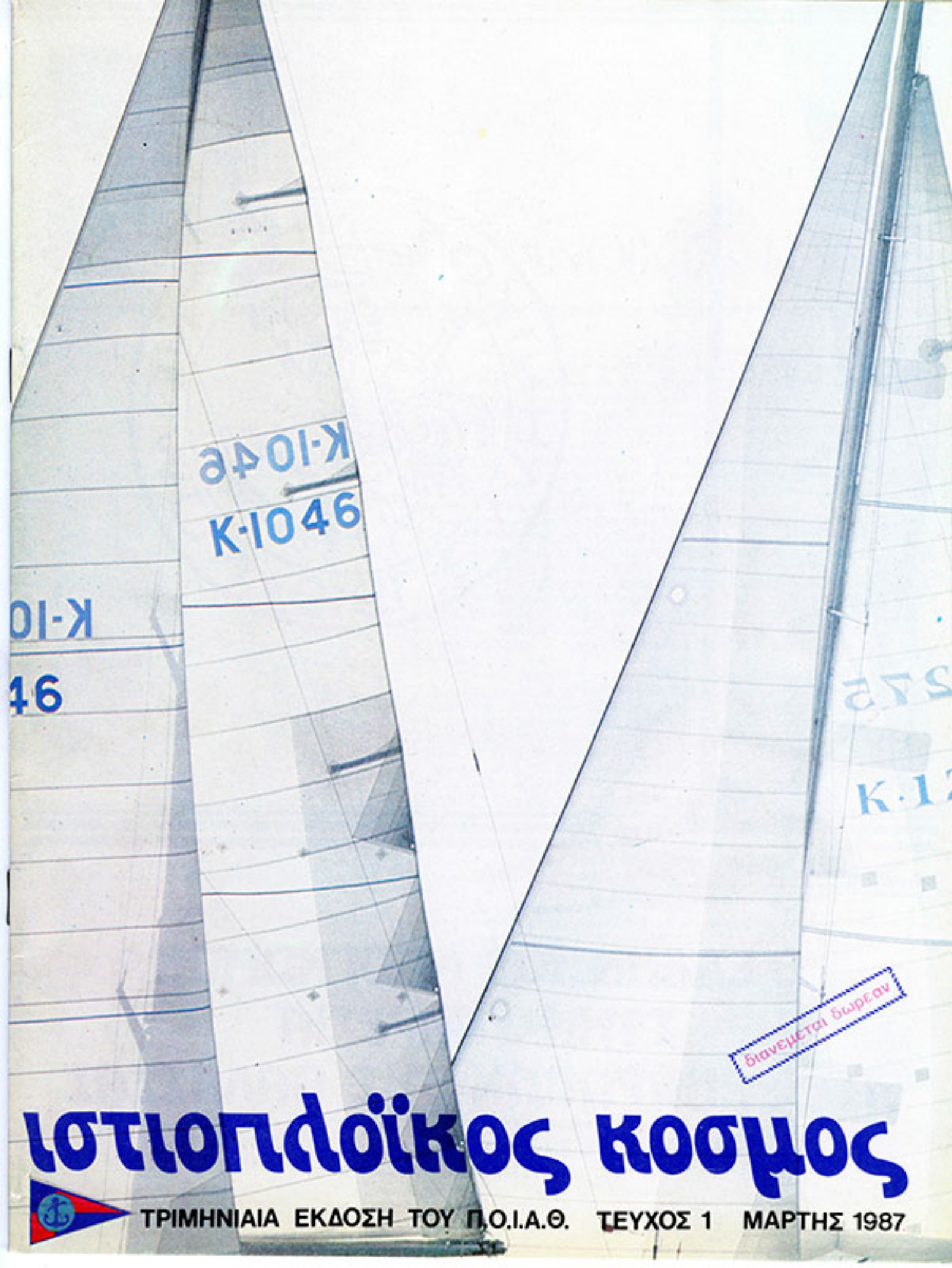




Κ-1046
Κ-1046

Κ-10
46

Κ-10

Κ-10

διανέμεται δωρεάν

Ιστιοπλοϊκός Κόσμος



ΤΡΙΜΗΝΙΑΙΑ ΕΚΔΟΣΗ ΤΟΥ Π.Ο.Ι.Α.Θ. ΤΕΥΧΟΣ 1 ΜΑΡΤΗΣ 1987



Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΩΝ ΑΝΘΡΩΠΩΝ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 23, 18535 ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΤΗΛ.: 4177632, 4116966 - ΤΕΛΕΞ.: 213464 HRS GR
ΦΑΣΙΑΝΟΥ 2 & ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΟΥ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΤΗΛ.: 544762-3



ΜΕ ΑΝΟΙΧΤΑ ΠΑΝΙΑ

Ένα παρήγορο σημείο στην εποχή του υλισμού, της σκοπιμότητας, του καθημερινού άγχους, της βίας και των ναρκωτικών, είναι η εντυπωσιακή στροφή του ανθρώπου προς τα αθλήματα και την φυσιολατρεία.

Ο τόπος μας είναι αλήθεια ότι ακολούθησε αυτό το διεθνές ρεύμα, όχι όμως σε όλη του την έκταση. Ειδικότερα τα ναυτικά αθλήματα στην Ελλάδα ήταν μέχρι πρότινος άγνωστα για τους πολλούς και μόνον μικρές ομάδες ησχολούντο με αυτά. Εθεωρούντο ότι αποτελούν ενασχόληση πολυτελείας, προσιτή μόνον για ολίγους προνομιούχους.

Τον τελευταίο καιρό όμως, ιδιαίτερα η Ιστιοπλοία αλλά και άλλα ναυτικά αθλήματα, όπως η κωπηλασία, αρχίζουν να αποκτούν οπαδούς στα ευρύτερα λαϊκά στρώματα της χώρας μας.

Προσπάθεια και στόχος ιδρυτικός του Πανελληνίου Ομίλου Ιστιοπλοίας Ανοικτής θαλάσσης ήταν ακριβώς αυτό: να φέρει κοντά στην θάλασσα και ειδικότερα στην Ιστιοπλοία Ανοικτής θαλάσσης απλούς ανθρώπους, ανώνυμους, κάθε ηλικίας και κάθε κοινωνικής τάξης.

Τα μέσα που χρησιμοποιήθηκαν από τον Π.Ο.Ι.Α.Θ. για τον σκοπό αυτό ήταν, αφ' ενός μεν οι διοργανώσεις ιστιοπλοϊκών αγώνων, ώστε να εξασφαλίζεται η συνεχής ενασχόληση των αθλουμένων και η προβολή του αθλήματος, αφ' ετέρου δε η δημιουργία σχολής Ιστιοπλοίας, ώστε να εξασφαλίζεται η δυνατότης εισόδου του ευρύτερου κοινού εις το άθλημα.

Πόσο κοντά βρίσκεται ο ΠΟΙΑΘ στην εκπλήρωση αυτών των στόχων; Δεν θα το κρίνουμε οι ίδιοι. Θα αφήσουμε τους αριθμούς να το πουν.

Μέσα στα 25 χρόνια ζωής του ΠΟΙΑΘ, οι αγώνες που διοργάνωνε κατ' έτος κατείχαν την πρωτεύουσα θέση στους φίλους της Ιστιοπλοίας Ανοικτής θαλάσσης με κυρίαρχο αγώνα την ΔΙΕΘΝΗ ΙΣΤΙΟΠΛΟΙΚΗ ΕΒΔΟΜΑΔΑ ΑΙΓΑΙΟΥ (PALLY ΑΙΓΑΙΟΥ).

Από την άλλη πλευρά, ο ΠΟΙΑΘ ιδρύει το 1969 την πρώτη σχολή Ιστιοπλοίας Ανοικτής θαλάσσης, και οι απόφοιτοι της σχολής, μέσα στα 18 χρόνια λειτουργίας της υπερβαίνουν τους 3.000.

Συγχρόνως εμπλουτίζει την σχολή του με τμήματα αγωνιστικής Ιστιοπλοίας και τμήματα κυβερνητών σκαφών ανοικτής θαλάσσης. Πέρα αυτών, είναι γεγονός ότι κάθε μέρα, κάθε μήνα, κάθε χρόνο πληθαίνουν τα σκάφη ανοικτής θαλάσσης που φέρουν τη σημαία του ομίλου, αυλακώνουν τη θάλασσα και περιπλέουν όλη την εκτεταμένη ακτογραμμή από της μιας μέχρι της άλλης άκρης του νησιωτικού μας συμπλέγματος, γεμάτα από νέους φίλους του αθλήματος και κυρίως νέα παιδιά.

Επειδή όμως θεωρούμε ότι το θέμα της αθλήσεως ενός λαού και γενικότερον της αγάπης και ενασχολήσεως του με την θάλασσα και την φύση γενικότερα, δεν είναι αρμοδιότης μόνο των ναυτικών ομίλων, καλούμε κάθε κύτταρο της κοινωνικής και πολιτικής δομής του τόπου μας, να οργανώσουμε σταυροφορία για να στραφούν οι νέοι προς τα ναυτικά αθλήματα.

Με ομιλίες, με έντυπο υλικό, με κινηματογραφικές προβολές, με την βοήθεια των μέσων μαζικής ενημέρωσης, προτείνουμε μια πανελλήνια εξόρμηση για το άθλημα της Ιστιοπλοίας. Ο ΠΟΙΑΘ είναι σε ετοιμότητα και στη διάθεση όλων των αρμοδίων παραγόντων για 'α σταθεί κοντά και αποφασιστικά σ' αυτήν την εξόρμηση.

Μέσα από τις σελίδες της έκδοσης αυτής ο ΠΟΙΑΘ και οι φίλοι της Ιστιοπλοίας θα έχουν την ευκαιρία να πληροφορηθούν και για ότι αφορά τον ναυταθλητικό κόσμο.

Χαιρετίζω προσωπικά και εκ μέρους του Διοικητικού Συμβουλίου την έκδοση αυτή και εύχομαι καλή ιστιοπλοϊκή χρονιά σε όλους μας.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΡΑΓΚΟΥΔΑΚΗΣ
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΠΟΙΑΘ

ΠΟΙΑΘ: αρμενιζοντας 25 χρόνια

Σύντομο ιστορικό και δραστηριότητες του Πανελληνίου Ομίλου Ιστιοπλοΐας Ανοικτής Θαλάσσης.

Ο Πανελλήνιος Όμιλος Ιστιοπλοΐας Ανοικτής Θαλάσσης ιδρύθηκε το 1961 με έδρα τον Πειραιά και με πρωταρχικό σκοπό την ανάπτυξη και διάδοση της Ιστιοπλοΐας στην ανοικτή θάλασσα σε ολόκληρο τον Ελληνικό χώρο, πράγ-

μα το οποίο δηλώνεται και στην επωνυμία του.

Από την ίδρυσή του και για πολλά χρόνια ήταν ο πρώτος και μοναδικός ιστιοπλοϊκός όμιλος της χώρας μας με αποκλειστική δραστηριότητα στην ιστιοπλοΐα ανοικτής θαλάσσης.

Πέρασαν από τότε είκοσι έξι χρόνια και η προσφορά του ΠΟΙΑΘ στην Ιστιοπλοΐα είναι τέτοια που να μπορούν, όλοι όσοι ασχολήθηκαν με τον Όμιλο, είτε σαν μέλη των Διοικητικών Συμβουλίων είτε των διαφόρων Επιτροπών δραστηριοτήτων (αγώνων-σχολής-κλπ) να αισθάνονται απόλυτα ικανοποιημένοι για το αποτέλεσμα.

Τα γραφεία-εντευκτήρια του Ομίλου βρίσκονται στο Μικρολίμανο του Πειραιά, στο λιμενίσκο του οποίου λιμενίζονται τα σκάφη ιδιοκτησίας του καθώς και ένας περιορισμένος αριθμός σκαφών των μελών, λόγω ελλείψεως επαρκούς θαλάσσιου χώρου.

Τα τακτικά μέλη του Ομίλου είναι 360 και τα δόκιμα 30.

Ο ΠΟΙΑΘ έχει πέντε ιδιόκτητα ιστιοφόρα σκάφη ανοικτής θαλάσσης 36 ποδών, το ένα από τα οποία βρίσκεται στη Θεσσαλονίκη (ναυτικός Όμιλος Καλαμαριάς).

Οργανώνει ετησίως μεγάλους ιστιοπλοϊκούς αγώνες με κορυφαία διοργάνωση από το 1964 την διεθνή ιστιοπλοϊκή εβδομάδα Αιγαίου γνωστή ως Ράλυ Αιγαίου.

Από το 1969 και μέχρι σήμερα λειτουργεί συνεχώς η ΣΧΟΛΗ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ (Σ.Ι.Α.Θ.) με πέντε εκπαιδευτικές σειρές κάθε χρόνο, διάρκειας οκτώ περίπου εβδομάδων η κάθε μία. Μέχρι σήμερα έχουν παρακολουθήσει τα μαθήματα της Σ.Ι.Α.Θ. και έχουν αποφοι-



τήσει με επιτυχία περίπου 3.100 μαθητές.

Επίσης λειτουργεί με πέντε σειρές ετησίως το τμήμα αγωνιστικής ιστιοπλοίας με εκπαιδευτή τον Ολυμπιονίκη Η. Χατζηπαυλή.

Παράλληλα πραγματοποιούνται ετησίως δύο ειδικές σειρές κυβερνητών σκαφών αναψυχής, για αποφοίτους της σχολής ιστιοπλοίας που έχουν στο ενεργητικό τους συμμετοχή ως πληρώματα ιστιοπλοϊκών σκαφών σε πλώες 500 ναυτικών μιλίων.

Πέραν όμως από τη διάδοση της ιστιοπλοίας στην περιοχή της Αττικής, ο ΠΟΙΑΘ έχει επεκτείνει αυτή του τη δραστηριότητα και στην περιφέρεια.

Έτσι, με το σκάφος που παραχωρήθηκε στη Θεσσαλονίκη λειτούργησε από το 1971 σχολή ιστιοπλοίας στο ΝΑΟ Καλαμαριάς την οποία παρακολούθησαν περίπου 300 μαθητές οι οποίοι και απετέλεσαν τον πυρήνα του αθλήματος στην περιοχή αυτή της Βορείου Ελλάδος.

Ακόμη ο όμιλος ίδρυσε το 1976 παράρτημα στην Κέρκυρα (ΠΟΙΑΘ Κερκύρας) το οποίο έχει σήμερα 150 μέλη και όπου λειτουργεί σχολή, η οποία έχει εκπαιδεύσει μέχρι σήμερα περισσότερους από 300 ιστιοπλόους.

Από το 1979 πραγματοποιήθηκαν με τη βοήθεια του ΠΟΙΑΘ σχολές στο ΗΡΑΚΛΕΙΟ (τέσσερις σειρές) και στα ΧΑΝΙΑ (δύο σειρές) με 100 περίπου μαθητές και στις δύο πόλεις, ενώ το 1984 ιδρύθηκε παράρτημα του Ομίλου στη Χαλκίδα (ΠΟΙΑΘ Χαλκίδας) με σαράντα μέλη και ήδη λειτουργεί σχολή ιστιοπλοίας με 50 αποφοίτους μέχρι σήμερα.

Τελειώνοντας το σύντομο αυτό πορτραίτο του ΠΟΙΑΘ πρέπει να αναφέρουμε λίγα για την Διεθνή αναγνώρισή του. Από δεκαετίας συμμετέχει στη Διεθνή Επιτροπή της Μεσογείου, ενώ το 1982 σε συνεργασία με τον Ναυτικό Όμιλο Ελλάδος, διοργάνωσε το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα σκαφών Μισού Τόννου.

Η άρτια, από κάθε πλευρά διοργάνωση αυτού του πρωταθλήματος, οδήγησε στην ανάθεση στον ΠΟΙΑΘ της διοργανώσεως και του Παγκοσμίου Πρωταθλήματος σκαφών MINI—TON το οποίο πραγματοποιήθηκε με ανάλογη επιτυχία στις εγκαταστάσεις του παραρτήματος μας στην Κέρκυρα, το καλοκαίρι του 1984.



Νέο Διοικητικό Συμβούλιο εξελέγη τον Ιανουάριο στον Πανελλήνιο Όμιλο Ιστιοπλοίας Ανοικτής Θαλάσσης. Τα μέλη του Ομίλου, που συμμετείχαν στις διαδικασίες

εκλογής, επέλεξαν για ακόμη μία φορά ανθρώπους άξιους, που αγαπούν την θάλασσα και έχουν κοινό στόχο να διαδοθεί το σπορ της Ιστιοπλοίας Ανοικτής Θαλάσσης, στο πλα-

τύ κοινό, μέσα από μια άρτια εκπαίδευση που προσφέρουν τα τρία τμήματα της Ιστιοπλοϊκής Σχολής που λειτουργεί χρόνια τώρα με επιτυχία ο ΠΟΙΑΘ:

Πρόεδρος
A Αντιπρόεδρος
B Αντιπρόεδρος
Γεν. Γραμματέας
Έφορος Εκπαιδεύσεως
Έφορος εκδηλώσεων και εντευτηρίων
Έφορος Αγώνων
Ταμίας
Έφορος Θαλασσοπορίας
Έφορος Στόλου
Υπεύθυνος παραρτημάτων

Γιάννης Μαραγκουδάκης
Νίκος Αλτουβάς
Μιχάλης Μέκιος
Γιάννης Βασιλειάδης
Παναγιώτης Στρούζας
Σωτήρης Πολυκράτης
Γιώργος Αθανασόπουλος
Παναγιώτης Κριεζής
Σταμάτης Καραμούζης
Άγγελος Κηληδόνης
Κώστας Αρμάος



Η δυνατότητα συμβολής του ιστιοπλόου στην άμυνα της χώρας

του κ. Παναγιώτη Κριεζή

Η άθληση στην αρχαιότητα δεν ήταν μόνο τρόπος ζωής, γνωστό άλλωστε το ρητό «νους υγιής εν σώματι υγιεί», ούτε μόνο μέσον για την προβολή και ανάδειξη του κάλλους του ανθρώπινου σώματος. Η άθληση ήταν παράλληλα άσκηση στα όπλα και προετοιμασία του νέου για τον πόλεμο. Απ' το γυμναστήριο του δήμου βρισκόταν ο νέος απευθείας στο πεδίο της μάχης χωρίς άλλη ιδιαίτερη προετοιμασία. Από αθλητής γινόταν αυτομάτως πολεμιστής, έτοιμος να χρησιμοποιήσει το ακόντιο, την ασπίδα, το άλογο, το άρμα, την σωματική του ρώμη, για την σώμα προς σώμα σύγκρουση με τον αντίπαλο. Η ρίψη του ακοντίου, ο δρόμος των πελταστών, η ιπποδρομία, η αρματοδρομία, η πάλη, γύμναζαν τον νέο ως αθλητή και συγχρόνως ως πολεμιστή.

Αυτή η αμεσότητα μεταξύ αθλήσεως και πολεμικής τέ-

χνης, αργότερα χάνεται γιατί ο άνθρωπος κάτω από συνθήκες βαρβαρότητας ενώ διατήρησε την ανάγκη του πολέμου για να αμυνθεί ή να επιτεθεί και να κατακτήσει, εξαφάνισε την έννοια της ευγενικής άμιλλας που εκφράζεται με τον αθλητισμό.

Στον μεσαίωνα βλέπουμε πια, στη δύση μεν, τον σιδηρόφρακτο πολεμιστή-ιππότη που ακολουθείται από ορδές υπηρέτων και στην ανατολή τον ιππέα επιδρομέα που ακολουθείται από ορδές κατακτημένων δούλων.

Στη θάλασσα η εικόνα δεν είναι και πολύ διαφορετική. Οι θαλασσοπόροι και εξερευνητές του μεσαίωνα, εξυπηρετούν τα πλοία τους, με πληρώματα από σκληροτράχηλους άντρες, που οι περισσότεροι ανήκουν στον υπόκοσμο της εποχής και θα μπορούσε να πει κανείς ότι τους στρατεύουν με το ζόρι μαζεύοντάς

τους από τα καπηλιά των λιμανιών. Επειδή τα νέα κατακτημένα εδάφη πρέπει να διατηρηθούν και να κρατηθούν ανοικτοί οι θαλάσσιοι δρόμοι επικοινωνίας με τις μητροπόλεις, δημιουργούνται οι μεγάλοι εξοπλισμένοι στόλοι και εμφανίζονται και οι επαγγελματίες ναυτικοί, που δεν διαφέρουν πολύ σε ποιόν από τους άντρες των πληρωμάτων των θαλασσοπόρων-εξερευνητών.

Τότε όμως κάνει την εμφάνισή της και η πειρατεία. Ο επαγγελματίας ναυτικός και ο πειρατής είναι θαυμάσιοι ναυτικοί και πολεμιστές της θάλασσας, που ξέρουν άριστα το κανόνι τους, το ρεσάλτο, τον πέλεκυ, το σπαθί και το μαχαίρι, αλλά βεβαίως δεν έχουν καμιά σχέση με τον αθλητισμό. Είναι η εποχή που τα καράβια ήταν ξύλινα, και οι ναυτικοί σιδηρένιοι, σε αντίθεση με την σύγχρονη εποχή που τα καράβια είναι σιδηρένια και οι ναυτικοί... άνθρωποι.

Και για να έλθουμε στα δικά μας φθάνουμε στην περίοδο της τουρκοκρατίας πριν το 1821. Το 1816 η Ελλάδα κατέχει ένα μεγάλο εμπορικό στόλο, για τα μέτρα και τις συνθήκες της εποχής εκείνης, που αποτελείται από 700 περίπου εξοπλισμένα σκάφη, με 6000 πυροβόλα και πληρώματα που έφθαναν συνολικά τους 18.000 άντρες. Την οργάνωση και τον εξοπλισμό αυτού του στόλου ευλόγησαν η ανοικτή πειρατεία στην Μεσόγειο, των Αλγερινών και των Τυνήσιων, όπως επίσης και οι ναυτικοί αποκλεισμοί των Άγγλων μετά την Γαλλική Επανάσταση. Έχουμε έτσι από το 1821 ως το 1827 τους θαλασσινούς αθλητές της ελευθερίας από την Ύδρα, τις Σπέτσες, τα Ψαρά, την Κάσο, το Γαλαξείδι και από άλλα θαλασσινά μέρη, να μεταμορφώνονται, χωρίς κι αυτοί με άλλη ιδιαίτερη προετοιμασία, στους γίγαντες ναυμάχους του Αιγαίου, όπως ο Μιαούλης, ο Αποστόλης, ο Τομπάζης, ο Πινότσης, ο Κουντουριώτης, ο Κριεζής, ο Σαχτούρης, ο Τσαμαδός, ο Παπανικολής, η Μπουμπουλίνα κ.ά.

Με το πέρασμα του χρόνου, όταν πια είχε εδραιωθεί μια τάξη πραγμάτων στον κόσμο, ανεξάρτητα από δικαίους ή άδικες κοινωνικές ανακατατάξεις και διανομή του κόσμου, άρχισε να εμφανίζεται πάλι μια τάση ασχολίας των ανθρώπων στα διάφορα αθλήματα, που δεν είχαν όμως άμεση σχέση με την πολεμική τέχνη, αφενός μεν γιατί η πολεμική τέχνη άρχισε να εξελίσσεται με

περισσότερη τεχνολογική χροιά, αφετέρου δε γιατί και τα αθλήματα επηρεασμένα ίσως από τον αποικιακό τρόπο ζωής εκείνων που ασχολούντο (είχαν διαθέσιμο χρόνο να ασχοληθούν) με τον αθλητισμό, πήραν την μορφή ομαδοποιημένης αθλήσεως. Χωρίς να χυθεί ο ατομικός αθλητής με τον ατομικό αντίπαλο, εμφανίζεται τώρα η ομάδα αθλητών με αντίπαλο άλλη ομάδα αθλητών.

Από την τάση αυτή ωστόσο, υπάρχει κάποια διαφοροποίηση στον θαλάσσιο αθλητισμό. Εκεί όμως που η διαφοροποίηση μεταξύ ναυταθλητισμού και στεργιανού αθλητισμού είναι απολύτως εμφανής είναι η ετοιμότητα και η αμεσότητα του αθλητή στην χρησιμοποίησή του στην άμυνα της χώρας.

Ο στεργιανός αθλητισμός γυμνάζει σωματικά τους νέους και τους ετοιμάζει, αν χρειασθεί, να αντέξουν τις φοβερές κακουχίες ενός πολέμου, καταρχήν όμως δεν τους εξοικειώνει άμεσα με τα στοιχεία της φύσης (με ελάχιστες εξαιρέσεις, όπως η ορειβάσεια) μέσα στα οποία θα αναγκασθούν οι νέοι αυτοί να ταλαιπωρηθούν, σε αντίθεση με τον θαλάσσιο αθλητισμό όπου οι ναυταθλητές πέρα από την σωματική τους προετοιμασία για τις εξίσου φοβερές κακουχίες ενός πολέμου στη θάλασσα, είναι απολύτως εξοικειωμένοι με το θαλασσινό στοιχείο. Ιδιαίτερα ο ναυταθλητής του σκάφους είναι σχεδόν έτοιμος χωρίς ειδική προετοιμασία να σταθεί δίπλα στον ναύτη του πολεμικού ναυτικού για να συμβάλει στον κοινό αγώνα. Αλλά και πέρα απ' αυτό, ο ναυταθλητής του σκάφους μπορεί να συμβάλει ανεξάρτητα από την ηλικία του. Το ίδιο μπορεί να προσφέρει έφηβος, ώριμος ή ηλικιωμένος κι αν είναι, αρκεί που μπορεί να στέκει και να ταξιδεύει με το μικρό του σκάφος.

Για του λόγου το αληθές ας θυμηθούμε ένα επεισόδιο από την πρόσφατη ιστορία του Β' παγκοσμίου πολέμου, όπως το περιγράφει ο ιστορικός αυτού του πολέμου Ραιμόν Καρτιέ: Εδώ τα γεγονότα του επεισοδίου αναφέρονται αποσπασματικά.

Ήταν τα τέλη Μαΐου του 1940. Έχει καταρρεύσει ήδη το δυτικό μέτωπο των αγγλογάλλων και οι ορδές του Χίτλερ έχουν κατακλύσει την Ολλανδία, το Βέλγιο και την Βόρειο Γαλλία. Τα τανκς του Γκουντέριαν βρίσκονται 8 χι-

ΕΛΛΑ Ν' ΑΝΟΙΞΟΥΜΕ ΠΑΝΙΑ

3.200 λότρεις της θάλασσας -άντρες και γυναίκες- έμαθαν ιστιοπλοία στον ΠΟΙΑΘ. Εσείς, θ' αφενίτε έτσι να περνάτε τα καλοκαίρια σας. Στη Σχολή του ΠΟΙΑΘ, μαθαίνετε εύκολα και γρήγορα. Είναι η μόνη Σχολή Ιστιοπλοίας που:

- Έχει αναδείξει 3.200 ιστιοπλόους
- Διαθέτει 5 εκπαιδευτικά σκάφη για πρακτική εξάσκηση
- Διατίθεται ημίστα αρχαρίων, προχωρημένων αγωνιστών και κυβερνητών. Μην κάνετε άλλο καλοκαίρι απ' τη ζωή σας! Μάθετε ιστιοπλοία σε 2 μήνες στον ΠΟΙΑΘ. Σκεφθείτε! Δύο άτομα με πιστό της Σχολής μπορούν να νοικιάσουν ιστιοφόρο. Αυτό που θεωρούσατε όνειρο, γίνεται τώρα πραγματικότητα!

Η νέα σειρά αρχίζει στις 16 Μαρτίου



λιόμετρα από το λιμάνι της Δουγκέρκης. Στο λιμάνι και στις γύρω παραλίες είναι κυκλωμένο σχεδόν ολόκληρο το αγγλικό εκστρατευτικό σώμα, περίπου 450.000 άνδρες.

Άνδρες καταδικασμένοι σε αιχμαλωσία. Τότε παίρνει εντολή το Βρετανικό Ναυαρχείο να οργανώσει την σωτηρία του εκστρατευτικού σώματος. Ο ναύαρχος Ράμσαιρ συγκεντρώνει τα βαποράκια της Μάγχης, τα μικρά ακτοπλοϊκά, τα γιωτ του Τάμεση, τις βάρκες των πλοίων του Σαουθάμπτον, τα ρυμουλκά του λιμανιού του Λονδίνου, τα ψαράδικα του Χαλλ. Έτσι αρχίζει η επιχείρηση «Ντυναμό». Το βρετανικό Ναυαρχείο αν και υπολογίζει ότι θα διασώσει συνολικά 45.000 άνδρες, την πρώτη ημέρα διασώθηκαν μόνο 7.669 στρατιώτες. Όμως τα караβάκια, πλαισιώνοντας μικρού εκτοπίσματος πολεμικά караβάκια, πάνε κι έρχονται ασταμάτητα στη Μάγχη ημέρα και νύχτα, κι έτσι ο αριθμός των στρατιωτών που επιβιβάζονται και οδηγούνται στη σωτηρία μεγαλώνει από μέρα σε μέρα, 17.804 στις 28 Μαΐου, 47.310 στις 29, 53.823 στις 30, 68.014 στις 31. Οι απώλειες είναι βαρείες. Οι ορμίσκοι και η παραλία έχουν γεμίσει από ξεκοιλιασμένα σκαριά. Από τα καταγεγραμμένα 693 σκάφη, μικρά και μεγάλα, καταστράφη-

καν 226. Οι στρατιώτες σε πυκνές ομάδες περιμένουν με τα πόδια μέσα στο νερό τη σειρά τους να επιβιβασθούν στα μικρά σκαφάκια, που θα τους μεταφέρουν, ή στα μεγαλύτερα πλοία που περιμένουν ανοικτά, ή απευθείας στις ακτές της Αγγλίας. Η θάλασσα είναι γεμάτη πτώματα, τα σκάφη προχωρούν με δυσκολία, το θέαμα κλονίζει και τον πιο σκληρά γωγημένο άνθρωπο. Κάτω απ' αυτές τις συνθήκες δεν ήταν δυνατόν να κρατηθεί πλήρης κατάλογος των σκαφών και των ανδρών που ανέλαβαν την εκκένωση. Πάντως τα περισσότερα από τα μικρά σκάφη που συμμετείχαν στην επιχείρηση «Ντυναμό», ήταν ιδιόκτητα ερασιτεχνών ναυτικών. Ας σημειωθεί ότι πολλά από τα σκάφη αυτά και τα πληρώματά τους, ψαράδες, πληρώματα θαλαμηγών, συνταξιούχοι, δεν θεώρησαν αναγκαίο να καταγραφούν, πήγαν εθελοντικά, αδήλωτα στις ακρογιαλιές της Δουγκέρκης να φορτώσουν φαντάρους για να τους φέρουν πίσω. Τη νύκτα μεταξύ 3ης και 4ης Ιουνίου, που ήταν η τελευταία της επιχείρησης, η επιτυχία διασώσεως έχει ξεπεράσει κάθε προσδοκία. Τον άθλο αυτόν τον πέτυχαν τα πληρώματα των μικρών πολεμικών σκαφών, πλαισιωμένα από επαγγελματίες και ερασιτέχνες ναυτικούς, κάτω

από την καθοδήγηση του πλοιάρχου Τράουπ Π.Ν., που είχε την ευθύνη του συντονισμού των επιβιβάσεων.

Αλλά κι εδώ, στο Αιγαίο μας, την εποχή της ναζιστικής κατοχής από το 1940 ως το 1944, πώς να μη θυμηθούμε εκείνους τους ανώνυμους ναυτικούς που, υπερασπιζόμενοι το Αιγαίο και τις ελευθερίες των κατοίκων των νησιών μας, αλώνιζαν τις θάλασσες μεταφέροντας τους περίφημους Έλληνες και συμμάχους κομάντος με τα μικροκάικα, για να σαμποτάρουν τον εχθρό, να μεταφέρουν μηνύματα και πολεμικό υλικό, να φυγαδεύσουν πολεμιστές για τη Μέση Ανατολή, να φέρουν συνδέσμους και πράκτορες να οργανώσουν μυστικές ναυτικές βάσεις.

Την εποχή εκείνη δεν υπήρχαν ακόμη τόσοι ναυτικοί όμιλοι, ούτε τόσοι απλοί άνθρωποι να ασχολούνται ερασιτεχνικά με τη θάλασσα. Σήμερα υπάρχουν στην Ελλάδα χιλιάδες ερασιτεχνικά σκάφη και χιλιάδες ναυταθλητές άνδρες και γυναίκες κάθε ηλικίας. Όλοι έτοιμοι, αν ποτέ χρειασθεί.

Κανένας δεν θέλει τον πόλεμο. Ούτε οι νέοι θέλουν να πεθάνουν πρόωγα, ούτε οι ηλικιωμένοι να χάσουν τα παιδιά τους. Θέλουμε όμως όλοι μας την πατρίδα μας ακέραιη και το Αιγαίο μας με τις ανείπω-

τες ομορφιές του να το χαίρονται όλοι, Έλληνες και ξένοι, ειρηνικά και αδελφωμένα.

Το Πολεμικό μας Ναυτικό και το Λιμενικό μας Σώμα που μας συμπαραστέκονται και μας βοηθούν, μας γνωρίζουν. Γνωρίζουν ότι εμείς οι ερασιτέχνες ναυτικοί δεν χαιρόμαστε μόνο τις ομορφιές της θάλασσας, δεν αγωνιζόμαστε μόνο σαν ναυταθλητές για ένα κύπελλο, αλλά και τι μπορούμε να τους προσφέρουμε αν μας χρειασθούν. Γνωρίζουν ότι είμαστε έτοιμοι, με τις πλώρες μας γυρισμένες στον λεβάντε.



ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ
ΟΜΙΛΟΣ
ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ
ΑΝΟΙΚΤΗΣ
ΘΑΛΑΣΣΗΣ



ΗΛΙΑΣ ΧΑΤΖΗΠΑΥΛΗΣ:

«Είμαι ερωτευμένος με την Ιστιοπλοΐα...»

Συνέντευξη στην ΕΥΑ ΣΕΡΠΙΩΤΗ

«1964... στον ΝΑΣ, ένας νεαρός με μάτια να φέγγουν την λαχτάρα για την κατάκτηση της τέχνης των πανιών στην θάλασσα, κάνει το πλήρωμα σε διάφορα σκάφη έως ότου καταλήξει σ' αυτό που μαζί του θα κάνει τα όνειρα πραγματικότητα. Είναι το FINN. Το όραμά του, ασήμαντο σήμερα δυσκολοβώρητο τότε. Να διακριθεί στο Πανελλήνιο Πρωτάθλημα Ιστιοπλοΐας. Στόχος δύσκολος που ο μικρός τότε Ηλίας δεν αφήνει, στην τύχη. Τέσσερις και πέντε ώρες την ημέρα σκληρή προπόνηση και κερδίζει την δεύτερη θέση. Αλλά τα όνειρά του δεν καταλαγιάζουν. Δυσκολεύουν τον στόχο. Βαλκανικοί αγώνες. Τα καταφέρνει. Τρεις συνεχείς χρονιές έρχεται πρώτος και τρεις δεύτερος. Ακολουθούν οι Μεσογειακοί αγώνες με μια πρώτη και δύο δεύτερες νίκες.

Στη συνέχεια οι στόχοι γιγαντώνονται. Τίποτα δεν κρατά τον νεαρό του ΝΑΣ για τους Ολυμπιακούς αγώνες του '72 όπου και τερματίζει δεύτερος. Και ακολουθεί ένας καταιγισμός από νίκες στις σπουδαιότερες Διεθνείς Ιστιοπλοϊκές Οργανώσεις. Διεθνή εβδομάδα Ρώμης (τέσσερις φορές πρώτα-

θλημα), Εβδομάδα Κιέλου (διάφορες θέσεις) — Ολυμπιάδα Μόσχας 1980 (έρχεται 8ος) — Ολυμπιάδα 84 (6η θέση) και πολλές ακόμη διακρίσεις.

Του νεαρού το όνομα γίνεται πασίγνωστο όχι μόνο στη χώρα μας αλλά και έξω από τα σύνορά της. Σήμερα η Ολυμπιάδα του '88 στην Σεούλ είναι ένας ακόμη στόχος γι' αυτόν και το πλήρωμά του, που όλο το '87 θα πρέπει να προετοιμαστεί σκληρά και συστηματικά στην κατηγορία των σκαφών τύπου ΣΤΑΡ, με το οποίο αντικατέστησε το FINN από το 1982 έως σήμερα.

Αυτή είναι μια σύντομη Ιστιοπλοϊκή Βιογραφία του Ολυμπιονίκη Ηλία Χατζηπαυλή που σήμερα χαρίζει απλόχερα τις γνώσεις του — που με τόσο κόπο και αγώνα κατέκτησε ο ίδιος ολομόναχος — για την τέχνη των πανιών, στους μαθητές του ΠΟΙΑΘ που παρακολουθούν το τμήμα των προχωρημένων.

Ο ίδιος μας μιλά για το άθλημα, και τις συγκινήσεις του σε μία συνέντευξη που μας παραχώρησε.

— Ηλίας τι είναι αυτό που σε κατέκτησε στην Ιστιοπλοΐα;

— Πριν την Ιστιοπλοΐα είχα ασχοληθεί με διάφορα άλλα σπορ και μάλιστα είχα διακριθεί. Όταν άρχισα όμως Ιστιοπλοΐα κατάλαβα ότι μου προσφέρει κάτι διαφορετικό. Το γεγονός ότι, είσαι μέσα στο σκάφος και έρχεσαι σ' επαφή με τα κύματα, τις αντιδράσεις της φύσης, η αίσθηση ότι είσαι ο κύριος του σκάφους και επιπλέον ότι όλες τις ώρες αυτές ξεφεύγεις από κάθε άγχος της δουλειάς και γίνεσαι άλλος άνθρωπος, αυτά και μόνο, είναι αρκετά για να σε κατακτήσει το σπορ.

— Σήμερα τι θα σύμβουλευες σε κάποιον που επιθυμεί να γίνει πολύ καλός Ιστιοπλόος και μάλιστα να διακριθεί;

— Σήμερα για να φτάσει κάποιος ψηλά πρέπει να δουλέψει πάρα πολύ και να συμμετέχει σε διεθνείς συναντήσεις με τους έξω Ιστιοπλόους. Κάποτε θα έλεγα ότι έφτανε το ταλέντο για να αναδειχθεί ένας Ιστιοπλόος. Σήμερα ξέρω καλά ότι το ταλέντο σκέτο δεν φτάνει.

— Τι άλλο χρειάζεται;

— Είναι μία σειρά καταστάσεων που πρέπει να συνδυα-



Ο Έλληνας Ολυμπιονίκης Ηλίας Χατζηπαυλής μιλά για την Ιστιοπλοΐα, για την συνεργασία του με την σχολή του ΠΟΙΑΘ και τις συγκινήσεις που προσφέρει το άθλημα.

στούν γιατί η Ιστιοπλοία παιζεται στα κομπιούτερς, στους διάφορους τύπους σκαφών και πανιών και τόσα άλλα. Όπως καταλαβαίνεις, όσο ταλέντο και να είσαι, αν δεν έχεις και τις απαραίτητες γνώσεις δεν γίνεται τίποτα.

— Ποιο θα μπορούσαμε να πούμε ότι είναι το Α και το Ω για ένα Ιστιοπλόο;

— Το τριμάρισμα των πανιών. Για να έχει όμως ο Ιστιοπλόος την ευαισθησία αυτή θα πρέπει να διαθέτει εκτός των άλλων και ένα μάτι (σκηνοθετικό θά'λεγα) που θα πιάνει τα πάντα στον ορίζοντα που τον ενδιαφέρει.

Φυσικά δεν πρέπει να λείπουν οι θεωρητικές καταρτίσεις και να κατέχει την Αγγλική γλώσσα.

— Στην εκπαίδευση τι είναι αυτό που βοηθάει ένα Ιστιοπλόο;

— Θα πρέπει να ενημερώνεται για τις εξελίξεις, από τα

το δυσκολότερο τύπο σκαφούς που υπάρχει και αυτό είναι το FINN. Η μεταπήδησή μου στο ΣΤΑΡ θα έλεγα ότι είναι προχωρημένο Πανεπιστήμιο. Είναι γεγονός ότι οι διάφοροι αγώνες που έχω κάνει στις Ελληνικές θάλασσες με το χαφ τον μου έχουν δώσει πολλές εμπειρίες ώστε τα πανιά μου κάθε στιγμή να είναι σωστά 100%.

Εδώ συμπληρώνω. Το γεγονός ότι έτρεξε με «ΣΤΑΡ» — την δυσκολότερη κατηγορία — μετά από ενάμιση χρόνο εμπειρία και ήρθε 6ος στους Ολυμπιακούς λέει πολλά.

— Πες μου Ηλία, ποιος ήταν ο λόγος που σε οδήγησε να συνεργαστείς με τον ΠΟΙΑΘ και να διδάσκεις στο τμήμα προχωρημένων; Γνωρίζω καλά ότι είχες επίσημη πρόταση από την Ελληνική Ιστιοπλοϊκή Ομοσπονδία να αναλάβεις σαν Ομοσπονδιακός καθηγητής.

— Ναι είναι αλήθεια. Προτίμη-

«... η γυναίκα από την φύση της είναι πιο σκληρή. Μπορεί να μην διαθέτει δύναμη αλλά έχει πιο δυνατό μυαλό και είναι και πιο πειθαρχημένη...»

μική δύναμη. Η γυναίκα από την φύση της είναι πιο σκληρή. Μπορεί να μην διαθέτει δύναμη, αλλά έχει πιο δυνατό μυαλό και είναι και πιο πειθαρχημένη. Εξάλλου από πέρυσι η Διεθνής Ιστιοπλοϊκή Ομοσπονδία έβαλε δύο κατηγορίες σκαφών για γυναίκες για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του '88. Αυτό είναι ένα κάλεσμα για όλες τις γυναίκες. Και επιπλέον ας μην ξεχνάμε ότι είναι και ένας υπέροχος τρόπος άθλησης».

— Θα διάλεγες για πλήρωμά σου σε αγώνες γυναίκες;

— Ήδη έχω πάρει μέρος σε 4 αγώνες που το μισό πλήρω-

μα ήταν γυναίκες.

— Τις είχατε για τους καφέδες και για το δίπλωμα πανιών;..

— Σε διαβεβαιώ ότι κάναμε δουλειά εξίσου παραγωγική με τους άνδρες.

— Ηλία τόση ώρα που μιλάμε σ' ακούω να μιλάς για την Ιστιοπλοία με ένα πάθος που σπάνια συναντά κανείς και δεν μπορώ να μην σε ρωτήσω: Τι αντιπροσωπεύει η Ιστιοπλοία για σένα;

— Είναι τρόπος ζωής, αν μπορούσα θα έκανα κάθε μέρα, πρωί και βράδυ. Είμαι ερωτευμένος με την Ιστιοπλοία...

«Η Ιστιοπλοία είναι ένας τρόπος ζωής, αν μπορούσα θα έκανα πρωί και βράδυ. Είμαι ερωτευμένος με την Ιστιοπλοία...»

διάφορα περιοδικά και τις βιντεοκασέτες. Πιστεύω πάρα πολύ στις βιντεοκασέτες — σύστημα που έχει εφαρμόσει και ο ΠΟΙΑΘ για τους μαθητές του — γιατί ένας που διαθέτει το μάτι που είπαμε προηγουμένως, μπορεί να δει ένα κότσο να ταξιδεύει και να βγάλει χίλια συμπεράσματα.

— Τι ακριβώς διδάσκεις εσύ στην σχολή του ΠΟΙΑΘ;

— Κατ' αρχάς υποτίθεται ότι όταν ένας μαθητής φτάνει σ' εμένα έχει μάθει τα βασικά. Εγώ του μαθαίνω πιο εξειδικευμένη Ιστιοπλοία όσο αφορά το πως θα χρησιμοποιεί πιο σωστά τα πανιά του ώστε να εκμεταλλεύεται και το παραμικρό φύσημα αέρα. Τα μαθήματα με τον τρόπο που διδάσκονται, αν κάποιος έχει διάθεση και όρεξη, σου μαθαίνουν να αποκτάς αυτό που λέμε Feeling στο τιμόνι. Από το τιμόνι δηλαδή να καταλαβαίνεις αν είναι σωστά τοποθετημένα τα πανιά.

— Ηλία σε ονομάζουν «μάγο» των πανιών, το ξέρεις αυτό;

(Εδώ θα πρέπει να σημειώσω, για όσους δεν γνωρίζουν τον Ηλία Χατζηπαυλή, ότι είναι πολύ σεμνός και η ερώτησή μου τον έφερε σε δύσκολη θέση).

— Δεν ξέρω τι λένε... (κομπιάζει... κοκκινίζει...) το μόνο που μπορώ να σου πω είναι ότι είχα την τύχη ν' αγωνιστώ με

σα όμως τον ΠΟΙΑΘ γιατί πιστεύω ότι απ' όλον αυτόν τον κόσμο που κατά εκατοντάδες προσέρχεται στο άθλημα, μπορούν μερικοί να φτάσουν σ' ένα καλό σημείο, να λάβουν μέρος σε αγώνες και γιατί όχι, να με ξεπεράσουν. Ο τρόπος διδασκαλίας που εφαρμόζεται στον ΠΟΙΑΘ πιστεύω ότι δίνει 100% τα απαραίτητα «εφόδια».

— Μέχρι στιγμής τι έχεις πετύχει;

— Μέχρι στιγμής έχω «βγάλει» γύρω στους 150 μαθητές από τους οποίους οι 10 πήρανε μέρος σε αγώνες με πολύ καλά αποτελέσματα.

— Είναι αλήθεια Ηλία ότι πολλοί μαθητές σου ήρθαν και επαναλάμβανε την εκπαίδευση για 3 και 4 φορές;

— Ναι είναι αλήθεια αλλά μην με ρωτήσεις γιατί.

Δεν το ρώτησα γιατί μου ήταν γνωστό. Οι μαθητές του δεν μπορούσαν να σταματήσουν να ταξιδεύουν μαζί του που είναι μια συγκλονιστική εμπειρία.

— Οι γυναίκες «χωράνε» σ' αυτό το «αντρικό» άθλημα;

— Από τους μαθητές μου το 1/3 είναι γυναίκες και μάλιστα 5-6 απ' αυτές πήρανε μέρος στο Ράλλυ.

— Εσύ δηλαδή συνιστάς στις γυναίκες την Ιστιοπλοία;

— Το άθλημα δεν είναι μόνο για τους άνδρες και κακώς έχει επικρατήσει ότι απαιτεί πολύ



Ναι, τα πανιά μπορούν και τα κουμαντάρουν θαυμάσια και οι γυναίκες, που αποτελούν το 1/3 περίπου των μαθητών στη σχολή του ΠΟΙΑΘ. Αξιοφύεστη απόδειξη τα παραπάνω στιγμιότυπα όπου μαθήτριες του αγωνιστικού τμήματος κάτω από το άγρυπνο και έμπειρο βλέμμα του εκπαιδευτή τους Ηλία Χατζηπαυλή μαθαίνουν τα... μυστικά των πανιών.

24 χρόνια

διεθνούς ιστιοπλοϊκής εβδομάδας αιγαίου



Του Κώστα Αργού

Μέρος 1ο

Από τα πρώτα θέματα που απησχόλησαν το πρώτο Δ.Σ. του νεοσύστατου τότε Ομίλου, του Πανελληνίου Ομίλου Ιστιοπλοΐας Ανοικτής Θαλάσσης, το 1961 ήταν και η διοργάνωση ενός μεγάλου αγώνα ιστιοπλοΐας ανοικτής θαλάσσης στο Αιγαίο.

Έτσι μετά από προσπάθειες τριών ετών, το 1964 το όραμα του πρώτου Δ.Σ. του Ομίλου, με πρόεδρο το Γιώργο Πολυχρόνη, έγινε πραγματικότητα. Δέκα σκάφη εκκίνησαν στον 1ο αγώνα Αιγαίου με διαδρομή Φάληρο-Σύρο. Στην απονομή του αγώνα αυτού, που έγινε στο Δημαρχείο της Ερμούπολεως, οι κυβερνήτες και τα πληρώματα των σκαφών συμφώνησαν και έδωσαν ραντεβού για τον αγώνα της επόμενης χρονιάς.

Το 1965 για πρώτη φορά ο αγώνας ονομάζεται «Ιστιοπλοϊκό Rally Αιγαίου» οργανώνεται σωστότερα και έχει δύο διαδρομές Φάληρο-Υδρα και Υδρα-Σύρο. Αυτή την χρονιά 17 σκάφη άνοιξαν πανιά συμμετέχοντας στον αγώνα.

Αξίζει να σημειωθεί ότι οι δύο πρώτοι αγώνες έγιναν με το σύστημα TIME ON TIME και με καταμετρήσεις που έκανε επιτροπή του Ομίλου. Στους δύο πρώτους αγώνες όλα τα σκάφη έτρεχαν σε μια κλάση

και βραβεύονταν οι νικητές τόσο ισόζυγισμού όσο και του τερματισμού.

Το 1966 αποτελεί σταθμό στην εξέλιξη του αγώνα.

Το Δ.Σ. του ΠΟΙΑΘ συνεργάζεται με το R.O.R.C. στην Αγγλία. Στέλνει στην Αγγλία τον αείμνηστο Πάνο Τσούκα και τον R.A. Baker, όπου εκπαιδεύονται στις καταμετρήσεις ιστιοφόρων σκαφών, στους κανονισμούς και την διοργάνωση αγώνων ανοικτής θαλάσσης. Με την επιστροφή τους καταμετρούνται τα σκάφη με το σύστημα του RORC και ο ΠΟΙΑΘ εκδίδει επίσημα πιστοποιητικά καταμέτρησης. Εγκα-

πρώτη μεγάλη προσπάθεια για την εδραίωση και την προβολή του αγώνα τόσο στην Ελλάδα, όσο και στο εξωτερικό από το Δ.Σ. του ΠΟΙΑΘ υπό την προεδρία τότε, του Ναυάρχου Γιάννη Σεμερτζή.

Αλλά υπάρχει και άλλη πρωτοτυπία στο Ράλυ του 1966. Με δύο διαδρομές: ΦΑΛΗΡΟ—ΙΟΣ και ΙΟΣ—ΡΟΔΟΣ καλύπτει για πρώτη φορά 265 ναυτικά μίλια αγώνα. Πάλι 17 σκάφη συμμετέχουν και αξίζει βέβαια να σημειωθεί ότι την εποχή εκείνη ο αριθμός των 17 σκαφών αντιπροσώπευε το 80% περίπου των υπαρχόντων ιστιοφόρων ανοικτής θάλασ-

Και πράγματι την επόμενη χρονιά, το 1967, το ιστιοπλοϊκό Ράλυ Αιγαίου έχει την ίδια διαδρομή.

Ακόμη καλλίτερα οργανωμένο, για πρώτη φορά δέχεται ξένες συμμετοχές. Χαρακτηριστικό αυτής της διοργάνωσης είναι ότι αρχίζει να αλλάζει η δομή του στόλου που συμμετέχει στο Ράλυ. Νέα σκάφη παρουσιάζονται πολύ αξιόλογα αγωνιστικά. Το GULVAIN και το ERRANTE από Αμερική, το STAIKAN IV από την Σουηδία καθώς και τα νέα σκάφη ΧΡΙΣΤΙΝΑ II, ΤΟΧΟΤΙΣ III, IL GATTOPARDO II έδωσαν περισσότερο αγωνιστικό χρώμα στον αγώνα. Έτσι είναι φυσικό να αποσυρθούν παλαιά σκάφη και να μειωθεί η συμμετοχή σε 13 σκάφη στο 4ο Ράλυ Αιγαίου.

Οι κυβερνήτες και τα πληρώματα των ξένων σκαφών που συμμετείχαν στο 4ο Ράλυ Αιγαίου, γίνονται οι πρεσβευτές του αγώνα στο εξωτερικό. Έτσι την επόμενη χρονιά, το 1968, περισσότερα σκάφη έρχονται από το εξωτερικό και εμφανίζονται για πρώτη φορά το NEFERTITI και το COOL-UK. Δώδεκα, πράγματι αξιόμαχα σκάφη, ξεκίνησαν σ' αυτόν τον αγώνα που είχε αντίθετη διαδρομή από τις δύο περασμένες χρονιές: ΡΟΔΟΣ—ΚΩΣ, ΚΩΣ—ΣΥΡΟΣ, ΣΥΡΟΣ—ΦΑΛΗΡΟ, συνολικής απόστασης 265 Ναυτικών μιλίων. Στην επιβλητική απονομή των επάθλων που έγινε στον Αστέρα Βουλιαγμένης, κυβερνήτες και πληρώματα ανανέωσαν το ραντεβού τους για το επόμενο Ράλυ Αιγαίου, με την υπόσχεση να προσπαθήσουν και για περισσότερες αλλά και αξιολογότερες αγωνιστικές συμμετοχές.

Έτσι το 1969 στο σύνολο των 17 συμμετοχών οι 7 ήταν ξένοι που ειδικά ήλθαν για την συμμετοχή τους στο 6ο Ράλυ Αιγαίου. Από το 1969 καθιερώνεται η χάραξη νέου μεταλλίου που απονέμεται στους Κυβερνήτες και τα πληρώματα. (τα πρώτα 4 χρόνια τα μετάλλια ήταν ίδια το μετάλλιο που σχεδιάστηκε και κόπηκε από το 1ο Ράλυ Αιγαίου, ενώ από το 1968 χαράχτηκε ειδικό μετάλλιο από τον Χάρακτη Ν. Σούρ-



— Το «Ντεζιρέ» του Μ. Σουχιουτζόγλου ήταν ένα από τα σκάφη που συμμετείχαν στο 1ο Ράλυ Αιγαίου.

ταλείπεται το σύστημα TIME ON TIME και εφαρμόζεται το σύστημα TIME ON DISTANCE, ενώ για πρώτη φορά τα σκάφη χωρίζονται σε δύο κλάσεις, την I και II RORC.

Το Ιστιοπλοϊκό Ράλυ Αιγαίου του 1966, διοργανώνεται ακόμη καλλίτερα, σύμφωνα πλέον με διεθνή πρότυπα, το πρόγραμμα του αγώνα αποστέλλεται σε ομίλους του εξωτερικού και γενικά γίνεται η

σας στην Ελλάδα. Στην μεγαλύτερη για την εποχή απονομή που έγινε στην Ρόδο, Κυβερνήτες και πληρώματα, δημοσιογράφοι Έλληνες και ξένοι και γενικά ο κόσμος που παρακολούθησε τον αγώνα έδινε συγχαρητήρια στα μέλη του Δ.Σ. του ΠΟΙΑΘ για την άψογη διοργάνωση του αγώνα, συνοδευόμενα από την ευχή την επόμενη χρονιά να γίνει το ίδιο.

σο, ενώ η παράδοση αυτή θα συνεχισθεί και τα επόμενα χρόνια, με αποτέλεσμα σήμερα, να υπάρχει μια αξιολογική σειρά μεταλλίων του αγώνα).

Στον αγώνα αυτόν που είχε διαδρομή ΦΑΛΗΡΟ—ΠΑΡΟ, ΠΑΡΟ—ΠΑΤΜΟ και ΠΑΤΜΟ—ΡΟΔΟ, συμμετείχαν τα μόλις αφιχθέντα SWAN 36' ΚΑΤΑΔΡΟΜΕΥΣ και ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ του Ομίλου μας και μαζί με τα υπόλοιπα σκάφη συνέθεταν ένα αξιολογικό πράγματι για την εποχή αγωνιστικό στόλο. Ο στόλος αυτός των ιστιοφόρων έμελλε να δοκιμαστεί από ένα φοβερό μελέτη, έντασης 9 μποφόρ στην διαδρομή ΠΑΡΟΥ—ΠΑΤΜΟΥ με αποτέλεσμα 9 σκάφη να εγκαταλείψουν με ζημιές, χωρίς άλλα ευτυχώς προβλήματα.

Η επιτυχία του καθιερωμένου πια Ράλυ Αιγαίου, οι μετακινήσεις του στόλου των ιστιοφόρων στο Αιγαίο, η προβολή του αγώνα, αλλά και της χώρας μας διεθνώς απ' αυτό και η συμβολή του αγώνα στην ανάπτυξη των λιμανιών που επισκέπτονται, δεν αφήνει αδιάφορη την πολιτεία.

Έτσι όλο και μεγαλύτερη βοήθεια δίνεται στον ΠΟΙΑΘ από την πολιτεία και άλλους φορείς. Η Γ.Γ.Α. το Υ.Ε.Ν., το Π.Ν., ο ΕΟΤ και άλλοι φορείς δεν μένουν ασυγκίνητοι.

Το Ράλυ Αιγαίου αλλάζει την ονομασία του σε ΔΙΕΘΝΕΣ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΟ ΡΑΛΥ ΑΙΓΑΙΟΥ, και πράγματι είναι.

Τα ιστιοπλοϊκά περιοδικά του εξωτερικού αφιερώνουν πολλές έγχρωμες σελίδες στο Ράλυ Αιγαίου και τις ομορφιές των νησιών που επισκέπτεται. Η προβολή αυτή στο εξωτερικό είναι σημαντική για την εξελίξη του αγώνα τα επόμενα χρόνια.

Το 1969 εμφανίζονται για πρώτη φορά και σκάφη κλάσεων III και IV του R.O.R.C.

Από το τέλος του 1969 το νέο Δ.Σ. του ΠΟΙΑΘ, με πρόεδρο τον Μάρκο Κιοσέογλου, ρίχνει νέα πνοή στο Διεθνές Ιστιοπλοϊκό Ράλυ Αιγαίου σε όλα τα επίπεδα.

Το 1970, το 7ο Διεθνές Ιστιοπλοϊκό Ράλυ Αιγαίου με 19 συμμετοχές, αξιολογών αγωνιστικών σκαφών, 5 εκ των οποίων από το εξωτερικό, εμφανίζεται ανανεωμένο, με διαδρομές που έχουν κάποια αγωνιστικά χαρακτηριστικά. Οι διαδρομές του, ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ—ΙΟΣ, ΙΟΣ—ΣΥΡΟΣ και ΣΥΡΟΣ—ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ έχουν όλες τις πλεψύσεις.

Ακόμη η εκκίνηση και ο τερματισμός καθιερώνεται από την χρονιά αυτή — και θα μεί-

νει για πολλά χρόνια —, στη Βουλιαγμένη με στόχο τα σκάφη να αποφεύγουν τις μουνάτσες του Σαρωνικού.

Η απονομή που γίνεται καθιερωμένα πια, στον Αστέρα Βουλιαγμένης αποτελεί σημαντικό ιστιοπλοϊκό και κοσμικό γεγονός. Ειδικά στην απονομή του 1970, οι ιστιοπλόοι, οι επίσημοι προσκεκλημένοι, οι Έλληνες και ξένοι δημοσιογράφοι, αλλά και όλοι όσοι δούλεψαν για την επιτυχία εκείνου του Ράλυ, δεν αρκέ-

στηκαν να δώσουν την συνηθισμένη υπόσχεση ανανέωσης του ραντεβού τους για την επόμενη χρονιά. Προχώρησαν και σε μία άλλη σημαντική απόφαση: Να συνεργασθούν όλοι για μια μεγαλύτερη διοργάνωση το 1971, με μεγάλη προβολή στο εξωτερικό, με στόχο περισσότερες και αγωνιστικές αξιολογότερες συμμετοχές στο 8ο Διεθνές Ιστιοπλοϊκό Ράλυ Αιγαίου.

(Συνεχίζεται)

Το σκάφος LOLLIPOP με τον αείμνηστο Γιάννη Κόσκορο



«οι γονείς πρέπει να πιστεψουν στην αξία της ιστιοπλοΐας»

Συνέντευξη με τον Πρόεδρο του NOX Ναύαρχο Π.Ν. ε.α κ.
Κ. Μανιουδάκη.

Τον Δεκέμβρη του '86 δύο μέλη του ΔΣ του ΠΟΙΑΘ ο κ. Α. Κριεζής και ο κ. Τ. Στρούζας, επισκέφθηκαν τον NOX προκειμένου να εξετάσουν τους αποφοίτους της 4ης σχολής Ιστιοπλοΐας που λειτουργεί εκεί υπό την αιγίδα του ΠΟΙΑΘ. Το υψηλό επίπεδο γνώσεων των μαθητών, η μεγάλη προσέλευση του κόσμου στην Σχολή αλλά και το μεράκι με το οποίο δουλεύ-

ουν όλοι για την διάδοση του αθλήματος, όχι μόνο στα Χανιά, αλλά σ' ολόκληρη την Κρήτη, έκαναν μεγάλη εντύπωση. Με την ευκαιρία αυτή συζητήσαμε με τον Πρόεδρο του NOX κ. Κ. Μανιουδάκη, σχετικά με την αξία του αθλήματος, την διάδοση και την προοπτική ανάπτυξης στα Χανιά.

— Κύριε Μανιουδάκη μιλήστε μας για την σχολή Ιστιοπλοΐας εδώ στα Χανιά, τις προοπτικές ανάπτυξης της και την συνεργασία σας με τον ΠΟΙΑΘ.

— Το βάρος της λειτουργίας της σχολής έχει αναλάβει ο NOX που διαθέτει δικό του εκπαιδευτή και σκάφος, που διαθέτει μέλος του Ομίλου μας. Έτσι η δαπάνη της Σχολής είναι φθηνότερη και οι ώρες του προγράμματος προσαρμόζονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις των εκπαιδευμένων. Βεβαίως,

ακολουθούμε τον κανονισμό εκπαίδευσης του ΠΟΙΑΘ, ο οποίος διενεργεί τις εξετάσεις και απονέμει τα πτυχία, και είναι πάντοτε στην διάθεσή μας, όποτε εμείς το ζητήσουμε, να μας βοηθήσει στην λειτουργία της σχολής βασικής εκπαίδευσης. Είναι πολύ έκδηλο το ενδιαφέρον του ΠΟΙΑΘ με τον οποίον ο NOX έχει θαυμάσια συνεργασία.

— Τι νομίζετε ότι μπορεί να βοηθήσει στην ανάπτυξη του αθλήματος και τι σκέπτεστε να κάνετε γι' αυτό;

— Η ουσιαστική ανάπτυξη του αθλήματος θα γίνει με την οργάνωση αγώνων και με συμμετοχή του μεγαλύτερου δυνατού αριθμού σκαφών και Ιστιοπλόων. Οι αγώνες θα είναι κυρίως τοπικοί αλλά και πανκρήτιοι ενώ προχωράμε σε συμμετοχή σκαφών μας σε διασυλλογικούς και Πανελλήνιους.

Είναι πάρα πολύ σημαντικό ότι για πρώτη φορά ο NOX αλλά και η Κρήτη γενικότερα έδωσε το 1984 το «παρών» στο Διεθνές Ράλυ Αιγαίου με ένα σκάφος και από τότε δεν λείπει από τον ωραίο αυτό αγώνα. Το '86 συμμετείχε με



δύο σκάφη και το '87 θα συμμετάσχει με δύο η και τρία.

— Τι πιστεύετε ότι προσφέρουν οι αγώνες σ' ένα Ιστιοπλόο;

— Επισημαίνω την αξία των αγώνων γιατί εκεί μαθαίνεις μέσα σ' ένα πνεύμα ευγενικής άμιλλας, την ναυτική τέχνη, το χειρισμό του σκάφους, τους καιρούς και την εκμετάλλευσή τους.

— Εκτός από διοργανώσεις αγώνων δεν οργανώνετε άλλες Ιστιοπλοϊκές συγκεντρώσεις;

— Φυσικά ο NOX οργανώνει συγκεντρώσεις Ιστιοπλόων όπου πέρα από την φιλική

επαφή που καλλιεργούμε, αναλύονται θέματα, οργάνωσης αγώνων, τακτικής κατά τους αγώνες που έγιναν και διάφορα ειδικά θέματα ναυτικής τέχνης.

— Κύριε Μανιουδάκη τι νομίζετε ότι πρέπει να γίνει για να διαδοθεί το άθλημα στους νέους ακόμη περισσότερο;

— Αρχίζοντας πρώτα από τον NOX πιστεύω ότι πρέπει να οργανώσουμε καλλίτερα τους αγώνες και να τους προβάλλουμε κατάλληλα. Το Λιμεναρχείο Χανίων θα πρέπει να βοηθήσει την προσπάθεια αυτή διευκολύνοντας τον Ελιμενισμό των σκαφών στα λιμά-

νια μας. Επίσης ο τύπος, η τηλεόραση και το Ραδιόφωνο πρέπει, με την δύναμη της μαζικής ενημέρωσης που διαθέτουν, να προβάλλουν το άθλημα.

Τέλος θέλω να επισημάνω ότι, οι γονείς πρέπει να πιστέψουν στην αξία του αθλήματος και να στρέψουν τα παιδιά τους προς αυτό. Σήμερα περισσότερο από ποτέ άλλοτε, οι νέοι και οι νέες έχουν ανάγκη το σπορ σαν μέσο σωματικής και ψυχικής υγείας αλλά και αποτροπής από δραστηριότητες που οδηγούν στη σωματική και ψυχική εξασθένιση. Η Ιστιοπλοΐα θα τους προσφέρει πολλά. Και οι δυνατότητες ν' ασχοληθεί κανείς, με το ωραίο αυτό άθλημα, στα Χανιά, σήμερα, είναι αρκετές. Ίσως αύριο απεριόριστες.

Εύα Σεργιώτη



ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ
ΟΜΙΛΟΣ
ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ
ΑΝΟΙΚΤΗΣ
ΘΑΛΑΣΣΗΣ



ΕΛΑ Ν' ΑΝΟΙΞΟΥΜΕ ΤΑΝΙΑ

Στη Σχολή Ιστιοπλοίας του Ομίλου μας για το 1987 θα λειτουργήσουν τα εξής τμήματα:

- A. Τμήμα Αρχαρίων Ιστιοπλοίας Ανοικτής Θάλασσας.
B. Προχωρημένα τμήματα Ιστιοπλοίας Ανοικτής Θάλασσας.
Γ. Τμήμα Κυβερνητών.

Στα τμήματα αρχαρίων γίνονται δεκτά άτομα άνδρες / γυναίκες άνω των 18 ετών.

Στα τμήματα προχωρημένης ιστιοπλοίας γίνονται δεκτοί όσοι έχουν τελειώσει τη Σχολή αρχαρίων του ΠΟΙΑΘ ή άλλη παρόμοια Σχολή.

Στα τμήματα κυβερνητών γίνονται δεκτοί απόφοιτοι της Σχολής αρχαρίων του ΠΟΙΑΘ ή άλλης παρόμοιας Σχολής και εφ' όσον έχουν αποδεδειγμένη πρακτική πείρα ή συμμετοχή σε αγώνες ή θαλασσοπορείες.

Το πρόγραμμα για το 1987 και για τις τρεις εκπαιδευτικές σειρές έχει ως εξής:

A. ΤΜΗΜΑ ΑΡΧΑΡΙΩΝ

Εκπαιδευτική Σειρά	ΕΝΑΡΞΗ	ΛΗΞΗ
70η.....	12 Ιανουαρίου 1987	15 Μαρτίου 1987
71η.....	16 Μαρτίου 1987	17 Μαΐου 1987
72η.....	18 Μαΐου 1987	13 Ιουλίου 1987
73η.....	7 Σεπτεμβρίου 1987	8 Νοεμβρίου 1987
74η.....	9 Νοεμβρίου 1987	10 Ιανουαρίου 1988

- Τα θεωρητικά μαθήματα γίνονται κάθε Δευτέρα από 17.30 μέχρι 21.30 στο στάδιο Ειρήνης και Φιλίας.
- Η πρακτική εξάσκηση γίνεται κάθε Τρίτη-Πέμπτη, ή Τετάρτη-Παρασκευή από 16.00 μέχρι 20.00, τα Σάββατα ή Κυριακές από 10.00 μέχρι 19.00.

B. ΠΡΟΧΩΡΗΜΕΝΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ

Εκπαιδευτική Σειρά	ΕΝΑΡΞΗ	ΛΗΞΗ
15η.....	12 Ιανουαρίου 1987	15 Μαρτίου 1987
16η.....	16 Μαρτίου 1987	17 Μαΐου 1987
17η.....	18 Μαΐου 1987	13 Ιουλίου 1987
18η.....	7 Σεπτεμβρίου 1987	8 Νοεμβρίου 1987
19η.....	9 Νοεμβρίου 1987	10 Ιανουαρίου 1988

- Θα γίνουν πέντε θεωρητικά μαθήματα.
- Η πρακτική εξάσκηση γίνεται κάθε Τρίτη - Πέμπτη, ή Τετάρτη Παρασκευή από 16.00 μέχρι 20.00 και Σάββατα από 10.00 μέχρι 19.00.

Γ. ΤΜΗΜΑ ΚΥΒΕΡΝΗΤΩΝ

Εκπαιδευτική Σειρά	ΕΝΑΡΞΗ	ΛΗΞΗ
5η.....	17 Μαρτίου 1987	16 Ιουνίου 1987
6η.....	15 Σεπτεμβρίου 1987	18 Δεκεμβρίου 1987

- Τα θεωρητικά μαθήματα θα γίνονται κάθε Τρίτη από 17.30 - 21.30.
- Θα γίνουν και δύο εκπαιδευτικά ταξίδια τα Σαββατοκύριακα.

Ο ΠΟΙΑΘ, ναι, δικαιούται το μεγαλύτερο μερίδιο στην συμβολή διάδοσης της Τέχνης της Ιστιοπλοίας Ανοικτής Θαλάσσης με στόχο το σπορ να γίνει το εθνικό μας άθλημα.

Δημιουργώντας την πρώτη σχολή Ιστιοπλοίας το 1969, σήμερα, μπορεί να υπερηφανεύεται ότι έχει εκπαιδεύσει και έχει κάνει γνώστες της τέχνης των πανιών 3200 άνδρες και γυναίκες. Και φυσικά μετά από 18 χρόνια συνεχούς λειτουργίας της σχολής του, δεν θα μπορούσε παρά να προσφέρει τον τελειότερο τρόπο διδασκαλίας αφού η ποιότητα είναι πάντα επακόλουθο της πείρας.

Μέσα στο όμορφο περιβάλλον των εγκαταστάσεων του σταδίου Ειρήνης και Φιλίας, οι μαθητές διδάσκονται τα θεωρητικά μαθήματα από έμπειρους καθηγητές και εκπαιδευτικούς του Λιμενικού Σώματος, της Μετεωρολογικής Υπηρεσίας, και του Ελληνικού Ερυθρού Σταυρού, ενώ η παρακολούθηση ειδικών βιντεοκασετών στο εντευκτήριο της σχολής είναι απαραίτητο συμπλήρωμα γνώσεων.

Αλλά και τα πρακτικά μαθήματα, πάνω στα ιδιόκτητα σκάφη του Ομίλου και με έμπειρους εκπαιδευτές, είναι μια αξεχάστη εμπειρία για τους εκπαιδευόμενους.

Κάθε μάθημα είναι και ένα θαλασσινό ταξίδι μακριά από τα καυσαέρια και το άγχος και κατά την διάρκεια του ο κάθε μαθητής διδάσκεται καθετί που θα του εξασφαλίσει αργότερα ασφαλή και ευχάριστη πλεύση.

Ναι, ο αθλητισμός είναι σίγουρα υγεία. Κι ίσως είναι καιρός ν' αποφασίσουμε να ασχοληθούμε με το σπορ που θα μας φέρει σε επαφή με τη φύση. Στη χώρα μας που περιβάλλεται από θάλασσα η ιστιοπλοία θα πρέπει να γίνει ιδιαίτερα δημοφιλής. Και προσφέρεται για όλους όσους θέλουν να συνδυάσουν τη γυμναστική με την ψυχαγωγία, αλλά και τη δυνατότητα φυγής σε μικρά ή μεγαλύτερα λιμάνια. Μην περιμένετε όμως να έρθει το καλοκαίρι για ν' αρχίσετε. Όσο πιο νωρίς, τόσο καλύτερα είναι.

Τα εκπαιδευτικά τριήμερα

Γνωρίζετε τι είναι τα εκπαιδευτικά τριήμερα;
Είναι μια ακόμη ένδειξη αγάπης και ενδιαφέροντος του ΠΟΙΑΘ στους Ιστιοπλόους που αποφοίτησαν την σχολή του αλλά δεν διαθέτουν σκάφος. Σκέφθηκε λοιπόν και οργάνωσε τα εκπαιδευτικά τριήμερα.

Σκάφη δηλαδή του Ομίλου αναχωρούν Παρασκευή απόγευμα και επιστρέφουν την Κυριακή το βράδυ αφού επισκέπονται ένα ή δύο νησιά ανάλογα με τις καιρικές συνθήκες και την διάθεση του πληρώματος, που φυσικά αποτελείται από όλους όσους επιθυμούν να συμμετέχουν. Όσοι απόφοιτοι του ΠΟΙΑΘ χωρίς σκάφος, μην διστάζετε δηλώστε έγκαιρα συμμετοχή στη Γραμματεία του Ομίλου και... καλές πλεύσεις!



Για όσους πιστεύουν ότι η Ιστιοπλοΐα είναι μία... βρεγμένη υπόθεση, η ντισεράδα — προσιτή στην κάθε τσέπη — λύνει το πρόβλημα και η εκπαίδευση πάνω στην ναυτική τέχνη συνεχίζεται χωρίς... κρυάδες και προβλήματα.

Όταν ο Αΐολος... αρνείται να φουσκώσει τα πανιά, η πρακτική εξάσκηση Ναυτιλίας επί χάρτου, μέσα στο σκάφος, την ώρα της εκπαίδευσης είναι, εκτός από χρήσιμη και πολύ ευχάριστη απασχόληση για τους μαθητές της σχολής.



Ο απόφοιτος του αγωνιστικού τμήματος του ΠΟΙΑΘ κ. Θέμης Οικονομίδης παίρνει το πτυχίο του από τον Ολυμπιονίκη και εκπαιδευτή του κ. Ηλία Χατζηπαυλή σε ειδική τελετή που έγινε για την απονομή διπλωμάτων στο εντευκτήριο του Ομίλου τον Δεκέμβριο του 1986.



Ένας Βενιαμίν Ιστιοπλόος κέρδισε φέτος το φλουρί της πίτας του ΠΟΙΑΘ. Ο Πρόεδρος κ. Μαραγκουδάκης τον σηκώνει στην αγκαλιά του για το καθιερωμένο χειροκρότημα γιατί μεγάλος στην τύχη αλλά... μικρός στο ανάστημα ο τυχερός.



Στο θηλυκό... δυναμικό των αποφοίτων της σχολής Ιστιοπλοίας είχε αναλάβει να απονεύσει τα διπλώματα ο κ. Σώτος Πολυκράτης μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου. Ο φακός τον «συνέλαβε» με την δίδα Ελισάβετ Μπόζνου.



Από το χορό των μαθητών της Σ.Ι.Α.Θ.



Εμπειρία, γνώση και μεράκι διδάσκουν στον ΠΟΙΑΘ

Δεν είναι τυχαίο το γεγονός ότι, όσοι επιλέγουν την Σχολή Ιστιοπλοΐας του ΠΟΙΑΘ για να μάθουν την τέχνη των πανιών, μετά το πέρας της εκπαίδευσής τους, είναι ικανοί να ταξιδεύουν με ασφάλεια και, γιατί όχι; — οι πιο θερμόαιμοι — να τρέξουν και να διακριθούν σε αγώνες.

Το αποτέλεσμα της άρτιας αυτής εκμάθησης οφείλεται στο γεγονός ότι ο ΠΟΙΑΘ επιλέγει με αυστηρά κριτήρια τους ανθρώπους που διδάσκουν και στα τρία τμήματα της Σχολής του.

Άνθρωποι με τεράστια εμπειρία στην θάλασσα, με άρτια θεωρητική κατάρτιση αλλά και καλή διάθεση να διδάξουν και στους μαθητές τους, αυτά που οι ίδιοι με κόπο έχουν μάθει, είναι οι εκπαιδευτές του ΠΟΙΑΘ.

Η σύντομη αυτή παρουσίαση τους, που ακολουθεί, απευθύνεται σε όσους ακόμη δεν είχαν την τύχη να διδαχθούν, από τους ανθρώπους αυτούς, την τέχνη το να ταξιδεύεις με πανιά.

ΘΑΝΟΣ ΑΝΝΙΝΟΣ



Ξεκίνησε τον ναυταθλητισμό από παιδί, πρώτα σαν κολυμβητής στον Ολυμπιακό και μετά σαν Ιστιοπλόος στον ΙΟΠ και στον ΝΟΕ — το 1948 — με σκάφη τύπου ΕΘΕ. Το 1952 που ήρθαν στην Ελλάδα τα σκάφη LIGHTNING έλαβε μέρος και σε αγώνες Τριγώνου. Έχει κερδίσει Ευρωπαϊκά και Πανελλήνια πρωταθλήματα και έχει λάβει μέρος σε όλα τα Ράλι Αιγαίου Ιονίου και Κρήτης.

Από το 1981 διδάσκει στον ΠΟΙΑΘ και έχουν περάσει από τα χέρια του περισσότεροι από 1500 μαθητές. Αυτή την στιγμή είναι ο αρχαιότερος των εκπαιδευτών στη Σχολή.

ΤΡΥΦΩΝ ΒΡΑΧΑΤΗΣ



Γεννήθηκε στον Πειραιά και από μικρός άρχισε να τον τραβάει η θάλασσα. Το 1956 άρχισε, με τις δυσκολίες της εποχής εκείνης, να προσπαθεί να μάθει τα μυστικά της τέχνης της Ιστιοπλοΐας, παρακολουθώντας τους αγώνες και αργότερα συμμετέχοντας στα πληρώματα για τις δουλειές αγγαρείας.

Η πρώτη του εμπειρία ήταν το 1960 με σκάφη τύπου OSLO και BB, τα οποία είχε κάνει δώρο στον Ολυμπιακό, στον οποίο και ανήκει από το 1962, ο Γ. Γουλανδρός. Στη συνέχεια έμαθε τα OPTIMIST — που μόλις είχαν έρθει στην Ελλάδα — για να συνεχίσει με τα LIGHTNING και τρία χρόνια αργότερα με τα DRAGON ως πλήρωμα, με τα οποία και διακρίθηκε σε διάφορες Ιστιοπλοϊκές οργανώσεις. Το ενδιαφέρον του στην συνέχεια τράβηξαν τα σκάφη τύπου SOLING. Είναι εκπαιδευτής του ΠΟΙΑΘ εδώ και επτά χρόνια.

ΣΠΥΡΑΓΓΕΛΟΣ ΒΟΥΤΣΙΝΑΣ



Κατάγεται από το Ληξούρι της Κεφαλονιάς και η μεγάλη του αγάπη είναι η θάλασσα.

Σπούδασε Πολιτικές Επιστήμες και εργάζεται στο τμήμα πληροφοριών του Υπουργείου Ναυτικών. Παράλληλα από το 1971 έως και σήμερα εργάζεται ως εκπαιδευτής στην Σχολή του ΠΟΙΑΘ και λαμβάνει μέρος σε όλους τους αγώνες που οργανώνονται με σκάφη του Ομίλου.

Έχει λάβει τρεις φορές μέρος στους αγώνες Ιστιοπλοΐας της Μάλτας και έχει διακριθεί.



ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ

Άρχισε να ασχολείται με την Ιστιοπλοΐα το 1964 σαν πλήρωμα σε σκάφη LIGHTNING. Από το 1965-1968 με σκάφη OPTIMIST και από το 1969-1985 με σκάφη FINN. Σαν μέλος της Εθνικής Ομάδας Ιστιοπλοΐας έλαβε μέρος σε πολλές διεθνείς συναντήσεις όπου είχε αρκετές διακρίσεις και νίκες. Πανελληνικές και Βαλκανικές. Το 1984 έλαβε μέρος στην Ολυμπιάδα του Λος Άντζελες με την Εθνική μας ομάδα. Από τις αρχές του 1986 είναι εκπαιδευτής στον ΠΟΙΑΘ και όπως και ο ίδιος, δεν διδάσκει απλώς αλλά συμμετέχει και «τρέχει» με τους μαθητές του με το ίδιο πάθος και αγάπη όταν τρέχει ο ίδιος στους αγώνες.



ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΙΔΗΣ

Γεννήθηκε στο Φάληρο και από τα πρώτα παιδικά του χρόνια η θάλασσα ήταν η μεγάλη αγάπη του. Από το 1972 έως το 1983 συμμετείχε σε όλα τα Ράλι Αιγαίου ενώ αρκετές νίκες έχει κερδίσει στον αγώνα της Άνδρου. Το 1976 δεν απουσιάζει από τον αγώνα που γίνεται στην Τεργέστη στα πλαίσια του Παγκοσμίου Πρωταθλήματος Ιστιοπλοΐας. Το 1983 σταματά την αγωνιστική Ιστιοπλοΐα και από τότε έως σήμερα ασχολείται με την εκπαίδευση των νέων Ιστιοπλοίων στην Σχολή του ΠΟΙΑΘ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ

Δόκιμος Εμποροπλοίαρχος στο εμπορικό ναυτικό και τρία χρόνια εφέδρος αξιωματικός στο Πολεμικό Ναυτικό, κατά το παρελθόν ο κ. Νικόλαος Παπαδάκης διδάσκει από το 1970 έως και σήμερα στην σχολή του ΠΟΙΑΘ, «Ναυτιλία» στο τμήμα αρχαρίων και «Αστροναυτιλία» και «Ναυτιλία» στο τμήμα Κυβερνητών. Παλιότερα δίδαξε

και πρακτική εξάσκηση ναυτιλίας στα εκπαιδευτικά σκάφη του ΠΟΙΑΘ. Διετέλεσε μέλος του ΔΣ του Ομίλου και πρόεδρος της επιτροπής Σχολής. Έχει γράψει τα ακόλουθα τα οποία και διδάσκει ο ίδιος: «Ναυτιλία — Ακτοπλοΐα» και «Αστροναυτιλία». Με το ήθος και την σεμνότητα που τον διακρίνουν δίνει πολλές ώρες ώστε η «Ναυτιλία» να διδάσκεται έτσι ώστε να γίνεται «κτήμα» του κάθε μαθητή.

Αντιπλοίαρχος του Πολεμικού Ναυτικού ο Γεώργιος Κρέμος ασχολείται με την θάλασσα από το 1951 ως ναυτικός δόκιμος, και με την Ανοικτή θάλασσα από το 1962. Το 1967 αγοράζει το πρώτο του σκάφος την γνωστή «ευρύλο» που προ διετίας αντικατέστησε με ένα τύπου «Κάρτερ 26» την «Ανεμόρρια». Στην σχολή του ΠΟΙΑΘ διδάσκει μετεωρολογία, ναυτική εθιμοτυπία, συνεννόηση στη θάλασσα, κακοκαιρία — προληπτικά μέτρα με την γλαφυρότητα και γραφικότητα του λόγου που τον διακρίνει.

Στην σχολή Ναυτικών Δοκιμών διδάσκει την ναυτική τέχνη και την τέχνη του αντιποδοτικού πολέμου.

Τυγχάνει ιδρυτής και αρχηγός του Ιστιοπλοϊκού Συλλόγου, η «Μαύρη Γιδα», που ιδρύθηκε το 1968 στο Τουρκολίμανο.



Άλλες του ασχολίες η ζωγραφική, η ποίηση, το κυνήγι και το φάρμα της πέστροφας.

Ναυπηγός Μηχανικός, αριστούχος απόφοιτος του Πανεπιστημίου STRATHCLYDE της Μεγάλης Βρετανίας με πτυχιακές και μεταπτυχιακές σπουδές (BACHELOR—MASTER). Έχει γράψει δύο διατριβές, μία αναφερόμενη στις αεροδυναμικές και υδροδυναμικές ιδιότητες των υδροπτερυγίων και η δεύτερη στην διοίκηση Ναυπηγείου, παραγωγή και ναυπήγηση πλοίων.

Με την Ιστιοπλοία ασχολήθηκε από τα παιδικά του χρόνια και σε ηλικία 14 ετών έφτιαξε μόνοι του το πρώτο του σκάφος με τα πανιά του, τύπου LATINI.

Τα δύο τελευταία χρόνια έχει γράψει τις παρακάτω εργασίες που έχουν εκδοθεί και διδάσκονται από τον ίδιο (με εξαίρεση την μετεωρολογία) στην Σχολή Ιστιοπλοίας του ΠΟΙΑΘ.

Για τα προχωρημένα τμήματα και τα τμήματα Κυβερνητών:
«Προχωρημένη Αεροδυναμική πανιών»,
«Κέντρα Ιστιοφορίας και Πλευρικής Αντίστασης»,
«Ναυπηγικοί παράγοντες που επηρεάζουν τις επιδόσεις ενός Ιστιοφόρου Σκάφους»,



«Τριμάρισμα πανιών» (σε συνεργασία με τον Ηλία Χατζηπαυλί),
«Ναυτική Μετεωρολογία» (με την επιβλεψη του μετεωρολόγου της ΕΜΥ κ. Γ. Κασσιδη).

Για τα τμήματα των αρχαρίων έχει γράψει:

«Ονοματολογία σκάφους / Αρχές ευστάθειας»,
«Στοιχεία Αεροδυναμικής»,
«Τριμάρισμα Πανιών»,
«Αγκυροβολία»,
«Κανονισμός αποφυγής Συγκρούσεων»,
«Καταστάσεις κινδύνου και ανάγκης».

ΜΕ ΣΕΒΑΣΜΟ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΗ

Ο σημερινός δυναμισμός του ΠΟΙΑΘ, πρέπει να ομολογήσουμε, ακόμη μία φορά, πως οφείλεται σ' ένα πολύ μεγάλο του ποσοστό στο μόχθο που κατέβαλαν για την ίδρυση και

το στέριωμα του Ομίλου, άνθρωποι με κοινό χαρακτηριστικό την λατρεία τους για την Ιστιοπλοία Ανοικτής Θαλάσσης αλλά και την διάδοσή της.

Ο ΠΟΙΑΘ νοιώθει την ανάγκη να εκφράσει την ευγνωμοσύνη του με το μικρό αυτό αφιέρωμα και ταυτόχρονα να τους γνωρίσει, στα νεότερα μέλη που δεν είχαν την τύχη

να διδαχθούν απ' αυτούς.

Στο πρώτο μας τεύχος σας παρουσιάζουμε τους κ.κ.: Πάνο Σγουρό, Ανδρέα Ζιρό, Σάββα-Ανδρέα Γεωργίου και Χρήστο Οικονομίδη.



ΠΑΝΟΣ ΣΓΟΥΡΟΣ

Εκκίνησε πριν 60 χρόνια με τα καΐκια του πατέρα του ταξιδεύοντας, τότε, μόνο με τα πανιά. Από τότε έως και σήμερα ασχολείται μόνο με την θάλασσα. Το 1945 άρχισε να τρέχει σε αγώνες με τα ΕΘΕ και έφερε πολυάριθμες νίκες. Από τότε δεν σταμάτησε να λαμβάνει μέρος σε αγώνες Ανοικτής Θαλάσσης ενώ για 7 χρόνια διετέλεσε προπονητής με σκάφη DRAGON. Διατέλεσε πλήρωμα σε αγώνες με τα πλέον γνωστά σκάφη όπως π.χ. με την «Κρεολή» του Σ. Νιάρχου.

Στα πολυάριθμα χρόνια του στη θάλασσα έμαθε την ναυτική τέχνη και διδάξε τα μυστικά του πανιού σε χιλιάδες Ιστιοπλόους. Δεν θα ήταν υπερβολή να πούμε ότι από τον Σγουρό διδάχθηκαν τα περισσότερα από τα σημερινά μεγάλα ονόματα στην Ιστιοπλοία. Υπήρξε ιδρυτικό μέλος του ΠΟΙΑΘ και ήταν από το 1971 από τους πρώτους εκπαιδευτές μαζί με τον Κώστα Αργό και δίδαξε για 11 ολόκληρα χρόνια. Αγαπητός πολύ στον «κόσμο της θάλασσας» είναι από τους εκπαιδευτές



ΣΑΒΒΑΣ ΑΝΔΡΕΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΥ

Γεννήθηκε στην Θεσσαλονίκη το 1918 και από τα μικρά του χρόνια τον τραβήξε το υγρό στοιχείο είτε σαν κολυμβητής στον Ηρακλή Θεσσαλονίκης είτε σαν Ιστιοπλόος, ανεξάρτητα από Ομίλους, με βάρκες «Λατίνια» και αργότερα στον ΙΟΘ και ΝΟΘ σαν Ιστιοπλόος τριγώνου. Στις 10 Ιουνίου του 1956 με την σύζυγό του ξεκίνησαν για τον διάπλου του Ατλαντικού και της Μεσογείου. Το ταξίδι διήρκεσε τρεις μήνες και ήταν ο πρώτος Έλληνας που πέρασε τον Ακeanό γι' αυτό και έγινε επίτιμο μέλος σε πολλούς Ομίλους. Το ταξίδι αυτό περιγράφει ο ίδιος στο βιβλίο του «Το ταξίδι της χαράς» που ετιμήθη και από την Ακαδημία Αθηνών. Όταν ιδρύθηκε η σχολή του ΠΟΙΑΘ ανέλαβε την διευθύνση της Σχολής όπου και δίδαξε για πολλά χρόνια. Είναι μέλος δύο διεθνών Ομίλων Ανοικτής Θαλάσσης.

που δίνει πλουσιοπάροχα στους μαθητές του, όσα του δίδαξε η πολύχρονη πείρα του.



ΑΝΔΡΕΑΣ ΖΙΡΟ

Από το 1945 χρονολογείται η απασχόληση του Ανδρέα Ζιρό με την Θάλασσα, μέσα από τον Ναυτικό Όμιλο Ελλάδος με σκάφη τύπου «Σταρ». Στην συνέχεια γνώρισε τα σκάφη «ΕΘΕ» και το 1948 προτάθηκε να πάρει μέρος στην πρώτη Ολυμπιάδα, ως αναπληρωματικός, αλλά οι οικονομικές δυσκολίες της εποχής δεν επέτρεψαν κάτι τέτοιο. Φυσικά δεν άφησε αγώνα ανοικτής θάλασσας που να μην συμμετείχε ο Ανδρέας Ζιρό. Το 1952 τον βρίσκουμε στην Ολυμπιάδα του Ελσίνκι όπου και εκπροσωπεί τον Ναυτικό Όμιλο Ελλάδος με σκάφος τύπου «Σταρ». Το 1956 ακολουθούν οι αγώνες της Μελβούρνης όπου επίσης δεν συμμετέχει για οικονομικούς λόγους. Μόλις ιδρύεται ο ΠΟΙΑΘ και αποκτά 4 σκάφη τύπου «Σουάν 36» διδάσκει, άμισθος, μαζί με έναν Εγγλέζο εκπαιδευτή. Κατά περιόδους είναι έφορος αγώνων και μέχρι πέρυσι η ασχολία του ήταν κάθε τι που είχε σχέση με την Ανοικτή Θάλασσα.



ΧΡΗΣΤΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ

Ο «καπετάν Χρήστος» γεννήθηκε στην Πόλη. Από μικρός ασχολήθηκε με το πανί και έλαβε μέρος σε Ιστιοδρομίες τριγώνου στην Κωνσταντινούπολη, Σύμωρη και διεθνείς αγώνες στίβου στο Άνσις και Τεργέστη Ιταλίας με σκάφη τύπου «Σαρπη» και «Σταρ». Μετά τον 2ο Παγκόσμιο Πόλεμο έλαβε μέρος σαν πλήρωμα σε αγώνες Ιστιοδρομίας στη Μάγχη και στα παράλια της Αγγλίας. Στο Μικρολίμανο ήρθε το 1962 και έλαβε μέρος σχεδόν σε όλα τα Ράλυ Αιγαίου. Στον ΠΟΙΑΘ ήταν σύμβουλος σε διάφορες εφορίες. Μετά την ίδρυση της ΣΙΑΘ ήταν εκπαιδευτής στα «Σουάν 36» του Ομίλου έως το 1985.

Είναι κάτοχος πτυχίου Κυβερνητών Τουριστικών θαλαμηγών του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

ΟΙ ΚΑΡΙΝΕΣ ΤΩΝ 12 ΜΕΤΡΩΝ

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ ΣΤΡΟΥΖΑ, Ναυπηγού B.S.c — M.S.c, Καθηγήτῃ στη Σχολή Ιστιοπλοΐας του ΠΟΙΑΘ.

Το Σεπτέμβρη του 1983 μια καινοτομία στη σχεδίαση της καρίνας του AUSTRALIA II έδωσε το AMERICA'S CUP στους Αυστραλούς. Η καρίνα του AUSTRALIA II απλώς έφερε στο κάτω πρυμνίο τμήμα της δύο πτερύγια (WINGLETS).

Από τότε μέχρι σήμερα έχουν δαπανηθεί τεράστια ποσά για μελέτες πάνω σ' αυτόν τον τύπο καρίνας. Οι υπολογισμοί και τα πειράματα γίνον-

ται με τα τελειότερα τεχνολογικά μέσα που διαθέτει η κάθε ενδιαφερόμενη χώρα και χρησιμοποιούνται οι πλέον σύγχρονοι ηλεκτρονικοί εγκέφαλοι.

Στις Η.Π.Α. για παράδειγμα την μελέτη των καρινών των 12ΜΕΤΡΩΝ την έχουν αναλάβει οι ίδιες εταιρίες που ασχολούνται με την εξέλιξη των μυστικών όπλων.

Αλλά τι ακριβώς προσφέρει

σ' ένα τέτοιο σκάφος η καρίνα αυτή; που έγκεινται τα μυστικά της;

Οι απαντήσεις ευρίσκονται στις υδροδυναμικές ιδιότητες, την αύξηση της ευστάθειας και της πλευρικής αντίστασης, που προσφέρει η νέα αυτή μορφή καρίνας, ειδικά όταν το σκάφος πάρει κάποια κλίση.

Ας εξετάσουμε όμως με λεπτομέρεια πως συμβαίνουν όλα αυτά.



Φωτογραφία τραβηγμένη από την οθόνη ενός πανίσχυρου ηλεκτρονικού εγκέφαλου της BOEING. Επάνω βλέπουμε μια καρίνα με πτερύγια στην όρθια θέση. Κάτω η ίδια καρίνα με κλίση 30°. Οι διάφοροι χρωματισμοί αντιπροσωπεύουν περιοχές με χρήσιμα στοιχεία για την μελέτη των καρινών αυτών όπως πίεση, υποπίεση, διαταραγμένη ροή κ.λπ., τα οποία θα εξετάσουμε με λεπτομέρεια στις σελίδες που ακολουθούν.

Εάν τοποθετήσουμε μια υδροτομή με κάποια μικρή γωνία στην ελεύθερη ροή ενός υγρού, π.χ. νερού, τότε η παρουσία της υδροτομής στο πέρασμα του υγρού θα δημιουργήσει κάποια ΥΠΟΠΙΕΣΗ στην άνω επιφάνειά της και κάποια ΠΙΕΣΗ στην κάτω, Σχ. 1. Πίεση και Υποπίεση παράγουν από κοινού μια Ολική Δύναμη F. Το σπουδαιότερο όμως στην όλη υπόθεση είναι ότι η Υποπίεση συνεισφέρει περίπου στο 65% της δύναμης αυτής και η Πίεση μόνο στο 35%.

Μια οποιαδήποτε οριζόντια τομή στο πτερύγιο της καρίνας ενός σκάφους (ειδικά ενός FINKEEL) δεν είναι τίποτε άλλο παρά μια υδροτομή. Είναι δε γνωστό ότι όταν ένα ιστιοφόρο σκάφος ταξιδεύει με πανιά έχει κάποιο εκπεσμό που κάνει την πραγματική του πορεία να μην είναι κατά μήκος της κεντρικής του γραμμής αλλά κατά μήκος μιας άλλης γραμμής που σχηματίζει κάποια γωνία λ (LEEWAY) με την κεντρική γραμμή, όπως μας δείχνει και το Σχ. 2.

Σύμφωνα με τα προηγούμενα η καρίνα του σκάφους θα έχει κάποια γωνία λ, ως προς τη ροή του νερού και έτσι θα δημιουργήσει Υποπίεση στη σοφράνο μεριά της και Πίεση στη σταβέντο, οι οποίες από κοινού παράγουν μια δύναμη F με φορά αντίθετη στον εκπεσμό του σκάφους.

Η καρίνα λοιπόν, εκτός από την αντίσταση που δημιουργεί στον εκπεσμό ένεκα της επιφάνειάς της, δημιουργεί και μια επιπρόσθετη αντίσταση ένεκα του υδροδυναμικού φαινομένου που περιγράψαμε. Όσο δε μεγαλύτερη είναι η ολική αντίσταση στον εκπεσμό, τόσο καλύτερες θα είναι οι επιδόσεις του σκάφους στις κλειστές πλευσεις. Η μεγιστοποίηση της πλάγιας αυτής δύναμης με όσο το δυνατόν λιγότερες απώλειες στην Αντίσταση Πρόωσης (ΟΠΙΣΘΕΛΚΟΥΣΑ) είναι η επιδίωξη κάθε ναυπηγού.

Ας αναλύσουμε όμως τώρα ένα σπουδαίο υδροδυναμικό φαινόμενο.

Η διαφορά Πίεσης — Υποπίεσης αναγκάζει ένα μέρος του νερού στο κάτω άκρο του πτερυγίου να μετακινηθεί από την μεριά της πίεσης στην μεριά της υποπίεσης. Σχ. 3. Ένεκα της τάσης αυτής δημιουργούνται δίνες που ονομάζονται TIP VORTEX.

Όσο δε μεγαλύτερο είναι το μήκος του πτερυγίου, τόσο μεγαλύτερη επιφάνεια καλύπτουν οι δίνες. Το φαινόμενο

δε γίνεται περισσότερο έντονο στο πρυμνίο κάτω τμήμα της καρίνας και οι ήδη παραγόμενες δίνες γίνονται η αφορμή να σχηματιστούν δίνες και πίσω από το πτερύγιο.

Οι παραγόμενες κατ' αυτόν τον τρόπο δίνες επιφέρουν τα κάτωθι δύο επιζήμια στις επιδόσεις του σκάφους αποτελέσματα:

1. Μειώνουν την υποπίεση και επομένως καταστρέφουν μέρος της υδροδυναμικά παραγόμενης πλευρικής αντίστασης της καρίνας.

2. Αυξάνουν την αντίσταση της καρίνας και επομένως του σκάφους στο νερό (ΟΠΙΣΘΕΛΚΟΥΣΑ)

Στα γνωστά μας FINKEEL RACING σκάφη οι καρίνες έχουν μεγάλο βάθος και μικρό μήκος, ελατούμενο κατά βάθος, πράγμα που περιορίζει τις απώλειες ένεκα του TIP VORTEX στο κάτω άκρο της καρίνας.

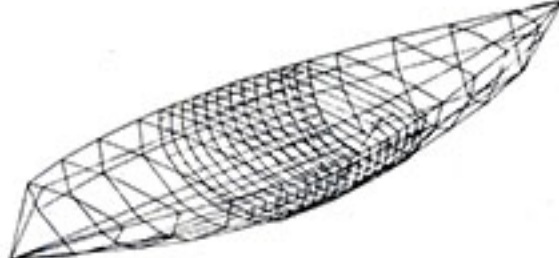
Σε ένα 12-METPO σκάφος όμως το RATING περιορίζει το βάθος του σκάφους σε 0,16 x ΜΗΚΟΣ ΙΣΑΛΟΥ + 0,500, (Σχ. 4) και επομένως το βάθος της καρίνας είναι περιορισμένο.

Αυτό είχε αναγκάσει τους ναυπηγούς να σχεδιάζουν τις καρίνες με μεγάλο σχετικά μήκος και μικρό βάθος (Σχ. 5), για να πετύχουν την απαραίτητη ευστάθεια και επομένως μεγάλη ροπή επαναφοράς του σκάφους στις μεγάλες δυνάμεις κλίσεως που προκαλεί η μεγάλη ιστιοφορία των 12-METPOΝ. Ας σημειωθεί εδώ ότι η κλίση αφ' ενός αυξάνει την αντίσταση του σκάφους στο νερό και αφ' ετέρου μειώνει τις δυνάμεις πρόωσης που παράγουν τα πανιά.

Μια καρίνα όμως με μεγάλο βάθος και μικρό μήκος, (Σχ. 6), έχει μικρότερη αντίσταση (ΟΠΙΣΘΕΛΚΟΥΣΑ) από μια άλλη με την ίδια επιφάνεια αλλά με μικρότερο βάθος και μεγαλύτερο μήκος, (Σχ. 7), για τους εξής λόγους:

Όταν μια υδροτομή έχει μικρό σχετικά μήκος, τότε η ροή του νερού ακολουθεί και «γλύφει» τις καμπύλες της (τις κούρβες της) καθ' όλο σχεδόν το μήκος τους. Έτσι οι απώλειες (δίνες) κατά την έξοδο του νερού από την υδροτομή είναι μικρές, (Σχ. 6).

Όταν όμως το μήκος της υδροτομής είναι μεγάλο, τότε η ροή του νερού (οι στρώσεις, LAYERS, του νερού όπως λέμε στην υδροδυναμική) τείνουν να αποκολληθούν από την υδροτομή, λίγο ενωρίτερα πριν την έξοδό τους, με αποτέλεσμα να σχηματίζονται δι-

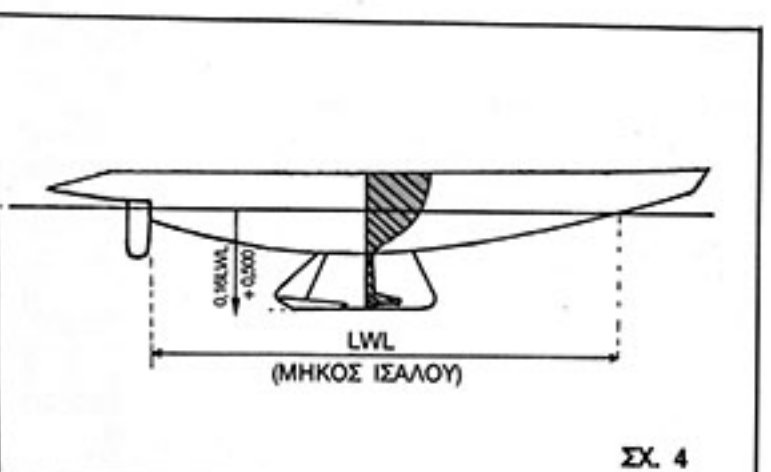
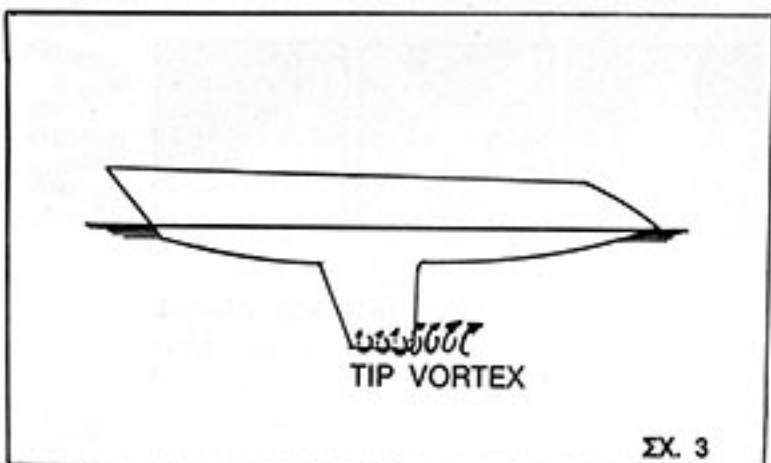
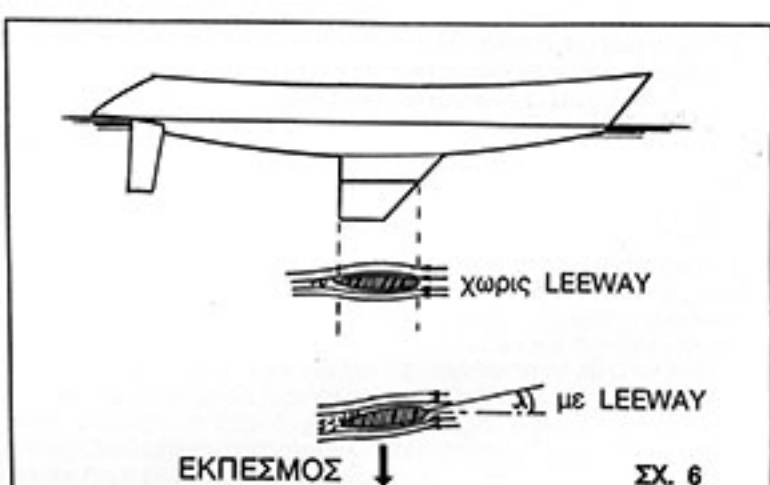
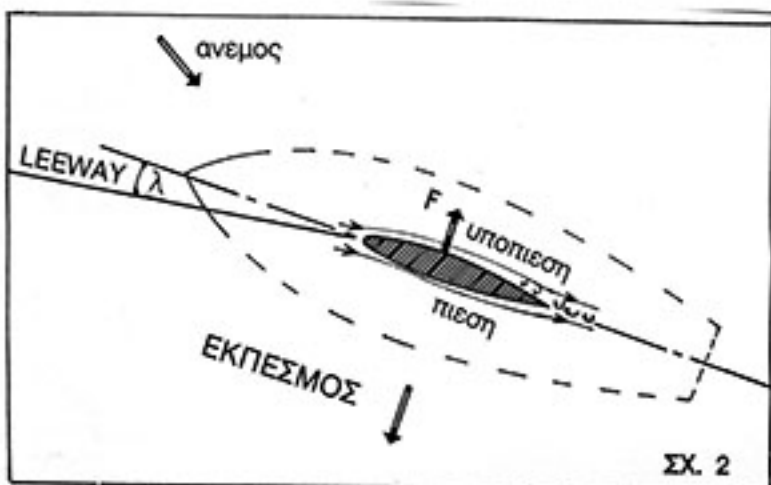
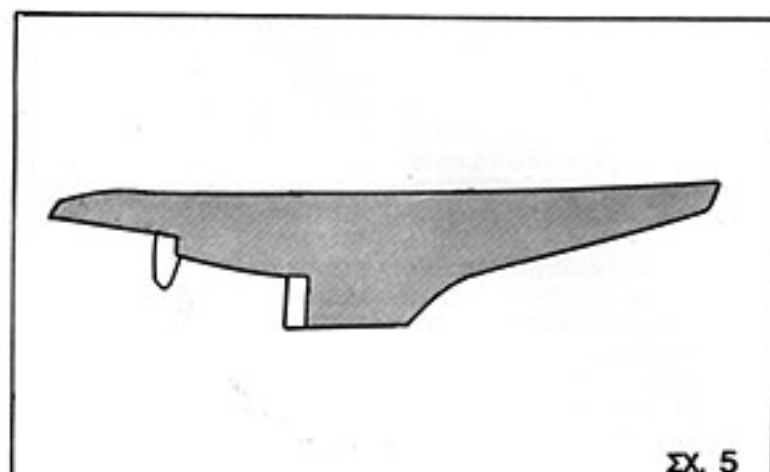
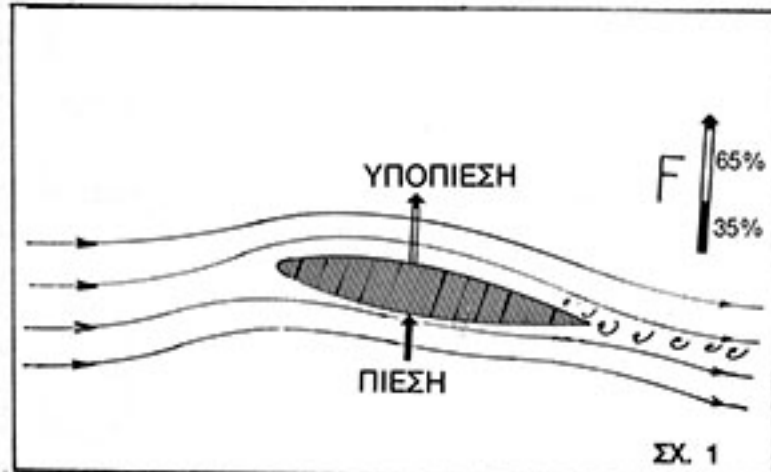


Finite Element Analysis Moro II of Venice I.O.R. Zero Class



12, Platonos street
185 35 Piraeus Greece
Tel: 4110807, 4132461, 4172376
Tlx: 211395 TMO GR.

TECHNICAL MARINE OFFICE LTD.
NAVAL ARCHITECTS, SURVEYORS AND CONSULTANTS REPRESENTATIVES



νες στο προμυϊό τμήμα της υδροτομής και επομένως απώλειες, (Σχ. 7). Ο σχηματισμός των δινών όμως αυξάνει την αντίσταση της καρίνας (ΟΠΙΣΘΕΛΚΟΥΣΑ) στο νερό.

Στις κλειστές πλεύσεις που έχουμε και το LEEWAY, λ, η απόδοση της μακρίας καρίνας γίνεται ακόμα χειρότερη. Σ' αυτές τις περιπτώσεις οι στρώσεις του νερού αποκαλούνται πολύ ενωρίτερα πριν την έξοδό τους από τις υδροτομές στην μεριά της υποπίεσης. Έτσι η καρίνα με το μεγάλο μήκος εκτός του ότι έχει μεγάλη αντίσταση αναπτύσσει και μικρότερη πλάγια δύναμη ενάντια στον εκπεσμό, πράγμα που είναι πολύ επιζήμιο στις κλειστές πλεύσεις.

Επιδίωξη λοιπόν κάθε ναυπηγού είναι να σχεδιάσει την καρίνα έτσι ώστε:

α) Να αντισταθμίζει επαρκώς τις δυνάμεις κλίσεως του σκάφους.

β) Να έχει όσο το δυνατόν μικρότερη αντίσταση (ΟΠΙΣΘΕΛΚΟΥΣΑ) στο νερό.

γ) Να παράγει μεγάλη πλευρική αντίσταση ώστε να μειώνει τον εκπεσμό του σκάφους.

Το 1982-83 ο BEN LEXCEN, ναυπηγός του AUSTRALIA II, έκανε δύο ιστορικές για τις κα-

ρίνες των 12 ΜΕΤΡΩΝ καινοτομίες.

Αφ' ενός αντέστρεψε το προφίλ μιας συνηθισμένης καρίνας (από αυτό που δείχνει το Σχ. 5 το έκανε εκείνο που δείχνει το Σχ. 4), αφ' ετέρου τοποθέτησε δύο πτερύγια (WINGKLETS) στο προμυϊό τμήμα της καρίνας, βλέπε (Σχ. 4) και (Σχ. 8). Τα πτερύγια αυτά είχαν περίπου δύο μέτρα μήκος και ένα μέτρο πλάτος το καθένα.

Η επαναστατική αυτή σχεδίαση, η οποία και έδωσε την νίκη στο AUSTRALIA II το 1983 είχε τα ακόλουθα ευεργετικά αποτελέσματα στις επιδόσεις του σκάφους:

1. Περίορισε την ζημιά που προκαλεί ο TIP VORTEX (ειδικά στο προμυϊό τμήμα του κάτω άκρου της καρίνας όπως περιγράψαμε προηγουμένως). Η ροή του νερού από την μεριά της πίεσης προς την μεριά της υποπίεσης βρήκε τώρα φραγμό τα πτερύγια. Έτσι, αφ' ενός η καρίνα κρατούσε την υποπίεση που παράγει η σοφράνο της πλευρά στις κλειστές πλεύσεις, αφ' ετέρου η αντίστασή της (ΟΠΙΣΘΕΛΚΟΥΣΑ) προερχόμενη από το φαινόμενο του TIP VORTEX μειώθηκε αισθητά.

2. Χαμήλωσε το κέντρο βάρους, αφ' ενός ένεκα του αντεστραμμένου τώρα προφίλ, αφ' ετέρου ένεκα του βάρους των πτερυγίων. Έτσι αυξήθηκε δραστικά η ροπή επαναφοράς του σκάφους χωρίς να γίνει αισθητή η αύξηση του βάρους του.

Το AUSTRALIA II, είχε λοιπόν το πλεονέκτημα να μπορεί να κρατείται πιο «όρθιο». Όσο όμως πιο όρθιο μπορεί να κρατηθεί ένα σκάφος τόσο καλύτερη είναι η απόδοσή του και από πλευράς αντίστασης στο νερό, αλλά και από πλευράς των δυνάμεων πρόωσης που παράγουν τα πανιά.

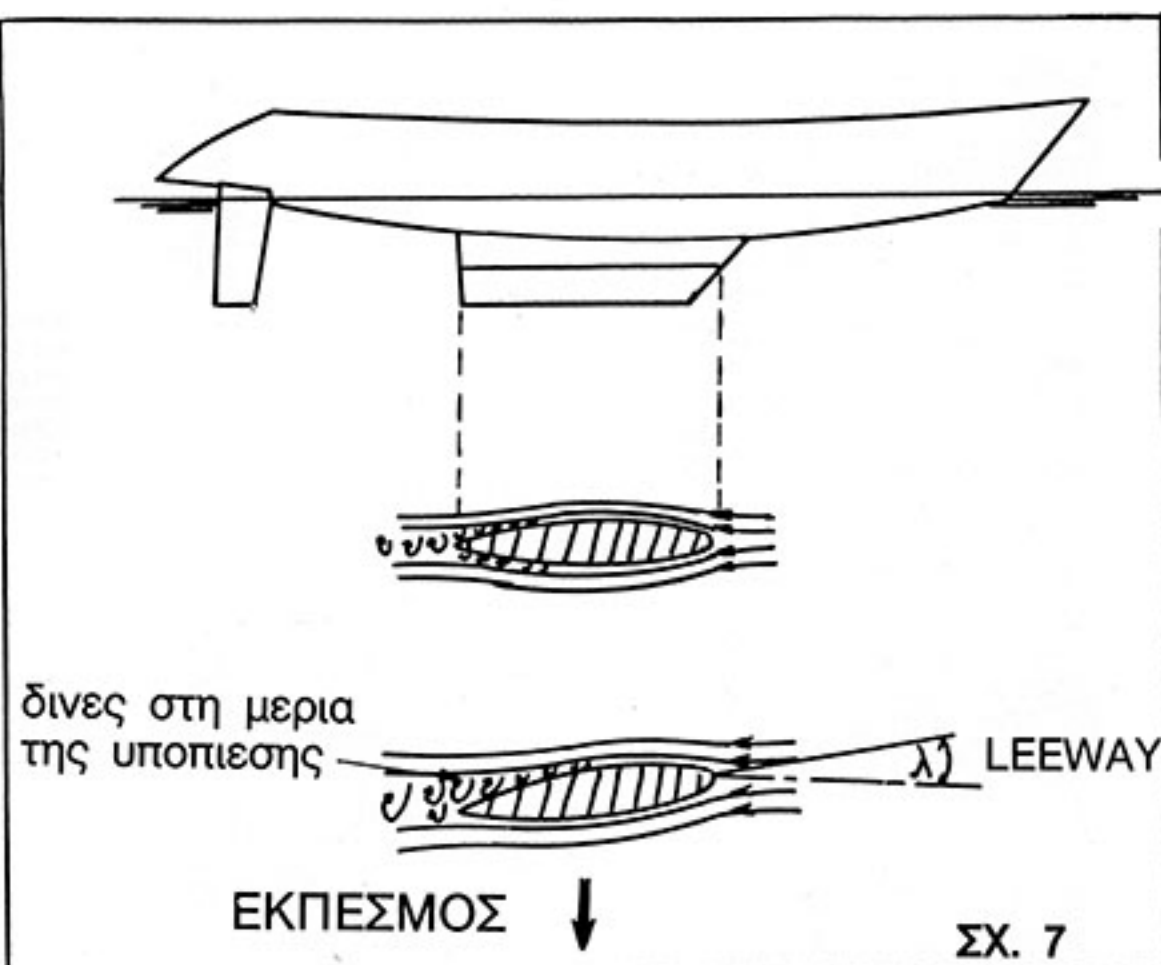
3. Όταν το σκάφος παίρνει κάποια κλίση, το πτερύγιο που βρίσκεται στη μεριά της πίεσης (βλέπε Σχ. 8) βυθίζεται στο νερό ακόμη περισσότερο. Έτσι το βάθος της καρίνας μεγαλώνει και επομένως μεγαλώνει και η πλευρική της αντίσταση στον εκπεσμό. Έχουμε λοιπόν εδώ μια τεχνητή αύξηση στο βάθος του σκάφους όταν αυτό γέρνει.

Ας ξαναθυμίσουμε εδώ ότι το RATING των 12-METΡΩΝ περιορίζει το βάθος τους.

4. Ένεκα του μικρότερου τώρα μήκους καρίνας το σκάφος είχε καλύτερες επιδόσεις στις μανούβρες, έστρεφε δηλαδή γρηγορότερα και σε κάθε χειρισμό κέρδιζε χρόνο.

Θα πρέπει όμως να σημειώσουμε ότι τα πτερύγια έχουν κάποια επιφάνεια. Η παρουσία τους λοιπόν αυξάνει την αντίσταση τριβής της καρίνας.

Τα πλεονεκτήματα όμως

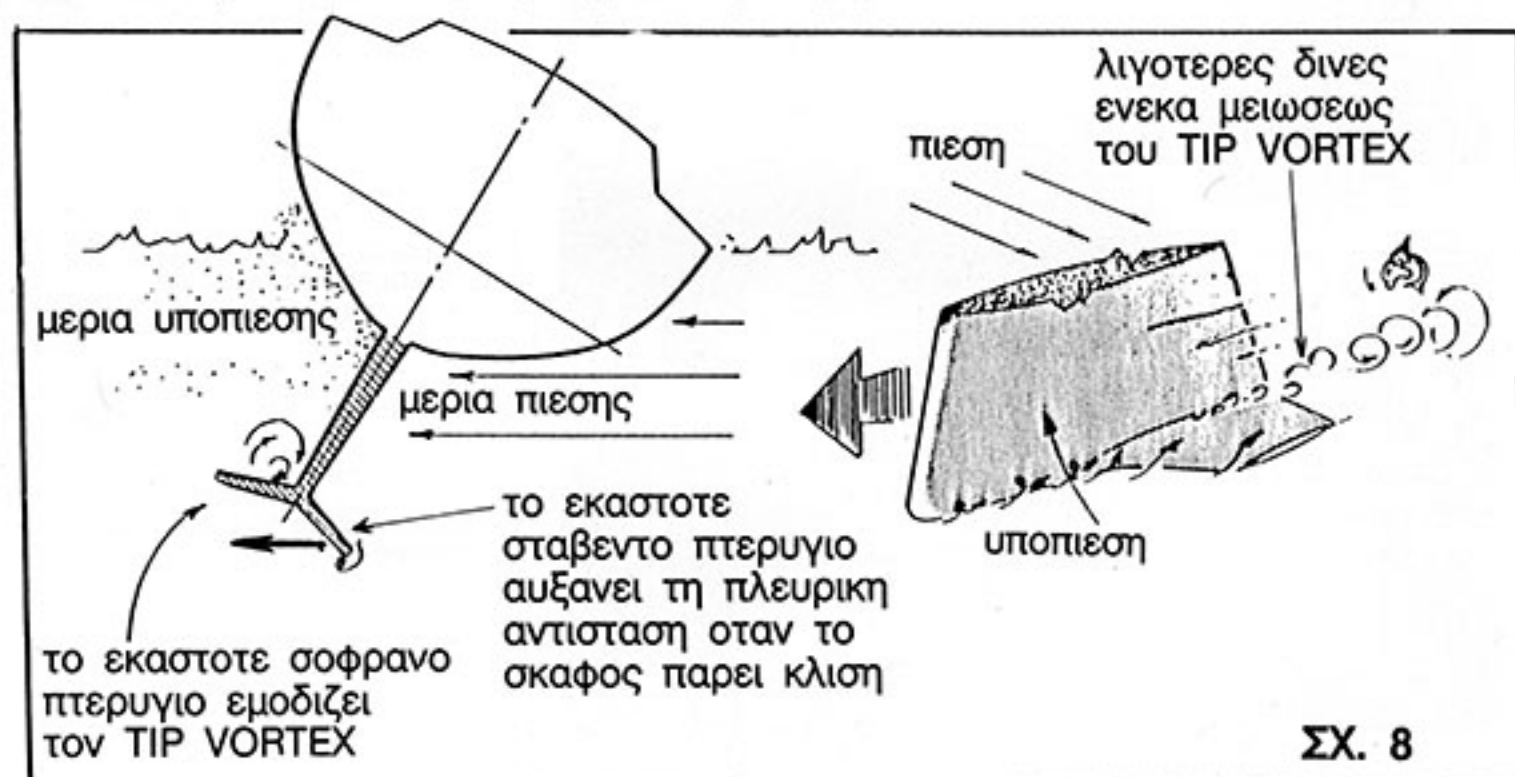


ΣΧ. 7

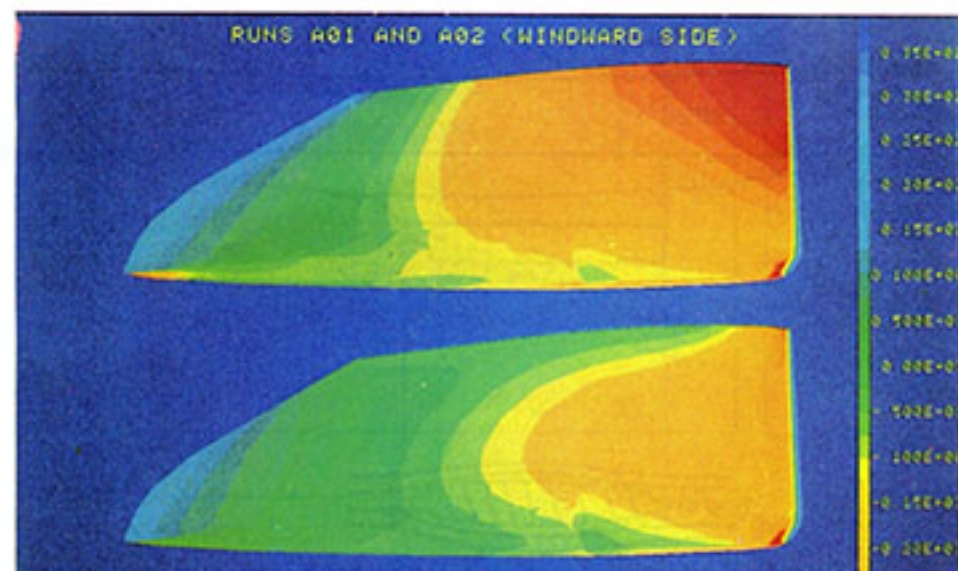
που αναφέραμε προηγουμένως φαίνεται πως υπερνικούν το μειονέκτημα αυτό αφού από τότε μέχρι σήμερα, που γίνονται οι προκριματικοί αγώνες του AMERICA'S CUP, έχουν γίνει χιλιάδες πειράματα και μετρήσεις πάνω σ' αυτό τον τύπο καρίνας και έχουν δαπανη-

θεί εκατομμύρια δολάρια για τα TEST. Σχεδόν όλα τα TEST έγιναν με καρίνες οι οποίες φέρουν πτερύγια, σύμφωνα δε με όσα λέγονται, έχουν γίνει βελτιώσεις τις οποίες βέβαια θα δούμε μετά το πέρας των αγώνων και την ανάδειξη του νικητή.

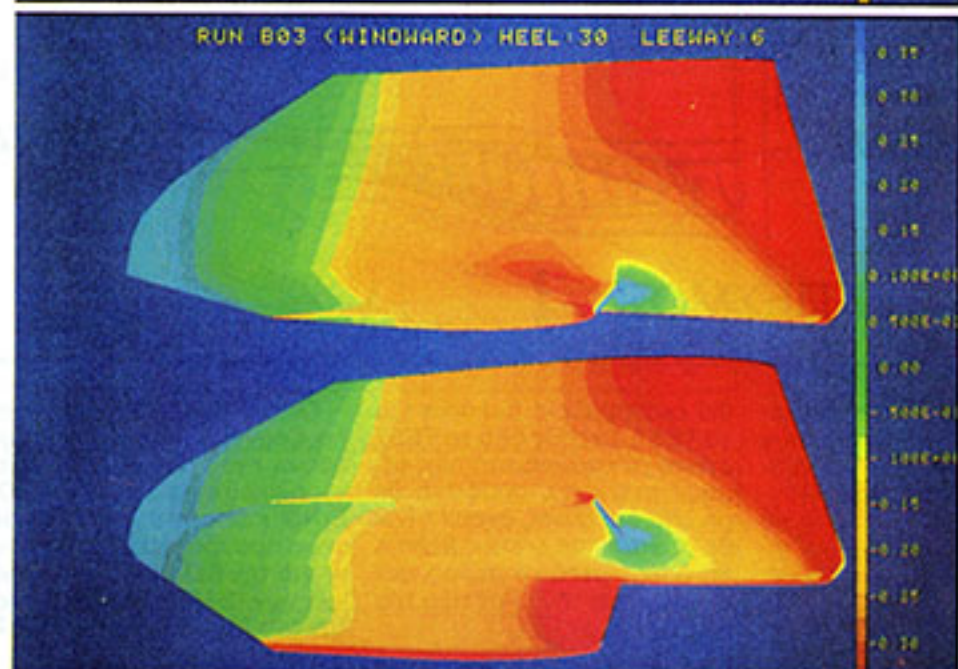
Οι φωτογραφίες που ακολουθούν έχουν παρθεί από την οθόνη ενός πανίσχυρου ηλεκτρονικού εγκεφάλου της BOEING και αποτελούν μέρος ενός προγράμματος που έγινε για την βελτίωση των καρίνων των 12-METΡΩΝ που έτρεξαν στο AMERICA'S CUP 1987.



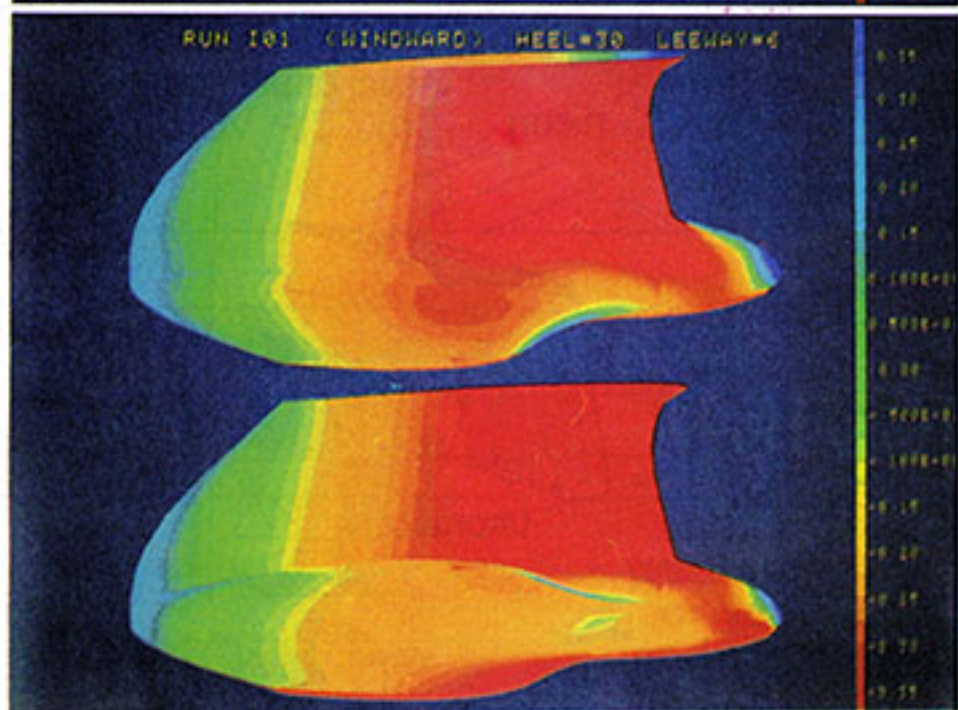
ΣΧ. 8



Η ιστορική καρίνα του AUSTRALIA II σε θεωρητικό TEST χωρίς πτερύγια. Στη φωτογραφία βλέπουμε τη σοφράνο πλευρά (τη μεριά της υποπίεσης δηλαδή). Επάνω η καρίνα είναι όρθια. Κάτω έχει κλίση 30° . Οι κόκκινες επισκιάσεις αντιπροσωπεύουν περιοχές υποπίεσης, οι μπλε περιοχές διαταραγμένης ροής (στο πρυμνίο τμήμα) ή περιοχές πίεσης στα άλλα τμήματα. Οι άλλοι χρωματισμοί αντιπροσωπεύουν ενδιάμεσες καταστάσεις.



Η καρίνα του AUSTRALIA II σε θεωρητικό TEST με τα πτερύγιά της και με LEEWAY 6° . Βλέπουμε δε τη σοφράνο μεριά της. Επάνω όρθια. Κάτω με κλίση 30° . Εδώ διακρίνουμε πόσο αισθητά έχει μεγαλώσει η κόκκινη περιοχή (η υποπίεση δηλαδή) πράγμα που σημαίνει ότι η καρίνα τώρα αναπτύσσει μεγαλύτερη αντίσταση στον εκπεσμό. Ας σημειωθεί επίσης η έξτρα υποπίεση που αναπτύσσει το πτερύγιο που έχει βυθιστεί περισσότερο στο νερό.



Μια βελτιωμένη μορφή καρίνας με WINGLETS τεσταρισμένη με LEEWAY 6° . Επάνω όρθια. Κάτω με κλίση 30° . Και εδώ βλέπουμε τη σοφράνο μεριά της. Η υποπίεση (κόκκινες περιοχές) που αναπτύσσει η καρίνα αυτή είναι πολύ μεγαλύτερη από εκείνη του AUSTRALIA II. Άρα η αντίσταση της καρίνας αυτής στον εκπεσμό θα είναι ακόμη μεγαλύτερη.

Συνδιασμός καρίνας σκάφους στην όρθια κατάσταση. Επάνω με LEEWAY 0°, στο μέσον με LEEWAY 3°, κάτω με LEEWAY 6°. Και εδώ τα κόκκινα χρώματα αντιπροσωπεύουν περιοχές υποπίεσης.

Παρατηρούμε δε ότι η αύξηση στη γωνία LEEWAY αυξάνει, όπως εξάλλου αναμένεται, την υποπίεση στη σοφράνο μεριά της καρίνας. Βλέπουμε επίσης ότι υποπίεση αναπτύσσεται και στην περιοχή της γάστρας κοντά στην καρίνα.

Στην πλώρη και στην πρύμη του σκάφους όπου έχουμε τις δύο κορυφές του κύματος (που το ίδιο το σκάφος δημιουργεί) παρατηρούμε αύξηση της πίεσης.

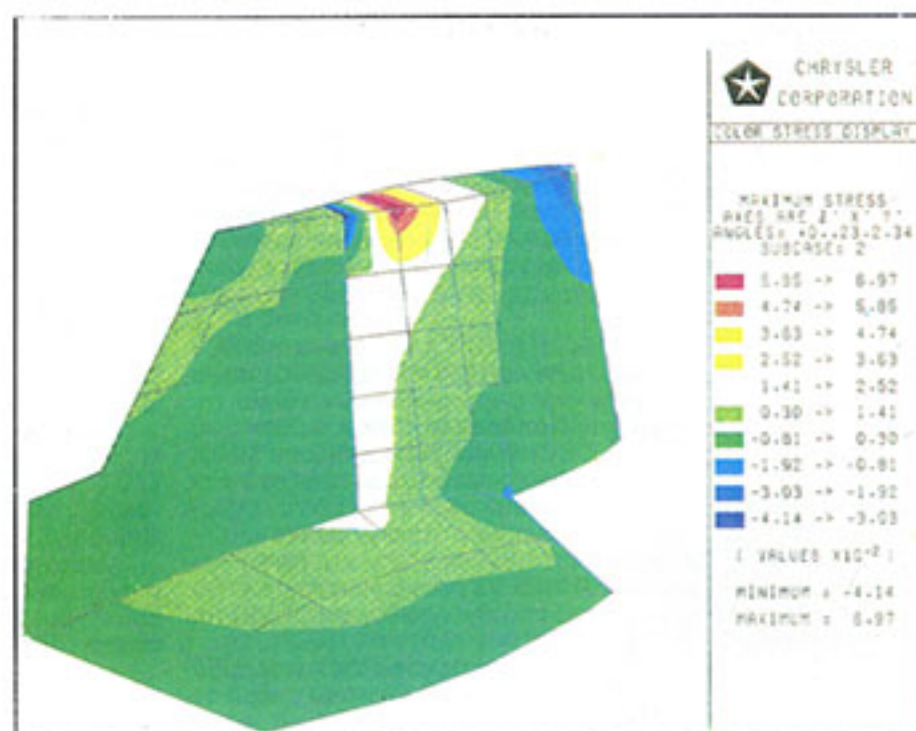


Το ίδιο σκάφος με κλίση 30° και με LEEWAY 6° όπως το βλέπουμε κοιτάζοντας από την πλώρη προς την πρύμη. Το αξιοπρόσεκτο εδώ είναι ότι η καρίνα γίνεται η αιτία να δημιουργηθεί υποπίεση και σε όλη τη γάστρα του σκάφους πλησίον της.

Ας σημειωθεί επίσης η υποπίεση που αναπτύσσονται τα πτερύγια. Στο πλωριό τμήμα της καρίνας βλέπουμε μια λεπτή περιοχή πίεσης. Περιοχές πίεσης παρατηρούμε επίσης στο πλωριό τμήμα της γάστρας, με μεγαλύτερες τιμές και στη σταβέντο μεριά της γάστρας με μικρότερες τιμές (μπλε-πράσινες περιοχές).

Οι τελευταίες συνεισφέρουν μαζί με την υποπίεση της σοφράνο πλευράς, στην αντίσταση στον εκπεσμό.

Θεωρητικό TEST αντοχής καρίνας με WINGLETS. Τα χρώματα παριστάνουν περιοχές κοπώσεων. Το κόκκινο αντιπροσωπεύει περιοχές μεγάλων κοπώσεων και το πράσινο — μπλε περιοχές μικρών κοπώσεων. Βλέπουμε ότι οι μεγάλες κοπώσεις συμβαίνουν εκεί που η καρίνα συναντά τη γάστρα του σκάφους, ενώ στα πτερύγια δεν ασκούνται μεγάλες κοπώσεις.



ΤΟ ΧΡΟΝΙΚΟ ΕΝΟΣ ΚΑΡΑΒΙΟΥ



— ΤΟ ΑΝΤΙΤΟΡΠΙΛΛΙΚΟ «ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΟΛΓΑ»

Με την ευκαιρία της προγραμματισμένης προσεγγίσεως των ιστιοπλοϊκών σκαφών, στο Νακό της Λέρου, στην φετεινή Εβδομάδα Αιγαίου, ο ΠΟΙΑΘ και οι κυβερνήτες των σκαφών απεφάσισαν, σε μια μικρή τελετή, να ρίξουν ένα στεφάνι δάφνης κοντά σε μια τσαμαδούρα στην μέση του όρμου που επισημαίνει το σημείο όπου σε βάθος 40 μέτρων βρίσκεται το ναυάγιο του αντιτορπιλικού «ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΟΛΓΑ».

Επειδή η ιστορία αυτού του καραβιού είναι ίσως άγνωστη στον πολύ κόσμο θεωρούμε σκόπιμο να παραθέσουμε ένα απόσπασμα από τα πιο σημαντικά γεγονότα της ζωής του.

Σε μια εποχή που τα κινήματα ειρήνης είναι πολύ της μόδας, ίσως αυτό φανεί αναχρονιστικό, αλλά ας μην ξεχνάμε καλού κακού, ιδίως εμείς οι Έλληνες, τι είπε Ιούλιος Καίσαρ: «TERRAE POTESTAS FINITYR, UBI FINITYR ARMORYM VIS» που σημαίνει ότι «η κυριαρχία των γαιών τελειώνει, όπου τελειώνει η ισχύς των όπλων».

— 28 Οκτωβρίου 1940. Ο Μουσσολίνι με τα «οκτώ εκατομμύρια λόγχες του» επιτίθεται στην παραμεθόριο της Ηπείρου εναντίον του μικροσκοπικού Στρατού μας.

Στην θάλασσα, τον μοντέρνο Φασιστικό του Στόλο από 8 βαρέα θωρηκτά, 34 καταδρομικά, 130 αντιτορπιλικά και 120 υποβρύχια καλείται να αντιμετωπίσει η Ελλάς, με τον γηραιό ΑΒΕΡΩΦ, 14 αντιτορπιλικά και 6 υποβρύχια.

— Από την ημέρα κηρύξεως του πολέμου η «ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΟΛΓΑ» συμμετέχει σε όλες τις επιχειρήσεις του Στόλου μας.

— Την νύκτα της 14 Νοεμβρίου 1940 η Β. ΟΛΓΑ μαζί με τα αντιτορπιλικά Β. ΓΕΩΡΓΙΟΣ, ΥΔΡΑ και ΨΑΡΑ, εκτελεί επιθετική επιδρομή στο στενό του ΟΤΡΑΝΤΟ προκαλώντας τον Ιταλικό Στόλο, που παρά ταύτα παρέμεινε αδρανής. Η Αγγλική Κυβέρνησις χαρακτήρισε αυτήν την επιχείρηση ως «εξαιρετικά τολμηρή και επικίνδυνη».

— Την νύκτα της 4 Ιουνίου 1941 η Β. ΟΛΓΑ με τα αντιτορπιλικά Β. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΠΕΤΣΑΙ, ΨΑΡΑ και ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ επιχειρούν νέα καταδρομή αυτήν την φορά μέσα στον κόλπο της ΑΥΛΩΝΟΣ. Με θυελλώδη καιρό από τον Νοτιά και τεράστια κύματα πλησιάζουν την θέση DUCATI και βομβαρδίζουν λιμενικές εγκαταστάσεις και τι αποθήκες πετρελαίου προξενώντας ζημιές και πυρκαϊές και επιστρέφουν ανέπαφα από τον εχθρό αλλά με αρκετές ζημιές από τον καιρό και την θάλασσα.

— Την Μεγάλη Εβδομάδα του 1941, η Ελλάς ανεβαίνει τον Γολγοθά της. Οι Γερμανικές ΠΑΝΖΕΡΣ προχωρούν από την Βόρεια Ελλάδα προς Νότον, κι από την ηρωική αντίσταση του εξουθενωμένου Στρατού μας.

— Στις 27 Απριλίου 1941, ο Γερμανικός στρατός καταλαμβάνει ολόκληρη την Ελλάδα εκτός από την Κρήτη που ακόμη ανθίσταται.

Το Ναυτικό παίρνει τότε την μεγάλη απόφαση. Όσα καράβια μπορούν να πλεύσουν αποδημούν προς Νότον κάτω από την κόλαση της LYFTAWFE, με ομόφωνη απόφαση αξιωματικών, υπαξιωματικών και ναυτών, που άφιναν πίσω τους γονείς, γυναίκες μικρά παιδιά και αγαπημένα πρόσωπα, που ήταν αμφίβολο εάν θα τα ξαναέβλεπαν ποτέ, με απόφαση να συνεχίσουν τον αγώνα όπου υπήρχε θάλασσα. Ο ΑΒΕΡΩΦ, εννέα αντιτορπιλικά (μαζί τους και η Β. ΟΛΓΑ) και πέντε υποβρύχια κατορθώνουν τελικά, να φθάσουν στην Αλεξάνδρεια, με σχεδία, ίσως με πολλά λάθη, ίσως με πολλές παραλήψεις, αλλά με τις κάννες των πυροβόλων υψωμένες και τις σημαίες της μάχης στους ιστούς.

Όταν πια έληξε και η μάχη της Κρήτης, ότι είχε απομείνει από την Ελλάδα, ήταν λίγα και αυτά εξουθενωμένα και καπνισμένα καράβια που, στην πρύμη τους επεμενε πεισματικά να κυματίζει η γαλανόλευκη. Αυτό ήταν το κράτος. Αυτή ήταν τότε η Ελλάς η νόμιμη και ακατάβλητη.

— Όλους τους επόμενους μήνες μέχρι το τέλος Δεκεμβρίου 1941, η Β. ΟΛΓΑ συνοδεύει ασταματίτα νηοπομπές που εφοδιάζουν το μέτωπο της ερήμου.

— Με τον καινούργιο χρόνο η ΟΛΓΑ κινείται προς την Ερυθρά Θάλασσα, τον Ινδικό Ωκεανό και καταλήγει στην Καλκούτα όπου υφίσταται εκσυγχρονισμό στα μέσα ανθυποβρυχιακού πολέμου και τον ανταεροπορικό οπλισμό της και στο τέλος Φεβρουαρίου 1942 επιστρέφει στην Μεσόγειο όπου εντάσσεται στην Βρετανική μοίρα κρούσεως που την αποτελούν τα αντιτορπιλικά HMS JERVIS, JAGYAR, PETARD, PALADIN και η Β. ΟΛΓΑ.

— Οι συνοδείες νηοπομπών από την Β. ΟΛΓΑ, στην κρίση μάχη της Ερήμου συνεχίζονται χωρίς διακοπή.

— Η ραγδαία προέλαση του Στρατάρχου Ρόμελ τον φέρνει στις 26 Ιουνίου στο Ελ. Αλαμίν, προ των πυλών της Αλεξάνδρειας, η οποία εκκενώνεται από τις συμμαχικές δυνάμεις κάτω από συνεχείς βομβαρδισμούς.

Τελευταία πλοία που έμειναν στο λιμάνι της για ανταεροπορική προστασία της πόλεως, ήταν η Β. ΟΛΓΑ η κορβέτα ΣΑΧΤΟΥΡΗΣ και η παμπάλαια ΣΦΕΝΔΟΝΗ (με τις τέσσερις τσιμινιέρες, ναυπηγήσεως 1906) βάλ λοντας νυχθημερόν με τα πυροβόλα τους κατά των επιδρομών.

— Μετά την απώθηση του Ρόμελ προς Δυσμάς, η ΟΛΓΑ μεταφέρει την δράση της στον Ινδικό Ωκεανό μέχρι τον Δεκέμβριο του 1942, οπότε επιστρέφει στην Μεσόγειο και επανεντάσσεται στην Βρετανική μοίρα κρούσεως.

— Την 15 Δεκεμβρίου 1942, η Β. ΟΛΓΑ με το HMS «PETARD» περιπολούν στην κεντρική Μεσόγειο, οπότε το PETARD βλέπει περισκόπιο υποβρυχίου. Η ΟΛΓΑ σπεύδει στο σημείο εκείνο

αποκτά επαφή SONAR και εκτελεί τρεις επιθέσεις μετά τις οποίες το υποβρύχιο αναδύεται και παραδίδεται. Ήταν το Ιταλικό υποβρύχιο YARSCIEK.

—Σε άλλη επιθετική περιπολία στις 18 Ιανουαρίου 1943, η Β. ΟΛΓΑ με τα HMS NYBIAN και "PAKENEIM" επιτίθενται εναντίον τεραστίου Ιταλικού εξοπλισμένου πετρελαιοφόρου, το οποίο με την πρώτη ομοβροντία της Β. ΟΛΓΑΣ, ανατινάζεται στον αέρα.

—Από τις αρχές του 1943 μέχρι τον Ιούνιο του ίδιου έτους, η Β. ΟΛΓΑ με την μοίρα κρούσεως συμμετέχει στον εφοδιασμό της Μάλτας που κινδυνεύει να πέση από στιγμή σε στιγμή.

—Σε νυκτερινή επιθετική περιπολία κοντά στις Ιταλικές ακτές, την 31 Ιουν. 1943 η Β. ΟΛΓΑ με το HMS "JERVIS" εντοπίζουν κοντά στο ακρωτήριο SPARTIVENTO Ιταλική νηοπομπή από δύο φορτηγά που συνοδεύουν δύο αντιτορπιλικά. Με αστραπιαία δράση η Β. ΟΛΓΑ βυθίζει με πυροβολικά και τορπιλλες το ένα από τα αντιτορπιλικά (ήταν το CASTORE) και τα δύο φορτηγά, το δε JERVIS βυθίζει το δεύτερο αντιτορπιλικό.

—Την 15 Ιουλίου/43 η ΟΛΓΑ συμμετέχει στην απόβαση της Σικελίας και στις 3 Σεπτεμβρίου στην προκεχωρημένη δύναμη της δευτέρας αποβάσεως στο REGIO DI CALABRIA.

—Αμέσως μετά η Ιταλία συνθηκολογεί άνευ όρων και ο τεράστιος στόλος της παραδίδεται. Στην Β. ΟΛΓΑ δίνεται η τιμή να τον συνοδεύσει πρώτα στην Μάλτα και μετά στην Αλεξάνδρεια, μαζί με τα Βρετανικά θωρηκτά WARSPITE (ναυαρχία Μεσογείου), VALIANT και 7 αντιτορπιλικά.

—Η δράσις τώρα της Β. ΟΛΓΑΣ μεταφέρεται στο Γερμανοκρατούμενο Αιγαίο όπου την 19 Σεπτ. 1943 η Β. ΟΛΓΑ Μαζί με τα HMS "FAULKNOR" και "ECLIPSE" επιτίθενται ανοικτά της ΚΑΡΠΑΘΟΥ εναντίον νηοπομπής του εχθρού και βυθίζουν τα φορτηγά PLUTON και PAOLO καθώς και το αντιτορπιλικό Z 104.

—Εκείνη την περίοδο ο βασιλεύς της Αγγλίας απονέμει στον κυβερνήτη της Β. ΟΛΓΑΣ, Πλωτάρχη Μπλέσσα, τις ανώτατες διακρίσεις που δίδονται σε μη Άγγλο αξιωματικό. Το D.S.O. (DISTINGUISHED SERVICES ORDER) και το D.S.C. (DISTINGUISHED SERVICES CROSS).

—Στις 25 Σεπτεμβρίου 1943 η Β. ΟΛΓΑ αποπλέει με το HMS "INTREPID" για την τελευταία της αποστολή.

Αρχικά εκτελούν νυκτερινή επιδρομή κατά της ΚΑΣΣΟΥ. Το πρωί της επομένης 26/9, τα δύο πλοία αγκυροβολούν για ολιγόωρη ανάπαυση στο ΛΑΚΙ της ΛΕΡΟΥ, την οποία έχουν καταλάβει Έλληνες και Βρετανοί κομάντος. Λίγα λεπτά μετά την αγκυροβολία και πριν ακόμη διαλυθούν οι άνδρες, εμφανίζονται ξαφνικά από τα γύρω βουνά 87 Γερμανικά βμβαρδιστικά, που άρχισαν αμέσως διαδοχικές επιθέσεις κατά των δύο πλοίων με βόμβες και πολυβολισμούς. Διετάχθη αμέσως λήψις θέσεων μάχης και άπαρσις, αλλά σε λίγα λεπτά το INTREPID πλήττεται καιρίαι, ανατινάζεται και βυθίζεται, ενώ η Β. ΟΛΓΑ δέχεται δέσμη βομβών στα λεβητοστάσια. Χωρίς πλέον ατμό και ηλεκτρική ενέργεια, είναι αδύνατη, αλλά και περιττή, η εισολκή της αγκύρας.

Ο Κυβερνήτης, Πλωτάρχης Μπλέσσας, μη έχοντας πλέον τι να κάνει στην γέφυρα, περιφέρεται στο κατάστρωμα δίνοντας οδηγίες και εμψυχώνοντας τις ομοχειρίες των πυροβόλων, που βάλλουν λυσσαλέα κατά των αεροσκαφών. Μετά από λίγα λεπτά πέφτει νεκρός από το χαλάζι των πολυβολισμών ενώ η Β. ΟΛΓΑ δέχεται και δεύτερη δέσμη βομβών. Τυλιγμένο από φλόγες και καπνούς, το καράβι σιγά σιγά γέρνει, ανατρέπεται και βυθίζεται με τα πυροβόλα βάλλοντα και τις σημαίες επημένες, συμπαρασύροντας στον τάφο του, πέντε αξιωματικούς, δεκαπέντε υπαξιωματικούς και 50 ναύτες.

Το συλλυπητήριο σήμα που έστειλε την επομένη ο Ναύαρχος Μεσογείου SIR ANDREW CUNNINGHAM στον Αρχηγό του Ελληνικού Στόλου Ναύαρχο Αλεξάνδρη έλεγε: «Η απώλεια του λαμπρού αυτού πλοίου που είχε καταστή περίφημο σε όλη την Μεσόγειο, θα γίνη βαθύτατα αισθητή σε όλους όσους είχαν την τιμή να συνεργασθούν ή να συνυπηρετήσουν μαζί του».

Και τώρα, 44 χρόνια μετά, τον Ιούλιο, στην γαλήνη της Λέρου, που ίσως δεν θυμάται πια, τα φιλειρηνικά και κατασπρα πανιά, θα θυμηθούν και θα τιμήσουν την μνήμη ενός καραβιού που βούλιαξε πολεμώντας στο Αιγαίο για το Αιγαίο.

Αντιπλοίαρχος Γ. Π. Κρέμος Π.Ν.

Νέα από την κλάση των J-24

Το 1987 είναι χρονιά έντονης αγωνιστικής δραστηριότητας των J-24.

Τον Μάρτη θα γίνει το Πανελλήνιο Πρωτάθλημα, τον Μάη το Πανευρωπαϊκό στην Αθήνα και τον Ιούνιο το Παγκόσμιο στο Κάπρι της Ιταλίας. Στην Ελλάδα υπάρχουν σήμερα 13 σκάφη τύπου J-24, τα περισσότερα από τα οποία ετοιμάζονται συστηματικά, τόσο από πλευράς εξοπλισμού, όσο και πληρωμάτων.

Θα καταβληθεί προσπάθεια από πλευράς Ελληνικού Συνδέσμου, διοργανωτών ομίλων και ΕΙΟ για συμμετοχή όσο το δυνατό περισσότερων ελληνικών σκαφών, καλύτερα εξοπλισμένων και προετοιμασμένων, στα δύο διεθνή πρωταθλήματα, ευρωπαϊκό και παγκόσμιο, με στόχο κάποια διάκριση. Πιο αναλυτικά για το 1987 έχουν προγραμματιστεί οι παρακάτω διοργανώσεις:

Το Πανελλήνιο Πρωτάθλημα

Θα διεξαχθεί από τον ΝΟΠ Φαλήρου στις ημερομηνίες 7, 8, 11, 14, 15 και 18 του Μάρτη και θα περιλαμβάνει 5 αγώνες τριγώνων και έναν ανοιχτής θάλασσας.

Το Πανελλήνιο Πρωτάθλημα θα είναι μαζί και πρόκριση για το Ευρωπαϊκό.

Το Ευρωπαϊκό

Θα διεξαχθεί από τον ΝΟΑ και θα περιλαμβάνει όπως και το Πανελλήνιο 5 τρίγωνα και έναν αγώνα ανοιχτής θάλασσας. Θα γίνει στον Φαληρικό όρμο και τον Σαρωνικό από 16 μέχρι 23 του Μάη. Θα είναι ανοιχτό σε συμμετοχές μη ευρωπαϊκών σκαφών με χωριστή φυσικά βαθμολογία.

Μπορούν να λάβουν μέρος μέχρι 10 ελληνικά σκάφη.

Το Παγκόσμιο

Θα γίνει στο Κάπρι της Ιταλίας από 13 μέχρι 21 του Ιουνίου.

Εκεί ο συναγωνισμός προβλέπεται εξοντωτικός μεταξύ Αμερικανών, που κυριαρχούν στην κλάση, και Ευρωπαίων που διεκδικούν και ελπίζουν — μετά την «παρά τριχα» κατάκτηση της πρώτης θέσης το 1985 από τον Άγγλο EDDI OWEN στην Ιαπωνία. Αξίζει να σημειωθεί ότι στο παγκόσμιο, ίσως και στο Ευρωπαϊκό, «επιστρατεύεται να συμμετάσχει και ο γερο-Elustrom».

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ
ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΕΠΕ

ελληνική
ιστιοπλοϊκή
ομοσπονδία



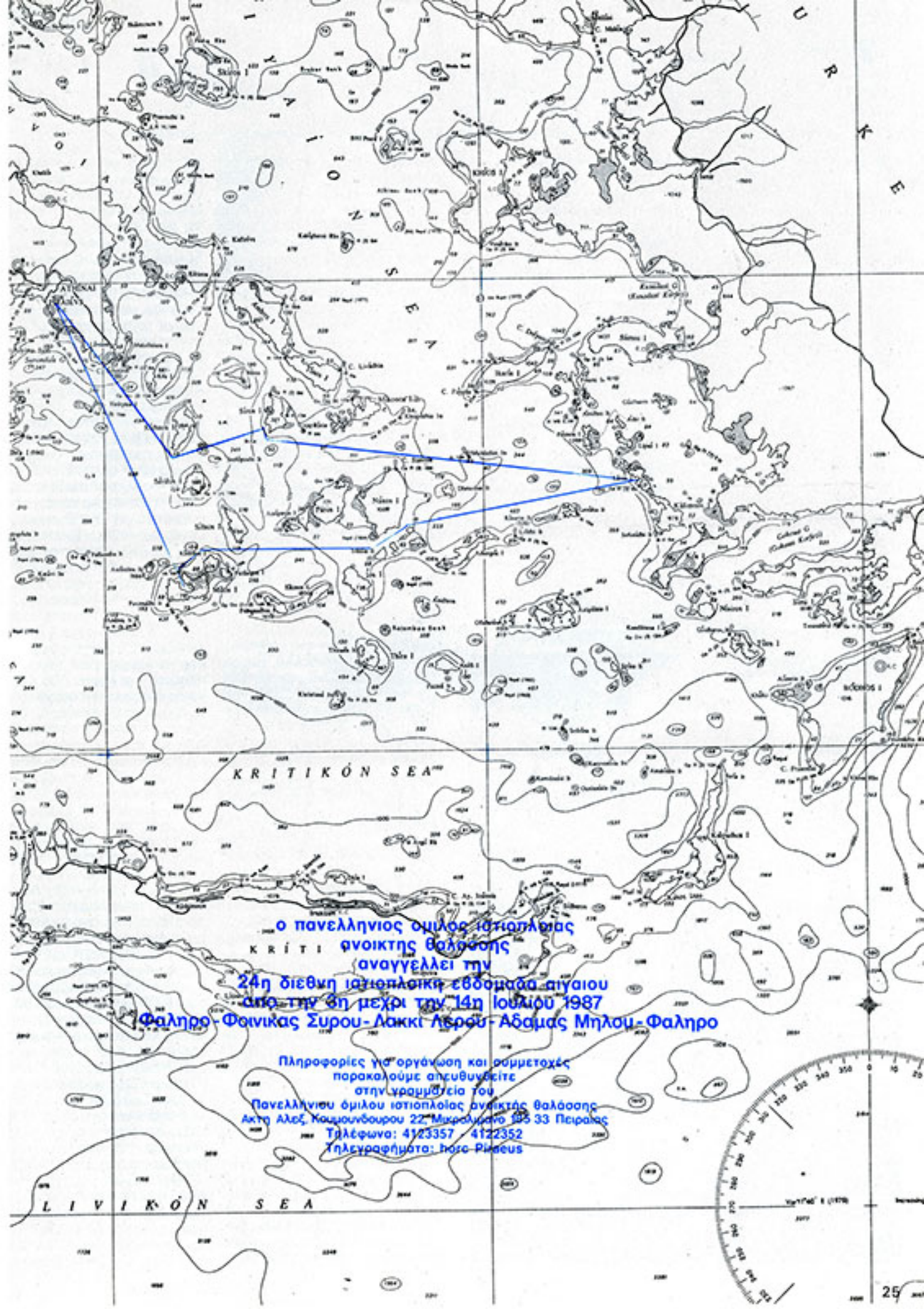
πανελληνιος
ομιλος
ιστιοπλοϊας
ανοικτης θαλασσης



αναγγελια

24η διεθνής
ιστιοπλοϊκή εβδομάδα αιγαίου
Ιούλιος '87





ο πανελληνιος όμιλος ιστιοπλοίας
ανοικτής θαλάσσης
αναγγέλλει την
24η διεθνή ιστιοπλοική εβδομάδα αθλαίου
από την 8η μέχρι την 14η Ιουλίου 1987
Φαληρο-Φοινίκας Σύρου-Λακκί Αιγού-Αδάμας Μήλου-Φαληρο

Πληροφορίες για οργάνωση και συμμετοχές
παρακαλούμε απευθυνθείτε
στην γραμματεία του
Πανελληνίου όμιλου ιστιοπλοίας ανοικτής θαλάσσης
Ακτή Αλφειού, Καμουνδούρου 22, Μικρομάρτυρ 155 33 Πειραιάς
Τηλέφωνα: 4123357 4123352
Τηλεγραφήματα: hozo-Rhodes

AMERICA'S CUP



του Ζ. Πετρίδη

Όταν το 1851 η σκούνα AMERICA από το νεαρό ηλικίας, μόλις 70 ετών από της Ανεξαρτησίας του, Αμερικανικόν Έθνος νικούσε στην έδρα τους 15 Βρετανικά YACHTS σε ένα σπορ το οποίο οι Βρετανοί εθεωρούσαν MASTERS και μετέφερε το βαρύτιμο κύπελλο στο NEW YORK YACHT CLUB — ηλικίας και αυτό μόλις 7 ετών — κανείς δεν μπορούσε να φανταστεί την μετέπειτα εξέλιξη του αγωνίσματος που θ' απεκαλείτο AMERICA'S CUP.

Οι κάτοχοι του κυπέλλου το δώρησαν εις το NYCC για ν' αποτελέσει έπαθλο «για φιλικούς αγώνες μεταξύ κρατών». Ευθύς εξ' αρχής λόγω του απεριορίστου του μεγέθους των σκαφών, το αγώνισμα συνεδέθη με το πλούτον και με το μικρόν (1) αριθμό των διεκδικητών. Μέχρι το 1968 οι αγώνες για το AMERICA'S CUP (17) διεξήγοντο μεταξύ των Βρετανών αγωνιζομένων (αρχι-

κώς) για την επανακτηση του ιστιοπλοϊκού τους γοήτρου από τους τέως υπηκόους του Βρετανικού Στέματος και των Αμερικανών αγωνιζομένων να πείσουν δια την δυναμικότητα του νεαρού Έθνους. Το 1962 (18ον CHALLENGE) δια πρώτη φορά εμφανίζονται στην σκηνή αντί των Βρετανών οι Αυστραλοί. Εν τω μεταξύ με την λήξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου το NYCC ετροποποίησε τους κανονισμούς του κυπέλλου και ήδη οι αγώνες διεξάγονται με σκάφη του τύπου των 12 μέτρων διατηρουμένης της μορφής των ως μονομαχίας. Οι Αυστραλοί, παρ' ολίγον να εκέρδιζαν, διότι το σκάφος των GRETEL του Αυστραλού σχεδιαστή ALAN PAYNE ήταν ταχύτερο του Αμερικανικού WEATHERLY, έχασαν όμως από έλλειψη πείρας. Το 1964 επανεμφανίζονται οι Βρετανοί με το σκάφος SOVEREIGN αλλά πάλι χάνουν εύκολα 4-0.

Η σειρά και πάλι των Αυστρα-

λών, οι οποίοι όμως χάνουν σε δύο διαδοχικά CHALLENGE το 1967 με το DAME PATTIE και το 1970 με το GRETEL II από το περίφημο INTREPID του OLIN STEPHENS, ο οποίος εισάγει τον νεωτερισμό του αποχωρισμού του τιμονιού από την καρένα. Για πρώτη φορά δε το 1970 έχουμε και δεύτερο διεκδικητή, τη Γαλλία, με τον βαρύνον BIC. Στους αγώνες που θα προηγηθούν των τελικών οι Αυστραλοί θ' αποκλείσουν τους Γάλλους εύκολα, ενώ παρ' ολίγον εν συνεχεία να κερδίσουν τους Αμερικανούς. Όλα δείχνουν ότι τη ημέρα πηλοισιάζει... Ήδη όμως ένα ασήμαντο, αυτό καθ' εαυτό, γεγονός θ' αποβεί μοιραίο για τους Αμερικανούς. Ο Αυστραλός πολυεκατομμυριούχος ALAN BOND από το PERTH της Δ. Αυστραλίας ζητεί να του επιτραπεί να επισκεφθεί το Αμερικανικό σκάφος VALIANT, πιθανόν υπερασπιστή του κυπέλλου, αλλά η αίτησή του απορρίπτεται αγενώς. Ορκίζεται «να ξαναγυρίσει για να κερδίσει το παλιό κύπελλό τους». Πράγματι εμφανίζεται το 1974 με το SOUTHERN CROSS (BEN LEXCEN) χάνει από το COURAGEOUS (OLIN STEPHENS). Ξαναεμφανίζεται το 1977 με το AUSTRALIA (B. LEXCEN/J. VALENTIJJN) και ξαναχάνει πάλι από το COURAGEOUS.

Εν τω μεταξύ η πίεσις αυξάνει. Για το 1980 υποβάλλουν υποψηφιότητα η Αυστραλία, η Γαλλία, η Σουηδία και η Βρετανία. Οι Αυστραλοί (AUSTRALIA) κερδίζουν εύκολα τους αντιπάλους των αλλά χάνουν και πάλι από τους Αμερικανούς (FREEDOM — OLIN STEPHENS). Ένα καινούργιο αστέρι ο DENNIS CONNER από την Καλιφόρνια εμφανίζεται στην πλευρά των υπερασπιστών, κυβερνήτης του FREEDOM, νικητής 2 φορές στο SORC τη μία με το (τόρα) THE BIG GREEK MACHINE.

1983 — η μοιραία χρονιά για τους Αμερικανούς έφτασε. Οι διεκδικηταί επλήθησαν: 3 Αυστραλοί (!), Γάλλοι, Σουηδοί, Βρετανοί ακόμη και... Ιταλοί!

Οι Αμερικανοί επιλέγουν το LIBERTY (J. VALENTIJJN) ενώ οι Αυστραλοί τον ALAN BOND με το AUSTRALIA II (BEN LEXCEN) σαρώνουν τους αντιπάλους των. Το AUSTRALIA II

φαινεται ακτυπητο, κάποιο μυστικό κρύβει, ποιο όμως; Οι μονομαχίες LIBERTY - AUSTRALIA II αρχίζουν σαν θρίλλερ σε στυλ ταινίας Χίτσκοκ. Οι Αμερικανοί προηγούνται 3-1, θέλουν μόνον μία νίκη για να κρατήσουν το κύπελλο, ενώ οι Αυστραλοί πρέπει να κερδίσουν και τις 3 που απομένουν για να το πάρουν. Κερδίζουν την 5η και την 6η, 3-3 το σκορ! Σε μία κούρσα πια παίζεται το κύπελλο. Εκνευρισμός στην Αμερικανική πλευρά, μόλις συγκαταρούμενος ενθουσιασμός στην Αυστραλία: Στο PERTH είναι νύχτα, αλλά κανείς δεν κοιμάται. Όλοι σχεδόν έχουν κολλήσει στις οθόνες της τηλεοράσεως και κρατούν την αναπνοή τους. Ο ίδιος ο Αυστραλός Πρωθυπουργός μένει άγρυπνος. Ένα καινούργιο Έθνος, όπως το 1851 η Αμερική θέλει ν' αποδείξει τον δυναμισμό του στους MASTERS του είδους. Η ιστορία επαναλαμβάνεται...

Και η μονομαχία θανάτου αρχίζει, σε 6 γύρους όσα είναι και τα «μπράτσα» του ιστιοπλοϊκού τριγώνου. Οι Αμερικανοί παίρνουν το «κεφάλι» και προηγούνται: σταθερά. Γυρίζοντας τη σοφράνο τσαμαδούρα για το 5ο και προτελευταίο πρίμα «μπράτσο» προηγούνται με 1 λεπτό. Το κύπελλο είναι για άλλη μία φορά δικό τους... εκτός εάν κάνουν κανένα λάθος τακτικής — ζημιά αποκλείεται, ο καιρός είναι «μάννα»... Οι Αυστραλοί βλέπουν να τους ξεφεύγει το κύπελλο μέσ' απ' τα χέρια τους. Λύσσα και απελπισία. Μία ελπίδα τους απομένει. Μία στο εκατομμύριο. Να παρασύρουν τον DENNIS CONNER σε λάθος και να τους βοηθήσει και η τύχη. Αλλαγή πορείας διατάζει ο BERTRAND, μακριά από το LIBERTY που προηγείται και κατευθύνεται στην σταβέντο τσαμαδούρα. Θ' ακολουθήσει ο CONNER όπως επιβάλλεται να κάνει. Όχι, τραβάει το δρόμο του! Το λάθος έγινε! Τώρα να βοηθήσει και η τύχη. Ν' αλλάξει ο καιρός και να ευνοήσει εμάς. Και να, και η τύχη βοηθάει, ο καιρός αλλάζει!

Στην τελευταία στροφή το AUSTRALIA II περνάει πρώτο την σταβέντο τσαμαδούρα! Λεπτό μπροστά από το LIBERTY. Ένα ανελέητο TACKLING DUEL επιβάλλει ο CONNER αλλά οι



Αυστραλοί του 1983 δεν είναι οι Αυστραλοί του '70. Και κόβουν πρώτοι το «νήμα». Το τι επακολούθησε δεν περιγράφεται. Είς το PERTH οι κάτοικοι βγήκαν έξω και χόρευαν στους δρόμους ενώ στην άλλη πλευρά το γεγονός εχαρακτηρίσθηκε ως το ιστοπλοϊκό Περλ-Χάρμπορ.

Μετά τη νίκη, το μυστικό απεκαλύφθη. Το AUSTRALIA II είχε καρένα με πτερύγια. Ήτο κανονικό αυτό; Το θέμα ετέθη υπόψη της ανωτάτης διεθνούς ιστιοπλοϊκής Αρχής η οποία δίκαιωσε τους Αυστραλούς. Τα πτερύγια είναι νόμιμα.

Από την επομένη της απώλειας του AMERICA'S CUP, ο μόνος Αμερικανός που το έχει κερδίσει (1980) και το έχει χάσει (1983) ο DENNIS CONNER παρέθεσε CHALLENGE για το επόμενο CUP (1987) στο όνομα του SAN DIEGO YACHTING CLUB της Καλιφόρνιας. Και άλλοι πολλοί ακολούθησαν: 5 Αμερικανικά CLUBS, 2 Καναδικά, 2 Γαλλικά, 2 Ιταλικά, 1 Βρετανικό και 1 Νεοζηλανδικό. Σύνολον 14 διεκδικητές.

Η επιλογή του CHALLENGER από τους 14 υποψηφίους γίνεται ως εξής: Προκριματικοί: Σειρά Α. Έκαστος θα δώσει αγώνες προς ένα έκαστον των άλλων. Νίκη βαθμοί 1, ήττα βαθμοί 0. Σειρά Β. Το αυτό. Νίκη βαθμοί 5, ήττα βαθμοί 0. Σειρά Γ. το αυτό. Νίκη βαθμοί 12, ήττα βαθμοί 0. Από τον πίνακα που θα προκύψει κρατούνται οι 4 πρώτοι για τα ημιτελικά. Δημιουργούνται 2 ζεύγη, ο 1ος με τον 4ο και ο 2ος με τον 3ο. Ο πρώτος που κερδίζει 4 μονομαχίες σε κάθε ζεύγος επιλέγεται για τα τελικά με έπαθλο το LOUIS VUITTON CUP.

Από τα ζεύγη Ν. ZELAND - FRENCH KISS και STAR AND STRIPES (DENNIS GONNER) - USA προήλθε το τελικό ζεύγος Ν. ZELAND - STARS AND STRIPES. Το εκπληκτικό Νεοζηλανδικό σκάφος το οποίο μέχρι τα ημιτελικά επί 38 αγώνων είχε κερδίσει τους 37, επεφύλασσε μία ακόμη έκπληξη, έχασε από το STARS AND STRIPES 4-1. Έτσι ο μεθοδικός CONNER ο οποίος προπονούσε το πλήρωμά του μακριά από τα βλέματα των αντιπάλων του, στη Χαβάη, 12 μήνες το χρόνο είναι και ο τελικός διεκδικητής. Σε μια φάση των προκριματικών, όταν δεν πήγαινε και τόσο καλά είχε δηλώσει με ήρεμη αυτοπεποίθηση. «Ήρθαμε εδώ για να πάρουμε το κύπελλο και θα το πάρουμε».



από της πλευράς των υπερασπιστών Αυστραλών δημιουργήθηκαν 4 όμιλοι: 2 από

το PERTH, 1 από το SYDNEY και 1 από την ADELAIDE. Κατόπιν παρόμοιας διαδικασίας

επελέγη το σκάφος KOOKABURRA από το PERTH αλλά όχι του ομίλου ALAN BOND.

Η βαθμολογία μετά τα προκριματικά ήτο:

YACHT	ΧΩΡΑ	NIKEΣ	ΗΤΤΕΣ	ΒΑΘΜΟΙ
1. N. ZELAND	Ν. ΖΗΛΑΝΔΙΑ	33	1	198
2. STARS AND STRIPES	ΗΠΑ	27	7	154
3. USA	ΗΠΑ	23	11	139
4. FRENCH KISS	ΓΑΛΛΙΑ	20	14	129
5. AMERICA II	ΗΠΑ	26	8	128
6. WHITE GRUSADER	ΒΡΕΤΑΝΙΑ	21	13	115
7. ITALIA	ΙΤΑΛΙΑ	17	17	99
8. CANADA II	ΚΑΝΑΔΑΣ	15	19	79
9. HEART OF AMERICA	ΗΠΑ	11	23	73
10. EAGLE	ΗΠΑ	10	24	48
11. AZZURA	ΙΤΑΛΙΑ	4	30	23
12. CHALLENGE FRANCE	ΓΑΛΛΙΑ	2	28	2
13. COURAGEOUS	ΗΠΑ	1	11	1

Αγώνες Ανοικτής Θαλάσσης 1987 του ΠΟΙΑΘ

Τρεις αγώνες Ανοικτής Θαλάσσης οργανώνει
ο Πανελλήνιος Όμιλος Ιστιοπλοΐας Ανοικτής
Θαλάσσης για το '87

- 1. Αγώνας ΥΔΡΑΣ** — εις μνήμη Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ
27.3.1987 ώρα 16.00, Φάληρο — Ύδρα Ν.Μ. 36
29.3.1987 ώρα 09.00 Ύδρα — Φάληρο Ν.Μ. 36
- 2. 24η Διεθνής Ιστιοπλοϊκή Εβδομάδα Αιγαίου**
3 - 14 Ιουλίου 1987
Φάληρο — Φοίνικας Σύρου — Λακκί Λέρου —
Αδάμας Μήλου — Φάληρο Ν.Μ. 375.
- 3. Αγώνας εις μνήμη ΓΙΑΝΝΗ ΚΟΣΚΟΡΟΥ**
3.10.1987, Σάββατο, ώρα 10.00.
Φάληρο — Αίγινα δεξιά — Δορούσα δεξιά — Φάληρο,
Ν.Μ. 50.

ΣΠΥΡΟΣ ΒΟΥΤΣΙΝΑΣ

ΟΡΙΖΟΝΤΙΩΣ

1. Ο Αρχηγός της... Μαύρης Γίδας — Αρχικά μικρού σκάφους.
2. Έπεται Εμπορικής Επωνυμίας — Ερωτηματικό.
3. Βρίσκεται έξω απ' τα λιμάνια — Μας προφυλάσσουν στο σκάφος.
4. Υποκοριστικό γυναικείου ονόματος — Νησί των Κυκλάδων.
5. Βρίσκεται στον Ουρανό και στο... Τουρκολίμανο — Χρειάζονται μεγάλα... για να αποκτήσεις σκάφος.
6. Δεν είναι... ίσο.
7. Διπλασιαζόμενο φτιάχνει τροφή μωρού.
8. Ο πλέονέκτης τα θέλει...! — Νησί της Μεσογείου
9. Έτσι λέγεται το σαλονάκι στο Πολεμικό Πλοίο — Παλιό Ιστιοπλοϊκό Τύπου....
10. Το αντίθετο της αναχώρησης — Τελικός σύνδεσμος.

ΚΑΘΕΤΩΣ

1. Έχει μπάρμπα αλλά είναι και... φανάρι — Μονάδα βάρους.
2. Αρκετά καλοκαιρινά «σινεμά» έχουν αυτό το όνομα — Έτσι ονομάζεται η σοφράνο πλευρά του μπαλονιού.
3. Τη νύκτα που ταξιδεύουμε το αναζητούμε!
4. Κρεμιέται και από την κορυφή και από... το ρέλι. — Πρόθεση.
5. Διο φωνήεντα — Όχι... στραβά.
6. Σ' αυτό το νησί βρίσκεται η πρωτεύουσα — Μαζί.
7. Ιστιοπλοϊκός Όμιλος με ιδιότητα σκάφη.
8. Βουνό και... θέρετρο — Νόμισμα ξένου Κράτους.
9. Είναι και το... AIDS
10. Αυτά μόνο δεν... τον κάνουν — Σε αγώνα του NOE θα το συναντήσεις.

(Η λύση στο επόμενο τεύχος μας ή στον πίνακα ανακοινώσεων του ΠΟΙΑΘ)

Ευχαριστούμε

Ευχαριστούμε θερμά τα παρακάτω μέλη μας για τις προσφορές τους στην εκδήλωση της κοπής της πίτας '87 στο ξενοδοχείο HILTON

ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ ΑΒΕΕ
ΡΕΓΓΑΤΑ
SHELL
FRED PERRY
N. ΠΑΛΛΗΣ & ΣΙΑ ΕΠΕ
POLO
TON
S. C. MARINE
SPORTIF
M. Καραμούζη
ΛΕΜΠΕΣΟΠΟΥΛΟΣ ΘΕΜΗΣ
ΤΣΑΚΑΝΙΚΑ
CRYSTAL DE SEVRE
TIMBERLAND —
WEEKENDER
VIDOS ΕΡΕ
VALENTINO PIU
M. ΚΑΠΟΥΑΝΟΣ & ΜΑΙΣΣΑ
ΕΠΕ ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΔΑΚΗΣ
ΜΠΟΥΝΤΟΥΡΗΣ ΣΠΟΡ
ΜΑΙΡΗ ΠΡΟΔΡΟΜΟΥ

Σιγαρέτα
Ναυτιλιακά είδη

Μπουτίκ
Βιβλιοπωλείο
Ναυτιλιακά
Σοκολατοποιία
Ναυτιλιακά
Δερμάτινα είδη
Τουριστικό γραφείο
Είδη δώρων
Αντιπροσωπείες
Κρύσταλλα

Αντιπροσωπείες
Ναυτιλιακά
Υφάσματα Επιπλώσεων

Βιβλιοπωλείο
Είδη Σπορ
Στούντιο γυμναστικής

Ιστιοπλοϊκός κοσμος

ΕΚΔΟΤΗΣ

Πανελλήνιος Όμιλος Ιστιοπλοΐας Ανοικτής Θαλάσσης
Ακτή Α. Κουμουνδούρου 22, Μικρολίμανο
185 33 Πειραιάς Τηλ. 4123357, 4122352

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ

Παναγιώτης Κριεζής

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΕΚΔΟΣΗΣ

Εύα Σερπιώτη

ΚΑΛΛΙΤΕΧΝΙΚΗ ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ—ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ

Σωτήρης Πολυκράτης

ΕΞΩΦΥΛΛΟ

Μαίρη Παππά

ΣΥΝΤΑΞΗ

Επιτροπή ΠΟΙΑΘ

ΦΩΤΟΣΥΝΘΕΣΗ

ΦΩΤΟΣΥΝ Ε.Ε.

Μασσαλίας 10

ΕΚΤΥΠΩΣΗ

Γραφικές Τέχνες

Ε. Επ. Ζαφειρόπουλος και ΣΙΑ
Πάροδος Ιεράς οδού 131

ΣΥΝΕΡΓΑΣΤΗΚΑΝ

Κ. Αρμάος
Σπ. Βουτινιάς
Γ.Π. Κρέμος
Π. Κριεζής
Ι. Μαραγκουδάκης
Ζ. Πετρίδης
Ε. Σερπιώτη
Π. Στρούζας

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ
ΟΜΙΛΟΣ
ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ
ΑΝΟΙΚΤΗΣ
ΘΑΛΑΣΣΗΣ



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Σελίς

1. Μ' Ανοικτά πανιά
2. Π.Ο.Ι.Α.Θ. αρμενίζοντας 25 χρόνια
4. Δυνατότητα συμβολής του Ιστιοπλόου στην άμυνα της χώρας
6. Συνέντευξη Ηλία Χατζηπαυλή με την δημοσιογράφο Έβα Σερπιώτη
8. 24 χρόνια Ιστιοπλοϊκής Εβδομάδας Αιγαίου
10. Αφιέρωμα: Οι γονείς πρέπει να

πιστέφουν στην αξία της

- Ιστιοπλοΐας
12. Επικαιρότητες
14. Εμπειρία, γνώση και μεράκι διδάσκουν στον Π.Ο.Ι.Α.Θ.
15. Με σεβασμό και εκτίμηση
16. Οι καρίνες των 12- μέτρων
22. Το χρονικό ενός καραβιού
23. Νέα από την κλάση J - 24
24. ΡΑΛΥ ΑΙΓΑΙΟΥ
26. AMERICA'S CUP
28. Σταυρώλεξο Αγώνες Π.Ο.Ι.Α.Θ.
29. ΚΟΥΙΖ - εκδόσεις

ΝΑΥΤΙΛΙΑ (ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ)

18.3.1986 έκδοση Ν. Παπαδάκη

ΒΑΣΙΚΕΣ ΓΝΩΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ
ΤΡΙΜΑΡΙΣΜΑ ΤΩΝ ΠΑΝΙΩΝ

16.4.1986 έκδοση Π. Στρούζα

ΟΝΟΜΑΤΟΛΟΓΙΑ ΙΣΤΙΟΦΟΡΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ
ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΟΡΟΙ — ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΚΟΜΒΟΙ
ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΟΙ ΟΡΟΙ
ΤΥΠΟΙ ΙΣΤΙΟΦΟΡΩΝ ΣΚΑΦΩΝ
ΣΧΗΜΑΤΑ ΓΑΣΤΡΑΣ ΙΣΤΙΟΦΟΡΩΝ ΣΚΑΦΩΝ
ΕΥΣΤΑΘΕΙΑ ΙΣΤΙΟΦΟΡΩΝ

11.6.1986 έκδοση Π. Στρούζα

ΠΡΩΤΕΣ ΒΟΗΘΕΙΕΣ

15.11.1984 έκδοση Τζ. Νικολαΐδη

ΕΥΝΤΗΡΗΣΗ ΣΚΑΦΩΝ

30.11.1986 έκδοση Γ. Αθανασοπούλου

ΚΑΝΟΝΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΚΑΙ ΑΝΑΓΚΗΣ
ΑΝΘΡΩΠΟΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

15.11.1986 έκδοση Π. Στρούζα

ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΠΡΟΣ ΑΠΟΦΥΓΗΝ
ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΝ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

30.11.1986 έκδοση Π. Στρούζα

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΕΡΟΔΥΝΑΜΙΚΗΣ

30.11.1986 έκδοση Π. Στρούζα

ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ
ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΙΣ ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΕΝΟΣ
ΙΣΤΙΟΦΟΡΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ
ΠΡΟΧΩΡΗΜΕΝΗ ΑΕΡΟΔΥΝΑΜΙΚΗ ΠΑΝΙΩΝ
ΠΡΟΧΩΡΗΜΕΝΟ ΤΡΙΜΑΡΙΣΜΑ ΠΑΝΙΩΝ

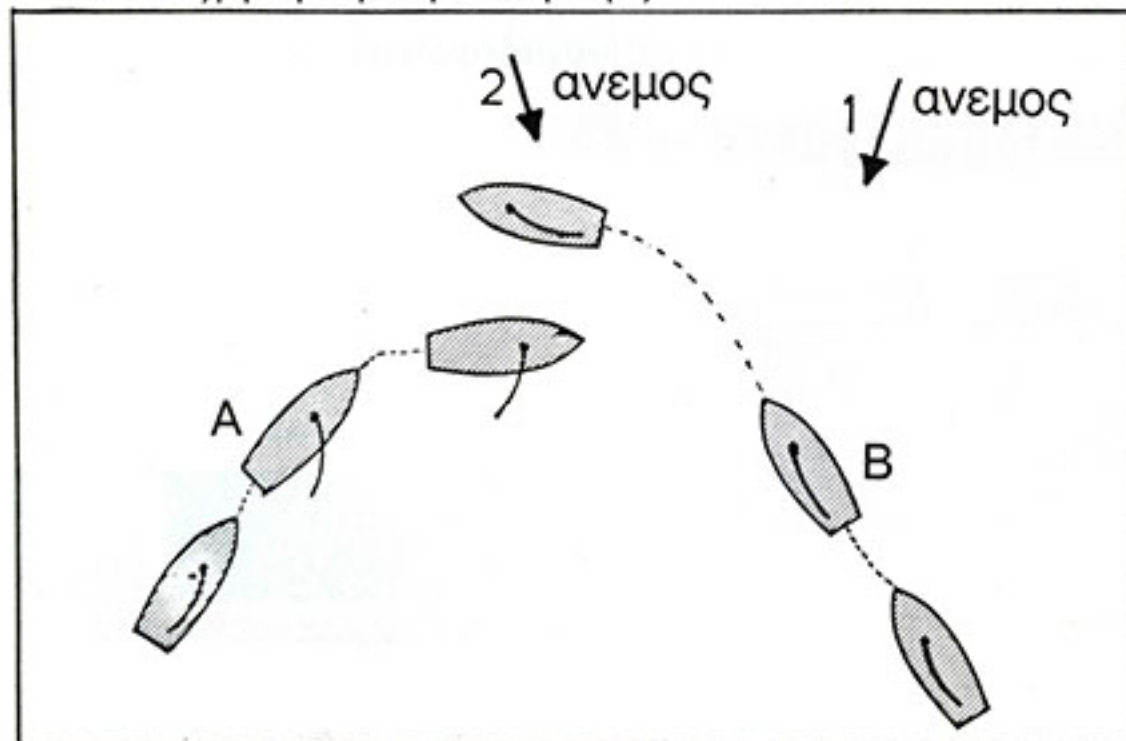
ΚΕΝΤΡΑ ΙΣΤΙΟΦΟΡΙΑΣ — ΠΛΕΥΡΙΚΗΣ ΑΝΤΙΣΤΑΣΗΣ
ΒΑΣΙΚΕΣ ΓΝΩΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΑΣ
ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΑ
ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΑ
ΓΝΩΜΟΝΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΥΡΕΣΗ ΠΟΡΕΙΑΣ

30.11.1986 έκδοση Π. Στρούζα
30.11.1986 έκδοση Π. Στρούζα
30.11.1986 έκδοση Π. Στρούζα
30.11.1986 έκδοση Π. Στρούζα
30.11.1986 έκδοση Ν. Αλτούβας

ΚΟΥΪΖ

Τα σκάφη Α και Β ταξιδεύουν στα όρτσα σε ένα μπράτσο αγώνα και πλησιάζουν μεταξύ τους. Ο Α πόδισε για να περάσει πίσω από την πρύμη του Β. Όταν όμως τα σκάφη βρισκόταν σε απόσταση ενάμιση μήκους η διεύθυνση του ανέμου άλλαξε περίπου 10° (από διεύθυνση 1 σε διεύθυνση 2). Ο Β τότε πόδισε για να κρατήσει τα όρτσα του. Ο δε Α πόδισε ακόμη περισσότερο για ν' αποφύγει τη σύγκρουση. Κατά τη διάρκεια των παραπάνω χειρισμών δεν υπήρξε επαφή μεταξύ των δύο σκαφών. Ο Α έκανε ένσταση ότι ο Β παρένέβει τον κανόνα 35. Είχε δίκιο ναι ή όχι και γιατί;

Ελάτε να συζητήσουμε τη λύση στον Όμιλό μας.



ομορφιμο

οργάνωση εκθέσεων - μελέτη - σχεδίαση εκθετηρίων, γραφείων, καταστημάτων, οικείων, υπαίθριων χώρων - συστήματα αλουμινίου πολυδομο (δομή εκθέσεων, κινητά χωρίσματα, εκθετήρια) διακοσμητικές κατασκευές - εντοιχισμοί εξοπλισμού εκθετηρίων - γραφικές εργασίες

πολυδομο ene

γραφείο αθηνών, σίνια 56, 106 72 αθήνα, τηλ. 3636271, 3606802
τελεξ. 214694 POLY GR
έδρα: γραμμών 83, 183 45 μασχάτα, αθήνα, τηλ. 9428637
εργαστήριο πολυκράτους 56 (παράδοξο) 104 42, αθήνα, τηλ. 5248191

Επιστολή Κατασκευαστικής στο Ραοκιδύνα

polydromo ltd
exhibitions organisation - study design of stands, offices, shops, houses and open areas - polydromo (extrusion of aluminium, moving panels, display cases and publicity stands) construction and installation of stands

ΕΛΛΑΣ ΡΑΔΙΟ

ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΣΤΑΘΜΩΝ V.H.F.



ΕΛΛΑΣ ΡΑΔΙΟ - Τρόπος Λειτουργίας

Το ΕΛΛΑΣ Ράδιο είναι Υπηρεσία του ΟΤΕ και λειτουργεί όλο το 24ωρο από το κέντρο χειρισμού στην Αθήνα, κεντρικά ΟΤΕ, 3^{ος} Σεπτεμβρίου. Σε ειδικά επιλεγμένα πανοραμικά σημεία στον Ελλαδικό χώρο, έχουν τοποθετηθεί ισχυροί τηλεχειριζόμενοι Σταθμοί οι οποίοι σε συνδυασμό με το μεγάλο υψόμετρο εξασφαλίζουν μεγάλη εμβέλεια και καλύπτουν όλη την περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου.

Το κανάλι 16 είναι κοινό σε όλους τους Τηλεχειριζόμενους αυτούς σταθμούς. Έτσι το κέντρο χειρισμού του ΕΛΛΑΣ Ράδιο ακούει την κλήση στο κανάλι 16 από παντού.

Επί πλέον ο κάθε σταθμός διαθέτει ακόμα 2-3 κανάλια

εργασίας, διαφορετικά από τους πλησιέστερους σταθμούς, ώστε να εξυπηρετούνται ταυτόχρονα περισσότερα πλοία χωρίς να παρεμβάλλονται μεταξύ τους.

Το πλοίο στην αρχική επαφή με κλήση στο 16, πρέπει να γνωστοποιεί τη θέση του στην τηλεφωνήτρια ώστε να τον παραπέμψει στο αντίστοιχο κανάλι εργασίας για την πραγματοποίηση των Ραδιοσυνδιαλέξεων.

Κατανομή και Χρήση Καναλιών στο Ναυτικό Ραδιοτηλέφωνο VHF.

06: Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας - Κίνηση σε Διαύλους και Λιμάνια.

07: (χρήση DUPLEX): Λιμενική Αστυνομία.

08: Λάτζες Λιμανιών - Παράκτια Αλιευτικά.

09: Παράκτια Αλιευτικά και ακτοπλοϊκά Δωδεκανήσου.

09-10-13: Βοηθητικά Ναυσιπλοΐας.

10: Μηχανότρατες Αιγαίου (Οκτώβρ.-Μάιο)

11: Διώρυγα Κορίνθου.

12: ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΑ

14: Σηματοφορικός Πειραιώς, Φέρρυ Ευβοϊκού, Γρι-Γρι.

15: Χρήση από Παράκτιους σταθμούς μόνο, για εκπομπές Ασφαλείας.

16: ΔΙΕΘΝΕΣ, Κλήση-Κίνδυνος-Επείγον-Ανάγκη-Ασφάλεια.

18: (χρήση DUPLEX): : YEN, θάλαμος Επιχειρήσεων.

17-19-20-21-22 (χρήση DUPLEX): : Υπηρεσιακά YEN.

01-03-23 (χρήση DUPLEX)

24-25-26-27-28 (DUPLEX)

02-04-05-63-65-66 (χρήση DUPLEX) | ΕΛΛΑΣ ΡΑΔΙΟ - Ραδιοσυνδιαλέξεις
60-61-62-64 (DUPLEX) | Μελλοντική χρήση
ΕΛΛΑΣ ΡΑΔΙΟ.

75-76: Δεν χρησιμοποιούνται.

66-67-68-69-70

71-72-73-74-77

78-79-81-82-83-88

| Ιδιωτική Επικοινωνία μεταξύ Πλοίων.

74: Γρι-γρι Σαρωνικού- Κορινθιακού.

80: Ιπτάμενα Δελφίνια.

84-85-86-87 (DUPLEX): Δεν χρησιμοποιούνται.

Αποκλ. Αντιπρόσωποι και Service

AEGEAN MARINE ELECTRONICS LTD

ΑΙΓΑΙΟ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΕΠΕ

Κονδύλη 2 Άλιμος - Αθήνα 174 55

Τηλ. 9824490 - 9833742/3 Telex: 210978

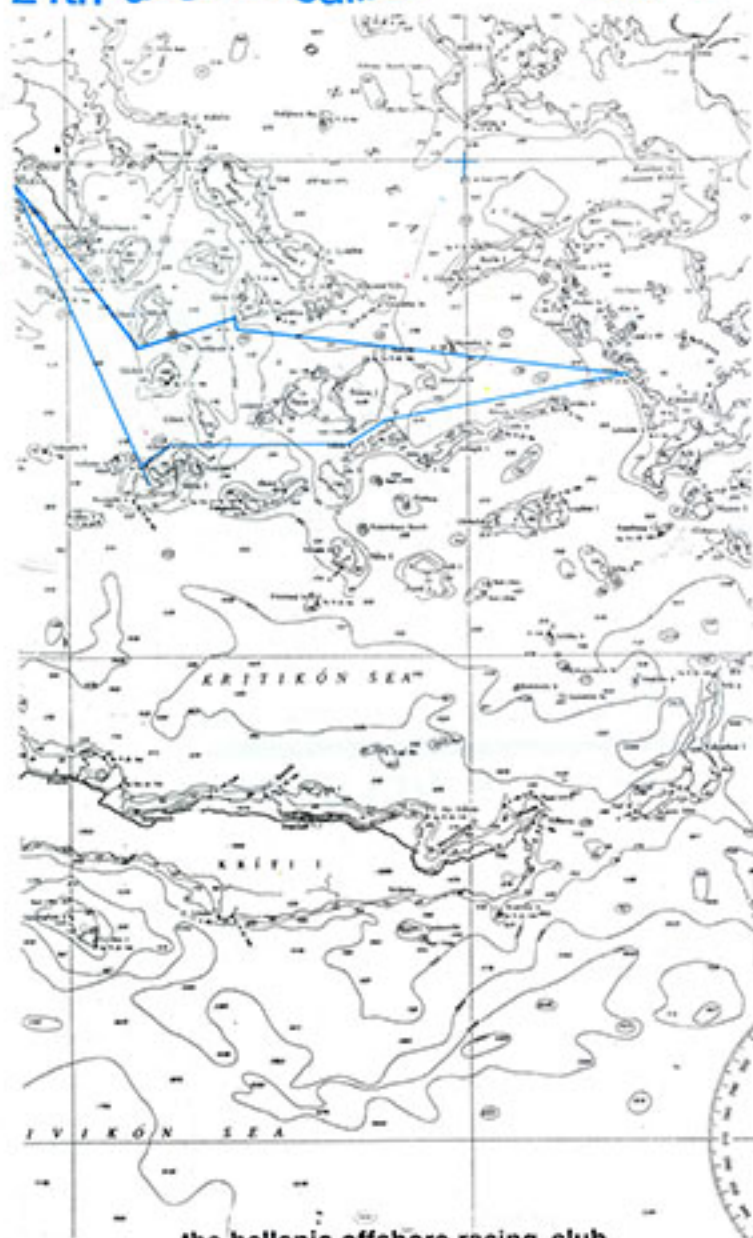
Και καλές επικοινωνίες με Ραδιοτηλέφωνα VHF

Raytheon - Apelco





24th aegean sailing week july '87



the hellenic offshore racing club
announces the
24th international aegean sailing
week
from the 3rd to 14th july 1987

faliron bay - siros island - ieros island - milos island - faliron bay

for information regarding the organisation
and entries please apply to:
the hon. secretary
the hellenic offshore racing club,
22 akti koumoundourou 185 33 piraeus greece
phones: 4123.357 - 4122.352, cables: horc piraeus

Νέα σειρά μηχανημάτων για δροσιά

ARCAL της AIRWELL
Το μεγάλο Γαλλικό όνομα
στον κλιματισμό

παρουσιάζει τη Νέα σειρά μηχανημάτων για ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ
ΑΘΩΡΥΒΗ ΔΡΟΣΙΑ ΜΕΣΑ ΚΑΙ ΕΞΩ. Είναι οικονομικά στην
αγορά και λειτουργία τους και έχουν τηλεκοντρόλ για εύκολο
χειρισμό. Έχουν εντελώς νέα γραμμή που υπογραμμίζει
τη γαλλική φινέτσα. Ελάτε να τα δείτε

ΑΝΔΡΕΑΣ Κ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ Ε.Π.Ε.
■ ΓΡΑΦΕΙΑ - ΕΚΘΕΣΗ: Λ. ΣΥΓΓΡΟΥ 9 ΤΗΛ. 9229.462 - 9233.346

Aircal

της Airwell



ΔΩΡΕΑΝ ΜΕΛΕΤΗ
ΥΠΕΥΘΥΝΟ SERVICE

ΑΘΗΝΑ: ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ - ΤΣΑΚΑΜΗ: Αγ. Μελετίου 165 Τηλ. 8327881
ΚΛΙΜΑΦΕΡΜ ΕΠΕ: Τούλας 42, Τηλ. 2288564
Α. ΛΥΜΠΕΡΗΣ: Δεδούσης 11 Τηλ. 9750824
Μ. ΝΟΜΙΣΜΑΤΙΔΗΣ: Ανδρονίκης 136 Τηλ. 9580400
Γ. ΦΡΥΣΔΑΚΗΣ: Δημητριάδης 5 Τηλ. 9233985
Γ. ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ: Γρ. Λαυράκη (B. Σοφίας) 40-42 Τηλ. 4134093
ΠΕΙΡΑΙΑ: Ζ & Ε ΣΑΜΑΡΑΣ Ο.Ε. Μισοίλη 37 Τηλ. 818798
ΗΡΑΚΛΕΙΟ: ΙΩΑΝ. ΠΕΤΡΟΥΤΑΚΗΣ: Οδού 120 Τηλ. 225650
ΡΟΔΟΣ: ΚΕΝΤΡΟ ΘΕΡΜΑΝΣΗΣ - ΚΛΙΜΑΤΙΣΜΟΥ ΡΟΔΟΥ: Αννης Μαρίας 77
Τηλ. 33969
ΒΟΛΟΣ: ΤΕΧΝΟΘΕΡΜΙΚΗ ΒΟΛΟΥ: Σπυρίδης 96 Τηλ. 33040



«PIRAEUS ELECTRONICS» θεόδωρος σκορδίνης

ΑΚΤΗ ΜΟΥΤΣΟΠΟΥΛΟΥ 46, 185 36 ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΤΗΛΕΦ. 4181797 - 45 31027 ΤΕΛΕΞ 241219 DORI

ΑΥΤΟΜΑΤΟΙ ΠΙΛΟΤΟΙ ΑΓΓΛΙΑΣ
REMOTE CONTROL - INTERFACE - WIND VANE - RUDDERING
ΣΙΓΟΥΡΟ ΚΡΑΤΗΜΑ - ΠΟΛΥ ΓΡΗΓΟΡΟ ΚΑΙ ΥΠΕΥΘΥΝΟ SERVICE
ΕΓΓΥΗΣΗ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΥ

Autohelm

ΑΗ 800 (ΛΑΓΟΥΔΕΡΑΣ)	ΑΗ 1000 MICRO (ΛΑΓΟΥΔΕΡΑΣ)	ΑΗ 2000 MICRO (ΛΑΓΟΥΔΕΡΑΣ)	ΑΗ 3000 MICRO (ΡΟΔΑΣ)
ΑΗ 6000 ΠΡΟΣΦΟΡΑ 100000%		ΑΗ 6000 COMPUTER	ΓΙΑ SOLENT SYSTEM

RAY JEFFERSON®

THE QUALITY DOESN'T COST MORE... IT'S INCLUDED.

- ΕΓΧΡΩΜΟ!!! Ανιχνευτής φανίων με πάρα πολύ καθαρή εικόνα.
- 6" CRT ΟΘΟΝΗ SPECIAL 7 ΧΡΩΜΑΤΩΝ
- 5 κλίμακες βάθους 0-30', 0-60', 0-120', 0-240', 0-480'
- ZOOM: Μεγεθύνει τον βυθό για καλύτερη Ανίχνευση
- Αυτόματη αλλαγή κλίμακας
- 4 Ταχύτητες εικόνας
- ΠΑΓΩΜΑ, εικόνας όποτε χρειασθεί
- Τελείως στεγανό ηλεκτρολόγιο
- Ανάγνωση βάθους κατευθείαν στην Οθόνη
- ΔΙΠΛΟ!!! ALARM
- ANCHOR WATCH (ALARM ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΑΣ)
- ΕΞΟΔΟΣ 1000 WATT
- ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ 200 KHZ
- ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ 1.5A/12 VOLT.



VHF/FM

MODEL 7878 M



VIDEO SONAR

TELESCAN 880

SUPER ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΟ

- ΟΛΑ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΚΑΝΑΛΙΑ (88)
- ΑΥΤΟΜΑΤΟ SCANNING ΚΑΝΑΛΙΩΝ
- ΣΤΕΓΑΝΟ ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΙΟ
- ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ
- ΚΑΝΑΛΙ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΟΣ
- DUAL WATCH
- 25 WATT FULL POWER!!!
- ΤΕΛΕΙΩΣ ΑΥΤΟΜΑΤΟ SYNTHESISER
- ΠΟΛΥ ΕΥΑΙΣΘΗΤΟΣ ΔΕΚΤΗΣ (ΠΙΑΝΕΙ ΑΣΘΕΝΗ ΣΗΜΑΤΑ)
- ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ 5.5A/12 VOLT

η διεθνής ελληνική τράπεζα

Η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος είναι η διεθνής ελληνική τράπεζα.

Με 550 καταστήματα στην Ελλάδα και στις μεγαλύτερες πόλεις του κόσμου, είναι ένα από τα ισχυρότερα πιστωτικά ιδρύματα σε παγκόσμια κλίμακα, που δικαιώνει το ελληνικό όνομα και στις 5 ηπείρους.

Η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος, με την πείρα των 145 χρόνων της και τον σύγχρονο εξοπλισμό της, επισφραγίζει κάθε της ενέργεια και πρωτοβουλία με βαθύ αίσθημα ευθύνης, που οδηγεί σε λύσεις αποτελεσματικές για κάθε χρηματοοικονομικό πρόβλημα, σε όποιο σημείο της γης και αν βρίσκεστε.

Εμπιστευθείτε το πρόβλημά σας ή την επιχειρηματική σας έμπνευση στην
Εθνική των 5 ηπείρων!



**ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ
ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ**

από το 1841 μέχρι το μέλλον

Οι άνθρωποι της VERNICOS YACHTS κτίζουν το μέλλον του Yachting στην Ελλάδα!



Πέρασαν πάνω από δέκα χρόνια.

Καλά χρόνια... και κοπιαστικά.

Ξεκινήσαμε από το μηδέν και στο διάστημα αυτό κτίσαμε την πρώτη εταιρία Yachting στην Ελλάδα.

- Πρώτοι ανοίξαμε τον δρόμο των δανειοδοτήσεων (και τί δύσκολος δρόμος!!!). Με τον τρόπο αυτό βοηθήσαμε τους πελάτες μας να αποκτήσουν πάνω από 300 επαγγελματικά σκάφη!
- Προσφέρουμε για ναύλωση στις θάλασσές μας, για όλο τον κόσμο, τα καλύτερα σκάφη!
- Αναλάβαμε πρωτοποριακές επιχειρηματικές πρωτοβουλίες (Μέχρι και στην... Ερυθρά θάλασσα πήγαμε!)
- Δημιουργήσαμε πρότυπη εταιρία Yachting, ώστε να μην φοβόμαστε τον ανταγωνισμό των ξένων.
- Συζητάμε και σχεδιάζουμε μαζί με Τράπεζες, Ασφαλιστικές Εταιρίες, μεγάλα ναυπηγεία όπως η Jeaneau.

Είμαστε σίγουροι ότι με την δική σας εμπιστοσύνη, την δική μας εμπειρία και δυναμισμό, στα χρόνια που έρχονται θα προχωρήσουμε περισσότερο.

Για καλύτερη οργάνωση, ταχύτερη διαικπεραίωση, στενότερη ανταλλαγή απόψεων, πιο προωθημένες επιχειρηματικές πρωτοβουλίες.

Ανοίγουμε τον δρόμο.

Γι' αυτό με υπερηφάνεια λέμε:

Οι **άνθρωποι** της VERNICOS YACHTS
κτίζουν το μέλλον του Yachting στην Ελλάδα!

Ένα μέλλον αισιόδοξο. Μαζί!



VERNICOS YACHTS

The Symbol of Yachting

Διαδόχου Παύλου 12 (4^η Μαρίνα), GR 166 75 Γλυφάδα.
Τηλ. 8946 981, 8931 190. TLX 210446VERNGR, 225817 VERNGR