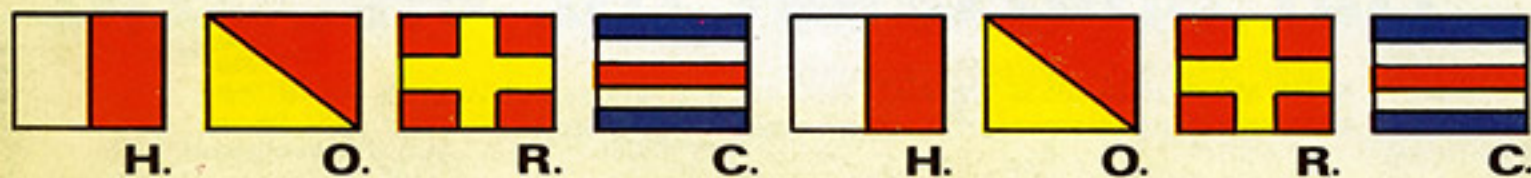


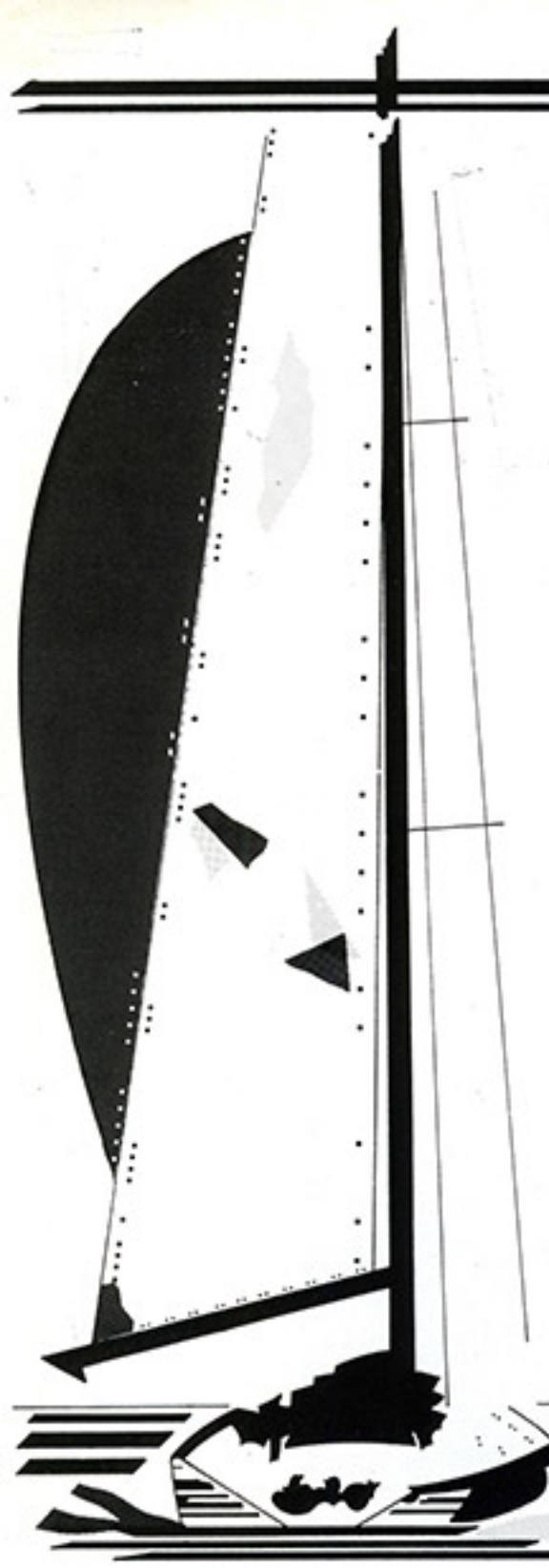
ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΟΣ ΚΟΣΜΟΣ

ΕΚΔΟΣΗ ΤΟΥ
ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

ΑΠΡΙΛΙΟΣ — ΜΑΪΟΣ — ΙΟΥΝΙΟΣ 1990

ΤΕΥΧΟΣ 11





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

Σ' αυτό το τεύχος

ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ

Πανελλήνιος Όμιλος Ιστιοπλοΐας Ανοικτής Θαλάσσης
Ακτή Κουμουνδούρου 22 Μικρολίμανο
183 35 Πειραιάς, Τηλ. 4123357, 4122352.

ΕΚΔΟΤΗΣ:

Παναγιώτης Κριεζής

ΣΥΝΤΑΞΗ

Επιτροπή Π.Ο.Ι.Α.Θ.

ΕΞΩΦΥΛΛΟ

Πολύδομο ΕΠΕ

ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ

Σωτήρης Πολυκράτης

ΚΑΛΛΙΤΕΧΝΙΚΗ ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ

Πολύδομο ΕΠΕ

ΑΠΟΧΡΩΜΑΤΙΣΜΟΙ

Ζ. Κωνσταντινίδης

Μαυρομιχάλη 25 - Αθήνα

Φωτοστοιχειοθεσία: «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΥΡΩΕΚΔΟΤΙΚΗ» ΕΠΕ

Ναυαρίνου 14 106 80 Αθήνα Τηλ. 3617.350

ΕΚΤΥΠΩΣΗ

INTERTYΠ Α.Ε.

Λ. Βουλιαγμένης 429 163 46 Ηλιούπολη

Τηλ. 9933.033 - Fax: 9931.396

ΣΥΣΚΕΥΑΣΙΑ - ΔΙΕΚΠΕΡΑΙΩΣΙΣ

PROFILM PACK ΕΠΕ

Τηλ. 2443.552

ΣΥΝΕΡΓΑΣΤΗΚΑΝ

Α. Βρυώνη - Χατζηθεοδώρου

Μ. Δρυμαλίτου

Α. Δόμβρος

Γ. Κρέμος

Π. Κριεζής

Ι. Μαραγκουδάκης

Ε. Παπαϊωάννου

Σ. Πολυκράτης

Ζ. Πετρίδης

Π. Στρούζας

ΣΕΛΙΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1	Έλα ν' ανοίξουμε πανιά
7	Υδρα
9	Αποτελέσματα αγώνα Υδρας
10	Μια πρόσφατη και σχεδόν άγνωστη δράση του Πολεμικού Ναυτικού του Γ. Κρέμου
14	Ο θαλασσινός τάφος του Α. Δόμβρου
16	Σικελία... 416 π.Χ. της Α. Β. Χατζηθεοδώρου
18	Ο Φανός της Ιστιοπλοΐας
20	Μονήρης άνευ σταθμού Ιστιοπλοϊκός αγών περί την γην του Ζ. Πετρίδη
22	Λέρος της Μ. Δρυμαλίτου
24	Οι μεγάλοι θαλασσοπόροι του Π. Κριεζή
26	Απονομή διπλωμάτων της σχολής του Π.Ο.Ι.Α.Θ.
30	Ειδήσεις
32	Ο Μπεσάκης και ο Καπετάν Πασάς του Α. Δόμβρου
34	Ο Κωνσταντής Κανάρης του Π. Κριεζή
38	Προκήρυξη αγώνος του Γ. Κρέμου
40	Σύρος ένα σεμνό νησί του Αιγαίου της Ε. Πετρούτσου
44	Χρόνια Πολλά στο τελευταίο μάθημα



**ΕΛΑ
Ν' ΑΝΟΙΞΟΥΜΕ
ΤΑΝΙΑ**



ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΟΣ ΚΟΣΜΟΣ

ΕΚΔΟΣΗ ΤΟΥ
ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ
ΑΠΡΙΛΙΟΣ — ΜΑΪΟΣ — ΙΟΥΝΙΟΣ 1990 ΤΕΥΧΟΣ 11

Grand Soleil : πρόκληση στην ποιότητα



Grand Soleil 52'

Designer: "GERMAN FRERS"



Το Grand Soleil 52 είναι το αποτέλεσμα του συνδυασμού της εμπνευσμένης σχεδίασης του German Frers και της απaráμιλλης ποιότητας κατασκευής του ναυπηγείου της Cantiere del Pardo.

Ένα αποτέλεσμα πέρα από κάθε προσδοκία που αποτελεί πρόκληση στην ποιότητα.

Δεν είναι βέβαια τυχαίο ότι όπως το Grand Soleil 52 έτσι και όλα τα σκάφη της σειράς Grand Soleil έχουν την ίδια δύναμη κατασκευής, τον συνδυασμό της αισθητικής με την απόδοση και την προσοχή στην λεπτομέρεια.

Η κάθε λεπτομέρεια σε ένα Grand Soleil είναι αποτέλεσμα μακρόχρονης μελέτης, προσεκτικού ελέγχου ποιότητας και συνδυασμού της σύγχρονης τεχνολογίας με την ναυπηγική πείρα πολλών ετών.

Το αποτέλεσμα είναι αυτό που εσείς θαυμάζετε.

Από την χειροποίητη πολυεστερική κατασκευή με ισοφθαλμικές ρητίνες και την σιγουριά της άφλεκτης ηλεκτρολογικής εγκατάστασης μέχρι το τέλειο φινιρίσμα του Teak σε όλα τα εσωτερικά.

Από την άριστη εργονομία των εσωτερικών χώρων μέχρι την ναυτική σχεδίαση και τον πλήρη εξοπλισμό του καταστρώματος.

Όλα έχουν γίνει σύμφωνα με την φιλοσοφία του ναυπηγείου... χωρίς συμβιβασμούς... που είναι και το slogan του.

Είστε εσείς μπορείτε να αισθανστείτε άμεσα την ποιότητα Grand Soleil σε πράγματα που συνήθως τα εκτιμάτε μόνον όταν τα ζήσετε.



GS 343

GS 39'

GS 45'

GS 46'

GS 52'



cantiere del pardo

Senza Compromessi

ISON A.E.

Atrina Center, Α. Κηφισίας 32

Παρόδεικος Αμαρουσίου 151 25 Αθήνα

Τηλ.: 6846.243-6, Τηλ.: 225845 ISON GR.



ISON

Ανέμερα στο σήμερα και στο αύριο



Μ' ανοιχτά πανιά

Από την πρώτη χρονιά που διοργανώθηκε η Διεθνής Ιστιοπλοϊκή Εβδομάδα Αιγαίου εδώ και 27 χρόνια με το αρχικό της όνομα Διεθνές Ιστιοπλοϊκό Ράλλυ Αιγαίου, απέβλεπε όχι μόνο στην εξυπηρέτηση των καθαρά αγωνιστικών σκοπών αλλά περιέλαβε και την εξυπηρέτηση γενικότερων εθνικών στόχων.

Στα χρόνια εκείνα που ο τουρισμός δεν είχε ακόμη αναπτυχθεί και τα ονόματα των νησιών μας, ιδιαίτερα των μικρών, στο ευρύ κοινό είτε Ελληνικό είτε ξένο, ήταν γνωστά μόνο από τη γεωγραφία, η επίσκεψη των ιστιοπλόων του κέντρου, η διοργάνωση τοπικών εκδηλώσεων και η συνύπαρξή τους έστω και για λίγες μέρες με τους νησιώτες μας επιβεβαίωνε το ενδιαφέρον της υπόλοιπης Ελλάδας για τον νευραλγικό χώρο του Αιγαίου πελάγους αλλά συγχρόνως βοηθούσε και στην τουριστική προβολή των νησιών μας.

Πολλά χρόνια αργότερα, όταν οι σχέσεις μας με τον εξ ανατολών γείτονά μας επιδεινώθηκαν και εκρίθη σκόπιμη η έντονη παρουσία της Ελληνικής σημαίας εις τις παραμεθόριες θαλάσσιες περιοχές, τότε η σχεδίαση άλλαξε και για μία περίπτωση ξετία η Διεθνής Ιστιοπλοϊκή Εβδομάδα Αιγαίου αφιέρωσε αποκλειστικά τις διαδρομές της στα ακριτικά νησιά μας.

Η ενεργός συμπαράσταση του Πολεμικού Ναυτικού και η πρόθυμη συμμετοχή στον αγώνα κάθε χρόνο άνω των 500 ιστιοπλόων προσέδιδε ιδιαίτερη αίγλη στη διοργάνωση και εξυπηρέτησε πλήρως τους σκοπούς που επεδίωκε.

Φέτος, που οι σχέσεις με το γείτονα παγιώθηκαν, ο Π.Ο.Ι.Α.Θ. αποφάσισε να αφιερώσει την 27η Διεθνή Ιστιοπλοϊκή Εβδομάδα Αιγαίου στην εξυπηρέτηση κοινωνικών σκοπών.

Είναι γνωστό σε όλους από δημοσιεύματα στον Ελληνικό και ξένο τύπο το θέμα που εδημιουργήθη με το ψυχιατρείο Λέρου. Επί πλέον, στη Λέρο λειτουργεί από το ΠΙΚΠΑ το ίδρυμα αναπήρων παιδιών.

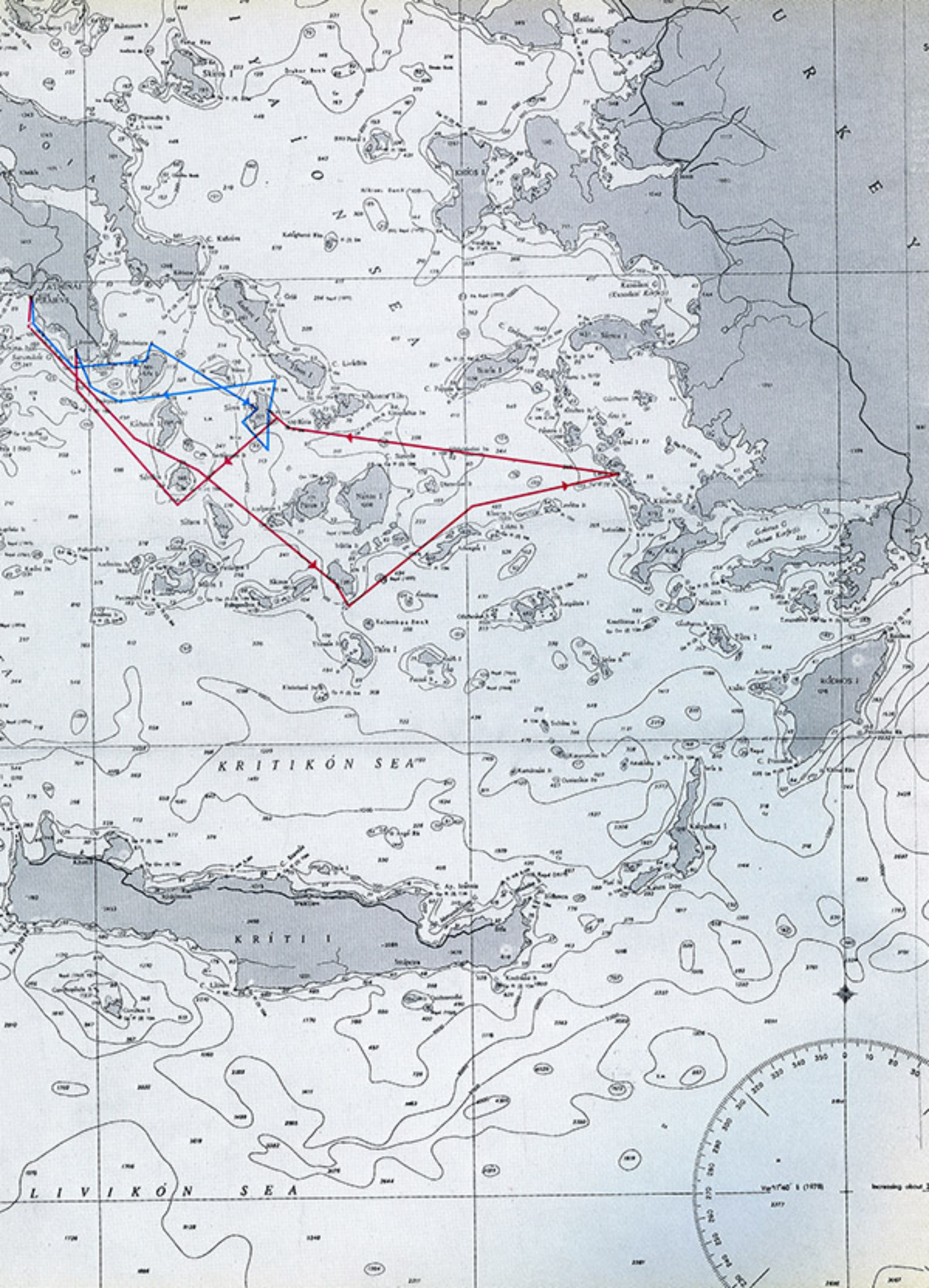
Έτσι, αφ' ενός μεν η νήσος Λέρος περιελήφθη στη φετινή διαδρομή, αφ' ετέρου προεβλέφθησαν διάφορες ενέργειες που θα βοηθήσουν άμεσα τους ασθενείς των δύο ιδρυμάτων.

Οι ενέργειες αυτές κυρίως είναι:

1. Η διοργάνωση εράνου ειδών ρουχισμού μεταξύ των συμμετεχόντων στον αγώνα ιστιοπλόων αλλά και του ευρύτερου κύκλου του αθλήματος.
2. Η διοργάνωση με τη συνεργασία του Δήμου Λέρου τοπικών εκδηλώσεων και η απόδοση των προϊόντων του εράνου στους ασθενείς.
3. Η αίτηση παροχής βοήθειας από εταιρείες και ειδικότερα από αυτές που εκπροσωπούνται στον αγώνα με δικό τους σκάφος, σε εξοπλισμό ή άλλη υλική βοήθεια για τα δύο ιδρύματα.

Πολύτιμος συμπαράστατης στην προσπάθεια αυτή μια καθαρά ελληνική επιχείρηση, η Ελληνική Βιομηχανία Γάλακτος «ΕΒΓΑ» που ανέλαβε χορηγός του αγώνα, προσφέροντας τα έξοδα της διοργάνωσης.

Είμεθα βέβαιοι ότι με τη βοήθεια όλων όσων αγαπούν τη θάλασσα αλλά και το συνάνθρωπό τους και με εξασφαλισμένη όπως κάθε χρόνο την ανεκτίμητη συμπαράσταση του Πολεμικού Ναυτικού, η φετινή διοργάνωση θα πετύχει τους σκοπούς στους οποίους έθεσε.



ελληνική
ιστιοπλοϊκή
ομοσπονδία



πανελληνιος
ομιλος
ιστιοπλοϊας
ανοικτης θαλασσης



αναγγελία



27η διεθνής
ιστιοπλοϊκή εβδομάδα αιγαίου
Ιούλιος '90



ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΟΜΙΛΟΣ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

ΑΚΤΗ ΚΟΥΜΟΥΝΔΟΥΡΟΥ 22 ΜΙΚΡΟΛΙΜΑΝΟ 185 33 ΠΕΙΡΑΙΑΣ • ΤΗΛ. 4123357 • ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘ. ΝΟΡC ΠΕΙΡΑΙΑΣ • FAX (01) 4122352

27η ΔΙΕΘΝΗΣ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΗ ΕΒΔΟΜΑΔΑ ΑΙΓΑΙΟΥ

16. ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΕΣ - ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ - ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΑΓΩΝΩΝ ΚΑΙ ΕΚΔΗΛΩΣΕΩΝ

16.1 Το πρόγραμμα είναι:

Δευτέρα 2 Ιουλίου. Ώρα 20.00. Λήξη χρονικού ορίου υποβολής δηλώσεως συμμετοχής.
Τετάρτη 4 Ιουλίου. Ώρα 08.00 - 16.00. Έλεγχος καταμετρήσεων και επιθεωρήσεις σκαφών.
Πέμπτη 5 Ιουλίου. Ώρα 08.00 - 16.00. Έλεγχος καταμετρήσεων και επιθεωρήσεις σκαφών.
Ώρα 19.00: Συγκέντρωση κυβερνητών.
Ώρα 20.30: Δεξίωση υποδοχής κυβερνητών και πληρωμάτων.

16.2 Οι διαδρομές είναι:

ΚΛΑΣΕΙΣ 4 - VI

Παρασκευή 6 Ιουλίου, ώρα 16.00

1η Ιστιοδρομία: Φαλήρου - Ίου

Εκκίνηση: Από τον όρμο Φαλήρου

Διαδρομή: Φάληρο - Ίος

Απόσταση: 106 ναυτικά μίλια

Κυριακή 8 Ιουλίου, ώρα 20.00

Τοπική εορτή και απονομή επάθλων 1ης Ιστιοδρομίας

Δευτέρα 9 Ιουλίου, ώρα 08.00

2η Ιστιοδρομία: Ίου - Λέρου

Εκκίνηση: Από το λιμάνι Ίου

Διαδρομή: Ίος - Λέρος

Απόσταση: 83 ναυτικά μίλια

Τετάρτη 11 Ιουλίου, ώρα 20.00

Τοπική εορτή και απονομή επάθλων 2ης Ιστιοδρομίας.

Πέμπτη 12 Ιουλίου, ώρα 08.00

3η Ιστιοδρομία: Λέρου - Σύρου

Εκκίνηση: Από το λιμάνι Λέρου

Διαδρομή: Λέρος - Σύρος

Απόσταση: 93 ναυτικά μίλια

Σάββατο 14 Ιουλίου, ώρα 20.00

Τοπική εορτή και απονομή επάθλων 3ης Ιστιοδρομίας

Κυριακή 15 Ιουλίου, ώρα 08.00

4η Ιστιοδρομία: Σύρου - Βουλιαγμένης

Εκκίνηση: Από το λιμάνι Ερμούπολης

Διαδρομή: Ερμούπολις - Βουλιαγμένη

(τα νησιά Νάτα και Σέριφος δεξιά)

Απόσταση: 93 ναυτικά μίλια

16.3 **Τρίτη 17 Ιουλίου, ώρα 20.30** Απονομή επάθλων - Δεξίωση

16.4 Λεπτομέρειες για τις διαδρομές, γραμμές εκκινήσεως και τερματισμού θα δοθούν στις οδηγίες πλου.

17. ΧΑΡΤΕΣ ΚΑΙ ΒΟΗΘΗΤΙΚΕΣ ΕΚΔΟΣΕΙΣ

17.1 Συνιστάται η χρήση των παρακάτω χαρτών (αρίθμηση σύμφωνα με Β.Α.)

17.1.1 Για τις ιστιοδρομίες των κλάσεων A - V: 1657, 1639, 1663, 2682, 3926, 1669, 1833

17.1.2 Για τις ιστιοδρομίες της κλάσεως VI: 1657, 1639, 2682, 2051, 2836A

17.2.1 B.A. Pilot book No 48.

18. ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΣ - ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ

18.1 Όλα τα συμμετέχοντα σκάφη τα προερχόμενα από λιμένες εκτός της περιοχής Αττικής, έχουν δικαίωμα δωρεάν ελλιμενισμού δύο ημέρες πριν από την έναρξη των αγώνων και δύο μετά την λήξη του. Οι ενδιαφερόμενοι πρέπει να ειδοποιήσουν εγγράφως την γραμματεία ένα μήνα προ της ημερομηνίας έναρξης του αγώνα.

18.2 Σκάφη που θα περάσουν τον Ισθμό Κορίνθου για να συμμετάσχουν στην 27η Δ.Ι.Ε.Α., απαλλάσσονται των διόδων. Οι ενδιαφερόμενοι πρέπει να ειδοποιήσουν εγγράφως την γραμματεία ένα μήνα προ της ημερομηνίας έναρξης του αγώνα.

18.3 Σε περίπτωση που θα παραστεί ανάγκη ανεγκύσεως σκάφους πριν από την έναρξη του αγώνα, είναι δυνατόν η ανεγκύση να γίνει στον χώρο της προβλήτας του ΠΟΙΑΘ, με την προϋπόθεση ότι θα εξευρεθεί η κατάλληλη βάση.

18.3.1 Τα έξοδα του γερανού και του βοηθητικού προσωπικού θα καταβάλλονται από κάθε σκάφος.

ΦΙΛΟΞΕΝΩΝ ΟΜΙΛΟΣ: Ναυτικός όμιλος Σύρου.

Ο Οργανωτής Όμιλος εκφράζει τις ευχαριστίες του προς το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας και το Πολεμικό Ναυτικό, το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, το Υπουργείο Αιγαίου, την Γενική Γραμματεία Αθλητισμού και την Ελληνική Ιστιοπλοϊκή Ομοσπονδία, με την συμπαράσταση των οποίων θα εξασφαλισθούν διευκολύνσεις προς τους συμμετέχοντες.

ΙΟΡ (ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑ)

ΣΚΑΦΟΣ	ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	ΟΜΟΣ	ΚΛΑΣΗ	ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΘΕΣΗ		ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΑΤΑ ΓΕΝΩΝ	
				ΦΑΛΗΡΟ ΥΔΡΑ	ΥΔΡΑ ΦΑΛΗΡΟ	ΚΑΤ'ΕΡΑ	ΓΕΝΩΝ
HATI IV	ΧΑΤΖΗΠΑΥΛΗΣ Η.	ΝΟΑ	III	4	3	3	3
GEO III		ΝΙΚ	IV	6	5	5	5
MASTER BLASTER	ΜΑΤΖΑΡΗΣ Α.	ΠΟΛΘ	IV	1	1	1	1
ALALOU	ΣΠΟΥΡΗΣ Ν.	ΠΟΛΘ	IV	3	4	4	4
ΠΑΝΔΑΙΜΟΝΙΟ	ΛΟΓΟΘΕΤΗΣ Α.	ΙΟΠ	VI	2	2	2	2

ΙΟΡ (ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ)

IXIS AFIXIS	ΕΡΤΣΟΣ Γ.	ΝΟΑ	I	3	1	2	2
MARIELINA II	ΚΥΡΙΑΚΙΔΗΣ Σ.	ΝΑΟΒ	II	5	8	7	9
ΦΑΙΔΡΑ				2	3	3	3
SUGAR	ΒΑΣΙΛΟΠΟΥΛΟΣ Γ.	ΝΟΑ	II	1	2	1	1
STAR POINT	ΜΑΖΑΡΑΚΗΣ Σ.	ΝΟΤΚ	II	4	9	6	8
MELISSA	ΚΑΦΕΤΣΙΔΑΚΗΣ Κ.	ΙΟΠ	III	9	5	8	11
EASTER SAIL	ΖΑΓΚΟΣ Κ.	ΝΟΒ	III	8	4	4	4
ALSOUMA	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ Θ.	ΠΟΛΘ	III	7	7	9	10
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ	ΣΜΥΡΝΑΙΟΣ	ΠΟΛΘ	III	6	6	5	5
MARFLOR	ΒΟΥΤΗΡΑΣ Μ.	ΝΟΚ	IV	1	3	1	7
SHOUKI	ΓΟΥΒΑΝΟΓΛΟΥ Θ.	ΝΑΟΒ	IV	4	1	2	6
X-13	ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΣ Δ.	ΝΟΑ	IV	3	2	3	12
ASSOS	ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΣ	ΝΟΠΦ	IV	2	4	4	14
ANYTHING TOO	ΤΣΑΝΤΩΝΗΣ Κ.	ΝΟΑ	V	1	1	1	13
KALISTI	ΓΚΙΚΑΣ Α.	ΑΝΟΓ	V	2	2	2	15
ELSPETH	ΣΟΤΟΠΟΥΛΟΣ Χ.	ΠΟΛΘ	VI	5	3	3	16
KALVA	ΠΑΣΙΜΑΔΗΣ Ν.	ΝΟΤΚ	MNI	5	4	4	14

Ε.Α.Θ.

DE-MALO-X	ΠΑΠΑΛΑΚΗΣ Γ.	ΟΣΦΠ	I	5	4	5
GIINJA	ΑΥΓΟΥΣΤΙΝΟΣ Δ.	ΙΟΠ	I	1	7	4
SIDHARTA	ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ Α.	ΝΟΑ	I	4	1	1
ALUPINO	ΜΠΟΝΑΣ Σ.	ΝΑΣ	II	9	8	8
MELITI	ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ Γ.	ΝΟΑ	II	3	2	3
CHRISTINA	ΔΗΜΗΤΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ Α.	ΠΟΛΘ/ΧΑΛ	II	7	5	6
ΦΑΙΔΡΑ	ΧΡΗΣΤΑΚΟΠΟΥΛΟΣ Ι.	ΠΟΛΘ	II	-	-	-
IRENE EMILENE	ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ Γ.	ΝΑΣ	II	10	10	10
CHRISTOFER COLOMBUS	JOERGENSEN AKSEL	II	II	10	10	9
PIX LAX	ΒΑΣΙΛΑΚΟ Δ.	ΝΟΑ	II	6	6	7
ANABELLA	ΦΕΡΑΝΤΙΝΟΣ Σ.	ΝΟΑ	II	2	3	2
TUTTI FRUTTI	ΤΖΑΚΟΣ Γ.	ΙΟΠ	III	1	2	1
ASTREUS	CARASSO D.	ΝΟΒ	III	11	1	3
ΣΥΝΕΦΟΥΛΑ	ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ Η.	ΠΟΛΘ	III	11	11	13
SUMMER MELODY	ΓΙΑΝΝΙΔΗΣ Γ.	ΠΟΛΘ	III	6	7	7
GERALDINE	ΠΑΠΑΧΑΡΑΛΑΜΠΟΥΣ Χ.	ΝΑΣ	III	11	8	10
SUMMER WIND	ΜΠΟΝΑΣ Γ.	ΝΑΣ	III	11	6	9
MARFARITA MIA	ΜΠΟΝΑΣ Α.	ΙΟΠ	III	11	11	12
WATER GIPSY	ΜΑΡΑΓΚΟΥΔΑΚΗΣ Ι.	ΠΟΛΘ	III	11	11	11
SAMOA	ΣΤΡΟΥΖΑΣ Π.	ΠΟΛΘ	III	2	3	2
OREANTHI	ΓΡΗΓΟΡΟΠΟΥΛΟΣ Σ.	ΠΟΛΘ	III	3	10	8
ΧΡΕΤΙΝΑ	ΣΚΟΚΟΣ Κ.	ΙΟΠ	III	4	5	4
IVANOS	ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗΣ Τ.	ΝΟΑ	III	3	9	5
TRIANA II	ΛΕΩΝΙΔΟΠΟΥΛΟΣ Α.	ΝΟΑ	III	11	4	6
CATA DIVA	ΠΑΤΣΑΒΟΣ Χ.	ΠΟΛΘ	IV	17	10	1
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ	ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΙΩΤΗΣ Κ.	ΠΟΛΘ	IV	57	57	17
HIMERA	ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΙΟΥ Ε.	ΝΟΑ	IV	11	12	4
ΠΟΥΛ	ΣΥΡΜΑΛΕΝΟΣ Ι.	ΠΟΛΘ	IV	41	41	16
ALTAN	ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ Α.	ΙΟΠ	IV	12	9	3
SEA BIRD	ΣΠΑΝΟΥΔΑΚΗΣ Μ.	ΝΟΤΚ	IV	41	39	12
ELECTRA	ΛΑΡΜΑΚΟΠΟΥΛΟΣ Σ.	ΝΟΤΚ	IV	13	11	11
FLAMINGO	ΜΠΑΧΑΣ Α.	ΠΕΚΕΒ	IV	13	13	15
GOUDALIN	ΖΥΓΟΜΑΛΑΣ	ΑΝΟΓ	IV	4	1	2
ΑΛΚΥΟΝ II	ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ Γ.	ΝΑΟΒ	IV	6	6	6
EQUINOX	ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ	ΠΟΛΘ/ΧΑΛ	IV	13	9	9
ARTEMIS	ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ Ζ.	ΝΟΑ	IV	13	8	8
JOSIE II	ΑΓΑΘΟΣ Δ.	ΠΟΛΘ	IV	1	2	1
EBANTA	ΠΑΓΟΥΛΑΤΟΣ Κ.	ΝΟΤΚ	IV	13	7	7
LAST LOVE	ΓΕΡΑΡΔΟΣ Ι.	ΠΟΛΘ	IV	13	13	14
ARMANDA	ΑΡΝΑΟΥΤΟΓΛΟΥ Ν.	ΠΟΛΘ	V	13	13	13
MAYA	ΚΟΚΚΕΤΣΙΔΗΣ	ΙΟΠ	V	13	10	10
FRANK MARY	ΡΟΥΣΣΟΣ Γ.	ΠΟΛΘ	VI	11	9	9
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΑΝΤΖΟΥΛΑΣ Δ.	ΝΟΤΚ	VI	11	11	17
NATASSA	ΠΑΠΑΔΕΟΔΩΡΟΥ Τ.	ΝΟΤΚ	VI	1	1	1
ΛΕΥΚΟΣ ΠΗΓΑΣΟΣ	ΧΡΗΣΤΑΚΗΣ Χ.	ΝΑΟΒ	VI	11	11	16
TRIANA 2	ΦΙΟΡΑΚΗΣ Μ.	ΝΟΤΚ	VI	11	11	15
KARSANA	ΣΑΡΑΝΤΙΔΗΣ Γ.	ΙΟΠ	VI	11	7	7
ΔΗΜΕΡΑ	ΕΜΒΛΑΔΟΜΕΝΟΣ	ΠΟΛΘ	VI	11	11	14
MAROUSELLA	ΖΑΚΚΑΣ Θ.	ΝΑΣ	VI	11	11	13
MYPTO	ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ Α.	ΠΟΛΘ	VI	11	10	3
DICK XI	ΣΑΜΟΘΡΑΚΗΣ Η.	ΝΟΑ	VI	11	11	12
GIORGINO	ΠΑΤΡΙΑΡΧΕΑΣ	ΑΝΟΓ	VI	11	10	10
ΑΓ. ΚΥΡΙΑΚΗ	ΝΙΚΟΛΟΥΔΗΣ Μ.	ΙΟΠ	VI	11	8	8
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	ΑΝΤΩΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ Ι.	ΣΕΑΝΑΤΚ	VI	11	11	11
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	ΞΑΝΘΑΚΟΣ Κ.	ΝΟΤΚ	VI	11	5	5
ΟΕΤΡΙΑ	ΓΑΛΩΤΟΣ Δ.	ΝΟΤΚ	VI	11	2	2
KOKI	ΑΡΑΓΗΣ Κ.	ΝΟΤΚ	VI	11	6	6
ΧΑΡΑ	Χ' ΑΓΑΝΟΓΛΟΥ Ι.	ΙΟΠ	VI	11	4	4



Στον αγώνα της ΥΔΡΑΣ



Στο λιμάνι της ΥΔΡΑΣ..





ΜΙΑ ΠΟΛΥ ΠΡΟΣΦΑΤΗ ΚΑΙ ΣΧΕΔΟΝ ΑΓΝΩΣΤΗ ΔΡΑΣΗ ΤΟΥ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

του Γ Κρέμου
Αντιπλοιάρχου Π.Ν.
Πρόλογος

Η εισβολή των Τούρκων στην Κύπρο τον Ιούλιο του 1974, αποτελεί ένα πολιτικο-στρατιωτικό γεγονός, το οποίο είναι ακόμη πολύ νωρίς για να περιέλθει στις αρμοδιότητες της Ιστορίας, η οποία πάντοτε περιμένει μέχρις ότου πάθι, μιση και συμφέροντα χωνέψουν στο παρελθόν μιας τουλάχιστον

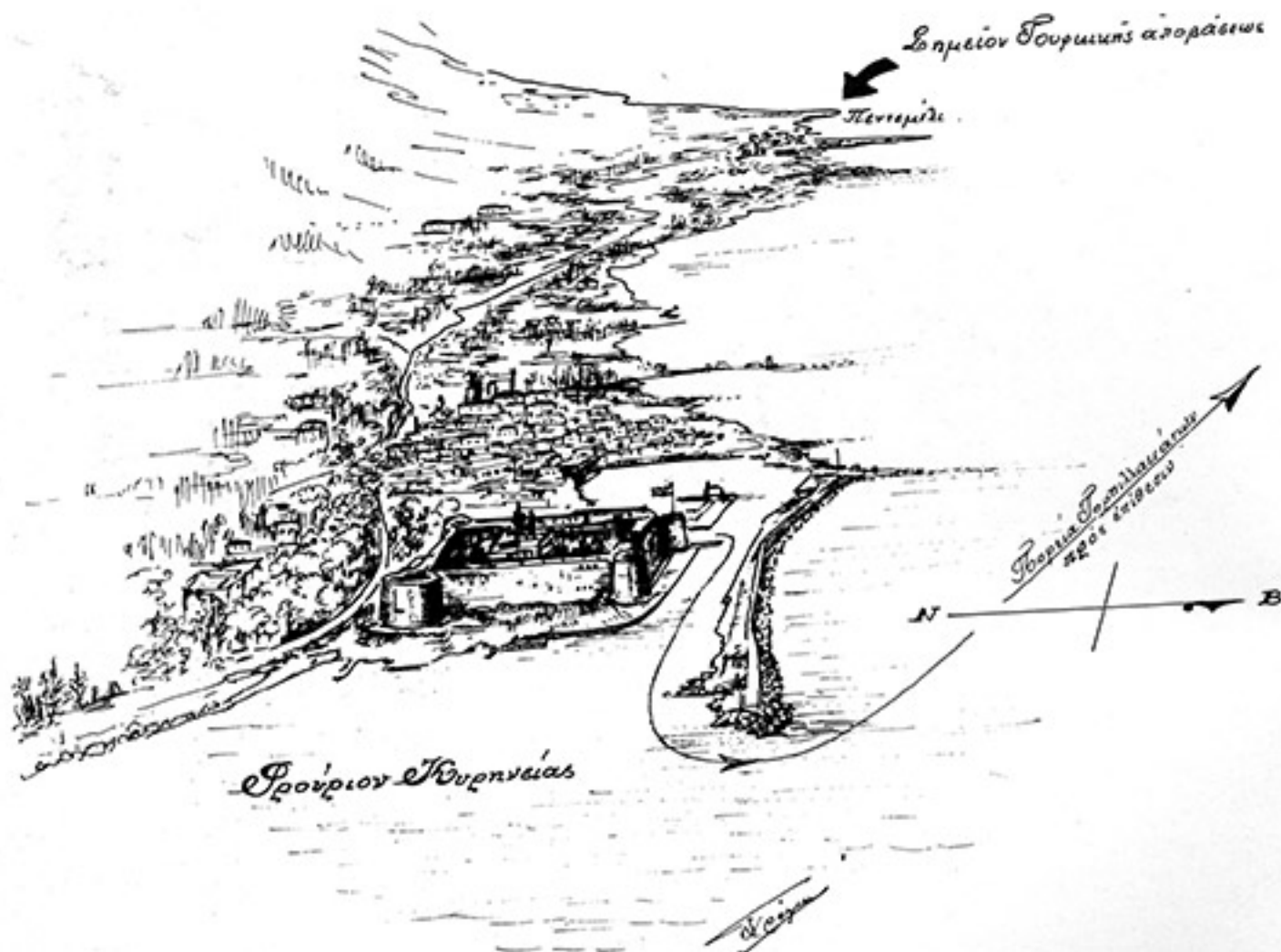
προηγούμενης γενεάς.

Το όλο θέμα βρίσκεται ακόμη σε μια κατάσταση δυναμικών εξελίξεων και αντιδράσεων τόσο στον ελληνικό όσο και τον διεθνή στίβο, όπου εξακολουθούν να αντιμάχονται, το δίκαιο με το άδικο, το ισχυρό με το ανίσχυρο και το συμφέρον με το ασύμφορο. Υπουργοί, Πρωθυπουργοί, Αρχηγοί Κρατών, η ΕΟΚ, τα Ηνωμένα Έθνη, η

Επιτροπή ανθρωπίνων δικαιωμάτων και ο Σιμόν Περέζ ντε Γκουαγιάρ, πηγαινοφέρνουν για να βρουν μια άκρη, γύρω από ένα δύστυχο νησί, που η μοίρα το αγκυροβόλησε στο σημείο συγκλίσεως των πορειών, αυτών που πάντοτε έσπευδαν για δόξα, κατάνκτηση, ισχύ ή πλιάτσικο, είτε αυτοί λεγόntonσαν Καταλάνοι, είτε Σαρακηνοί, είτε Φράγκοι, είτε Τούρκοι.

Τα γεγονότα του 1974 δεν ήταν τίποτε άλλο παρά μια ακόμη μικρή πτυχή στα πάρα πολλά παρόμοια και ακόμη χειρότερα επεισόδια, με τα οποία γεμίζουν οι σελίδες της Ιστορίας της Κύπρου. Για τη συμμετοχή της Ελλάδος σε αυτή την αναβράζουσα γωνιά του Ελληνισμού, δεν έχουν βγει ακόμη σαφή συμπεράσματα.

Ο πολυθρύλητος «Φάκελος



της Κύπρου» δεν γνωρίζουμε μέχρι αυτή τη στιγμή, κατά πόσο αποτελεί μύθο ή πραγματικότητα. Είναι πάντως βέβαιο, ότι η Ιστορία, «εν καιρώ» και με την ησυχία της, θα βρει αυτούς που επέδειξαν αμέλεια, λιποψυχία, συμβατικότητα, ίσως και τους ενδεχομένους Εφιάλτες.

Η Ιστορία όμως δεν μπορεί να κρύβει ακόμη πράξεις θάρρους, ευψυχίας και αυτοθυσίας μερικών αδέκαστων Ελλήνων, που βρέθηκαν εκεί τυχαία χωρίς κανένα απολύτως κίνητρο, εκτός από τα ιδανικά τα οποία ήταν ταγμένοι να υπηρετούν.

Μεταξύ αυτών ήτο και μια δραξ αξιωματικών, υπαξιωματικών και ναυτών του Πολεμικού Ναυτικού, για τους οποίους γράφω αυτό το αφιέρωμα.

Εναντίον ενός Στόλου

«...και περισσότερη τιμή τους πρέπει όταν προβλέπουν (και πολλοί προβλέπουν) ότι ο Εφιάλτης θα φανεί και οι Μήδοι επιτέλους θα διαβούν»

Κ. Καβάφης
Θερμοπύλαι

Πριν εκδηλωθεί η Τουρκική εισβολή, η Κύπρος διέθετε μια υποτυπώδη ναυτική δύναμη που αποτελείτο από 6 μικρές τορπιλλακάτους και μια ακταιωφό, επανδρωμένες κατά το πλείστον από εθελοντάς του Ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού. Οι τορπιλλάκατοι ήταν ρωσικής ναυπηγήσεως και κατασκευής, με ολικό μήκος 19 μέτρων, εκτόπισμα 25 τόνων και οπλισμό δυο τορπιλλοσωλήνων, εκατέρωθεν της γεφύρας και ενός μικρού πυροβόλου της μισής ίντσας, στην πρόμη. Το πλήρωμά τους αποτελείτο συνολικά από 10 άνδρες, το μόνο τους δε πλεονέκτημα ήταν η υψηλή ταχύτητά τους, που έφθανε τους 50 κόμβους.

Από την Τετάρτη 17 Ιουλίου 1974, διάφορες συγκεχυμένες πληροφορίες έφεραν μια μεγάλη τουρκική δύναμη 60 περίπου πλοίων, εν πλω, βορείως της Κύπρου, υπό το πρόσχημα ναυτικών ασκήσεων.

Την Παρασκευή, 19 Ιουλίου, επειδή όλες οι ενδείξεις κατέληγαν στη βεβαιότητα ότι η δύναμη αυτή πλησιάζει την Κύπρο, δύο από τις έξι τορπιλλακάτους, οι Τ1 και Τ3, διετάχθησαν να μετασταθμεύσουν, στο Ναυτικό Σταθμό της Κυρήνειας, που βρίσκεται στο μέσον περίπου της βορείας ακτής της Κύπρου.

Ο Ναυτικός Σταθμός είχε εγκατασταθεί μέσα στο επιβλητικό μεσαιωνικό φρούριο της εισόδου του λιμανιού, οι δε τορπιλλάκατοι παρέβαλαν κάτω από τα τείχη του.

Κυβερνήτης της Τ3 ήταν ο Υποπλοίαρχος Λευτέρης Τσομάκης Π.Ν. που για όσους τον γνώριζαν από τη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων, ήταν ένας γαλήνιος, πρoός και σεμνός, αξιωματικός, που κάθε άλλο παρά έδινε την εντύπωση του υλικού από το οποίο κατασκευάζονται οι ήρωες.

Κυβερνήτης της Τ1 ήταν ο νεαρός έφεδρος Σημαιοφόρος Βερύκιος Π.Ν. Μόλις οι δύο τορπιλλάκατοι έπεσαν δίπλα, οι λαμβανόμενες πληροφορίες γινόντουσαν όλο και πιο ανησυχητικές και στις οκτώμισι το βράδυ άρχισε πλέον να διαγράφεται η πιθανότητας τουρκικής αποβάσε-

ως ανά πάσαν στιγμήν. Οι δύο τορπιλλάκατοι ήλθον σε άμεσο ετοιμότητα δράσεως. Πέρασαν τα μεσάνυχτα σε αγωνιώδη αναμονή και οι πρώτες ώρες του Σαββάτου 20 Ιουλίου ώδευαν σταθερά προς το Λυκαυγές, καμία όμως διαταγή απόπλου δεν ελήφθη από την κεντρική Διοίκηση, ώστε οποιαδήποτε δράση των τορπιλλακάτων να γίνει τουλάχιστον με την κάλυψη του σκότους με περισσότερες πιθανότητες αιφνιδιασμού.

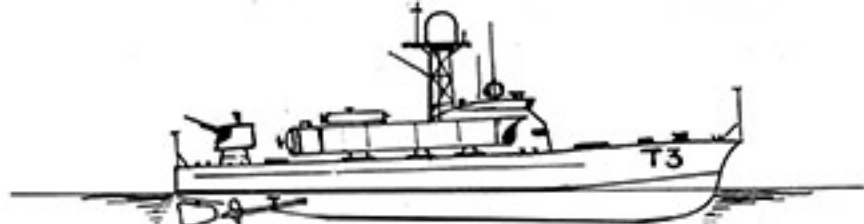
Όρα 04.00, ο Υποπλοίαρχος Τσομάκης φώναζε τον Διοικητή του Ναυτικού Σταθμού, Αρχικελευστή Πυροβολητή Τριαντάφυλλο Γαλιάτσο Π.Ν. και του είπε ότι θα αποπλεύσει άνευ αδείας για να παρακολουθήσει τις κινήσεις της τουρκικής δυνάμεως, του ζήτησε δε να προσέχουν τις κινήσεις του από το Φρούριο.

Ο ορίζοντας στην ανατολή άρχισε σιγά-σιγά να γίνεται προάγγελος της αυγής και καθώς το φως απλωνόταν, ξαφνικά και ώρα 04.45 κόματα μαχητικών αεροσκαφών, χαμηλά από τη θάλασσα, άρχισαν να βομβαρδίζουν λυσσασμένα το Φρούριο και την γύρω περιοχή. Μέσα στο θόρυβο και τις εκρήξεις ώρα

05.00 ο Λευτέρης Τσομάκης αποπλέει εσπευσμένως με την Τ3 και την Τ1 ακολουθούσα σε γραμμή παραγωγής. Πριν λύσει τους κάβους, φώναζε στον Αρχικελευστή Γαλιάτσο: «Πυράρχα, τρέχα να επανδρώσεις το πυροβόλο του Δυτικού πύργου του Φρουρίου και να μας καλύψεις. Βγαίνουμε για επίθεση». Η τουρκική αρμάδα φαινόταν πια καθαρά στον ορίζοντα επιβλητική και μεγαλόπρεπη να πλησιάζει την ακτή δυτικώς του Φρουρίου της Κυρήνειας. Από εκείνη τη στιγμή και πέρα, το ημερολόγιο της Ναυτικής βάσεως περιγράφει τα εξής δραματικά γεγονότα:

Όρα 05.15. Ο κυβερνήτης της Τ3 αναφέρει ότι και οι δύο τορπιλλάκατοι προσβάλλονται υπό αεροσκαφών κατά των οποίων βάλλουν με τα πυροβόλα τους και προσθέτει: «Επιτίθεμαι κατά της νηοπομπής διά τορπιλλών». Του αντισσημαίνουμε: «Καλή τύχη».

Όρα 05.16. Η τορπιλλάκατος Τ1 αναφέρει ότι εβλήθη από τον εχθρό. Μια μηχανή και το πηδάλιον ετέθησαν εκτός. Μαύρος καπνός την έχει τυλίξει. Ο κυβερνήτης, ο υπαρχος, ο πρώτος μηχανικός και



ΤΟΡΠΙΛΛΑΚΑΤΟΣ ΤΥΠΟΥ Ρ4 (Τού ιδίου τύπου εί Τ1 και Τ3)

ΡΩΣΙΚΗΣ κατασκευής.

Όψις : 25 τόνοι

Όλικον μήκος : 19 μέτρα.

Όπλισμός : 2 τορπιλλοσωλήνες 18"
1 πυροβόλον 0,5"

Ταχύτης : 50 κόμβοι.

Πλήρωμα 10 : 1 Αρχιπλοίαρχος.
4 Υπαξιωματικοί
5 Ναύται.

Δεσφ

η ομοχειρία του πυροβόλου κείτονται τραυματισμένοι. Τελικά, η Τ1 βυθίζεται 2 μίλια από την ακτή, ενώ η Τ3 εξακολουθεί μόνη της την προσπάθεια.

(Σημ.: Ευτυχώς το πλήρωμα της Τ1 κατόρθωσε με υπεράνθρωπες προσπάθειες να φθάσει κολυμπώντας στην ξηρά, μαζί με τους τραυματίες).

Ωρα 05.23. Η Τ3 αναφέρει απόσταση από το στόχο 4000 υάρδες και ότι βάλλεται συνεχώς από αεροσκάφη στα οποία προσετέθηκαν τώρα και τα πυροβόλα 5 ιντσών των τουρκικών αντιτορπιλικών. Ο κυβερνήτης πλέει ελίγδην για αποφυγή τους.

Ωρα 05.25. Η τορπιλλάκατος Τ3 αναφέρει απόσταση από το στόχο 2000 υάρδες.

Ωρα 05.26. Η επαφή ραδιοτηλεφώνου με την Τ3 διακόπτεται.....

Δεν είναι γνωστό εάν την Τ3 βρήκαν πρώτα οι ρουκέτες των αεροσκαφών ή τα βλήματα των ναυτικών πυροβόλων του εχθρού. Πάντως, θα έπρεπε ο πηδαλιούχος και ο κυβερνήτης, στη γέφυρα, να ήταν ήδη νεκροί, όταν την είδαν φλεγόμενη και ακυβέρνητη να διαγράφει τρεις κύκλους πριν εξαφανισθεί κάτω από τα κύματα.

Ο κυβερνήτης Υποπλοίαρχος Τσομάκης και το πλήρωμα, Αρχικελευστής Α. Βιτουλαδίτης, Κελευστής Κ. Καρέτσος, Κελευστής Ν. Δερβιτσιώτης και οι ναύτες Ε. Κουτσουράδης, Ν. Στιβακτάς, Χ. Καραφυλλίδης, Φ. Φιέρος και Χ. Κεφαλλονίτης, ακολούθησαν την Τ3 στον υγρό τάφο της.

Μόνο ένας, ο Αρχικελευστής Διονύσης Μαγέτος παρέμεινε στην επιφάνεια και κατόρθωσε να φθάσει κολυμπώντας την ακτή.

Ίσως ο καλύτερος επικηδεύς για τον Υποπλοίαρχο Λευτέρη Τσομάκη ήταν οι λέξεις ενός συναδέλφου και συμμαθητού του: «Ήταν από εκείνους τους ανθρώπους που πεθαίνουν όχι όταν μπορούν, αλλά όταν πρέπει».

Ναυτικός σταθμός Φρουρίου Κυρήνειας

«Το μεν παραδούναι σοι την πόλιν έργον εμόν ουκ εστί ουδενός δε εκ των παρ επιδημούντων εν τη πόλει ταύτη...»

Κωνσταντίνος

Παλαιολόγος

Επιστολή προς τον

ΜΩΑΜΕΘ τον Πορθητή

23 Μαΐου 1453

Με τον απόπλου των δύο τορπιλλακάτων, ο Αρχικελευστής Γαλιάτσος διέταξε τους άντρες του φρουρίου να λάβουν τις θέσεις μάχης.

Ο οπλισμός του φρουρίου συνίστατο από δύο πυροβόλα OERLIKON διαμετρήματος 20 χμ. δύο BROWNING της μισής ίντσας και τον φορητό οπλισμό εκάστου, δηλαδή Τυφέκια και χειροβομβίδες.

Καθ' όλη τη διάρκεια του Σαββάτου 20 Ιουλίου, το φρούριο και η Κυρήνεια δέχονται αεροπορικές επιθέσεις, ενώ η τουρκική αρμάδα βομβαρδίζει με τα πυροβόλα της τις ακτές όπου πρόκειται να εξαπολυθεί η αμφίβια έφοδος. Στην πόλη επικρατεί πανικός και ο πληθυσμός αλλόφρων την εγκαταλείπει. Μόνο το φρούριο της Κυρήνειας ανθίσταται, κατορθώνει δε μάλιστα με τα μικρά πυροβόλα του να καταρίψει και ένα τουρκικό αεροσκάφος.

Καθ' όλη τη διάρκεια της νύκτας ο ορμηγός της μάχης συνεχιζόταν ενώ πυρκαγιές και εκρήξεις διέκοπταν κάθε τόσο τα σκοτάδια.

Όταν ξημέρωσε η Κυριακή 21 Ιουλίου οι αεροπορικές επιθέσεις κατά του φρουρίου επανελήφθησαν, ενώ οι υπερασπιστάι του διεπίστωναν ότι τα τουρκικά στρατεύματα είχαν αποβιβασθεί στη άκρα Πεντεμίλι, δυτικώς της Κυρήνειας και παρά την ηρωική αντίσταση της μικρής εθνοφρουράς φαινόταν να πλησιάζουν σταθερά την πόλη.

Στις δέκα το βράδυ ο Διοικητής του φρουρίου Αρχικελευστής Γαλιάτσος διαπιστώνει ότι τα πυρομαχικά ελαττώνονται και στέλνει τρεις άντρες προς τις Ελληνικές γραμμές να φέρουν περισσότερα. Σε δυο ώρες επιστρέ-

φουν με 25 μόνο χειροβομβίδες.

Όλο το βράδυ της Κυριακής, οι μάχες συνεχιζόντουσαν όλο και πιο κοντά στο φρούριο.

Με την αυγή της Δευτέρας 22 Ιουλίου τα τουρκικά στρατεύματα εισήρχοντο στην Πόλη της Κυρήνειας, και μέχρι το μεσημέρι το φρούριο περικυκλώθηκε από στρατό και άρματα μάχης.

Οι υπερασπιστάι του παρεξενεύτηκαν όταν είδαν ένα από τα προηγούμενα τανκς να έχει Ελληνικά εμβλήματα. Ξεθάρρεψαν και τρεις άνδρες, ο ναύτης Αντώνης Αντωνίου μαζί με δύο εφέδρους βγήκαν από την πύλη, οπότε αμέσως πετάχτηκαν Τούρκοι στρατιώτες και τους συνέλαβαν. Ο Αρχικελευστής Γαλιάτσος διέταξε να μην εκδηλωθεί καμία απολύτως αντίδραση και οι άντρες του παρέμειναν κρυμμένοι με το χέρι στη σκανδαλη. Οι Τούρκοι έτσι νόμισαν ότι το φρούριο είναι πια δικό τους και άφοβα πλησίασαν για να μπουν μέσα.

Την ώρα όμως που έφθαναν κάτω από τα Τείχη οι άνδρες του Ναυτικού σταθμού άρχισαν λυσσαλέο πυρ με όλα τους τα μέσα. Οι Τούρκοι υποχωρούν, δύο από τα άρματα τους τινάζονται στον αέρα από χειροβομβίδες και ανταποδίδουν τα πυρά χτυπώντας με μανία το κάστρο με σκοπό να γκρεμίσουν το τείχος και να δημιουργήσουν ρήγμα εισόδου. Οι άνδρες όμως του Ναυτικού αντιστέκονται με επιτυχία και με υπεράνθρωπες προσπάθειες τους κρατούν σε απόσταση. Μέσα στο ινφέρνη της μάχης κτυπάει το τηλέφωνο. Από την Διοίκηση λένε ότι έγινε εχειρία.

Ο Γαλιάτσος απαντά ότι προτίθεται να αμυνθεί του φρουρίου και δεν το παραδίδει, λέγοντας χαρακτηριστικά ότι «εδώ θα ξαναγίνει το Σούλι». Η Διοίκηση συμφωνεί με τη θαρραλέα απόφαση, συγγαίρει τον Γαλιάτσο και του ζητάει να τηρεί συνεχή επαφή μαζί τους.

Σε λίγη όμως ώρα κάθε επικοινωνία με τηλέφωνο και ασύρματο διακόπτεται. Ενώ

τα πυρομαχικά κοντεύουν να εξαντληθούν, οι άνδρες του φρουρίου προετοιμάζουν την άμυνά τους με κάθε μέσο. Έχουν μείνει μόνο δέκα χειροβομβίδες, γι' αυτό ο Γαλιάτσος δίνει εντολή να κατασκευάσουν αυτοσχέδιες βόμβες Μολότωφ γεμίζοντας μπουκάλια με βενζίνη από το αυτοκίνητο του Ν. Σταθμού.

Οι Τούρκοι έχουν απομακρυνθεί και προετοιμάζουν την αντεπίθεσή τους. Στην πραγματικότητα δεν γνώριζαν τον αριθμό και τα μέσα των αμυνομένων και παρ' όλο ότι ανέκριναν εντατικά τους τρεις συλληφθέντες, αυτοί αρνήθηκαν επίμονα να παρουσιάσουν την πραγματική εικόνα του φρουρίου. Βράδιασε και οι πυροβολισμοί από διάφορα σημεία της Κυρήνειας ακούγονται όλο και αραιότεροι. Οι τελευταίοι αποκομμένοι εθνοφρουροί έδιναν την τελευταία απέλπιδα μάχη τους. Το ραδιόφωνο εσίγησε και καμία πλέον επικοινωνία δεν υπήρχε με τον έξω κόσμο. Την κλαγή των όπλων διαδέχτο η ησυχία του θανάτου. «Η πόλις εάλω». Για μια ακόμη φορά το εφιαλτικό μήνυμα κυρίευε τις Ελληνικές ψυχές.

Παρ' όλα αυτά, στο φρούριο επικρατεί πνεύμα αυτοθυσίας και υψηλό αγωνιστικό φρόνημα. Οι άνδρες στις θέσεις μάχης παραμένουν άγρυπνοι όλη τη νύχτα με το όπλο στο χέρι. Οι ώρες διαδέχονται η μία την άλλη μέσ' στο σκοτάδι, την αγωνία και την προσμονή του τέλους. Μέσα στην σιγή ακούστηκε η φωνή ενός υπαξιωματικού: «Νάχαμε τουλάχιστο τον Τζέκο μας... θα είχαμε τον καλύτερο φρουρό, που θα ειδοποιούσε έγκαιρα». Ο Τζέκος ήταν ο αγαπητός σκύλος του Ναυτικού Σταθμού, σπανίας αντιλήψεως και εξυπνάδας, η μαस्कώτ του φρουρίου. Είχε πια συνηθίσει το πρόγραμμα της εγέρσεως των ασκήσεων, του συσσιτίου κ.λπ. μαζί με τους άνδρες. Πριν από την τουρκική απόβαση, όλη τη νύχτα — με το κεφάλι ψηλά, ούρλιαζε πένθιμα, σαν να προάγγελλε τη συμφορά. Την άλλη μέρα, μέσα στις εκρήξεις και τους

καπνούς της μάχης στάθηκε για λίγο αναποφάσιτος κοντά στις τορπιλλακάτους και τη στιγμή που έλυναν τους κάβους, το πιστό ζώο πήδησε μέσα στην Τ3 του Υποπλοιάρχου Τσομάκη, λες και ήθελε να προτάξει και αυτός κατά του εχθρού τα δόντια του συμβάλλοντας έτσι με ό,τι διέθετε, στον φτωχό οπλισμό της τορπιλλακάτου. Τώρα βρίσκονταν μαζί τους στο βυθό της θάλασσας.

Ενώ χάραζε η αυγή της Τρίτης 23 Ιουλίου, η Κυρήνεια ήταν πλέον νεκρή και πνιγμένη στο αίμα των τελευταίων υπερασπιστών της.

Όταν ξημέρωσε για καλά Τούρκοι στρατιώτες σε μια απόσταση γύρω από το φρούριο καλούσαν τους υπερασπιστές του να πετάξουν τα όπλα και να παραδοθούν. Οι αεροπορικές επιθέσεις δεν επανελήφθησαν και η τουρκική ναυτική δύναμη είχε αποσυρθεί και δεν φαινόταν πια στον ορίζοντα. Γύρω στις 09.15 μια θαρραλέα Ελληνοκυπρία, η Ήβη Ιωαννίδη, περιφρονώντας κάθε κίνδυνο, φθάνει αθέατη στο φρούριο και αναφέρει ότι ισχυρές τουρκικές δυνάμεις αρμάτων μάχης και πεζικού, προετοιμάζουν την τελική επίθεση κατά του φρουρίου.

Υπό αυτές τις προϋποθέσεις και πρακτικά χωρίς πυρομαχικά, ο Γαλιάτσος αποφασίζει έξοδο.

Με σπάνια νυχαιμία και οργανωτικό πνεύμα, διατάσσει την καταστροφή, αρχείων, ασυρμάτων και πυροβόλων και χωρίζει τους άντρες σε τρεις ομάδες με έναν υπαξιωματικό επικεφαλής.

Η έξοδος θα γινόταν από μια μυστική υπόγεια στοά του μεσαιωνικού φρουρίου που έβγαζε ανατολικά κοντά στην ακτή.

Στις 10:00 ξεκίνησε η πρώτη ομάδα και οι επόμενες σε διαστήματα 10 λεπτών. Στο φρούριο παρέμεινε...ένας. Ο Αρχικελευστής Χ. Γιαβρούτας ο οποίος συνελήφθη και έκανε 3 μήνες σε φυλακή στην Τουρκία. Μόλις βγήκε η πρώτη ομάδα, έπεσε σε μια διμοιρία Τούρκων στρατιω-

τών με τους οποίους συνεπλάκη και τους εξουδετέρωσε με χειροβομβίδες.

Στην αρχή οι άνδρες προχωρούν τροχάδην αργότερα όμως, η πορεία γίνεται πολύ αργά και με προφυλάξεις για να μην επισύρουν την προσοχή των Τούρκων που βρίσκονται παντού. Ένα ζευγάρι ηλικιωμένων Κυπρίων τους προσφέρει νερό. Για να αποφύγουν τα ναρκοπέδια κοντά στην ακτή, Οι ομάδες τρέπονται προς Νότον και σε λίγο η πορεία συνεχίζεται επάνω στις πλαγιές και τα πυκνά δάση του όρους Πενταδάκτυλος. Τελικά φθάνουν στο 12ο Τακτικό Τάγμα Κυθρέας μεταφέροντας μαζί τους όλο τον οπλισμό τους καθώς και τον άρρωστο Σημαιοφόρο Πετρόπουλο.

Επίλογος

Μέσα σε μια ατμόσφαιρα χάους που δημιουργήσαν τα μεγάλα λάθη και τα μεγάλα πάθη, δύο αξιωματικοί και ελάχιστοι υπαξιωματικοί και ναύτες του Πολεμικού Ναυτικού, μακριά από την πατρίδα, μόνοι και χωρίς οδηγίες ή κατευθύνσεις, αντέταξαν τον πενιχρό οπλισμό τους και δύο μικρές τορπιλλακάτους, εναντίον μαχητικών αεροσκαφών, αρμάτων μάχης και των πυροβόλων ενός στόλου και μέσα από το θόρυβο της ευτελούς καθημερινότητας, άκουσαν την ασίγηστη μέσα στους αιώνες, φωνή της φυλής.

«Ο μὲν μάλλα τηλόθι πάτρης ἐφθιτ' ἐμοί δε δῆσεν ἀρῆς ἀλητήρα γενέσθαι».

«Εκείνος χάθηκε μακριά πολύ απ' την πατρίδα χωρίς εμένα δίπλα του να διώξω την κατάρα».

(Ομήρου Ιλιάς-
(Θάνατος του Πατρόκλου)

**Αντιπλοίαρχος
Γ.Π. Κρέμος Π.Ν.**

Υ.Γ. Όλα τα στοιχεία αυτού του άρθρου καθώς και ορισμένες αυτούσιες περικοπές πήρα από το θαυμάσιο άρθρο «Το χρονικό της Κυρήνειας» που έγραψε στο περιοδικό του Π.Ν. «Ναυτική Επιθεώρηση» ο αγαπητός μου φίλος και κυβερνήτης του αντιτορπιλικού «ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ» Αντιπλοίαρχος Δημήτρης Μαγιάντης Π.Ν.

Πειραιάς 30-3-1990

**Προς Ναυτικούς Ομίλους &
Ναυτ/κά σωματεία
(ΠΟΙΑΘ)**

**Θέμα: Ρύπανση θάλασσας και
ακτών με απορρίμματα**

Κύριοι,

Η αντιμετώπιση των προβλημάτων που δημιουργούνται από την υποβάθμιση του περιβάλλοντος και ειδικότερα του θαλασσίου, λόγω της ανυπολόγιστης αξίας του για την ίδια την επιβίωση των ανθρώπων, έχει αποτελέσει ένα από τους κυριότερους στόχους και φροντίδες κάθε κράτους, στα πλαίσια συνεχών και συλλογικών προσπαθειών σε εθνικό και διεθνές επίπεδο.

Για την Ελλάδα με τη γνωστή γεωγραφική θέση, τα μεγάλα τουριστικά ενδιαφέροντα και παράλληλα τη μεγάλη εμπορική ναυτιλία, η ανάγκη λήψης μέτρων για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος ήταν και παραμένει επιτακτική.

Στη γενική προσπάθεια που καταβάλλεται για την εξασφάλιση της καθαριότητας του θαλασσίου χώρου και των ακτών, ζητάμε και πάλι τη συνεργασία σας. Η συμβολή σας στην όλη προσπάθεια μπορεί και πρέπει να είναι ουσιαστική, δεδομένου ότι από

31-12-1988 τέθηκε διεθνώς σε ισχύ και εφαρμόζεται το παράρτημα V της Διεθνούς Σύμβασης MARPOL 73/78 που αναφέρεται στην πρόληψη ρύπανσης της θάλασσας από τα απορρίμματα των πλοίων.

Η συμμόρφωση προς τις διατάξεις του παραπάνω παραρτήματος αποτελεί υποχρέωση όλων των πλοίων, που θα πρέπει στο εξής να παίρνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για τη σωστή διαχείριση των απορριμμάτων που απαγορεύεται να απορριφθούν στη θάλασσα και την παράδοσή τους στις ευκολίες υποδοχής των λιμανιών.

Η Υπηρεσία μας και η κοινή γνώμη αντιμετωπίζει όπως σας είναι γνωστό με ιδιαίτερη ευαισθησία τα θέματα προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Η ευαισθησία όμως αυτή θα πρέπει να χαρακτηρίζει όλους γενικά τους πολίτες και ιδιαίτερα τους ναυτικούς που ζουν και εργάζονται στη θάλασσα.

Για τους λόγους που προαναφέρθηκαν η δική σας ενεργός συμμετοχή αποκτά ιδιαίτερη βαρύτητα για την αντιμετώπιση του σοβαρού κινδύνου που συνεπάγεται η ανεξέλεγκτη απόρριψη απορριμμάτων στη θάλασσα.

**Ο Διοικητής
Υποπλοίαρχος Α.Σ.
Φερούσης Ελευθέριος**



Ο ΘΑΛΑΣΣΙΝΟΣ ΤΑΦΟΣ

Από το βιβλίο του Α. Δόμβρου «ΑΞΕΧΑΣΤΑ ΠΕΤΡΟΚΑΡΑΒΑ»

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ. ΔΟΜΒΡΟΣ

Ο Αποστόλης Κ. Δόμβρος γεννήθηκε το 1937 στην Αθήνα. Είναι μηχανολόγος ηλεκτρολόγος, διπλωματούχος του Πολυτεχνείου του Μονάχου. Διοτηρεί στον Πειραιά τεχνικό γραφείο εξοπλισμών πλοίων. Έχουν εκδοθεί μέχρι σήμερα ένδεκα βιβλία του. Η συλλογή διηγημάτων του «Αξέχαστα Πετροκάραβα» πήρε έπαινο Βραβείου Λουντέμη της Εταιρείας Ελλήνων Λογοτεχνών, η νουβέλα του «Επιστροφή στα Πετροκάραβα» Βραβείο Ίνκεταί, το διήγημά του «Ο τορπιλισμός του S/S Epsilon» έπαινο του Φιλολογικού Συλλόγου «Ο Παρνασσός», η συλλογή διηγημάτων του «Ιστορίες απ' τα Πετροκάραβα» «έφημο μνεία από τον «Παρνασσό», το ποίημά του «Ηνίοχος» Βραβείο στις Δελφικές Αμφικτυονίες και το διήγημά του «Δόκιμος θερμότητας στα τραίνα» έπαινο πάλι στις Δελφικές Αμφικτυονίες.

Οι ιστορίες του βιβλίου αυτού προέρχονται από διάφορους κύκλους έμπνευσης του συγγραφέα. Άλλες από τη ζωή του πατέρα του, όπως «Ο τορπιλισμός του S/S Epsilon», «Οι ψαλιδόκυλοι», «Ένα καφενείο στο Bracke», άλλες από τα χρόνια που έζησε στη Γερμανία, «Η χελιδόνα του ντόκου», «Η λίμνη της Αράλης», άλλες από την επαγγελματική του απασχόληση όπως «Το μεγάλο χυτήριο», όπου για πρώτη φορά η λογοτεχνία μπαίνει στο βιομηχανικό περιβάλλον κι άλλες από μακρινά ή κοντινά ταξίδια του, όπως «Ταξίδι στην Μπανγκόκ» «Διακοπές στην Ψέριμο» και άλλα.

λειάς. Αν ήθελε οι ναύτες να τον υπακούουν χωρίς αντίρρηση, έπρεπε να μοιράζει σε όλους εξίσου τις θωρίες και τις ελαφριές δουλειές, ώστε να μην έχει κανένας παράπονο. Αλίμονο αν έκανε εξαιρέσεις. Θα ήταν αδύνατο να κουμαντάρει το καράβι του.

Ο καπετάν Λιονταρής, από την άκρη του αμπαριού, παρακολουθούσε με μάτι αετίσιο όλα τα στάδια της δουλειάς.

Το δέσιμο των κορμών μέσα στη θάλασσα, το θιρόρισμα τους και το σπιδάγμα τους μέσα στ' αμπάρια. Απίκου και ο λοστρόμος, ο οποίος ρύθμιζε άμεσα τη

δουλειά και έδινε τα διάφορα παραγγέλματα.

Ο λοστρόμος ήταν τότε στα καράβια, του μεγέθους και της εποχής εκείνης για την οποία μιλάμε, το σπουδαιότερο πρόσωπο αμέσως μετά τον καπετάνιο.

Ήταν πολύπειρος και στην ουσία είχε όλα τα προσόντα να καπετανέψει, αλλά για να καπετανέψει τότε δεν ήταν μόνο θέμα προσόντων, όπως σήμερα, που υπάρχουν πολλά καράβια και λίγοι καπεταναίοι.

Τότε τα καράβια ήταν λίγα, οι καπεταναίοι πολλοί και οι λοστρόμοι ακόμα περισσότεροι.

Παρά την πείρα του και την ηλικία του, ο λοστρόμος σεβότανε τον καπετάνιο, το ίδιο με τους άλλους ναύτες. Η εντολή του καπετάνιου ήταν για όλους επάνω στο καράβι νόμος.

Καθώς, λοιπόν, ο καπετάν Λιονταρής παρακολουθούσε το φόρτωμα των κορμών, δεν είδε πουθενά το γιό του, τον Δημητράκη, που ήταν ναύτης πάνω στο «ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ». Δεν τον πήρε το μάτι του, ούτε μέσα στο νερό, που πέφτανε οι ναύτες γυμνοί - μόνο με το μακρύ σώβρακο, ούτε στα παλάγκα, ούτε στ' αμπάρια να ξελύνει τα σχοινιά.

— Αφεντούλη, που είναι ο γιός μου; φώναξε ο καπετάνιος στο λοστρόμο. Δεν τον βλέπω πουθενά.

— Καπετάνιε, είναι άρρωστος. Τον άφησα να πάει να ξεπλώσει στην πλώρη.

— Να τσακιστεί να έρθει εδώ αμέσως. Να δουλέψει μαζί με τους άλλους, είπε ο καπετάνιος, καθώς πέρασε η υπογία από το μυαλό του, ότι ο γιός του έκανε τον άρρωστο για να γλυτώσει να πέσει στη θάλασσα.

Όλοι γύρω, ακούγοντας την κουβέντα του καπετάνιου με το λοστρόμο, ανάκομαν για μια στιγμή τη δουλειά τους και σήκωσαν κεφάλι να δουν.

Καθώς, όμως, αντίκρισαν την άγρια ματιά του καπετάνιου, ξανάσκυαν στις δουλειές τους, γιατί κατάλαβαν, ότι η στιγμή δεν σήκωνε να βρεθεί η ματιά τους στην τροχιά του βλέμματος του καπετάνιου.

Πράγματι, σε λίγο εμφανίστηκε στο κατάστρωμα ο Δημητράκης με γυμνό το πάνω μέρος του σώματός του, ξεπόλητος, με μόνο το σώβρακό του δεμένο σ' ένα κορδόνι γύρω στη μέση του.

Το πρόσωπό του ήταν κόκκινο και τουρτούριζε.

Χωρίς ν' ανταλλάξει με τον καπετάνιο και πατέρα του καμιά λέξη, έπεσε στη θάλασσα, στο παγωμένο νερό, για να βοηθήσει τους συντρόφους του στο δέσιμο των κορμών.

Όταν αργότερα, μαζί με τους άλλους, βγήκε με μελανιασμένο το σώμα από το νερό, ο λοστρό-

Την ιστορία αυτή αξίζει τον κόπο να τη διηγηθούμε, με όλες τις λεπτομέρειες, για να πάρουμε μια γεύση από τις συνθήκες της δουλειάς του ναύτη τον περασμένο αιώνα και να κάνουμε έτσι μια σύγκριση με τη σημερινή κατάσταση, επάνω στα ελληνικά πλοία.

Το μπαρκομπέσι του καπετάν Λιονταρή το «ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ», βρισκόταν τότε, το χίλια οχτάοσια τόσο, στη Ρουμανία, στις εκβολές του Δούναβη, στα Σουλινά. Είχε ναύλο ξύλα για τη Σμύρνη.

Τα ξύλα, ολόκληρους κορμούς δένδρων, τα κατέβαζε το ποτάμι από πολύ μακριά. Στις εκβολές του, στη Μαύρη Θάλασσα, αράζανε τα καράβια και τα περιμένανε. Οι κορμοί ταξιδεύανε βδομάδες μέσα στο ποτάμι και φτάνανε μουσκεμένοι και μαύροι μέχρι τη θάλασσα.

Τα καράβια και τα πληρώματά τους ήταν, ως επί το πλείστον, ελληνικά, από τα νησιά του Αιγαίου, τη Θάλασσα του Μαρμαρά (την Προποντίδα) και τα παράλια της Ανατολικής Ρωμυλίας (ούτε Τούρκοι ούτε Βούλγαροι, ούτε Ρουμάνοι ναυτικοί υπήρχαν).

Οι ναύτες έπρεπε να πέσουνε μέσα στα υφάλμυρα νερά, να δέσουνε με σχοινιά τους τεράστιους κορμούς, για να μπορέσουνε οι άλλοι, από το καράβι, με τις μπίγες και τα παλάγκα, να τους τραβήξουνε επάνω και να τους στοιβάξουνε στ' αμπάρια.

Όλες οι δουλειές ήτανε σκληρές και το τράβηγμα στα παλάγκα και λύσιμο των σχοινιών, που είχανε βραχεί και σφιζέται μέσα στ' αμπάρια. Αλλά η πιο σκληρή απ' όλες, ήτανε το πέσιμο και το δέσιμο των κορμών μέσα στην παγωμένη θάλασσα.

Στο ταξίδι εκείνο, ήτανε Απριλίου και το νερό ήτανε κρύσταλλο, μπουζί.

Οι διάφορες δουλειές ανάμεσα στους ναύτες μοιραζόντανε με τέτοιο σύστημα, ώστε κανένας ναύτης να μην παραπονιέται ότι αδικιότανε. Μια από τις αξίες του καπετάνιου της εποχής εκείνης, ήτανε η σωστή μοιρασιά της δου-

μος τον βοήθησε να πάει μέχρι την πλώρη. Όλοι τρέμανε και χτυπάγανε τα δόντια τους από το κρύο. Αυτουνού, ούτε χτυπάγανε τα δόντια του, ούτε έτρεμε το σώμα του.

Ο λοστρόμος κατάλαβε, ότι είχε πουνιάσει.

Τον ξάπλωσε στο σκυρμένο στρώμα του, τον ξέντυσε, τον έτριψε με μια μάλλινη φανέλα, τούδωσε και μια γουλιά ρακί. Τον σκέπασε με μια μπατανία και έφυγε να συνεχίσει τη δουλειά του. Φοβήθηκε, άμα καθυστερούσε κι άλλο, μήπως ο καπετάνιος τούβαζε τις φωνές.

Ο Δημήτρης γινότανε στον πυρετό και παραμιλούσε στο στρώμα του. Όλοι κατάλαβαν, ότι είχε πάθει πούντα.

Ο καπετάνιος πήγε και τον επισκέφθηκε. Κάθισε λίγο στο προσκέφαλό του, κατάχαμα στο ξύλινο πάτωμα. Γύρω του μαζεύτηκαν μερικοί ναύτες.

— Κερατάδες, δουλειά δεν έχειτε; θρυχήθηκε ο καπετάνιος. Όλοι εξαφανιστήκανε και τους άφησαν, πατέρα και γιο, μόνους.

Ο καπετάνιος δε μιλούσε. Διάφορες σκέψεις περνάγανε μέσα απ' το μυαλό του. Ο γιος του, ο Δημήτρης, το πρώτο του παιδί, ήτανε λίγο καλομαθημένος. Μέχρι τα δεκάξι του κατούραγε τη νύχτα το κρεβάτι του. Μόλις σταμάτασε να βρέχει τα στρώματά του, τον πήρε στο καράβι.

Του φερότανε σκληρά, αλλά έπρεπε να κερδίσει το χρόνο πουχάσε. Πώς θα καπετάνευε αργότερα;

Τώρα ήτανε βαριά άρρωστος. Αν η κρίση του ήτανε γερή, θ' άντεχε, αν...

Αν όχι, τότε...

— Κάλλιο της γης κατέλειμα, παρά του κόσμου γέλιο!

Αυτά τα τρομερά λόγια γιθύρισε ο καπετάνιος και ακούμπησε τη χοντρή παλάμη του στο μέτωπο του γιού του, που γινότανε. Αυτά τα βαριά λόγια, που περιέχουνε μέσα μια σπαρτιάτικη τραγικότητα και μια υπευθυνότητα θεόσκληρη, τίκτουσε μέχρι και από τη Μάνα μου. Ήτανε λόγια, που εκστομιζόντανε σε σπάνιες περιπτώσεις, σε περιπτώσεις, που μια προειδοποίηση, ένας συναγερμός, ήτανε απαραίτητος.

— Πατέρα! φώναζε ο Δημητράκης, μέσα στον πυρετό του, ανοίγοντας μια στιγμή τα μάτια του από το άγχος της κρύας παλάμης του καπετάν Λιονταρή.

— Πατέρα, τώρα που έκομα το κατρουλιό, ας πεθάνω.

Αυτά τα λόγια τα έλεγε πάντο-

τε στη μεγαλύτερή του αδελφή, τη Νιουντού, τη γιαγιά μου.

Ήτανε η μεγάλη του λαχτάρα. Να έκοβε το κατούρημα και ας πέθαινε.

Έτσι κι έγινε. Ο Δημήτρης, την άλλη μέρα, πέθανε, μεσοπέλαγα. Το «ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ» βρισκότανε μεταξύ Ρουμανίας και Πόλης.

Ο καιρός δεν ήτανε ευνοϊκός. Το καράβι ταξίδευε με μεγάλες βόλτες και προχώραγε λίγο.

Ο καπετάν Λιονταρή, μετά από σύντομη συζήτηση με τον Αφεντούλη, το λοστρόμο, που ήτανε και συγγενής του, αποφάσισαν να δάγουν το Δημητράκη στο κύμα της Μαύρης Θάλασσας. Οι μέρες μέχρι να φτάσουνε στην Πόλη δεν τους έπερναν.

Ο λοστρόμος κανόνισε στην

εντέλεια όλες τις λεπτομέρειες. Έπρεπε και τον πεθαμένο σύντροφο να τιμήσουνε και τον καπετάνιο να ανακουφίσουνε. Όλοι καταλαβαίνανε τη δύσκολη θέση. Αφού ντύσανε το Δημητράκη στα καλά του, τον τυλίξαν με ένα χοντρό καραβόπανο. Στα πόδια του βάλανε δυο κροκάλες από τον ποταμό του χωριού τους. Τέτοιες κροκάλες είχανε πολλές κάτω στο αμπάρι για σαβούρα. Ο ίδιος ο λοστρόμος έραγε, με χοντρά σπάγγα και σακοράφα, το καραβόπανο, που τυλίγε το Δημητράκη.

Κάτω από τα πόδια του, οι ποταμόπετρες του χωριού του. Γύρω του το καραβόπανο. Τι άλλο μπορούσε να επιθυμήσει ένας πραγματικός ναυτικός για συνοδεία του στο αιώνιο ταξίδι;

Όταν τέλειωσε η προετοιμασία, μαζεύτηκε όλο το πλήρωμα γύρω από το λείψανο. Μόνο το πρόσωπο ήταν άραφτο. Πρώτος ο καπετάνιος έκανε το σταυρό του και τον φίλησε. Ακολούθησαν ο λοστρόμος, οι ναύτες και μετά οι μούτσοι.

Ο λοστρόμος έραγε προσεκτικά και σπερέα και το τελευταίο κομμάτι πάνω από το κεφάλι.

Έφεραν το μαδέρι, που χρησιμοποιούσαν για σκάλα. Εκεί πάνω ακούμπησαν το πάνινο κιβούρι. Τέσσερις ναύτες, όλοι ξαδέρφια του Δημητράκη, σήκωσαν το φαρδύ μαδέρι με το νεκρό και με αργά και προσεκτικά βήματα τον έφεραν στην πρύμνη. Το «ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ», με όλα τα πανιά του ανοιγμένα, είχε βγει από τη ρότα του και ουριοδρομούσε. Κανένας δεν ενδιαφερότανε που πήγαινε, το μόνο που τους ενδιέφερε ήτανε να είναι όλοι παρόντες στον αποχαιρετισμό του συν-

τρόφου και το καράβι να τρέχει με τη μεγαλύτερη ταχύτητά του.

Τα τέσσερα ξαδέρφια ακούμπησαν το μαδέρι με τη μια άκρη του στην πρύμνη. Οι δυο που κράταγαν τη μεριά του κεφαλιού γύρισαν και κοίταξαν τον καπετάνιο. Αυτός σήκωσε το χέρι του και έδωσε βουβά τη διαταγή του.

Το μαδέρι σηκώθηκε σιγά-σιγά, ενώ το μπροστινό του μέρος ακούμπηγε στα ρέλια της πρύμνης. Σε λίγο ο πάνιτος μπόγος σύρθηκε πάνω στο μαδέρι και έπεσε όρθιος στη θάλασσα.

Η τρύπα-μαρίνα, που τη φύσαγε ο λοστρόμος, ήτανε ο τελευταίος χαιρετισμός.

Μόλις έκαναν το σταυρό τους και φόρεσαν τους σκούφους τους: — Όλοι στα πανιά, θρυχήθηκε ο καπετάν Λιονταρή. Έπρεπε να κερδίσουν το δρόμο που χάσανε.

Άλλος ένας της οικογένειάς μας, είχε αποκτήσει θαλασσινό τάφο.

Στο μεσαίο κατάρτι κυμάτιζε η μακριά μαύρη κορδέλα παιγνιδιάρικα.

Η ιστορία του Δημητράκη, του αδελφού του καπετάν Τζανή και ο θαλασσινός του τάφος, μου θυμίσει ένα παράπονο του Πατέρα μου, ότι δηλαδή, όταν εγκατέλειψαν το «GREEN VILLE» λίγο προτού βουλιάξει το 1973 στον Ατλαντικό από το ραγάνι που το γονάτισε, δεν μπορούσαν να δάγουν τον νεκρό γραμματικό, που τον είχε σκοτώσει το κύμα, ρίχνοντάς τον επάνω στα ρέλια.

Έπρεπε να τον βάλουμε πάνω σ' ένα σανίδι και να τον ριζώσουμε στη θάλασσα. Αυτή είναι η ύστατη τιμή, που μπορεί να αποτίσει ένας ναυτικός σ' έναν συνάδελφό του.

— Καλά, πατέρα. Το «GREEN VILLE» βουλιάζε ούτως ή άλλως λίγες ώρες αργότερα. Το ίδιο δεν ήτανε; Πάλι στη θάλασσα' δε βρέθηκε ο νεκρός; ρώτησα εγώ απορημένος.

— Όχι, παιδί μου. Το ακούμπισμα σε μια σανίδα και το τσουλήμα στη θάλασσα είναι κηδεία για το ναυτικό. Αυτό, όμως, ακριβώς εμείς παραλείγαμε.

Όλα αυτά μου φαινότανε λίγο περίεργα, αλλά φαίνεται, ότι για τους θαλασσινούς, τουλάχιστον της παλιάς εποχής, ήτανε σπουδαία πράγματα.

Ο Δημητράκης, ο αδελφός της γιαγιάς μου και του καπετάν Τζανή, παρά το τραγικό τέλος του, έτυχε θαλασσινού τάφου, με όλη την άγρια και τραγική μεγαλοπρέπεια των γνήσιων ναυτικών εθίμων της παλιάς ναυτοσύνης.

ΠΟΛΥΔΟΜΟ

οργάνωση εκθέσεων - μελέτη - σχεδίαση εκθετηρίων, γραφείων, καταστημάτων, οικείων, υπαίθριων χώρων - σύστημα αλουμινίου πολύδομο (δύο εκθέσεων, κινητό χωρισμό, εκθετήρια) διακοσμητικές κατασκευές - ενδοκίβωτοι εξοπλισμοί εκθετηρίων - γραφείων - εργασίες

πολύδομο ene

γραφείο αθηνών: οδός 56, 106 72 αθήνα, τηλ. 3635271, 3606602
1εκέλ 214694 POLY GR
έδρα: γραμμού 83, 183 45 μοσχάτο, αθήνα, τηλ. 9428637
εργαστήριο πολυκράτους 56 (παρόδος) 104 42 αθήνα, τηλ. 5248191

Επιστολή Κατασκευαστή στα Ποσειδώνια 93

Πολύδομο Ικδ
exhibitions organisation - study design of stands, offices, shops, houses and open site areas - polydome (exhibition shell) construction, moving panels, display of items for stands construction - designs - floor: 56, 106 72, 183 45, 9428637, 5248191, 3606602, 3635271 - greece

ΣΙΚΕΛΙΑ... 416 π.Χ.

Αντιγόνη Βρυώνη-
Χατζηθεοδώρου

Το βλέμμα ταξιδεύει στα κύματα της θύμησης και η σκέψη ζωντανεύει άλλους καιρούς... καιρούς μακρινούς, που βγαίνουν ολοζώντανοι μεσ' από τις σελίδες του Θουκυδίδη...

...Καλοκαιρινή μέρα, χαρά Θεού! Χαρά Θεού κι ανθρώπων! Λαμποκοπά η καταγάλανη θάλασσα του Πειραιά. Αστράφτουν τα νεώρια του λιμανιού. Γυαλίζουν τα αετώματα των ναών κι αντανάκλουν το φως που στέλνει ο Φοίβος από τις χαμηλές βουνοκορφές του Υμηττού.

Βουίζει το λιμάνι από χαρούμενες φωνές, από τραγούδια και ύμνους. Σπρώχνεται ολόκληρος λαός να φτάσει στην παραλία. Όλοι θέλουν να προλάβουν, να καμαρώσουν τον αθηναϊκό στόλο, που είναι έτοιμος να εκπλεύσει για τη μεγάλη εκστρατεία της Σικελίας.

Λίγο ν' ανέβουν σ' ένα ύψωμα, να ο στόλος έτοιμος, σάμπως το χέρι της Αθηνάς να τον τοποθέτησε με τάξη, για να συμβολίζει το αθηναϊκό μεγαλείο. Τα σιταγωγά πλοία, οι ολκάδες, τα φορτηγά είχαν ξεκινήσει την προηγούμενη μέρα. Έβλεπαν προς την Κέρκυρα, όπου θα περίμεναν τα στρατιωτικά πλοία. Εκεί θα συγκεντρώνονταν και οι σύμμαχοι. Κι όταν θα έφταναν οι Αθηναϊκές τριήρεις, θα ξεκινούσαν όλοι μαζί, να περάσουν το Ιόνιο

πέλαγος και να φτάσουν στην Σικελία.

Τι στιγμές... τι ελπίδες κρεμασμένες στα κατάρτια των πλοίων και στις ψυχές του λαού, που καρδιοκτυπούσε στην παραλία! Ήταν εκεί όλος ο πληθυσμός της Αθήνας, ξένοι και πολίτες. Κατέβηκαν από το άστυ για να κατευοδώσουν τους νέους ναύτες, που έφευγαν για μακρινό ταξίδι, χωρίς Σκύλλα και Χάρυβδη αλλά, ποιος ξέρει με πόσους κινδύνους!

Έφθασαν όλοι λαμπροστολισμένοι για να προπέμψουν τους δικούς τους, τους φίλους τους, τους συγγενείς τους, τα παιδιά τους. Σκηνές συγκινητικές στον αποχωρισμό γίνθηκαν. Ελπίδα και λύπη έλαμπε στα μάτια τους. Η σκέψη τους πετούσε στις μελλούμενες κατακτήσεις κι ο ενθουσιασμός μεγάλωνε. Η καρδιά όμως πονούσε στην αβεβαιότητα του χωρισμού. Ποιος ξέρει, αν θα τους ξανάβλεπαν πια... Ποιος ξέρει, αν στη μακρινή χώρα που πήγαιναν, δεν έμεναν για πάντα! Κείνη την ώρα του χωρισμού, οι περιπέτειες των κινδύνων φάνταζαν τρομερές...

...Ήταν λίγοι εκείνοι που ήξεραν, ακριβώς, κατά που πέφτει η Σικελία, ο καινούργιος στόχος των επιχειρήσεων του μεγάλου πολέμου. Ήξεραν μονάχα πως ήταν ένα μεγάλο νησί, ολόκληρη ήπειρος αφού ήθελες 8 ημέρες να την περιπλεύσεις μ' το εμπορικό πλοίο!

Πρώτοι κάτοικοι της Σικελίας είναι οι Κύκλωπες και οι Λαιστρυγόνες. Δεν ξεχωρίζουν την καταγωγή τους, αλλά τους γνωρίζουν πιο πολύ

από τους ποιητές, τον Όμηρο και άλλους.

Ο Θουκυδίδης μας λέει πως μετά απ' αυτούς έρχονται οι Σικανοί, κάπου από την Ιβηρία, από τις όχθες του ποταμού Σικανού. Απ' αυτούς ονομάστηκε η νήσος Σικανία. Το πρώτο της όνομα ήταν Τρινακρία, από το τριγωνικό της σχήμα, και μ' αυτό την αναφέρει ο Όμηρος.

Μετά την πτώση του Ιλίου, μερικοί Τρώες, που ξέφυγαν από τους Έλληνες, έφτασαν από τη θάλασσα στη Σικελία κι ονομάστηκαν Έλυμοι. Μαζί μ' αυτούς, από την Τροία, ήρθαν και μερικοί Φωκείς.

Τη Σικελία κατοικούσαν επίσης και Φοίνικες. Όταν όμως έφτασαν οι Έλληνες, εγκατέλειψαν τα περισσότερα μέρη. Από πάντα, την κατοικούσε ένα περίεργο κράμα φυλών, που συνεχίστηκε και στα ιστορικά χρόνια, όταν έφτασαν εκεί οι Ρωμαίοι, οι Άραβες κι αργότερα οι Ελληνοαλβανοί.

Πάντως από τους Έλληνες, οι πρώτοι άποικοι είναι οι Χαλκιδείς της Ευβοίας με οικιστή τον Θεοκλή. Κατοίκησαν τη Νάξο της Σικελίας και πρώτο τους έργο ήταν η ανέγερση ναού, του Αρχηγέτη Απόλλωνα. Οι θεωροί που έρχονταν για επίσημες συνομιλίες, θυσίαζαν στο βωμό του.

Αυτή τη χώρα θέλησαν να κατακτήσουν οι Αθηναίοι. Φυσικά έπρεπε να βρουν κάποια πρόφαση για να καλύψουν αυτή την επιχείρηση. Και βρέθηκαν πολύ γρήγορα. Οι Εγεσταίοι, κάτοικοι της Σικελικής Έγεστας, ζήτη-

σαν τη βοήθειά τους. Ήθελαν να τους στείλουν πλοία, για να βοηθήσουν τους λαούς, που είχαν την ίδια καταγωγή μ' αυτούς και τους συμμάχους τους, από τις επιθέσεις των Σελινουντιών.

Βρισκόμαστε τώρα στο 415 π.Χ. Είχαν περάσει δηλαδή 16 χρόνια, από τότε που είχε αρχίσει ο τρομερός Πελοποννησιακός πόλεμος (431-404 π.Χ.). Αυτόν τον πόλεμο τον έγραψε ο Θουκυδίδης, στην «Ευγγραφία» του, που έμμελε να μείνει «κτῆμα ες αεί» της ανθρωπότητας.

Την άνοιξη του 415 π.Χ. έφτασαν στην Αθήνα, από τη Σικελία, οι Εγεσταίοι και παρουσιάστηκαν στην εκκλησία του Δήμου. Έφεραν μαζί τους 60 ασημένια τάλαντα, αρκετά σημαντικό ποσό για την εποχή, και πολλές ψεύτικες υποσχέσεις! Ζητούσαν να τους ετοιμάσουν 60 πλοία, που έπρεπε να σταλούν στη Σικελία, εναντίον των Σελινουντιών.

Οι Αθηναίοι πίστεψαν στις ψεύτικες εκθέσεις των Εγεσταίων ότι υπάρχουν πολλά χρήματα στους ναούς και στα δημόσια ταμεία, πράγμα που αποδείχθηκε, μετά από λίγο, ότι ήταν μια πονηρία των Εγεσταίων, για να τους παρασύρουν στον πόλεμο. Δηλαδή, χρήματα δεν υπήρχαν, αλλά στην πρεσβεία των Αθηναίων που μετέβη στην Έγεστα, έδειξαν τους θησαυρούς των ναών -που είχαν μικρήν αξία- και θησαυρούς ιδιωτικούς. Τους καλούσαν σε σπίτια και τους επιδείκνυαν ξένους, φοινικικούς θησαυρούς, που τους είχαν δανειστεί! Οι πρέσβεις απατήθηκαν και μετέ-

ΑΠΟ ΠΑΛΙΕΣ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΕΣ ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΑ ΝΕΑ

Ο ΦΑΝΟΣ ΤΗΣ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ (ΕΧ ΣΑΜΑΔΟΥΡΑ)



ΕΤΟΣ 9ον

Αριθ. Φύλλου 2

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: κ. 'Αλεξος Σίλης

ΑΡΧΙΣΤΑΝΤΑΚΤΗΣ Κ. Κουτσός

ΜΕΓΑΛΟΙ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΑΙ ΦΥΣΙΓΝΩΜΙΑΙ

Μεγάλοι Θαλασσοπόροι: 'Αδελφοί Μαλανδράκη
(μὲ μικρὰ σκάφη) Γλαῦκος Μαρκόπουλος

'Ιστοπλοῦν καὶ Καλλοναί: 'Οδυσσεύς 'Επιτξόγλου, Θέμις Μα-
γουλᾶς, 'Ανδρέας Ζιρῶ — Σάββας

Μεγάλοι Κατηχητικοὶ Διδάσκαλοι: Πᾶνος Παπού-ας

Μεγάλοι 'Αντιβλασφημικοὶ Ρήτορες: Πᾶνος Σγουρὸς

Μεγάλοι Μαιευτῆρες (ΟΜΙΑΩΝ) 'Ιωάννης Παλαιολόγος

Μεγάλοι Πρόεδροι ΟΜΙΑΩΝ: (ΔΟΓΟΚΡΙΣΙΑ).

Μεγάλοι ἀποδιοπομπαῖοι: Κώστας Στραβίδης
(Βλέπε Χριστιανέμου Πῶς εἶδαν ἄλλοι ! !)

ΠΡΟΚΗΡΥΞΙΣ ΑΓΩΝΟΣ

Μεγάλος 'Όμιλος προεκήρυξε τὸν ἐφετεινὸν 'Ιστιο-
πλοῖκὸν ἀγῶνα τῆς Μαύρης Γίδας (Μελαναίγιδος μὲ
σκάφη τῶν κάτωθι τύπων:

Κλάς Φόρ, Κλάς Φόρτς, Κλάς πανίσμιμο.

Κλάς 'Αλέγκρο καὶ Κλάς Μπουζούκι.

ΧΩΡΙΣ ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΗ
ΧΩΡΙΣ ΔΟΣΕΙΣ
ΔΕΝ ΠΕΡΝΕΤΕ ΤΙΠΟΤΕ

ΑΝ ΘΕΛΕΤΕ ΨΥΓΕΙΟ
ΤΟΝ ΧΕΙΜΩΝΑ
ΕΠΙΣΚΕΦΘΗΤΕ ΤΟΝ Π.Ο.Ι.Α.Θ.

ΑΝ ΘΕΛΕΤΕ ΣΟΜΠΑ
ΤΟ ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ
ΕΠΙΣΚΕΦΘΗΤΕ ΤΟΝ Π.Ο.Ι.Α.Θ.

ΜΕΤΩΚΗΣΕ Η Β.Ι.Ο.Ε.

Πληροφορούμεθα ὅτι τὰ Γραφεῖα τῆς Β.Ι.Ο.Ε. με-
τεφέρθησαν ἀπὸ τὸν δροφον παραπλεύρως τῆς 'Εται-
ρείας Προστασίας Ζώων, εἰς τὸν δροφον παραπλεύρως
τῆς 'Εταιρείας Προστασίας 'Ανηλίκων.

Προσωρινὴ Διεύθυνσις Προέδρου «Κρητικὸν Πέλαγος»

ΣΥΛΛΗΨΙΣ ΙΣΤΙΟΠΛΟΩΝ

Συνελήφθησαν ἐντὸς τῶν ἐντευκτηρίων γνωστοῦ
ὀμίλου οἱ ἱστιοπλοῖοι Δ. Κ. — Ζ. Κ. — Κ. Α. καὶ Ε. Κ.
διότι κατελήφθησαν παίζοντες τάβλι.

'Ὡς γνωστὸν εἰς τὸν ἐν λόγῳ ὄμιλον ἐπιτρέπε-
ται μόνον τὸ ΣΚΑΚΙ ποῦ θεωρεῖται ὡς πρωτεύον
'Ιστοπλοῖκὸν μάθημα.

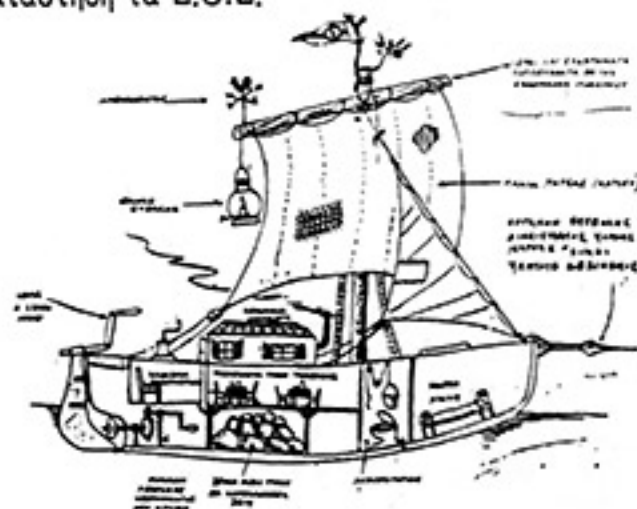
ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΙΣ ΤΗΣ ΕΦΗΜΕΡΙΔΟΣ ΜΑΣ

Εὐχαρίστως ἀναγγέλομεν ὅτι ἡ ἐφημερίς μας ἔλα-
βεν ἐπιχομήγησιν ἐνὸς ἑκατομμυρίου δραχμῶν διὰ
Πεντακοσιοδράχμων διαφημιστικῆς τελευταίας ἐκδόσεως

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΤΗΣ ΤΗΣ ΕΦΗΜΕΡΙΔΟΣ ΜΑΣ

(Τοῦ μυστικοῦ ἀνταποκριτοῦ μας Γ. Κ.)

Κατόπιν πολλῶν προσπαθειῶν ἐπετύχαμε νὰ
ἐξασφαλίσουμε κατ' ἀποκλειστικότητα τὴν δημο-
σίευσιν τῶν σχεδίων τοῦ νεωτάτου τύπου ἱστιοφό-
ρου τὸ ὁποῖον κατασκευάζεται μὲ κάθε μυστικό-
τητα κάπου εἰς τὴν 'Ελλάδα, μὲ σκοπὸν νὰ ἀντι-
καταστήσῃ τὰ Ε.Θ.Ε.





*Comfortable
Winners*

Τι γράφει ο διεθνής τύπος για τα DEHLER

Κανένα άλλο ναυπηγείο δεν μπορεί να πλησιάσει τα standards της Dehler, την καταπληκτική κατασκευή των hull και των Deck «Yachting World Rally»

Η Dehler σήμερα κτίζει σκάφη παραγωγής εισάγοντας standards και για τους άλλους Ευρωπαίους Ναυπηγούς. «Yachting Monthly»

Περισσότερο ένα όμορφο εργαλείο παρά μια όμορφη κατασκευή. «Yachting World»

Για περισσότερες πληροφορίες αποταθείτε στους αντιπροσώπους

PSY

Prestige Sailing Yachts Ltd.
MINIAK 11 ΦΙΛΟΠΠΑΠΟΥ
ΤΗΛ. 9228.159 FAX 9222.383

Η Dehler συνεχίζοντας την παράδοση των επιτυχιών της στους αγώνες με τα 3/4 ton db, παρουσιάζει το καινούργιο μοντέλο της Dehler 36 db.

Το Dehler 36 db είναι ένα επιτυχημένο αγωνιστικό σκάφος σχεδιασμένο με ένα ολοκληρωτικά ελεγχόμενο δυναμικό rig, συμπληρωμένο με μια λεπτή μακριά μολυβένια καρίνα με πτερύγια.

Είναι κατασκευασμένο να συμμετέχει σε αγώνες με το σύστημα IMS.

Γρήγορο, γοητευτικό, άνετο σκάφος με ευχάριστους και φωτεινούς εσωτερικούς χώρους.

Η Dehler χρησιμοποιεί τα καλύτερα και υψηλής ποιότητας υλικά και κατορθώνει να δώσει τη μεγαλύτερη δυνατή πολυτέλεια αλλά συγχρόνως να ελέγχει και να περιορίζει το βάρος στο ελάχιστο.

Με το Dehler 36 db η Dehler εισαγάγει μια καινούργια εποχή στο αγωνιστικό Yachting.

Τώρα μπορεί κανείς να πετύχει τον ιδανικό συνδυασμό του γρήγορου αγωνιστικού σκάφους αλλά συγχρόνως πολυτελούς και άνετου σκάφους.



Μονήρης, άνευ σταθμού ιστιοπλοϊκός αγών περί την γην

του Ζ. Πετρίδη

Την 26ην Νοεμβρίου 1989 από την Γαλλική πόλιν LES SABLES D'OLONNE επί του Ατλαντικού, εδόθη η εκκίνησης του διά δευτέραν φοράν διεξαγομένου ιστιοπλοϊκού αγώνος THE GLOBE CHALLENGE διά σκάφη με έναν επιβαίνοντα. Η διαδρομή θα είναι ο περίπλους της Γης NON-STOP και τα σκάφη αφού αφήσουν αριστερά τους τα τρία μεγάλα ακρωτήρια, ήτοι το ακρωτήριο GOOD HOPE εις την Αφρικήν, το ακρωτήριο LEEUWIN εις την Αυστραλίαν και το ακρωτήριο HORN εις την Ν. Αμερικήν, θα επιστρέψουν μετά τετράμηνον εις την αφετηρίαν των κατόπιν πλου 23.000 μιλίων.

Η ιστορία εξεκίνησεν το 1967 από τον διάσημον πλέον Βρετανόν ιστιοπλόον SIR FRANCIS CHICHESTER ο οποίος με το KETCH GIPSY MOTH IV 50 ποδών περιέπλευσε την Γη μόνος πραγματοποιήσας έναν μόνον σταθμόν εις Ν. Ζηλανδίαν. Το επόμενον έτος οι SUNDAY TIMES του Λονδίνου προέκηρυξαν αγώνα περί την Γην NON-STOP εις τον οποίον έλαβαν μέρος 9 σκάφη εκ των οποίων μόνο ένα, το KETCH SUHAILI 32 ποδών με τον 30χρονον Βρετανόν ROBIN KNOX-JONSTON ετερμάτισεν κατόπιν παραμονής εις την θάλασσαν επί 313 συνεχή ημερονύκτια. Εκ των υπολοίπων, 6 υπερχρώθησαν να εγκαταλείψουν δια διαφόρους λόγους, ένα σκάφος εβυθίσθη και ένα άλλο εβρέθη εις τον Ατλαντικό άνευ ουδενός επιβαίνοντος. Η δραματική αυτή εξέλιξις οδήγησε εις

την σκέψην ότι ίσως ήτο νορίς ακόμη δια μίαν τόσον εκτεταμένην κούρσα και ο αγών εγκαταλήφθη. Αντ' αυτού, 14 έτη αργότερα, το 1982 προεκηρύχθη ο αγών BOC CHALLENGE πάλιν δια μονήρεις ιστιοπλόους, πάλιν περί την Γην αλλά με 3 ενδιάμεσους σταθμούς εις την Αφρικήν - Αυστραλίαν - Ν. Αμερικήν. Ο αγών ούτος είχε μεγάλην επιτυχίαν, γι' αυτό και επανελήφθη το 1986 και πάλιν με αφετηρίαν και τερματισμόν το NEWPORT του RHODE ISLAND των ΗΠΑ. Εις αμφοτέρους τους αγώνας νικητής ανεδείχθη ο Γάλλος

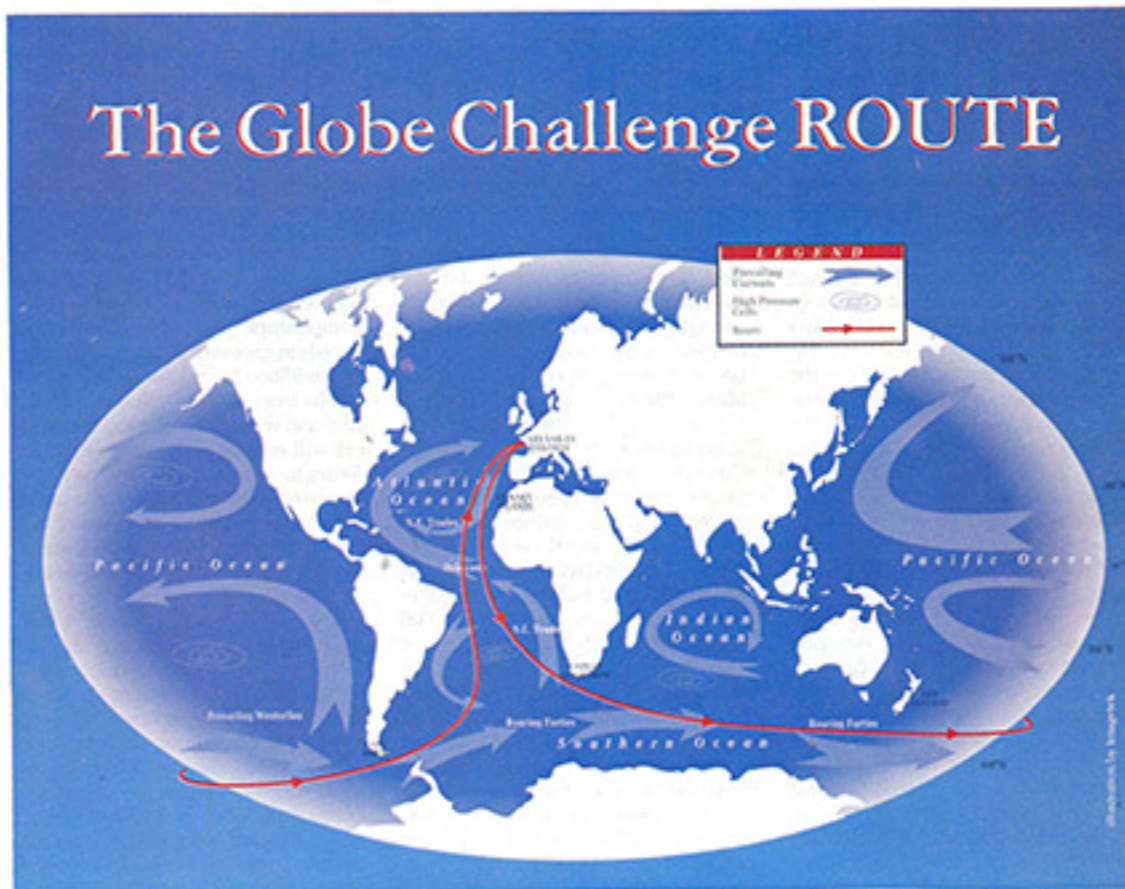
ιστιοπλόος PHILIPPE JEANTOT με το ειδικώς σχεδιασμένον σκάφος CREDIT AGRICOLE. Κατόπιν της διπλής αυτής νίκης, ήτο φυσικόν η πρωτοβουλία δια την επανάληψιν του αγώνος NON-STOP να προέλθη από αυτόν και έτσι εγεννήθη το 1989 το κύπελλον GLOBE CHALLENGE δια σκάφη 50 έως 60 ποδών.

Εις τον αγώνα μετέχουν 12 σκάφη, εκ των οποίων 9 γαλλικά και από ένα εξ Ηνωμένων Πολιτειών, Ν. Αφρικής και Ολλανδίας, άπαντα 60 ποδών.

Σημειωτέον, ότι έκαστον

σκάφος θα είναι εφοδιασμένον με πομπόν ARGOS ο οποίος αυτομάτως και δις της ημέρας μέσω δορυφόρων θα πληροφορεί τους οργανωτάς του αγώνος εις LES SABLES D'OLONNE της Γαλλίας περί της θέσεώς του εις τρόπον ώστε κατά το τετράμηνον αυτό να παραμείνη αδιάπτωτον το ενδιαφέρον του κοινού.

Εις την επομένην έκδοσιν του «Ιστιοπλοϊκού Κόσμου» ελπίζομε να είμεθα εις θέσιν να ενημερώσωμεν τους αναγνώστας του περιοδικού δια τα αποτελέσματα και τα καθέκαστα του τεραστίου αυτού ενδιαφέροντος αγώνος.



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 149 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

ΛΕΡΟΣ LEROS

της Μ. Δρυμαλίτου

Μέρος, νησί του Αιγαίου Πελάγους, ένα από τα νησιά που εντάχθηκαν στη διαδρομή του φετινού ράλλυ Αιγαίου. Ανήκει στο δωδεκανησιακό σύμπλεγμα και βρίσκεται ανάμεσα στην Πάτμο και Κάλυμνο από την οποία χωρίζεται με το στενό της Λέρου, πλάτους ενός μιλίου.

Το νησί απαντάται με την ονομασία Λέρως δηλ. «λείος» (ίσως σε αντίθεση με τη γειτονική απόκρυμνη Κάλυμνο) κατά τον 6ο π.Χ. αιώνα. Πιστεύεται ότι το νησί στην αρχαιότητα ήταν δασώδες και ότι οι κάτοικοι διακρίνονταν σαν κυνηγοί και ορνιθοτρόφοι. Ο μύθος λέει ότι η θεά Άρτεμις λατρευόταν εδώ. Θεά του κυνηγιού, αδελφή του Απόλλωνος. Ήταν δε η θεά που λυπήθηκε τις αδελφές του πρώην Μελεάγρου που θρηνούσαν το χαμό του και τις μεταμόρφωσε σε όρνιθες και τις μετέφερε στο ιερό της στο νησί.

Πιθανολογείται πως πρώτοι κάτοικοι του νησιού ήταν οι Λέλεγες και οι Κάρες. Τον 6ο αι. π.Χ. αποικήθηκε από τους Δωριείς και εν συνεχεία από τους Ίωνες.

Ακολούθησε την ιστορική της μοίρα όπως όλα τα νησιά του συμπλέγματος.

Τον 1ο π.Χ. αι. κατακτήθηκε από τους Ρωμαίους και εν συνεχεία επί Μεγάλου Κωνσταντίνου εντάχθηκε στη Βυζαντινή Αυτοκρατορία.

Το 1306 πουλήθηκε στους ιππότες του τάγματος του Αγίου Ιωάννη όπου και παρέμεινε κάτω από την κυριαρχία τους μέχρι τον 16ο αι. μ.Χ. όταν τα δωδεκάνησα πε-





ριήλθαν στην Οθωμανική Αυτοκρατορία.

Η Λέρος όπως όλα τα νησιά του συμπλέγματος ενσωματώθηκαν στην Ελλάδα το 1948.

Υπάρχουν πολλά και αξιόλογα μέρη στο νησί όπου ο επισκέπτης θα μπορούσε να περάσει μερικές ευχάριστες

ώρες. Ξεκινώντας από το ίδιο το νησί, λοφώδες με μικρές πεδινές εκτάσεις, ακανόνιστη ακτή και ασφαλείς όρμους.

Το τελευταίο ίσως είναι και το σημαντικότερο για τους ιστιοπλόους μας. Ας δούμε το λιμάνι της Λέρου.

Το Λακκί, αρκετά καλά

οργανωμένο, με ωραία και μεγάλη προκυμαία. Πρώτη εντύπωση του επισκέπτη, αρκετά θετική κι ενδιαφέρουσα η παρουσία του κάστρου που δεσπόζει στην κορυφή του λόφου πάνω από το λιμάνι.

Το κάστρο, επισκέψιμο και καλά διατηρημένο. Κτισμένο πάνω σε αρχαία ερεί-

πια, κατοικημένο από τους βυζαντινούς, επισκευασμένο και διατηρημένο από τους ιππότες του Αγίου Ιωάννη. Χρησιμοποιήθηκε από τους Ιταλούς και τους Γερμανούς στον Β' Παγκόσμιο πόλεμο. Μέσα στο κάστρο είναι το μοναστήρι της Μεγαλόχαρης Κυράς του Κάστρου. Η θαυματουργή εικόνα της Παναγίας, που σύμφωνα με τη λαϊκή παράδοση ήρθε μόνη της πάνω σε βάρκα, κοσμεί το εσωτερικό της εκκλησίας.

Κοντά στο κάστρο ο Πλάτανος, πρωτεύουσα του νησιού. Εδώ βρίσκεται το Μουσείο με ευρήματα από το νησί, η Δημαρχία, ξενοδοχεία, πανσιόν. Εδώ ο επισκέπτης μπορεί να βρει ταξί για να τον μεταφέρει στο κάστρο. Ο Πλάτανος βρίσκεται σε απόσταση 3,5 χιλιομέτρων από το Λακκί.

Σε απόσταση 1,5 χιλιομέτρο από το Λακκί υπάρχει η παραλία του Κουλουκιού. Εδώ λειτουργεί και χορευτικό κέντρο για όσους επιθυμούν τρελό ξεφάντωμα.

Στην άλλη πλευρά του λιμανιού και σε απόσταση 4,5 χιλιομ. είναι ο συνοικισμός Ξηρόκαμπος όμορφη παραλία και γραφικές ταβέρνες που λειτουργούν χειμώνα-καλοκαίρι.

Προς τα βόρεια του νησιού είναι ο όρμος του Παρθενιού. Πολλές ταβέρνες για φαγητό και κολπίσκοι για μπάνιο. Στο Παρθένι έχουμε τα ερείπια του ναού της Αρτέμιδας που χτίστηκε πιθανόν τον 7ο π.Χ. αι.

Για να μεταφερθεί ο επισκέπτης σε όλα αυτά τα μέρη στο νησί υπάρχουν πολλά ταξί τα οποία κάνουν τη διαδρομή Λακκί - Πλάτανο. Επίσης υπάρχει το λεωφορείο που συνδέει τους συνοικισμούς του νησιού. Όσοι γνωρίζουν ποδήλατο ή μοτοποδήλατο μπορούν να νοικιάσουν και να εκδράμουν στα διάφορα μέρη του νησιού.

Η Λέρος, το νησί της Αρτέμιδος, είναι έτοιμο να δεχθεί τους ιστιοπλόους μας για άλλη μια φορά.

Τους ευχόμαστε καλή άφιξη και ούριο άνεμο στα πανιά τους.

Οι μεγάλοι θαλασσοπόροι

του Π. Κριεζή

Οι μεγάλοι θαλασσοπόροι και προ πάντων οι σύγχρονοι, που αφήνουν τις ανέσεις της εποχής μας για να θαλασσοδαρθούν μήνες και μήνες στα πέλαγα και τους ωκεανούς, είναι για τον Όμιλό μας, μακρινοί φίλοι που τιμά και θαυμάζει.

Επειδή αποστολή του Ομίλου μας είναι η διάδοση της ιστοριογραφίας ανοικτής θαλάσσης, θεωρεί ότι είναι σκόπιμο να προβάλλει τα ταξίδια αυτών των θαλασσοπόρων, με την ελπίδα να βρεθεί κάποτε ο Έλληνας θαλασσοπόρος που θα τους μιμηθεί.

Μ' αυτές τις σκέψεις αναδημοσιεύουμε το παρακάτω κείμενο που είδε το φως της δημοσιότητας στο περιοδικό «ΕΠΙΚΑΙΡΑ» στις 2 Μαΐου 1969. Από το κείμενο παραλείφθηκαν κομμάτια δευτερεύουσας σημασίας για οικονομία χώρου.

Μια ομοβροντία από το ναρκαλιευτικό «Ουώρσας» ανήγγειλε στον Ρόμπιν Νοξ-Τζόνσον και στις χιλιάδες ανθρώπους που είχαν συγκεντρωθεί για να τον υποδεχθούν στο Φάλμουθ, στην νότιο ακτή της Κορνουάλης, ότι η μοναχική περιπέτειά του στους ωκεανούς είχε τερματισθεί: μετά από ένα ταξίδι 312 ημερών, με συνεχείς αγώνες εναντίον της τρικυμίας που τον κατέδιωξε μέχρι την άφιξή του στην Μεγάλη Βρετανία, ο τριανταετής μοναχικός Άγγλος θαλασσοπόρος νίκησε στον αγώνα του περιπλου της Γης «χωρίς σταθμό» που είχε οργανώσει η εφημερίς «Σάνται Τάιμς». Ο Ρόμπιν Νοξ-Τζόνσον είναι ο πρώτος άνθρωπος στον κόσμο που εκτελεί με επιτυχία παρόμοια επιχείρηση. Ούτε ο Τσίτσεστερ ούτε ο Ρόουζ κατόρθωσαν να αντέξουν σ' αυτή τη δοκιμασία χωρίς να σταθμεύσουν τουλάχιστον μια φορά σε λιμάνι για να προμηθευθούν νερό και τρόφιμα και για να επιδιορθώσουν το σκάφος τους. Και ο ίδιος ο Νόξ-Τζόνσον είχε ανάγκη να σταθμεύσει στην Αυστραλία για μερικές επείγουσες επι-

διορθώσεις. Αυτό όμως θα τον απέκλειε από τον αγώνα και προτίμησε να συνεχίσει το ταξίδι του παρ' όλες τις βλάβες που είχε το δικάταρτό του «Σουχάιλι», για να μην χάσει την «χρυσή σφαίρα», το έπαθλο του αγώνος και το χρηματικό βραβείο των πέντε χιλιάδων στερλινών που το συνοδεύουν.

Ο Ρόμπιν - Νοξ-Τζόνσον δεν ήταν μεταξύ εκείνων που ευνόησαν οι συνθήκες. «Ανεχώρησε με σκάφος που παρουσίαζε από την αρχή ελλείψεις έγραψε μια εφημερίδα του Λονδίνου, σαν να επρόκειτο να το οδηγήσει σε ναύσταθμο και όχι σε ένα επικίνδυνο ταξίδι». Στις 14 Ιουνίου ο Νόξ-Τζόνσον σαλπάρισε από το Φάλμουθ σχεδόν λαθραία. «Πέρα στην ανοικτή θάλασσα δήλωσε πριν ανεβή στο σκάφος του, πρέπει να υπάρχει κάποια δύναμη που σε προστατεύει. Αυτή είναι η μοναδική μου ελπίδα». Στη διάρκεια όμως των 312 ημερών του μοναχικού ταξιδιού του ο νεαρός πλοίαρχος του βρετανικού εμπορικού ναυτικού απέδειξε σε όλους ότι μπορεί κανείς να λάβει μέρος σε μια τόσο μεγάλη και επικίνδυνη περιπέτεια χωρίς να προσέξει υπερβολικά τις λεπτομέρειες.

«Πολλοί από τους θαλασσοπόρους αυτούς, δήλωσε ο σερ Φράνσις Τσίτσεστερ πριν από την αναχώρηση του Ρόμπιν, δεν γνωρίζουν καν σε τι κινδύνους εκτίθενται. Θα πρέπει να θεωρήσουν τον εαυτό τους ευτυχή αν κατορθώσουν να πραγματοποιήσουν το ταξίδι τους. Σε σύγκριση με τον περιπλου της Γης, ο διαπλους του Ατλαντικού μοιάζει με μια βόλτα με κανώ σε ήσυχη λίμνη του βουνού».

Ο Νόξ-Τζόνσον δεν άργησε να αντιληφθεί τους κινδύνους που τον περιέβαλλαν. Στα ανοιχτά της Πόλεως του Ακρωτηρίου, το «Σουχάιλι» επλήγη από μια φοβερή θαλασσοταραχή. Ο ασύρματος του σκάφους έπαθε βλάβη και έπαυσε να λειτουργεί. Μια άλ-

λη θύελλα, στο Στενό του Μπάς, νοτίως της Μελβούρνης, λίγο έλειψε να θέσει τον Νόξ-Τζόνσον εκτός αγώνος. Με εντελώς κατεστραμμένο το αυτόματο τιμόνι του και με ζημιές στο χειροκίνητο, το «Σουχάιλι» κατόρθωσε με πολλές προσπάθειες να φθάσει στη Νέα Ζηλανδία, όπου ο Άγγλος θαλασσοπόρος είχε μια μεγαλοφυή έμπνευση, για να επιδιορθώσει το σκάφος του χωρίς να παραβή τους κανονισμούς που απαγόρευαν εξωτερική βοήθεια και ανεφοδιασμό, καθώς και την χρήση οποιουδήποτε λιμένος. Ο Νόξ-Τζόνσον έφριξε άγκυρα στον αμώδη βυθό που βρίσκεται κοντά στην είσοδο του λιμένος της νήσου Οτάγκο και περίμενε την άμνηση. Όταν τραβήχθηκαν τα νερά και το «Σουχάιλι» κάθισε στην άμμο, ο Ρόμπιν κατέβηκε από το σκάφος και εξετέλεσε τις αναγκαίες επισκευές.

Στη σύντομη εκείνη ανάπαυλα τον πλησίασε ο δημοσιογράφος Μπρους Μάξγουελ. Ήδη ο Ρόμπιν είχε καταρρίψει το ρεκόρ του μακρύτερου πλού χωρίς σταθμό. Από το Φάλμουθ είχε διανύσει πάνω από 29 χιλιάδες χιλιόμετρα, δηλαδή τριακόσια χιλιόμετρα περισσότερα από το προηγούμενο ρεκόρ του Τσίτσεστερ στον διαπλου Σίδνεϊ-Πλύμουθ. «Μέχρι στιγμής, δήλωσε ο Ρόμπιν στον δημοσιογράφο, έχω χάσει το αυτόματο τιμόνι μου, δυό ακτίνες του άλλου τιμονιού μου, έναν κόμβο, ένα τριγωνικό ιστίο, το «μάτι» με το οποίο μαγεύερα και τις μισές προμήθειες νερού. Δεν είναι ρόδινος ο απολογισμός. Αλλά όσο το «Σουχάιλι» βρίσκεται στη θάλασσα, πιστεύω ότι ο ταχύτερος τρόπος για να επιστρέψω στο σπίτι μου είναι να ακολουθήσω την προδιαγεγραμμένη πορεία.

Ο Νόξ-Τζόνσον παραδέχθηκε με την ευκαιρία εκείνη ότι είχε κουραστεί και βαρεθεί από την μονοτονία του ταξιδιού. «Ούτε μια ημέρα ταχείας πλεύσεως δεν είναι ικανή να μου ανορθώσει το ηθικό μου. Όταν κοιτάξω τον ναυτικό χάρτη, νομίζω ότι δεν έχω σχεδόν καθόλου απομακρυνθεί από την Αγγλία και μου έρχεται η επιθυμία να εγκαταλείψω τον αγώνα». Δεν υπήρξε όμως συνεχώς βασανιστικό το ταξίδι. Επάνω στο δικάταρτό του, ο Νόξ-Τζόνσον είχε μια μικρή προμήθεια από ούισκι και σαμπάνια, για να γιορτάσει τις σημαντικότερες γιορτές: τα Χριστούγεννα, την Πρωτοχρονιά,

το Πάσχα και τους γάμους του αδελφού του Κρις.

Μετά την συνάντησή του αυτή με τον Άγγλο δημοσιογράφο, η οποία πραγματοποιήθηκε στις 21 Νοεμβρίου, τα ίχνη του Ρόμπιν Νοξ-Τζόνσον χάθηκαν. Ο κανονισμός του αγώνος προέβλεπε τερματισμό της δοκιμασίας με αναχώρηση από ένα λιμένα κείμενο πέρα από σαράντα μοίρες βόρειο πλάτος και επιστροφή στον ίδιο λιμένα, περνώντας από το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδος, το ακρωτήριο Λήγουιν, την Τασμανία και το ακρωτήριο Χόρν. Κατά τα άλλα, κάθε αγωνιζόμενος ήταν ελεύθερος να διαλέξει όποια θαλάσσια οδό προτιμούσε. Το «Σουχάιλι» μπορούσε επομένως να ακολουθή την κατεύθυνση των εμπορικών γραμμών ή και να διασχίζει έρημες θαλάσσιες περιοχές. Η έλλειψη ειδήσεων συνεχίστηκε επί πολλές εβδομάδες, αλλά κανείς δεν ανησυχούσε σοβαρά. «Οι ωκεανοί είναι απέραντοι, δήλωσε ο σερ Άλεξ Ρόουζ, και ωρισμένες φορές συνέβη και σε μένα να μη συναντήσω πλοίο επί ολόκληρες εβδομάδες. Όταν υπάρχει τρικυμία, ένα σκάφος όπως το «Σουχάιλι» δεν διακρίνεται σε απόσταση μεγαλύτερη από ένα χιλιόμετρο. Ας μη ξεχνάμε ότι μετά από την τελευταία εμφάνισή του στη Νέα Ζηλανδία ο Ρόμπιν αντιμετώπισε τη δυσκολότερη και πιο αργή φάση του ταξιδιού του». Μεγάλο μέρος του ταξιδιού αυτού έγινε στην πραγματικότητα στη ζώνη των «σαράντα βρυχωμένων», δηλαδή κάτω από σαράντα μοίρες νοτίου πλάτους, όπου υπάρχει η χειρότερη θάλασσα της Γης. Ακολουθούσε το ακρωτήριο Χόρν, που είναι ο τάφος εκατοντάδων πλοίων, και τέλος ήταν τα «δολφίνια» ή πληκτική θάλασσα του ισπαιρινού, που πολλές φορές καταδικάζει σε πλήρη ακινησία τα ιστιοφόρα.

Ενώ ο κόσμος ανησυχούσε για την τύχη του, ο Ρόμπιν Νοξ-Τζόνσον συνέχιζε κανονικά το μακρύ ταξίδι του. Μετά την καταστροφή του αυτόματου τιμονιού του, συνέδεσε με επινοητικό τρόπο το χειροκίνητο τιμόνι του στα ιστία του σκάφους του και κατόρθωσε με το σύστημα αυτό να διατηρήσει ένα μέσον όρο πλεύσεως 16-17 ωρών ημερησίως, επίτευγμα που πολλοί εμπειρογνώμονες θεωρούν ακατόρθωτο. Σε μια ωρισμένη στιγμή η έλλειψη ειδήσεων ανησυχούσε πολύ τους δικούς του, που

κάθε βράδυ παρακολουθούσαν επάνω σε ένα χάρτη την υποθετική πορεία του. Η μητέρα όμως του θαλασσοπόρου καθυστέρησε τα άλλα μέλη της οικογενείας, λέγοντας τους ότι είχαν περάσει 135 μέρες χωρίς ειδήσεις του Ρόμπιν πριν από την εμφάνισή του στη Νέα Ζηλανδία και ότι πριν από λίγα χρόνια, σε ένα μοναχικό ταξίδι του από την Πόλη του Ακρωτηρίου στο Ντόβερ, είχαν ανακαλύψει τα ίχνη του μόνο όταν έφθασε σε απόσταση σαράντα χιλιομέτρων από τις αγγλικές ακτές.

Ο Νοξ-Τζόνστον, που παρακολουθούσε από το ραδιόφωνο όλες τις ειδήσεις σχετικά με τον αγώνα, προσπαθούσε πάνω από όλα να πραγματοποιήσει το ταξίδι του χωρίς δυσάρεστες περιπέτειες. Ο Μπερνάρ Μουατεσσιέ προηγείτο πολλές μέρες από αυτόν και θα μπορούσε να τον φθάσει στα μέσα του Ατλαντικού. Ο Ρόμπιν δεν μπορούσε να χάσει ούτε λεπτό. Αναμφισβήτητο το τελευταίο μέρος του ταξιδιού υπήρξε και το δυσκολότερο. Οι προμήθειες διαρκώς ελαττώνονταν, τα δοχεία νερού ήταν σχεδόν άδεια (από εβδομάδες ο Ρόμπιν έπινε αποκλειστικά βρόχινο νερό), τα ρούχα του ήταν βρώμικα και κουρελιασμένα και τον είχε κυριεύσει μια αφάνταστη κούραση, που προερχόταν από την συνεχή νευρική υπε-

ρένταση. Εικοσιοκτώ χιλιάδες μίλια (περίπου 52 χιλιάδες χιλιόμετρα) δεν είναι αστέιο, προ παντός όταν τα διανύς κανείς με το ένα μάτι στο τιμόνι και το άλλο στο ημερολόγιο, με τον καιρό που περνά και τους αντιπάλους που κερδίζουν λεπτά, ώρες, ημέρες πλεύσεως.

Στις αρχές Απριλίου αποφασίστηκε να αρχίσουν έρευνες για τον μοναχικό θαλασσοπόρο, που δεν είχε δώσει σημεία ζωής επάνω από τέσσερις μήνες. Μετά την εκπληκτική απόφαση του Μουατεσσιέ να στραφεί προς τον Ειρηνικό ο Ρόμπιν Νοξ-Τζόνστον, ανήταν ακόμη στη ζωή θα κέρδιζε τη «χρυσή σφαίρα». Αγγλικά, πορτογαλικά και αμερικανικά αεροπλάνα, τριάντα πλοία του ΝΑΤΟ, που εκτελούσαν γυμνάσια σε μικρή απόσταση από τις Αζόρες, πλοία της γραμμής και αλιευτικά χτένισαν την θαλάσσια περιοχή στην οποία έπρεπε να βρίσκεται ο Ρόμπιν, σύμφωνα με τον πίνακα της πορείας. Μετά από λίγες ημέρες οι έρευνες διακόπηκαν: ένα εμπορικό είχε δει το «Σουχάι». Ο Νοξ-Τζόνστον ζήτησε από τον πλοίαρχο να δηλώσει τη θέση του στο Λονδίνο και του είπε ότι ήταν σε καλή κατάσταση υγείας. «Μέσα σε δύο εβδομάδες, πρόσθεσε, θα βρίσκομαι στο Φάλμουθ».

Ο Ρόμπιν κράτησε την υπό-

σχεσή του. Δώδεκα μέρες αργότερα φάνηκε σε απόσταση 370 χιλιομέτρων από τις αγγλικές ακτές. Η επιστοφή του στη βάση δεν υπήρξε εύκολη, γιατί η θάλασσα τον βασάνισε ως την τελευταία στιγμή. «Ήθελα να φθάσω απόψε», φώναξε ο Ρόμπιν τις πρώτες ώρες του Σαβάτου 19 Απριλίου στους γονείς του, που τον προϋπάντησαν στον ωκεανό με ένα μικρό σκάφος, «αλλά θα βρίσκωμαι στο λιμάνι μόνο την Τρίτη». Και έτσι έγινε. Ο Νοξ-Τζόνστον πάτησε στην ξηρά με μια εβδομάδα ακριβώς καθυστέρηση στο πρόγραμμα που είχε αναγγείλει κατά την αναχώρησή του, πριν από δέκα μήνες. Στα ανοιχτά του Φάλμουθ τον πλησίασε το ναρκαλιευτικό «Ουώρσας» του αγγλικού πολεμικού ναυτικού και ένας ολόκληρος στόλος από μεγάλα και μικρά πλοία. Ήταν μια υποδοχή παρόμοια με εκείνη που έγινε στον Τσίτσεστερ και στον Ρόουζ, τους δύο πρώτους Άγγλους που εξετέλεσαν τον θαλάσσιο γύρο της Γης. Ο Νοξ-Τζόνστον τον εξετέλεσε χωρίς σταθμό, αποκλειστικά με τις δυνάμεις του. «Πρόκειται για μεγάλη νίκη, δήλωσε ο ίδιος ο Τσίτσεστερ. Θαυμάζω το πείσμα και το θάρρος με τα οποία αγωνίσθηκε ο Ρόμπιν, παρ' όλες τις σοβαρές ζημιές που υπέστη στο πρώτο μέρος του αγώνος...».



Posidonia
Ποσειδώνια

The International Shipping Exhibition
Η Διεθνής Ναυτική Έκθεση

Ο ΠΟΙΑΘ ΣΤΑ ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ

Ο ΠΟΙΑΘ θα συμμετάσχει και φέτος στα ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ. Τα μέλη του μπορούν να τον επισκεφθούν στο περίπτερο Νο Α131 από 11.00 έως 18.30 κάθε μέρα.



**ανδη
φυτα**

Ε. ΓΚΟΛΕΜΗΣ

ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 38 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΤΗΛ. 4130 441

ΣΧΟΛΗ ΚΑΤΑΔΥΣΕΩΝ Ν. ΤΖΑΝΟΥΔΑΚΗΣ

Τμήματα: • αρχαρίων
• ενός αστερος
• προχωρημένων

Διπλώματα αναγνωρισμένα από
ΕΟΥΔΑΑ και ΔΙΕΘΝΗ GNAS

ΚΑΤΑΔΥΤΙΚΕΣ ΕΚΔΡΟΜΕΣ
με ιστιοφορα κάθε Κυριακή

διδάσκει ο Γιώργος Πατεράκης

Πληροφορίες:

Πειραιας - Β. Παύλου 25Α Καστελλα τηλ. 4119967 4118909
Αθηνά: Κηφισίας 158 Π. Ψυχικό - τηλ. 6725357

ΑΠΟΝΟΜΗ ΔΙΠΛΩΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ ΤΟΥ ΠΟΙΑΘ



Ο ΠΟΙΑΘ απένειμε τα κάτωθι πτυχία Ιστοπλοΐας στους μαθητάς της σχολής του

78η σειρά Αρχαρίων

Αγγελουπούλου Ελένη
Αθανασιάδης Δημήτριος
Ακάλεστος Νίκος
Ακριβός Αθανάσιος
Ανδρικοπούλου Κων/να
Ανδρίτσος Δημήτριος
Ανδρίτσος Δημοσθένης
Αντωνίου Μιχαήλ
Αποστολάκη Μαρία
Αποστολάκης Δημήτριος
Αποστολάκης Μανώλης
Αργυρόπουλος Δημήτριος
Αργυρού Μιχαήλ
Βασιλάκης Γεώργιος
Βασιλείου Ιωάννης
Βάσος Βασίλειος
Βαφειάδης Αβέρκιος
Βαφειάδου Άννα
Βλησιμά Πηνελόπη
Βουλγαράκης Νικόλαος
Γαβράς Γεώργιος
Γεωργιάδου Έρση
Γεωργούλη Αικατερίνη
Γιαννέας Νικόλαος
Γιαννίσης Γιάννης
Γιαννιόπουλος Νίκος
Γκλαβός Ανδρέας
Γολεγός Ιωάννης
Δεληνικόλας Χρήστος
Δόμβρου Ήνγκριντ-Ρενάτε
Δόμβρος Απόστολος
Ελευθερουδάκη Πολυξένη
Ελευθερουδάκης Μιχαήλ
Ελληνιάδη Βασιλική
Ζάκκα Φανή
Ζενέτος Μάριος
Ζυγουρόπουλος Νικόλαος
Ζουμπούλιδης Χρήστος
Ζύμνη Αικατερίνη
Ζύμνης Θωμάς
Θεοδοσιού Γ.
Θεοφανόπουλος Κων/νος
Θερμίδης Μιχαήλ
Θεοδωρίδης Ιωάννης
Καλυβιανή Ελένη
Καλφάντης Παναγιώτης
Κανελλοπούλου Καλλιόπη-Μαρία
Καράγιωργα Μαρίνα
Καραπαναγιωτίδου Σοφία
Καρδάκη Λιουμπιτσα-Αγγελική
Καρδασόπουλος Γιάννης

Καρυστινός Στυλιανός
Κατάνη Ευφροσύνη
Κατσαράκης Γεώργιος
Κατσουρίδης Ιωάννης
Κατσώλας Κων/νος
Καχριμάνης Νίκος
Κερασσιώτης Δημήτριος
Κιντής Γεώργιος
Κυρήλης Θεόδωρος
Κιτσιλή Αικατερίνη
Κοκκινογιάννης Ευάγγελος
Κολοβέτσιος Αθανάσιος
Κομπιά-Λ. όsch Μαριάννα
Κομπιάκη Όλγα
Κορδώνης Νίκος
Κουτρούλακης Αντώνης
Κουτσέλος Θρασύβουλος
Κριεζής Μανώλης
Κωνσταντάκου Αναστασία
Κωνσταντάκου Μερότη
Κωνσταντίνου Χριστίνα
Κόκοτος Σταύρος
Λαδικός Δημήτριος
Λιβανίδης Παρμενίων
Λώ Βερνιά
Μαζαράκης Νικόλαος
Μαραγκουδάκης Γεώργιος
Μαρκόπουλος Αντώνιος
Μαρτίδης Ιωάννης
Ματαράκας Αλέξανδρος
Μέγας Κων/νος
Μεγάλου Ευθαλία
Μεταξιώτης Δημήτριος
Μηλιώτη Ελένη
Μηλιώτης Φίλιππος
Μούνη Αικατερίνη
Μουσταφέας Παναγιώτης
Μπαντίκας Ηλίας
Μπαρδής Αναστάσιος
Μπαρλός Γεώργιος
Μπεκιάρης Παναγιώτης
Μπερδέσης Δήμος
Μπερής Σταμάτης
Μπισκου Μαρία
Μπόμπολας Φώτης
Μώρος Γεώργιος
Νάκου Χρυσούλα
Νεόφυτος Γεώργιος
Νησιώτης Γεώργιος
Νιάρχος Νικόλαος
Ντάλαρης Γεώργιος
Οικονόμου Ιωάννης
Οικονόμου Σοφία

Παγανόπουλος Κων/νος
Παγανόπουλος Παναγιώτης
Παναγοπούλου Όλγα
Παναγόπουλος Δημήτριος
Πανόπουλος Αναστάσιος
Πανταζίδου Αθαν.-Μικελίνα
Παπάζογλου Ελίζα
Παπακωνσταντίνου Ιωάννης
Παπουτλής Ιωάννης
Παριλάκη Αικατερίνη
Παφίτης Αριστείδης
Περδικολάγος Νικόλαος
Πελεκανάκης Γεώργιος
Πούλιου Μαρία
Πριόβολου Λαυρεντία
Σακκάς Αδριανός
Σκαρβέλης Μανώλης
Σκόκος Φίλιππος
Σπανόπουλος Μιχαήλ
Σπηλιώτης Γεώργιος
Σταγοπούλου Αικατερίνη
Στασινοπούλου Βασίλειος
Σταυρίδης Χαράλαμπος
Σταυρίδης Χρήστος
Στέγγα Ιωάννα
Στρίγκος Γεώργιος
Στυλιανίδου Τσινάρη Ελένη
Σωτήρης Κων/νος
Τακμαζόγλου Φίλιππος
Ταχτάη Αναστασία
Τελάκης Ιωάννης
Τερζή Αικατερίνη
Τσακίριδου Μαριάνθη
Χαλιαμάνης Ιωάννης
Χασιώτης Γεώργιος
Χατζησάββας Σάββας
Χοϊδός Διονύσης
Χουρμουζιάδης Βασίλης
Χριστοδούλου Γεώργιος
Χριστούδης Δημήτριος

79η σειρά Αρχαρίων

Αβατάγγελος Πάνος
Αγγελόπουλος Ευάγγελος
Αναστασιάδης Κων/νος
Αντωνόπουλος Κων/νος
Αραπατσάκος Χρήστος
Ασημομήτης Γεώργιος
Αυγουστάκου Όλγα
Βασιλείου Ιάκωβ
Βελισσαρίδου Ελένη-Κων/να
Βόβολης Παναγιώτης

Την τελετή προλόγισε ο πρόεδρος του Ομίλου κος Ι. Μαραγκουδάκης, που εκτός των άλλων είπε: «Εύχομαι το δίπλωμα που θα πάρετε σήμερα να βρει τη θέση αυτή που του αξίζει. Και δεν εννοώ να μπει κι αυτό κορνιζαρισμένο σε κάποιο τοίχο, όπως ίσως και κάποια άλλα. Είναι ένα δίπλωμα ζωντανό, είναι το αποτέλεσμα της αγάπης σας για τη θάλασσα. Κατά συνέπεια η θέση του είναι κάτω από τον ουρανό, τον ήλιο και τα άστρα, να βρέχεται από τα κύματα και να αργοταξιδεύει με ανοιχτά πανιά στις θάλασσές μας. Σας εύχομαι λοιπόν καλά ταξίδια και σας υπενθυμίζω ότι τώρα πια μπορεί να μην είμαστε οι δάσκαλοι, αλλά είμαστε οι φίλοι ανοικτοί σε κάθε βοήθεια, σε κάθε συζήτηση και ανταλλαγή των εμπειριών μας».

Βογιατζής Κων/νος
Βολουδάκης Μανούσος
Βουϊτού Ξανθίπη
Βουτσά Γαβριέλλα
Βουτυράς Παναγιώτης
Βράκας Θεόδωρος
Γαβαλάς Γεώργιος
Γαβριήλ Σωκράτης
Γάτος Γεώργιος
Γεωργιάδης Ευάγγελος
Γιαννάκος Γεώργιος
Γκοβίνος Αλέξανδρος
Γκόρτσος Κων/νος
Γουλιέλμου Ευαγγελία
Γριμανέλης Δημήτριος
Γρηγοριάδης Βασίλης
Γραϊκός Γεώργιος
Δεβεψίδης Δημήτριος
Δρακάκη Αναστασία
Ζαΐμη Ελένη
Καθρέπας Άρης
Καλεμεκρίδης Θεόδωρος
Καλλιγός Παύλος
Καμενάκης Ιωάννης
Κανίρης Ελευθέριος
Καπόγιαννη Χριστίνα
Καπότης Παναγιώτης
Καραμπεντάν Οννίκ
Καρατζός Γρηγόρης
Καραχάλιου Κυριακή
Κάτριος Βασίλειος
Καταβελάκης Μιχαήλ
Κατσούλας Λάμπρος
Κεσοές Γεώργιος
Κολινάκης Παναγιώτης
Κολοβός Νικόλαος
Κουρκουντής Πάνος
Κυριακίδης Κυριάκος
Κυρίτσος Γεώργιος
Λιάκος Ευάγγελος
Λυμπερόπουλος Ιωάννης
Μανιάτης Ιωάννης
Μάτοα Ρωξάνη
Μαυραγάνης Παναγιώτης
Μπουγιούρης Κυριάκος
Οικονομίδης Παναγιώτης
Οικονομόπουλος Παναγιώτης
Πάνου Πάρης
Παπαδοπούλου Γλυκερία
Παπαοικονόμου Λεωνίδας
Πάπιστας Δημήτρης
Πιτσιλάκης Πέτρος
Ράπτης Άγγελος

Σκούρας Ηλίας
Σταυρινού Μυρτώ
Σταύρου Χρήστος
Τζαβελάκος Ιωάννης
Τζαβρά Άρτεμις
Τζάβας Ιωάννης
Τολιόπουλος Γεώργιος
Τρικαντζόπουλος Πέτρος
Τσίμης Γεώργιος
Τσίπης Αντώνιος
Φακλής Αντώνιος
Φιλόπουλος Ανέστης
Φωτόπουλος Λουκάς
Χαραλαμπίδου Γεωργία
Χωτόπουλος Ιωάννης
Καστάνης Κων/νος

80η σειρά Αρχαρίων

Αθανασιάδης Ξενοφών
Αναγνωστάκης Γεώργιος
Αναγνωστάκης Γιάννης
Αναγνωστόπουλος Μάρκος
Αποστόλου Αίγλη
Βεκλής Αντώνιος
Γαραντζιώτης Αναστάσιος
Γεωργιάδης Δημήτριος
Γιαννίσης Ιάκωβος
Γιορταμάκης Δημήτρης
Γκιουζέλλης Ιωάννης
Γκούμας Γιάννης
Δελλατόλας Γεώργιος
Δόγας Χρήστος
Ζήγγα Μαρία
Ζησόπουλος Θανάσης
Ζώης Πάνος
Harder Susanne
Θανάπουλος Άγγελος
Θεοδωράτος Αθανάσιος
Θεοδωρόπουλος Παναγιώτης
Θηραίος Μιχάλης
Ιατρίδης Χαρίλαος
Ιατρίδου Σταυρούλα
Καβάσιλα Ειρήνη
Καλαμάκος Δημήτριος
Καλαμπάκος
Καρατζίκος Αναστάσιος
Καρύδης Σταύρος
Κοκοτός Φώτης
Κουβάτσος Παναγιώτης
Κουσούλης Θεόδωρος
Κουσούλης Χαράλαμπος
Κουτεντάκης Γεώργιος
Κότσαλης Γεώργιος
Κρεντζ Αντώνιος
Κώση Ελένη
Λαγούδης Θεόδωρος
Λαμνίδης Νίκος
Λουλούδης Νίκος
Μαρινόπουλος Ελένη
Μασσέλος Δημήτριος
Μουζάκης Φραγκίσκος
Μπλετζιάν Φρανκ
Μπουκουβάλα Χρυσούλα
Ντούρης Ιωάννης
Ντούρος Ζαχαρίας
Παίζη Όλγα
Παϊταζόγλου Αντώνης
Παπαγεωργίου Αριστείδης
Παπαδόκης Αντώνης
Πάστρα Ράνια
Πάστρας Νίκος
Πατεράκης Κων/νος
Παύλου Βασίλειος
Πεσμαζόγλου Βασίλειος
Πολυζάκης Γιάννης
Πορφυρίου Λάμπρος
Ροδίτης Βασίλης
Σπυρόπουλος Μιχάλης
Τερζάκης Νικόλαος
Τζουβελέκος Χρήστος

Τρουπάκης Θεόδωρος
Τσάκος Δημήτριος
Τσαρκώτης Νίκος
Τσατσαρούνης Βασίλης
Τσώλας Γιάννης
Φλωράκης Λεωνίδας
Χαρίση Χριστίνα
Ψαρράς Αθανάσιος

81η σειρά Αρχαρίων

Αγγελετιάκης Ιωάννης
Αγγελίδης Γεώργιος
Αθανασιάδης Αθανάσιος
Αιβάζη-Μαρτζούκου Ελένη
Αιβάζης Ιωάννης
Αναστασοπούλου Χριστίνα-Φωτεινή
Αναστασοπούλου Παύλος
Ανδριοζέλ Μαρία
Ανδρέου Άννα-Χριστίνα
Αντωνοπούλου Χρυσούλα
Αντωνόπουλος Παναγιώτης
Αντωνόδης Ελευθέριος
Αποστολοπούλου Αικατερίνη
Αργυρόπουλος Νικόλαος
Βαβούρη Ελένη-Μαρία
Βάρναλης Νικόλαος
Βασιλάρα Γεωργία
Βαφειάδης Κων/νος
Βεζύρογλου Γεώργιος
Βελιδάκη Ευαγγελία
Βιτάλης
Γατόπουλος Αθανάσιος
Χρηστόπουλος
Γερούλας Γεώργιος
Γεωργιάκης Ευστράτιος
Γεωργιάδης Βιολέττα
Γιαννακοπούλου Μελίνα
Γιαννόπουλος Αθανάσιος
Γιαντζίκη Αικατερίνη
Giselard-Οικονομάκου Sylvie
Γκούμας Νικόλαος
Γουλιανδής Ιωάννης-Ανδρέας
Γουσιόδη Μαρία
Γανιάρη Ρόνυ
Γανιάρης Μιχάλης
Δάλλας Μανώλης
Δουμάνογλου Αντώνης
Ελληνιάδης Αθανάσιος
Ζεντζεφίλης Γεώργιος
Θεοδωρίδης Στέφανος
Θεοδώρου Παρηγόριος
Θεοδώρου Φοίβος
Ιωάννου Φαίδων
Καζαντζή Ειρήνη
Καλαμπάκος Δημοσθένης
Καλούλη Μαρίλια
Καλούλη Χριστίνα
Καμπάρνης Παναγιώτης
Καντιδάκης Αντώνης
Καραββάς Θωμάς
Καραγεωργίου Δημήτρης
Καρανικόλας Νικόλαος
Καραπανάγου Αθανάσιος
Καρύδης Γιάννης
Κατσαρής Γεώργιος
Κάτσια Μαρίνα
Κλαμάρη Λουίζα
Κλήμη Βάσω
Κοκαλιάρης Ευθύμιος
Κοκκινάκη Άρτεμις
Κόκκινος Κων/νος
Κολιασάκης Γεώργιος
Κολοβατιανός Σπυρίδων
Κοντοδιάς Γεώργιος
Κοντοδιού Αναστασία
Κοντογιώργη Βασιλική
Κοντός Ιωάννης
Κοτσάτου Μαρία
Κουλέτου Βασιλική-Μαρία
Κουλέτσης Δημήτριος

Κοντοδήμος Αναστάσιος
Κριεζής Αρίων
Κυριακίδου Ανδρονίκη
Κυτίνος Φώτιος
Κωτοάκης Εμμανουήλ
Λαζαρίδη Κων/να-Αικατερίνη
Λέντζος Κων/νος
Λιάκος Ανδρέας
Λεβασδής Γεράσιμος
Λουλάκης Αλέξανδρος
Λυριντζή Αγγελική
Μαγαζιώτης Χρήστος
Μαγουλάς Ευάγγελος
Μακρής Γεώργιος
Μαλατέστα Ιωάννα-Αικατερίνη
Μαλατέστας Αντώνης
Μαλατέστας Νικόλαος
Μαμαλάκης Κωστής
Μεράς Ιωάννης
Μαυρουδή Στυλιανή
Μέγγιουλας Ελευθέριος
Μερκούρη Αθηνά
Μεταλλινού Ντίνα
Μητάκος Αθανάσιος
Μουστάκης Γεώργιος
Μπάκα Χριστίνα
Μπακοθανάσης Λάζαρος
Μπαμπασιώτης Αθανάσιος
Μπερμπερίδης Χρήστος
Μπήτρος Νεκτάριος
Μπόνης Δημήτριος

Μπουλουγούρα Βασιλική
Μπουρίτης Γεώργιος
Μωραϊτης Βασίλης
Νάτσικας Θωμάς
Νικηφοράκη-Λημναίου Ειρήνη
Ντάβος Παναγιώτης
Ντάβου Μαρία
Οικονομάκος Σπύρος
Οικονομοπούλου Αθηνά
Οικονόμου Δημήτριος
Οικονόμου Μαρκέλα
Παλαιοθεοδώρου Γεωργία
Παναγιωτοπούλου Νικολέττα
Παντελάκης Δημήτριος
Παπαζαφειρόπουλος Γεώργιος
Παπαγεωργίου Γεώργιος
Παπαγιαννόπουλος Ρήγας-Δημήτριος
Παπαγεωργίου Κων/νος
Παπαδημητρίου Ιωάννης
Παπάκη Στέλλα
Παπαχρήστου Αναστάσιος
Παρασκευόπουλος Γεώργιος
Παρούσης Γεώργιος
Πέππας Γεώργιος
Πέππας Παναγιώτης
Περκεζέ Κριστίνα
Πολυκράτης Δημήτριος
Ράλλης Χρήστος
Ρεμαντά-Μιχάλη Χαρίκλεια
Ρεμαντάς Δημήτριος
Ρεμαντάς Νικόλαος-Δάουλης
Ροδίτου Ελένη
Σαμαρά Δημήτρα
Σαρακάκης Δημήτριος
Σαραφίδου Μαρία
Σβύρος Θεμιστοκλής
Σγουμπόπουλος Βασίλειος
Σέγκου Ελένη
Σκιαδόπουλος Αλέξανδρος
Σκουρμπέτης Γεώργιος
Σκούρας
Σοφιανός Φώτης
Σπανού Μαρίνα
Σπυρόπουλος
Σταματάκης Μανώλης
Σταματίου Κων/νος
Στυλίδης Παύλος
Τσακιδίου Αγγελίνα
Τσελέντη Αναστασία

Φαραός Κων/νος
Φίλης Παναγιώτης
Φραγκούλης Μιχαήλ
Χαλδαίος Πλάτωνας
Χαρατζόπουλος Παναγιώτης
Χασάπη Δώρα
Χατζημιχαήλ Αικατερίνη
Χούλη Λιάννα
Χριστακόπουλος Αθανάσιος
Χρυσικόπουλος Γεώργιος
Χωσιανήκη Φωτεινή
Βακολάνος Ζήσιμος

11η σειρά Αγωνιστικού

Ανδρίτσος Ανδρέας
Βλάχος Ευστάθιος
Δεληγιάννης Κων/νος
Ζαχάριω Ιωάννης
Ζηριδής Παναγιώτης
Καλλιδρομίτου Δέσποινα
Καραπαναγιώτης Ευάγγελος
Γαβράς Θωμάς
Μητρόπουλος Γεώργιος
Μπιμπλής Νικόλαος
Οικονόμου Κων/νος
Παπακυριάκου Γεώργιος
Ποτασζή Όλγα
Ράλλη Δανάη
Σπυροπούλου Ζέφη
Στυλιανίδης Βασίλης

12η σειρά Αγωνιστικού

Αθανασίου Ιωάννης
Γαβράς Γεώργιος
Ζωάκης Αριστείδης
Ζώρας Οδυσσεύς
Καρδασόπουλος Ιωάννης
Κυρλής Θεόδωρος
Μαραγγέλης Ιωάννης
Μαρούδας Ιωάννης
Μπακίρας Ανδρέας
Μπακίρας Γεώργιος
Μπιμπλής Νικόλαος
Νησιώτης Γεώργιος
Νιάρχος Νικόλαος
Παπασπύρου Γεώργιος
Σταματιάδης Απόστολος
Τσιούτρας Γεώργιος

13η σειρά Αγωνιστικού

Αγγελακοπούλου Χριστίνα
Ανδριανόπουλος Ανδρέας
Αργυρόπουλος Δημήτριος
Βάσος Βασίλειος
Γαλιώτη Αθηνά
Γεωργόπουλος Γεώργιος
Ζαννάκη Μαρία
Κιντής Γεώργιος
Κιτσιλή Αικατερίνη
Λαθιωτάκης Δημήτριος
Μανώλης Δημήτριος
Νιάρχος Σπύρος
Παναγιώτου Ηλίας
Στασινόπουλος Βασίλειος
Χασιώτης Γεώργιος
Χατζηλούλη Έφη

8η σειρά Κυβερνητών

Αχαπάκης Αλέξανδρος
Γερασίμου Ιωάννης
Γκουδής Ιωάννης
Δακογιάννης Ελευθέριος
Θεοδόσης Χρήστος
Κουτελιάς Ηλίας
Λιναρδάτος Γεώργιος
Μπλετζιάν Φρανκ
Μώρος Γεώργιος

82η σειρά Αρχαρίων

Αθανασίου Αθανάσιος
Αβάρλη Κική
Αντωνοπούλου Πάτυ
Αδαμόπουλος Κων/νος
Αναϊπάκος Ιωάννης
Αναστασόπουλος Κοσμάς
Αποστόλου Δημήτριος
Αγγελόπουλου Ολυμπία
Αργυροηλιόπουλος Γεώργιος
Αργυρός Κων/νος
Αποστολέρης Βλάσης
Απαζόγλου Γιάννης
Βουτσίνου Μαρία
Βασιλείου Σταύρος
Βάλλας Αντώνης
Βάλης Θωμάς
Βασταρδής Αγαπητός
Βασταρδής Νίκος
Βούλγαρη Αργυρώ
Βασιλείου Ιωάννης
Βέτση Μαρία
Βαλμάς Γεώργιος
Βενετόανος Πέτρος
Γόντικας Ιωάννης
Γιαννίση Ξανθή
Γεωργούτσος Αναστάσιος
Γλαριδής Νίκος
Γιόσου Εύη
Γαζή Χαρά
Γκίκα Άννα
Γιακουπής Γεώργιος
Γεωργής Γεώργιος
Γκιτάκου Σοφία
Διρέκη Σούλα
Δρίμερης Κων/νος
Δογέα Κλεοπάτρα
Δήμος Δημήτριος
Δημόπουλος Νικόλαος
Δημητρώλης Δημήτριος
Ζολώτας Σπύρος
Θυμαρά Καλλιόπη
Θεοδωρίδης Κώστας
Ιωάννου Νίκος
Ιωαννίδης Στέφανος
Καζαμίας Αλέξανδρος
Καραμασούνας Νικόλαος
Κοντογιάννης Νίκος
Κουτσουράδης Νίκος
Κάτσης Ιωάννης
Κουτσοέλης Ιωάννης
Κοντογιάννη Ελένη
Κόκλα Θεοδώρα
Κίτσου Ελισάβετ
Κελαϊδή Ελένη
Καϊμένος Κων/νος
Κιζήλου Ευαγγελία
Κόντης Ιωάννης
Κόκκορη Γεωργία
Κρανιά-Κουρούσια Αγγελική
Κουρούσιας Παναγιώτης
Κουρούσια Βασιλική
Κριτσώνη Ευδοκία
Καραγιάν Φίλιππος
Καραγιάν Αλίκη
Κόκκου Άννα-Αγγελική
Κοκότης Αριστείδης
Κυρίτης Χαράλαμπος
Κετολής Ιωάννης
Καντιώτου Λένα
Κομήλου Τόνια
Κοκκινάκης Ιωάννης

Καυγαλάκη Άρτεμις
Κυδωνάκης Αλέξανδρος
Κυριακοπούλου Ελένη
Λειβαδάρος Ευαγ.
Λελεδάκης Ανδρέας
Λιάκου Αγγελική
Λαδός Ηλίας
Λουλέ Νίτσα
Λουκάς Ιωάννης
Μπόλος Νικόλαος
Μαμαλούκα-Σιαπκάρα Μαρία
Μαρκούλης Μιχάλης
Ματθαίος Αδομάντιος
Μάρκου Κων/νος
Μίχας Γεώργιος
Μαλτέζος Αντώνιος
Μπέζας Ευάγγελος
Μυλωνάκη Μαριάνθη
Μηχαντζής Γεώργιος
Μπακούρης Ανδρέας
Μαρίνος Πάνος
Μεντής Ανδρέας
Μουζάκη Δέσποινα
Μαραγκουδάκη Έβελυν
Μάρκοβιτς Γεώργιος
Μούρτου Φωτεινή
Μουμιτζής Πελοπίδας
Νεστερούλης Νικόλαος
Νομικός Μιχάλης
Νικολαΐδης Αλέξανδρος
Ξύγκη Μαρία
Ξανθάκος Ιωάννης
Οικονομίδου Μάρθα
Οικονόμου Παναγιώτης
Πουσετής Γιάννης
Παγκάλου Αθηνά
Παπανίκος Γεώργιος
Παπαδημητρίου Βασιλική
Παπαδούλης Αντώνιος
Πετράκου Γιάννα
Παναγέας Παναγιώτης
Προυναρού Ελένη
Παπαδοπούλου Μαρίνα
Παναγοπούλου Όλγα
Παπαπαναγιώτου Κων/νος
Παπακυριάκη Πετρούλα
Πετροπούλου Ευσταθία
Παπανικολάου Μιχάλης
Παπαδοπούλου Όλγα
Παπαχρήστου Αναστάσιος
Πετμεζάς Αθανάσιος
Παπαγεωργίου Μαργαρίτα
Παυλίδης Μιχάλης
Παυλίδης Παύλος
Παπαδόδημος Ηλίας
Ραφτόπουλος Κλήμης
Συγγελάκης Πολυάνθης
Σφακιανού-Αθανασίου Κάτια
Στίμος Κων/νος
Shacolas Μάριος
Σαββάκης Κων/νος
Σκαλιδάκη Μαρία
Σπυροπούλου Σαβίνα
Σαρίκου Αγγελική
Σιδέρης Γιάννης
Τσιμπουκλή Φανή
Τελούση Σοφία
Τσαλκίδης Δημήτριος
Τόμος Περικλής
Τσιριγωτάκης Γεώργιος
Τσακουμάκης Βασίλης
Τόγιας Σταύρος
Τετρίγκας Κων/νος

Τζονάκα Αδομαντία
Τζαύρα Μαργαρίτα
Τοάλλης Χρήστος
Φαφαλιός Μάρκος
Φράγκος Σταύρος
Φιλοπούλου Κων/να
Φλώκος Βασίλης
Φτούλης Ιωάννης
Χατζηϊωάννου Σταυρούλα
Χατζής Ιωάννης
Χρυσικόπουλος Παρασκευάς
Χατζηφωτίου Παναγιώτα
Χαριζάνου Ελένη
Χασάπη Αικατερίνη
Ψαρρός Μιλτιάδης
Ψαριόδη Αλεξάνδρα

83η σειρά Αρχαρίων

Αγγελάκης Γεώργιος
Αδάμ Μελίνα
Αδάμ Μηνάς
Αλεξοπούλου Αικατερίνη
Αναγνωστοπούλου Ευφροσύνη
Αναγνωστόπουλος Απόστολος
Ανδρεουλάκου Έφη
Αποστολόπουλος Γεώργιος
Αποστολόπουλος Ιωάννης
Αρώνης Δαυίδ
Ασλανίδης Χρήστος
Βασιλάκος Αλέξανδρος
Βασιλάκου Βασιλική
Βασιλανα Βάλια
Βελισαρίδου Κων/να
Βερόπουλος Ελευθέριος
Βερβενιώτης Ιωάννης
Βέργος Χρήστος
Βλάσης Πέτρος
Γαβριηλίδης Παναγιώτης
Γαβριηλίδου Ελένη
Γερολύμου Τίνα
Γεωργιάδης Στέλιος
Γεωργούλα Αικατερίνη
Γιαννακούλιας Ιωάννης
Γιατζόγλου Αικατερίνη
Γκαβούνας Αντώνης
Γραβάνη Παρασκευή
Goutzios Sandra
Δαρεκώτης Νίκος
Δελλαπόρτας Νίκος
Δημητριάδου Δέσποινα
Ζαφειρίου Ιωάννης
Ζαχαράκης Ευστάθιος
Ζέκκα Ελένη
Θεοδώρου Ευάγγελος
Κακαβάς Θεόδωρος
Καμαριώτης Νίκος
Καμουλάκος Νίκος
Καραβατάκης Παναγιώτης
Παναγόπουλος Δημήτριος
Καρζής Χαράλαμπος
Καραμανωλάκη Χαρά
Κατρούγκαλος Γεώργιος
Κελαϊδής Μανούσος
Κίτσια Σωτηρία
Κονιστής Σπύρος
Κοντονάτσιος Αθανάσιος
Κορντιέ Πιέρ
Κουρκουμέλης Ιωάννης

Κουτογιαννόπουλος Ηλίας
Λεβιανός Άγιος
Λεονταρής Ιωάννης
Λιναρδάτος Σπύρος
Λυγνού Βασιλική
Μαγκλάρας Ιωάννης
Μακρής Αλέξανδρος
Μαραγκουδάκης Ιωάννης
Μαργαρίτης Γεώργιος
Μαργέτης Χρήστος
Μαρινάκης Δημήτριος
Μασούρος Τριαντάφυλλος
Μερκουράκης Σπύρος
Μικροπούλου Αθηνά
Μποϊδου Ελένη-Μαρία
Μποϊδου Ήβη-Αντωνία
Μονόπωλη Αικατερίνη
Μορφινός Κων/νος
Μοσχονηοίου Βασιλική
Μουλού Ελένη
Μπαμπιλής Δημήτριος
Μπέλια Ευαγγελία
Μπόμπολας Χρήστος
Μπομπός Ανατόλιος
Μποτέλλης Κων/νος
Νέρης Νίκος-Άρης
Νικολαΐδου Γεωργία
Νούτσου Αριάδνη
Ξαξίρης Κων/νος
Ξυνή Φωτεινή
Οικονομάκης Μιχάλης
Οικονόμου Δημήτριος
Ουγούρλογλου Ιωάννης
Παντερμαλής Πέτρος-Απόστο-
λος
Παπαδημητρίου Αικατερίνη
Παπαθανάσης Χρήστος
Παπαθανασίου Αθανάσιος
Παπαϊωάννου Παναγιώτης
Παπαλεξανδρής Μιλτιάδης
Παπαλεοντίου Τιμόθεος
Παπανικολάου Δημήτριος
Πάπικα Σταυρούλα
Παυλάκης Νίκος
Πετυχάκης Δημήτριος
Πιερράτος Διονύσιος
Προδρόμου Σμαρώ
Ραχτοπούλου Μελίνα
Ρούσου Άλεια
Σαμαράς Ανδρέας
Σαμιωτάκης Ιωάννης
Σάμπαλης Ιωάννης
Σάρος Αργύρης
Σγούρος Κων/νος
Σμυρλής Δημήτριος
Σμυρόγλου Γεώργιος
Σμυρόγλου Παναγιώτης
Σολδάτου Άντα
Σπασίδης Τηλέμαχος
Σταθάκου Αντιγόνη
Στασινοπούλου-Τοίρη Ευαγγελία
Σταυροπούλου Ευαθία
Σταυρόπουλος Ιωάννης
Σφακιανάκη Κων/να
Σωτηράκης Ρήγας
Ταβουλάρης Αντώνης
Τερζιόγλου Μιχάλης
Τζαβάρα Λένα
Τζουβάρας Ιωάννης
Τριανταφύλλης Βασίλειος
Τσιτσιπάκης Ιωάννης
Τσιτσιπάκου Ζωή
Χαμπούρης Δημήτριος

Χανδρινός Γεώργιος
 Χαρίτας Βασίλειος
 Χατζηκωνσταντίνου Γεώργιος
 Χερουβείμ Λίτσα
 Χριστοδουλάκης Κων/νος
 Χωνανάκη Ελένη
 Ψαλτόπουλος Λάζαρος

84η σειρά Αρχαρίων

Αιγναντή Νίκη
 Αλεξίου Γεώργιος
 Αλεξίου Παναγιώτης
 Αλεξόπουλος Αλέξανδρος
 Ανδριανόπουλος Αλέξανδρος
 Αργυρόπουλος Παναγιώτης
 Βλασσόπουλος Ιωάννης
 Βλαχόπουλος Βασίλειος
 Βερυόπουλος Ιωάννης
 Γαλάνης Νικηφόρος
 Γεωργίου Αντώνης
 Γιαννακόπουλος Σπυρίδων
 Γκάτσος Ηλίας
 Γκιώντες Σωτήρης
 Γκίνη Σπυριδούλα
 Γρανίτσας Θωμάς
 Γρηγορόπουλος Άγγελος
 Δανάλη Μόσχα
 Δημητράκοπουλος Χρήστος
 Διαμαντόπουλος Ανάργυρος
 Διακάκος Μιχάλης
 Δρίτσας Παναγιώτης
 Δρυμαλίτου Μαρία
 Ευσταθίου Παρασκευή
 Ζηκίδης Νίκος
 Καλαθάς Νίκος
 Καλογεράκης Ιωάννης
 Καραγεωργίου Κων/νος
 Καρανάσιος Χρήστος
 Κασσιμάτης Σπυρίδων
 Καστέλλη Ιωάννα

Κατακαλαίος Δημήτριος
 Κατραμάτου Αικατερίνη
 Κατούνη Έλλη
 Καυάλη Μαρία
 Κελπερή Μαριάννα
 Κιούσης Κων/νος
 Κοντοβουνισίου Νίκη
 Κόκκινος Κων/νος
 Κόρμης Ανδρέας
 Κοσκινάς Χριστόδουλος
 Κουρτίδου Άννα
 Κουτσοαυτής Χρήστος
 Κουφάκης Μάριος
 Κριτωτάκη Μαρίνα
 Κρομμυδάκη Άννα-Μαρία
 Κυπαρίσσης Αλέξανδρος
 Λάλος Δημήτριος
 Λάμπου Χρήστος
 Λάντρας Κων/νος
 Λεμπλάνκ Λίλιαν
 Λιάκος Γεώργιος
 Λυρτοσιγιάννης Αθανάσιος
 Μάμη Αικατερίνη
 Μαστοράκης Νεκτάριος
 Ματσούκα Αλεξάνδρα
 Μαυραχάνης Πάνος
 Μενεΐδου Μαριλένα
 Μεντζελος Στέφανος
 Μήλιου Αλεξάνδρα
 Μουζουράκης Κων/νος
 Μπαλαμώτης Νίκος
 Μπενεττάτος Σπυρίδων
 Νικολάου Χρήστος
 Νικολόπουλος Γεώργιος
 Ντράκοβιτς Ελισάβετ
 Ξένος Γεώργιος
 Ουλκερόγλου Γαβριήλ
 Πανουσόπουλος Αιμίλιος
 Παπαγεωργίου Ιωάννης
 Παπαδημητρίου Χαράλαμπος
 Παπαδόπουλος Κων/νος

Παπαθανασίου Ζέπη
 Παπατζιμόπουλος Κων/νος
 Πασχάλης Αντώνης
 Πουλόπουλος Ιωάννης
 Πουρλιάκης Νίκος
 Πουρλιάκης Πέτρος
 Ράγιος Ιωάννης
 Ραυτόπουλος Κων/νος
 Σαγρέδος Ανδρέας
 Σιδέρης Ηλίας
 Σκυλά Χριστίνα
 Σούλη Αναστασία
 Σπυροπούλου Ουρανία
 Σπυροπούλου Χριστίνα
 Στάμου Άννα
 Στυλιανού Μαρίνα
 Στούμπος Αθανάσιος
 Σώρρος Μιχάλης
 Σωτηράκος Αντώνης
 Τζάννου Λίνα
 Τροχάνης Αριστόνους
 Τσίλης Ιωάννης
 Φλώρος Γεώργιος
 Φουρλής Παύλος
 Χαραλαμπίδης Ιωάννης
 Χατζηγεωργίου Ιωάννης
 Χατζηδάκης Στέλιος
 Χατζής Γρηγόρης
 Χειμαριού Μαρία-Λουίζα
 Χρήστου Ελένη
 Ψαρούλης Κυριάκος

Θεοδώρα Φοίβος
 Θυμαρά Καλλιόπη
 Κατσιβελάκης Μιχάλης
 Κατσούλας Λάμπρος
 Λαμνός Νίκος
 Μπουκουβάλα Χρυσούλα
 Πάπιας Δημήτρης
 Πατεράκης Κων/νος
 Σφακιανάκη Κων/να
 Σωτήρης Κων/νος
 Χαρίση Χριστίνα

Τμήμα Προχωρημένων

Βαλασσοπούλου Βαλασία
 Γιαννίση Ξανθή
 Γουλιέλμου Ευαγγελία
 Καραπανάγου Αθανασία
 Κατούνα Μαριάνθη
 Κατούνας Απόστολος
 Κοκκινάκη Άρτεμις
 Κόκκου Λιάνα
 Κοκότης Άρης
 Κοντογιάννη Ελένη
 Κοντογιάννης Νίκος
 Κοντογιάννης Παναγιώτης
 Μπαμπασιώτης Σάκης
 Παναγάκος Βασίλειος
 Παπαγεωργίου Μαργαρίτα
 Παπαγιαννοπούλου Ελένη
 Παπαγιαννόπουλος Ρήγας
 Παπασκονόμου Λεωνίδας
 Παυλίδης Μιχάλης
 Παυλίδης Παύλος
 Σταματοπούλος Αναστάσιος
 Τσάκωνας Γεώργιος
 Χαροτάκης Δημήτριος
 Χρυσικόπουλος Παρασκευάς

14η σειρά Αγωνιστιού

Αποστολάκης Μανώλης
 Βασιλάρα Γεωργία
 Δόγας Χρήστος
 Ζαχαράκης Στάθης
 Θεοδωρόπουλος Παναγιώτης



Θέμα: Άδειες Κυβερνητών Ιδιωτικών Τουριστικών σκαφών.

1. Γνωστοποιούμε ότι στο υπ' αριθμ. 113/27-2-90 τεύχος Β' της Εφημερίδας της Κυβέρνησης δημοσιεύθηκε ο υπ' αριθμ. 189 Ειδικός Κανονισμός Λιμένος Πειραιώς «Περί Αδειών διακυβέρνησης Ιδιωτικών Τουριστικών Πλοίων», επίκειται δε και η δημοσίευση των πανομοιότυπων Κανονισμών των λοιπών Λιμ. Αρχών.

2. Είναι γνωστό ότι ποτέ μέχρι τώρα δεν προβλεπόταν ο εφοδιασμός των Κυβερνητών των Ιδιωτικών Τουριστικών Πλοίων με οποιοδήποτε πιστοποιητικό ικανότητας, με αποτέλεσμα πολλά ατυχήματα να οφείλονται στην έλλειψη προσόντων, γνώσεων και ναυτικής εμπειρίας των. Αντιθέτως, για μικρά ταχύπλοα σκάφη έχει καθιερωθεί από πολλού η άδεια χειριστού η οποία χορηγείται μετά από επιβεβαίωση με εξέταση της ικανότητας και των γνώσεών τους και κατόπιν υγειονομικής εξέτασης.

3. Σκοπός του παραπάνω νέου Κανονισμού είναι η πρόληψη ατυχημάτων των επιβαινόντων ή τρίτων και η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας γενικότερα. Προς το σκοπό αυτό κατατείνει η προβλεπόμενη θεωρητική πρακτική εκπαίδευση και η εξέταση της υγειονομικής καταλληλότητας των υποψηφίων Κυβερνητών.

4. Ειδική πρόβλεψη γίνεται για υποψηφίους που λόγω επαγγέλματος ή άλλων υπαρκτών προσόντων δεν οφείλουν να υποβληθούν σε θεωρητική και πρακτική εκπαίδευση.

5. Οι ρυθμίσεις που προβλέπονται στον εν λόγω Κανονισμό είναι αποτέλεσμα διεξοδικών συζητήσεων και μελέτης των ισχυόντων στο εξωτερικό, κατέστησαν δε αναγκαίες λόγω του πολύ μεγάλου αριθμού των ομάδων αυτής της κατηγορίας, που πλέουν στις ελληνικές θάλασσες και τα προβλήματα που δημιουργούνται από αυτή την πραγματικότητα.

6. Βασικό χαρακτηριστικό του Κανονισμού αποτελεί το γεγονός ότι προβλέπει ανάλογη φοίτηση σε ειδικό σχολείο επιπλέον δε η διαπίστωση των απαιτούμενων προσόντων, γνώσεων και ικανότητας γίνεται από εξεταστική επιτροπή στην οποία συμμετέχει εκπρόσωπος της Λιμενικής Αρχής. Το εκδιδόμενο δε πιστοποιητικό θεωρούμενο από τη Λιμενική Αρχή νομιμοποιεί τον κάτοχό του. Η έκδοση τέτοιου αποδεικτικού ναυτικής ικανότητας δεν έχει θεσπισθεί μέχρι τώρα, διότι ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου προϋποθέτει την απογραφή του υποψηφίου ως ναυτικού και την απόκτηση θαλάσσιας προπαιδείας. Επομένως εκρίθη σκόπιμο η καθιέρωση της άδειας Κυβερνήτου Ιδιωτικού Τουριστικού Πλοίου να γίνει μέσω των Κανονισμών Λιμένος.

7. Η άδεια είναι ενιαία για μηχανακίνητα και ιστιοφόρα σκάφη και παρέχει το δικαίωμα στον κάτοχό της να διακυβερνά ιδιωτικά σκάφη υποχρεωμένα να εφοδιάζονται με πρωτόκολλο γενικής επιθεώρησης και ολικής χωρητικότητας μέχρι 100 κόρων. Δεν επιτρέπεται η εκτέλεση πλόων μεταξύ Ελληνικών λιμένων και όρμων σε σκάφη της κατηγορίας αυτής. Κυβερνήτης τους δεν κατέχει άδεια κατά τις διακρίσεις του Κανονισμού.

8. Παραθέτουμε κατωτέρω τον τύπο του καθιερωθέντος αποδεικτικού ναυτικής ικανότητας στην ελληνική και αγγλική γλώσσα. Το ΓΔ Πειραιώς εξουσιοδοτείται να τυπώσει τους τίτλους των αδειών σε βάρος του λογαριασμού Λιμενικής Αστυνομίας.

9. Το όριο ηλικίας των υποψηφίων σύμφωνα με το άρθρο 4(1)α ορίσθηκε το 60ο έτος. Εάν διαπιστωθεί από την πρακτική της εφαρμογής ότι είναι σκόπιμο το όριο της ηλικίας να αυξηθεί, να υποβάλετε σχετικές προτάσεις.

10. Επειδή εξάλλου στην πράξη υπάρχει ικανός αριθμός ιδιοκτητών σκαφών αναψυχής οι οποίοι έχουν κυβερνήσει τα σκάφη τους για πολλά χρόνια και είναι κάτοχοι

αδειών ταχυπλόου σκάφους, κρίνεται σκόπιμο να συγκεντρώσετε σχετικές πληροφορίες, για το αν τα άτομα αυτά έχουν σχετικές γνώσεις και αρκετή πείρα, ώστε να μπορούν να εξαιρεθούν από την προβλεπόμενη διαδικασία απόκτησης αδειάς Κυβερνήτη και να αποκτούν αυτή όπως προβλέπεται με την παράγραφο 4 του παρόντος. Εάν πάλι εκτιμηθεί ότι πρέπει να τεθούν ορισμένες προϋποθέσεις να τις αναφέρετε σχετικά.

11. Τέλος, επισημαίνουμε ότι δίνεται από τον Κανονισμό προθεσμία ενός έτους από τη δημοσίευσή του στην εφημερίδα της Κυβέρνησης για την απόκτηση αδειάς κυβερνήτου Ιδιωτικού τουριστικού πλοίου.

Ο ΑΡΧΗΓΟΣ Α.Σ.
Αντιναύαρχος
ΝΤΟΥΝΗΣ ΧΡ.

Αγαπητοί φίλοι,

Με χαρά σας πληροφορούμε τα ακόλουθα:

1. Στη σχολή του Ομίλου μας έχει αρχίσει να λειτουργεί με μεγάλη επιτυχία το «Προχωρημένο Τμήμα Ιστιοπλοΐας», το οποίο ιδρύθηκε για δύο κυρίως σκοπούς:

Πρώτον, για όλους εκείνους που θέλουν να συνεχίσουν, να βελτιώσουν, να εμπλουτίσουν τις γνώσεις τους αλλά και να κρατήσουν την επαφή τους με τη θάλασσα και την ιστιοπλοΐα και δεύτερον, σαν προαγωνιστικό στάδιο για όσους θέλουν να συνεχίσουν με το Αγωνιστικό Τμήμα, ώστε να είναι σε θέση να κάνουν κτήμα τους όλα εκείνα τα μυστικά των πανιών που θα τους διδάξει ο Ολυμπιονίκης Ηλίας Χατζηπαυλός.

Η διάρκεια του Προχωρημένου είναι δύο μήνες και περιλαμβάνει λίγη θεωρία πολλή πράξη.

Οι νέες σειρές θα αρχίσουν 5 Μαΐου.

2. Εντός του Απριλίου θα αρχίσουν να λειτουργούν τα εκπαιδευτικά τριήμερα. Σκάφη με εκπαιδευτές θα αναχωρούν Παρασκευή απόγευμα με προορισμό δύο ή τρία νησιά και θα επιστρέφουν Κυ-

ριακή βράδυ.

Τα τριήμερα θα προσφέρουν ένα ωραίο συνδυασμό ιστιοπλοΐας, ναυτσύνης αλλά και ψυχαγωγίας στα νησιά.

Τους καλοκαιρινούς μήνες η Σχολή μας σχεδιάζει να θέσει σε λειτουργία «εκπαιδευτικά» επταήμερα.

Σκάφη με έμπειρους εκπαιδευτές θα «κάνουν πανιά» στα διάφορα νησιά του Αιγαίου προσφέροντας μοναδικές εμπειρίες στους νέους ιστιοπλόους.

Όσοι λοιπόν από σας ενδιαφέρονται να κρατήσουν την επαφή τους, με την θάλασσα και την ιστιοπλοΐα, αλλά και να ζήσουν «αξέχαστες εμπειρίες», ας δηλώσουν από τώρα το ενδιαφέρον ή τη συμμετοχή τους στη γραμματεία του Ομίλου.

Με φιλικούς χαιρετισμούς,

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΣΧΟΛΗΣ

ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΔΟΣΗ ΔΕΛΤΙΟΥ ΤΑΥΤΟΤΗΤΟΣ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ Ε.Ι.Ο. ΑΠΑΙΤΟΥΝΤΑΙ:

Α. ΑΠΟ ΤΟΝ ΑΙΤΟΥΝΤΑ:

1. Να έχει συμπληρώσει το 18ον έτος της ηλικίας του.
2. Να γνωρίζει κολύμβηση.
3. Συμπλήρωση του δελτίου με όλα τα στοιχεία που ζητούνται στην αίτηση.
4. 3 φωτογραφίες να επικολληθούν στην ανάλογη θέση, στο Α, Β και Γ.
5. Φωτοτυπία και στις δύο όψεις της αστυνομικής ταυτότητας ή πιστοποιητικό γεννήσεως.
6. Πρόσφατη ιατρική γνωμάτευση επί του δελτίου στον ειδικό χώρο του Γ.
7. Υπογραφή του αιτούντος στο Α και Β.
8. Να παραδώσει στον Όμιλό του την αίτηση (Α, Β, Γ.) και όλα τα προαναφερόμενα σχετικά.

Β. ΑΠΟ ΤΟΝ ΟΜΙΛΟ:

1. Να ελέγξει και βεβαιώσει την συμμετοχή του αιτούντος μέλους του σε 10 αγώνες την τελευταία τριετία.

2. Να συμπληρώσει τον αριθμό μητρώου αθλητού του Ομίλου, στο Α, Β, Γ. Ο Όμιλος θα τηρεί ξεχωριστό αρχείο με αριθμό μητρώου για κάθε αθλητή ανοικτής θάλασσας από 1/1/90, από Νο 1...

3. Να συμπληρώσει το όνομα του Ομίλου στο Α, Β, Γ.

4. Υπογραφή του Γενικού Γραμματέα του Ομίλου στο Α και Β.

5. Σφράγισμα με την σφραγίδα του Ομίλου:

α) Στην υπογραφή Γενικού Γραμματέως στο Α και Β.

β) Στην επικολημένη φωτογραφία στο Α, Β, και Γ.

6. Ο Όμιλος στέλνει την αίτηση Α, Β και Γ χωρίς να τα αποχωρήσει, στην Ε.Ι.Ο. μαζί με όλα τα δικαιολογητικά.

Προς τους Ομίλους
Μέλη της ΕΙΟ

ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ 11/1990

Θέμα: «Κατάταξη Διοργανώσεων Αγώνων και Διαφήμιση»

Σε ό,τι αφορά τη διαφήμιση κατά τη διάρκεια ιστιοπολικών αγώνων, σας γνωρίζουμε ότι ισχύουν τα οριζόμενα στο άρθρο 26 και στο Παραρτήμα 14 των Διεθνών Κανονισμών Ιστιοδρομιών της I.Y.R.U. 1989/92 (I.Y.R.R.) και η συμπληρωματική έκδοση 1990 όπως τροποποιούνται ή συμπληρώνονται και διευκρινίζονται από τα κατωτέρω:

1. Κατά τη διάρκεια των πάσης φύσεως Ιστιοπολικών διοργανώσεων που τελούν υπό την αιγίδα της Ελληνικής Ιστιοπολικής Ομοσπονδίας και συμπεριλαμβάνονται στο επίσημο Πρόγραμμα Αγώνων έτους 1990 με εξαίρεση τις διοργανώσεις που διεξάγονται στην Ελλάδα και τελούν υπό την αιγίδα της IYR-U-ORC - Ενώσεων Κλάσεων σκαφών, ανεγνωρισμένων από την IYRU, επιτρέπεται η διαφήμιση επί των σκαφών και των πληρωμάτων υπό την προϋπόθεση να τηρούνται τα ακόλουθα:

(1) Η σχετική Ελληνική Νομοθεσία, η Υπουργική απόφαση 15732/75, ο κανόνας 26 της Δ.Ο.Ε., η ερμηνευτική εγκύκλιος της ΕΟΑ/Ε.Φ.Ι., 2394/8.7.85 και οι λοιπές διατάξεις της Ε.Ο.Α.

(2) Αγώνες Κατηγορίας Α (Παράρτημα 14).

Όταν η διοργανώτρια αρχή ενός αγώνα που κατατάσσεται στην κατηγορία Α επιθυμεί τη διαφήμιση τυχόν χορηγού του αγώνα σύμφωνα με την παράγραφο 1.9 του Παραρτήματος 14, πρέπει:

(i) Να υποβάλει σχετική αίτηση προς έγκριση της διαφήμισης στην Ε.Ι.Ο., η οποία πρέπει να συνοδεύεται από το συμφωνητικό μεταξύ της διοργανώτριας αρχής και του χορηγού, πριν αυτό υπογραφεί, καθώς και από το περιεχόμενο και την απεικόνιση της διαφήμισης.

(ii) Να καταβάλει στην ΕΙΟ ποσόν που αντιστοιχεί στο 5% του χρηματικού ποσού που αναφέρεται στο συμφωνητικό, πριν από την έναρξη της διαφήμισης και υπό την προϋπόθεση η ΕΙΟ να έχει χορηγήσει άδεια για τη συγκεκριμένη διαφήμιση.

3. Αγώνες Κατηγορίας Β (Παράρτημα 14)

3.1. Όταν η διοργανώτρια αρχή ενός αγώνα που κατατάσσεται στην κατηγορία Β επιθυμεί διαφήμιση τυχόν χορηγού του αγώνα, σύμφωνα με την παράγραφο 1.9 του Παραρτήματος 14, ισχύουν τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 2 της παρούσης εγκυκλίου.

3.2. Όταν ένα σκάφος και το πλήρωμά του που συμμετέχει σε αγώνα ο οποίος κατατάσσεται στην κατηγορία Β επιθυμεί να επιδείξει διαφήμιση σύμφωνα με την παράγραφο 3 του Παραρτήματος 14, πρέπει:

(i) Ο ιδιοκτήτης ή μισθωτής του σκάφους να υποβάλει σχετική αίτηση προς έγκριση της διαφήμισης στην ΕΙΟ, μέσω του Ομίλου του οποίου είναι μέλος, η οποία πρέπει να συνοδεύεται από το συμφωνητικό μεταξύ του ιδιοκτή-

του ή μισθωτού και του διαφημιζομένου, πριν αυτό υπογραφεί καθώς και από το περιεχόμενο και την απεικόνιση της διαφήμισης.

(ii) Να καταβάλει στην ΕΙΟ ποσόν που αντιστοιχεί στο 10% του χρηματικού ποσού που αναφέρεται στο συμφωνητικό μεταξύ του ιδιοκτήτου ή μισθωτού και του διαφημιζομένου, πριν από την έναρξη της διαφήμισης, και υπό την προϋπόθεση ότι η ΕΙΟ έχει χορηγήσει άδεια για τη συγκεκριμένη διαφήμιση.

4. Όταν αντί χρηματικού ποσού, στο ιδιωτικό συμφωνητικό μεταξύ διοργανώτριας αρχής και χορηγού ή ιδιοκτήτου/μισθωτού και διαφημιζομένου, αναφέρεται παροχή σε είδος, τότε αυτή θα αποτιμάται σε δραχμές.

5. Η Επιτροπή Ενστάσεων αγώνα, στον οποίο διαπιστωθεί παράβαση του Παραρτήματος 14 ή της παρούσης εγκυκλίου, ανεξάρτητα από τις ενέργειες στις οποίες θα προβεί σύμφωνα με το άρθρο 1.10 του Παραρτήματος 14, πρέπει, μέσω της διοργανώτριας αρχής, να αναφέρει το συμβάν στην ΕΙΟ.

Η παρούσα εγκύκλιος έχει θέση προσηκης της Εθνικής Αρχής (ΕΙΟ) στους Διεθνείς Κανονισμούς Ιστιοπολικών Αγώνων 1989/92 και η ισχύς της λήγει την 31.12.1990.

Παρακαλούμε να ενημερώσετε σχετικά κάθε ενδιαφερόμενο μέλος σας και να αναρτήσετε την εγκύκλιο αυτή στον πίνακα ανακοινώσεων του Ομίλου σας.

Η πιστή εφαρμογή των όσων περιλαμβάνονται στο παράρτημα 14 των Διεθνών Κανονισμών Ιστιοδρομιών της I.Y.R.U. και στην παρούσα εγκύκλιο, πιστεύουμε ότι συμβάλλει στην περαιτέρω ανάπτυξη της αγωνιστικής Ιστιοπλοίας της χώρας μας.

Με αθλητικούς
χαιρετισμούς

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΓΙΩΡΓΟΣ ΝΙΚΗΦΟΡΑΚΗΣ

Ο ΓΕΝ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΥΣ
Π. ΝΑΝΕΡΗΣ

ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ ΑΡΙΘΜ. 11/90 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

Με την προαναφερόμενη εγκύκλιο της, στην παράγραφο III, η Ελληνική Ιστιοπολική Ομοσπονδία καθορίζει την ύπαρξη από 1-1-1990 δελτίου ταυτότητας αθλητού ανοικτής θάλασσας (χρώματος θαλασσί).

Στην ίδια παράγραφο αναφέρεται ότι επιτρέπεται στον κάτοχο η συμμετοχή του σε αγώνες ιστιοπλοίας ανοικτής θάλασσας σαν μέλος πληρώματος με σκάφος που ανήκει σε άλλο σωματείο, το ίδιο δε, αναγράφεται και στο απόκομμα Γ' της ταυτότητας.

Οι προϋποθέσεις που θέτει η Επιτροπή Ανοικτής Θάλασσας για την έκδοση ταυτότητας αθλητού ανοικτής θάλασσας είναι οι ακόλουθες:

α) Ο ενδιαφερόμενος να έχει συμπληρώσει το 18ον έτος της ηλικίας του.

β) Να γνωρίζει κολύμβηση.

Μετά τα προαναφερόμενα, σας παρακαλούμε να ενημερώσετε τα μέλη σας που συμμετάσχουν σε αγώνες ιστιοπλοίας ανοικτής θάλασσας να σας υποβάλλουν τα απαιτούμενα για την έκδοση ταυτότητας αθλητού.

(Απαιτούμενα και διαδικασία αναφέρονται στο συνημμένο αριθμ. 2 αυτής της εγκυκλίου).

Εσωκλείουμε ένα αντίτυπο ταυτότητας αθλητού ανοικτής θάλασσας για ενημέρωσή σας (συνημμένο αριθμ. 1) και σας παρακαλούμε να ζητήσετε από την Ε.Ι.Ο. (κ. Σταύρο Μπουγιούκα) τον αριθμό των ταυτοτήτων που χρειάζονται για τα μέλη του Ομίλου σας.

Με ιστιοπολικούς χαιρετισμούς,

Εντολή Δ.Σ.

Η Επιτροπή Ανοικτής Θάλασσας
Ο Πρόεδρος
Κ. Αρμάος
Ο Γραμματέας
Στ. Λάζος

Ο ΜΠΕΣΑΚΗΣ ΚΑΙ Ο ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΣΑΣ

Από το βιβλίο του Α. Δόμβρου «ΑΣΕΧΑΣΤΑ ΠΕΤΡΟΚΑΡΑΒΑ»

— Πολυχρονεμένη μου καπετάν πασά, ένας γκισούρης γεμιτζής, από τα μέρη αυτά, λέει ότι ξέρει εδώ κοντά ένα απάγκιο λιμανάκι, που έτσι και μπήκαμε μέσα, σωθήκαμε.

— Φέρτε τον, μπρε, μπροστά μου, διέταξε ο καπετάν πασάς, ο ναύαρχος του τούρκικου στόλου.

Το πρόσωπό του ήταν κίτρινο σαν λεμόνι, από τη δάλασσα που τον είχε πιάσει. Αυτή δεν ήταν δάλασσα, ήταν οργή του προφήτη. Είχε οσπρίσει η επιφάνειά της, ο αέρας, τραμουντάνα γερή, έσχιζε τα πανιά, τα κύματα ορμάγανε στην κουβέρτα σαν μανιασμένα άπια. Κάπου έπρεπε να μπούνε, να σωθούνε, κάποιο λιμανάκι απάγκιο σ' αυτό τον καιρό.

Δεν μπορούσε να πιστέψει, ότι ο Αλλάχ είχε κιόλας γράψει τον αφανισμό τους. Η σκούφια του κράταγε από το Αλγέρι. Οι Μπερμπερίνοι δεν ήταν τόσο μοιρολάτρες, όπως οι Τούρκοι της Ασίας. Ήταν ναυπηγοί, που το έλεγε η καρδιά τους, αλλά οι δάλασσες του ήταν άγνωστες, μόλις είχε αναλάβει καπετάν πασάς. Γύρω - γύρω αφρισμένοι κάβοι, τα Μαρμαρονήσια της δάλασσας του Μαρμαρά. Θα βρίσκονταν στα μισά του δρόμου από το Τσανάκαλε στη Σταμπούλ.

— Προσκύνα, μπρε, τον πολυχρονεμένο μας καπετάν πασά, βρυχήθηκε ο αράκης αρχιγεμιτζής και με μια σκουντιά σώριασε τον Μπεσάκη στα πόδια του ναύαρχου.

Ο Μπεσάκης, με τη χιλιοπαλωμένη βράκα του, ξυπόλητος, ήταν ένας μαρμαρονισιώτης, από αυτούς που με το ζόρι επιστρατεύονταν για να επανδρώσουν τα καράβια του στόλου του Δοβλεπιού, μια και Τούρκοι θαλασσοί δεν υπήρχαν.

Ψαρεύοντας, με τις σαντάλες, τους κολιούς, ήξερε τη δάλασσα του Μαρμαρά σπιδαμή προς σπιδαμή. Για κάθε αέρα που φύσαγε και για κάθε μπουρίνι, ήξερε και ένα απάγκιο λιμανάκι.

Σε άλλη περίπτωση, θα παρακαλούσε να βούλιαζε όλος ο στόλος του Πασιόχ.

Το θεό τους, τον αντίθεό μου,

το βασιλέα τους, έτσι βλασπήμεγε τους Τούρκους, αλλά όχι τώρα, που ήταν κι αυτός μέσα.

Ο Μπεσάκης, ο τέλειος ραγιάς, φίλησε τα τουζλούκια του ναύαρχού του και, χωρίς να τον κοιτά στο πρόσωπο, με τα μάτια στο κατόστρωμα, περίμενε να του μιλήσει πρώτος αυτός.

— Μπρε γκισούρη, ξέρεις καλά τα μέρη αυτά;

— Πολυχρονεμένη μου, καπετάν πασά, ο μεγάλος Αλλάχ να σε φυλάει γερό πάντα, τον ξέρω καλά, είμαι γαράς από τ' Αφθόνι του Μαρμαρά και ξέρω καλά εδώ κοντά ένα απάγκιο λιμανάκι. Δώσε μου το τιμόνι και θα σωθούμε.

— Δώστε του το τιμόνι, φωνάξετε και το δόμιο με το γιαταγάνι του γυμνό, μόλις καταλάβει ότι κάτι πάει να μας σκορώσει αυτός ο γκισούρης, να του πάρει το κεφάλι στεγνά - στεγνά.

— Τρέμοντας ο Μπεσάκης, με το δόμιο πλάι του, πήρε το τιμόνι στα χέρια του και, εξετάζοντας προσεχτικά τον ορίζοντα, έστριψε τη ναυαρχίδα προς έναν αφρισμένο κάβο.

Ο καπετάν πασάς έδωσε διαταγή να ακολουθήσουν και τα άλλα πλοία. Η δυσπιστία του τον έζωνε, αλλά άλλη λύση δεν είχε. Θα του έπαιρνε το κεφάλι στεγνά - στεγνά, λίγο προτού βούλιαζαν πίσω από τον κάβο, αν εκεί δεν υπήρχε λιμανάκι, απάγκιο στον καιρό που φυσούσε.

Υστερα από μια ώρα ταξίδι, καβατζάροντας στον κάβο, η ναυαρχίδα μπήκε, και ζοπίσω της και ο υπόλοιπος στόλος, σε ένα ολοστρόγγυλο λιμανάκι, απάγκιο στον καιρό.

Ανάσανε ο καπετάν πασάς, ανάσανε ο Μπεσάκης, ανάσανε κι ο δόμιος, γιατί ήξερε ότι το κεφάλι του Μπεσάκη δεν θα γινόταν σωσίβιο για τον ίδιο.

— Τι δεσ, ωρέ, να σου δώσω, μια και μας έσωσες; Ό,τι μου ζητήσεις θα στο δώσω, επανέλαβε ο ναύαρχος στον τρομαγμένο και μισοκακόμοιρο Μπεσάκη.

Αυτός σκέφτηκε λίγο, δίστασε, αλλά πήρε θάρρος και άρθρωσε:

— Το μπαϊράκι, το βυζαντινό λάβαρο με το δικέφαλο αετό, να

το έχουμε στην εκκλησία του χωριού μου, τ' Αφθόνι, και να το γυρίζουμε μαζί με τα ζαπτερύγια στις λιτανείες.

Το βλέμμα του καπετάν πασά σκοτεινίσσε. Χλώμιασε, του ήρθε ζαλάδα.

— Κοίτα τι μου ζητάει ο γκισούρης, σκέφτηκε. Αντί να μου ζητήσει παράδες ή απαλλαγή από φόρους, ζητάει το βυζαντινό λάβαρο. Πώς θα τα βγάλουμε, μωρέ, πέρα μ' αυτούς τους γκισούρηδες; Αυτοί θα το φάνε το δολέπι μας.

Τι να κάνει όμως; Το είχε υποσχεθεί.

Έτσι, εκπληκτοι, μετά από μερικούς μήνες, είδαν οι κάτοικοι της Αφθόνης του Μαρμαρά, που είχε μόνο δυο τούρκικες οικογένειες, να έρχεται ένα μεγάλο σουλτανικό φερμάνι, που επέτρεπε στην εκκλησία του Άι - Θανάση να έχει το βυζαντινό λάβαρο, το κόκκινο με το χρυσό δικέφα-

λο αετό και το σταυρό.

Το λάβαρο αυτό χάθηκε στον πρώτο διωγμό, αλλά το υψόακι, με τον κάβο του Μπεσάκη, μέχρι σήμερα, λέγεται πασά Λιμάνι και οι πρόσφυγες καπεταναίοι του υψιού, στα καφενεία του Πειραιά, θυμόνταν την ιστορία του Μπεσάκη και, αναστενάζοντας για τον άκραιο πατριωτισμό του, χαριτολογούσαν και έλεγαν: «Ο αφιλότιμος, του δόθηκε η ευκαιρία να ζητήσει ό,τι θέλει και αντί να ζητήσει να σφάξουν όλες τις γυναίκες του υψιού, να γλυτώσουμε, ζήτησε το βυζαντινό λάβαρο».

Άλλες εποχές τότε, άλλες τώρα.

Τότε η ελπίδα της μεγάλης ιδέας ήταν στις καρδιές των ραγιάδων, τώρα οι πατρίδες ήταν για πάντα χαμένες.

Μόνο ο Νέος Μαρμαράς, στη Χαλκιδική, εξακολουθεί να θυμίζει την πατρίδα του Μπεσάκη και τη δικιά του.



ΕΛΛΑ Ν' ΑΝΟΙΞΟΥΜΕ ΠΑΝΙΑ

- Νέα τμήματα αρχίζουν κάθε 2 μήνες.
- Τμήματα αρχαρίων, προχωρημένης αγωνιστικής και κυβερνητών.
- Στα προχωρημένα τμήματα διδάσκει ο Ολυμπιονίκης Ηλίας Χατζηπαυλός



ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΟΜΙΛΟΣ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ
ΣΧΟΛΗ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ

Ακτή Κουμουνδούρου 22, Μικρολίμανο Τηλ. 412 3357, 412 2352

Κωνσταντής Κανάρης

του Π. Κριεζή

Κωνσταντής Κανάρης ο μπουρλοτιέρης ναύαρχος-θρύλος του 1821.

Οι ρίζες του, απ' ό,τι λέγεται, χάνονται βαθειά μέσα στο χρόνο στα παράλια της Ήπειρου, ίσως στη Χειμάρρα, ίσως στη Πάργα. Στα Ψαρά όμως η οικογένειά του είχε εγκατασταθεί, εξακριβωμένα, από τον 18ο αιώνα. Ο πατέρας του Μικές είχε κι άλλα δυο παιδιά, τον Αναγνώστη και τον Γιώργη. Ο Κωνσταντής που γεννήθηκε το 1793 στα Ψαρά ήταν ο τρίτος, ο μικρότερος. Ορφάνεψε παιδί ακόμα, κι έτσι αναγκάστηκε να μπει μούτσος στο μπρίκι του θείου του Δημήτρη Βουρέκα. Όταν απόκτησε

σερμαγιά παντρεύτηκε κι απόκτησε εφτά παιδιά.

Στη προετοιμασία της Ελληνικής Εθνικής Επανάστασης δεν είχε καμιά συμμετοχή, ίσως γιατί δεν έτυχε να μηθεί στη Φιλική Εταιρεία. Όταν ξέσπασε η επανάσταση ο Κωνσταντής Κανάρης βρισκόταν στην Οδησό. Φλογερός καθώς ήταν έσπευσε αμέσως στα Ψαρά και κατατάχθηκε στο Ψαριανό στόλο υπό τον Νικολή Αποστόλη. Από την αρχή τον τράβηξε το «μπουρλότο», κι ακόμα περισσότερο όταν έμαθε για το κατόρθωμα του Παπανικολή, που πυρπόλησε ένα τούρκικο δίκροτο στον όρμο της Ερεσού τον Μάιο του 1821. Για να γίνει κάποιος μπουρλοτιέρης κείνα τα χρό-

νια δεν ήταν εύκολη δουλειά.

Τα μπουρλοτιέρικα ήταν γνωστά και πριν απ' το 1821. Τα είχαν χρησιμοποιήσει οι Εγγλέζοι και οι Ολλανδοί από τον 17ο αιώνα, οι Γάλλοι μάλιστα μέχρι τις αρχές του 19ου αιώνα είχαν στην υπηρεσία τους ειδικούς στολίσκους πυρπολικών. Οι Ρώσοι το 1770 με ναύαρχο τον Σπυριντώφ και Ψαριανούς μπουρλοτιέρηδες κάψανε τον τούρκικο στόλο μέσα στον Τσεσμέ. Όμως ο τρόπος που χρησιμοποιήθηκε το μπουρλοτιέρικο απ' τους Έλληνες το 1821 δεν ήταν ο ίδιος με 'κείνον που χρησιμοποιήθηκε ως τότε απ' τους Εγγλέζους, τους Ολλανδούς τους Γάλλους και τους Ρώσους. Οι δικοί μας είχαν να αντιμετωπίσουν έναν ασυγκρίτως ισχυρότερο στόλο σε αριθμό και σε μέγεθος πλοίων, και σε ισχύ πυρός. Με τα μικρά τους καράβια και τα μικρά τους πυροβόλα δεν ήταν δυνατόν να τα βγάλουν πέρα απέναντι στα βαρειά τούρκικα μεγαθήρια. Σκέφτηκαν λοιπόν τα μπουρλοτιέρικα αλλά με μια καινούρια τακτική. Αντί να τ' αφήνουν, όπως έκαναν ως τότε οι ξένοι, κενά από πληρώμα να παρασύρονται απ' τον άνεμο στους στόχους τους, οι δικοί μας τα επάνδρωναν.

Τα μπουρλοτιέρικα ακολουθούσαν το στόλο και στην κατάλληλη στιγμή ορμούσαν με τα πληρώματα στις θέσεις τους, για να προσκολληθούν και να προσδεθούν σφιχτά στο θύμα τους. Έβαζαν φωτιά στο μπουρλοτιέρικο και το εγκατέλειπαν τη τελευταία στιγμή. Αυτό σήμαινε για τον Έλληνα μπουρλοτιέρη παλληκαριά, αυτοθυσία, ναυτική ικανότητα και εμπειρία, θάρρος, αποφασιστικότητα, ψυχραιμία και τέλει συντονισμό καπετάνιου και πληρώματος.

Θηρία μπουρλοτιέρηδες ανάδειξε πολλούς η Ελληνική Επανάσταση του 1821. Ήταν ο Παπανικολής, ο Πιπίνος, ο Παξινός, ο Ραφαλιάς, ο Θεοχάρης, ο Βώκος, ο Βατικιώτης, ο Βρατσάνος, ο Ματρώζος, ο Νικόδημος και άλλοι. Όμως το θηρίο των θηρίων ήταν ο Κωνσταντής Κανάρης, που τι-

μήθηκε πιο πολύ απ' όλους.

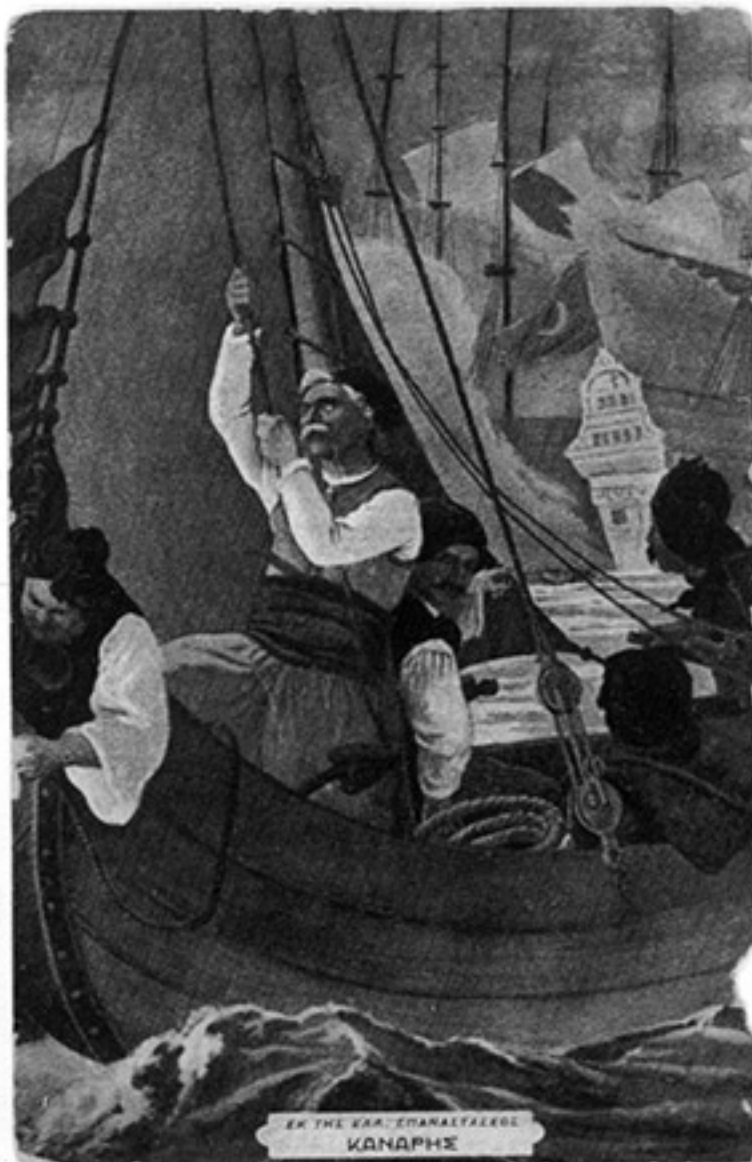
Ο ορμητικός Κωνσταντής Κανάρης με το που μπήκε στην υπηρεσία του στόλου, προτίμησε τη δύσκολη δουλειά του μπουρλοτιέρη. Εξειδικεύθηκε στα μπουρλοτιέρικα και τη νύχτα της 6ης προς την 7η Ιουνίου 1822 έκανε το πρώτο του μεγάλο κατόρθωμα μεταξύ Χίου και Τσεσμέ που τον έκανε διάσημο.

Οι Τούρκοι γιόρταζαν το μπαϊράμι και ο αρχιναύαρχός τους Αλή Ζαδέ Πασάς Σκορδιανός, πιο γνωστός ως Καρά Αλής, είχε προσκαλέσει στη ναυαρχίδα του όλους σχεδόν τους αξιωματικούς του στόλου του για να γιορτάσουν τη μεγάλη νίκη. Οι Τούρκοι γιόρταζαν συγχρόνως και μια «περήφανη νίκη». Στις 11 Μαρτίου 1822 είχαν οι «λεβέντες» κατασφάξει στη Χίο χιλιάδες αθώα γυναικόπαιδα.

Ήταν νύχτα και τα καράβια τους ήταν κατάφωτα και κάπου στη μέση φάνταζε περήφανη η ναυαρχίδα τους, ένα επιβλητικό τρίκροτο.

Οι αξιωματικοί ομοφροστολισμένοι απολάμβαναν ξέγνοιαστοι τα πλούσια φαγητά και τα σερμπέτα ακούγοντας τις πιπίζες και τα νταούλια. Κείνες τις ίδιες ώρες δυο μικρά καράβια συνοδεύοντας δύο ακόμα μικρότερα, τα μπουρλοτιέρικα, πλησίαζαν το στόλο συσκοτισμένα και αθόρυβα. Στο ένα ήταν καπετάνιος ο Κωνσταντής Κανάρης και πηδαλιούχος ο Γιάννης Θεοφιλόπουλος, με στόχο τη ναυαρχίδα και στο άλλο καπετάνιος ο Ανδρέας Πιπίνος, με στόχο την αντιναυαρχίδα. Το μπουρλοτιέρικο του Κανάρη πλευρίσε στη ναυαρχίδα κι οι ναύτες πέταξαν στα γρήγορα τους γάντζους. Το καραβάκι κόλλησε σφιχτά στον κολοσσό κι ο Κανάρης άναψε το μπουρλότο. Σαν φούντωσε η φωτιά οι μπουρλοτιέρηδες πηδήξαν στη σκαμπαβία και λάμνοντας γερά και σβέλτα απομακρύνονταν για το συνοδό.

Οι Τούρκοι είδαν δίπλα τους τη φωτιά κι αλάφιασαν. Άλλοι πυροβολούσαν στα τυφλά προς τη θάλασσα, κι άλλοι με μπουγάλα προσπαθούσαν να νικήσουν τη φωτιά. Όμως τι-



ποτα. Η νέμεση για τη σφαγή της Χίου είχε πάρει το δρόμο της. Κατακαιγόταν το περήφανο καράβι και μεταβλήθηκε σε κόλαση φωτιάς. Τα ξύλα του τρίζανε, τ' άμπουρα και τα πανιά λαμπάδιαζαν, τα σχοινιά κοβότανε, τα ξάρτια πέφτανε, ώσπου ξαφνικά ακούστηκε μια τρομακτική έκρηξη απ' τη μπάρουταποθήκη και τινάχτηκαν στον αέρα μαδέρια και άνθρωποι, τινάχτηκε στον αέρα όλη η περηφάνεια του τρικροτου και της Τουρκίας. Ένα κομμάτι άλμπουρου έπεσε και τσάκισε το κεφάλι του Καρά Αλή που προσπαθούσε να σωθεί μέσα σε μια βάρκα. Μαζί του χάθηκαν πάνω από δυο χιλιάδες άνθρωποι. Ο Πιπίνος δεν στάθηκε τυχερός, η αντιναυαρχίδα γλύτωσε.

Στο ημερολόγιο της ψαριανής ναυαρχίδας «Φιλοκτήτης» σημειώθηκε για εκείνη τη νύχτα: «... Ημερίς ήμεθα έξωθεν του πορθμού περί τας 6 Ιουνίου. Συσκεφθέντες ότι ήταν αδύνατον να ανθέξωμεν με τα πυροβόλα των πλοίων μας εις τόσον αριθμόν δικρότων και φρεγαδών απεφασίσθη να τα πυρπολήσωμεν και εκλεχθέντες δύο καπετάνιοι μπουρλοτιέρηδες, ο Κωνσταντίνος Κανάρης Ψαριανός και ο Αντρέας Πιπίνος Υδραίος και δύο πολεμικά πλοία να συνοδεύσουν αυτούς και φτάνοντας νύκτα εκίνησαν με την βοήθειαν του σταυρού και πλησιάζοντας εις τον εχθρόν ο μεν Κανάρης το εκόλλησεν ευστόχως εις το τρικροτον του στολάρχου Αλή Ζαδέ πασά και επυρπολήθη όπου και έγινεν ολοκαύτωμα ο ωμότατος στολάρχος με πολλού αριθμού Βαρβάρων...».

Η εντύπωση στην Ευρώπη από το κατόρθωμα του Κανάρη ήταν τεράστια. Ο εγγλέζος ιστορικός Γκόρντον έγραψε ότι η πυρπόληση της τουρκικής ναυαρχίδας ήταν ένα από τα πιο καταπληκτικά κατορθώματα που αναφέρει η ιστορία, και για τον Κανάρη ότι ήταν ο πιο έξοχος εκπρόσωπος του ηρωισμού που η Ελλάδα όλων των εποχών μπορεί να υπερηφανεύεται.

Όταν αργότερα ρώτησαν τον Κανάρη πως έκανε και πέτυχε αυτό το κατόρθωμα, αυτός ήρεμα απάντησε «Είπα, Κωνσταντή, θα πεθάνεις».

Όμως ο καπετάν Κωνσταντίνος, 29 χρονών παλληκάρι τότε, δεν πέθανε. Στις 28 Οκτωβρίου 1822, κοντά στη Τένεδο ανατίναξε τουρκικό δικροτο και έκανε τον διάδοχο του Καρά Αλή, Κακλαμάν Μεχμέτ πα-

σά να ανατριχιάσει από σύγχυση και τρόμο. Με το δικροτο χάθηκαν οχτακόσιοι άντρες.

Τον Αύγουστο του 1824 ο Κωνσταντίνος Κανάρης παίρνοντας εκδίκηση για τη σφαγή της Κάσου και της πατρίδας του των Ψαρών, τίναξε στον αέρα στο στενό της Μυκάλης μια τουρκική φρεγάδα με 600 άντρες, και λίγο αργότερα μια κορβέτα στη Μυτιλήνη.

Αλλά η τόλμη του Κωνσταντίνου Κανάρη έφτασε στο κατόρθο όταν ξεκίνησε να πυρπολήσει τον αιγυπτιακό στόλο μέσα στο λιμάνι της Αλεξάνδρειας τον Ιούλιο του 1825. Εκεί όμως ο καιρός τον ζήλεψε. Όταν μπήκε πια στο λιμάνι ο άνεμος κόπασε απότομα και ακινητοποιήθηκαν τα καράβια του. Όταν μαθεύτηκε το τόλμημα, ο Κωνσταντίνος Κανάρης έγινε πια θρύλος, τόσο που τον τραγούδησαν ακόμα κι ο Ουγκώ κι ο Μπερανζέ.

Αφού λευτερώθηκε η Ελλάδα, ο Κωνσταντίνος Κανάρης ανέβηκε όλα τα αξιώματα της Πολιτείας. Αντιπροσώπευσε τα Ψαρά στην Εθνική Συνέλευση της Τροιζήνας, επί Όθωνος διορίστηκε γεροϋσιαστής, έγινε υπουργός και πρωθυπουργός της χώρας πολλές φορές.

Γέρος και κουρασμένος πια αποσύρθηκε από κάθε δραστηριότητα στο σπίτι του στη Κυψέλη, όπου τις 2 Σεπτεμβρίου 1877 αναπαύθηκε για πάντα σε ηλικία 84 ετών.

Οι νεοέλληνες «τιμώντες» τη μνήμη του Κωνσταντίνου Κανάρη άφησαν να χτιστεί στη θέση που βρισκόταν το ταπεινό σπίτι του, στην οδό Κυψέλης, μια πολυκατοικία, προς δόξαν του πολιτισμού μας και της οφειλής μας σε κείνον τον γίγαντα της Ελευθερίας. Σήμερα υπάρχει ακόμα το ιδιωτικό του εκκλησάκι, αλλά ποιος, εκτός ίσως από μας τους παλιότερους, που θυμόμαστε και το σπίτι του, ξέρει τι σημαίνει αυτό το εκκλησάκι.

Ο Π.Ο.Ι.Α.Θ. στα πλαίσια της ναυταθλητικής του δραστηριότητας δεν ξεχνά, ούτε την ιστορία της Ελλάδας, ούτε κείνους που πολέμησαν και θυσιάστηκαν για την ύπαρξή της, γι' αυτό δεν αφήνει ευκαιρία που να μη τιμήσει επετείους και ήρωες, είτε αναφέρονται στην ελληνική αρχαιότητα, είτε στην ελληνική παλιγγενεσία, είτε στη νεότερη ελληνική ιστορία. Έτσι φέτος δεν ήταν δυνατό να ξεχάσει τα Ψαρά και τον Κωνσταντή Κανάρη.

Στις 1/5/90 η ιστιοπλοϊκή και η ναυτιλιακή οικογένεια έχασαν ξαφνικά τον Πέτρο Οικονομόπουλο. Ήταν αγαπητός φίλος σε όλους όσους τον γνώριζαν και συνεργάστηκαν μαζί του.

Ο «Ιστιοπλοϊκός Κόσμος» τιμώντας τη μνήμη του, του αφιερώνει αυτές τις λίγες γραμμές.

Ο Πέτρος Οικονομόπουλος απεφοίτησε από τη Ναυτική Σχολή Οινουσών και κατόπιν παρακολούθησε την Πολυτεχνική Σχολή του Sunderland από όπου απέκτησε το δίπλωμα του ναυπηγού. Εν συνεχεία πήρε μαθήματα προγραμματισμού υπολογιστού στην Πολυτεχνική Σχολή του Λονδίνου και στο Κολλέγιο City του Λονδίνου όπου απέκτησε το δίπλωμα διοικήσεως ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Πρακτική εξάσκηση έκανε στα ναυπηγεία Σκαρμαγκά και κατά τη διάρκεια της στρατιωτικής του θητείας στο Ελληνικό Πολεμικό

Ναυτικό υπηρέτησε ως ναυπηγός και επιθεωρητής πλοίων στη Σαλαμίνα και στην Κρήτη.

Από το 1973 ως το 1975 εργάστηκε ως ναυπηγός και επιθεωρητής στην αμερικανική εταιρεία C.R. Cushing. Από το 1975 ως το 1978 εχρημάτισε Διευθυντής της EDE Marine Consultants και ανέλαβε διάφορες μελέτες και επιχειρήσεις πλοίων για λογαριασμό των νηογνομόνων της Κορέας, της Ελλάδας και του Παναμά.

Από το 1978 ανέλαβε την διεύθυνση του Τεχνικού Ναυτιλιακού Γραφείου (Technical Marine Office), που ασχολείται με μελέτες, υπηρεσίες υπολογιστού και επιθεωρήσεις πλοίων για λογαριασμό πελατών του.

Ο Πέτρος Οικονομόπουλος ήταν μέλος πολλών ναυπηγικών και ναυτιλιακών ινστιτούτων και οργανισμών και είχε εκδόσει πολλά άρθρα σχετικά με θέματα της αρμοδιότητάς του.

ΑΦΟΙ ΑΝΔΡΙΑΝΟΠΟΥΛΟΙ men's fashion



Α. Δασκαλάκης + Α. Ανδριανόπουλος
Βασ. Κωνσταντίνου 41, Πειραιάς 185 35 4178350/411896

ΜΕ ΔΥΟ ΠΕΡΙΠΤΕΡΑ ΣΥΜΜΕΤΕΙΧΕ Ο Π.Ο.Ι.Α.Θ. ΣΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΣΑΛΟΝΙΑ ΤΟΥ 1990

Όταν ένας Όμιλος έχει την πρωτοπορία στη διάδοση της ιστιοπλοΐας ανοικτής θαλάσσης στη χώρα μας, δεν μπορεί παρά να καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια στην προσέλκυση και μύηση νέων ιστιοπλόων στο άθλημα.

Έτσι ο Π.Ο.Ι.Α.Θ. συμμετείχε φέτος με δύο περίπτερα και στα δύο ναυτικά σαλόνια.

Θαυμάσια και άξια συγχαρητηρίων ήταν η προθυμία που έδειξαν απόφοιτοι μαθητές και μαθήτριες της σχολής που κυριολεκτικά ανέλαβαν και τα δύο περίπτερα εξηγώντας στους ενδιαφερόμενους τις δυνατές συγκινήσεις που προσφέρει η ιστιοπλοΐα, όπως τις έζησαν οι ίδιοι λίγους μήνες ενωρίτερα σαν μαθητές της σχολής μας.

12ο ΝΑΥΤΙΚΟ ΣΑΛΟΝΙ στο Μ.Ε.Σ.



ΤΟ ΜΕΓΑΛΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΣΑΛΟΝΙ '90





Προκήρυξις αγώνος

Η Στάνη της ΜΑΥΡΗΣ ΓΙ-ΔΑΣ προκηρύσσει διήμερον Ιστιοπλοϊκόν Αγώνα το Σάββατον 4ην Δεκεμβρίου, την Κυριακή 5ην Δεκεμβρίου προς τιμήν του προστάτου των Ναυτικών, Αγίου Νικολάου (και ουχί των ποιμένων).

Περιγραφή Αγώνος. Εκκίνησης εκ Φαλήρου Σάββατον 4/12 ώραν 15.00. Κατάπλους Αίγιναν και διανυκτέρευσις. Απόπλους εξ Αίγινης ώραν 0830 Κυριακής 5/12 και κατάπλους ανεξαρτήτως εις Περιστέρια Σαλαμίνας προς συμμετοχήν εις τοπικὴν ἐκδήλωσιν. Εκείθεν εκκίνησης αγωνιστικῶς και τερματισμός εις Τουρκολίμανο την ἰδίαν ἡμέραν.

Συμμετοχή. Σκάφη κλάσεων IOR III, V, VI, VII, DRAGON και SOLING εις κάτωθι κατηγορίας.

Κατηγορία:

- «Α» SOLING
- «Β» DRAGON
- «Γ» Κλάσις III
- «Δ» Κλάσις V
- «Ε» Κλάσις VI και VIIομού

Διαδρομαί Εις ἀπάσας τας περιπτώσεις ελεύθεραι.

Γραμμαὶ εκκινήσεων-τερματισμών. Εις Φάληρον η συνήθης προ του ΒΝΟΕ. Εις Αίγιναν, σκάφος επιτροπῆς και ο ερυθρός φανός του λιμενοβραχίονος. Εις Περιστέρια, γραμμὴ μεταξύ δύο λέμβων ἢ ἐτέρων σκαφῶν ορισθησομένων εν καιρῷ.

Περιορισμοί. Κατὰ τον πλουν η Τουρκία θα αφεθῇ ἀριστερά η Μάλτα δεξιὰ και ο ΠΟΙΛΘ πρῶτα.

Χρονικά ὅρια. Εις Αίγιναν ὥρα 2100 του Σαββάτου. Εις Φάληρον ὥρα 1900 της Κυριακής 5/12.

Δικαίωμα συμμετοχῆς. 20 Δραχμαὶ κατὰ σκάφος καταβληθησόμεναι εις τον Δόκιμον τσέλιγκαν κύριον Οικονομίδην.

Δηλώσεις συμμετοχῆς. Μέχρι το εσπέρας της Παρασκευῆς 3ης Δεκεμβρίου εις το Εντευκτήριον της ΜΑΥΡΗΣ ΓΙΔΑΣ (της Δήμητρας το Αλχημείου) ἔνθα θα εκτελεσθῇ σύσκεψις κυβερνητῶν με θέμα «Ὅσο πίνω τόσο στρώνω»)

Ἐπαθλα. Τηρηθήσονται μυστικά μέχρι απονομῆς.

Απονομή. Εις το εν Τουρκολιμάνω BLACK GOAT CLUB μετά την ἀφίξιν και του τελευταίου σκάφους.

Παράλληλοι εκδηλώσεις.

Εις λιμένα Αίγινης ἀπαντα τα σκάφη να πρυμνοδετήσουν εις τον Δυτικόν λιμενοβραχίονα προς τήρησιν των μεθυσμένων και ασχημονούντων ιστιοπλόων μακράν κατωκημένων περιοχῶν.

Εις ορισθησόμενον «κουτούκι» της Αίγινης, θέλει δοθῇ μεγάλη συνεστίασις (ο καθένας τα ἐξοδά του) ὅπου θα δοθῇ διάλεξις με θέμα, «ὅσο πίνω τόσο στρώνω...».

Επιστάται η προσοχή των εν μέθῃ ιστιοπλόων κατὰ την πρωίαν της Κυριακής, 5/12 ὅπως βεβαιωθῶν ὅτι,

α) Επιβαίνουν εις τα σκάφη των και ουχί εις ἑτερα, ἢ το... πλοίο της γραμμῆς.

β) Τα Περιστέρια εἶναι εις την Σαλαμίνα και ουχί ἀνατολικῶς της ΕΔΕΜ.

γ) Αἱ αισχρολογίαι ἐπιτρέπονται ἐκτός των χωρικῶν υδάτων της Αίγινης.

Εις Περιστέρια Σαλαμίνας θα δοθῇ λειτουργία μερίμνη ΙΟΠ εις το ἐκεῖ ναῖδριον του Αγίου Νικολάου την οποίαν καλοῦνται ἀπαντες οἱ αἰγοβοσκοὶ ὅπως παρακολουθήσουν μετά της προσηκούσης κατανύξεως.

Μετά το φαγητόν θα εκφωνηθῇ ο πανηγυρικός της ἡμέρας με θέμα... «ὅσο πίνω τόσο στρώνω».

Μετά τον τερματισμόν εις Τουρκολίμανο θα δοθῇ μεγάλη χοροκρασοεσπερίς μετά οσπρίων της εποχῆς.

Οἶνος δωρεάν μέχρι τριῶν ποτηρίων. Ὑδωρ δωρεάν παρὰ την χαμηλὴν στάθμην της λίμνης του Μαραθῶνος. Πάσα ἐπιπλέον παραγγελία βαρύνει τον καταναλωτήν, ορισθήσονται δε κατάλληλοι, κρυφοί, παρατηρηταὶ προς ἐντοπισμόν και πάταξιν των κρυφοεστιούντων.

Ο Πρόεδρος
Ο Αντιπρόεδρος
Ο Γενικός Γραμματεὺς

ΕΛΑ Ν' ΑΝΟΙΞΟΥΜΕ ΤΑΝΙΑ

Στη σχολή Ιστιοπλοίας του Ομίλου μας για το 1990 θα λειτουργήσουν τα εξής τμήματα: Α. Τμήμα Αρχαρίων Θαλασσοπορείας / Ιστιοπλοίας Ανοικτής Θάλασσας Β. Προχωρημένα τμήματα Αγωνιστικής Ιστιοπλοίας Ανοικτής Θάλασσας Γ. Τμήματα Κυβερνητών. Στα τμήματα αρχαρίων γίνονται δεκτά άτομα άνδρες / γυναίκες άνω των 16 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 εφόσον έχουν αποδεξιγμένη πρακτική πείρα ή συμμετοχή σε αγώνες ή θαλασσοπορείες, είτε αποδεξιγμένη μακροχρόνια ναυτική εμπειρία. Το πρόγραμμα για το 1990 και για τις τρεις εκπαιδευτικές σειρές έχει ως εξής:

ΤΜΗΜΑ ΑΡΧΑΡΙΩΝ

Εκπαιδευτική Σειρά	ΕΝΑΡΞΗ	ΛΗΞΗ
85η	8 Ιανουαρίου 1990	4 Μαρτίου 1990
86η	5 Μαρτίου 1990	6 Μαΐου 1990
87η	7 Μαΐου 1990	1 Ιουλίου 1990
88η	3 Σεπτεμβρίου 1990	28 Οκτωβρίου 1990
89η	29 Οκτωβρίου 1990	30 Δεκεμβρίου 1990

- Τα θεωρητικά μαθήματα γίνονται κάθε Δευτέρα από 19.00 μέχρι 22.15 στο Ναυτικό Μουσείο Ελλάδος.
- Η πρακτική εξάσκηση γίνεται κάθε Τρίτη και Πέμπτη ή Τετάρτη και Παρασκευή από 16.00 μέχρι 20.00, ή Σάββατο ή Κυριακή από 10.00 μέχρι 18.00
Τα σκάφη αναχωρούν από την προβλήτα του ΠΟΙΑΘ στο Μικρολίμανο.

ΠΡΟΧΩΡΗΜΕΝΑ ΤΜΗΜΑΤΑ

Εκπαιδευτική Σειρά:	ΕΝΑΡΞΗ	ΛΗΞΗ
2η	11 Ιανουαρίου 1990	4 Μαρτίου 1990
3η	8 Μαρτίου 1990	6 Μαΐου 1990
4η	6 Σεπτεμβρίου 1990	28 Οκτωβρίου 1990
5η	1 Νοεμβρίου 1990	30 Δεκεμβρίου 1990

- Η πρακτική εξάσκηση γίνεται κάθε Τρίτη και Πέμπτη ή Τετάρτη και Παρασκευή από 16.00 μέχρι 20.00, ή Σάββατο ή Κυριακή από 10.00 μέχρι 18.00

ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΗ ΙΣΤΙΟΠΛΟΙΑ

Εκπαιδευτική Σειρά	ΕΝΑΡΞΗ	ΛΗΞΗ
17η	11 Ιανουαρίου 1990	4 Μαρτίου 1990
18η	8 Μαρτίου 1990	6 Μαΐου 1990
19η	10 Μαΐου 1990	1 Ιουλίου 1990
20η	6 Σεπτεμβρίου 1990	28 Οκτωβρίου 1990
21η	1 Νοεμβρίου 1990	30 Δεκεμβρίου 1990

- Θα γίνουν έξη θεωρητικά μαθήματα.
- Η πρακτική εξάσκηση γίνεται κάθε Σάββατο ή Κυριακή από 10.00 μέχρι 18.00

ΤΜΗΜΑΤΑ ΚΥΒΕΡΝΗΤΩΝ

Εκπαιδευτική Σειρά	ΕΝΑΡΞΗ	ΛΗΞΗ
9η	10 Μαρτίου 1990	10 Ιουνίου 1990
10η	19 Σεπτεμβρίου 1990	19 Δεκεμβρίου 1990

- Τα θεωρητικά μαθήματα θα γίνονται κάθε Τρίτη από 18.00 μέχρι 22.00
- Θα γίνουν και δύο ημερήσια εκπαιδευτικά ταξίδια.

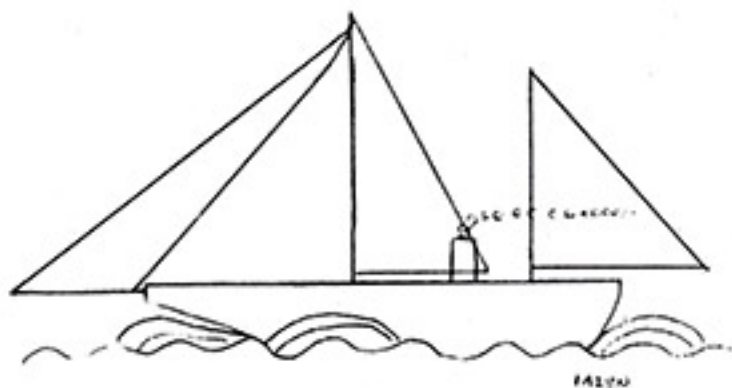
ΔΙΔΑΣΚΟΝΤΕΣ ΘΕΩΡΙΑ

Ι. Μαραγκουδάκης	Συντήρηση Μηχανών
Ν. Αλτουβάς	Ναυτιλία Αστροναυτιλία
Π. Στρούζας	Αεροδυναμική-Ναυπηγική
Γ. Ανδρεάδης	Κανονισμοί Ιστιοδρομιών
Π. Στρούζας	Τακτική αγώνων
	Αποφυγή συγκρούσεων
	Ρυθμίσεις πανιών - Αγκυροβολία
Γ. Κρέμος	Καταστάσεις Κινδύνου - Διάσωσης
	Μετεωρολογία-Ναυτική Εθιμοτυπία
Τζ. Νικολαΐδης	Συνεννοήση -Ναυτιλία
Αξιωματικός Α.Σ.	Πρώτες Βοήθειες
	Ναυτικό Δίκαιο-Νομοθεσία
	Υποχρεώσεις Κυβερνήτου προς τις Αρχές
Γ. Κασσιμίδης	Ναυτική Μετεωρολογία
Γ. Αθανασόπουλος	Συντήρηση Σκάφους
Α. Νικολόπουλος	Ηλεκτρολογικά
Α. Κηληδόνης	Νηογνώμονες - Καταπονήσεις-Αντοχή σκάφους
Μ. Συμεωνίδου	Ασφάλιση σκάφους
Η. Παναγιώτου	Ναυτικά Όργανα
Ι. Ιωαννίδης	Μηχανές εσ.καύσεως

ΔΙΔΑΣΚΟΝΤΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗ

Η. Χατζηπαυλή	CONTESSA 35	HATI IV
Θ. Γεωργιάδης	SUN SHINE 38	ALSOUMA
Γ. Μπεθάνης	SUN SHINE 38	HAMSIN
Γ. Γιαννίσης	BRUCE FARR 36	Π. ΓΟΛΕΜΗΣ
Π. Κούρκουλος	BRUCE FARR 36	Π. ΓΟΛΕΜΗΣ
Γ. Γιαπαλάκης	BRUCE FARR 36	Π. ΓΟΛΕΜΗΣ
Α. Αννινός	SWAN 36	ΑΙΓΕΥΣ
Σπ. Βουτσινάς	SWAN 36	ΚΑΤΑΔΡΟΜΕΥΣ
Ι. Χριστοφορίδης	SWAN 36	ΘΗΣΕΥΣ
Σ. Σγουρός	SWAN 36	ΑΙΓΕΥΣ
Ι. Γεράρδος	FIRST 31	LAST LOVE

ΕΛΑ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΕΙΕΣ ΤΟΥ ΠΟΙΑΘ



της Ε. Πετρούτσου

«Στο μελτέμι τα ορτσάροντα με κόντρα φλόκο.
Στο γαρμπή τ' αρμυρίζοντα πόντζα-λαμπάντα
έως όλο το μάκρος τους τ' αρρισμένα
με λιπρίδια μαβιά και με ηλιοτρόπια
Η Σύρος, η Αμοργός, η Αλόνησος
η Θάσος, η Ιθάκη, η Σαντορίνη
η Κως, η Τος, η Σίκινος».

(ΛΕΙΟΝ ΕΣΤΙ —
Το δοξαστικό
Οδυσσέας Ελύτης)

Το Μελτέμι, τ' αφρισμένα κύματα και τα νησιά, είναι τα στοιχεία που δημιουργούν το Ελληνικό Αρχιπέλαγος, το ΑΙΓΑΙΟ!

Και για μια ακόμη φορά, με εμπιστοσύνη στο πανί και στο κύμα, καλούμαστε να περιπλανηθούμε από τις νότιες Κυκλάδες έως τα βόρεια Δωδεκάνησα και ξανά πάλι πίσω στην καρδιά του συμπλέγματος των Κυκλάδων, ανακαλύπτοντας έτσι «αυτόν τον κόσμο, τον μικρό, τον μέγα».

Το χώρο δηλαδή που λειτούργησε σαν φυσική γέφυρα, μεταξύ της δωρικής Ελλάδας, όπου γεννήθηκε ο μύθος και της ιωνικής γης, κοιτίδας της φιλοσοφικής σκέψης, που γέννησε το ανήσυχο ελληνικό πνεύμα.

Η Σύρος, το μικρό ορεινό αυτό νησί, αναπόσπαστο κομμάτι αυτής της χώρας, υπήρξε η ίδια πατρίδα ενός από τους σημαντικούς φιλοσόφους της Ελληνικής αρχαιότητας.

Του Φερεκύδη, που έζησε και έδρασε τον 6ο αι. π.Χ. Σύγχρονος των 7 σοφών, δύο από τους οποίους ήταν και δάσκαλοί του: Πιτακός ο Μυ-

τιληναίος και Θαλής ο Μιλήσιος. Ενώ ο ίδιος ο Φερεκύδης υπήρξε δάσκαλος του διάσημου μαθηματικού και φιλοσόφου Πυθαγόρα του Σάμιου.

Σύρος: Όνομα φοινικικής προέλευσης, που σημαίνει βραχώδης, δείχνει ότι κατοικήθηκε νωρίς από τους Φοίνικες που την χρησιμοποιούσαν για εμπορικό σταθμό.

Το όνομα Σύρα όμως είναι ήδη γνωστό στην αρχαιότητα όταν το νησί κατοικήθηκε από Ίωνες Αθηναίους. Αντίθετα, το όνομα Σούδα (Sasudha) χρησιμοποιείται επί Φραγκοκρατίας και εντεύθεν.

Η αλήθεια είναι ότι οι ανα-

ΣΥΡΟΣ

ΕΝΑ ΣΕΜΝΟ ΝΗΣΙ ΤΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ



Άποψη του λιμανιού και της Άνω Σύρου



Άποψη του Φοίνικα

φορές για τη Σύρο στην αρχαιότητα είναι σπάνιες.

Είναι βέβαια σαφές ότι τον 6ο π.Χ. αι. υπήρξε μια οικονομική και πνευματική ανάπτυξη. Κατά τη διάρκεια των Μηδικών πολέμων 5ο αι. συντάσσεται με τους Πέρσες ενώ αργότερα συμμετέχει στην Αθηναϊκή Συμμαχία.

Τους επόμενους αιώνες, το νησί εξαφανίζεται στη δίνη

των γεγονότων και στην απεραντοσύνη των ελληνιστικών κρατών και της ρωμαϊκής αυτοκρατορίας.

Από αρχαίες πηγές είναι γνωστή στο νησί η λατρεία του Ποσειδώνα, της Αθηνάς, του Πανός, του Διονύσου, του Απόλλωνος κ.ά. θεοτήτων.

Διάσπαρτα τα αρχαία ευρήματα στο νησί αλλά και ποικίλα ως προς την χρονο-

λογία τους όπως π.χ. η προϊστορική νεκρόπολη της Χαλανδριανής Β. του νησιού, τα κυκλαδικά λείψανα στις περιοχές Ντελλαγκράτσια και Κίνι, οι εκατοντάδες επιγραφές ρωμαϊκών και βυζαντινών χρόνων, στον βραχώδη όρμο Γράμματα.

Ειδικά οι τελευταίες ήσαν ευχές αφιερωμένες σε διάφορες θεότητες, χαραγμένες στα βράχια από ναυτικούς, που είχαν σωθεί από τρικυμίες.

Επίσης, έχουμε αναφορές για δύο πόλεις, που έπρεπε να βρίσκονται, η μια στην περιοχή Ερμουπόλεως και η άλλη στην Ντελλαγκράτσια.

Ο Γάλλος περιηγητής Γουρνεφόρ, βρήκε στα 1700, λείψανα αρχαίας και μεγάλης πόλης.

Στα 1204, με την κατάκτηση της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας, από τους Φράγκους, η Σύρος καταλαμβάνεται από τον ηγεμόνα της Νάξου, Μάρκο Σανούδο και περνά πολύ δύσκολη οικονομική

ΣΥΡΟΣ



ασφαλιστικές εταιρείες (στην πρώτη μάστιγα μετέχει και ο Καποδίστριας).

Το 1844 η Εθνική Τράπεζα ανοίγει το 1ο της υποκατάστημα και το 1855 ιδρύεται με συμμετοχή της Εθνικής Τράπεζας, του Ελληνικού δημοσίου κ.ά. μετόχων η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΪΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ, η οποία απέκτησε ατμόπλοια εμπορικά και επιβατικά. Επίσης κατασκεύασε αποβάθρες, ναυπηγικές εγκαταστάσεις, αποθήκες και εργοστάσια επισκευής πλοίων.

Συγχρόνως όμως έχουμε και την πνευματική ανάπτυξη. Το 1834 ιδρύεται γυμνάσιο με 1ο γυμνασιάρχη τον Νεόφυτο Βάμβα, που έγινε σύντομα το σπουδαιότερο στην Ανατολή.

Ήδη από το 1828 λειτουργήσε το 1ο εμποροδικείο στην Ελλάδα και το 1835 υπάρχουν ήδη 4 τυπογραφεία.

Τα ίδια χρόνια η Ερμούπολη στηρίζεται με ένα πλήθος από αξιόλογα δημόσια και ιδιωτικά κτίρια καθώς επίσης όμορφους ναούς.

Αυτή η ανάπτυξη της Σύρου οφείλεται κυρίως σε δυο λόγους:

α) Στο ότι με την απελευθέρωση είχε στους κατοίκους μια αναλογία σημαντική σε εμπορεύς και ναυτικούς αλλά και

β) στη γεωγραφική της θέση σαν λιμάνι στο μέσο του Αιγαίου και στο δρόμο προς τον Εύξεινο.

Η παρακμή αρχίζει στο τέλος του περασμένου αιώνα με τη δημιουργία του Πειραιά σαν επίνειο της πρωτεύουσας αλλά και με το άνοιγμα της διώρυγας της Κορίνθου, το οποίο μετατόπισε το κέντρο βάρους των ναυτικών εμπορικών δρόμων.

Σήμερα η Σύρος ένα νησί εκτάσεως 83,6 τ.χ. και με πληθυσμό 20.000 κατοίκους περίπου, θεωρείται το πιο πυκνοκατοικημένο νησί της Ελλάδας.

Πρωτεύουσα έχει την Ερμούπολη. Μια πόλη πολύ ζωντανή που προσφέρει πολλά στους ντόπιους και στον επισκέπτη της.

περίοδο.

Με το πέρασμα των χρόνων οι κατακτητές εναλλάσσονται: Βενετοί, Τούρκοι.

Επί Τούρκων η Σύρος απολαμβάνει κάποια προνόμια, αλλά η γαλλική προστασία του καθολικού πληθυσμού, ελαφρύνει ακόμη περισσότερο το βάρος της τουρκικής κατοχής μιας και στο νησί η πλειοψηφία των κατοίκων ήταν καθολικοί.

Ο Τουρνεφόρ πάλι, μας αναφέρει την Σύρο σαν την πιο καθολική απ' όλα τα νησιά.

Στην περίοδο του Ρωσοτουρκικού πολέμου (1770-1774) βρίσκεται κάτω από

Ρωσική προστασία.

Με την κήρυξη του πολέμου της ανεξαρτησίας και ιδιαίτερα με την καταστροφή της Χίου (1822) και των Ψαρών (1824), πρόσφυγες καταφθάνουν στη Σύρο. Ο κόσμος αυξάνει και η νέα πόλη που αναπτύσσεται ραγδαία στα «βούρλα της έρημης ακτής», ονομάζεται το 1824 ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ, ενώ η οχυρωμένη πόλη πάνω στον ψηλό λόφο, Άνω Σύρος.

Είναι η εποχή που οι Χιώτες και Ψαριανοί πρόσφυγες δίνουν την πρώτη ώθηση της ναυπηγικής στη Σύρο.

Έτσι, κατά τη διάρκεια του αγώνα της ανεξαρτησίας,

αλλά κυρίως στο ανεξάρτητο ελληνικό κράτος, η Ερμούπολη εμφανίζεται σαν το σημαντικότερο ναυτικό, ναυπηγικό, εμπορικό αλλά και αστικό κέντρο.

Το 1832 η Σύρος είχε περισσότερα εμπορικά πλοία (181) από την Ύδρα (95), τις Σπέτσες (79) και το Γαλαξίδι (3), μια και ο στόλος των παραδοσιακών ναυτικών νησιών είχε καταστραφεί στη διάρκεια του Αγώνα. Το 1853 είναι μια από τις 3 μεγαλύτερες ελληνικές πόλεις και το 1907 η έκτη σε πληθυσμό.

Εδώ ναυπηγούνται πολλά μεγάλα ιστιοφόρα ιδρύονται και λειτουργούν οι πρώτες

Το λιμάνι της είναι πραγματικά πολυσύχναστο μια και τα περισσότερα καράβια της γραμμής για τις Κυκλάδες πάνουν εδώ.

Γύρω-γύρω πολλών ειδών καταστήματα εμπορικά, τουριστικά, εστιατόρια, καφετέριες, μπαρ, δίνουν μια ξεχωριστή νότα στην ατμόσφαιρα του λιμανιού την ημέρα αλλά και αργά το βράδυ.

Προχωρώντας κανείς μέσα στα στενά της Ερμούπολης, βρίσκει χίλιες δυο εικόνες που τον γυρίζουν χρόνια πίσω, στα χρόνια της μεγάλης ακμής αλλά ξαφνικά μπορούν να τον φέρουν πίσω στη σημερινή πραγματικότητα.

Η πλατεία του Δημαρχείου με ξέχωρη ζωντάνια την ημέρα είναι ο τόπος περιπάτου για τους ντόπιους το σούρουπο.

Δεσπόζει το καταπληκτικό κτίριο του δημαρχείου ενώ εάν προχωρήσει κανείς στον ανηφορικό πλακόστρωτο δρόμο που περνά μπροστά από τον Ο.Τ.Ε. μπορεί να φθάσει στη ΛΕΣΧΗ και στο γνωστό ΘΕΑΤΡΟ. Από τα πλέον χαρακτηριστικά και όμορφα νεοκλασικά κτίρια της Ερμούπολης. Συνεχίζοντας τον ίδιο δρόμο φθάνει στο ναό του Αγ. Νικολάου, εξαιρετο δείγμα αρχιτεκτονικής και εσωτερικής διακόσμησης.

Η περιοχή εδώ γύρω είναι τα αριστοκρατικά ΒΑΠΟΡΙΑ. Περιοχή ακουστή για τα πανέμορφα αρχοντόσπιτα και τα γραφικά δρομάκια.

Εκτός από αυτήν την περιοχή όμως, αξίζει κανείς να τριγυρίσει και στην υπόλοιπη Ερμούπολη στην αγορά της και τις γραφικές γειτονιές της.

Φυσικά επιβάλλεται να ανέβει και στην Άνω Σύρο. Υπάρχουν λεωφορεία, αλλά φθάνοντας επάνω πρέπει να περπατήσει στον λαβύρινθο της Α. Σύρου.

Υπάρχουν γωνιές που σου θυμίζουν έντονα την εικόνα του κάστρου την εποχή των πειρατών. Στην κορυφή του κατάλευκου από τ' ασβεστωμένα σπίτια οικισμού, δεσπόζει σαν φρουρός ο καθεδρικός καθολικός ναός του Αγ. Γεωργίου.

Η θέα στο λιμάνι από την Α. Σύρο είναι καταπληκτική, ιδιαίτερα με καθαρή ατμόσφαιρα φάνονται και τα γύρω νησιά. Εδώ, στην Άνω Σύρο υπάρχουν ωραία ταβερνάκια και ουζάδικα με ντόπιους νόστιμους μεζέδες.

Το να φύγει κανείς για να πάει στις εξοχές ή στις παραλίες της Σύρου είναι εύκολο. Στην Ερμούπολη —στο λιμάνι— υπάρχει αφετηρία λεωφορείων, ταξί, καθώς και γραφεία ενοικίασεως αυτοκινήτων και μοτοποδηλάτων.

Φεύγοντας από το λιμάνι ακολουθεί το δρόμο με κατεύθυνση προς το Νεώρειο αλλά συνεχίζει προνώντας από την τοποθεσία Μάννα. Το Μάννα είναι μια μικρή κοιλάδα όπου οι ντόπιοι έχουν τους κήπους τους, τ' αμπέλια τους και τις αγροικίες τους.

Ο δρόμος μετά το Μάννα χωρίζει. Το ένα τμήμα πάει προς την Αζόλιμνο. Μια μικρή παραλία με πεντακάθαρη θάλασσα, δυο ταβερνάκια και πολλά εξοχικά σπιτάκια.

Το άλλο τμήμα του δρόμου συνεχίζει στις παραλίες του νησιού, φθάνοντας πρώτα στον καλά προφυλαγμένο όρμο της Βάρης.

Καλή παραλία που προσφέρει και αυτή τη δυνατότητα φαγητού στα διάφορα ταβερνάκια. Σχεδόν δίπλα βρίσκεται ο οικισμός Αχλάδι, με πολλά ενοικιαζόμενα δωμάτια ή και διαμερίσματα.

Συνεχίζοντας για τον Μέγα Γυαλό, η διαδρομή είναι πανοραμική και πραγματικά άρτια.

Από τις πιο πολυσύχναστες παραλίες είναι οι Αγκάθουπες. Για να φθάσεις περνάς από την αριστοκρατική θερινή συνοικία Ποσειδωνία ή Ντελλαγράτσια. Οι παλιές πέτρινες βίλες της περιοχής

1. Ερμούπολη
2. Άποψη του Φοίνικα
3. Ερμούπολη
4. Αζόλιμνος
5. Στο δρόμο για το Μέγα Γυαλό



3



4



5



εντυπωσιάζουν τον επισκέπτη, ενώ η παραλία λίγο πιο κάτω στις *Αγκαθυπές* προσφέρει πολλές ευκολίες στους λουόμενους.

Σε λίγα λεπτά απόσταση με το αυτοκίνητο βρίσκεται ένας άλλος καλά προφυλαγμένος κόλπος, ο *Φοίνικας*.

Συχνά πιάζουν κότερα εδώ μια και προσφέρει σιγουριά, αρκετά καλή παραλία για μπάνιο, αλλά και άλλες ευκολίες. Σούπερ μάρκετ, ταβέρνες, εστιατόρια, ζαχαροπλαστεία κ.ά.

Από εδώ, ο δρόμος συνεχίζει για ένα άλλο γνωστό κόλπο της Σύρου, τον *Γαλίσσα*.

Με ωραία παραλία και πολλές ταβέρνες, συγκεντρώνει πολύ κόσμο για μπάνιο, αλλά και για ξενύχτι το βράδυ.

Το *Κίνι* είναι μια τοποθεσία λίγο πιο απόμακρη, δίπλα στη θάλασσα. Για να φθάσει κανείς σίγουρα πρέπει να προετοιμαστεί για κάμποσες στροφές στο δρόμο.

Το βράδυ όμως κάποια ταβερνάκια εκεί προσφέρουν πρόγραμμα με μουσική και τραγούδια, δημιουργώντας μια πολύ όμορφη ατμόσφαιρα.

Μια περιοχή, που σίγουρα δεν είναι θαλασσινή, αλλά είναι πανέμορφη σαν τοποθεσία με καταπληκτική θέα και όμορφα ηλιοβασιλέματα, είναι ο *Σαν Μιχάλης*.

Είναι μια ξεχωριστή βόλτα που επιτρέπει στον επισκέπτη να απολαύσει τη Σύρο από μια άλλη οπτική γωνία.

Πολλά θα μπορούσαν ακόμα να ειπωθούν γι' αυτό το μικρό και σεμνό νησάκι του Αιγαίου.

Εμείς σταματάμε εδώ, ελπίζοντας ότι σας δώσαμε μια γλυκιά γεύση από αυτό που πραγματικά σας περιμένει στη Σύρο.

Και αυτό που σίγουρα περιμένει όλους μας είναι η θερμή φιλοξενία που ξέρουν να προσφέρουν οι Συριοί στους ξένους τους!

Πληροφορίες για τη Σύρο πήρα από Εγκυκλοπαίδεια ΔΟΜΗ
Περιοδικό «Συριανά»
Περιοδικό ΑΙΓΑΙΟΠΕΛΑΓΙΤΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Το σχέδιο των καρβίων έκανε ο Ιάσων Παπαϊωάννου

Χρόνια Πολλά ΣΤΟ ΤΕΛΕΥΤΑΙΟ ΜΑΘΗΜΑ



Το τελευταίο μάθημα που γίνεται, μετά από μια σειρά μαθημάτων ιστιοπλοΐας διάρκειας δύο μηνών, μπορεί να είναι άλλο ένα μάθημα μια ακόμη πλεύση, ή κάτι ξεχωριστό. Έτσι λοιπόν, εμείς που ζήσαμε το ALSOUMA και τον κυβερνήτη του, και δάσκαλό μας, Άλφη για δύο μήνες, θελήσαμε να είναι το τελευταίο μας μάθημα κάτι ξεχωριστό.

Αφιξη στο Τουρκολίμανο (ελληνιστί Μικρολίμανο) στις 10 το πρωί. Έχουμε συνεννοηθεί από πριν για το πώς θα οργανώσουμε αυτή τη μέρα. Λίγο νωρίτερα από τις 10 φθάνει στη προβλήτα της σχολής του Π.Ο.Ι.Α.Θ. η πρώτη ομάδα.

—Παιδιά προσέξτε τα πράγματα! Η σαμπάνια πρέπει να μπει στο ψυγείο. Την τούρτα Νανά!

—Εντάξει. Κλείδωσε το

αυτοκίνητο. Πάμε.

—Δεν φυσάει σήμερα καθόλου. Λες να μας τα χαλάσει ο καιρός;

Πλησιάζοντας το ALSOUMA συναντάμε τον καπετάν-Σγουρό.

—Καλημέρα παιδιά.

—Καλημέρα καπετάνιο (και ματς! τα φιλιά από τα κορίτσια).

—Αχ! και νά 'μουντα πέντε χρόνια νεώτερος, αναφωνεί ο καπετάνιος.

—Συγγνώμη, έτσι θα πάτε για ιστιοπλοΐα εσείς; ακούγεται η φωνή του Ηλία του Χατζηπαυλή. Ωραία τα περνάτε βλέπω, μη κουραστείτε μόνο.

—Τελευταίο μάθημα είναι αυτό, Ηλία, να το γλεντήσουμε λίγο.

Η Νανά επιμένει:

—Παιδιά να βάλουμε τα πράγματα στο ALSOUMA, τράβα το σκάφος Αμίλιε.

—Σιγά την τούρτα, μην κά-

νουμε «τούρτα στη θάλασσα» και γελάσουμε όλοι μαζί.

Σε λίγο έχουν έρθει όλοι, και ο Άλφης μ' ένα χαμόγελο ως τ' αυτή.

—Καλημέρα, αρχηγε.

—Καλημέρα παιδιά, μια μέρα έμεινε και τέλος, δόξα νάχει ο Αλλάχ, συμπληρώνει γελώντας ο Άλφης.

—Θα κλάις, του λέω που φεύγουμε.

—Λίγες ώρες μείνανε κοριτσάκι μου! (από τις αγαπημένες του εκφράσεις).

—Άντε να φεύγουμε παιδιά.

Κάπως έτσι ξεκινάμε για το τελευταίο μάθημα. Ανάμεσα σε βιτζιρέλα, σκότες, μαντάρια, μανελίτσες, μερικά τας και αλλαγές τζένουας, φθάνουμε στην Αίγινα.

Αγκυροβολία και το τραπέζι έτοιμο στο ταβερνάκι. Πάντα τους μυρίζονται τους ιστιοπλόους και υπάρχει κά-





ποιο καλαμαράκι έτοιμο στο τηγάνι.

Στο τραπέζι χάος: «Άσε κάτω τη σαλάτα, Μαρία!». «Αφού πεινάω Άλφη». «Κι είναι ανάγκη να φας τη σαλάτα μου;». «Μα είναι δίπλα μου». «Πιάσε μια πατάτα ρε

Θανέση». Τι έγινε το κρασί ρε πα διά; Αντώνη φέρε τη νταμιτζάνα!». «Ποιός πίνει ούζο;». «Αστο κάτω το τηγανίτη ρε!».

Η Κατερίνα ανυπομονεί: «την τούρτα και την κάρτα», ψιθυρίζει.

— Άντε, εβίβα το πρώτο! να δούμε ποιος θα γυρίσει το ALSOUMA, ανησυχεί ο Άλφης.

— Θα βάλουμε τον αυτόματο, απαντάει κάποιος.

Κάπου ανάμεσα στο κρασί, την σαλάτα και τα «άσε τα

φασόλια ρε» αποφασίζουμε να δώσουμε στον καπετάνιο μας την γνωστή κάρτα, να κόψουμε την τούρτα σοκολάτα και να ανοίξουμε τις σαμπάνιες.

Συγκίνηση, χαμόγελα και ξανά εβίβα! Χαλάλι σου Άλφη!

Αλήθεια, τις σαμπάνιες πότε τις ήπιαμε;

—Καιρός να γυρίσουμε, λέει κάποιος.

—Ποιος σηκώνεται τώρα; ALSOUMA ετοιμάσου, ερχόμαστε.

Ο καιρός έχει γυρίσει, τ'αεράκι φρεσκάρισε.

—Μαζέψτε τη τζένοα, αλλαγή πριν φύγουμε, φωνάζει ο Άλφης. Αντώνη τα μπαλόνια, Αιμίλιος, Μπάμπη, να λύσουμε πλώρα, έτοιμοι να βιράρουμε τη μαίστρα, πλώρη έτοιμη για τζένοα, βίρα τζένοα, πάρε σκότα Νανά, πάρεεε, το σταυρό μου Μαρία, το σταυρό μου... (του αλμπουρου του, βέβαια).

—Δώστε μου μια μανελίτσα βρε παιδιά...

—Φυσάει παιδιά.

—Σώπα καλέ, λέει ο Θανάσης.

—Προσέξτε το ζζλότ (που είσαι Στρούζα να δεις τι σου κάνουμε).

—Είδες για να μη βγει ο Στρούζας έχουμε αέρα, λέει ο Αντώνης.

Ο αέρας φρεσκάρει κι άλλο, ο Άλφης φοβάται, καιρός για μια μούδα.

—Νανά το μαντάρι, Μπάμπη τη μαίστρα, πάρε Μαρία. Κι άλλο Μαρία. Καλά είμαστε.

Το ταξίδι της επιστροφής συνεχίζεται με αμείωτο κέφι που ενισχύεται με χυμούς Μεσογείων.

Φθάνουμε στο λιμάνι γύρω στις 19:30. Τέλος της ημέρας, τέλος του μαθήματος. Χαιρετάμε τον Άλφη, το ALSOUMA και φεύγουμε.

Θα ξαναπούμε σίγουρα καπετάνιε μας εβίβα το πρώτο και καλές πλεύσεις.

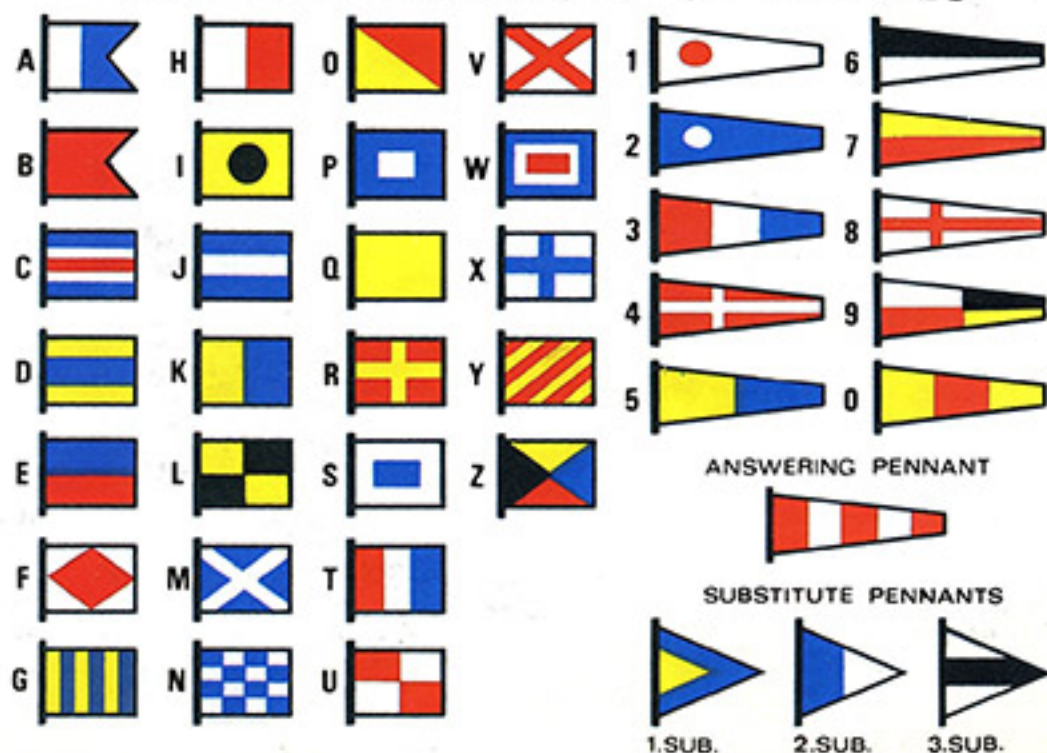
Το πλήρωμά σου Κατερίνα, Νανά, Μαρία, Άννα, Αιμίλιος, Θανάσης, Αντώνης, Μπάμπης και Νίκος

και για την αντιγραφή Μαρία Δρυμαλίτου



Ειδικό ιστιοπλοϊκό μοντέλο κατασκεύασε ο Παύλος Κούρκουλος για τη σχολή μας. Το μοντέλο αυτό περιστρέφεται γύρω από έναν άξονα και με τη βοήθεια τεχνικού αέρα μπορεί να δείξει τη συμπεριφορά των πανιών ενός ιστιοφόρου σκάφους σε όλες τις πλεύσεις. Όπως αποδείχθη είναι έ να εξαιρετικό βοήθημα στο να κατανοήσουν οι μαθητές μας ακόμη καλύτερα την αεροδυναμική.

INTERNATIONAL CODE OF SIGNALS



Το πλήρωμα του Σαμόα, εξ ολοκλήρου από μαθητές του ΠΟΙΛΑΘ, διακρίθηκε στον αγώνα της Ύδρας παίρνοντας τη δεύτερη θέση. Στο τιμόνι απόφοιτος μαθητής της σχολής μας Στάθης Βλάχος.



Το πλήρωμα του Αγωνιστικού Τμήματος σε ώρα προπόνησης πριν τον αγώνα της Ύδρας. Ο Ηλίας Χατζηπαυλίδης άφησε τη «διακυβέρνηση» του σκάφους στους μαθητές.



Τα αυτοκόλλητα του Π.Ο.Ι.Α.Θ. έφτασαν μέχρι το Μονακό. Ο Π. Ζυρίδης ανακάλυψε και σπαθανάτισε το γεγονός.

ΑΚΤΗ
ΑΛ. ΚΟΥΜΟΥΝΔΟΥΡΟΥ
22

ΣΧΟΛΗ
ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ
ΑΝΟΙΚΤΗΣ
ΘΑΛΑΣΣΗΣ
(Σ.Ι.Α.Θ.)

ΕΛΑ Ν' ΑΝΟΙΞΟΥΜΕ ΤΗΝΙΑ

20 χρόνια πείρα

ΤΜΗΜΑ ΑΡΧΑΡΙΩΝ

ΤΜΗΜΑ ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΗΣ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΚΥΒΕΡΝΗΤΩΝ

ΤΜΗΜΑ ΠΡΟΧΩΡΗΜΕΝΩΝ



Νέα τμήματα αρχίζουν κάθε 2 μήνες.

- Τμήματα αρχαρίων
- Τμήματα προχωρημένων
- Τμήμα Αγωνιστικό
- Στο αγωνιστικό τμήμα διδάσκει ο Ολυμπιονίκης Ηλίας Χατζηπανλής.

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ
ΟΜΙΛΟΣ
ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ
ΑΝΟΙΚΤΗΣ
ΘΑΛΑΣΣΗΣ





Μέσα σ'ένα
κόσμο
σκληρό...
σιγουριά
για όλα τα
«ΑΝ»



 **INTERAMERICAN**
Μεγάλη και Σιγουρή!



ΧΟΡΗΓΟΣ
ΡΑΛΛΥ
ΑΙΓΑΙΟΥ
1990

