασσα φαίνεται να είναι τρεις φορές μεγαλύτερη από αυτήν στη στεριά, χρειάζεται όμως να συνειδητοποιήσουμε πως το σκάφος δεν είναι αυτοκίνητο. Πριν επιχειρήσουμε να πατήσουμε τέρμα τη μανέτα, θα πρέπει να εξασκηθούμε αρκετά. Ένας έμπειρος κυβερνήτης μικρού σκάφους νοιώθει ένα με το σκάφος, όπως ένας ποδηλάτης με το ποδήλατό του. Ξέρει πότε θα αυξήσει και πότε θα ελαττώσει την ταχύτητά του. Είναι εξοικειωμένος με τη θάλασσα και το κύμα. Με μια ματιά μπορεί να εκτιμήσει το ύψος και την ταχύτητα του κύματος τα ρηχά που μπορεί να βρίσκονται στην πορεία του, ακόμα και κάποιο επικίνδυνο εμπόδιο που επιπλέει. Η γενική εικόνα του χώρου όπου ταξιδεύει είναι η δεύτερη φύση του καλού και έμπειρου κυβερνήτη.

Στα διαφημιστικά των μικρών σκαφών διαβάζουμε την τελική ταχύτητα, που το συγκεκριμένο μοντέλο μπορεί να φτάσει με κάποιο κινητήρα. Το θέμα δεν είναι πόσο γρήγορα μπορεί το σκάφος να ταξιδέψει, αλλά το πόσο γρήγορα μπορούμε εμείς να το ταξιδέψουμε. Για τους νεοφερμένους λοιπόν, στον κόσμο του μικρού ταχύπλου και όχι μόνο, έχουμε να προτείνουμε κάποιες δοκιμαστικές και αναγνωριστικές πλεύσεις με απλούς χειρισμούς. Για να φτάσουμε στο σημείο να απολαύσουμε τις δυνατότητες ενός μικρού ταχύπλου σκάφους θα πρέπει να ξεκινήσουμε από την αρχή. Η πρώτη δοκιμαστική πλεύση μας στα όρια των δυνατοτήτων του σκάφους μας θα πρέπει να γίνει με όλους τους κανόνες. Ιδανικό θα είναι να διαλέξουμε μια μέρα που η θάλασσα είναι λάδι. Το

μέρος της πρώτης μας εμπειρίας θα πρέπει να είναι επίσης ασφαλές μακριά από λουόμενους και αγκυροβολημένα σκάφη. Δόξα τω Θεώ, η πατρίδα μας προσφέρει απλόχερα τέτοια σίγουρα μέρη.

Από τη στάση στο πλανάρισμα



Με το ένα χέρι στο τιμόνι και το άλλο στη μανέτα ανεβάζουμε σταδιακά στροφές (σχήμα 1). Η πρώτη μας εμπειρία θα πρέπει να γίνει σε μία ευθεία πλεύση. Με το ανέβασμα των στροφών της μηχανής το σκάφος αρχίζει να παίρνει ταχύτητα. Η πλώρη αρχίζει να ανασηκώνεται και η πρύμη να κατεβαίνει, καθώς το κύμα της πλώρης αρχίζει να κινείται προς την πρύμη (σχήμα 2). Είναι η κατάσταση ακριβώς πριν από το πλανάρισμα, όταν ακόμα το σκάφος μας προσπαθεί να υπερνικήσει την αντίσταση και να καβαλήσει το κύμα της πλώρης. Η πλεύση μας είναι συμβατική σε κατάσταση εκτοπίσματος. Το σκάφος έχει φτάσει την ανώτατη θεωρητική ταχύτητα που του δίνει η γάστρα του. Για να ξεφύγει από την κατάσταση αυτή θα πρέπει να αρχίσει να πλανάρει, άρα να περιορίσει την επιφάνεια της γάστρας του που προβάλλει επιπλέον αντίσταση, με το ανασήκωμα του σκάφους. Συνεχίζουμε να αυξάνουμε σταδιακά τις στροφές μας. Η ταχύτητά μας αρχίζει να αυξάνεται όταν έχουμε καβαλήσει το κύμα, οπότε και η πλώρη μας κατεβαίνει (σχήμα 3). Είμαστε ήδη στην κατάσταση πλαναρίσματος.

Χωρίς μεγάλη αντίσταση, το σκάφος μας αποκτά μεγαλύτερη ταχύτητα, άρα έφτασε η ώρα να κόψουμε λίγο τις στροφές και να ταξιδέψουμε πλανάροντας (σχήμα 4). Η μεγάλη προσπάθεια που καταβάλλει το σκάφος μας είναι να υπερνικήσει την αντίσταση της συμβατικής πλεύσης. Μόλις αυτό επιτευχτεί μπορούμε να ρυθμίσουμε έτσι την ταχύτητά μας για μια ομαλή πλεύση σε πλανάρισμα, ανάλογα με τις συνθήκες θάλασσας που επικρατούν.

Από το πλανάρισμα στη στάση

Καθώς ταξιδεύουμε πλανάροντας σε μία ευθεία πορεία, μειώνουμε τις στροφές έτσι ώστε να αποκτήσουμε μία ταχύτητα λίγο πιο μεγάλη από την ταχύτητα πλαναρίσματος (σχήμα 5). Το σκάφος θα συνεχίσει να πλανάρει, βοηθούμενο από την αδράνεια και σε κάποια στιγμή χάνοντας σταδιακά ταχύτητα, θα ξεφύγει από τον κατάσταση πλαναρίσματος, οπότε θα δημιουργηθεί ξανά το κύμα της πλώρης που θα εμφανιστεί στην πρύμη (σχήμα 6). Αν μειώσουμε ακόμα λίγο τις στροφές το κύμα θα μεταφερθεί προς την πλώρη μας (σχήμα 7). Βάζουμε τη μανέτα στο κράτει και παρατηρούμε τη συμπεριφορά του σκάφους που το σπρώχνει το κύμα του μέχρι να σταματήσει. Καθώς το εκτόπισμα του σκάφους αυξάνεται (κατάσταση εκτοπίσματος) μεγαλώνει αντίστοιχα και το κύμα της πρύμης. Θα πρέπει να θυμόμαστε πως το κύμα της πρύμης ταξιδεύει με τον ίδια ταχύτητα που έχει το σκάφος (σχήμα 8). Σταματώντας σταδιακά, το κύμα της πρύμης φτάνει το σκάφος μας. Σταματώντας απότομα, δηλαδή κόβοντας τις στροφές απότομα, το κύμα θα φτάσει και θα σκάσει πάνω στον πρύμη, γεμίζοντας σκάφος με νερά. Μια γκαζιά μπορεί να είναι χρήσιμη σε τέτοια



Σχήμα 5



Σχήμα 6



Σχήμα 7



Σχήμα 8

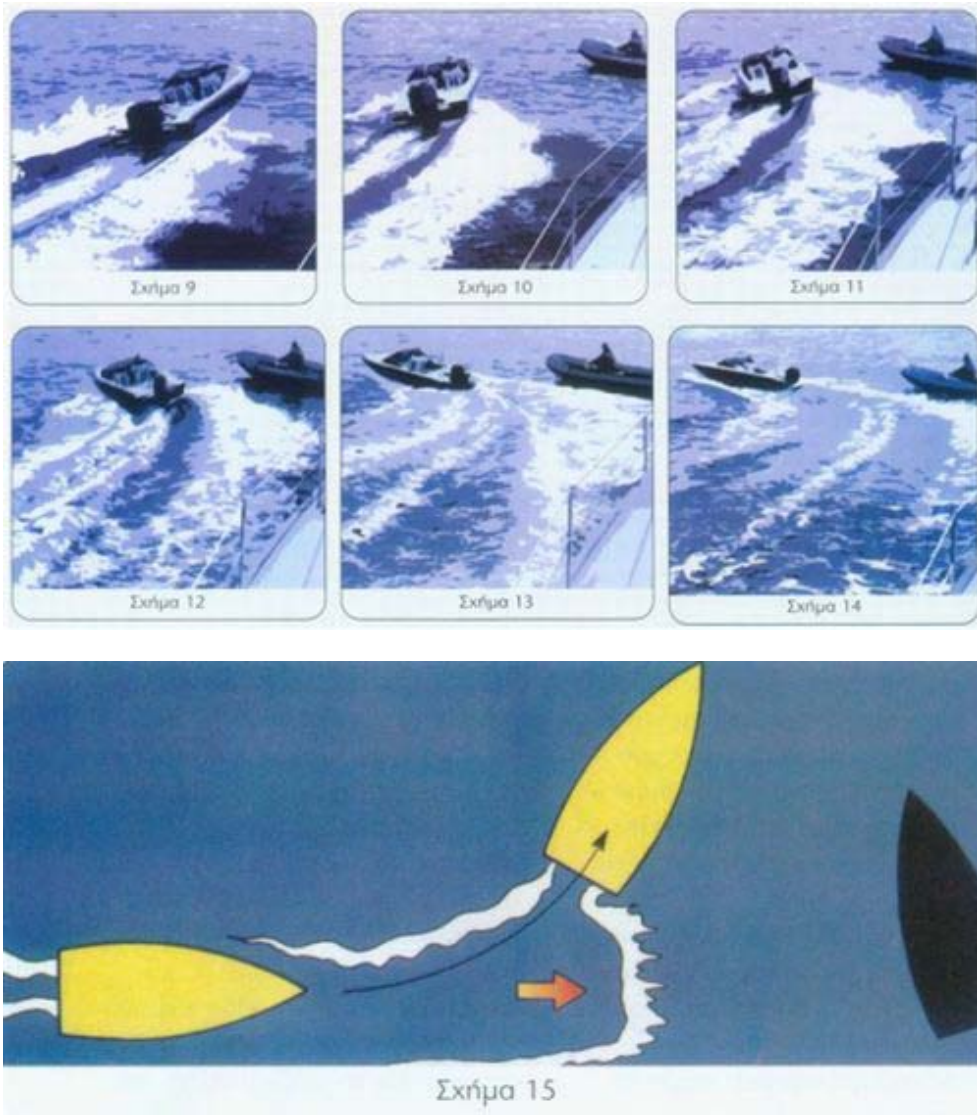
περίπτωση, για να ξεφύγουμε από το σκάσιμο του κύματος αν κάτι τέτοιο συμβεί.

Αναγκαστικό σταμάτημα

Δεν είναι πάντα δυνατόν να σταματάμε σταδιακά το σκάφος μεταφέροντάς το από κατάσταση πλαναρίσματος σε μια συμβατική κατάσταση εκτοπίσματος. Θα υπάρξουν περιπτώσεις που θα πρέπει να σταματήσουμε απότομα, για να αποφύγουμε κάποια σύγκρουση με εμπόδιο ή άλλο σκάφος ή ακόμα και για να κάνουμε ...επίδειξη δεξιοτεχνίας στην όμορφη ύπαρξη που γνωρίσαμε εχθές το βράδυ στο μπαράκι! Έστω ότι ταξιδεύουμε σε πλανάρισμα και ξαφνικά βλέπουμε κάποιο κίνδυνο μπροστά μας και πρέπει να σταματήσουμε.

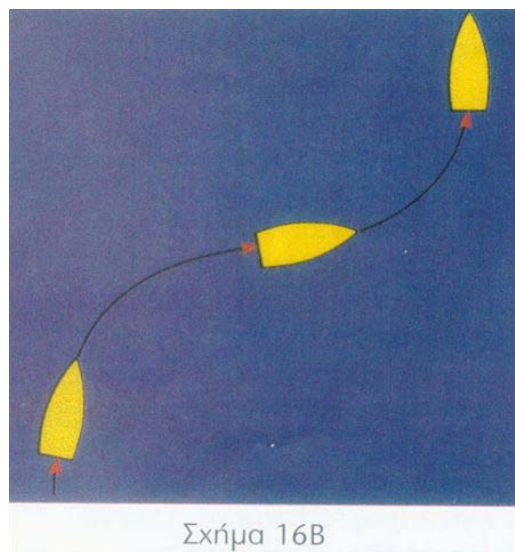
Πλανάροντας με μικρό μηχανοκίνητο σκάφος

Κόβουμε όλες τις στροφές (σχήμα 9) και ο επόμενο δευτερόλεπτο κόβουμε όλο το τιμόνι δεξιά ή αριστερά (σχήμα 10). Καθώς το σκάφος γλιστράει με τον μπάντα και σταματάει, το κύμα του που μας ακολουθεί, θα προσπεράσει χωρίς να μας σπρώξει ή να μας καβαλήσει. Το σκάφος μας θα σταματήσει σε περίπου δύο με τέσσερα μήκη από τη στιγμή της μανούβρας μας όπως φαίνεται στα σχήματα 11 έως 14 καθώς και στο σχήμα 15, όπου διακρίνεται όλη η διαδικασία των χειρισμών.



Ελιγμοί με ταχύτητα πλαναρίσματος

Οι χειρισμοί με μεγάλη ταχύτητα προϋποθέτουν κάποια ευαισθησία στο χέρι της μανέτας που δεν θα πρέπει να την αφήνει. Με καλές συνθήκες θάλασσας οι ελιγμοί σχήματος S μπορούν να γίνουν με την ίδια ταχύτητα πλαναρίσματος (σχήματα 16α-16β), που έχουμε στην ευθεία πλεύση, με το ένα χέρι μας όμως πάνω στη μανέτα για κάθε ενδεχόμενο. Οι πιο κλειστοί χειρισμοί χρειάζονται



κάποια μείωση των στροφών της μηχανής, τόσο ώστε να συνεχίσουμε να ταξιδεύουμε σε πλανάρισμα, ανοίγοντας μόλις φύγουμε από την κλειστή στροφή. Τις κλειστές στροφές με το ταχύπλοο σκάφος τις παίρνουμε με την ίδια φιλοσοφία, που παίρνουμε τις κλειστές στροφές με το αυτοκίνητο. Αν για παράδειγμα θέλουμε να πάρουμε μια δεξιά στροφή, ανοίγουμε λίγο με το τιμόνι αριστερά και στη συνέχεια το κόβουμε δεξιό. Αυτό κάνει το σκάφος να παίρνει τη στροφή πιο όρθια, χωρίς μεγάλη κλίση και μεγάλη επιβράδυνση από τη μείωση των στροφών της μηχανής.

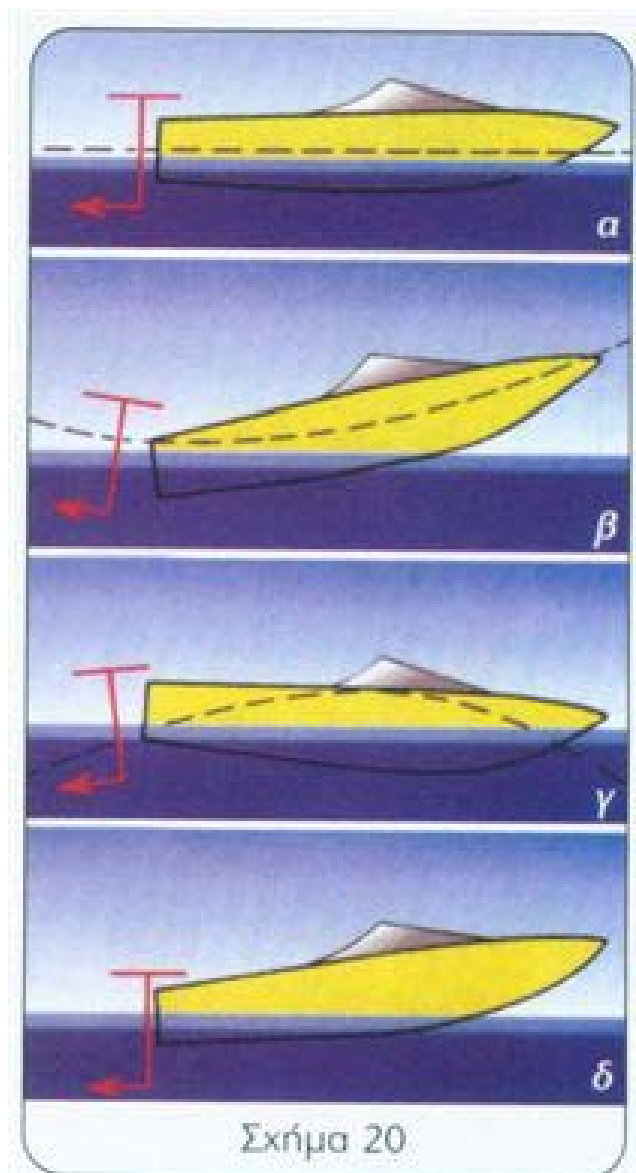


Οι ελιγμοί σχήματος U είναι το ίδιο με την προηγούμενη περίπτωση, όταν όμως επιχειρούνται πολύ κλειστά, τότε χρειάζεται κάποια επιπλέον επιδεξιότητα, που αποκτάται Πλανάροντας με μικρό μηχανοκίνητο σκάφος μόνο με εμπειρία. Το μυστικό είναι να

κατεβάσουμε στροφές καθώς επιχειρούμε τον ελιγμό, κρατώντας το σκάφος σε πλανάρισμα. Καθώς η ταχύτητα μειώνεται πάνω στη στροφή, δίνουμε λίγες στροφές στη μηχανή για να εξισορροπήσουμε την τάση του σκάφους να φύγει από το πλανάρισμα. Οι κλειστοί αυτοί ελιγμοί ενθουσιάζουν τους νεώτερους φίλους της ταχύτητας στη θάλασσα, που εκτός από την όμορφη ύπαρξη πάνω στο σκάφος θέλουν να εντυπωσιάσουν και την ξανθιά με το μπρούτζινο, κορμί, που κάνει ηλιοθεραπεία στην παραλία... Αν η κατάσταση της θάλασσας δεν είναι ιδανική, για παράδειγμα μπουνάτσα, και έχουμε την παραμικρή αμφιβολία για τις ικανότητές μας ή τις δυνατότητες του σκάφους μας, οι κλειστοί ελιγμοί δεν είναι το ασφαλέστερο παιχνίδι. Ένα μικρό λάθος και οι πιθανότητες να ανατραπούμε είναι πολλές.

Το τριμάρισμα της μηχανής

Άλλο ένα στοιχείο για να βελτιώσουμε τη διαγωγή του μικρού ταχύπλου είναι το power trim του κινητήρα. Είναι ο μηχανισμός που μας επιτρέπει να μεταβάλλουμε την κλίση της μηχανής μας σε σχέση με την ίσαλο του σκάφους μας. Το power trim μεταβάλλει την ευθυγράμμιση του ποδαριού της εξωλέμβιας ή της έσω-έξω, αλλάζοντας έτσι τη γωνία της ωστικής ροής για να πάρει το σκάφος μας την επιθυμητή διαγωγή πλώρα-πρύμα, κατά τη διαμήκη έννοια και να ανασηκώσει ή να κατεβάσει την πλώρη μας κατά βούληση. Αλλάζοντας τη διαγωγή του σκάφους μας μπορούμε να βοηθήσουμε τη γάστρα να πλανάρει πιο γρήγορα και εύκολα. Βασικά με το ποδάρι κάτω, η ροή της προπέλας «οδηγείται» υπό γωνία προς τα κάτω, ανασηκώνοντας την πρύμη μας και κατεβάζοντας αντίστοιχα την πλώρη μας (σχήμα 18). Το αντίστροφο ακριβώς συμβαίνει όταν ανασηκώσουμε το ποδάρι της μηχανής μας (σχήμα 17). Ανασηκώνοντας το ποδάρι στην ευθεία πορεία σε πλανάρισμα μειώνουμε την τριβή, επιτρέποντας στο σκάφος μας να πλεύσει πιο ομαλά, γρήγορα και με οικονομία στα καύσιμα (σχήμα 19). Κατεβάζοντας το ποδάρι στους ελιγμούς κατεβάζουμε την πλώρη μας και δίνουμε μεγαλύτερη «πρόσφυση» στη γάστρα, που «πιάνει»



α. Τριμάρισμα στις στροφές
β. Λανθασμένο τριμάρισμα στην πορεία
γ. Λανθασμένο τριμάρισμα στην πορεία
δ. Ιδανικό τριμάρισμα με λίγο ανασηκωμένη την πλώρη

περισσότερο νερό και ακούει καλύτερα στο τιμόνι.

Τριμάρισμα σε ευθεία πορεία

Όταν ξεκινάμε, κατεβάζουμε το ποδάρι, για να ανασηκώσουμε την πρύμη, να βοηθήσουμε τη γάστρα να καβαλήσει το κύμα τας πλώρης και να φτάσουμε στο πλανάρισμα. Μόλις πλανάρουμε, ανεβάζουμε σταδιακά το ποδάρι μέχρι να αρχίσει το σκάφος να «δελφινάρει» (κοσκίνισμα τας πλώρης κατά την κάθετη έννοια). Στο σημείο αυτό κατεβάζουμε λίγο το πόδι μέχρι να σταματήσει το δελφινάρισμα και συνεχίζουμε το ταξίδι μας. Με την πλώρη λίγο ανασηκωμένη, το κύμα του σκάφους μετατοπίζεται πιο πρύμα, η ταχύτάτά μας αυξάνεται και η μηχανή λειτουργεί πιο στρωτά (σχήμα 20δ).

Τριμάρισμα στους ελιγμούς με ταχύτητα

Πριν επιχειρήσουμε στροφή, κατεβάζουμε το ποδάρι και παίρνουμε το τιμόνι προς την κατεύθυνση που θέλουμε να στρίψουμε. Η πλώρη μας θα κατέβει «πιάνοντας» περισσότερο νερό (σχήμα 20α). Το V της γάστρας λειτουργεί σαν μία μικρή καρίνα, μειώνοντας τον πλαγιολίσθηση και προσφέροντας μεγαλύτερη ευστάθεια πορείας και υπακοή στο τιμόνι. Καθώς βγαίνουμε από τη στροφή και αρχίζουμε να ισιώνουμε, ανεβάζουμε πάλι το ποδάρι, όπως ήταν στην αρχική θέση στην ευθεία πορεία (σχήμα 20δ).

Για άλλη μια φορά θα πούμε πως το σκάφος αναψυχής και ειδικά το μικρό ανοικτό ταχύπλοο, όσο εύκολο και να φαίνεται, δεν είναι αυτοκίνητο. Πέρα από τις γενικότερες γνώσεις ναυτοσύνης, οι χειρισμοί του χρειάζονται αρκετή εξάσκηση, μέχρι να αποκτήσουμε τον αέρα του «καπετάνιου». Μόνο τότε θα μπορούμε να αισθανθούμε ικανοί να ταξιδέψουμε και να αντιμετωπίσουμε οποιαδήποτε κατάσταση στο θάλασσα. Ας μην ξεχνάμε πως η θάλασσα είναι απρόβλεπτη και χρειάζεται όχι φόβο αλλά σεβασμό, που μόνο η πείρα μπορεί να φέρει.