



ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ - ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2017

No 127

Ιστιοπλοϊκός Κόσμος

δημνιαία έκδοση | www.istioploikoskosmos.gr

Πανελλήνιος Όμιλος
Ιστιοπλοΐας Ανοικτής Θαλάσσης
· Βραβείο Ακαδημίας Αθηνών ·



30
χρόνια

1987 - 2017

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ

Ηλεκτρονικό αρχείο των 30 χρόνων

Το βραβείο Berre Groce στον Γ. Ανδρεάδη

Αισιόδοξο το 2017 για Ιστιοπλοΐα - Κωπηλασία

Ιστιοπλοϊκός
No 127 ψηφιακή έκδοση Κόσμος



Διαβάστε την ψηφιακή έκδοση στο www.istioploikoskosmos.gr



Time to be smart.



Δεν είναι απλά Smartwatch. Δεν καταγράφει μόνο βήματα και αθλητικές δραστηριότητες από τρέξιμο μέχρι κοχύμβηση και SUP. Δεν είναι μόνο ένα όργανο που εμφανίζει δεδομένα για το σκάφος από συμβατές συσκευές Garmin και έχει ειδικές λειτουργίες για την ιστιοπλοία. Είναι και ένα πανέμορφο ρολόι με GPS, αλτίμετρο, βαρόμετρο και πυξίδα που μόλις βρεθεί στον καρπό σας θα σας κάνει να ξεχάσετε όλα τα προηγούμενα.

περιεχόμενα

Ιστιοπλοϊκός Κόσμος 127



020



026



023



028



031

ΜΟΝΙΜΕΣ ΣΤΗΛΕΣ

Σελ 03 Μ'ανοιχτά πανιά

Σελ 04 Απόψεις

Σελ 08 Ενημερωτικά

Σελ 28 Κατηγορίες Τριγώνου

Σελ 42 Κωπηλασία

Σελ 46 Ομιλικά

ΑΝΟΙΚΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Σελ 20 Β' Φάση Πανελληνίου Πρωταθλήματος J24 2016

Σελ 22 Αγώνας σκαφών κλάσης J24 - Ένωση 2016

ΔΙΕΘΝΗ

Σελ 23 Vendee Globe 2016

Σελ 26 72° Σίδνεϋ Χόμπαρτ

ΘΕΜΑΤΑ

Σελ 32 συνέντευξη: Αντώνης Δροσόπουλος

Σελ 34 άρθρο: Paul Elvstrom 1928-2016

Σελ 36 άρθρο: Ελληνικός Σύνδεσμος
Παραδοσιακών Σκαφών

Σελ 37 άρθρο: Ο Θωμάς Κοβιλίδης (Thomas Coville),
η βάρκα του και ο γύρος του κόσμου σε 49 ημέρες

Σελ 38 άρθρο: Αγωνιστική ραδιοιστιοπλοΐα

Σελ 40 τεχνικό: Οδηγίες για αστάρωμα - Πώς να βάψεις με
αστάρια και υποστρώματα

Σελ 45 παρουσίαση: Τα Νέα Volvo S90 και V90 στην Ελλάδα



MARAN TANKERS MANAGEMENT INC.

Efficient Ship Management...

...in Harmony with Nature!



ACHILLEOS 8 & LABROU KATSONI STR., 17674 KALLITHEA, ATHENS, GREECE

TEL: + 30 (2130) 174 500

FAX: +30 (2130) 174 800

Email: mail@marantankers.gr

30 χρόνια

Ιστιοπλοϊκός
1987 - 2017 **κόσμος**

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ



του Ι. Μαργακουδάκη / Πρόεδρου Δ.Σ

«Στόχος είναι η πληρέστερη αυτή ενημέρωση να βοηθήσει στην ευρύτερη και σωστότερη προβολή των ναυτικών αθλημάτων στο ευρύ κοινό».

Κατ' αρχήν ευχόμεθα σε όλους για τη νέα χρονιά υγεία και πραγμάτωση των προσδοκιών.

Με το τεύχος αυτό του "Ιστιοπλοϊκού Κόσμου", συμπληρώνεται μια τριακονταετία αδιαλείπτου εκδόσεώς του.

Σκοπός της εκδόσεως του περιοδικού ήταν αφ' ενός μεν η καταγραφή, τα πρώτα χρόνια, όλων των αθλητικών γεγονότων που αφορούσαν στην Ιστιοπλοΐα και εν συνεχεία στην Κωπηλασία, η ενημέρωση στις διεθνείς εξελίξεις των αθλημάτων αυτών τόσο στον αγωνιστικό τομέα, όσο και στον τομέα της τεχνικής εξέλιξης, αλλά και παράλληλα η αναφορά ιστορικών ναυτικών αφηγημάτων και ειδικών αφιερωμάτων, ιστορικών στιγμών της ναυτικής ιστορίας της Ελλάδος για τη διατήρηση της ναυτικής μας παράδοσης.

Η αρχική έκδοση ήταν έντυπος σε 4.000 αντίτυπα, εκ των οποίων τα μισά διανέμονταν δωρεάν ταχυδρομικώς σε φορείς και αθλητές και τα άλλα διατίθεντο δωρεάν από τον Όμιλο ή από καταστήματα ναυτικού ενδιαφέροντος.

Αργότερα, περί το 2000, έγιναν οι πρώτες προσπάθειες ηλεκτρονικής εκδόσεως, αλλά λόγω των ατελειών υποδομής του ηλεκτρονικού συστήματος δεν ολοκληρώθηκε. Η κανονική ηλεκτρονική έκδοση έγινε το 2010 και από τότε έχουν αναρτηθεί 38 τεύχη στη σελίδα www.istioploikoskosmos.gr τα οποία έχουν διαβάσει **34.636 αναγνώστες έως σήμερα. Οι συνολικές προβολές σελίδων έχουν φτάσει τις 200.856.**

Επειδή όμως τα προηγούμενα 88 τεύχη ήταν έντυπα και δεν υπήρχε δυνατότητα πρόσβασης σε αυτά ώστε να μπορεί κάποιος να παρακολουθήσει όλη την ιστορία των αθλημάτων αυτών κατά την τελευταία 30ετία, σκαναρίστηκαν και αναρτήθηκαν στο site.

Επί πλέον για διευκόλυνση όσων αναζητούν ειδικά θέματα, δημιουργήθηκαν ειδικά αρχεία, όπως ιστορικά με 56 θέματα, τεχνικά 115, γενικού περιεχομένου 49, αγωνιστικές επιλογές 38, παρουσιάσεις βιβλίων 15, ιατρικά 13, οικολογικά 19, ελληνικής ωκεανοποίησης 17, νομικά 9.

Ο μακρόχρονος στόχος, είναι ευνόητο ότι δεν ήταν εύκολος, αλλά επετεύχθη χάρις στην προσπάθεια αφ' ενός στελεχών του Ομίλου, αφ' ετέρου χάρις στην πολύτιμη συμβολή πολλών εραστών της θάλασσας και της ναυτικής μας ιστορίας. **Έτσι είμαστε στην ευχάριστη θέση να διοργανώσουμε, επ' ευκαιρία της τριακονταετίας, μία σειρά εκδηλώσεων που θα γίνουν στις εγκαταστάσεις του Ομίλου.**

Η πρώτη θα γίνει στις 8 Φεβρουαρίου, ημέρα Τετάρτη και περιλαμβάνει ένα σεμινάριο ενημέρωσης των συντακτών αθλητικού Τύπου και των σπουδαστών των σχολών δημοσιογραφίας στα αθλήματα της Ιστιοπλοΐας και Κωπηλασίας. Το σεμινάριο διεξάγεται με τη συνεργασία του ΠΟΙΑΘ της ΕΚΟΦΝΣ και του ΠΣΑΤ. Σκοπός είναι η αναλυτική ενημέρωση των δημοσιογράφων στα εν λόγω αθλήματα και θα περιλαμβάνει την παρουσίαση των κατηγοριών σκαφών, ολυμπιακών και μη αθλημάτων, τους αγωνιστικούς στίβους, τον τρόπο καταμέτρησης ή ισοζυγισμού, τη μέθοδο εξαγωγής αποτελεσμάτων και κυρίως τον τρόπο παρακολούθησης και μετάδοσης των αγώνων. Στόχος είναι η πληρέστερη αυτή ενημέρωση να βοηθήσει στην ευρύτερη και σωστότερη προβολή των ναυτικών αθλημάτων στο ευρύ κοινό.

Η δεύτερη εκδήλωση θα πραγματοποιηθεί στις 9 Φεβρουαρίου, ημέρα Πέμπτη και θα περιλαμβάνει:

1. Την αναγγελία της λειτουργίας ηλεκτρονικού αρχείου του περιοδικού μέσω του οποίου θα είναι δυνατή η παρακολούθηση της εξέλιξης της Ιστιοπλοΐας και της Κωπηλασίας τα τελευταία 30 χρόνια.
2. Θα τιμηθούν οι Έλληνες Ολυμπιονίκες και Παραολυμπιονίκες του ΡΙΟ που κατέλαβαν μέχρι και την 8η θέση στα αθλήματα της Ιστιοπλοΐας και Κωπηλασίας.
3. Θα τιμηθούν ορισμένα άτομα και φορείς που συνέβαλαν σημαντικά στην προβολή και των δύο αθλημάτων στην Ελλάδα.

Με τις καλύτερες ευχές για τη νέα χρονιά



24000 μίλια ενάντια στον εαυτό σου



του Κωνσταντίνου Τριγκώνη

Έφυγε το 2016 και ήρθε το 2017.

Κάθε Γενάρη τελικά έχω θέμα. Θέμα με το τι θα γράψω για το περιοδικό.

Ο Πάνος (Δημητρακόπουλος) με "ζαλίζει" όπως πάντα για να γράψω και γω, αν και είχα ετοιμάσει κάποια κείμενα, στέκομαι αναποφασιστος μπροστά στον υπολογιστή.

Πάτα ρε Τριγκώνη το ρημάδι το send στο inbox και τελείωσες.

Κάτι δεν μου πήγαινε όμως μ' αυτά που είχα γράψει.

Είχα ετοιμάσει μια ανασκόπηση της χρονιάς που πέρασε από πλευράς επιτυχιών για την ελληνική ιστιοπλοία και όχι μόνο. Τόσες γράφτηκαν. Άλλη μια δική μου δεν θα προσέθετα κάτι.

Έγραψα για τον **Paul Elvstrom** που μας άφησε φτωχότερους. Θαρρώ πως υπάρχουν άνθρωποι που τον έζησαν και είναι πιο κατάλληλοι από εμένα να περάσουν μέσα από τα γραπτά τους το μεγαλείο αυτού του τεράστιου ιστιοπλόου που μας άφησε.

Για το **Americas Cup**: Πήγαν όλοι διακοπές, Χριστούγεννα γαρ, άσε που πλησιάζει η ώρα να εμφανίσουν τα 50άρια τους (όχι τα οπλοπολυβόλα) και έχουν περιορίσει τις παρουσίες τους στα social media παίζοντας κρυφτούλι.

Για το **Volvo Ocean Race**: Σαν νωρίς δεν είναι;

Ocean Race είπα;

Έχει κάτι τρελούς εδώ και 66 ημέρες (12 Ιανουαρίου γράφτηκε το κείμενο) που γυρνάνε τον κόσμο μονάχοι χωρίς καμία εξωτερική βοήθεια. **Vendee Globe** ονομάζεται ο αγώνας και θαρρώ ότι είναι ότι πιο δύσκολο και πιο προκλητικό υπάρχει εκεί έξω για την ιστιοπλοία.

Γι αυτούς θα γράψω λοιπόν!

Αλήθεια, αναρωτιέμαι, τι είναι αυτό που προκαλεί κάποιον για να μπει να αγωνιστεί σ' έναν αγώνα 24000 χιλιάδων ναυτικών μιλίων, όχι μόνο ενάντια στους αντιπάλους του και τα στοιχεία της φύσης, αλλά και στον εαυτό του;

Μόνος για πάνω από 2 μήνες χωρίς βοήθεια;

Τι τον προκαλεί ώστε να κάνει μια βουτιά στα έγκατα του εαυτού του; Γιατί, για να μπει σ' αυτή τη διαδικασία το "επαγγελματίκι" δεν φτάνει. Θέλει ψυχή και άντερα.

Τι κάνεις αλήθεια αν σου συμβεί κάτι στον Νότιο Ωκεανό όπου για να έρθει βοήθεια θα περάσουν μέρες;

Πώς κοιμάσαι αλήθεια με τη σκέψη ότι βρίσκεσαι στη μέση του πουθενά;

Πώς αντιμετωπίζεις τον φόβο μην χτυπήσεις κάτι την ώρα που κοιμάσαι, αυτά τα λίγα λεπτά ανά 2ωρο, με αυτές τις τρελές ταχύτητες που πιάνουν αυτά τα σκάφη;

Πως φροντίζεις τον εαυτό σου ακούραστα για όλο αυτό το διάστημα;

Τι κάνεις άμα αρρωστήσεις;

Πώς επιβιώνεις βρε αδερφέ σ' όλη αυτή την κατάσταση;

Τι γνώσεις πρέπει να έχεις;

Πώς μπορείς να τις αποκτήσεις και πόσος χρόνος χρειάζεται να προετοιμαστείς γι αυτό;

Κι άντε τα χεις λύσει όλα.. Πως την παλεύεις με τη μοναξιά σου βρε αδερφέ;

Άπειρες οι ερωτήσεις που κατακλύζουν το μυαλό μου...

Οι απαντήσεις σαφέστατα υπάρχουν.

Αρκετές τις έχω διαβάσει, άλλες τις φαντάζομαι, αλλά τι δεν θα έδινά να τις άκουγα πρώτο χέρι από κάποιον που το χει κάνει.

Η ιστορία έχει αποδείξει ότι τα πράγματα γίνονται και με την πάροδο των ετών όλο και περισσότεροι καταφέρνουν να τερματίσουν τον αγώνα. Έναν αγώνα που τόσο η αναχώρηση, όσο και η υποδοχή των ιστιοπλόων, γίνεται από πλήθος κόσμου με τιμές ηρώων. Ένα standing ovation από χιλιάδες κόσμου που τιμά από τον 1ο μέχρι τον τελευταίο με την ίδια θέρμη και θαυμασμό. Τιμά την προσπάθεια, τον αγώνα, το θάρρος, τη ναυτοσύνη και το μεγαλείο αυτών των ανθρώπων-ιστιοπλόων.

Τελικά καταλήγω στη σκέψη ότι το κίνητρο για να μπει σ' αυτή τη διαδικασία πρέπει να είναι εσωτερικό και ισχυρό (φαντάζομαι) όπως και ξεκάθαρη η επίγνωση των δυσκολιών.

Η επίγνωση των δυσκολιών ενός τέτοιου εγχειρήματος που ουσιαστικά τοποθετεί τον άνθρωπο σε μια άλλη διάσταση λειτουργίας.

Η πρόκληση του αν καταφέρεις να τερματίσεις είσαι νικητής, κυρίαρχος του εαυτού σου και συνάμα ταπεινός μπροστά στο μεγαλείο αυτού του πλανήτη που σου "επέτρεψε" να επιστρέψεις από εκεί που ξεκίνησες και σε φιλοξενεί για όσο ζεις... Στο δικό μου μυαλό αυτοί οι άνθρωποι έχουν επιλέξει να δουν τον κόσμο μέσα από ένα ταξίδι.

Να δουν πράγματα και να ζήσουν καταστάσεις που ελάχιστοι άνθρωποι πάνω σ' αυτόν

τον πλανήτη έχουν δει κι έχουν ζήσει. Πράγματα που τους καθιστούν μοναδικούς όχι για τον υπόλοιπο κόσμο αλλά για τον εαυτό τους.

Άνθρωποι που ίσως (το πιθανότερο είναι) τελικά ξέρουν τι έχει νόημα στη ζωή να κάνεις! 24000 ν.μ. βάζοντας τον εαυτό τους απέναντι. Μια περιπέτεια μοναδική.

Η οπτασία

του Δημήτρη Τσελίκι

Αυγή! Η θάλασσα γυαλί!
Μονάχος ονειροπολεί
άκρη στο κύμα.
Περνάει δίπλα σιωπηλή
σαν ηλιαχτίδα στην αχλύ.
ανάριο βήμα.

Πρόσωπο φως, μαλλιά χυτά,
άσπρη κορδέλλα τα κρατά
μέχρι την μέση.
Κορμί σαν κύκνος που πετά!
Κοντοζυγώνει τον κοιτά....
Πόσο του αρέσει!!

Της γνέφει δίχως να σκεφτεί.
Φέρνει το βήμα της αυτή,
τείνει το χέρι....
Πριν φτάσει αγέρι την χτυπά,
χρυσή νεφέλη που σκορπά
σαν πεφταστέρι.

Παγώνει ο νέος κι' απορεί....
Όνειρο νάταν δεν μπορεί.
μόνο η μιλιάνη της
έλλειπε. Βλέπει στην ακτή
να πλέει η κορδέλλα η λευκή
απ' τα μαλλιά της.

Τι 'ταν αυτό το ξαφνικό;
Όμορφη νηά ή ξωτικό;
πού πεζοπόρει;
Πώς να ξορκίσει το κακό;
Στοίχημα βάνει και σκοπό
να βρει την κόρη.

Παίρνει τους δρόμους τα στενά
ψάχνει τρελλός να βρει ξανά
τ' άλικά χείλη.
Όσο κι' αν τρέχει και γυρνά
δεν την ξανάδε πουθενά
ώσπου ένα δείλι...

Στο κοιμητήρι ξαποστά
την βλέπει ακίνητη μπροστά
να τον κοιτάει.
Μάτια χαμόγελο γνωστά
στο χέρι άνθη λιγοστά
αγρού κρατάει.

Κοντοζυγώνει το παιδί
αν είν' αλήθεια για να δει
ή οπτασία.
Ήτανε πάνω στο σταυρό
στο μάρμαρο το παγερό
φωτογραφία.

Διαβάζει πάνω και ριγεί.
η νηά στο κύμα είχε πνιγεί
πριν δέκα χρόνια.
Τρέμει, η ψυχή του πάει να βγει...
Χάνει απ' τα πόδια του τη γη...
Εκεί τον βρήκαν την αυγή
τα χελιδόνια.



Μία συνεργασία 26 χρόνων και 114 τευχών



του Πάνου Δημητράκου

Η μεγάλη ευκαιρία για τον Θαλάσσιο Τουρισμό



του Μάνου Ρούδα

*Ο Μάνος Ρούδας κατέχει μεταπτυχιακό τίτλο MBA από το Southern New Hampshire University των ΗΠΑ, BSc σε Computer Studies από το University of Glamorgan και HND από το Πολυτεχνείο της Ουαλίας, καθώς και πτυχίο Οικονομίας και Διοίκησης. Είναι κάτοχος διπλώματος προπονητή ιστιοπλοΐας της Γ.Γ. Αθλητισμού και του διεθνούς διπλώματος Yachtmaster του RYA. Εργάζεται ως σύμβουλος επιχειρήσεων.

Ήταν **Φεβρουάριος του 1991** όταν ο Κώστας Αρμάος, τότε μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου στον ΠΟΙΑΘ, με φώναξε στον Ομίλο να συζητήσουμε για μία δουλειά. Ήδη εκείνη την εποχή εργαζόμουν ως δημοσιογράφος & φωτογράφος για το περιοδικό ΘΑΛΑΣΣΑ & ΓΙΩΤΙΓΚ, ενώ η εταιρεία Paralos, που είχα μόλις ξεκινήσει με τον αδελφό μου, συνεργαζόταν με την Επιτροπή Ανοικτής Θαλάσσης, για ημερολόγια και ετήσιες εκδόσεις κανονισμών.

Τα λόγια του Κώστα ήταν γεμάτα συγκίνηση, διότι ο άνθρωπος που είχε την πλήρη ευθύνη του περιοδικού του ΠΟΙΑΘ, (Σώτος Πολυκράτης) είχε φύγει ξαφνικά από τη ζωή και ο Όμιλος έψαχνε εναγωνίως έναν άνθρωπο που να μπορεί να αναλάβει τη συνέχιση της έκδοσης του **ΙΣΤΙΟΠΛΟΙΚΟΥ ΚΟΣΜΟΥ**. Όντας στα πρώτα βήματα της **Paralos Creative**, σκέφτηκα ότι όφειλα να αρπάξω την ευκαιρία που μου δινόταν μέσα από την απώλεια ενός άξιου ανθρώπου και να συμβάλλω στην έκδοση του **ΙΣΤΙΟΠΛΟΙΚΟΥ ΚΟΣΜΟΥ** με την ίδια αγάπη, την ίδια θέληση όπως εκείνος. Φυσικά ο Κώστας Αρμάος μου μετέφερε ότι θα είχα την πλήρη υποστήριξη όλων των μελών του ΔΣ του ΠΟΙΑΘ από πλευράς αρθρογραφίας κάτι το οποίο ισχύει μέχρι σήμερα.

Από τότε λοιπόν το 1991 μέχρι σήμερα τον Φεβρουάριο του 2017 πέρασαν 26 χρόνια και εμείς όλοι όσοι δουλεύουμε, γράφουμε, φωτογραφίζουμε και ετοιμάζουμε τον **ΙΣΤΙΟΠΛΟΙΚΟ ΚΟΣΜΟ**, έχουμε καταφέρει να δημιουργήσουμε 127 τεύχη με περίπου 7.000 σελίδες ιστιοπλοϊκής ιστορίας. Και θα συνεχίσουμε!

**** Μέσα από τις λίγες αυτές γραμμές θα ήθελα τώρα στα 30 χρόνια του **ΙΣΤΙΟΠΛΟΙΚΟΥ ΚΟΣΜΟΥ** να ευχαριστήσω τον **Κώστα Αρμάο** που το 1991 με πρότεινε στο Δ.Σ. του ΠΟΙΑΘ και τον **Ιωάννη Μαργακουδάκη**, Πρόεδρο του Ομίλου, που επί 26 χρόνια είναι ο στυλοβάτης της έκδοσης αυτής.**

Στις αρχές Ιανουαρίου ψηφίστηκε με ευρεία πλειοψηφία από την Ολομέλεια της Βουλής το **σχέδιο νόμου του υπουργείου Τουρισμού "Κύρωση του Μνημονίου Κατανόησης για Συνεργασία στον τομέα του Τουρισμού μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Αραβικής Δημοκρατίας της Αιγύπτου"**. Με το σχέδιο νόμου αυτό, επικυρώθηκε το μνημόνιο κατανόησης που είχε υπογραφεί στις 21 Φεβρουαρίου 2016 στο Κάιρο, από την αρμόδια υπουργό κα Έλενα Κουντουρά και τον Αιγύπτιο τότε ομόλογό της, Hisham Zaazou, σε συνέχεια των πολιτικών επαφών σε κορυφαίο κυβερνητικό επίπεδο. Το μνημόνιο αποτελεί το πλαίσιο με το οποίο καλύπτονται οι ειδικότερες ενέργειες που θα απαιτηθούν στη συνέχεια, με στόχο την συνεργασία για την αύξηση της τουριστικής κίνησης **Ελλάδας και Αιγύπτου** και καθορίζονται τα πεδία της διμερούς αυτής συνεργασίας, που περιλαμβάνεται και ο **θαλάσσιος τουρισμός**.

Ταυτόχρονα, διαγράφεται σημαντική **ενίσχυση του ενδιαφέροντος των Γερμανών τουριστών** για διακοπές στην Ελλάδα τη φετινή σεζόν, όπως δείχνουν τα στοιχεία της TUI Γερμανίας, με τον γνωστό tour operator να κάνει λόγο για αύξηση 41% στις κρατήσεις όσον αφορά τη θερινή περίοδο. Η Ελλάδα είναι ο προορισμός με τη μεγαλύτερη αύξηση κρατήσεων από τη Γερμανία, σύμφωνα με τα στοιχεία που ανακοίνωσε ο tour operator. Σημειώθουν πως τη νέα σεζόν ο TUI προσφέρει πολύ περισσότερες επιλογές διακοπών στην Ελλάδα. Μάλιστα, η προσφορά στα δημοφιλή νησιά της Κρήτης, της Ρόδου και της Κω έχει διευρυνθεί κατά 40%. Επιπλέον, νέες πτήσεις άνοιξαν για την Κω από το Ανόβερο, τη Νυρεμβέργη, τη Στουτγάρδη και τη Βασιλεία και από το Βερολίνο προς Κρήτη και Ρόδο.

Σε αυτό το μήκος κύματος, το **Posidonia Sea Tourism Forum 2017**, πραγματοποιείται φέτος στις **23 - 24 Μαΐου 2017** στο Μέγαρο Διεθνές Συνεδριακό Κέντρο Αθηνών, με θέμα **"Reinventing Cruising in the East Mediterranean"** και αφορά το **μέλλον της κρουαζιέρας στην Ανατολική Μεσόγειο**. Με την ενεργή υποστήριξη των CLIA Europe και MedCruise και των εταιρειών κρουαζιέρας που δραστηριοποιούνται στη Μεσόγειο, το Posidonia Sea Tourism Forum έχει πλέον καθιερωθεί ως η σημαντικότερη επιχειρηματική πλατφόρμα για την κρουαζιέρα στην Ανατολική Μεσόγειο. Η σημασία της διοργάνωσης για τον θαλάσσιο τουρισμό της περιοχής ενισχύεται με τη δυναμική συμμετοχή σημαντικών παραγόντων των βιομηχανιών Γιώτινγκ και Μαρινών. Κορυφαία στελέχη από τις διεθνείς βιομηχανίες της κρουαζιέρας και του γιώτινγκ θα παρουσιάσουν τα σχέδια των εταιρειών τους για την περιοχή. Ανάμεσα στα θέματα κρουαζιέρας που θα συζητηθούν είναι οι τρέχουσες τάσεις της παγκόσμιας κατανομής προσφοράς και οι προκλήσεις που αντιμετωπίζει η Ανατολική Μεσόγειος. Στις συνεδρίες του γιώτινγκ, σημαντικοί ομιλητές θα συζητήσουν επενδυτικές ευκαιρίες ιδιωτικοποίησης μαρινών, την ανάπτυξη σύγχρονων υποδομών και συστημάτων διαχείρισης, τις κατασκευές και επισκευές γιγών, τη διοργάνωση υψηλού επιπέδου αγώνων γιώτινγκ στο Αιγαίο και ακόμη περισσότερα. Παράλληλα, θα 'τρέχει' και η έκθεση η οποία προβάλλει άμεσα λιμάνια και μαρίνες, πόλεις και προορισμούς, προμηθευτές και πάροχους υπηρεσιών σε ανώτατα στελέχη εταιρειών κρουαζιέρας και γιώτινγκ και τους αντιπροσώπους τους στην περιοχή. Από τα περίπτερα των εκθετών οι εταιρείες γνωρίζουν καλύτερα εδραιωμένους και πιθανούς νέους προορισμούς, βρίσκουν λύσεις για την καλύτερη εξυπηρέτηση των επιβατών τους και νέους προμηθευτές.



The Posidonia SEA TOURISM FORUM

International Conference & Exhibition

Reinventing Cruising in the East Mediterranean

23-24 May 2017

MEGARON

ATHENS INTERNATIONAL CONFERENCE CENTRE
GREECE

Member of



Silver Sponsors



Bronze Sponsors



www.PosidoniaSeaTourism.com



Οι ολυμπιακές κατηγορίες ιστιοπλοΐας για το 2020

Ίδιες παραμένουν οι **επτά ολυμπιακές κατηγορίες** ** (10 events) για τους **Ολυμπιακούς Αγώνες του Tokyo 2020**, σύμφωνα με τις τελικές αποφάσεις της ετήσιας **Γενικής Συνέλευσης** της **World Sailing** στη Βαρκελώνη. Δύο είναι μόνον οι διαφοροποιήσεις που αποφασίστηκαν, όπως αυτές παρουσιάστηκαν στο συνέδριο. Πρώτον **το μικτό διθέσιο σκάφος Nacra θα μετεξελιχθεί σε Foiling Nacra** και δεύτερον **θα αλλάξουν τα ποσοστά συμμετοχής Γυναικών σε όλες τις κατηγορίες**. Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία της W.S. στο Πεκίνο το 2008 ήταν 35% Γυναίκες, στο Λονδίνο το 2012 ήταν 37% , στο Ρίο το 2016 ήταν 43% Γυναίκες ενώ **η Διεθνής Ολυμπιακή Επιτροπή επιθυμεί στο Tokyo η σχέση Ανδρών και Γυναικών να γίνει 50%-50%**.



Για την ιστορία να αναφέρουμε ότι στο Τόκυο το 2020 αναμένεται να συμμετέχουν 10.500 αθλητές και να μοιραστούν 310 ολυμπιακά μετάλλια.

** RSX (Α-Γ), Laser (Α) & Laser Rdt (Γ) , 470 (Α-Γ) 49er (Α) & 49fx (Γ) , Finn (Α) & Foiling Nacra (Μ)
Α: Ανδρών, Γ: Γυναικών, Μ: Μικτό

Νέα Διοικητικά Συμβούλια

Ναυτικός Αθλητικός Όμιλος Ειρήνης - Φιλίας

Η σύνθεση του **νέου Διοικητικού Συμβουλίου του ΝΑΟΕΦ**, όπως προέκυψε κατόπιν αναδιάρθρωσης, κατά την συνεδρίαση του Δ.Σ. στις **14 Νοεμβρίου 2016**:

Πρόεδρος	Αλέξανδρος Μπεζεριάνος
Αντιπρόεδρος	Δημήτριος Συνοδινός
Γεν. Γραμματέας	Ιωάννης Σαμαρτζής
Ειδ. Γραμματέας	Χρήστος Γαλάτης
Ταμίας	Πέτρος Τόλιος
Εφ. Δημ. Σχέσεων	Νικόλαος Λιάκρης
Μέλη	Κων/νος Καρδαράς
	Νικ. Ευθυμίου
	Δημ.Νόστιμος

Καθήκοντα **εφόρου ανοιχτής θαλάσσης** ανέλαβε ο κ. **Διον. Κουτσουβέλης** καθώς και καθήκοντα **εφόρου λιμένος** ανέλαβε ο κ. **Βασ. Κοντόλαιμος**.

Ο Δημήτρης Δήμου πρόεδρος της παγκόσμιας κλάσης 470



Ο Έλληνας αρχικαταμετρητής των Ολυμπιακών Αγώνων του Ρίο στη Βραζιλία, Δημήτρης Δήμου είναι πλέον και ο Πρόεδρος της Παγκόσμιας κλάσης του 470.

Η πορεία του **Δ. Δήμου** στην κλάση του 470 άρχισε το **2005** ως αρχικαταμετρητής, ενώ το **2006** εκλέγεται για πρώτη φορά στο Δ.Σ

και γίνεται Πρόεδρος της Τεχνικής Επιτροπής διατηρώντας και τον τίτλο του αρχικαταμετρητή. Επανεκλέγεται στην κλάση το **2008** διατηρώντας τις θέσεις του ενώ παράλληλα διετέλεσε και Γενικός Γραμματέας της Κλάσης από το **2010** έως το **2012**, οπότε και επανεκλέχθηκε διατηρώντας τη θέση του Προέδρου

της Τεχνικής Επιτροπής και του αρχικαταμετρητή. Το **2016** εκλέχθηκε **Πρόεδρος της Παγκόσμιας κλάσης 470** διατηρώντας και την **ιδιότητα του αρχικαταμετρητή**.

Η σημασία των κλάσεων είναι πολύ μεγάλη στο όλο σύστημα της World Sailing. Τα επιτελεία των κλάσεων σχεδιάζουν και αποφασίζουν σχεδόν τα πάντα που αφορούν τα σκάφη που εκπροσωπούν, τόσο από πλευράς ανάπτυξης, αγώνων και εξοπλισμού, όσο και καταμέτρησης, με αποτέλεσμα να γίνεται απόλυτα κατανοητό πόσο μεγάλη αξία έχει η παρουσία του Δημήτρη Δήμου στη θέση του Προέδρου της Ολυμπιακής κλάσης 470, αλλά και του παγκόσμιου πρωταθλητή Ανδρέα Κοσματόπουλου στη θέση του Ταμιά του Δ.Σ.

Τα μέλη του νέου Δ.Σ.:

Δημήτρης Δήμου (Πρόεδρος – Αρχικαταμετρητής), **Lulia Fulicea** (ROU) Γ. Γραμματέας, **Gonzalo Heredia** (ARG), **David Hughes** (USA), **Ανδρέας Κοσματοπουλος** (GRE) Ταμίας, **Vincenzo Losito** (ITA), **Fernanda Sesto** (ARG), **Nino Shmueli** (ISR) Αντιπρόεδρος, **Agnieszka Skrzypulec** (POL) και **Haluk Suntay** (TUR) Πρόεδρος Τεχνικής Επιτροπής.

Απονομή του βραβείου "Beppe Croce" στον Γεώργιο Ανδρεάδη

Ο **Γεώργιος Ανδρεάδης** (GRE) βραβεύτηκε με το **τρόπαιο Beppe Croce**, το οποίο τιμά άτομα για **εξέχουσα εθελοντική συνεισφορά στο άθλημα της ιστιοπλοΐας**.

Το τρόπαιο, που για πρώτη φορά απονεμήθηκε το 1988 στη μνήμη του Beppe Croce, Προέδρου της World Sailing από το 1969 μέχρι και το 1986, απονεμήθηκε στον **Γ. Ανδρεάδη** από τον Πρόεδρο **Carlo Croce** στο **ετήσιο συνέδριο World Sailing στη Βαρκελώνη, Ισπανία**.

Παραλαμβάνοντας ο Γ. Ανδρεάδης το βραβείο είπε,

«Μεγαλειότητα, Κύριε Πρόεδρε, Κυρίες και Κύριοι αυτή είναι μια πολύ συγκινητική στιγμή. Παραλαμβάνοντας το Beppe Croce είναι η μεγαλύτερη τιμή και θα ήθελα να ευχαριστήσω το Διοικητικό Συμβούλιο που απονέμει σε εμένα αυτό το βραβείο.

Το 2016 σηματοδοτεί 44 χρόνια από τότε που παρευρέθηκα για πρώτη φορά στο meeting της Διεθνούς Ένωσης Αγωνιστικής Ιστιοπλοΐας στο Λονδίνο το 1972. Από τις αρχές του '90 το ετήσιο συνέδριο άρχισε να ταξιδεύει παγκοσμίως και βοήθησε στο να προβληθεί η ιστιοπλοΐα παγκοσμίως και να αγαπηθεί από το ευρύ κοινό.

Έχοντας αναμειχθεί ως μέλος επιτροπής, και πρόεδρος, στο συμβούλιο και ως αντιπρόεδρος, έχω πλήρη επίγνωση και εκτιμώ το ποικίλο περιεχόμενο της World Sailing και τον κρίσιμο ρόλο που παίζει στην εξέλιξη της ιστιοπλοΐας παγκοσμίως.

Άρχισα την ιστιοπλοΐα σε νεαρή ηλικία και έλαβα μέρος στους Ολυμπιακούς του 1968 στο Μεξικό. Από τότε έχω αναμειχθεί σε όλους τους Ολυμπιακούς Αγώνες από διάφορες πλευρές. Έχω επίσης σταθεί



Βραβείο Beppe Croce στον Γεώργιο Ανδρεάδη.

τυχερός με το να έχω αγωνιστεί ανά τον κόσμο και σε διαφορετικές κατηγορίες σκαφών. Η ιστιοπλοϊκή μου καριέρα με οδήγησε φυσικά στη διαχείριση του αθλήματος και ανυπομονούσα να δω την Παγκόσμια Ιστιοπλοΐα να αναπτύσσεται και να ευδοκιμεί, τόσο πολύ στο μέλλον, όσο ήταν και τις περασμένες τέσσερις δεκαετίες.

Την ευγνωμοσύνη μου σε όλους εσάς που βοήθησαν εθελοντικά προσφέροντας τον χρόνο σας για το άθλημά μας. Αισθάνομαι τόσο τυχερός που έχω δουλέψει με τόσους επαγγελματίες και αφοσιωμένους ανθρώπους απ' όλο τον κόσμο. Η ιστιοπλοΐα μας έχει προσφέρει τόσα πολλά και έχει χαράξει το μονοπάτι της ζωής μας. Η ανταπόδοση στην ιστιοπλοΐα είναι ο λόγος που είμαστε όλοι εδώ.»

Γεννημένος στην Αθήνα στις 30 Σεπτεμβρίου 1941, ο Ανδρεάδης μεγάλωσε στην Ελλάδα και από νεαρή ηλικία έγινε ένας παθιασμένος και αφοσιωμένος ιστιοπλόος.

Το πάθος του τον οδήγησε σε **δύο εμφανίσεις στους Ολυμπιακούς Αγώνες**, στο **Flying Dutch** στο **Μεξικό το 1968** και στο **Solring** στο **Montreal το 1976** και συνεχίζει και αγωνίζεται συνεχόμενα σε διεθνείς διοργανώσεις τα τελευταία 40 χρόνια.

Παρά τους πολυάριθμους εθνικούς και διεθνείς ιστιοπλοϊκούς τίτλους στο ενεργητικό του, είναι το έργο του στη διοίκηση του αθλήματος που έχει κάνει προσφιλή τον Γ. Ανδρεάδη στην ιστιοπλοϊκή κοινότητα στο σύνολό της.

Ο Γ. Ανδρεάδης υπήρξε ενεργό μέλος των κλάσεων τάξης και των διοικητικών συμβου-

λίων, ενώ του έχουν ανατεθεί και μείζονες διοργανώσεις που επιβεβαιώνουν τη θέση της ιστιοπλοΐας στους Ολυμπιακούς Αγώνες. Είναι ιδρυτικό μέλος της Ελληνικής Ένωσης συμμετεχόντων στους Ολυμπιακούς Αγώνες, και βοήθησε στη διαμόρφωση ενδυνάμωσης του ολυμπιακού κινήματος στην Ελλάδα.

Μετά τη συμμετοχή του στους Ολυμπιακούς Αγώνες, ο Γ. Ανδρεάδης έγινε **αρχηγός ομάδας της Ελληνικής ιστιοπλοϊκής ομάδας στη Μόσχα το 1980**, ήταν **Πρόεδρος της Επιτροπής καταμέτρησης για τις επόμενες τρεις διοργανώσεις** και ήταν **Πρόεδρος της Ιστιοπλοϊκής Επιτροπής στην Ατλάντα το 1996**. Αυτά, σε συνδυασμό με τα **καθήκοντα του στη World Sailing**, οδήγησαν τον Ανδρεάδη στο να **βραβευτεί από τη Διεθνή Ολυμπιακή Επιτροπή (IOC) το 2010**.

Η αναγνώριση του Γ. Ανδρεάδη για τη συμβολή του στην Παγκόσμια Ιστιοπλοΐα από το 1962 κορυφώθηκε το **2016** με τη βράβευσή του με το **τρόπαιο Beppe Croce**.

Σχετικά με το τρόπαιο Beppe Croce

Η **Ιταλική Ομοσπονδία Ιστιοπλοΐας** προσέφερε το **τρόπαιο** στη **World Sailing** εις μνήμη του **Beppe Croce**, προέδρου της **World Sailing** από **1969-1986**. Απονέμεται σε άτομα που έχουν μια **εξαιρετική εθελοντική προσφορά στο άθλημα της ιστιοπλοΐας**. Μεταξύ των υποψηφίων, πολλαπλοί κάτοχοι ολυμπιακών μεταλλίων, γκουρού των κανόνων και σχεδιαστές, που έχουν αφιερώσει ένα εξαιρετικά μεγάλο ποσοστό του χρόνου τους στο άθλημα της ιστιοπλοΐας.

Προηγούμενοι νικητές του Βραβείου:

1988 His Majesty King Olav V of Norway
1989 F. Gregg Bemis (USA) / Gerald Sambrooke-Sturgess OBE (GBR)
1990 Paul Elvström (DEN)
1991 His Majesty King Juan Carlos of Spain
1992 Olin Stephens II (USA)

1993 Paul J. Phelan (CAN)
1994 Jonathan Janson (GBR)
1995 Otto Schlenszka (GER)
1996 Henry H. Anderson, JR (USA)
1997 Carlo Rolandi (ITA)
1998 Peter Tallberg (FIN)
1999 Mary Pera (GBR)

2000 Livius Sherwood (CAN)
2001 Peter Siemsen (BRA)
2002 Jan Linge (NOR)
2003 John Tinker (CAN)
2005 Paul Henderson (CAN)
2006 Ken Ryan (IRL)
2007 Jacques Rogge (BEL)

2008 Nucci Noví Ceppellini (ITA)
2009 Bill Bentsen (USA)
2010 His Majesty King Constantine
2011 James "Ding" Schoonmaker (USA)
2013 Göran Petersson (SWE)
2014 David Kellett (AUS)
2016 George Andreadis (GRE)



Ο Ν. Ο. Λέρου δείχνει τον δρόμο, προβολής της χώρας μας στο εξωτερικό!

12 άρθρα σε σουηδικό περιοδικό για τον ιστιοπλοϊκό αγώνα "Γιώραν Σίλντ" και τη Λέρο.



Ο Ναυτικός Όμιλος Λέρου πέρα από την προσπάθειά του να διατηρήσει κάποια ναυταθλητική δραστηριότητα στην Λέρο, με όλα τα προβλήματα που αντιμετωπίζει ένας επαρχιακός όμιλος, καταφέρνει, μέσα από **τη διοργάνωση ενός διεθνούς ιστιοπλοϊκού αγώνα προς τιμή του πολυδιαβασμένου Φινλανδού συγγραφέα Γιώραν Σίλντ λάτρη της θάλασσας και ιδιαίτερα της Λέρου, να προβάλλει όχι μόνο τη Λέρο αλλά και τις δυνατότητες που προσφέρει η χώρα στο γιώτικ.** Όταν το 2010 ο Ν.Ο.Λ. ανακοίνωσε τη διοργάνωση του αγώνα, ελάχιστοι πίστεψαν ότι το εγχείρημα θα είχε επιτυχία. Ένας από αυτούς ήταν ο Πρόεδρος του Π.Ο.Ι.Α.Θ. κ. **Γιάννης Μαραγκουδάκης.** Η συμβολή του στην επιτυχία εκείνης της διοργάνωσης ήταν καταλυτική, καθ' όσον έστειλε, χωρίς οικονομική επιβάρυνση του Ν.Ο.Λ. τρεις διεθνείς κριτές που στελέχωσαν την Επιτροπή Αγώνα. Επιπλέον ο κ. Γιάννης Μαραγκουδάκης ήρθε με το σκάφος του "Water Gypsy" και το πλήρωμά του, από τον Πειραιά στη Λέρο και έλαβε μέρος στον αγώνα. Πολύ σημαντική ήταν και η βοήθεια του Προέδρου της Επιτροπής Ανοικτής Θαλάσσης της Ε.Ι.Ο. κ. **Άκη Τσαλίκη,** που με δική του πρωτοβουλία και χωρίς οικονομική επιβάρυνση για τον Όμιλο, έστειλε τρεις διεθνείς κριτές που στελέχωσαν την Επιτροπή Ενστάσεων. Από εκεί και πέρα και μετά την επιτυχία της πρώτης διοργάνωσης τα πράγματα πήραν τον δρόμο τους ή όπως λέμε, "το νερό μπήκε στο αυλάκι".

Είναι πολύ σημαντικό να γίνονται προσπάθειες από επαρχιακούς Ομίλους η δραστηριότητα των οποίων δημιουργεί ανάλογη δημοσιότητα όπως αυτή που παρουσιάζουμε παρακάτω.



Αυτό είναι το **εξώφυλλο του ιστιοπλοϊκού περιοδικού "Odyssey"** του SVENSKA KRYSSAR-KLUBBENS EDELHVSSE-GLARE ("**Σύλλογος Σουηδών Ιστιοπλόων**

Μεσογείου Θαλάσσης"). Το τεύχος αυτό είναι αφιερωμένο στο νησί της Λέρου αλλά σε αυτό αναδεικνύονται και οι δυνατότητες της Ελλάδας στο γιώτικ. Στη φωτογραφία του εξώφυλλου είναι το "Έπαθλο Δάφνη" ένα ειδικό έπαθλο του αγώνα, το οποίο είναι αντίγραφο της θρυλικής "Δάφνης", του σκάφους του Γιώραν και της Χριστίνας Σίλντ. Ο σουηδικός αυτός σύλλογος αριθμεί περί τα 4.200 μέλη που είναι όλοι τους κάτοχοι σκαφών και που στη συντριπτική τους πλειοψηφία τα ελλιμενίζουν σε μαρίνες χωρών της Μεσογείου Θαλάσσης. Σημαντικό είναι και το γεγονός ότι όλοι αυτοί που υπογράφουν τα εγκωμιαστικά άρθρα στο περιοδικό, είναι Σουηδοί ιστιοπλόοι που παίρνουν κάθε χρόνο μέρος στον Διεθνή Ιστιοπλοϊκό Αγώνα Γιώραν Σίλντ. Τον αγώνα διοργανώνει από το 2010 ο Ναυτικός Όμιλος Λέρου με συνδιοργανωτές το ίδρυμα Χριστίνα και Γιώραν Σίλντ" και τον Πολιτιστικό Σύλλογο Λέρου "Άρτεμις".



KLUBBNYHET- Med Leros i blickfångnet (ΝΕΑ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ - Με το βλέμμα στη Λέρο).

Στο άρθρο αυτό ο Björn Hansson αναφέρεται στην επίσκεψη και την παρουσίαση της

8ης Ρεγκάτας Γιώραν Σίλντ 2017 που έκαναν στη Στοκχόλμη, στις 19 Νοεμβρίου 2016 η πρόεδρος του Ιδρύματος Χριστίνα και Γιώραν Σίλντ, κ. Χριστίνα Σίλντ, ο πρόεδρος του Ναυτικού Ομίλου Λέρου κ. Αλέξης Χαραλαμπίδης και ο εκπρόσωπος του Ιδρύματος κ. Μάγκνους

Λίντμπεργκ. Όταν έληξε η παρουσίαση του αγώνα εκείνο το βροχερό απόγευμα της 19ης Νοεμβρίου, όλοι μας είμασταν πολύ χαρούμενοι και βέβαιοι ότι είχε γίνει μια πολύ καλή δουλειά αλλά κανένας μας δεν φαντάζονταν ότι το τελευταίο τεύχος του περιοδικού θα ήταν αφιερωμένο στη Λέρο και ότι θα φιλοξενούσε τόσα εγκωμιαστικά άρθρα για τη Λέρο, τον αγώνα και τον Όμιλο.



Vänskapens regatta (Η ρεγκάτα της Φιλίας)

Στο άρθρο αυτό ο Lennart Königson περιγράφει την ιστορία του Αγώνα Γιώραν Σίλντ που άρχισε να διοργανώνει ο Ν.Ο.Λ. το 2010, με συνδιοργανωτές το

ίδρυμα Σίλντ και τον σύλλογο Άρτεμις.



Den motvilliga kappsegelaren (Η απρόθυμη ιστιοπλόος)

Εδώ η Katinka Bille- Lindahl περιγράφει το πως έλαβε μέρος στη Ρεγκάτα Γιώραν Σίλντ 2016, αν και αρχικά όταν ο σύζυγός της Odd

της το πρότεινε, ήταν κάθετα αρνητική, καθ' όσον το σκάφος τους δεν ήταν για αγώνες, οι ίδιοι δεν είχαν ξανατρέξει σε αγώνα και δεν είχαν κάποιον άλλον έμπειρο για πλήρωμα. Μετά από τρεις ημέρες αγώνα η Katinka ήταν φανατικότερη λάτρης του αγώνα από όσο ο σύζυγός της, γιατί στη διάρκειά του είχε αποκτήσει περισσότερες ιστιοπλοϊκές εμπειρίες και γνώσεις αλλά και περισσότερους φίλους από ότι σε ολόκληρο το ταξίδι τους από τη Σουηδία στη Μεσόγειο. Εδώ πρέπει να αναφερθεί ότι η Katinka Bille+ Linalh βραβεύθηκε από τη συντακτική επιτροπή του περιοδικού για τρία άρθρα της που είχαν δημοσιευθεί σε αυτό. Το τρίτο ήταν το "Den motvilliga kappsegelaren".



Storslam för Sverige (Μεγάλη επιτυχία για τη Σουηδία)

Στο άρθρο αυτό η Inggrid Johansson περιγράφει τον αγώνα Γιώραν Σίλντ 2016 μέρα με τη μέρα, με έμφαση στην Τελετή Έναρξης,

όπου όπως κάθε χρόνο την Πρεσβεία της Φινλανδίας στην Αθήνα εκπροσώπησε ο Φινλανδός Πρέσβης κ. Pauli Mäkelä. Επίσης γράφει για το ωραίο καλλιτεχνικό πρόγραμμα με διάσημους Φινλανδούς καλλιτέχνες, οι οποίοι με δαπάνη του Ιδρύματος ήρθαν στη Λέρο και συνόδεψαν τον αγώνα και στους Λειψούς. Αναφέρει ακόμα τις εκδηλώσεις στις οποίες συμμετείχαν τα πληρώματα στα νησιά σταθμούς αυτού. Τέλος δίνει έμφαση στο γεγονός ότι πολλά σουηδικά πληρώματα είχαν διακριθεί καταλαμβάνοντας τις πρώτες θέσεις στη γενική κατάταξη.



Lakki har allt du behöver (Στο Λακκί υπάρχουν όλα όσα χρειάζεσαι)

Στο άρθρο αυτό, που ο τίτλος του τα λέει όλα, ο Anders Graffner απευθυνόμενος στους Σουηδούς Ιστιοπλόους και

περιγράφοντας την καθημερινότητα του στο νησί, μιλά για όλα, για τα εστιατόρια, τα καταστήματα με τις καλές τιμές κλπ. Το άρθρο αυτό θα μπορούσε κάλλιστα να είναι ένας οδηγός για τον επισκέπτη Ιστιοπλόο που έρχεται για πρώτη φορά στη Λέρο.



Nautical Club of Leros - historien om en båtklubb (Ν.Ο.Λ. - η ιστορία ενός ομίλου)

Στο άρθρο αυτό το Anders Graffner διηγείται την ιστορία του Ομίλου. Το πως αυτός ιδρύθηκε το 1979. Διηγείται για το

πως ανακατασκευάστηκε το κτίριο του Ομίλου κατά το μεγαλύτερο μέρος με ίδιους πόρους, με προσφορά υλικών υπηρεσιών και χρη-

μάτων από φίλους του Ομίλου και επιχειρηματίες του νησιού. Αναφέρει ότι εργάστηκαν αφιλοκερδώς ακόμα και Αλβανοί μετανάστες, φίλοι του Προέδρου του Ομίλου. Αναφέρει ότι εάν και υπήρξαν προτάσεις για να ενταχθεί το έργο για χρηματοδότηση σε προγράμματα της Ε.Ε., ο Πρόεδρος τις απέρριψε χωρίς δεύτερη συζήτηση, με το επιχείρημα ότι "Αυτός ο Όμιλος είναι δικός μας και θα τον κτίσουμε με δικά μας μέσα".

Αποτέλεσμα αυτής της επιλογής ήταν να χρειαστούν σχεδόν δώδεκα χρόνια για να ολοκληρωθεί το έργο. Χάθηκε χρόνος αλλά διατηρήθηκε η υπερηφάνεια και η αξιοπρέπεια.



Vår man på Leros (Ο άνθρωπός μας στη Λέρο)

Στο άρθρο αυτό ο Anders Graffner γράφει για τη ζωή και τις δράσεις του Αλέξη στη Λέρο ως οδοντίατρου και μέλους του Ν.Ο.Λ.. Ο Αλέξης Χαραλαμπίδης εί-

ναι ο εκπρόσωπος των Σουηδών Ιστιοπλόων Μεσογείου Θαλάσσης στη Λέρο.



Kiria Christine - unik på Leros (Κυρία Χριστίνα - Μοναδική στη Λέρο)

Στο άρθρο αυτό η Birgitta Burlin περιγράφει τη ζωή της Χριστίνας και του Γιώραν Σίλντ στη Λέρο και τις δράσεις της

Χριστίνας ως προέδρου του Ιδρύματος Σίλντ. Βασική επιδίωξη του Ιδρύματος Σίλντ είναι η γνωριμία και η αλληλοκατανόηση των Φιλανδών με τους λαούς της Μεσογείου. Στη Λέρο το Ίδρυμα συνεργάζεται με τον Ν.Ο.Λ στη διοργάνωση του αγώνα Σίλντ και με τον Πολιτιστικό Σύλλογο Άρτεμις στο πολιτιστικό επίπεδο. Μέσω του προγράμματος Erasmus, το Ίδρυμα προωθεί συνεργασίες και ανταλλαγές μεταξύ καθηγητών, δασκάλων και μαθητών του Λυκείου, του Γυμνασίου και Δημοτικών Σχολείων της Λέρου με αντίστοιχα του Έκκενες, πόλης που είναι η έδρα του Ιδρύματος. Ακόμα διοργανώνει στη Λέρο σεμινάρια Φινλανδών συγγραφέων, δημοσιογράφων, φωτογράφων κ.α. καθώς και επισκέψεις στο νησί περιπατητικών, γαστρονομικών κλπ τουριστών από τη Φινλανδία.



Marinor och varv på Leros (Μαρίνες και χώροι φύλαξης σκαφών στη Λέρο)

Στο άρθρο αυτό ο Anders Graffner αναφέρει τις μαρίνες και τους χώρους φύλαξης σκαφών στη Λέρο καθώς και τις διευ-

κολύνσεις που μπορεί να έχει κάποιος ιδιοκτήτης σκάφους με ένα ενδεικτικό παράδειγμα για τις τιμές. Μία σημαντική διαφήμιση αν σκεφτεί κανείς ότι απευθύνεται σε κάποιες χιλιάδες Σουηδούς κατόχους σκαφών που ελλιμενίζονται στη Μεσόγειο.



SKEPPS-BIBLIOTEK - Schildts böcker om Leros (Η ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ ΤΟΥ ΣΚΙΠΕΡ - Τα βιβλία του Γιώραν για τη Λέρο)

Στο άρθρο αυτό η Jennifer Dahlback αναφέρει κάποιους

τίτλους βιβλίων του Γιώραν Σίλντ καθαρά ελληνικού ενδιαφέροντος, τα οποία είναι ύμνος για την Ελλάδα. Τέτοια είναι "Το ταξίδι της ευχής", "Στα ίχνη του Οδυσσέα", "Στη θάλασσα του Ίκαρου", "Το πλοίο του ήλιου", "Το χρυσόμαλλο δέρας", "Δάφνη και Απόλλων". Τα ταξιδιωτικά βιβλία του Γιώραν Σίλντ είναι σήμερα κλασσικά έργα της διεθνούς ταξιδιωτικής λογοτεχνίας. Έχουν μεταφραστεί σε δεκαοκτώ γλώσσες και διαβάστηκαν από εκατομμύρια αναγνώστες σε όλον σχεδόν τον κόσμο.



Simulanten fick lyckligtvis åka ambulans

Στο άρθρο αυτό ο Anders Graffner περιγράφει τις διακοπές του και τον αγώνα από την ώρα που έφτασε στην Ελλάδα έως το τέλος που έφυγε. Αναφέρει

δε ένα περιστατικό όπου ένας Σουηδός, μέλος πληρώματος που συμμετείχε στον αγώνα παρουσίασε συμπτώματα οξείας σκωληκοειδίτιδας και χρειάστηκε να διακομιστεί από τους Λειψούς στο νοσοκομείο της Λέρου, όπου και χειρουργήθηκε.



Η ιστορία του Ναυτικού Ομίλου Λέρου

Ο Ναυτικός Όμιλος Λέρου ιδρύθηκε το 1979.

Τα πρώτα χρόνια το μοναδικό ιστιοπλοϊκό σκάφος που είχαν στη διάθεσή τους τα παιδιά του Ομίλου και με το οποίο γίνονταν τα μαθήματα, ήταν το **"Ιωάννα"**, μία ιδιοκατασκευή 4,9 μέτρων του προέδρου του Ν.Ο.Λ. **Αλέξη Χαραλαμπίδη** σε σχέδια του Έλληνα ναυπηγού κ. **Σταύρου Ψαθέρη**. Το "Ιωάννα" κατασκευάστηκε από τον ίδιο στη Θεσσαλονίκη όταν ήταν ακόμα φοιτητής της Οδοντιατρικής Σχολής του Α.Π.Θ.



Οι πρώτοι μαθητές με τον πρόεδρο του Ν.Ο.Λ το 1979 μπροστά στο "Ιωάννα".

Την άνοιξη του 1982, αγοράστηκαν δέκα μικρά ιστιοφόρα σκάφη, κατασκευής του Πάτμιου караβομαραγκού κ. **Φλωρεντή Μιχαήλ** (Μικές) στην Πάτμο, ενώ τα πανιά τα έραψε ο ιστιοράπτης **Θανάσης Παπαιωάννου** στη Θεσσαλονίκη. Το κόστος αυτής της αγοράς καλύφθηκε από τον τότε πρόεδρο του Ν.Ο.Λ. καθ' όσον τα έσοδα του Ομίλου την εποχή εκείνη ήταν κοντά στο μηδέν. Επιπλέον ο πρόεδρος, με τα παιδιά του Ομίλου κατασκεύασαν άλλα δύο μικρά σκάφη, 2,8 μέτρων σε σχέδια επίσης του κ. **Σταύρου Ψαθέρη**. Έτσι το 1982, στο πρόγραμμα των Αλιντιών, μίας τοπικής γιορτής που διοργανώνει κάθε πρώτη Κυριακή του Αυγούστου ο Δήμος του νησιού, συμπεριλήφθηκε για πρώτη φορά στη Λέρο και το άθλημα της ιστιοπλοΐας.

Για τη φύλαξη και προστασία των σκαφών αυτών, το 1982 ο Δήμος Λέρου παραχώρησε στον Όμιλο μία **αποθήκη** (γκαράζ) του Πύργου Μπελένη στα Άλιντα. Ατυχώς για τον

Όμιλο και τα παιδιά του νησιού, το φθινόπωρο του 1983, μετά τον 2ο αγώνα Αλιντιών, ο τότε δήμαρχος Λέρου ζήτησε από τον Όμιλο να εκκενώσει την αποθήκη.



Στιγμιότυπο του αγώνα 1982.

Τα δώδεκα σκάφη του Ομίλου έμειναν στην παραλία των Αλιντιών, περιμένοντας να χορηγηθεί στον Ν.Ο.Λ. κάποιος άλλος χώρος. Δυστυχώς όμως πρόλαβε ένας ισχυρός σορόκος και τα κατάστρεψε όλα. Την εποχή εκείνη δεν είχαμε διαδίκτυο οπότε η πρόγνωση του καιρού δεν ήταν εύκολη. Βέβαια όπως έλεγαν και *«οι αρχαίοι υμών»*: *«Ουδέν κακόν αμιγές καλού»*. Καταστράφηκε ο Όμιλος αλλά...αποκτήσαμε το πρώτο μπαρ στο νησί. Το αριστερό γκαράζ του Πύργου Μπελένη στα Άλιντα ήταν το πρώτο μπαρ της Λέρου.

Μετά από αυτή... τη μεγάλη προσφορά του Δήμου Λέρου ο Όμιλος υπολειτούργησε έως το 1990. Τότε επ' ευκαιρία της επίσκεψης του Ράλλυ Αιγαίου στη Λέρο και κατόπιν συνεργασίας του Προέδρου του Π.Ο.Ι.Α.Θ. κ. **Γιάννη Μαραγκουδάκη**, του τότε δημάρχου Λέρου κ. **Γιάννη Αντάρτη** και του υπογράφοντος ως προέδρου του Ν.Ο.Λ., ο Όμιλος λειτούργησε ως Παράρτημα Π.Ο.Ι.Α.Θ. Λέρου. Ο μητρικός Π.Ο.Ι.Α.Θ. χορήγησε στο παράρτημά του στη Λέρο δωρεάν έξι Optimist, έξι wind surf και ένα φουσκωτό σκάφος με εξωλέμβια μηχανή.

Σταθμός στη λειτουργία του Ν.Ο.Λ. ήταν και η απόκτηση μόνιμης στέγης, όπου σήμερα στεγάζεται ο Όμιλος. Το κτίριο αυτό βρίσκεται στο λιμάνι του Λακκίου και ήταν αποθήκη πυρομαχικών του Ιταλικού Ναυτικού, η οποία

ήταν υπό κατάρρευση, αφού είχε μείνει επί δεκαετίες χωρίς συντήρηση ενώ είχε λεηλατηθεί από τους ιθαγενείς. Οι εικόνες μιλάνε από μόνες τους.



Το ερείπιο χορηγήθηκε στον Ν.Ο.Λ. κατόπιν αιτήματος του Δ.Σ. του Ομίλου και με παρέμβαση του Γιάννη Μαραγκουδάκη στον φίλο του, δήμαρχο Λέρου κ. Γιάννη Αντάρτη. Στο σημείο αυτό πρέπει να τονιστεί ότι υπήρξε μία μικρή, σε σχέση με το ολικό κόστος ανακατασκευής, οικονομική βοήθεια από τον Δήμο Λέρου. Για την ακρίβεια είχαν εγκριθεί δέκα εκατομμύρια δραχμές (τιμές δεκαετίας ενενήντα) από το Δημοτικό Συμβούλιο, από τα οποία όμως εκταμιεύτηκαν μόνο τα δύο εκατομμύρια. Όλο το υπόλοιπο κόστος καλύφθηκε από ίδιους πόρους του Ομίλου, από δωρεάν παροχή προσωπικής εργασίας, υλικών, υπηρεσιών αλλά και χρημάτων από μέλη, φίλους και επιχειρήσεις του νησιού. Πρέπει ακόμα να τονιστεί ότι ενώ υπήρξαν προτάσεις ένταξης του έργου για χρηματοδότηση του από προγράμματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αυτές απορρίφθηκαν χωρίς δεύτερη



συζήτηση από το Δ.Σ. του Ομίλου. Βέβαια αποτέλεσμα αυτής της επιλογής ήταν να χρειαστούν δώδεκα ολόκληρα χρόνια για να ολοκληρωθεί η ανακατασκευή του κτιρίου και η διαμόρφωση του προαύλιου χώρου. Χάσαμε χρόνο αλλά διατηρήσαμε την υπερηφάνεια και την αξιοπρέπεια μας.

Θα ήταν παράλειψη να μην αναφερθεί ότι με ενέργειες του προέδρου του Π.Ο.Ι.Α.Θ. έγιναν στη Λέρο στις **28 Οκτωβρίου 1999 το κύπελλο Όπτιμιστ** ενώ στις **20 Αυγούστου 2002 το πανελλήνιο πρωτάθλημα Λείζερ Ενόπλων Δυνάμεων**.



Ο στόλος των Λείζερ λίγο πριν από μία ιστιοδρομία έξω από το κτίριο του Ομίλου.

Για τη μεγάλη προσφορά του στο νησί ο Δήμος Λέρου ανακήρυξε τον Γιάννη Μαραγκουδάκη ως επίτιμο Δημότη.

Συγχρόνως και με πρωτοβουλία του Προέδρου του Π.Ο.Ι.Α.Θ. δημιουργήθηκε και το Παράρτημα Π.Ο.Ι.Α.Θ. Αγαθονησίου, στο οποίο ο Π.Ο.Ι.Α.Θ. πρόσφερε δύο Optimist. Τα πρώτα

μαθήματα στα παιδιά του Αγαθονησίου τα έκανε ο πρόεδρος του Ν.Ο.Λ. ενώ αμέσως μετά και για δύο συνεχόμενα καλοκαίρια, τα παιδιά προπονήθηκαν από προπονητή που πήγε στο Αγαθονήσι με ενέργειες του κ. Γιάννη Μαραγκουδάκη.



Στιγμιότυπο από ιστιοδρομία των Όπτιμιστ.

Εδώ πρέπει να αναφέρω ότι συγχρόνως με τη δημιουργία του Παραρτήματος Π.Ο.Ι.Α.Θ. Αγαθονησίου, με πρωτοβουλία του κ. Γιάννη Μαραγκουδάκη εγκαταστάθηκε στο νησί και σύστημα τηλειατρικής ώστε ο εκάστοτε αγροτικός γιατρός του νησιού να έχει πρόσβαση σε βοήθεια ειδικευμένων γιατρών νοσοκομείου της Αθήνας. Το σύστημα αυτό λειτούργησε για πολλά χρόνια, βελτιώνοντας την παροχή υπηρεσιών υγείας στους εκατόν δέκα μόνιμους κατοίκους του Αγαθονησίου. Για όλα αυτά, ο Δήμος Αγαθονησίου τίμησε τον Γιάννη Μαραγκουδάκη ανακηρύσσοντάς τον Επίτιμο Δημότη του νησιού.



Γιορτή μετά την τελετή ανακήρυξης του κ. Γ. Μαραγκουδάκη ως Επίτιμου Δημότη Αγαθονησίου.

Λίγο αργότερα από την ίδρυση του παραρτήματος ΠΟΙΑΘ Αγαθονησίου, ο πρόεδρος του Ν.Ο.Λ. **Αλέξης Χαραλαμπίδης**, προσέφερε ένα πλήρες οδοντιατρικό μηχανήμα και εξοπλισμό για να μπορεί να προσφέρει δωρεάν τις υπηρεσίες του στους κατοίκους του νησιού. Το οδοντιατρείο και το παράρτημα ΠΟΙΑΘ συστεγάζονταν.



Στη φωτογραφία φαίνονται από αριστερά προς τα δεξιά, ο Γιάννης Μαχαιρίδης που την εποχή εκείνη ήταν Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου Αιγαίου, ο Αλ. Χαραλαμπίδης και ο τότε Κοινοτάρχης Αγαθονησίου Ευθύμιος Κατσουλιέρης.

Σημαντική καμπή στην ιστορία του Ομίλου υπήρξε το 2010 η απόφαση του Δ.Σ. να αρχίσει να διοργανώνει αγώνες ιστιοπολίας ανοικτής θαλάσσης. Ο μεγαλύτερος και σημαντικότερος αγώνας ανοικτής θαλάσσης του Ν.Ο.Λ. είναι ο **Διεθνής Αγώνας Γιώραν Σίλντ**, ο οποίος πέραν όλων των άλλων συμβάλλει σημαντικά στην εκτός συνόρων προβολή της ελληνικής ιστιοπολίας και του ελληνικού γιώτιγκ.

Με αφορμή τον αγώνα, υπάρχουν κατά διαστήματα σημαντικά άρθρα για αυτόν, για τον Ν.Ο.Λ. και για τη Λέρο, από σημαντικά ελληνικά, σουηδικά, φινλανδικά και τουρκικά ιστιοπολικά περιοδικά.



Πιστοποίηση επιχειρήσεων για την ασφάλεια



Σε συνεργασία με τη διεθνώς αναγνωρισμένη εταιρεία πιστοποίηση **TÜV AUSTRIA HELLAS**, το **Save Water Sports** δημιούργησε από κοινού ένα ιδιωτικό πρωτόκολλο **Ελέγχου Συμμόρφωσης και Σήματος Ποιότητας Επιχειρήσεων Εκμίσθωσης Θαλάσσιων Σπορ (ΕΕΘΣ)** για την ασφάλεια.

Η εγκαθίδρυση εξειδικευμένων προδιαγραφών για την εφαρμογή κατάλληλων πρακτικών σε θέματα ασφάλειας των πολιτών-πελατών, καθώς και η αντι-

κειμενική και αξιόπιστη προβολή της υλοποίησης αυτών μέσω του ελέγχου και της πιστοποίησής τους από έναν διεθνώς αναγνωρισμένο φορέα όπως η **TÜV AUSTRIA HELLAS**, δύνανται να αποτελέσουν σημαντικό παράγοντα διαφοροποίησης των υπηρεσιών των πιστοποιημένων επιχειρήσεων του χώρου (εκμίσθωσης θαλάσσιων σπορ και μέσων αναψυχής) και ταυτόχρονα να προσδώσουν προστιθέμενη αξία στις παρεχόμενες υπηρεσίες προς τον χρήστη, μέσω της διασφάλισης της ποιότητας και των προϋποθέσεων.

Σκοπός του πρωτοκόλλου, είναι η αποτύπωση των προδιαγραφών και των προϋποθέσεων, ως των θεμελιωδών απαιτήσεων Ιδιωτικού Πρωτοκόλλου, που θα αφορούν στα παρακάτω σημεία:

- Προϋποθέσεις του χώρου δραστηριοποίησης
- Υποδομές
- Εξοπλισμός ασφάλειας
- Εξοπλισμός και μέσα των θαλάσσιων σπορ και μέσων αναψυχής
- Μέσα και υποδομές ασφάλειας για τους χρήστες
- Εκπαίδευση, δεξιότητες και κατάρτιση του προσωπικού για τη χρήση του εξοπλισμού και την παροχή των υπηρεσιών
- Εκπαίδευση, δεξιότητες και κατάρτιση του προσωπικού σε θέματα ασφάλειας των χρηστών
- Υποδομές και προϋποθέσεις επικοινωνίας

για την παροχή α' βοηθειών

- Σχέδια έκτακτων αναγκών και κρίσεων
- Ποιοτική εξυπηρέτηση του πελάτη

Ο στόχος του **Ιδιωτικού Πρωτοκόλλου** είναι να αποτελέσει το πρώτο και πλέον εξειδικευμένο **"Ελληνικό Ιδιωτικό Σχήμα Ελέγχου Συμμόρφωσης"** για τη Σήμανση και την Προβολή των εγκεκριμένων και συμμορφούμενων με τις σχετικές απαιτήσεις επιχειρήσεις εκμίσθωσης θαλάσσιων σπορ. Το ειδικό "Σήμα Συμμόρφωσης" φέρει ευδιάκριτη αναφορά επί του αντικειμένου της Βεβαίωσης Συμμόρφωσης και του λογο του Φορέα Ελέγχου και Πιστοποίησης **TÜV AUSTRIA HELLAS**, προκειμένου να επιτυγχάνεται η μεγαλύτερη δυνατή αναγνωσιμότητα και ευκολία κατανόησης του 'μηνύματος' από τον πελάτη / χρήστη των υπηρεσιών.

Το πρότυπο αυτό (κάτι σαν το ISO) αποτελεί **πανευρωπαϊκή καινοτομία**, η εφαρμογή του οποίου στις επιχειρήσεις εκμίσθωσης θαλάσσιων σπορ, **ξεκίνησε πιλοτικά τον Σεπτέμβριο του 2016 και θα γενικευθεί την επόμενη καλοκαιρινή σεζόν**, η δε επιτυχία του θα καταστήσει τη χώρα μας παράδειγμα για όλη την Ευρώπη.

TÜV AUSTRIA HELLAS

Η **TÜV AUSTRIA Hellas** είναι ένας ανεξάρτητος οργανισμός παροχής ολοκληρωμένων υπηρεσιών ελέγχου, επιθεώρησης και πιστοποίησης για την ασφάλεια, την ποιότητα, το περιβάλλον και τη διαχείριση πόρων.

Ο Οργανισμός δραστηριοποιείται στην ευρύτερη λεκάνη των χωρών της Νοτιοανατολικής Μεσογείου και Μέσης Ανατολής με θυγατρικές εταιρείες, παραρτήματα και αντιπροσώπους.

www.tuvaustriahellas.gr



LOGO ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗΣ

Όλες οι επιχειρήσεις εκμίσθωσης θαλάσσιων σπορ και μέσων αναψυχής θα φέρουν το παραπάνω logo ως αποδεικτικό της πιστοποίησής τους από την **TÜV AUSTRIA HELLAS**.



Το SAFE WATER SPORTS στην εκπαίδευση μαθητών

Σε συνεργασία με το **Λιμενικό Σώμα – Δ/νση Λιμενικής Αστυνομίας**, και το **Υπ. Παιδείας**, το **Safe Water Sports** σχεδίασε ένα εκτεταμένο πρόγραμμα εκπαίδευσης - ενημέρωσης μαθητών στα σχολεία όλης της χώρας με την ονομασία **ΠΡΟΣΕΧΩ – ΜΑΘΑΙΝΩ – ΝΟΙΑΖΟΜΑΙ**. Η εκπαίδευση αυτή, η οποία έχει ως βασικό αντικείμενο την **εμπέδωση των κανόνων ασφάλειας για τη θάλασσα και τα θαλάσσια σπορ, αφορά τους μαθητές Δημοτικών και Γυμνασίων και πραγματοποιείται την περίοδο Μάρτιο – Ιούνιο του σχολικού έτους σε πανελλαδική κλίμακα**. Παράλληλα, σε όλα τα σχολεία στα οποία λαμβάνει χώρα η εκπαίδευση αυτή, προγραμματίζεται και ημερίδα ενημέρωσης των γονέων μέσω των αντίστοιχων Συλλόγων Γονέων & Κηδεμόνων.

Τον ρόλο του εκπαιδευτή αναλαμβάνουν επιλεγμένοι λιμενικοί που εργάζονται στα λιμεναρχεία της χώρας, ενώ το Safe Water Sports τον σχεδιασμό και την παραγωγή σύγχρονου εκπαιδευτικού υλικού (περιεχόμενο) που είναι κατάλληλο για να τραβήξει την προσοχή και να κεντρίσει το ενδιαφέρον των παιδιών.

Για τον ανασχεδιασμό του εκπαιδευτικού προγράμματος, η ομάδα εκπαιδευτικών του Safe Water Sports εργάστηκε εθελοντικά και παρέδωσε στο Λιμενικό Σώμα τους κανόνες που πρέπει να διδάσκονται στα παιδιά (ανάλογα με την ηλικία τους) για την ασφάλεια στη θάλασσα και τα θαλάσσια σπορ, εκπαιδευτικά video, διαδραστικά power points, animations

και quiz, ώστε η εκπαίδευση να είναι αποτελεσματική και στοχευμένη.

Μέρος του εκπαιδευτικού υλικού είναι και μια ειδική σειρά inspirational video που δημιούργησαν και στα οποία συμμετέχουν κορυφαίοι Έλληνες Ολυμπιονίκες και πρωταθλητές του υγρού στίβου και συγκεκριμένα οι εξής:

- Νίκος Κακλαμανάκης – Windsurfing, Χρυσός Ολυμπιονίκης
- Σοφία Παπαδοπούλου – Χάλκινη Ολυμπιονίκης Ιστιοπλοΐας
- Αγγελική Καραπατάκη –

Αργυρή Ολυμπιονίκης Υδατοσφαίρισης

- Χρήστος Αφρουδάκης – Ολυμπιονίκης – Αρχηγός Εθνικής Ομάδας Υδατοσφαίρισης
- Νικόλας Πλυτάς – Πρωταθλητής θαλασσίου σκι

ΣΤΟΧΟΙ

Το 2016, εκπαιδεύτηκαν **20.000 μαθητές** πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης σε όλη την Ελλάδα. **Για το 2017, ο στόχος είναι 70.000 μαθητές** (Δημοτικό, Γυμνάσιο) **σε 500 σχολεία και 30.000 γονείς** μέσω των Συλλόγων Γονέων και Κηδεμόνων, σε όλη τη χώρα.

Παιδικό βιβλίο

Με στόχο να προσεγγίσουμε τα μικρά παιδιά που δεν έχουν πρόσβαση στο Internet και στα Social media για την ενημέρωσή τους, σχεδιάσαμε έναν παιδικό ήρωα και ένα παραμύθι που θα μιλάει τη 'γλώσσα' των μικρών παιδιών και μέσα από ένα βιβλίο θα περνάει τα κατάλληλα μηνύματα για τη θάλασσα, και το σεβασμό που πρέπει όλοι να δείχνουν.

Στην υλοποίηση της ιδέας αυτής, ο συγγραφέας **Βαγγέλης Ηλιόπουλος** και η εικονογράφος **Βίλλυ Καραμπατζιά**, σε συνεργασία με τις εκδόσεις ΠΑΤΑΚΗ, δημιούργησαν το παιδικό βιβλίο που πρόσφατα κυκλοφόρησε με τίτλο: **"Ο Χταπόδιος Σέιφ και οι τρεις Θαλασσοφύλακες"**. Είναι ένα πολύ ωραίο και ταυτόχρονα διδακτικό βιβλίο για τα παιδιά των μικρών ηλικιών.



Π.Ο.Ι.Α.Θ.



ΣΧΟΛΗ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΑΘΗΜΑΤΩΝ 2017

• ΤΜΗΜΑΤΑ ΑΡΧΑΡΙΩΝ

4.01.2017 - 28.02.2017
1.03.2017 - 2.05.2017
3.05.2017 - 28.06.2017
26.06.2017 - 25.07.2017 (εντατικό)
11.09.2017 - 8.11.2017
6.11.2017 - 11.12.2017 (εντατικό)

▲ Γίνονται οκτώ θεωρητικά μαθήματα κάθε Δευτέρα 19.00 - 22.30 (εντατικό: Δευτέρα & Τετάρτη 19.00 - 22.30).

▲ Η πρακτική εξάσκηση γίνεται κάθε: Σάββατο ή Κυριακή 10.00 - 18.00. (εντατικό: Σάββατο & Κυριακή 10.00 - 18.00).

• ΤΜΗΜΑΤΑ ΠΡΟΧΩΡΗΜΕΝΩΝ

5.01.2017 - 28.02.2017
2.03.2017 - 2.05.2017
4.05.2017 - 27.06.2017
14.09.2017 - 7.11.2017
9.11.2017 - 11.12.2017 (εντατικό)

▲ Γίνονται πέντε έως επτά θεωρητικά μαθήματα κάθε Τρίτη 20.00 - 22.00 (εντατικό: Τρίτη 18.00 - 22.00).

▲ Η πρακτική εξάσκηση γίνεται κάθε: Σάββατο ή Κυριακή 10.00 - 18.00 (εντατικό: Σάββατο & Κυριακή 10.00 - 18.00).

• ΤΜΗΜΑΤΑ ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑ

5.01.2017 - 28.02.2017
2.03.2017 - 2.05.2017
4.05.2017 - 27.06.2017
14.09.2017 - 7.11.2017
9.11.2017 - 11.12.2017 (εντατικό)

▲ Γίνονται πέντε έως επτά θεωρητικά μαθήματα κάθε Τρίτη 20.00 - 22.00 (εντατικό: Τρίτη 18.00 - 22.00).

▲ Η πρακτική εξάσκηση γίνεται κάθε: Σάββατο ή Κυριακή 10.00 - 18.00 (εντατικό: Σάββατο & Κυριακή 10.00 - 18.00).

• ΤΜΗΜΑΤΑ ΚΥΒΕΡΝΗΤΩΝ

Νοέμβριος 2017 - Απρίλιος 2018

▲ Τα θεωρητικά μαθήματα γίνονται κάθε Τετάρτη από 18.00 έως 22.00 υπό μορφή σεμιναρίων.

▲ Πραγματοποιούνται 5 οκτάωρες εξοδοί με σκάφος και ένα εκπαιδευτικό τριήμερο

- Τα μαθήματα διδάσκονται με τους πλέον σύγχρονους τρόπους διδασκαλίας. Η σχολή διαθέτει 8 ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ.
- Το διδακτικό δυναμικό της σχολής αποτελείται από 20 ΕΜΠΕΙΡΟΥΣ ΚΑΘΗΓΗΤΕΣ ΚΑΙ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΕΣ
- Δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στην ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα με επιδείξεις LIFERAFT, ΣΩΣΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΡΩΤΩΝ ΒΟΗΘΕΙΩΝ.



Εξελίξεις στη ναυτιλία από την πλευρά της USCG μετά την πρόσφατη Σύνοδο της Maritime Safety Committee του IMO



αναφέρθηκε στο πρόγραμμα Qualship 21 και τη σημασία αυτό να περιλαμβάνει και την Ελληνική σημαία. Τέλος, εξήρε το έργο της έρευνας και διάσωσης της Ελληνικής Ακτοφυλακής που όπως είπε, αυτή εκτελεί με «ανθρωπιστικό και ηρωικό τρόπο».

Οι ερωτήσεις και ο διάλογος που ακολούθησαν έδειξαν για μια ακόμη φορά το έντονο ενδιαφέρον των εταιρειών Μελών σε θέματα που αφορούν την καλύτερη προετοιμασία πλοίων και ναυτικών για την εφαρμογή της νομοθεσίας στα ύδατα και τους λιμένες των Ηνωμένων Πολιτειών.

Τη **Δευτέρα 28 Νοεμβρίου 2016**, η εταιρεία-Μέλος **CERES** στον Πειραιά φιλοξένησε μία ακόμη εκδήλωση που οργάνωσε η **HELMERA**, στο πλαίσιο της μακρόχρονης συνεργασίας της με την **Αμερικανική Ακτοφυλακή (USCG)**. Ο Rear Admiral **Paul F. Thomas**, Assistant Commandant for Prevention Policy της USCG, **παρουσίασε τις εξελίξεις και το μέλλον στη ναυτιλία όπως διαμορφώνεται μετά την 97η Σύνοδο της Maritime Safety Committee του IMO**. Την ομιλία του παρακολούθησε και ο Β' Υπαρχηγός του ΛΣ, Αντιναύαρχος **Γ. Μπαρκάτσας**.

Ο Ναύαρχος Thomas απευθυνόμενος στους 50 παρισταμένους, εκπρόσωποι εταιρειών Μελών της HELMEPA, του Λιμενικού Σώματος, φορέων, της Πρεσβείας των ΗΠΑ και του ναυτιλιακού τύπου, αναφέρθηκε στις τρεις προκλήσεις που από κοινού θα πρέπει να συνεχίσει η ναυτιλιακή βιομηχανία να αντιμετωπίζει τις επόμενες δεκαετίες: την αύξηση της χωρητικότητας, τη μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος και την πολυπλοκότητα στη νομοθεσία, τόσο σε διεθνές όσο και σε εθνικό επίπεδο.

Εστιάζοντας στις περιβαλλοντικές απαιτήσεις, τόνισε πως **σήμερα υπάρχει η τεχνολογία για την παρακολούθηση αλλά και μείωση κάθε πηγής ρύπανσης από τα πλοία**. Παρουσίασε αναλυτικά την κατάσταση σχετικά με τα συστήματα διαχείρισης θαλασσέρματος, σημειώνοντας πως κάθε σύστημα δεν είναι κατάλληλο για κάθε πλοίο ενώ οι διαχειριστές θα πρέπει να φροντίσουν για τη σχετική εκπαίδευση του πληρώματος και ένα σχέδιο contingency σε περίπτωση προβλήματος. Επιπλέον, μίλησε για τους αέριους ρύπους ενώ αναφέρθηκε στο e-Navigation και την ηλεκτρονική ασφάλεια (cyber security). Στο τελευταίο θέμα, επαίνεσε τις προσπάθειες της διεθνούς ναυτιλίας με την έκδοση σχετικών οδηγιών και τόνισε πως η αντιμετώπιση αυτού του επιχειρησιακού κινδύνου θα πρέπει να γίνει με την ενσωμάτωση του στον Κώδικα ISM και πάντως με πρωτοβουλία του IMO και όχι μονομερών μέτρων. Κλείνοντας,

Στην φωτογραφία δεξιά, ο Πρόεδρος της HELMEPA Δρ. Γεώργιος Γράτσος ευχαρίστησε τον Ναύαρχο Thomas επιδίδοντάς του αναμνηστική ασημένια τριήρη, σύμβολο της ιστορίας της ναυτιλίας στη χώρα μας. Η εκδήλωση έκλεισε με δεξίωση που ευγενικά παρέθεσε η εταιρεία CERES.



(Α-Δ) RADM P. Thomas - USCG, Π. Ιωαννίδης - Επίτιμο Μέλος της HELMEPA, Δ. Μητσάτσος - Γεν. Διευθυντής της HELMEPA.

Τέθηκε σε ισχύ η Συμφωνία του Παρισιού για την Κλιματική Αλλαγή

Σημαντική είναι η ημερομηνία της **4η Νοεμβρίου 2016** για το μέλλον του πλανήτη μας, καθώς **τέθηκε σε ισχύ η Συμφωνία του Παρισιού για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής.**

Τη Συμφωνία έχουν ήδη επικυρώσει **73 κράτη** και η **Ευρωπαϊκή Ένωση** που αντιπροσωπεύουν περισσότερο από **55% των παγκόσμιων εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (Green House Gases–GHG)**, συμπεριλαμβανομένων των **ΗΠΑ** και **Κίνα** που είναι οι πρώτες δύο χώρες σε εκπομπές GHG. **«Πρόκειται για μια ιστορική στιγμή»** δήλωσε ο ΓΓ των Ηνωμένων Εθνών κ. **Ban Ki-moon**, προσθέτοντας ότι **«αυτό που κάποτε φαινόταν ακατόρθωτο, τώρα δεν είχε σταματημό. Η ισχυρή παγκόσμια υποστήριξη της Συμφωνίας του Παρισιού που τέθηκε σε ισχύ αποτελεί απόδειξη της επείγουσας ανάγκης για δράση και αντικατοπτρίζει τη δέσμευση των κυβερνήσεων για ουσιαστική διεθνή συνεργασία και δράσεις σε εθνικό επίπεδο ώστε να αντιμετωπίσουμε την κλιματική αλλαγή».**

Μακροπρόθεσμος στόχος της Συμφωνίας είναι να συγκρατηθεί η αύξηση της μέσης θερμοκρασίας του πλανήτη κάτω από 2 °C σε σχέση με τα προβιομηχανικά επίπεδα και να καταβληθεί προσπάθεια να μην ξεπεράσει τους 1,5 °C.

Οι χώρες καλούνται να επιταχύνουν και εντατικοποιήσουν τις απαιτούμενες ενέργειες και επενδύσεις για ένα αειφόρο μέλλον με χαμηλό αποτύπωμα άνθρακα. Μεταξύ άλλων, η Συμφωνία προβλέπει τη δημιουργία ενός νέου τεχνολογικού πλαισίου, ενός ενισχυμένου συστήματος υποστήριξης αναπτυσσόμενων καθώς και ευπαθών κρατών που πλήττονται από τις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής και όλα αυτά σε πλαίσιο διαφάνειας δράσεων.

Η θετική αυτή εξέλιξη έρχεται εν μέσω ιδιαίτερα ανησυχητικών στοιχείων από πρόσφατες έρευνες σχετικά με το λιώσιμο των πάγων στον Αρκτικό Κύκλο. Σύμφωνα με επιστημονική μελέτη που περιλαμβάνει για πρώτη φορά ιστορικά στοιχεία 125 ετών από

παρατηρήσεις πλοίων και αεροπλάνων, αρχειακές δημοσιεύσεις εφημερίδων και ημερολόγια ερευνητών **σχετικά με την κάλυψη των πάγων στην Αρκτική Θάλασσα, τα 36 τελευταία χρόνια το στρώμα πάγου τους καλοκαιρινούς μήνες έχει μειωθεί κατά τα 2/3 λόγω της υπερθέρμανσης του πλανήτη.**

Τον έντονο ρυθμό μείωσης των πάγων στον Αρκτικό Κύκλο επιβεβαιώνει και μελέτη διεθνούς επιστημονικής ομάδας, σύμφωνα με την οποία **το στρώμα πάγου στη Γροιλανδία χάνει κάθε χρόνο όγκο νερού ίσο με την ποσότητα που αναλογεί σε 110 εκατομμύρια γεμάτες πισίνες Ολυμπιακών διαστάσεων!**

Τη μείωση του πάγου στην Αρκτική απεικονίζει animation video της NASA στο σύνδεσμο www.youtube.com/watch?v=6ZAuRpK4tkc

Η **HELMERA** εύχεται σύντομα και οι υπόλοιπες από τις 191 χώρες, που υπέγραψαν πέρυσι τη Συμφωνία, να την επικυρώσουν γιατί μόνη η κοινή δέσμευση μπορεί να φέρει ουσιαστικά αποτελέσματα. Η ευθύνη όμως να περάσουμε από τη θεωρία στην πράξη ανήκει σε όλους μας. Αλλάζοντας καθημερινές μας συνήθειες, όπως η άσκοπη χρήση του αυτοκινήτου για μικρές αποστάσεις, η υπερβολική χρήση του κλιματιστικού και γενικά η σπατάλη ενέργειας, μπορούμε όλοι να μειώσουμε τις εκπομπές βλαβερών αερίων και να συνδράμουμε την παγκόσμια αυτή προσπάθεια.



Το Lloyd's List βραβεύει την "Παιδική HELMEPA"

Την Παρασκευή, **2 Δεκεμβρίου**, τα **Lloyd's List Greek Shipping Awards** ανένειμαν στο παιδικό περιβαλλοντικό πρόγραμμα **"Παιδική HELMEPA"** το βραβείο **"Achievement in Safety or Environmental Protection"**.

Στην πραγματικότητα, **βραβεύτηκαν 92.000 μικροί μαθητές και 3.400 Εκπαιδευτικοί σε όλη την Ελλάδα**, που πήραν μέρος εθελοντικά στο Πρόγραμμα, **από το 1993 μέχρι σήμερα**. Εκτέλεσαν περιβαλλοντικές δράσεις και συνεχίζουν στον ίδιο ρυθμό, μαθαίνοντας οι ίδιοι οι μαθητές πολλά για το περιβάλλον και τις απειλές που δέχεται από την ανθρώπινη αδιαφορία, δίνοντας συγχρόνως παραδείγματα ευαισθητοποίησης στις τοπικές κοινωνίες.

Το βραβείο παρέλαβαν ο Πρόεδρος της HELMEPA, **Δρ Γεώργιος Γράτσος**, η Πρόεδρος του Συμβουλίου Αντιπροσώπων του Προγράμματος, **Ολυμπία Ζήση**, 12 ετών από τη Θεσσαλονίκη και ο Γραμματέας του, **Κωνσταντίνος Κολοβός**, 13 ετών, από την Αθήνα.

Η Ολυμπία Ζήση ευχαριστώντας το Lloyd's List για το βραβείο, υποσχέθηκε ότι τα παιδιά-μέλη της Παιδικής HELMEPA θα συνεχίσουν με τον ίδιο ενθουσιασμό να προστατεύουν τις θάλασσες και τις ακτές της πατρίδας μας. Ο Κωνσταντίνος Κολοβός προέτρεψε τα παρευρισκόμενα Μέλη της Ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας

να συνεχίσουν να υποστηρίζουν την **"Παιδική HELMEPA"**, για να μπορέσουν τα παιδιά να φτιάξουν ένα καλύτερο μέλλον.

Το Lloyd's List ευχαρίστησε και ο **Δρ Γράτσος** λέγοντας **«Είμαι περήφανος που συμμετέχω για χρόνια στη HELMEPA, που από την αρχή έστρεψε την προσοχή της στους νέους ανθρώπους, τους ναυτικούς και τα παιδιά, με την πεποίθηση πως η εκπαίδευση είναι το πρωταρχικό μέσον σεβασμού και προστασίας του περιβάλλοντος».**

Συχαρητήρια λοιπόν στους συντελεστές της επιτυχίας της Παιδικής HELMEPA, παιδιά, γονείς, εκπαιδευτικούς, χορηγούς και στελέχη της Γραμματείας της HELMEPA και ευχές όπως οι προσπάθειες αυτές θα ευαισθητοποιήσουν όλους μας. Για να μην ξεχνάμε πως πολύτιμος φυσικός πόρος της χώρας μας είναι οι ακτές και οι θάλασσές της.





Παγκόσμιος Εθελοντικός Καθαρισμός Ακτών 2016: Αποτελέσματα στην Ελλάδα

Με τη συμμετοχή 4.560 εθελοντών που πραγματοποίησαν 89 παράκτιους και 16 υποβρύχιους καθαρισμούς, ολοκληρώθηκε ο Μήνας Δράσης για το Θαλάσσιο Περιβάλλον που συντόνισε η HELMEPA στη χώρα μας μεταξύ 17 Σεπτεμβρίου και 17 Οκτωβρίου, στο πλαίσιο του Παγκόσμιου Εθελοντικού Καθαρισμού Ακτών 2016.

Με σύνθημα «**Καθαρίζουμε τις ακτές μας - Καταγράφουμε τα απορρίμματα - Ανακυκλώνουμε!**», παιδιά και νέοι, μέλη των προγραμμάτων "Παιδική HELMEPA" και "Ναυτίλοι" αντίστοιχα, καθώς και άλλοι μαθητές και εκπαιδευτικοί, στελέχη εταιρειών-μελών της HELMEPA και άλλων εταιρειών, ΟΤΑ και του Λιμενικού Σώματος, μέλη περιβαλλοντικών οργανώσεων, συλλόγων και ναυτικών ομίλων, δύτες και απλοί πολίτες, έδωσαν το 'παρών' σε αυτήν την πρωτοβουλία.

Κατά την εξόρμησή τους σε παραλίες, ποτάμια και λίμνες, μικροί και μεγάλοι καθάρισαν συνολικό μήκος 81 χιλιόμετρα ακτών, συλλέγοντας και καταγράφοντας σε ειδικά δελτία 13 τόνους απορριμμάτων, από τους οποίους οι 2,5 ανακυκλώθηκαν σε συνεργασία με την Ελληνική Εταιρία Αξιοποίησης Ανακύκλωσης (Ε.Ε.Α.Α.).

Συνολικά οι εθελοντές συνέλεξαν 124.560 τεμάχια απορριμμάτων, από τα πιο μικρά κομμάτια πλαστικού μέχρι ολόκληρη τσουλήθρα και καναπές!

Τα 10 πολυπληθέστερα απορρίμματα στις ελληνικές ακτές

Είδος	Τεμάχια
1. Αποτίγαρα	44.701
2. Κομμάτια πλαστικού κάτω των 2,5 εκ.	11.543
3. Πλαστικά μπουκάλια	11.333
4. Καλαμάκια	7.478
5. Πώματα μπουκαλιών πλαστικά	7.184
6. Κομμάτια φελιζόλ κάτω των 2,5 εκ.	5.252
7. Κομμάτια γυαλιού κάτω των 2,5 εκ.	4.580
8. Πλαστικές σακούλες	4.182
9. Συσκευασίες τροφίμων	3.950
10. Αλουμινένια κουτάκια αναψυκτικών	3.505

Τα αποτίγαρα αποτελούν με διαφορά το πολυπληθέστερο απόρριμμα στις ακτές για ακόμη μια χρονιά, ενώ κυρίαρχα στην πρώτη δεκάδα είναι τα πλαστικά που σχετίζονται με δραστηριότητες αναψυχής στην παράκτια ζώνη και έχουν μεγάλο χρόνο παραμονής στο περιβάλλον. Ας μην ξεχνάμε ότι ένα πλαστικό μπουκάλι που τόσο εύκολα αφήνουμε πίσω μας, έχει 'χρόνο ζωής'



περίπου 450 χρόνια, ενώ σταδιακά θα διασπαστεί σε μικρότερα κομμάτια τα οποία εισέρχονται στην τροφική αλυσίδα, με τελικό αποδέκτη τον άνθρωπο. Μικρά κομμάτια πλαστικού, φελιζόλ και γυαλιού αποτελούν το 17% του συνόλου των τεμαχίων που καταγράφηκαν.

Στα 'ευρήματα' των εθελοντών ήταν, μεταξύ άλλων, 1.770 χάρτινες σακούλες, 1.449 χάρτινα πιάτα/ποτήρια, 1.343 μεταλλικά πώματα μπουκαλιών, 994 μέτρα σχοινί, 963 γυάλινα μπουκάλια, 916 αναπτήρες, 439 μέτρα πετονιά, 561 κονσέρβες, 443 οικοδομικά υλικά, 385 ελαστικά οχημάτων, 296 φάρμακα, 284 φελλοί, 253 πάνες, 191 μπαταρίες, 85 σημαδούρες, 41 πλαστικά δοχεία και βαρέλια, 35 ηλεκτρικές συσκευές, 10 λάστιχα ποτίσματος, 2 κάδοι απορριμμάτων, 2 ηχεία, κασετόφωνο, πηδάλιο σκάφους, σχάρα ψησίματος και μία μασέλα!

Στη διάρκεια του Μήνα Δράσης για το Θαλάσσιο Περιβάλλον, η **HELMEPA συντόνισε καθαρισμούς σε Αθήνα, Αίγινα και Σκιάθο, στους οποίους πραγματοποιήθηκε ηλεκτρονική καταγραφή των απορριμμάτων μέσω κινητών τηλεφώνων και tablet, στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας "Marine Litter Watch Month" του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος (ΕΕΑ), που στοχεύει στην επιστημονική παρακολούθηση της ρύπανσης.**

Η HELMEPA συγχαίρει τους εθελοντές γιατί με τη συμμετοχή τους στηρίζουν την προσπάθεια να μειώσουμε τη ρύπανση των ακτών και την υποβάθμιση των θαλάσσιων και παράκτιων οικοσυστημάτων. Στους συντονιστές των δράσεων, στα παιδιά και τους νέους εθελοντές, απονεμήθηκαν αναμνηστικά Διπλώματα Συμμετοχής, ενώ ο κατάλογος των φορέων που συμμετείχαν φέτος βρίσκεται στον ακόλουθο σύνδεσμο:

www.helmeпа.gr/pdf/icc-foreis-2016.pdf





MARAN GAS MARITIME INC.



Maran Gas Maritime Inc. is expanding its fleet with new DFDE LNG Carriers and seeks to employ talented Deck and Engine Officers, motivated to operate ships to the highest standards.

The company offers competitive **salaries**, world-class **training** and an **exceptional working environment** on-board the vessels.

- Modern LNG Fleet under the **Greek Flag**
- In-house DNV Certified Maritime **Training Center**
- Long term **career prospects**
- Emphasis on the **human element** (Telemedicine, Broadband Internet)

DON'T LIMIT YOUR CHALLENGES
CHALLENGE YOUR LIMITS!

Interested seafarers are invited to submit CVs to: employment@marangas.com

ADDRESS :8, ACHILLEOS & LABROU KATSONI STR., GR-17674 ATHENS, GREECE - TEL.: +30 (2130) 174 500



Β' Φάση Πανελληνίου Πρωταθλήματος J24 2016

Πρωταθλητής για 2η συνεχόμενη χρονιά το πλήρωμα **Ευνίκη**



Με την ολοκλήρωση της **Β' φάσης** του **Πανελληνίου Πρωταθλήματος της κλάσης J24**, που διοργάνωσε ο **Ιστιοπλοϊκός Όμιλος Άγιου Νικολάου (ΙΟΑΝ)** από τις **28/10 έως και τις 30/10** στον μαγευτικό και όλο εκπλήξεις κόλπο Μιραμπέλου αναδείχθηκε ο φετινός Πρωταθλητής Σκαφών Κλάσης J24. Ένα χορταστικό τριήμερο με την ολοκλήρωση και των εννέα (9) προγραμματισμένων ιστιοδρομιών και τη συμμετοχή 12 πληρωμάτων, τα οποία ήρθαν προετοιμασμένα για να διεκδικήσουν ένα καλό πλασάρισμα στον αγώνα αλλά και να βελτιώσουν τη θέση τους στη συνολική κατάταξη του πρωταθλή-

ματος. Σε συνολική συμμετοχή 16 πληρωμάτων στο σύνολο των δύο φάσεων, **πρωταθλητής αναδείχθηκε το πλήρωμα ΕΥΝΙΚΗ για 2η συνεχόμενη χρονιά.**

Την πρώτη μέρα των αγώνων, η εκκίνηση της πρώτης ιστιοδρομίας δόθηκε περίπου στις 13:10, με διεύθυνση ανέμου από τις 30 μοίρες και ένταση μεταξύ 8-12 knots. Το κύμα που είχαν να αντιμετωπίσουν τα πληρώματα ναί μεν ήταν στρωτό αλλά η διεύθυνση του ήταν κόντρα στην πλεύση αριστερήνεμα όρτσα προς την πρώτη σημαδούρα, καθιστώντας τον ιστιοπλοϊκό στίβο αρκετά δύσκολο. Στην 3η ιστιοδρομία, ο άνεμος άλλαξε διεύθυνση προς τα αριστερά, με διεύθυνση από τις 340 μοίρες, ενώ η ένταση του έφτασε τα 10-14 knots. Το τέλος της πρώτης μέρας βρήκε στην πρώτη θέση το πλήρωμα **ΕΥΝΙΚΗ** με ένα μόλις βαθμό ποινής λιγότερο από το δεύτερο πλήρωμα **JMANIA** ενώ στην τρίτη θέση βρέθηκαν τα πληρώματα **ANIMA-ENVINROL**

και **KIKA** με ίδιους βαθμούς ποινής. Μικρές οι διαφορές και στις υπόλοιπες θέσεις, με τα πληρώματα **ΣΗΜΕΡΑ** και **ΑΝΑΣΣΑ** να απέχουν μόλις 2 βαθμούς ποινής μεταξύ τους για τις θέσεις 5 και 6, ενώ την 7η θέση διεκδικούσαν 4 πληρώματα με διαφορά λιγότερη των 5 βαθμών ποινής μεταξύ τους.

Η δεύτερη μέρα ξεκίνησε με πρώτη ιστιοδρομία στις 10:15 που σε συνάρτηση με την ένταση του ανέμου, 10-14 knots, βοήθησε την Επιτροπή Αγώνα να πραγματοποιήσει 4 ιστιοδρομίες και να διασφαλίσει την εγκυρότητα της διοργάνωσης. Οι 2 πρώτες ιστιοδρομίες είχαν διεύθυνση ανέμου από τις 10 μοίρες ενώ οι υπόλοιπες 2 από τις 340 μοίρες. Ο ιστιοπλοϊκός στίβος εμφάνισε πάλι τις ίδιες δυσκολίες τόσο λόγω του κύματος όσο και λόγω των σύννεφων που επικρατούσαν στην περιοχή, με αρκετές αλλαγές εντός του στίβου τόσο στην ένταση όσο και στη διεύθυνση του ανέμου. Τρομερές μονομαχίες μεταξύ των πρώτων 4ων πληρωμάτων όπου οδήγησαν σε αλλαγή σκηνικού στη 2η θέση (**ANIMA-ENVINROL** έναντι **JMANIA**), με το πλήρωμα **ΕΥΝΙΚΗ** να φαίνεται να διασφαλίζει την 1η θέση, αλλά με το πλήρωμα **KIKA** να καιροφυλακτεί στην 4η θέση με μόλις 2 βαθμούς ποινής διαφοράς από την 3η. Εν αντιθέσει, τα πληρώματα **ΣΗΜΕΡΑ** και **ΑΝΑΣΣΑ** φάνηκε να διασφαλίζουν την 5η και 6η θέση, αντίστοιχα, ενώ τα υπόλοιπα πληρώματα συνέχιζαν την προσπάθεια τους με μικρές διαφορές μεταξύ τους, διατηρώντας αμείωτο το ενδιαφέρον ακόμα και για την 3η μέρα.

Η δεύτερη μέρα της διοργάνωσης όμως δεν είχε μόνο δραστηριότητα εντός της θάλασσας αλλά και εκτός. Όλα τα μέλη της κλάσης μαζεύτηκαν το ίδιο απόγευμα για την προγραμματισμένη **ετήσια τακτική Γενική Συνέλευση της κλάσης** όπου συζητήθηκαν και αποφασίστηκαν η τροποποίηση του καταστατικού της Ελληνικής Κλάσης Σκαφών J24 και το αγωνιστικό πρόγραμμα του 2017.

Την τρίτη μέρα του αγώνα πραγματοποιήθηκαν οι 2 εναπομείνουσες προγραμματισμένες ιστιοδρομίες, με ένταση ανέμου 8-10 knots και διεύθυνση από τις 10 μοίρες. Αν και το πλήρωμα **Anima-ENVINROL** κατέλαβε την "κα-



νονιά" και στις 2 ιστιοδρομίες δεν μπόρεσε να κερδίσει τον νικητή του αγώνα και μεγάλο νικητή του φετινού Πανελληνίου Πρωταθλήματος Σκαφών Κλάσης J24, πλήρωμα ΕΥΝΙΚΗ. Έντονο το ενδιαφέρον και στις υπόλοιπες θέσεις με αρκετές ανακατατάξεις της τελευταίας στιγμής, με **τα τελικά αποτελέσματα της Β' φάσης του Πανελληνίου Πρωταθλήματος να διαμορφώνονται ως εξής:**

1. **ΕΥΝΙΚΗ** με κυβερνήτη τον Δημήτρη Αλτσιάδη από τον ΙΟΑΝ (11 Βαθμοί Ποινής)



2. **ANIMA-ENVIROL** με κυβερνήτη τον Βασίλη Παπουτσόγλου από τον Ιστιοπλοϊκό Όμιλο Πειραιά (16 Βαθμοί Ποινής)

3. **Jmania** με κυβερνήτη τον Άγγελο Ψωμόπουλο από τον Ναυτικό Όμιλο Παλαιού Φαλήρου (24 Βαθμοί Ποινής)

4. **KIKA** με κυβερνήτη τον Μανόλη Αγγελάκη από τον Ναυταθλητικό Όμιλο Γαζίου Κρήτης (ΝΟΓΚ, 28 Βαθμοί Ποινής)

5. **SIMERA** με κυβερνήτη τον Γιώργο Λυρώνη από τον Ιστιοπλοϊκό Όμιλο Ηρακλείου (ΙΟΗ, 41 Βαθμοί Ποινής)

6. **ΑΝΑΣΣΑ** με κυβερνήτη τον Νικόλαο

Καπνίσση από τον ΝΟΓΚ (48 Βαθμοί Ποινής)

7. **ΩΚΥΡΟΗ** με κυβερνήτη τον Κων/νο Πρίφτη από τον Ιστιοπλοϊκό Όμιλο Ρεθύμνου (58 Βαθμοί Ποινής)

8. **PHYSALIA PHYSALIS** με κυβερνήτη τον Γιώργο Πετεκίδη από το Πανεπιστήμιο Κρήτης (ΠΚ, 60 Βαθμοί Ποινής)

9. **MINOAN SPIRIT** με κυβερνήτη τον Άρη Παλλήκαρη από τον ΝΟΓΚ (63 Βαθμοί Ποινής)

10. **MOMENTUM** με κυβερνήτη τον Γιώργο Βιτσάκη από το ΠΚ (73 Βαθμοί Ποινής)

11. **ΝΙΚΟΛΑΣ** με κυβερνήτη τον Νίκο Ζαχαριουδάκη από τον Ιστιοπλοϊκό Όμιλο Χανίων (84 Βαθμοί Ποινής)

12. **DJ** με κυβερνήτη τον Γιώργο Μαλλιωτάκη από τον ΙΟΗ (89 Βαθμοί Ποινής)

Ιδιαίτερη μνεία θα πρέπει να γίνει σε δύο πρόσωπα που συμμετείχαν στον αγώνα, ο 3 φορές Παραολυμπιονίκης **Θεόδωρος Αλεξιάς**, με τελευταία συμμετοχή του στους αγώνες του Ρίο, και ο **Μιχάλης Πατενιώτης** με 2 συμμετοχές σε Ολυμπιακούς Αγώνες, με τελευταία τη φετινή του ως πλήρωμα στα σκάφη τύπου Nacra 17 με κυβερνήτη τη **Σοφία Μπεκατώρου**.

Στο σύνολο δε και των δύο φάσεων του Πανελληνίου Πρωταθλήματος Σκαφών Κλάσης J24, οι οποίες και ανέδειξαν τον φετινό πρωταθλητή, συμμετείχαν **16 σκάφη** και **τα τελικά αποτελέσματα διαμορφώθηκαν ως εξής**

1. **ΕΥΝΙΚΗ** από τον ΙΟΑΝ (20 Βαθμούς Ποινής)

2. **KIKA** από τον ΝΟΓΚ (44 Βαθμοί Ποινής)



3. **JMANIA** από τον ΝΟΠΦ (59 Βαθμοί Ποινής)

4. **ΣΗΜΕΡΑ** από τον ΙΟΗ (67 Βαθμοί Ποινής)

5. **MINOAN SPIRIT** από τον ΝΟΓΚ (89 Βαθμοί Ποινής)

6. **ANIMA-ENVIROL** από τον ΙΟΠ (100 Βαθμοί Ποινής)

7. **ΩΚΥΡΟΗ** από τον ΙΟΠ (110 Βαθμοί Ποινής)

8. **PHYSALIA PHYSALIS** από το ΠΚ (115 Βαθμοί Ποινής)

9. **NOE** από τον ΝΟΕ (118 Βαθμοί Ποινής)

10. **MOMENTUM** από το ΠΑΝ. ΚΡΗΤΗΣ (127 Βαθμοί Ποινής)

11. **ΑΝΑΣΣΑ** από τον ΝΟΓΚ (132 Βαθμοί Ποινής)

12. **ΝΙΚΟΛΑΣ** από τον ΙΟΧ (135 Βαθμοί Ποινής)

13. **ACTIVISTA** από τον ΝΟΠΦ (150 Βαθμοί Π.)

14. **ΤΑ ΠΑΝΤΑ ΠΕΙ** από τον ΙΟΗ (159 Βαθμοί Π.)

15. **SND** από τη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων (173 Βαθμοί Ποινής)

16. **DJ** από τον ΙΟΗ (173 Βαθμοί Ποινής)

Ο αγώνας ολοκληρώθηκε με την απονομή των επάθλων τόσο της Β' Φάσης όσο και των δύο φάσεων μαζί, την απονομή επαίνων στον νεαρότερο συμμετέχοντα αγωνιζόμενο **Νίκο Γεωργουλάκη** ετών 12, την κλήρωση καπέλων παροχής του χορηγού εξοπλισμού και ρουχισμού **VMG Factory**, και φαγητό.

Στις οικονομικά δύσκολες συνθήκες που βιώνει η Ελλάδα, τόσο η συμμετοχή 16 σκαφών στο σύνολο του Πανελληνίου Πρωταθλήματος Σκαφών Κλάσης J24 όσο και η προσέλκυση και συμμετοχή ανθρώπων υψηλού ιστιοπλοϊκού επιπέδου αναδεικνύουν ότι το ενδιαφέρον για την Ελληνική Κλάση Σκαφών J24 παραμένει αμείωτο, δημιουργώντας πολλές ελπίδες για την επικείμενη διοργάνωση του Ευρωπαϊκού Πρωταθλήματος Σκαφών Κλάσης J24 της Διεθνούς Κλάσης στην Πάτρα το 2019.

Η Διοίκηση και τα μέλη της κλάσης J24 για ακόμα μία φορά ευχαριστούν θερμά την **ANEK LINES - BLUE STAR FERRIES** για την ευγενική τους χορηγία και τη συνεχή διευκόλυνση της μεταφοράς των σκαφών και των πληρωμάτων σε όλους τους αγώνες καθώς και τον χορηγό εξοπλισμού και ρουχισμού **VMG Factory**.



Αγώνας σκαφών κλάσης J24 - Ένωση 2016

Το σκάφος ΚΙΚΑ νικητής στην κατάταξη σκαφών Κλάσης J24 για το 2016.

Το τελευταίο Σαββατοκύριακο του Νοέμβρη ήταν εκείνο που έκλεισε την ιστιοπλοϊκή σεζόν για την **Ελληνική Κλάση Σκαφών J24** με τον αγώνα που πραγματοποιήθηκε στον κόλπο της Σούδας στα Χανιά από τον Ιστιοπλοϊκό Όμιλο Χανίων (ΙΟΧ). Συνολικά συμμετείχαν 11 (έντεκα) πληρώματα, με χαρακτηριστικό του αγώνα να είναι η “κόντρα” μεταξύ δύο πληρωμάτων για την κατάληψη της 1ης θέσης της τελικής Λίστας Κατάταξης Σκαφών Κλάσης J24 για το έτος 2016. Πριν την έναρξη του αγώνα, το πλήρωμα ΚΙΚΑ από τον Ναυταθλητικό Όμιλο Γαζίου Κρήτης (ΝΟΓΚ) στην 1η θέση και το πλήρωμα ΕΥΝΙΚΗ από τον Ιστιοπλοϊκό Όμιλο Αγίου Νικολάου (ΙΟΑΝ) στη 2η απείχαν μόλις 2,48 βαθμούς διαφοράς μεταξύ τους, με μεγάλο νικητή της φετινής λίστας κατάταξης, εν τέλει, να κρίνεται το πλήρωμα ΚΙΚΑ.

Την πρώτη μέρα των αγώνων πραγματοποιήθηκαν 4 ιστιοδρομίες με άνεμο που είχε διεύθυνση από τις 130-150 μοίρες και ένταση 10 - 13 κόμβους. Το πέρας της ημέρας βρήκε το πλήρωμα ΕΥΝΙΚΗ στην 1η θέση του αγώνα, το οποίο όμως δεν επηρέαζε τις θέσεις της τελικής Λίστας Κατάταξης, καθώς το πλήρωμα ΚΙΚΑ ακολουθούσε στη 2η, με το πλήρωμα ΜΙΝΟΑΝ SPIRIT να βρίσκεται στη 3η. Παραταύτα, το ενδιαφέρον παρέμενε αμείωτο καθώς δύο πληρώματα κυριολεκτικά καιροφυλακτούσαν για να “αρπάξουν” τη 2η θέση από το πλήρωμα ΚΙΚΑ με μόλις 2 και 7 βαθμούς ποινής διαφορά από αυτό καθώς και την ευκαιρία να “πετάξουν” τη χειρότερη τους ιστιοδρομία με τη συμπλήρωση και της 5η ιστιοδρομίας την επόμενη ημέρα.

Μετά από μια πολύ έντονη αγωνιστικά ημέρα, τα πληρώματα και οι διοργανωτές βρέθηκαν νωρίς το βράδυ στο ρακοκάζανο του κου



Κιμινουλάκη, όπου ο πολιτιστικός σύλλογος Σταυραετοί δημιούργησε μια πολύ ζεστή βραδιά με κρητική χροιά. Η κρητική λύρα με τη συνοδεία μεζεδών και τσικουδιάς διασκέδασε τα πληρώματα μέχρι αργά το βράδυ.

Την επόμενη ημέρα, τα πληρώματα ήταν έτοιμα από νωρίς για να πάρουν μέρος στις δύο εναπομείνουσες ιστιοδρομίες. Αν και μέχρι το μεσημέρι το αεράκι δεν έλεγε να εμφανιστεί ή σταθεροποιηθεί στον κόλπο της Σούδας, τελικά αυτές ξεκίνησαν γύρω στις 12:30 η ώρα με διεύθυνση ανέμου από τις 320-350 μοίρες, ένταση 4-6 κόμβων, και τον ήλιο να θυμίζει καλοκαίρι. Τα αποτελέσματα της 5ης ιστιοδρομίας, πρακτικά και ξεκαθάρισαν τον τελικό νικητή της λίστας κατάταξης σκαφών Κλάσης J24 για το 2016, με τα τελικά αποτελέσματα του αγώνα να διαμορφώνονται ως εξής:

Με το πέρας των αγώνων ακολούθησε ένας χορταστικός μπουφές για τα πληρώματα και τους φίλους του ΙΟΧ, η προγραμματισμένη απονομή των επάθλων, και το κλείσιμο της χρονιάς όπου όλα τα πληρώματα ανανεώσανε το ραντεβού τους για το επόμενο έτος.

Στο σύνολο, των αγώνων του έτους 2016, τα τελικά αποτελέσματα της λίστας κατάταξης σκαφών Κλάσης J24 είναι ως εξής:

1. **ΚΙΚΑ** από τον ΝΟΓΚ με 120,66 βαθμούς.
2. **ΕΥΝΙΚΗ** από τον ΙΟΑΝ με 120,00 β.
3. **ΣΗΜΕΡΑ** από τον ΙΟΗ με 91,06 βαθμούς
4. **ΜΙΝΟΑΝ SPIRIT** από τον ΝΟΓΚ με 83,38 β.
5. **JMANIA** από τον Ναυτικό Όμιλο Παλαιού

Φαλήρου (ΝΟΠΦ) με 61,20 βαθμούς

6. **ΑΝΑΣΣΑ** από τον ΝΟΓΚ με 58,91 β.
7. **PHYSALIA-PHYSALIS** από το Παν. Κρήτης με 55,96 βαθμούς
8. **MOMENTUM** από τον ΝΟΓΚ με 45,33 β.
9. **ΩΚΥΡΟΗ** από τον ΙΟΡ με 40,12 βαθμούς
10. **ACTIVISTA** από τον ΝΟΠΦ με 29,10 β.
11. **ΝΙΚΟΛΑΣ** από τον ΙΟΧ με 21,35 βαθμούς
12. **ΝΟΕ** από τον Ναυτικό Όμιλο Ελλάδος (ΝΟΕ) με 18,46 βαθμούς
13. **ANIMA-ENVIROL** από τον Ιστιοπλοϊκό Όμιλο Πειραιά (ΙΟΠ) με 18,33 βαθμούς
14. **ΤΑ ΠΑΝΤΑ ΠΕΙ** από τον ΙΟΗ με 16,28 β.
15. **DJ** από τον ΙΟΗ με 13,01 βαθμούς
16. **ARIBA** από τον ΙΟΧ με 3,64 βαθμούς
17. **ΣΝΔ** από τη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων με 3,21 βαθμούς

Οι τρεις πρώτοι νικητές της λίστας κατάταξης σκαφών κλάσης J24 θα έχουν τη τιμή να βραβευθούν από την Επιτροπή Ανοικτής Θάλασσας/Ελληνική Ιστιοπλοϊκή Ομοσπονδία στην εκδήλωση που διοργανώνεται κάθε έτος στα γραφεία της Ομοσπονδίας. Η συμμετοχή 17 πληρωμάτων στο σύνολο του έτους αποτελεί σημαντική ένδειξη προς μία επιτυχή πορεία έως τη διοργάνωση του Ευρωπαϊκού Πρωταθλήματος Σκαφών Κλάσης J24 της Διεθνούς Κλάσης στην Πάτρα το 2019.



Vendée Globe 2016

Ο αγώνας **Vendée Globe** είναι μοναδικός και σπουδαίος στο ότι τα σκάφη περιπλέουν τη Γη, χωρίς στάσεις, με έναν ιστιοπλόο μόνο επάνω στο σκάφος και χωρίς εξωτερική βοήθεια. Ο αγώνας αυτός ξεκίνησε από τον **Philippe Jeantot** το **1989**. Ο Jeantot είχε αγωνιστεί στον αγώνα BOC Challenge (σήμερα λέγεται VELUX 5 Oceans Race) τις χρονιές 1982–83 και 1986–87, κερδίζοντας και τις δύο διοργανώσεις. Ως βετεράνος, είδε ότι θα έπρεπε να γίνουν αλλαγές στη μορφή του αγώνα κι έτσι αποφάσισε να δημιουργήσει κάτι νέο ακόμα δυσκολότερο, έναν γύρο του κόσμου χωρίς στάσεις για έναν ιστιοπλόο που θα ήταν η απόλυτη πρόκληση.

Το Vendée Globe θεωρείται ως ο πιο ακραίος και παράτολμος αγώνας ιστιοπλοΐας μέχρι σήμερα. Την πρώτη διοργάνωση του 1989-90 είχε κερδίσει ο Titouan Lamazou. Ο ίδιος ο Jeantot είχε λάβει επίσης μέρος και κατέκτησε την τέταρτη θέση.

Στον αγώνα συμμετέχουν μονόγαστρα ιστιοπλοϊκά σκάφη που ανήκουν στην κλάση των Open 60, μία αυστηρή διεθνή κλάση κορυφαίων αγωνιστικών σκαφών με τολμηρές και καινοτόμες τεχνολογίες. Η κλάση αυτή προσφέρει μεγάλες ελευθερίες στους σχεδιαστές να δοκιμάσουν νέες ιδέες, αλλά η σχεδίαση διέπεται από ένα box rule, δηλαδή ένα σύνολο γενικών κατευθύνσεων που δεν επιτρέπει στα σκάφη να αλλάξουν μορφή ή να παραβλέψουν θέματα ασφαλείας. Έτσι τα σκάφη με την πρώτη ματιά φαίνονται όμοια και έχουν ίδιο μήκος, αλλά με μία προσεκτικότερη ματιά καταλαβαίνει κανείς ότι η τεχνολογία καθενός εκάστου απέχει παρασάγγας.

Ο αγώνας ξεκινάει και τερματίζει στη Les Sables-d'Olonne της Γαλλίας. Ο πλους, περίπου της Γης, **ακολουθεί τη διαδρομή Clipper Route**, δηλαδή τη διαδρομή που χρησιμοποιούσαν αιώνες πριν τα εμπορικά



σκάφη της εποχής τύπου Clipper, από τη Les Sables d'Olonne, νότια στον Ατλαντικό Ωκεανό στο Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδος. Μετά δεξιόστροφα γύρω από την Ανταρκτική, αφήνοντας το Ακρωτήριο Leeuwin και το Ακρωτήριο Χορν στα αριστερά. Από εκεί πίσω στο λιμάνι της Les Sables d'Olonne. Ο αγώνας συνήθως διεξάγεται μεταξύ Νοεμβρίου και Φεβρουαρίου με σκοπό οι αγωνιζόμενοι να ταξιδεύουν κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού του νοτίου ημισφαιρίου.

Ο αγώνας από το 1992 παίρνει εκκίνηση κάθε τέσσερα χρόνια. **Για το 2016–2017 ο αγώνας ξεκίνησε την Κυριακή 6 Νοεμβρίου 2016 το μεσημέρι με εξαιρετικές συνθήκες.** Η εκκίνηση ήταν ένα φαντασμαγορικό γεγονός με **αθρόα συμμετοχή περίπου 300,000 θεατών, ενώ πάνω από 1,000 σκάφη ήταν έξω για να συνοδεύσουν τους 29 τολμηρούς θαλασσοπόρους.** Την εκκίνηση έδωσε η Αυτού Υψηλότης Πρίγκιπας Αλβέρτος II του Μονακό.

Πέντε ώρες μετά την εκκίνηση, τα πέντε πρώτα σκάφη είχαν βάλει σε χρήση τα υδροπτερυγά τους, μία νέα τεχνολογία στην κατηγορία, που επιτρέπει στα σκάφη να ιπτανται της επιφάνειας της θάλασσας και ως εκ τούτου να ταξιδεύουν με ασύλληπτες ταχύτητες. Πρώτος επικεφαλής ετέθη ο **Sébastien Josse**. Η ένταση του ανέμου έφτανε τους 20 κόμβους και την ομάδα των πρώτων συμπλήρωναν οι

Armel Le Cleac'h (Banque Populaire), **Jean Pierre Dick** (St-Michel Virbac) και ο Βρετανός **Alex Thomson** (Hugo Boss).

Τη Δευτέρα 7 Νοεμβρίου τη νύχτα ο στόλος αντιμετώπισε καταιγίδες στο Βισκαϊκό, αλλά οι γλυκές συνθήκες του υψηλού των Αζορών έφεραν το απαραίτητο διάλειμμα.





Στις 8 Νοεμβρίου ο στόλος βρισκόταν στις ακτές της Πορτογαλίας με επικεφαλής τον Armel Le Cleac'h (Banque Populaire). Τα πρώτα σκάφη εναλλάσσονταν στην πρώτη θέση, μιας και οι πρώτες επιλογές τακτικής ήταν πλέον πραγματικότητα.

Όσο ο στόλος πλησίαζε τα Κανάρια Νησιά, ο καιρός βελτιωνόταν και σιγά σιγά η διάθεση των ιστιοπλόων άλλαζε. Τα σκάφη μπήκαν στους Αλγείς και ταξίδευαν με μεγάλες ταχύτητες.

Μία εβδομάδα μετά την εκκίνηση τα σκάφη βρίσκονταν στο Πράσινο Ακρωτήριο (Capo Verde). Μετά τις γρήγορες πλεύσεις, τα σκάφη είχαν να αντιμετωπίσουν τη ζώνη των νηνεμιών (Doldrums). Όπως πάντα η επιλογή της πορείας στη συγκεκριμένη περιοχή αποτελεί τη μέγιστη πρόκληση από πλευράς τακτικής. Στις 15 Νοεμβρίου, ο **Alex Thomson** (Hugo Boss) πέρασε πρώτος τον Ισημερινό.

Στο μεταξύ, αρκετά σκάφη παρουσίασαν τεχνικά προβλήματα και είχαν να αντιμετωπίσουν ζημιές, τις οποίες κάποιοι κατάφεραν να τις λύσουν εν πλω, ενώ κάποιοι άλλοι αναπόφευκτα αναγκάστηκαν να εγκαταλείψουν.

Στις 18 Νοεμβρίου τα πρώτα σκάφη προσέγγιζαν τη ζώνη των Roaring Forties στον 40ό



παράλληλο όπου οι άνεμοι είναι σταθερά στους 40 κόμβους. Τα ρεκόρ ταχύτητας καταρρίπτονταν το ένα μετά το άλλο, καθώς η νέα τεχνολογία των υδροπτερυγών επέτρεπε στα σκάφη να καλύπτουν μεγάλες αποστάσεις εντός 24 ωρών.

Στις 22 Νοεμβρίου καθώς ο στόλος βρισκόταν πάλι σε περιοχή χαμηλού βαρομετρικού με χαμηλές εντάσεις ανέμου, ο **Vincent Riou** (PRB), ένα από τα φαβορί, αναγκάστηκε να εγκαταλείψει, μετά από πρόσκρουση σε άγνωστο αντικείμενο.

Μετά την εγκατάλειψη του Riou και ενώ ο Alex Thomson (Hugo Boss) ήταν πρώτος μετά τον Ισημερινό, ήταν η σειρά του Γάλλου **Kito de Pavant** να εγκαταλείψει τον αγώνα όταν το σκάφος του, το **Bastide Otio**, προσέκρουσε σε κάποιο άγνωστο αντικείμενο με αποτέλεσμα να καταστρέψει την καρίνα και το έμβολο που τη μετακινούσε, με αποτέλεσμα το σκάφος να παίρνει και νερά. Ο Kito de Pavant ήταν στη δέκατη θέση της κατάταξης και βρισκόταν 120 ναυτικά μίλια βορείως των νήσων Crozet.

Στις 9 Δεκεμβρίου στη θάλασσα της Τασμανίας που ταξίδευαν τα δύο πρώτα σκάφη του αγώνα, επικρατούσαν δύσκολες καιρικές



συνθήκες με τον άνεμο να μην πέφτει κάτω από τους 40 κόμβους με έντονες ριπές και μεγάλη θαλασσοταραχή. Και ο Both Armel Le Cleac'h και ο Alex Thomson ταξίδευαν συντηρητικά για να προστατέψουν τα σκάφη τους ωστόσο η μέση ταχύτητά τους δεν έπεφτε κάτω από τους 18 και 20 κόμβους αντίστοιχα.

Τα δύο σκάφη πέρασαν το Cape Leeuwin κατά τη διάρκεια της νύχτας και κατευθύνθηκαν νότια, ενώ η επόμενη ομάδα αγωνιζόταν επίσης σε δύσκολες συνθήκες στα νησιά Crozet.

Στις 10 Δεκεμβρίου ο Armel Le Cleac'h βρέθηκε να έχει κάνει αρκετή διαφορά από τον Alex Thomson εκμεταλλευόμενος τις θύελλες στα νησιά Campbell. Στο μεταξύ, 10.000 χιλιόμετρα δυτικότερα ο **Romain Attanasio** ετοιμαζόταν να ξαναμπει στον αγώνα μετά από δύο ημέρες επισκευών στο Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδος.

Την επόμενη ημέρα το χαμηλό βαρομετρικό της Νέας Ζηλανδίας υποχωρούσε προς την Ανταρκτική με αποτέλεσμα ο Armel Le Cleac'h να αλλάξει στρατηγική. Αποφάσισε να περάσει βόρεια από το σύστημα με κίνδυνο να χάσει αρκετά μίλια από τον Alex Thomson.

Πράγματι τις επόμενες ώρες ο Alex Thomson μείωσε στο μισό την απόσταση που τον χώριζε από τον Armel Le Cleac'h, όμως το μέλλον επεφύλασσε ένα ακόμα χαμηλό βαρομετρικό ακολουθούμενο από ένα υψηλό που θα άλλαζε τα δεδομένα.

Στις 12 Δεκεμβρίου ο Jean-Pierre Dick προσπαθούσε να ξεφύγει από ένα τεράστιο χαμηλό σύστημα με ανέμους άνω των 65 κόμβων που βρισκόταν μπροστά του επιλέγοντας να περάσει από το αφιλόξενο πασιγνώστο Bass Strait, το στενό ανάμεσα σε Αυστραλία και Τασμανία.

Με διαφορά 4600 μιλίων από τους πρώτους ο **Conrad Colman** βρισκόταν στη δωδέκατη θέση και περίπου 30 ναυτικά μίλια μπροστά από τον αντίπαλό του **Arnaud Boissieres** (La Mie Caline). Στην περιοχή υπήρχαν επικίνδυνα παγόβουνα που δεν επέτρεπαν στους ιστιοπλόους να χαλαρώσουν.

Στις 13 Δεκεμβρίου ο **Thomas Ruyant** πέρασε το Cape Leeuwin βρισκόμενος στην όγδοη θέση. Μαζί με τον **Louis Burton** ταξίδευαν πιο γρήγορα από οποιοδήποτε άλλο σκάφος





του αγώνα, βρίσκονταν όμως αποκομμένοι από τον υπόλοιπο στόλο στον Ινδικό Ωκεανό. Τα μεγαλύτερά τους προβλήματα ήταν τα συνεχόμενα χαμηλά βαρομετρικά και φυσικά τα τεχνικά ζητήματα.

Η επιλογή του **Yann Elies** να ξεφύγει από τη θύελλα, τον οδήγησε στο να ταξιδεύει με ταχύτητες που δεν ξεπερνούσαν τους 3 κόμβους, όμως παρέμενε ακόμα στην πέμπτη θέση. Την επόμενη ημέρα το πρωί βγήκε από το στενό και άρχισε πάλι να ταξιδεύει με 16 κόμβους.

Τα τέσσερα πρώτα σκάφη πάλευαν με τις συνθήκες του Νότιου Παγωμένου Ωκεανού, ενώ και τα τρία σκάφη που ακολουθούσαν αρκετά μίλια πιο πίσω είχαν τα δικά τους προβλήματα με τον κακό καιρό και τη δική τους τακτική. Ο Jean-Pierre Dick κατάφερε να βγει σώος από το Bass Strait, ο Yann Elies πόδισε αρκετά και ο **Jean Le Cam** έκοψε ταχύτητα και ταξίδεψε πολύ συντηρητικά.

Η 15η Δεκεμβρίου ήταν η πιο «αργή» ημέρα στον αγώνα. Ενώ το ρεκόρ μιλίων εντός 24 ωρών ήταν στα 535.34 ν.μ. τώρα τα σκάφη κατάφεραν να καλύψουν μετά βίας 200 ν.μ. με ταχύτητες που κυμαίνονταν στους 2 με 3 κόμβους! Ο Armel Le Cleac'h βρέθηκε νοτιότερα και είχε λίγο καλύτερες συνθήκες.

Αρκετά πιο πίσω, ανάμεσα σε Νέα Ζηλανδία και Ακρωτήριο Χορν, ο **Paul Meilhat** (SMA) ταξίδευε γρήγορα, καλύπτοντας τη χαμένη απόσταση.

Στις 17 Δεκεμβρίου ο 62χρονος Ούγγρος **Nandor Fa** (Spirit of Hungary) πέρασε από το γεωγραφικό μήκος του Cape Leeuwin, στην ενδέκατη θέση.

Το απόγευμα ο **Stephane Le Diraison** επικοινωνήσε με τη διοργάνωση για να τους πληροφορήσει πως έσπασε το άλμπουρ του και έπλεε προς τη Μελβούρνη της Αυστραλίας, 950 ναυτικά μίλια μακριά. Μετά τον **Tanguy de Lamotte** που επέστρεψε στη Les Sables d'Olonne και τον Ιάπωνα **Koji Shiraishi** που κατέφυγε στο Cape Town, ο Le Diraison αναγκάστηκε να εγκαταλείψει.

Όμως την επόμενη ημέρα και ο Thomas Ruyant είχε μία σύγκρουση με κάποιο άγνωστο αντικείμενο με αποτέλεσμα το σκάφος να υποστεί πολύ σοβαρή ζημιά και να παίρνει νερά. Αμέσως μάζεψε τα πανιά και πόδισε προς το Bluff, 200 ν.μ. μακριά.

Στις 20 Δεκεμβρίου ο Jean Le Cam, ο Yann Elies και ο Jean-Pierre Dick ταξίδευαν σε πολύ καλές συνθήκες και πλησίαζαν συνεχώς τους προπορευόμενους Jeremie Beyou και Paul Meilhat. Όμως το ίδιο απόγευμα ο Paul

Meilhat ειδοποίησε πως είχε πρόβλημα με το έμβολο της καρίνας του και προκειμένου να το επιδιορθώσει, άλλαξε πορεία.

Στις 23 Δεκεμβρίου ο Armel Le Cleac'h (Banque Populaire VIII) πέρασε το Ακρωτήριο Χορν καταρρίπτοντας το ρεκόρ ταχύτητας της συγκεκριμένης διαδρομής που κρατούσε ο **Francois Gabart** με διαφορά 5 ημέρες 5 ώρες και 38 λεπτά. Η διαφορά του από τον δεύτερο Alex Thomson (Hugo Boss), ήταν πάνω από 760 ν.μ.

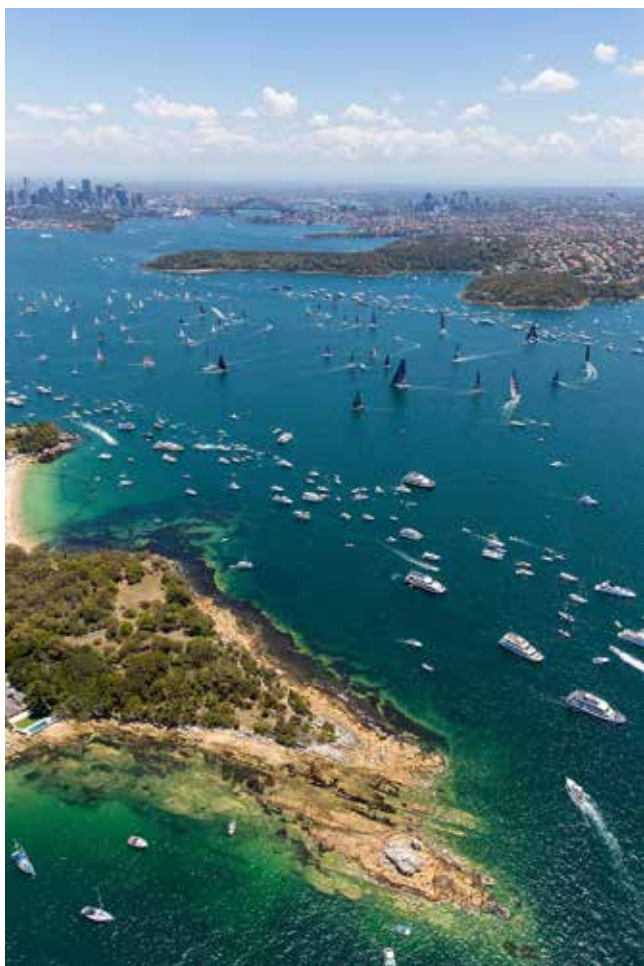
Τα Χριστούγεννα βρήκαν τον Alex Thomson να καβατζάρει το Ακρωτήριο Χορν στη δεύτερη θέση, πίσω από τον Armel Le Cleac'h. Τα επόμενα 24ωρα ροκάνιζε τα μίλια που τον χώριζαν από τον Armel Le Cleac'h, φτάνοντας τη μεταξύ τους απόσταση σε λιγότερο από 200 ν.μ. Ο Armel Le Cleac'h έκανε ότι μπορούσε για να αποφεύγει τα σημεία με τις μικρότερες εντάσεις ανέμου, αλλά ο Alex Thomson είχε το πλεονέκτημα να βλέπει τις κινήσεις του αντιπάλου του και να ακολουθεί διαφορετική τακτική. Το ίδιο βέβαια ίσχυε και για τον τρίτο στη σειρά, **Jeremie Beyou**. Αντίθετα στη μέση του Ειρηνικού, ο Conrad Colman πάλευε με τις σκληρές συνθήκες.

Ο Enda O'Coineen άλλαξε πορεία προς τα νησιά Stewart της Νέας Ζηλανδίας προκειμένου να κάνει κάποιες απαραίτητες επισκευές και να συνεχίσει.

Στις 29 Δεκεμβρίου ο Armel Le Cleac'h βρισκόταν ανοιχτά της Ουρουγουάης και έπρεπε να διασχίσει μία ζώνη με ασθενείς ανέμους με κίνδυνο να χάσει το προβάδισμα από τον Alex Thomson. Πράγματι η μεταξύ τους απόσταση έφτασε τα 28 ναυτικά μίλια σε σχέση με τα 800 μίλια που τους χώριζαν μία εβδομάδα πριν. Ωστόσο ο Armel Le Cleac'h κατάφερε να πιάσει ένα σύστημα και να ξεκινήσει και πάλι να απομακρύνεται. Την ίδια στιγμή ο Enda O'Coineen κατέπλεε στο λιμάνι του Stewart Island και ο Jean Pierre Dick πλησίαζε το Ακρωτήριο Χορν.

Η πρωτοχρονιά βρήκε τον Alex Thomson (Hugo Boss) και τον Armel Le Cleac'h (Banque Populaire VIII) να περνούν έξω από το Ρίο με τη μεταξύ τους διαφορά να είναι στα 180 ν.μ.





72° Σίδνεϋ Χόμπαρτ



Τα τελευταία **71 χρόνια** ο αγώνας "**Rolex Sydney Hobart**" κατάφερε να γίνει εμβληματικός για την ιστιοπλοΐα της Αυστραλίας, αλλά και διεθνώς. Κανένας άλλος ετήσιος ιστιοπλοϊκός αγώνας δεν λαμβάνει τέτοια δημοσιότητα και προβολή διεθνώς.

Όλα αυτά τα χρόνια το **Cruising Yacht Club of Australia** κατάφερε να δημιουργήσει μια διοργάνωση που απέκτησε διεθνή φήμη κυρίως για τη σκληρότητα του αγώνα και περνώντας πολλές δύσκολες στιγμές. Αυτή η διοργάνωση όμως είναι που ξεκίνησε και άλλες μεγαλύτερες καμπάνιες και έφερε νίκες σε αγώνες όπως το Admiral's Cup, το Kenwood Cup, το One Ton Cup, το Fastnet και το BOC Challenge, ενώ πολλοί αγωνιζόμενοι εξελίχθηκαν και ασχολήθηκαν και με το America's Cup.

Ο αγώνας ξεκινάει πάντα στις 26 Δεκεμ-

βρίου. Ο καιρός στο νότιο ημισφαίριο ήταν καλοκαιρινός. Η 72^η διοργάνωση ξεκίνησε στις 13.00 με τα 88 σκάφη να παίρνουν εκκίνηση κανονικά.

Το **Perpetual LOYAL** του **Anthony Bell**, (το πρώην **Rambler**, σχεδίασας Juan Κουγουμτζιαν) ένα σκάφος μαζί 100 πόδια, ήταν το πρώτο που βγήκε από το λιμάνι του Σίδνεϋ. Λίγο αργότερα όμως το **Wild Oats XI** ετέθη επικεφαλής του στόλου, με το Perpetual LOYAL, το **Black Jack**, το **Scallywag** και το **Giacomo** να ακολουθούν στενά. Οι συνθήκες ήταν τόσο καλές που ήδη 24 σκάφη ήταν μπροστά από το υπάρχον ρεκόρ του αγώνα.

Τη δεύτερη ημέρα το Wild Oats XI, με κυβερνήτη τον **Mark Richards**, ήταν 64 ναυτικά μίλια νοτιοανατολικά του νησιού Gabo κοντά στην εγγυτάτη και μπροστά από το ρεκόρ του αγώνα που είχε πετύχει το ίδιο το 2012.

Τα πρώτα εννέα σκάφη του στόλου ταξίδευαν με περίπου 13 κόμβους ταχύτητα με έναν ανατολικό άνεμο, με το Scallywag να τολμάει μία διαφορετική τακτική, ταξιδεύοντας πιο

ανοιχτά από τα υπόλοιπα. Ο υπόλοιπος στόλος είχε βορειοανατολικούς ανέμους ταξιδεύοντας με τα μπαλόνια.

Τα τρία Volvo 70 που συμμετείχαν στον αγώνα ήταν στις πρώτες θέσεις, με το Black Jack, το Giacomo και το Maserati να μάχονται με το 80 ποδών μαζί **Beau Geste**. Το Black Jack βρισκόταν μόλις μισό μίλι πίσω από το Perpetual LOYAL, και επτά μίλια πίσω από το πρώτο σκάφος.

Αργότερα την ίδια ημέρα, το Wild Oats XI έμπαινε στο **Bass Strait**, αναμένοντας ισχυρούς ανατολικούς ανέμους. Όσο δύσκολες και αν είναι οι συνθήκες εκεί, η πλαγιοδρομία θα βοηθούσε το σκάφος να καταρρίψει το προηγούμενο ρεκόρ που ήταν μία ημέρα 18 ώρες 23 πρώτα και 12 δεύτερα.

Το supermaxi σκάφος Wild Oats XI που πρωταγωνιστούσε στον αγώνα τα τελευταία 11 χρόνια και διεκδικούσε και πάλι την πρώτη θέση και ίσως την κατάρριψη του ρεκόρ και ενώ βρισκόταν επικεφαλής, αναγκάστηκε να εγκαταλείψει τον αγώνα.

Το πρωί της ίδιας ημέρας και όταν το σκάφος



έβγαине από το Bass Strait, διαπιστώθηκε βλάβη στο έμβολο που μετακινεί την καρίνα προς την προσήνεμη κάθε φορά πλευρά. Πρέπει να σημειώσουμε ότι οι συνθήκες που επικρατούν στο Bass Strait, το οποίο βρίσκεται μεταξύ του Ινδικού και του Ειρηνικού Ωκεανού, είναι χείριστες για ιστιοπλοΐα, κυρίως λόγω του ισχυρότατου και κοφτού κυματισμού, που καταπονεί σκάφη και πληρώματα με τον σκληρότερο τρόπο.

Έτσι, πέρασε επικεφαλής το Giacomo (Volvo70), από τη Νέα Ζηλανδία, το οποίο μάλιστα το απόγευμα της ίδιας ημέρας βρέθηκε στη βορειοανατολική ακτή της Τασμανίας.

Μιάμιση ημέρα μετά τον απόπλου από το Σίδνεϋ, η μάχη για τα line honours, δηλαδή το πρώτο σκάφος που θα τερματίσει ανεξαρτήτως διορθώσεως χρόνου, έλαβε νέα τροπή, αφού το γρηγορότερο σκάφος του αγώνα και φαβορί Wild Oats XI εγκατέλειψε.

Ωστόσο το άλλο super maxi σκάφος του αγώνα, το Perpetual LOYAL παρέπλεε τη νότια ακτή της Τασμανίας με μεγάλες πιθανότητες να κατακτήσει το ρεκόρ του αγώνα που μέχρι

τούδε κρατούσε το Wild Oats XI από το 2012. Απέχει 130 ναυτικά μίλια από τον τερματισμό και βρισκόταν ήδη 50 ναυτικά μίλια μπροστά από το ρεκόρ. Είναι δε αξιοσημείωτο πως στα στοιχήματα (ναι, στην Ωκεανία η ιστιοπλοΐα είναι δημοφιλέστερη από το ποδόσφαιρο και ως εκ τούτου παρουσιάζει μεγαλύτερο στοιχηματικό ενδιαφέρον) το **Perpetual LOYAL** δεν θεωρούνταν φαβορί για πρωτιά στον τερματισμό, κυρίως επειδή το συγκεκριμένο σκάφος ουδέποτε απέδειξε την αξία του, έχοντας μάλιστα εγκαταλείψει στις δύο προηγούμενες διοργανώσεις. Το πλήρωμα όμως έκανε τη διαφορά. Και πράγματι λίγες ώρες αργότερα ολοκλήρωσε τη διαδρομή των 628 ναυτικών μιλίων με διαφορά 5 ωρών από το υπάρχον ρεκόρ, κερδίζοντας και σε διορθωμένο χρόνο.

Δεύτερο τερμάτισε το **Giacomo**, λίγες ώρες αργότερα. Τότε ήταν που η ένταση του ανέμου έπεσε τελείως με

αποτέλεσμα το Maserati, που είναι παρόμοιων δυνατοτήτων να τερματίσει πολλές ώρες αργότερα. Έτσι λοιπόν το 72° Σίδνεϋ Χόμπαρτ ήταν ταυτόχρονα ο γρηγορότερος και ο αργότερος αγώνας στην ιστορία της διοργάνωσης, αφού τα επόμενα σκάφη κόλλησαν κυριολεκτικά επί ώρες έξω από το λιμάνι του Χόμπαρτ. Είναι ενδεικτικό ότι το τελευταίο σκάφος, το **Landfall**, τερμάτισε την Πέμπτη 29 Δεκεμβρίου στις 4:49:23 μμ.



Χροιά γεμάτη διακρίσεις το 2016



Στο ολυμπιακό βάθρο επέστρεψε ύστερα από το 2008 η ελληνική ιστιοπολία. Το 2016, όμως, εκτός από το **χάλκινο ολυμπιακό μετάλλιο των Μάντη - Καγιαλή**, έφερε πολλές διακρίσεις στους εκπροσώπους της χώρας μας, αλλά αυτές που μας γεμίζουν ελπίδες για το μέλλον είναι των νέων ιστιοπλόων. Σε πολλές διεθνείς διοργανώσεις η νέα γενιά βρέθηκε ανάμεσα στους πρωταγωνιστές. Οι επιτυχίες τους δείχνουν ότι η χώρα μας διαθέτει παιδιά με πολύ ταλέντο αρκεί να τύχουν της κατάλληλης προσοχής από τους ιθύνοντες. Αξίζει να θυμίσουμε ότι και οι ολυμπιονίκες των 470 ήταν έτοιμοι πριν από, περίπου, δύο χρόνια, να αποχωρήσουν από την ενεργό δράση και έμειναν στον χώρο χάρη στο πρόγραμμα που εμπνεύστηκε ο πρόεδρος της Ελληνικής Ολυμπιακής Επιτροπής, **Σπύρος Καπράλος, "Υιοθετήστε έναν αθλητή"**.

Το 2016 μπήκε από τις πρώτες ημέρες με το... δεξί για τους Τάκη Μάντη και Παύλο Καγιαλή. Στο πρώτο παγκόσμιο κύπελλο της χρονιάς (Μαϊ-ήμι), κατέκτησαν το ασημένιο μετάλλιο ενώ λίγες ημέρες μετά, στο πρωτάθλημα της Νοτίου Αμε-

ρικής βρέθηκαν στην τρίτη θέση του βάθρου. Στο παγκόσμιο πρωτάθλημα (Αργεντινή) πλσαρίστηκαν στην 8η θέση. Τον Μάρτιο ήρθαν 3οι στο παγκόσμιο κύπελλο "Πριγκίπισσα Σοφία", στη Μαγιόρκα. Φυσικά, η μεγάλη επιτυχία της χρονιάς και η μεγαλύτερη, μέχρι τώρα, στην καριέρα τους ήταν το χάλκινο μετάλλιο που κατέκτησαν στους Ολυμπιακούς Αγώνες του Ρίο.



Το χάλκινο μετάλλιο από τη διοργάνωση στη Μαγιόρκα ήταν η πρώτη... συγκομιδή του 2016 για τον **Βύρωνα Κοκκαλάνη** στα **RSX**. Οι Ολυμπιακοί Αγώνες, όμως, δεν εξελίχθηκαν έτσι όπως θα επιθυμούσε ο πρωταθλητής μας. Η 5η θέση σε μία τόσο σπουδαία διοργάνωση δεν θεωρείται αποτυχία αλλά ο Κοκκαλάνης διέθετε τις δυνατότητες να διεκδικήσει κάτι καλύτερο. Στην ίδια κατηγορία, η **Αγγελική Σκαρλάτου** ήρθε 11η.

Ανάμεσα στους κορυφαίους αθλητές της Ευρώπης και του κόσμου βρέθηκε ο **Γιάννης Μιτάκης** το 2016. Στο ευρωπαϊκό πρωτάθλημα των Φίνν (Βαρκελώνη) ήρθε 7ος και στο παγκόσμιο κύπελλο της Μαγιόρκας 6ος. Στο παγκόσμιο πρωτάθλημα της Ιταλίας πλσαρίστηκε στην 6η θέση, η οποία θεωρείται μία από τις καλύτερες

της καριέρας του. Στους Ολυμπιακούς Αγώνες στο Ρίο ντε Τζανέιρο, η καλή αρχή δεν είχε ανάλογη συνέχεια για τον ιστιοπλόο μας. Βρέθηκε μακριά από την προνομιούχο οκτάδα και περιορίστηκε στην 11η θέση.



Η **Σοφία Μπεκατώρου** μαζί με τον **Μιχάλη Πατενιώτη** κατέκτησαν την πρόκριση για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του Ρίο στη Μαγιόρκα. Στη διοργάνωση της Βραζιλίας πλσαρίστηκαν στη 19η θέση.

Οι **Βασίλης Χριστοφόρου - Θοδωρής Αλεξάς - Αργύρης Νοτάρογλου** ήρθαν 5οι στα Sonar στο παγκόσμιο κύπελλο του Ιέρ. Στο παγκόσμιο πρωτάθλημα της Ολλανδίας πλσαρίστηκαν στην 6η θέση, σε σύνολο 16 σκαφών. Στους Παραολυμπιακούς Αγώνες, στο Ρίο ντε Τζανέιρο, οι ιστιοπλόοι μας 'φλέρταραν' συνεχώς με το μετάλλιο αλλά η 9η θέση στην 'κούρσα μεταλλίων' τους το στέρησε. Επέστρεψαν από τη Βραζιλία με την 7η θέση. Ίσως αυτός ο αγώνας να ήταν ο τελευταίος της καριέρας τους, σε αντίστοιχη διοργάνωση, διότι, εκτός απροόπτου, η ιστιοπολία δε θα είναι μέσα στο πρόγραμμα του 2020, στο Τόκιο.



Στην μη ολυμπιακή κατηγορία των Τορνέιντο, οι **Κώστας Τριγκιώνης** και **Ιορδάνης Πασχαλίδης** ήταν πρωταγωνιστές. Για 6η



συνεχόμενη χρονιά κατέκτησαν τον τίτλο στο παγκόσμιο πρωτάθλημα (Γερμανία) και έγιναν οι μοναδικοί στον κόσμο που έχουν καταφέρει τέτοιο επίτευγμα. Οι ιστιοπλόοι δεν πήραν μέρος στο αντίστοιχο ευρωπαϊκό (Ιταλία) αλλά και εκεί πρωταγωνιστές ήταν Έλληνες. Οι **Νίκος Μαύρος - Αλέξανδρος Ταγαρόπουλος** ανέβηκαν στην πρώτη θέση του βάθρου.

Σε αγωνιστικούς ρυθμούς ξαναβρέθηκε το 2016 και ο **Αιμίλιος Παπαδημητρίου**. Ο πρωταθλητής είχε μείνει εκτός διοργανώσεων για 1,5 χρόνο εξαιτίας ενός τραυματισμού. Μαζί με τον **Αντώνη Τσώτρα** ήρθαν 2οι σε αγώνα για το κύπελλο Ιταλίας στα Σαρ, λίγες ημέρες αργότερα κατέκτησαν το χάλκινο σε διεθνή αγώνα στην Ιταλία, ενώ στον τρίτο

αγώνα της σειράς "Star Sailor League" με την ονομασία "Αγώνας της Φιλίας", που έγινε στην Γκάρντα της Ιταλίας, οι ιστιοπλόοι συνέλεξαν ένα χρυσό μετάλλιο στο ατομικό κι ένα στο ομαδικό. Στο "κύπελλο Balardi" (Γκάρντα Ιταλία), οι αθλητές των Σαρ πλασαρίστηκαν στη δεύτερη θέση.

Πρωταγωνίστρια και η νέα γενιά

Υποσχέσεις για το μέλλον έδωσαν οι **Μαρία Μπόζη - Ραφαηλίνα Κλωναρίδου**. Οι πρωταθλήτριες από τη Θεσσαλονίκη ήρθαν τρίτες στο παγκόσμιο πρωτάθλημα των 470 που διεξήχθη στο Κίελο της Γερμανίας και όλα δείχνουν ότι τα προσεχή χρόνια θα συνεχίσουν τη 'χρυσή' ιστορία που έχει η χώρα σε αυτή την κατηγορία.



Η ελληνική ιστιοπλοΐα απέδειξε το 2016 ότι εξακολουθεί να... παράγει «παιδιά του ανέμου». Στο παγκόσμιο πρωτάθλημα Τέκνο (αποτελεί 'πρόδρομο' της ολυμπιακής κλάσης RSX), που πραγματοποιήθηκε στο Τρεντίνο της Ιταλίας, ο **Λεωνίδας Τσορτανίδης** ήρθε 2ος στην κατηγορία των νέων αγοριών και η Κατερίνα Δίβαρη 3η στα κορίτσια. Λίγες ημέρες αργότερα οι αθλητές δοκίμασαν τις δυνατότητές τους στα παγκόσμια πρωταθλήματα νέων RSX, που διεξήχθησαν στην Κύπρο. Εκεί η **Κατερίνα Δίβαρη** έδειξε ότι αποτελεί τη μεγάλη ελπίδα της κατηγορίας, στις γυναίκες. Παρόλο που η 'γνωριμία' της με την κλάση κρατούσε ελάχιστες ημέρες αναδείχθηκε πρωταθλήτρια κόσμου (-17 ετών).

Σπουδαία ήταν και η εμφάνιση του **Δημήτρη Παπαδημητρίου** στο ευρωπαϊκό πρωτάθλημα Λέιζερ 4.7, στη Γαλλία. Ο αθλητής του **Βαγγέ-**



λη Χειμώνα ανέβηκε στην πρώτη θέση του βάθρου, ύστερα από 12 ιστιοδρομίες. Λίγες εβδομάδες μετά, ο **Δημήτρης Παπαδημητρίου** εντυπωσίασε και στο παγκόσμιο πρωτάθλημα της κατηγορίας, στο Κίελο στη Γερμανία. Ύστερα από έναν εξαιρετικό αγώνα αναδείχθηκε πρώτος ανάμεσα σε 256 αθλητές.

Έλληνες ιστιοπλόοι βρέθηκαν ανάμεσα στους πρωταγωνιστές και στο παγκόσμιο πρωτάθλημα 420, στο Σαν Ρέμο. Οι **Τ. Αθανασόπουλος - Δ. Τάσσιος** κατέκτησαν το χρυσό μετάλλιο στα -17 ετών και στους άνδρες οι **Β. Γουργιώτης - Ο Μπάτσος** ήρθαν 3οι. Στο αντίστοιχο ευρωπαϊκό (-19) των 420 (Ουγγαρία), οι **Αθανασόπουλος - Τάσσιος** έχασαν το χρυσό για, μόλις, έναν βαθμό. Οι **Γουργιώτης - Μπάτσος**

πλασαρίστηκαν 4οι στους άνδρες.

Σε διεθνείς αγώνες, στο Σαν Ρέμο της Ιταλίας, οι **Βασίλης Γουργιώτης - Ορέστης Μπάτσος** ήρθαν πρώτοι και οι **Νίκος Μπριλάκης - Γιώργος Καραδήμας** τρίτοι. Εντυπωσιακή ήταν η εμφάνιση του νεαρού **Κωνσταντίνου - Οδυσσέα Χουσιδά** στα ευρωπαϊκά πρωταθλήματα Λέιζερ, που διεξήχθησαν στα Κανάρι Νησιά. Ο ιστιοπλόος του NOB ήρθε 4ος στην κατηγορία -21 ετών και 9ος στη γενική.



Στο παγκόσμιο πρωτάθλημα των Όπτιμιστ (Βιλαμουρά Πορτογαλίας), στην καλύτερη θέση (19η), από ελληνικής πλευράς, πλασαρίστηκε ο **Ιάσων Κεφαλλονίτης**. Αντίθετα, η ελληνική αποστολή που πήρε μέρος στο ευρωπαϊκό πρωτάθλημα Όπτιμιστ, στην Ιταλία, επέστρεψε με μετάλλιο. Η **Μελίνα Παππά** ανέβηκε στην τρίτη θέση του βάθρου.



Πρωταθλητισμός...μετ'εμποδίων

Το 2016 ήταν η χρονιά τους. Η **Μαρία Μπόζη** και η **Ραφαλίνα Κλωναρίδου** αναδείχθηκαν **πρωταθλήτριες Ελλάδος στα 470**, ήρθαν **τρίτες στον κόσμο στις νεανίδες** και έφτασαν πολύ κοντά στη συμμετοχή στους Ολυμπιακούς Αγώνες του Ρίο. Είναι **21 και 22 ετών**, αντίστοιχα, έδειξαν ότι βρίσκονται ανάμεσα στις κορυφαίες ιστιοπλόους του κόσμου, της γενιάς τους και φιλοδοξούν να συνεχίσουν τη χρυσή ιστορία της χώρας στην κλάση των 470.

Οι δύο πρωταθλήτριες είχαν βίους παράλληλους αλλά άργησαν να βρεθούν στο ίδιο σκάφος. Η **Μαρία** αγαπούσε από μωρό τη θάλασσα. Οι γονείς της την πήγαιναν για βόλτα στον Ναυτικό Όμιλο Θεσσαλονίκης και κάποια στιγμή θέλησε και αυτή να μπει, όπως και άλλα παιδιά, μέσα σε ένα βαρκάκι όπτιμιστ. **«Αυτό ήταν. Αμέσως 'κόλλησα' το μικρόβιο. Το κλίμα ήταν εκπληκτικό και έκανα παρέα με τα άλλα παιδιά. Μου άρεσε που ήμουν κυβερνήτης στο σκάφος και έπαιρνα αποφάσεις**», δήλωσε στον "Ιστιοπλοϊκό Κόσμο".

Η **Ραφαλίνα** μυήθηκε στην ιστιοπλοΐα στον Ναυτικό Όμιλο του Λιμενικού Σώματος σε ηλικία οκτώ ετών. **«Ένας οικογενειακός φίλος το πρότεινε στους γονείς μου και έτσι ξεκίνησα. Στη συνέχεια ανακάλυψα ότι μου άρεσε πάρα πολύ»**, μας είπε.

Οι δύο αθλήτριες από τα όπτιμιστ, πέρασαν στα 420 και ύστερα στα 470. Και κάπου εκεί έσμιξαν οι δρόμοι τους. **«Τρέχουν» μαζί από το 2015** και ήδη έχουν κατακτήσει ένα ασημένιο και ένα χάλκινο από παγκόσμια νεανίδων και ένα χάλκινο από την αντίστοιχη ευρωπαϊκή διοργάνωση. **«Σε ότι αφορά τα παγκόσμια νεανίδων, εφέτος θα τρέξουμε για τελευταία φορά και θα θέλαμε να προσθέσουμε στη συλλογή μας το χρώμα που λείπει από αυτή, δηλαδή το χρυσό»**, τόνισε η **Μαρία**, η οποία σπουδάζει αρχιτεκτονική. Ο μεγάλος στόχος της χρονιάς, όμως, δεν είναι άλλος από το παγκόσμιο πρωτάθλημα γυναικών 470, που θα διεξαχθεί το καλοκαίρι στη Θεσσαλονίκη. **«Θα διεξαχθεί στην πόλη μας και έχουμε ακόμη έναν λόγο να θέλουμε μία καλή εμφάνιση και, γιατί όχι, μία διάκριση. Ήδη έχουμε ξεκινήσει την προετοιμασία μας με στόχο αυτόν τον αγώνα»**, μας είπε η **Ραφαλίνα**, φοιτήτρια στο Παιδαγωγικό.

Οι αθλήτριες θα αρχίσουν το βασικό στάδιο της προετοιμασίας τους από τους παναμερικανικούς αγώνες και το παγκόσμιο κύπελλο στο Μαϊάμι. Ο "Ιστιοπλοϊκός Κόσμος" μίλησε μαζί τους



ελάχιστες ώρες πριν πετάξουν για την Αμερική. **«Είμαστε λίγο αγχωμένες γιατί εξαιτίας του καιρού δε γνωρίζουμε εάν θα γίνει η πτήση. Ελπίζουμε ότι όλα θα πάνε καλά και θα φύγουμε έγκαιρα γιατί έχουμε επενδύσει πολλά σε αυτή την προετοιμασία»**, μας είπαν οι αθλήτριες.

Το 2016 θα αγωνιστούν και στο ευρωπαϊκό νέων που θα διεξαχθεί στην Ιταλία. Θέλουν να πάνε και στο παγκόσμιο αλλά δε γνωρίζουν εάν θα καταφέρουν να βρουν τα χρήματα διότι ο αγώνας διεξάγεται στην Ιαπωνία και τα έξοδα είναι πολλά. **«Ο αγώνας θα πραγματοποιηθεί στον θαλάσσιο στίβο που θα διεξαχθούν οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 2020 και θα μας βοηθήσει πολύ στην αποκόμιση εμπειριών σε ότι αφορά την προσπάθεια μας για πρόκριση σε αυτή τη διοργάνωση. Το ταξίδι, όμως, είναι ακριβό και δεν υπάρχουν χρήματα. Ήδη έχουμε κάνει πολλά έξοδα για να ταξιδέψουμε στο Μαϊάμι. Ελπίζουμε ότι θα βρεθεί μία λύση γιατί η συμμετοχή μας σε αυτόν τον αγώνα θα μας βοηθήσει πολύ για το μέλλον»**, τόνισε η κυβερνήτης του σκάφους, **Μαρία Μπόζη**.



Με στόχο το 2020

Η **Κατερίνα Δίβαρη** μπορεί να είναι μόλις **16 ετών**, αλλά, ήδη, σχεδιάζει το μέλλον της στην παγκόσμια ιστιοπλοΐα. Με πρωτόγνωρη για την ηλικία της σοβαρότητα δηλώνει ότι προετοιμάζεται για να εξασφαλίσει την πρόκριση για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του Τόκιο. Σε διαφορετική περίπτωση θα μιλούσαμε για ακόμη ένα εφηβικό όνειρο, μόνο που στην περίπτωση της Κατερίνας γνωρίζουμε ότι διαθέτει τη δυνατότητα για να το πραγματοποιήσει. **Το 2016 έκανε την... είσοδό της στην κατηγορία των RSX πατώντας επάνω σε χρυσάφι.**

Πριν από λίγες εβδομάδες, η 16χρονη αναδείχθηκε **πρωταθλήτρια κόσμου (-17)**, στον πρώτο της αγώνα στα RSX. Το 2017 στοχεύει να κάνει ακόμη ένα βήμα. **«Το 2016 ήταν μία τέλεια χρονιά. Από τα Techno πέρασα στα RSX. Η κατηγορία μου αρέσει και μου ταιριάζει. Μπορεί να υπάρχει μεγάλος ανταγωνισμός, αλλά αυτό είναι κάτι που βοηθάει έναν αθλητή για να γίνει καλύτερος»**, δήλωσε στον "Ιστιοπλοϊκό Κόσμο" η νεαρή αθλήτρια.

Οι προπονήσεις για τη νέα χρονιά έχουν αρχίσει. Ακόμα και τις ημέρες που το καιρικό φαινόμενο «Αριάδνη» πολιορκούσε την Αττική, η Κατερίνα έκανε προπόνηση, είτε στη θάλασσα, είτε στη στεριά. **«Ο πρώτος μεγάλος αγώνας της χρονιάς θα διεξαχθεί τον Μάιο, στη Γαλλία. Πρόκειται για το ευρωπαϊκό πρωτάθλημα για γυναίκες. Θα πάρω μέρος στη μεγάλη**

κατηγορία με στόχο μία καλή παρουσία αλλά και τη συγκομιδή εμπειριών. Θέλω να μπω στον χρυσό στόλο και να βρεθώ όσο το δυνατόν πιο ψηλά ανάμεσα στα κορίτσια -21 ετών. Τον Ιούλιο θα πραγματοποιηθεί στην Ιταλία το παγκόσμιο πρωτάθλημα νεανίδων. Εκεί θα προσπαθήσω για κάτι καλύτερο από τη συμμετοχή. Τον Σεπτέμβριο θα προσπαθήσω να πάρω μέρος στο παγκόσμιο πρωτάθλημα γυναικών, που θα διεξαχθεί στο Τόκιο. Η χρονιά, σε ότι αφορά στις διεθνείς διοργανώσεις, θα κλείσει τον Οκτώβριο με τη συμμετοχή στη διοργάνωση Techno Plus της Ισπανίας. Από αυτούς τους αγώνες θα προκύψουν οι συμμετοχές για τους Ολυμπιακούς Αγώνες νέων που θα γίνουν το 2018



στο Μπουένος Άιρες. Δύσκολο πρόγραμμα αλλά θα προσπαθήσω για το καλύτερο», υπογράμμισε η ιστιοπλόος.

Μαθήτρια Β' Λυκείου, η Κατερίνα Δίβαρη σαν καλή καπετάνισσα προσπαθεί να τα συνδυάσει και τα δύο. Και τα καταφέρνει. **«Πιστεύω ότι θα πάω καλά και στο σχολείο. Η Β' Λυκείου χρειάζεται αρκετό διάβασμα, αλλά θα τα καταφέρω»**, τόνισε, ενώ όταν τη ρωτήσαμε εάν στο σχολείο γνωρίζουν ότι αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα ταλέντα στην ιστιοπλοΐα μäs απάντησε ότι οι συμμαθητές της παρακολουθούν την πορεία της από το διαδίκτυο.





Αντώνης Δροσόπουλος



Έχοντας ολοκληρώσει έναν κύκλο παρουσιάσεων, ανθρώπων που δούλεψαν κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων του 2016, τεχνικών που εργάζονται στο διεθνές ιστιοπλοϊκό στερέωμα προβάλλοντας τη χώρα μας, η Συντακτική Ομάδα του Ιστιοπλοϊκού Κόσμου θεωρεί υποχρέωσή της να προβάλλει και προπονητές που δουλεύουν στο εξωτερικό με μεγάλη επιτυχία. Ο πρώτος της σειράς αυτής είναι ο **Αντώνης Δροσόπουλος, προπονητής της Εθνικής Ομάδας Optimist της Ελβετίας** που **φέτος ανάδειξε τον πρώτο νικητή στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα της κλάσης.**

As γνωρίσουμε τον Αντώνη Δροσόπουλο ως αθλητή της ιστιοπλοΐας. Πώς ξεκίνησε την πορεία του και τη σχέση του με την ιστιοπλοΐα.

Γεννήθηκα το 1975 και ξεκίνησα ιστιοπλοΐα στο ΝΑΣ σε ηλικία 8,5 ετών. Ταυτόχρονα στο σχολείο έκανα και μπάσκετ στον Πειραικό, αλλά τελικά με κέρδισε η ιστιοπλοΐα. Δυστυχώς δεν μπόρεσα να αναδειχτώ ως αθλητής παρόλο που αγαπούσα απίστευτα το άθλημά και ήμουν κυριολεκτικά στον Όμιλο κάθε μέρα ώστε να μπορέσω να φτάσω στις διακρίσεις που ήθελα ή ήλπιζα. Δυστυχώς δεν υπήρχε ο προπονητής που να μου δώσει τις γνώσεις για τα επόμενα επίπεδα. Στη συνέχεια και όταν έγινα 15 ετών ξεκίνησα 420, όπου έτρεχα με ένα χαρακτηριστικό ροζ σκάφος. Τέλος μεταπήδησα τυχαία στα 470, αφού κάνοντας προπόνηση στο 420 χάσαμε το τιμόνι το οποίο και έκανε έξι μήνες να έρθει, οπότε για να μην μείνουμε εκτός θάλασσας μεταπηδήσαμε στο 470.

Τι σε οδήγησε να γίνει προπονητής ιστιοπλοΐας και πόσα χρόνια εξασκείς το επάγγελμα αυτό;

Η αγάπη μου για τη θάλασσα και την ιστιοπλοΐα ήταν και είναι δεδομένη, με αποτέλεσμα να μην μπορούσα να δω καμία άλλη δουλειά που να

μου ταιριάζει. Θα με παρομοίαζα ως ψάρι που δεν ζει έξω από το νερό, άρα και εγώ δεν φανταζόμουν τη ζωή μου μακριά από την ιστιοπλοΐα. Ουσιαστικά ξεκίνησα το 1997 στον ΣΕΑΝΑΤΚ, όμως τυπικά τα πρώτα μου βήματα τα έκανα στα δεκαέξι μου, στον ΝΑΣ όπου βοηθούσα στις προπονήσεις νεαρών αθλητών. Δυο χρόνια δούλεψα στον όμιλο αυτό και είχα τρομερή όρεξη, ήθελα να μάθω κοίταζα, παρατηρούσα, έκανα ερωτήσεις. Ξέρεις μ' αρέσει να μαθαίνω. Κατάλαβα ότι είχα επαφή με τα παιδιά και όλο αυτό μ' άρεσε πολύ. Νομίζω μου έβγαине ένα πάθος να αποδείξω ότι παρόλο που δεν ήμουν εγώ ο καπετάνιος, μπορούσα να κερδίζω μέσω των αθλητών μου φυσικά. Πιστεύω ότι τελικά ήθελα να γίνω ο προπονητής που δεν είχα ως αθλητής. Δυο χρόνια διάβαζα έψαχνα και πήρα το βάπτισμα της προπονητικής. Δεύτερο βήμα ο ΝΟΤΚ, έμεινα 3 χρόνια και κέρδισα 11 τίτλους. Δούλεψα και δουλεύω πολλές ώρες και μέρες διότι μου αρέσει πολύ η δουλειά που κάνω. Το 2003 μετακινούμαι στον Ν.Ο.Κατοίκων Βουλιαγμένης, ενώ το 2004 πάω στην Ιταλία. Αυτή είναι η πρώτη μου απόπειρα στο εξωτερικό με γλώσσα επικοινωνίας «τα χέρια μου» αφού τα παιδιά δεν μιλούσαν αγγλικά και καταφέρνω να κερδίσω δύο τίτλους. Το 2015 πάω στο Πόρτο Ράφτη, έχοντας αρκετή πικρία από τις συνεργασίες με τους ομίλους του κέντρου και ξεκινάω από την αρχή να στήσω νέα ομάδα. Είμαι ο προπονητής που έχει αλλάξει ίσως τους περισσότερους ομίλους και έχω δοκιμάσει να ξεκινήσω ομάδες από την αρχή. Είναι κάτι που με ιντριγκάρει, να στήνω την ομάδα, να ανακαλύπτω τους αθλητές και να τους προπονώ μέχρι την κορυφή. Έχω δοκιμάσει αρκετές φορές να πάρω αθλητές από το μηδέν και να τους χτίσω πρωταθλητές.

Πώς ξεκίνησε η σχέση με του Ελβετούς;

Στον Μαραθώνα που εργαζόμουν, είχα ήδη κερδίσει 20 τίτλους σε πέντε χρόνια, όταν το 2010 ήρθε για προετοιμασία μία μικρή ομάδα Ελβετών. Εκεί έγινε η πρώτη γνωριμία διότι δούλεψαν μαζί μας και αξιολόγησαν θετικά τον τρόπο δουλειάς μου. Έτσι το 2011 μου γίνεται η πρώτη πρόταση από την ελβετική κλάση Optimist (Η κλάση έχει την ευθύνη της κατηγορίας και της Εθνικής Ομάδας και όχι η Ομοσπονδία) να αναλάβω



την Εθνική Ομάδα στο ευρωπαϊκό πρωτάθλημα της ίδιας χρονιάς. Φυσικά πιάνω την ευκαιρία από τα μαλλιά και συνοδεύω την ομάδα ως προπονητής, όπου με το καλημέρα κατακτούν πολύ καλύτερες θέσεις απ' ό,τι τα προηγούμενα χρόνια. Την επόμενη χρονιά, έχοντας καλύτερη πρόταση από τους Ελβετούς αποφασίζω να δουλέψω αποκλειστικά μαζί τους, αφού πίστευα ότι είχα πλέον ολοκληρώσει τον κύκλο μου στην Ελλάδα και την πρόταση αυτή την είδα ως πρόκληση για την καριέρα μου. Ταυτόχρονα

Ο ανταγωνιστικός, εκρηκτικός και δουλενταράς προπονητής που με πάθος και όραμα διαπρέπει στο εξωτερικό!

και όσο ήμουν στην Ελλάδα βοηθούσα στον Μαραθώνα αφού εκεί ήταν και ο τόπος διαμονής μου.

Πόσες μέρες τον χρόνο κάνετε προπόνηση στην Ελβετία;

Περίπου 120 μέρες τον χρόνο δουλεύω ως προπονητής της εθνικής ομάδας της Ελβετίας μαζί με τον Zdzislaw Staniul που ήταν στην ομάδα πριν από μένα.

Πολλοί θα αναρωτηθούν πώς γίνεται προπόνηση στην Ελβετία και σε τι γλώσσα;

Δουλεύουμε στις λίμνες τις εποχές που αυτό είναι εφικτό από πλευράς καιρικών συνθηκών. Όταν οι συνθήκες δεν το επιτρέπουν ταξιδεύουμε σε κοντινούς προορισμούς για αγώνες και προπόνηση. Μπορείτε να σκεφτείτε ότι δίπλα είναι η Ιταλία, η Γαλλία, η Ολλανδία η Γερμανία ακόμα και η Ελλάδα, οπότε δεν υπάρχει πρόβλημα το που θα κάνουμε προπόνηση αλλά το πότε λόγω και των σχολικών υποχρεώσεων των παιδιών. Όσο για τη γλώσσα θα σας πω ότι η προπόνηση γίνεται στα Αγγλικά, ενώ είναι απαγορευμένο να μιλάνε Γαλλικά, Γερμανικά ή Ιταλικά, γλώσσες που γνωρίζουν τα παιδιά από τα ανάλογα τμήματα της χώρας, αφού κάτι τέτοιο θα τα ομαδοποιούσε και θα τα ξεχώριζε. Λειτουργούμε ως Εθνική Ομάδα της Ελβετίας με γλώσσα τα Αγγλικά που φυσικά όλοι γνωρίζουν εξ αρχής ή βελτιώνουν στη διάρκεια της προπόνησης και τελικά θα τους χρησιμεύσει και στους διεθνείς αγώνες όπου συμμετέχουν, αφού σχεδόν παντού αυτήν χρησιμοποιούν τόσο στη θάλασσα όσο και στις αίθουσες των ενστάσεων.

Ποιο θα έλεγετε ότι είναι το «αδύνατο» σημείο προπόνησης της ελβετικής ομάδας και πώς το ξεπερνάς προπονητικά.

Μα τι άλλο θα μπορούσε να είναι από την έλλειψη τεχνικής στο κύμα. Οι Ελβετοί αθλητές του Optimist ξεκινούν και χτίζονται ιστιοπλοϊκά στις λίμνες, όπου το κύμα είναι μία άγνωστη έννοια. Αυτό είναι τεχνικά ανέφικτο να το λύσουμε στις ελβετικές λίμνες που κάνουμε προπόνηση κατά κύριο λόγο και έτσι για να μάθουν οι αθλητές να το αντιμετωπίζουν, να το τιμονεύουν να το χρησιμοποιούν, και να μην το φοβούνται εν γένει επιλέγουμε άλλα μέρη στην Ευρώπη όπου υπάρχει κύμα και πάμε για προπόνηση. Αν έχεις ανακαλύψει τα σημεία που υστερείς τελικά τίποτα δεν είναι ακατόρθωτο να το μάθεις.

Πώς λειτουργεί το οργανωτικό αγωνιστικό σύστημα στην Ελβετία, ειδικά στην κατηγορία Optimist που το ζεις από κοντά και φέρνει αποτελέσματα;

Όπως είπαμε και νωρίτερα κουμάντο κάνει η κλάση Optimist, που αποτελείται από τους γονείς των αθλητών. Ένα μόνο θα σας πω διότι αν αναλύσουμε πλήρως το πώς δουλεύουν στην Ελβετία πολύ θα χάσουν τον ύπνο τους στην Ελλάδα !! Η επιλογή του Ομίλου και της πόλης όπου γίνεται κάθε χρόνο το πανελβετικό πρωτάθλημα Optimist προκύπτει με ψηφοφορία από τους ίδιους τους αθλητές αμέσως μετά την ολοκλήρωση του προηγούμενου πρωταθλήματος. Ένα χρόνο πριν και απόλυτα δημοκρατικά. Όσο δε για τον προγραμματισμό, απλά να αναφέρω ότι υπάρχει αναλυτικό και δημοσιευμένο πρόγραμμα με ορίζοντα δυο ετών και όλα με ιδιωτική πρωτοβουλία, χωρίς κρατική παρέμβαση χωρίς Ομοσπονδία σε μία χώρα με τρεις διαφορετικές γλώσσες και κοινή κουλτούρα.

Σκέφτηκες ποτέ να προπονήσεις ιστιοπλόους άλλης κατηγορίας;

Κατά καιρούς θα μπορούσα να πω ότι έχω κάνει κάποιες μικρές προπο-

νητικές απόπειρες σε άλλες κατηγορίες κυρίως ως μια μικρή θεραπεία του μυαλού. Το 2001 πήγα στο Παγκόσμιο 420, έχω πάει σε πανελλήνια με Europe, ενώ έχουν υπάρξει και κάποιες ακόμα συνεργασίες αλλά πιστεύω ότι δεν μπορείς να δηλώνεις ότι είσαι καλός σε όλα. Μ' αρέσει το γεγονός ότι έχω αφοσιωθεί σε μία κατηγορία, αυτή του Optimist που τη θεωρώ τη δυσκολότερη λόγω της ηλικίας των παιδιών αλλά και της πολυπλοκότητας της προπόνησης. Πιστεύω ότι η εμπειρία που έχω αποκτήσει δουλεύοντας με τόσα παιδιά είναι μοναδική. Η όποια προπόνηση σε αθλητές αλλού τύπου σκάφους είναι μια θεραπεία του μυαλού, μια αποτοξίνωση από τα καθημερινά και φυσικά όσο νοιώθω ικανός και γερός θέλω να παραμείνω προπονητής στα Optimist.

Ποια η διαφορά μεταξύ προπονητή και coach;

Ο προπονητής έχει την πλήρη ευθύνη του αθλητή, από το Α ως το Ω. Όταν κάνεις προπόνηση ως προπονητής χτίζεις και κάνεις τη ζωή του αθλητή σου πολύ – πολύ δύσκολη σε όλα τα επίπεδα. Όταν συνοδεύεις έναν αθλητή ως coach κάνεις κουουτσάρισμα ή μάλλον καθοδήγηση προσπαθώντας να κάνεις τη ζωή του αθλητή σου ευκολότερη. Δεν του μαθαίνεις πράγματα, του τα δίνεις έτοιμα να τα εφαρμόσει ακαριαία η δυνατόν στην κούρσα. Αυτές είναι δυο εντελώς διαφορετικές δουλειές, που απαιτούν εντελώς διαφορετικές γνώσεις ειδικά στην ιστιοπλοΐα που απαιτούνται τόσες πολλές εξειδικευμένες γνώσεις ανά κατηγορία.

Πόσες ώρες αφιερώνεις στην επιμόρφωσή σου ως επαγγελματίας προπονητής;

Αφιερώνω όλη μου τη μέρα στην ιστιοπλοΐα μελετώντας τα πάντα, ακόμα και κοιτώντας προπόνηση σκαφών άλλων κατηγοριών. Προσπαθώ να είμαι ενήμερος για τα νέα υλικά, τους κανονισμούς τα νέα συστήματα τακτικής και ότι άλλο πιστεύω ότι πρέπει να γνωρίζω και να το μεταφέρω σωστά στους αθλητές μου. Για μένα η οπτική γνώση είναι η βάση της επιμόρφωσής μου. Όταν ξεκίνησα δεν υπήρχαν βιβλία και internet, έτσι έμαθα να αντιλαμβάνομαι τα πάντα γύρω μου, να μαθαίνω απ' ό τι μπορούσα, να ρωτάω, να ακούω και να επεξεργάζομαι προς το θετικό κάθε μορφής πληροφορία! Το μεγαλύτερο ποσοστό της δικής μου επιμόρφωσης έχει προκύψει μέσα από τη διαδικασία προπόνησης με τους αθλητές μου. Αν θες η προπόνηση είναι ένα πάρε – δώσε που κάθε φορά με κάνει σοφότερο. Μην ξεχνάς ότι το 2017 κλείνω 20 χρονιά ως προπονητής ιστιοπλοΐας.

Ποια είναι η απόρροια της επιτυχίας του νεαρού Ελβετού αθλητή στην Ελβετία;

Η δουλειά στην Ελβετία συνεχίζεται σταθερά σαν ένα καλοκουρδισμένο ελβετικό ρολόι και δεν επηρεάζεται από τις επιτυχίες των αθλητών. Θεωρητικά απόρροια από την επιτυχία αυτή μπορεί να μην υπάρξει, πρακτικά όμως νομίζω ότι θα επηρεάσει τον αριθμό των μικρών παιδιών που θέλουν να ασχοληθούν με το Optimist και την ιστιοπλοΐα, σε μια χώρα που τα αλητικά αθλήματα κυριαρχούν στη ζωή των κατοίκων της.

Πώς φτάσατε στην επιτυχία του 2016;

Η επιτυχία αυτή είναι αποτέλεσμα πολύχρονος και συστηματικής δουλειάς και ανήκει και στους δύο προπονητές της Εθνικής Ομάδας Optimist της Ελβετίας, δηλαδή του Zdzislaw και σε εμένα. Η κατάκτηση του χρυσού μεταλλίου στο Παγκόσμιο Optimist, από τον Max Wallenberg, ήταν η επιβράβευση όλης αυτής της κοπιαστικής & επίμονης προσπάθειας.



Paul Elvstrom 1928-2016

Ο θρύλος δεν είναι πια μαζί μας

«...you haven't won the race if in winning the race you have lost the respect of your competitors...»



Στις **7 Δεκεμβρίου 2016** έφυγε από τη ζωή ο Δανός, 4 φορές Χρυσός Ολυμπιονίκης **Paul Elvstrom**, ο καλύτερος ιστιοπλόος όλων των εποχών σε επίπεδο ολυμπιακών κατηγοριών.

Αυτός που με τον τρόπο σκέψης του μπόλιασε την ιστιοπλοΐα του σήμερα. Ήταν ο χαρισματικός, τελειομανής, εργασιομανής και απίστευτα εφευρετικός ιστιοπλόος, που με το όνομα και τις ιδέες του χαρακτήρισε ένα ολόκληρο άθλημα. Δημιουργός εκατοντάδων εξαρτημάτων, όπως της περιβόητης "βάνας" που χρησιμοποιούμε ακόμη και σήμερα στα μικρά σκάφη για να βγαίνουν τα νερά από το σκάφος όταν αυτό ταξιδεύει με ταχύτητα, σχεδιαστής και κατασκευαστής πανιών, εφευρέτης, καινοτόμος, μια μοναδική προσωπικότητα η οποία στιγμάτισε την εποχή του και όχι μόνο. Λάτρης της φυσικής

κατάστασης στην ιστιοπλοΐα. Πίστευε ότι ένα προπονημένο σώμα επέτρεπε στο μυαλό να σκέφτεται καλύτερα. Λάτρης της προπόνησης και της αναβάθμισης της τεχνικής η οποία κάλυπτε όποιο μειονέκτημα του υλικού. **Ο μοναδικός ιστιοπλόος που αφού είχε κερδίσει 4 χρυσά ολυμπιακά μετάλλια και πάνω από 11 χρυσά σε παγκόσμια πρωταθλήματα, ξαναμπήκε στη θάλασσα ώστε να συμμετάσχει σε δύο Ολυμπιακούς Αγώνες με τη μικρότερη κόρη του Trine Elvstrom.** Συγκεκριμένα στην κατηγορία **Tornado το 1984 στο Λος Άντζελες όπου τερμάτισαν 4οι και το 1988 στη Σεούλ όπου τερμάτισαν 15οι**, ενώ τότε ο **Paul Elvstrom ήταν 60 ετών και δήλωνε δημόσια ότι η καριέρα του είχε ολοκληρωθεί!** Ο Paul Elvstrom ήταν μια πολυσχιδής και εμβληματική προσωπικότητα η οποία θα μείνει στην ιστορία του αθλήματος για όλα τα παραπάνω, αλλά και για τα απίστευτα πολλά και σε διαφορετικές κατηγορίες μετάλλια που κέρδισε και τα οποία προήλθαν μέσα από τον διαφορετικό τρόπο σκέψης και λειτουργίας που άφησε ως κληρονομιά στις νεότερες γενιές ιστιοπλόων. Όμως όλοι, όσοι τον γνώρισαν από κοντά θα τον θυμούνται ως τον πολύ απλό, προσιτό και τεράστιο ιστιοπλόο που κέρδισε τον σεβασμό όλων μέσα από την προσπάθειά για τη νίκη καθώς και τις ικανότητές του.

ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ

ΟΛΥΜΠΙΑΚΟΙ ΑΓΩΝΕΣ

1948 (Λονδίνο) Χρυσός Ολυμπιονίκης κατηγορία, Firefly (2 πρωτίες στις τελευταίες δύο από τις 7 ιστιοδρομίες, ενώ στην πρώτη κούρσα δεν τερμάτισε -DNF-)

1952 (Ελσίνκι) Χρυσός Ολυμπιονίκης,



κατηγορία Finn (4 πρωτίες σε 8 κούρσες)

1956 (Μελβούρνη) Χρυσός Ολυμπιονίκης, κατηγορία Finn (5 πρωτίες σε 8 κούρσες)

1960 (Ρώμη) Χρυσός Ολυμπιονίκης, κατηγορία Finn (3 πρωτίες σε 7 κούρσες)

ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΑ

11 Χρυσά μετάλλια στις κατηγορίες, 505, Finn, Snipe, Flying Dutchman, 5.5, Soling.

2 Αργυρά μετάλλια στις κατηγορίες Finn & Star.

2 Χάλκινα μετάλλια στις κατηγορίες Soling & Tornado.

ΤΙΤΛΟΙ ΤΙΜΗΣ

Το **1996** αναδείχθηκε ο **ιστιοπλόος του ΑΙΩΝΑ για τη Δανία**.

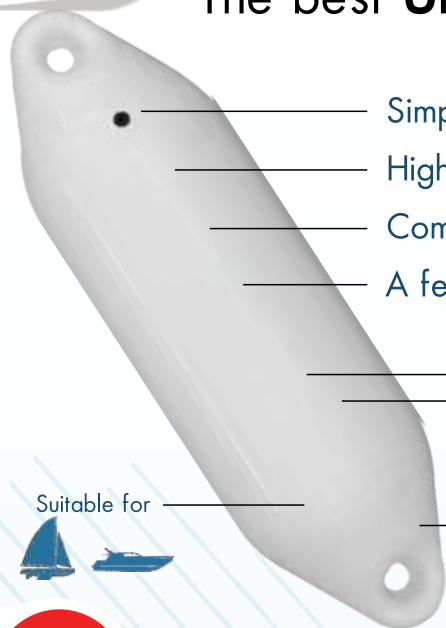
Το **2007**, το όνομά του τοποθετήθηκε στο **Hall of Fame της ISAF** (σημερινή World Sailing).



New

Utility Fenders SERIES U

The best **Utility fenders** for small and medium size boats in the market.



Simple & Elegant Design

High Gloss Finish

Competitive Pricing

A fender for every use

Material: Plastisol PVC

Production Procces:

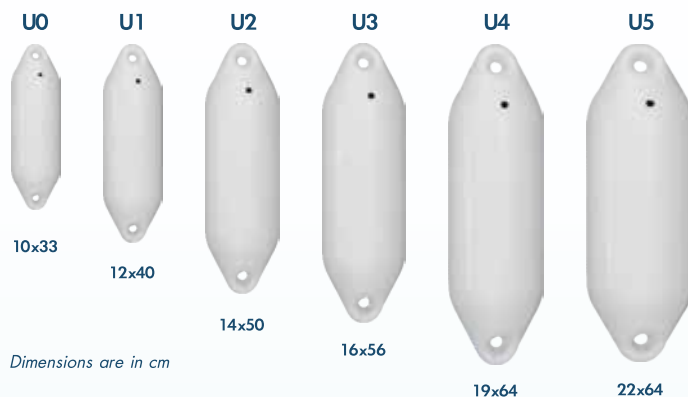
Single Procedure

Rotational Moulding

Suitable for



Colour: Available in White, Blue and Black



New

Center Hole Fenders SERIES CH

Best **Center Hole fenders** for both horizontal and vertical use.



Simple & Elegant Design

High Gloss Finish

Competitive Pricing

A fender for every use

Comes with white rope

Material: Plastisol PVC

Production Procces:

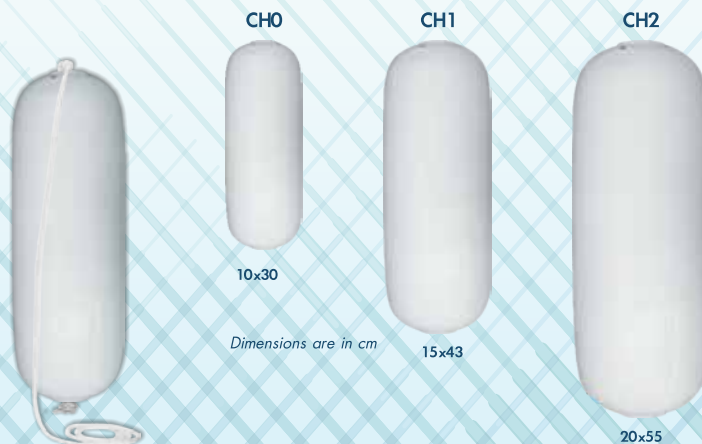
Single Procedure

Rotational Moulding

Suitable for



Colour: White



www.oceanfenders.com



Ελληνικός Σύνδεσμος Παραδοσιακών Σκαφών



Το **1999** μία ομάδα φίλων τους οποίους έδεने το κοινό ενδιαφέρον και η αγάπη για τα ξύλινα παραδοσιακά σκάφη αποφάσισαν να ιδρύσουν τον **Όμιλο Φίλων των Παραδοσιακών Σκαφών** που με την πάροδο του χρόνου και την αύξηση των μελών μετατράπηκε σε **Σύνδεσμο**.

Μία από τις πρώτες προσπάθειες του Συνδέσμου ήταν **να σταματήσει την παράλογη καταστροφή των αλιευτικών σκαφών που εφαρμόστηκε μετά από υπόδειξη της ΕΟΚ στα πλαίσια της προστασίας των αλιευμάτων**. Παρά τις συνεχείς ενέργειές του, **μέχρι σήμερα έχουν καταστραφεί περίπου 12.500 σκάφη**. Είναι αδιανόητο το ότι το κράτος δεν συνειδητοποιεί ότι σχεδόν κάθε ένα ξύλινο αλιευτικό είναι από μόνο του ένα έργο τέχνης χωρίς να υπάρχει αντίγραφο του και ότι αποτελεί κομμάτι της πολιτιστικής μας κληρονομιάς.

Για τον παραπάνω σκοπό ο Σύνδεσμος **οργανώνει διάφορες δράσεις ώστε να διαδώσει το πρόβλημα στον υπόλοιπο κόσμο**. Οι δράσεις αυτές περιλαμβάνουν ετήσια ναυτικά σαλόνια σε διαφορετικά μέρη της χώρας, ημερίδες, εικαστικές εκθέσεις, και ενημερωτικά άρθρα μέσω του έντυπου και ηλεκτρονικού τύπου. Εκδίδει κάθε χρόνο βιβλίο με φωτογραφικό υλικό όπου συμπεριλαμβάνονται τα αξιολογότερα υπάρχοντα παραδοσιακά σκάφη αλλά και αντιπροσωπευτικές φωτογραφίες διαφόρων ναυπηγείων και ταρσανάδων από την επικράτεια. Συμπεριλαμβάνονται και ωραία αλιευτικά απ' όσα δεν έχουν ακόμα καταστραφεί.

Αναπόσπαστο μέρος της ιστορίας και του πολιτισμού μας αποτελεί το παραδοσιακό ξύλινο σκάφος, το καϊκι. Βασικός εποικιστικός παράγοντας των νησιών και των παράκτιων

περιοχών από την εποχή που δεν υπήρχαν άλλα μεταφορικά μέσα αλλά ούτε καν δρόμοι. **Οι διάφοροι τύποι των καϊκιών μας εξυπηρέτησαν και εξυπηρετούν όλες τις ανάγκες επιβίωσης και πολιτισμού**. Τα "περάματα" εκτελούσαν τις μεταφορές κάθε είδους φορτίων από τον καιρό που κινούντο με πανιά. Τα "καρabo-σκαρα" μετέφεραν επιβάτες, ζώα, ζωοτροφές και άλλα φορτία. Τα ευέλικτα "τρεχαντήρια" επιδίδονταν σε κάθε είδους αλιευτικές δραστηριότητες. Οι "μπότηδες" και οι "βαρκαλάδες" ήταν τοπικές ευκαιρίες για διάφορες εργασίες, από το να ξεφορτώνουν τα μεγαλύτερα καϊκια και να μεταφέρουν τους επιβάτες και τα φορτία τους στο λιμάνι ως και να εξυπηρετούν καθημερινά τις τοπικές μεταφορές, αλλά και να συνδέουν κοντινά μεταξύ τους νησιά όπως και τα νησιά με τις απέναντι ηπειρωτικές ακτές και λιμάνια. Πολλοί άλλοι τύποι καϊκιών συντέλεσαν στην ανάπτυξη και διατήρηση της πολιτιστικής μας υπεροχής αλλά και στην επικράτηση των Ελλήνων στις θαλάσσιες μεταφορές και διακινήσεις. Έσπασαν τα όρια μεταξύ της δικής μας θάλασσας και της ξένης. Τα καϊκια έκαναν όλες τις θάλασσες του κόσμου "ένα κράτος". Το όργωσαν κυριολεκτικά από άκρη σε άκρη και κυριάρχησαν σε αυτό. Τώρα ίσως ο ρόλος των καϊκιών να μην είναι εμπορικός αλλά παραμένει αλιευτικός και κυρίως τουριστικός.

Για όλα όσα αναφέρω παραπάνω πρωταρχικό ρόλο έπαιξε το πανί σαν μέσο πρόωσης. Η βάση και η αρχή της ιστιοπλοΐας. Η μετακίνηση, η αποστολή, οι θαλάσσιες μεταφορές και το εμπόριο καθιερώθηκαν και επιβλήθηκαν από τα ξύλινα ιστιοφόρα που με τα πανιά τους κυριαρχούσαν στα πελάγη και τις θάλασσες όλου του κόσμου. Ο ανταγωνισμός αυτών των μεταφορών απέφερε τη θεαματική εξέλιξη της ιστιοφορίας με κύριο σκοπό την επίτευξη ταχύτερων προσεγγίσεων μεταξύ των λιμένων φόρτωσης και εκφόρτωσης. Να και η αρχή των ιστιοπλοϊκών αγώνων ανοικτής θαλάσσης η οποία είναι αλληλένδετη με τα καϊκια.

Πολλά τα επαγγέλματα που συντήρησε το καϊκι και υποχρέωση μας είναι να τα ενισχύουμε συνεχώς. Στα καρνάγια και ταρσανάδες, απασχολούνται καλαφάτες, καρaboμαραγκοί, ιστιοράφοι, αρμαδόροι και πάνω στα καράβια, άλλοι ικανοί θαλασσινοί: ναυτίλοι, λοστρόμοι και τεχνίτες των σχοινιών, των πανιών και του ξύλου. Πολλά από αυτά τα επαγγέλματα απειλούνται γιατί λίγα καϊκια ναυπηγούνται πλέον.

Ότι απόμεινε από αυτήν την τέχνη και τη ζωή των καϊκιών προσπαθούμε σήμερα να μεταδώσουμε στις νεότερες γενεές. Βασικοί υποστηρικτές των δράσεων του Συνδέσμου είναι οι φίλοι της παράδοσης και όσοι μάχονται για την προστασία του περιβάλλοντος, γιατί τα

ξύλινα σκάφη είναι φιλικά προς το θαλάσσιο οικοσύστημα. Συνεργάτες είναι οι Ναυτικοί Όμιλοι, τα Ναυτικά Μουσεία και τα καρνάγια από όπου αντλούνται και ανταλλάσσονται πληροφορίες και τακτικά γίνονται προσπάθειες κοινών εκδηλώσεων. Χρειάζονται όμως και άλλοι σύμμαχοι: ο Τύπος, οι χορηγοί και τα σχολεία ώστε να κρατηθεί η παράδοση ζωντανή και να μην χαθούν τα καϊκια που τόσο ομορφαίνουν την ελληνική θάλασσα.

Ο Σύνδεσμος μας συμμετείχε και εξακολουθεί να εισηγείται στα αρμόδια Υπουργεία νομοθετικές παρεμβάσεις για τη διάσωση, συντήρηση και επιβίωση των παραδοσιακών και των ελάχιστα πλέον εναπομεινάντων καρναγίων. Με τις ενέργειες του αυτές προσπαθεί να κληροδοτήσει στις επόμενες γενιές ζωντανές τις αναμνήσεις της διαδοχικής πορείας της ζωής των καϊκιών μας, την ηλεκτρονική μουσειακή και ιστορική καταγραφή τους, ώστε όταν δεν θα υπάρχουν σε μερικά χρόνια πια τα ξύλινα παραδοσιακά ελληνικά σκάφη και τα πατροπαράδοτα μας καρνάγια, να τα συναντάμε είτε σε πλωτά μουσεία παραδοσιακών σκαφών, είτε σε έντυπη και ηλεκτρονική μορφή, αφού είναι γνωστό ότι η Ελλάδα υποτιμά και στη συνέχεια "σκοτώνει" τα παιδιά της, την ιστορία της και την παράδοση. **Ο "Ελληνικός Σύνδεσμος Παραδοσιακών Σκαφών" πορεύεται συνεχώς στοχεύοντας στα ανωτέρω, φιλοδοξεί δε «όλοι μαζί» να αναζητήσουμε, να βρούμε και να υλοποιήσουμε την ιστορική καταγραφή και τη μουσειακή παρουσία της μοναδικής χειροποίητης ξυλωναυπηγικής μας παράδοσης**.

Ζητάμε από τη δημόσια διοίκηση να πράξει το καθήκον της, η Ευρωπαϊκή Ένωση να είναι συνοδοιπόρος μας και οι φίλοι της ξυλωναυπηγικής παράδοσης να βοηθήσουν αναμεταδίδοντας προς κάθε κατεύθυνση την αναγκαιότητα ανασύστασης και συνέχισης των προσπαθειών μας στη διάσωση, συντήρηση και ενεργό ναυσιπλοΐα των ξύλινων παραδοσιακών μας σκαφών.

Ο Σύνδεσμος έχει **160** μέλη.
77 μέλη έχουν σκάφος, εκ των οποίων τα **60** είναι παραδοσιακά.





Ο Θωμάς Κοβιλίδης (Thomas Coville), η βάρκα του και ο γύρος του κόσμου σε 49 ημέρες



Ντροπή σου Τριγκώνη, Ντροπή σου. Θα αναρωτιέστε τι έπαθα και τα έβαλα με τον εαυτό μου. **Έγραφα προχθές για τους “παλαβούς” που συμμετέχουν στο Vendee Globe (Solo Round the World Race non stop με σκάφη monohull 60 foot) και ξέχασα τον δικό μας τον Θωμά τον Κοβιλίδη! Ντροπή και αίσχος.** Δεν ξέρω αν το ξέρετε αλλά ο “δικός” μας ιστιοπλόος (παντού στην Ελλάδα υπάρχει ένας “δικός” μας) έκανε κάτι μοναδικό!!!

Ξεκίνησε από το Ushant της Γαλλίας και ολοκληρώνοντας μια περικοπή γύρω από την Ανταρκτική επέστρεψε ξανά στο Ushant μέσα σε 49 ημέρες 3 ώρες 7 λεπτά και 38 δευτερόλεπτα.

Πώς το κατάφερε αυτό ο Κοβιλίδης; Μόνος του χωρίς τον Πασπαρτού (υπέρτης του Φιλέα Φόγκ στο μυθιστόρημα του Ιουλίου Βέρν ο Γύρος του Κόσμου σε 80 ημέρες) με όχημα τον άνεμο, τις αδιαμφισβήτητες ικανότητες του και το μήκος 31 μέτρων, 21 φάρδους και 35 μέτρων ύψους τριμαράν* του. Αυτός ο “αθεόφοβος” λοιπόν τύπος, Πόντιος πρέπει να είναι αν κρίνω απ' το όνομα του, έβαλε ένα στοίχημα όχι 20.000 λιρών όπως ο Φιλέας Φόγκ στο ομώνυμο βιβλίο, αλλά με τον εαυτό του ότι θα γίνει ο γρηγορότερος άνθρωπος γύρω από τη Γη με ιστιοπλοϊκό σκάφος παντελώς μόνος.

Πριν ένα χρόνο περίπου, δύο αντίστοιχα σκάφη ξεκίνησαν για να κάνουν τον ίδιο περίπλου της Γης αλλά το ένα με 7 άτομα πλήρωμα και το άλλο με 13 ή 15 άτομα πλήρωμα αν δεν κάνουν λάθος, προσπαθώντας να σπάσουν το ρεκόρ του περίπλου της Γης με πλήρωμα (Jules Verne Trophy) όμως όχι solo.

Έκαναν 47 ημέρες για να ολοκληρώσουν (το ρεκόρ είναι 45) τον περίπλου, όταν ο Κοβιλίδης έκανε μόνος του 49!!!

Ας αφήσουμε όμως τώρα στην άκρη το χιούμορ και ας μιλήσουμε για τον πραγματικό μας ήρωα ο οποίος όντως ονομάζεται **Θωμάς Κοβίλ (Thomas Coville)**. Το Κοβιλίδης μου ήρθε στο μυαλό από την εποχή που ασχολιόμουν με το μπάσκετ και κάθε λίγο ερχόταν κανένας παίκτης από τη Σερβία ο οποίος εν μία νυκτί αποκτούσε ελληνικό όνομα και διαβατήριο. Οι πιο παλιοί θα τα θυμάστε αυτά. Δεν θα ξεχάσω μια αθλητική εφημερίδα, εδώ στη Βόρεια Ελλάδα, που έγραψε ότι ο παππούς του Michael Jordan είχε ελληνική ρίζα και ονομαζόταν Ιορδανίδης! Έτσι είπα κι εγώ να πρωτοτυπήσω μιας και απ' ότι βλέπω η ζωή περνά γρήγορα και Έλληνα ιστιοπλόο να κάνει τέτοια πράγματα δεν θα δούμε οπότε σκέφτηκα να ελληνοποιήσω έναν έτοιμο!

Με βοήθησε και το όνομα του και να σου ο “Πόντιος”. Πολλοί ίσως να παρεξηγήσουν το γεγονός ότι τον αναφέρω ως “Πόντιο” αλλά ο τύπος έχει ένα πολύ κοινό χαρακτηριστικό με αυτήν τη ράτσα. Ασύλ-

ληπτο πείσμα! Ήταν η 6η φορά που προσπάθησε να σπάσει αυτό το ρεκόρ και τα κατάφερε μανουβράροντας αυτό το θηρίο σαν να είχε και άλλους 10 μέσα ως πλήρωμα. Στην προηγούμενη προσπάθειά του το 2014 έχασε το ρεκόρ για μερικές ώρες.

Επέστρεψε. Τα λόγια του τα λένε όλα από μόνα τους.

«Κανείς δεν είχε σχεδιάσει ένα ταξίδι solo γύρω από τη Γη κάτω από 50 ημέρες. Όταν πλησίαζα προς τον τερματισμό η αίσθηση μου ήταν βαριά, κάτι το οποίο με ξεπερνούσε. Είχα αγωνία μήπως και πάει στραβά κάτι, λίγο πριν το τέλος, μη χτυπήσω κάτι που θα μου προκαλούσε ανεπανόρθωτη ζημιά στο σκάφος και δεν θα τα κατάφερνα. Όλα αυτά σε συνδυασμό με την έλλειψη ύπνου και την κόπωση με έβαλαν σε μεγάλη πίεση.

Πίεσα τον εαυτό μου να κάνει όλες τις μανούβρες που θα έκανε ένα αντίστοιχο σκάφος με πλήρες πλήρωμα. Πολλές φορές είχα αίμα στο στόμα μου καθώς έσερνα 10 πόντους τη φορά πάνω στο σκάφος πανιά που ζύγιζαν 150 κιλά το καθένα γεμάτα νερό. Υπήρξαν νύχτες που έμεινα τελείως ξάγρυπνος στο κόκπιτ μέσα στο κρύο με τη σκότα στα χέρια έτοιμος να λασκάρω σε περίπτωση που το σκάφος πήγαινε να ανατραπεί. Όλο αυτό δεν είναι μια “κομψή” δουλειά αλλά ο τρόπος μου δούλεψε. Ο Νότιος Ατλαντικός ήταν πολύ δύσκολος. Συγκεντρώθηκα σε μικρές καθημερινές νίκες ώστε να μπορέσω να διατηρήσω τόσο το ηθικό μου όσο και τον ρυθμό. Σωματικά τα έδωσα όλα... δεν έχω να δώσω τίποτα άλλο.

Ο τερματισμός είναι μια μεγάλη ημέρα για μένα ως αθλητή και ως άνδρα. Είμαι περήφανος για το ταξίδι μου. Δούλεψα ασταμάτητα για να φτάσω σ' αυτό το σημείο. Έπεσα και ξανασκηώθηκα. Με τις ταχύτητες που πηγαίνουν αυτά τα σκάφη είσαι μόνιμα στην κόψη του ξυραφιού. Ο θόρυβος και οι δονήσεις του σκάφους είναι ανυπόφορες σ' αυτές τις ταχύτητες (30+ knots). Όταν είσαι με πλήρωμα το αντιμετωπίζεις μέσα από την ύπαρξη των άλλων, αλλά όταν είσαι μόνος σου προσθέτει τεράστια πίεση.

Ξέρεις ότι αν πάνε τα πράγματα στραβά θα πάνε πολύ γρήγορα πριν καν προλάβεις να αντιδράσεις με δυσάρεστα αποτελέσματα ακόμη και για τη ζωή σου. Τα κατάφερα όμως χάρις στην εμπειρία που απέκτησα μέσα από τις αποτυχίες μου. Αυτό που μπορώ να πω σήμερα είναι ότι η αξία τους ενισχύθηκε μέσα μου και είμαι πολύ περήφανος γι' αυτό! Αυτή τη στιγμή θέλω μόνο ένα πράγμα. Να πάω για ύπνο και να αφήσω το μυαλό μου να ξεκουραστεί. Να κοιμηθώ λέγοντας στον εαυτό μου ότι όλα είναι καλά.»

Έγραφα τα λόγια του και συγκινήθηκα. Όχι δεν τον ξέρω τον άνθρωπο αλλά κατάφερε κάτι που θα κρατήσει χρόνια.

Κατάφερε κάτι “εξωγήινο”. 49 ημέρες.

Κάτι που δεν γνωρίζετε ίσως, είναι ότι οι άνθρωποι οι οποίοι έχουν πατήσει στη Σελήνη είναι περισσότεροι απ' αυτούς που έχουν επιχειρήσει να κάνουν τον γύρο του κόσμου solo μ' ένα τριμαράν. Για την ακρίβεια **οι άνθρωποι που το έχουν καταφέρει είναι τρεις. Ο Francis Joyon, η Ellen McArthur και ο Thomas Coville.** Για τον πρώτο (Francis Joyon) όλα να πάνε καλά θα τα πούμε σύντομα.

Υποβάλλω ταπεινά τα σέβη μου κύριε Θωμά Κοβιλίδη για την επίτευξη αυτού του άθλου. Τα σέβη μου στον άνθρωπο που γνωρίζει ότι τα όρια είναι για να σπάνε.

Merci pour la leçon de vie Monsieur Thomas Coville!



Αγωνιστική ραδιοιστιοπλοΐα

Ένα διαφορετικό είδος ιστιοπλοΐας.

Πιθανόν σε κάποια βόλτα σας στο Φάληρο ή σε κάποιο λιμανάκι των νοτίων προαστίων να έχετε δει στη θάλασσα κάτι **μικρά ιστιοπλοϊκά σκαφάκια** να καβατζάρουν σημαδούρες με τους 'κυβερνήτες' τους στεγνούς στον μόλο να τα κουμαντάρουν από απόσταση με μια τηλεκατεύθυνση στο χέρι. **Αυτή η μορφή ιστιοπλοΐας δεν είναι άλλη από την αγωνιστική ραδιοϊστιοπλοΐα (radio sailing).**

Τα σκάφη μπορεί να μοιάζουν με αυτά που φιγουράρουν στις βιτρίνες καταστημάτων παιχνιδιών αλλά κάθε άλλο παρά παιχνίδια είναι. **Το μέγεθος τους, ανάλογα την κλάση, μπορεί να ξεπερνά το 1,5μ μήκος και τα 3μ ύψος από τη καρίνα μέχρι την κορυφή του καταρτιού.** Το υλικό κατασκευής μπορεί να είναι το ξύλο, ο πολυεστέρας και τα υαλονήματα ή ανθρακονήματα εμποτισμένα με ρητίνες. **Ο χειρισμός τους γίνεται με τη χρήση μιας τηλεκατεύθυνσης που ελέγχει δυο μηχανισμούς σέρβο μέσα στο σκάφος έναν για το τιμόνι και ένα για τη σκότα των πανιών.** Στο κάθε σκάφος υπάρχουν συστήματα για το τριμάρισμα των πανιών, όπως ρυθμιζόμενος πρότονος, επίτονος και ξάρτια μέχρι cunningham, outhaul, boomvang και πολλά άλλα όπως σε ένα πραγματικό ιστιοπλοϊκό σκάφος. **Το μόνο που χρειάζεται για την πλεύση είναι το αεράκι και η ιστιοπλοϊκή γνώση του κυβερνήτη.**

Η αγωνιστική ραδιοϊστιοπλοΐα είναι **αναγνωρισμένη από τη Διεθνή Ιστιοπλοϊκή Ομοσπονδία (ISAF-World Sailing)** και υπάρχουν τέσσερις διαφορετικές κλάσεις σκαφών, τα **A class**, τα **Ten rater (10R)**,

τα **International One Meter (IOM)**, και τα **Marblehead (M)** τα οποία θεωρούνται η φόρμουλα 1 της ραδιοϊστιοπλοΐας. Οι αγώνες πραγματοποιούνται σε κλειστές θάλασσες ή λίμνες κοντά στη στεριά με διαδρομές όρτσα πρύμα βάση των Κανόνων Αγώνων Ιστιοπλοΐας (RRS) και των κανονισμών της κάθε κλάσης, όπως ακριβώς συμβαίνει και με τα σκάφη ανοικτής θάλασσας και τριγώνου. Υπάρχει μάλιστα ειδικό παράρτημα (Appendix E) στους Κανόνες Αγώνων Ιστιοπλοΐας που τροποποιεί κάποιες παραγράφους στα 'μέτρα' της ραδιοϊστιοπλοΐας. Ο αρμόδιος φορέας είναι η **Διεθνής Ένωση Ραδιοϊστιοπλοΐας (International Radio Sailing Association)**, παρακλάδι της ISAF παλαιότερα που ενώ τα τελευταία χρόνια έχει ανεξαρτητοποιηθεί βρίσκεται ακόμα υπό την εποπτεία της.

Στο εξωτερικό υπάρχει πολύ μεγάλη δραστηριότητα, με τα περισσότερα σκάφη να συγκεντρώνονται στην **Αμερική**, τη **Βραζιλία**, την **Αυστραλία**, τη **Νέα Ζηλανδία** και τις χώρες της Ευρώπης, με τη **Μεγάλη Βρετανία** να βρίσκεται στην πρώτη θέση της λίστας. **Εκτός από τους ετήσιους εθνικούς αγώνες, κάθε δυο ή τέσσερα χρόνια διοργανώνεται παγκόσμιο και ευρωπαϊκό πρωτάθλημα για την κάθε κλάση ξεχωριστά.**

Τα σκάφη IOM και Marblehead πρωταγωνιστούν στους αγώνες και τα προτιμούν οι κυβερνήτες τους για δυο τελειώς διαφορετικούς λόγους. Τα IOM έχουν τον πιο αυστηρό κανονισμό κλάσης, που δεν επιτρέπει τη χρήση carbon Kevlar ή άλλων εξωτικών υλικών για την κατασκευή της γάστρας και περιορίζει το μήκος της γάστρας, το βάρος του τιμονιού, της καρίνας και της οβίδας του έρματος, το συνολικό βάρος, την επιφάνεια του φλόκου και της μαϊστρας και το ύψος του άλμπουρου το οποίο πρέπει να είναι κατασκευασμένο από συγκεκριμένο κράμα αλουμινίου. Έτσι τα IOM πλησιάζουν πολύ τα one design και για τον λόγο αυτό προτιμούνται από τους φανατικούς του είδους. Σε αντίθεση με τα IOM ο κανονισμός





κλάσης για τα Marblehead είναι ο πιο ελεύθερος όλων των κλάσεων και ουσιαστικά περιορίζει μόνο το μήκος του σκάφους, το μήκος της καρίνας και την επιφάνεια των πανιών, αφήνοντας μεγάλο περιθώριο στους κατασκευαστές να 'παίξουν' με όλα τα υπόλοιπα. **Κάθε χρόνο κατασκευάζονται όλο και πιο γρήγορα σκάφη ακολουθώντας τις τελευταίες εξελίξεις της τεχνολογίας στον σχεδιασμό και τα υλικά κατασκευής.**

Στη χώρα μας η αγωνιστική ραδιοϊστιοπλοΐα έκανε την εμφάνισή της στις αρχές του 1980. Τα πρώτα σκάφη ήταν κλάσης Marblehead του σχεδίου Pirol και είχαν κατασκευαστεί από πολυεστέρα αφού εκείνη την εποχή τα εξωτικά υλικά ήταν σχεδόν άγνωστα και δυσεύρετα. Μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 90' πραγματοποιήθηκαν πολλοί αγώνες σε διάφορες περιοχές της Ελλάδας και κυρίως στον Σαρωνικό. Μάλιστα διοργανώθηκε και ένας αγώνας στην Ύδρα κατά τη διάρκεια παραμονής των ιστιοπλόων στο νησί ενώ συμμετείχαν στον ομώνυμο αγώνα ανοικτής θάλασσας. Από τότε και για τα επόμενα 15 χρόνια η αγωνιστική δραστηριότητα σχεδόν



σταμάτησε. **Το 2011 η Ελληνική Κοινότητα Ναυτομοντελιστών με το μεράκι των μελών της κατασκεύασε νέα εξελιγμένα σκάφη και έφερε και πάλι στο προσκήνιο την αγωνιστική Ραδιοϊστιοπλοΐα.**

Τα τελευταία 6 χρόνια η κοινότητα αυτή σε συνεργασία με ναυτικούς ομίλους και τοπικούς φορείς διοργανώνει κάθε χρόνο ετήσιο πρωτάθλημα και αγώνες κυπέλλου κυρίως για τα σκάφη IOM και Marblehead. Οι συμμετοχές σε κάθε αγώνα φτάνουν τις 15 με 20 και ο στόλος στο σύνολό του χρόνο με τον χρόνο αυξάνεται καθώς όλο και περισσότεροι ιστιοπλόοι ανοικτής θάλασσας και τρίγωνου ασχολούνται με τη ραδιοϊστιοπλοΐα. Δεν υπάρχει μεγαλύτερη ικανοποίηση και χαρά για έναν ιστιοπλόο από το να κατασκευάσει με τα ίδια του τα χέρια ένα σκάφος και με αυτό να κερδίσει αγώνες και πρωταθλήματα έστω και σε μικρογραφία.

Το πρωτάθλημα Marblehead για τη σεζόν 2016-2017 έχει ήδη ξεκινήσει με την ολοκλήρωση τριών αγώνων κυπέλλου που συνδιοργανώθηκαν και φιλοξενήθηκαν αντίστοιχα από το Κέντρο Πολιτισμού Ιδρύματος Σταύρος Νιάρχος, τον Ναυτικό Αθλητικό Όμιλο Περάματος και τον Ναυτικό Όμιλο Βουρκαρίου Σαλαμίνας. Μέχρι τον Μάιο είναι προγραμματισμένοι ακόμα πέντε αγώνες κυπέλλου ώστε να ολοκληρωθεί το πρωτάθλημα και να αναδειχθεί ο νικητής της γενικής κατάταξης για τη σεζόν.

Πρόγραμμα αγώνων 2016-2017

Ημ/νία	Τίτλος αγώνα	Διοργανωτής
16/10/16	1° Κύπελλο Marblehead ΚΠΣΝ	Κ.Π.Σ. Νιάρχος
20/11/16	2° Χειμερινό Κύπελλο Μ ΝΑΟΠ	Ν.Α.Ο Περάματος
18/12/16	2° Χειμερινό Κύπελλο Μ ΝΟΒΣ	Ν.Ο Βουρκαρίου Σαλαμίνας
22/01/17	2° Χειμερινό Κύπελλο Μ ΝΑΟΒ	Ν.Α.Ο. Βούλας
19/02/17	3° Χειμερινό Κύπελλο Μ ΝΑΟΠ	Ν.Α.Ο Περάματος
19/03/17	2° Ανοιξιάτικο Κύπελλο Μ ΝΟΒΣ	Ν.Ο Βουρκαρίου Σαλαμίνας
29/04/17	2° Flivos Marina cup	Μαρίνα Φλοίσβου
21/05/17	TBA	TBA



Οδηγίες για αστάρωμα - Πώς να βάψεις με αστάρια και υποστρώματα



- Η **JOTUN HELLAS** έχοντας μακρόχρονη εμπειρία και ηγετική θέση στην παγκόσμια αγορά των **ναυτιλιακών χρωμάτων**, μοιράζεται μαζί σας **τεχνικές συμβουλές για τη συντήρηση και τη φροντίδα του σκάφους** με κύριο γνώμονα τον σεβασμό στον άνθρωπο και το περιβάλλον. Η περίοδος συντήρησης πλησιάζει και το σκάφος σας αξίζει την προσοχή και την περιποίηση σας μιας και αποτελεί μέρος των ωραιότερων αναμνήσεων σας στη θάλασσα.
- Η βαφή του σκάφους ή η συντήρηση της βαφής του είναι μια διαδικασία που μπορεί να γίνει απλή αρκεί να ακολουθήσετε τις οδηγίες και τις χρήσιμες συμβουλές που θα μοιραστούμε μαζί σας και είστε έτοιμοι να πλεύσετε σε νέους ορίζοντες...



Το **αστάρι** είναι ένα προϊόν που σχεδιάστηκε για να παρέχει επικόλληση στο κατώτερο στρώμα που πρόκειται να βαφτεί, ενώ το υπόστρωμα αποτελεί ένα συνδετικό στρώμα μεταξύ του ασταριού και των στρώσεων φινιρίσματος (είτε πρόκειται για υφαλόχρωμα είτε για βαφή φινιρίσματος).

Το επιτυχημένο τελείωμα της βαφής είναι αποτέλεσμα της προσεκτικής προετοιμασίας της επιφάνειας.

1. Προετοιμασία

Πριν ξεκινήσετε οποιαδήποτε εργασία, πρέπει να προστατευτεί η ίσαλος γραμμή καθώς και οποιαδήποτε περιοχή δεν θα βαφτεί. Αυτό μπορεί να γίνει με τη χρήση ανθεκτικής στο νερό πλαστικής ταινίας.

2. Προστασία

Είναι επίσης σημαντικό να προστατευτείτε φορώντας κατάλληλη φόρμα, γάντια, γυαλιά και μάσκα. Ακολουθήστε με τις οδηγίες ασφαλείας στις ετικέτες και σε αυτές που αναφέρονται τα τεχνικά δελτία.

3. Ανάμειξη

Είναι πολύ σημαντική η ανάμειξη της βαφής ειδικότερα όταν είναι δύο συστατικών χρώμα.





Διαφορετικά δεν θα στεγνώσουν σωστά και δεν θα επιτευχθεί η αναμενόμενη προστασία. Ενδέχεται να εμφανιστούν επίσης προβλήματα πρόσφυσης με τα επόμενα στρώματα βαφής. Για δοχεία έως τρία λίτρα, χρησιμοποιήστε ένα ξύλινο / μεταλλικό αναδευτήρα, για περισσότερα λίτρα μπορούν να χρησιμοποιηθεί ένας μηχανικός αναδευτήρας. Ο αναδευτήρας θα πρέπει να είναι εντελώς καθαρός να αποφεύγεται η μόλυνση της βαφής.

4. Προετοιμασία επιφάνειας

Είναι απολύτως απαραίτητο τα χρώματα να εφαρμοστούν πάνω σε εντελώς καθαρές επιφάνειες ώστε να ενισχυθεί η πρόσφυση.

Βασικά βήματα που ακολουθούμε είναι:

- Πλύνετε με τρεχούμενο νερό για να απομακρύνουμε τη σκόνη, άλατα και άλλες ακαθαρσίες. Αν υπάρχει γράσο ή λάδι χρειάζεται η επιφάνεια να απολιπανθεί.
- Λειάνετε την επιφάνεια με γυαλόχαρτο (P150-P180) μεσαίου πάχους για επιφάνειες από υαλόνημα και ακόμα τραχύτερο χαρτί για ξύλινες επιφάνειες. Σε υποστρώματα κάλυβα, η στίλβωση είναι η καταλληλότερη μέθοδος, αλλά όταν δεν είναι δυνατή, αποσιλπνώστε την επιφάνεια με πολύ τραχύ χαρτί ή οποιαδήποτε άλλη μηχανική μέθοδο. Πρέπει να αποφεύγεται το γυάλισμα των μετάλλων καθώς μια τέτοια ενέργεια δημιουργεί πρόβλημα στην πρόσφυση.
- Εφαρμόστε τις απαραίτητες στρώσεις ασταριού.
- Τέλος, εφαρμόστε τη βαφή φινιρίσματος ή το υφαλόχρωμα.

5. Εργαλεία εφαρμογής

Ρολό: Συνιστάται ένα μεσαίο ή μικρό μέγεθος ρολό από μοχέρ, ανθεκτικό στα διαλυτικά Ένα ρολό αφρού μπορεί να χρησιμοποιηθεί αλλά σε αυτήν την περίπτωση θα υπάρχει ο κίνδυνος εγκλωβισμού και θα χρειαστεί πρόσθετο πέρασμα με πινέλο για την αφαίρεση αέρα.

Πινέλο: Για μικρές περιοχές ή για εργασίες ρετουσαρίσματος θα πρέπει επίσης να είναι ανθεκτικό σε διαλυτικά. Είναι σημαντικό να χρησιμοποιήσετε ένα καλό πινέλο ποιότητας ώστε να μην απολέσει ίνες κατά τη διάρκεια της βαφής πάνω στην επιφάνεια.



Σπρέι: Ο ψεκασμός χωρίς αέρα είναι η καλύτερη μέθοδος για την εφαρμογή ασταριού, λόγω των ιδιοτήτων καλύτερης διαβροχής που διαθέτει, του σχηματισμού λεπτού στρώματος και του πάχους που εφαρμόζεται χωρίς αραίωση κλπ. Εναλλακτικά μπορεί να χρησιμοποιηθεί επίσης συμβατικό σπρέι αλλά θα χρειαστούν περισσότερες στρώσεις για να επιτευχθεί το καθορισμένο πάχος στρώματος και η καθορισμένη προστασία.

6. Εφαρμογή

Εφαρμόστε τις απαραίτητες στρώσεις βαφής. Αποφύγετε να βάψετε υπό αντίξοες συνθήκες όπως ισχυρός άνεμος, υψηλή ηλιοφάνεια/θερμότητα (ειδικά το μεσημέρι, καλοκαίρι), χαμηλές θερμοκρασίες, υψηλή υγρασία ή βροχή. Δεν συνιστάται η προσθήκη διαλυτικών καθώς μειώνουν το πάχος της στρώσης βαφής και υπάρχει κίνδυνος παραμόρφωσης, πιτσιλιές κ.α.

Σε περίπτωση όμως που θα βάψετε σε δυνατό άνεμο ή υψηλές θερμοκρασίες, μπορείτε να προσθέσετε 5% έως 10% (μέγιστο) διαλύτικο. Διαβάστε προσεκτικά τα αντίστοιχα τεχνικά δελτία πριν τα χρησιμοποιήσετε.

Τα **αστάρια** της **Jotun** και τα υποστρώματα θα εξασφαλίσουν την τέλεια πρόσφυση για τη βαφή φινιρίσματος. Το κλειδί είναι η σωστή χρήση των συστημάτων βαφής της Jotun. Για **περισσότερες πληροφορίες** σχετικά με τα προτεινόμενα συστήματα βαφής στο www.jotun.gr

Ο απολογισμός του 2016

φέρνει αισιοδοξία για το 2017

Όταν μια πολύ δύσκολη χρονιά όπως αυτή που μόλις έφυγε, με πολλά οικονομικά βάρη που προκύπτουν από τις πολυάριθμες και σημαντικές αγωνιστικές υποχρεώσεις, ολοκληρώνεται με την **κατάκτηση 28 μεταλλίων** αλλά **και σπουδαίων εμφανίσεων σε πολύ υψηλό επίπεδο** δεν μπορεί παρά να χαρακτηριστεί επιτυχημένη.

Η ελληνική κωπηλασία για μια ακόμη αγωνιστική σεζόν κράτησε ψηλά τη γαλανόλευκη και απέδειξε ότι διαθέτει και παρόν αλλά κυρίως μέλλον χάρις τη μεθοδική, άοκνη και επίπονη δουλειά που κάνουν αθλητές, προπονητές, συνεργάτες και διοίκηση.

Το 2016 ήταν ολυμπιακή χρονιά αλλά παράλληλα και μια χρονιά με πολλές οικονομικές δυσκολίες, όπως αυτές που βιώνει η χώρα μας οι οποίες δεν επέτρεψαν να ολοκληρωθεί όπως όλοι θα ήθελαν και είχαν σχεδιάσει η προετοιμασία για τα μεγάλα διεθνή ραντεβού.

Παρ' όλα αυτά τα γαλανόλευκα κουπιά αγωνίστηκαν σε δυο τελικούς Ολυμπιακών Αγώνων κατέκτησαν τέσσερα μετάλλια σε παγκόσμια πρωταθλήματα, ένα σε παγκόσμιο κύπελλο, δυο σε ευρωπαϊκά πρωταθλήματα και 21 σε βαλκανικούς αγώνες που μάλιστα φιλοξενήθηκαν στην Καστοριά.

Στις εσωτερικές διοργανώσεις και στις δυο φάσεις του πανελληνίου πρωταθλήματος ο ΝΟ Ιωαννίνων αναδείχθηκε για μια ακόμη χρονιά πρωταθλήτης Ελλάδας, έγιναν όμως σπουδαίες μάχες και με τον ΝΟ Θεσσαλονίκης που αναδείχθηκε πολυνίκης για φέτος ενώ το επίπεδο του συναγωνισμού τόσο σε Σχοινιά όσο και Παμβώτιδα λίμνη ικανοποίησε και τον πιο απαιτητικό φίλο της κωπηλασίας.

Πιο αναλυτικά οι επιτυχίες των αθλητών μας στις διεθνείς διοργανώσεις:

ΟΛΥΜΠΙΑΚΟΙ ΑΓΩΝΕΣ ΡΙΟ 2016

Μια ανάσα από το βάθρο έφτασε το διπλό σκιφ των γυναικών με τις **Κατερίνα Νικολαΐδου** και **Σοφία Ασουμανάκη**. Τα δυο κορίτσια, αν και πολύ νέο πλήρωμα, με λίγες κούρσες υψηλού επιπέδου στα χέρια τους, αντιμετώπισαν ως ίσες προς ίσες πολύ έμπειρες αντιπάλους και τερμάτισαν στην 4η θέση του τελικού.

Πολύ μεγάλη έκπληξη από την τετράκωπο άνευ ελ βαρών των ανδρών όπου οι **Σπύρος Γιάνναρος – Παναγιώτης Μαγδανής – Στέφανος Ντούσκος – Γιάννης Πέτρου** αν και ταξίδεψαν την τελευταία στιγμή στο Ρίο χωρίς πλήρη προετοιμασία κατάφεραν να προκριθούν στον μεγάλο τελικό και να κατακτήσουν την 6η θέση στην κορυφαία διοργάνωση του πλανήτη.



νωση του πλανήτη.

Ένας λάθος υπολογισμός στον ημιτελικό άφησε εκτός τελικού τη βαριά τετράκωπο των ανδρών με τους **Γιάννη Χρήστου – Γιώργο Τζιάλλη – Γιάννη Τσίλη – Διονύση Αγγελόπουλο** που έδειξαν τις δυνατότητές τους στον μικρό τελικό καταλαμβάνοντας τη 2η θέση και την 8η στη γενική.

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑ ΜΗ ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΑΓΩΝΙΣΜΑΤΩΝ ΑΝΔΡΩΝ – ΓΥΝΑΙΚΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΩ ΤΩΝ 23 ΚΑΙ ΕΦΗΒΩΝ-ΝΕΑΝΙΔΩΝ

Τέσσερα μετάλλια ήταν ο απολογισμός της ελληνικής ομάδας στο παγκόσμιο πρωτάθλημα του Ρότερνταμ που πραγματοποιήθηκε λίγες μέρες μετά το τέλος των Ολυμπιακών Αγώνων.

Το χρυσό κατέκτησε η δίκωπος άνευ των εφήβων με τους **Νίνο Νικολαΐδη – Γιάννη Καλανδαρίδη** σημειώνοντας μάλιστα και νέο παγκόσμιο ρεκόρ με χρόνο 6.32:51 μετά από δέκα χρόνια. Ήταν το δεύτερο χρυσό που κατέκτησε το συγκεκριμένο πλήρωμα το 2016 αφού είχε ανέβει στο βάθρο και στο ευρωπαϊκό εφήβων.

Ασημένιο μετάλλιο στο Ρότερνταμ κατέκτησαν η δίκωπος άνευ ανδρών κάτω των 23 με τους **Στέφανο Ντούσκο – Γιάννη Πέτρου** καθώς και το διπλό σκιφ νεανίδων με τις Αναστασία Βόντζου-Αννέτα Κυρίδου. Και για τα δυο κορίτσια ήταν το δεύτερο ασημένιο μέσα στη χρονιά μετά από εκείνο στο ευρωπαϊκό νεανίδων.

Τέλος το χάλκινο στο παγκόσμιο του Ρότερνταμ το χάρισε στην Ελλάδα το τετραπλό σκιφ ελ βαρών με τους **Παναγιώτη Μαγδανή – Γιώργο Κόνσολα – Σπύρο Γιάνναρο – Λευτέρη Κόνσολα**.

2^ο ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΚΥΠΕΛΛΟ ΑΝΔΡΩΝ - ΓΥΝΑΙΚΩΝ

Στη Λουκέρνη και στο πλαίσιο της προετοιμασίας τους για το Ρίο το διπλό σκιφ των γυναικών με τις **Κατερίνα Νικολαΐδου** και **Σοφία Ασουμανάκη** κατέκτησε τη 2η θέση και το ασημένιο μετάλλιο.



Η τετράκωπος άνευ με τους **Χρήστου – Τσίλη – Τζιάλλα – Αγγελόπουλο** πήρε την 6η θέση στον μεγάλο τελικό.



ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑ ΑΝΔΡΩΝ - ΓΥΝΑΙΚΩΝ

Χωρίς μετάλλιο για τα ελληνικά χρώματα ολοκληρώθηκε το ευρωπαϊκό πρωτάθλημα ανδρών-γυναικών στο Βρανδεμβούργο της Γερμανίας. Η χώρα μας εκπροσωπήθηκε από τα δυο ολυμπιακά πληρώματα (μέχρι εκείνη την ημερομηνία δεν είχε προκύψει η πρόκριση της ελαφριάς τετρακώπου) με την τετράκωπο άνευ τη βαριά και τους Χρήστου-

Τσίλη-Τζιάλλα-Αγγελόπουλο να καταλαμβάνει την 5η θέση και το διπλό σκιφ των γυναικών και τις Νικολαΐδου-Ασουμανάκη να κατακτούν την 1η στον μικρό τελικό.

ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑ ΕΦΗΒΩΝ-ΝΕΑΝΙΔΩΝ

Στο Τρακί της Λιθουανίας αναδείχθηκαν δυο σπουδαία ελληνικά πληρώματα που κέρδισαν τις εντυπώσεις το 2016. Ο λόγος για τη δίκωπο άνευ των εφήβων και τους **Νίνο Νικολαΐδη** και **Γιάννη Καλανδαρίδη** που κατέκτησαν το χρυσό μετάλλιο κι έγινε η πρώτη ελληνική βάρκα στο συγκεκριμένο αγώνισμα που κατακτά χρυσό. Αργότερα το ελληνικό δίδυμο κατέκτησε το χρυσό και στο παγκόσμιο πρωτάθλημα.



Σημαντική επιτυχία πέτυχαν επίσης και τα κορίτσια του διπλού σκιφ **Αννέτα Κυρίδου** και **Αναστασία Βόντζου** που ανέβηκαν στο δεύτερο σκαλί του βάθρου κατακτώντας το ασημένιο μετάλλιο. Οι δυο ελληνίδες κωπηλάτριες κατέκτησαν το αργυρό και στο παγκόσμιο του Ρότερνταμ.

ΒΑΛΚΑΝΙΚΟ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑ

Ήταν η σειρά της Ελλάδας, το 2016, να φιλοξενήσει το βαλκανικό πρωτάθλημα που αφορά στις κατηγορίες εφήβων-νεανίδων και παίδων-κορασίδων και η Καστοριά αποδείχθηκε για μια ακόμη φορά σπουδαία οικοδέσποινα.

Γι αυτό και οι Έλληνες αθλητές φρόντισαν να την αποζημιώσουν, μαζί με όσους βρέθηκαν στην όμορφη πόλη για να παρακολουθήσουν τους αγώνες. Έτσι κατέκτησαν 21 συνολικά μετάλλια εκ των οποίων 7 χρυσά, 10 ασημένια και 4 χάλκινα χαρίζοντας στη χώρα μας τη 2η θέση στη γενική βαθμολογία πίσω από τη Ρουμανία, ενώ παράλληλα έδειξαν έτοιμα για να πετύχουν ακόμη μεγαλύτερους στόχους στο μέλλον.

Αντίο στο 2016 με προπονητικές συναντήσεις ανάπτυξης σε τρεις πόλεις



Λίγες ώρες πριν μας αποχαιρετήσει το 2016 και η 'δεξαμενή ταλέντων' της κωπηλασίας 'πλημμύρισε' σε τρεις διαφορετικές πόλεις της Ελλάδας.

Στις **28 και 29 Δεκεμβρίου** πραγματοποιήθηκαν **μονοήμερες προπονητικές συναντήσεις** στην **Αθήνα** (ΕΝΟΑ) και στην **Ηγουμενίτσα** (ΔΝΟΗ) ενώ στη **Θεσσαλονίκη** (ΟΦΘ και ΝΟΘ) πραγματοποιήθηκε **διήμερη προπονητική συνάντηση που αφορούσε αθλητές-αθλήτριες γεννημένους το 2003-2004**.

Πιο αναλυτικά στην **Ηγουμενίτσα** στις 28 Δεκεμβρίου στις εγκαταστάσεις του ΔΝΟΗ με τον προπονητή ανάπτυξης **Απόστολο Γκουντούλα** συμμετείχαν **19 αθλητές-αθλήτριες από τρία σωματεία** (ΝΟΙ-ΝΑΟΚ-ΔΝΟΗ).

Στην **Αθήνα** στις 29 Δεκεμβρίου με την προπονήτρια Ανάπτυξης Ελευθερία Αξιώτη στις εγκαταστάσεις του ΕΝΟΑ συμμετείχαν **12 αθλητές-αθλήτριες από πέντε σωματεία** (ΕΝΟΑ-ΝΑΣ-ΟΕ-ΝΑΟΣ-ΚΟΕ) και στη **Θεσσαλονίκη** (28 και 29) έγινε η **διήμερη προπονητική συνάντηση** στις εγκαταστάσεις του ΟΦΘ την πρώτη μέρα και του ΝΟΘ τη δεύτερη με την υπεύθυνη προπονήτρια ανάπτυξης Δήμητρα Γιαννιού. Εκεί συμμετείχαν **35 αθλητές-αθλήτριες από εννέα σωματεία** (ΝΟΚΑΤ-ΝΟΓ-ΝΟΒΑ-ΟΕΑΝΑΒ-ΟΦΘ-ΙΟΘ-ΝΑΟΚΘ-ΔΗΜΗΤΡΙΑΣ και ΝΟΘ).

Ένα μεγάλο ευχαριστώ στο "Ερρίκος Ντυνάν"

Η **διοίκηση της Ελληνικής Κωπηλατικής Ομοσπονδίας** αισθάνεται την υποχρέωση να **ευχαριστήσει θερμά** το **"Ερρίκος Ντυνάν"** και συγκεκριμένα τους γιατρούς και το προσωπικό της **Β' Καρδιολογικής κλινικής του νοσοκομείου** που για άλλη μια χρονιά πραγματοποίησαν τον καρδιολογικό έλεγχο των εθνικών ομάδων κωπηλασίας όλων των κατηγοριών.

Και φέτος η φιλοξενία στους αθλητές μας από το επιστημονικό προσωπικό του νοσοκομείου ήταν κάτι παραπάνω από υποδειγματική. **Σας ευχαριστούμε και σας ευχόμαστε ολόψυχα καλή χρονιά.**





Τα Νέα Volvo S90 και V90 στην Ελλάδα



Το Νέο Volvo S90 σηματοδοτεί την εντυπωσιακή είσοδο των Σουηδών σε μία κατ' εξοχήν κατηγορία μοντέλων κύρους, αυτή των μεγάλων premium σεντάν. Αντίστοιχα, με το Νέο Volvo V90 οι Σουηδοί ανεβάζουν την κατηγορία των luxury wagons σε νέα επίπεδα, θέτοντας νέα standards στο τομέα της αισθητικής, των υλικών και του φινιρίσματος, χωρίς να κάνουν τον παραμικρό συμβιβασμό όσον αφορά την πρακτικότητα, που αποτελεί σήμα κατατεθέν κάθε wagon μοντέλου.

Τα δύο μοντέλα ήρθαν να συμπληρώσουν τη Σειρά 90. Όπως το XC90, το μεγάλο 7θέσιο SUV της μάρκας που σημειώνει εξαιρετική εμπορική επιτυχία, έτσι και αυτά βασίζονται στη ολοκαίνουργια Μεταβλητή Αρχιτεκτονική Προϊόντος που έχει σχεδιάσει και εξελίξει η Volvo Cars. Πρόκειται για την προηγμένη σπονδυλωτή προϊόντική πλατφόρμα η οποία θα χρησιμοποιηθεί ως βάση για όλα τα μελλοντικά μεγάλα μοντέλα στις σειρές 60 και 90.

Τόσο εξωτερικά όσο και στο εσωτερικό, έχουν την ίδια οπτική ταυτότητα με το XC90, που έχει εντυπωσιάσει τόσο τους ειδικούς όσο και το κοινό. Πρόκειται για την ίδια σχεδιαστική φιλοσοφία που χάρισε στη Volvo Cars το πολύ σημαντικό βραβείο "Brand Design Language Award 2016" από την επιτροπή Car Design Award, ως αναγνώριση της Volvo για τη συνεισφορά της στο σύγχρονο αυτοκινητικό design.

Ημι-αυτόνομη οδήγηση

Αυτό που πραγματικά κάνει όλη τη Σειρά 90 να ξεχωρίζει στην αυτοκινητοβιομηχανία, είναι ότι διαθέτει στο βασικό εξοπλισμό ένα σύνολο συστημάτων ενεργητικής και παθητικής ασφάλειας που προσδίδουν στα XC90, S90 και V90 χαρακτηριστικά ημι-αυτόνομης οδήγησης. Το Pilot Assist είναι ένα σύστημα ενεργητικής ασφάλειας, βελτιστοποιημένο για κυκλοφορία στον αυτοκινητόδρομο, που στόχο έχει να κάνει την οδήγηση πιο εύκολη. Με την ενεργοποίηση του Pilot Assist από τον οδηγό, με επιλογή στα αριστερά του τιμονιού, το αυτοκίνητο επιταχύνει, επιβραδύνει και στρίβει παραμένοντας στη λωρίδα κυκλοφορίας του, για περιορισμένο χρονικό διάστημα και μέχρι ταχύτητα 130 χλμ./ώρα, χωρίς να είναι απαραίτητη η ύπαρξη προπορευόμενου οχήματος. Η λειτουργία του Pilot Assist έχει επικουρικό χαρακτήρα, αν διαγνωσθεί ότι ο οδηγός δεν κάνει κάποια – έστω απειροελάχιστη – κίνηση ή διόρθωση στο τιμόνι για χρονικό διάστημα που ανάλογα με την ταχύτητα κυμαίνεται από 12-15 δευτερόλεπτα, τότε το Pilot Assist απενεργοποιείται. Εξυπακούεται ότι ο οδηγός τόσο ουσιαστικά (ελέγχοντας το σύστημα) όσο και νομικά είναι αυτός που ανά πάσα στιγμή έχει τον έλεγχο του αυτοκινήτου.

Για **περισσότερες πληροφορίες** επικοινωνήστε με τη Volvo Car Hellas.



Το Χριστουγεννιάτικο πάρτυ της σχολής του ΠΟΙΑΘ και η απονομή των φθινοπωρινών σειρών



Την **Παρασκευή 16 Δεκεμβρίου** του 2016 έγιναν, στην αίθουσα Αιγαίου του ΠΟΙΑΘ, οι **απονομές των πτυχίων ιστιοπλοΐας των φθινοπωρινών σειρών**.

Τα πτυχία απένειμαν ο Δήμαρχος του Πειραιά Κύριος **Ιωάννης Μώραλης**, ο πρόεδρος του ΠΟΙΑΘ κύριος **Ιωάννης Μαραγκουδάκης** και οι εκπαιδευτές της Σχολής.

Ακολούθησε το καθιερωμένο Χριστουγεννιάτικο πάρτυ.

Στις φωτογραφίες στιγμιότυπα από την εκδήλωση.





Τον Ι.Κ. θα τον βρείτε στα εξής σημεία

Magic Marine

Μεγάλου Αλεξάνδρου 8, Πειραιάς

Team 1

Ακτή Κουμουνδούρου, Μικρολίμανο

Perga

Αθ. Παπαναστασίου 85, Μικρολίμανο

Pelagos

Λ. Ποσειδώνος 19 Άλιμος

Skordilis S.A

Λ. Ποσειδώνος 10 Άλιμος

Tecrep Marine

Ακτή Τρ. Μουτσοπούλου 36, Πειραιάς

Λ. Ελευθερίας (Αθήμιου) 16 Άλιμος

SAILINGSHOP

Λ. Παπαναστασίου 97-ΚΑΣΤΕΛΛΑ

Π. Τσαλδάρη 22-ΜΕΛΙΣΣΙΑ

Marina stores

Γούναρη 3 Πειραιάς

ΝΑΥΤΙΛΟΣ ΕΠΕ

Ακτή Μουτσοπούλου 36, Πειραιάς

VMG

Ακτή Κουμουνδούρου, Μικρολίμανο



Ιστιοπλοϊκός Κόσμος

Ψηφιακή έκδοση: www.istioploikoskosmos.gr

Διμηνιαία Έκδοση

Πανελλήνιος Όμιλος Ιστιοπλοΐας Ανοικτής Θαλάσσης

· Βραβείο Ακαδημίας Αθηνών 2013 ·

www.horc.gr

φωτογραφία εξωφύλλου:

"Επέτειος 30 χρόνων του περιοδικού Ιστιοπλοϊκός Κόσμος"

Ιδιοκτήτης

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΟΜΙΛΟΣ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

Ακτή Δηλαβέρη 3, 18533 Πειραιάς

Τ. 2104123357, 2104113201

Φ. 2104227038 • www.horc.gr

Εκδότης

Ιωάννης Μαραγκουδάκης

Σ' αυτό το τεύχος συνεργάστηκαν

Ιωάννης Μαραγκουδάκης, Παναγιώτης Δημητρακόπουλος,

Κωνσταντίνος Τριγκώνης, Μάνος Ν. Ρούδας,

Δημήτρης Τσελίκας, Σπυριδούλα-Τριδα Σπανέα,

Αλέξης Χαραλαμπίδης, Μάνου Ε. Βερνίκου,

Δημήτρης Τσασπέλλας, Jotun Hellas, Νίκος Γκομώλης

Φωτογραφίες

Πάνος Δημητρακόπουλος,

Νίκος Αλευρομύτης / www.alen.gr, Γιώργος Αλευρομύτης,

Laura Carrau / World Sailing,

Νίκος Πάντης, Robert Hajduk / RS:X Youth Worlds 2016,

Αννίκα Μπαρμπαρίγου, Jotun Hellas,

Νίκος Ζάγκας / www.zagas.eu,

αρχείο "paralos - events & design", Αρχείο

Διεύθυνση Πωλήσεων

Πάνος Δημητρακόπουλος

Υπεύθυνος σύμφωνα με τον νόμο

Ιωάννης Μαραγκουδάκης

Σχεδιασμός εντύπου / επιμέλεια έκδοσης

PARALOS - events & design

Τ. 210 9680820

www.paralos.gr • email: info@paralos.gr

CTP - Εκτύπωση

ARIAGRAF & ΣΙΑ ΟΕ

Γραφικές Τέχνες

Νέα Ζωή - Ασηρόπυργος

Τ: 210-5593720

ΠΟΙΑΘ ΣΧΟΛΗ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ



ταξιδέψτε
τις θάλασσες
μαζί μας!



Η μόνη σχολή με πάνω από **55 χρόνια εμπειρίας** στην υπεύθυνη διάδοση του αθλήματος της Ιστιοπλοΐας Ανοικτής Θαλάσσης στην Ελλάδα με **περισσότερους από 30.000 απόφοιτους**.

Π.Ο.Ι.Α.Θ. - Πανελλήνιος Όμιλος Ιστιοπλοΐας Ανοικτής Θαλάσσης
Ακτή Δηλαβέρη 3, Μικρολίμανο 185 33 Πειραιάς
Τηλ.: 210 4123357 & 4113201, fax: 210 4227038, email: info@horc.gr, www.horc.edu.gr

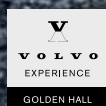


ΔΥΝΑΜΗ ΧΩΡΙΣ ΑΝΤΙΠΑΛΟ. ΝΕΑ VOLVO S90 ΚΑΙ V90.

Σχεδιασμένα για να ξεχωρίζουν, τα νέα S90 και V90 προσφέρουν στον οδηγό μία αξεπέραστη εμπειρία οδήγησης. Με τετρακίνηση και πανίσχυρους διλίτρους κινητήρες, diesel 240 hp, βενζίνης 334 hp και τον κορυφαίο plug-in hybrid με 421 hp, για συναρπαστικές επιδόσεις.

Η οθόνη αφής 9" είναι το κέντρο ελέγχου του καινοτόμου συστήματος Sensus, που συνδέει το Volvo σας με τον κόσμο της πληροφορίας και της ψυχαγωγίας, απλά και διαισθητικά, όπως ένα tablet. Το πρωτοποριακό σύστημα αυτόνομης οδήγησης Pilot Assist, που διατηρεί το αυτοκίνητο στη λωρίδα κυκλοφορίας ακόμα και στις στροφές, και τα πιο προηγμένα συστήματα ασφαλείας στο βασικό εξοπλισμό των νέων S90 και V90 φροντίζουν συνεχώς για την ασφάλειά σας μέρα-νύχτα, για να μπορείτε εσείς να απολαμβάνετε την οδήγηση κάθε στιγμή.

Innovation made by Sweden.



Κλείστε το test drive σας στους Επίσημους Διανομείς Volvo και στο Golden Hall

VolvoGreece **VOLVOCARS.GR**

Volvo S90 D4-T6: Εκπομπές CO₂ g/km: 116-165, κατανάλωση l/100km: εντός πόλης: 5,9-9,5 εκτός πόλης: 3,9-5,9 μικτός κύκλος: 4,4-7,2
Volvo V90 D4-T6: Εκπομπές CO₂ g/km: 119-169, κατανάλωση l/100km: εντός πόλης: 5,2-9,6 εκτός πόλης: 4,1-6,1 μικτός κύκλος: 4,5-7,4

Volvo Line: 800 100 7505