

Ιστιοπλοϊκός κόσμος

ΔΡΧ. 500

ΕΚΔΟΣΗ ΤΟΥ ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ
ΑΠΡΙΛΙΟΣ - ΜΑΪΟΣ - ΙΟΥΝΙΟΣ 1992 - ΤΕΥΧΟΣ 18





ΘΑ ΤΑ ΒΡΕΙΤΕ ΣΕ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΟΠΤΙΚΩΝ



ΤΩΡΑ, ΜΕΓΑΛΗ ΠΟΙΚΙΛΙΑ ΑΠΟ ΚΡΥΣΤΑΛΛΑ VUARNET

ΜΗΝΑΣ ΚΟΚΚΟΡΗ & ΣΙΑ Ο.Ε. • ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ-ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ • ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ 56 (Μέγαρο Ερυής-Βος δρ.- Γραφείο 13) • 106 78 ΑΘΗΝΑ • ΤΗΛ.: (01) 3615018
ΧΑΡΟΚΟΠΟΥ 39 • 176 71 ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΑΘΗΝΑ • ΤΗΛ.: (01) 9511876 - 9517924 • FAX: (01) 9525695

SPORTSWEAR ~ SKI WEAR ~ SUNGLASSES ~ COSMETICS



ΙΣΤΟΠΛΟΪΚΟΣ ΚΟΣΜΟΣ
Το περιοδικό των μελών του Π.Ο.Ι.Α.Θ.
Τριμηνιαία έκδοση

ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ

Πανελλήνιος Όμιλος Ιστοπλοΐας
Ανοικτής Θάλασσης
Ακτή Καιρουνδούρου 22
Μετρό Λιμάνιο
185 35 Πειραιός
τηλ. 412 3357 & 412 2352 (Fax)

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΕΚΔΟΣΗΣ

ΠΑΡΑΜΟΣ Ε.Ε.

Αγύπτου 64, 165 62, Τερψίθεο Γλυφάδας
τηλ. 961 3253

ΕΚΔΟΤΗΣ

Παναγιώτης Κριεζής

ΥΠΕΥΘΥΝΟΙ ΕΚΔΟΣΗΣ & ΔΙΑΦΗΜΙΣΕΩΝ
Αν. & Παν. Δημητρακόπουλος

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΥΔΗΣ
Τέρρα Ραιών

ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ

Κ. Γιάκοβας

Δ. Διακούμηδος

Π. Κριεζής

Δ. Μονικός Γαβαλά

Π. Στρούζας

Ν. Σφακανάκης

Τ. Χρονόκος

ΚΑΛΛΙΤΕΧΝΙΚΗ ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ
Μιχάλη Γερανοπούλου

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ

SailBank - Πόρος
Συνεργάτες

ΦΩΤΟΣΤΟΙΧΕΙΟΘΕΣΙΑ
Tyronegraphen Hellas

ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΙ

Β. Βαγιατζής

MONTAZ

Α. Μεντάνης

ΕΚΤΥΠΩΣΗ

INTERPRINT A.E.

**Αναγνώστες και φίλοι
του Ιστοπλοϊκού Κόσμου**

Το περιοδικό αυτό είναι δικό σας, δημόσιο γιατί
το διαβάζετε, αλλά δεν μπορείτε και να γράφετε.
Η συντακτική απόρρηψη του περιοδικού σας προσκαλεί
και σας παρακαλεί να στήλευτε τις συνέργειες σας.

"Έτοι με γνωριστούρις καλύτερο, φέρω
από τον Ιστοπλοϊκό Κόσμο δεν κινδύνευαν,
περά μόνον η φίλων μεταξύ μας και η αγάπη δίπλα μας
για την ιστοπλοΐα ανοικτής θάλασσας."

Το περιοδικό αποστέλλεται δωρεάν

Απόφεις, γυναίκες και εκπρόσωποι που τυχόν εκφράζονται
σε κάτιμενα συνεργατών του περιοδικού, δεν αποδούν
καπ' ανύκη εκάλεις του Ομίλου ή της συντακτικής επι-
τροπής του περιοδικού.

Για αποστολή δρόμων, επιτοπέλια & φωτογραφίων
Διεύθυνση: Τεχ. Θυρίδο 70 224
166 10 Γλυφάδα

Φωτογραφία Εμμανούελου:
Προετοιμασία για τοίρα του μπολονιού
στο σκάφος Rosa dei Venti.

Φωτογραφία Τεύχους: Biku Στεφανίδης
Όρθρα: Maui - Hawaii
Μηχανή: Nikon 801 S
Film: Fuji Velvia 50asa

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

2. Φωτογραφία Τεύχους

3. Μ' ανοικτά Πανιά

4. Γεγονότα

7. Αφιέρωμα στην 29η Δ.Ι.Ε.Α.

10. Ράλλυ Αιγαίου: Τα Νησιά

20. Μετεωρολογία

22. Ευθυμογράφημα

23. Ρεπορτάζ Άγοράς

24. Εποκευές: Μην πας «ξυπόληπτος» στο Ράλλυ

25. Πρόγραμμα Αγώνων

28. Ιστορία του πλοίου και του Ιστοφόρου

30. Αποτελέσματα Αγώνων

32. Το Κοντραμπάντο της Προσφυγιάς

33. Αγώνας Δίψας 1992

34. Πανελλήνιο Πρωτάθλημα IOR - IMS

36. 25η Ολυμπιάδα

38. America's Cup

42. Συντήρηση Σκάφους: Από Αύγουστο Χειμώνα...

45. Τα Νέα του Ομίλου μας

48. Ιστοπλοϊκά Χαμόγελα



CARTHAGINIAN



M' Ανοικτά πανιά

Ο Πανελλήνιος Όμιλος Ισποπλοΐας Ανοικτής Θαλάσσης στην επιθυμία του να μετάσχει στον παγκόσμιο εορτασμό της επετείου των 500 χρόνων από της ανακαλύψεως της Αμερικής υπό του Χριστόφορου Κολόμβου και να τυμπάσει ένα ιστορικό ναυτικό άθλο, απεφάσισε να συμπεριλάβει στην εφετινή διαδρομή της Διεθνούς Ισποπλοϊκής Εβδομάδος Αιγαίου (Ράλλυ Αιγαίου) την νήσο Χίο.

Ως γνωστόν τη Ελληνική νήσος είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με το ναυτικό αυτό κατόρθωμα. Ως έχει αποδειχθεί από πολλές παρουσιάσεις σε διεθνή συνέδρια, ο Κολόμβος σε πλικία 21 ετών πραγματοποίησε το πρώτο μεγάλο ταξίδι του στην νήσο Χίο την οποία τότε ήταν αποικία των Γενουατών. Κατά την παραμονή του στην νήσο εμαγεύθη από τα αρώματα της Χίου, που θεωρούνται προπύργιο της Ανατολίς (μαστίχα, ρύγανη, θυμάρι, φασοκομπλιά) και ενεπνεύσθη το ταξίδι του στην Ανατολή, ταξιδεύοντας όμως όλο δυτικά. Εμελέτησε εκεί όλα τα ναυπλιακά βοτηθήματα που υπήρχαν και πήλθε σε επαφή με τους πιο αξιόλογους ναυτικούς της εποχής εκείνης για να προετοιμάσει το ταξίδι του.

Να σημειωθεί ότι τη Χίο την εποχή εκείνη μέγα ναυτικό κέντρο. Μερικά χρόνια αργότερα ο Κολόμβος φθάνοντας στον Νέο Κόσμο (Σαν Σαλβαδόρ και Κούβα) θυμάται τα αρώματα της Χίου και την παραμονή του στη νήσο, όπως αποδεικνύεται από το ημερολόγιό του.

Ετοι με εφετινή διαδρομή του Ράλλυ Αιγαίου είναι: Φάληρο - Ίος - Σάμος - Χίος - Βουλιαγμένη και η εναλλακτική διαδρομή για τα μικρά σκάφη κλάσεων V και VI είναι: Φάληρο - Σύρος - Νάξος - Σίφνος - Βουλιαγμένη.

Οπως κάθε χρόνο η συνάντηση Κυβερνητών και η υποδοχή Ελληνικών και ξένων πληρωμάτων θα γίνει στο ιστορικό θωρηκτό ΑΒΕΡΩΦ στις 9 Ιουλίου και η απονομή επάθλων στην Ναυτική Διοίκηση Αιγαίου στις 22 Ιουλίου, εις όλα δε τα νησιά-σταθμούς προβλέπονται τοπικές απονομές επάθλων και ναυτικές εκδηλώσεις.

Ιδιαίτερα για την νήσο Χίο η άφιξης και παραμονή των αγωνιζομένων σκαφών στο νησί θα συμπέσει μετά από συνεννόηση με την Εταιρεία Μελετών Ανατολικού Αιγαίου, με το Διεθνές Συνέδριο COLOMBUS '92 και θα γίνει κοινή εορταστική εκδήλωση στις 17 Ιουλίου.

Εξ άλλου, επ' ευκαιρία του μεγάλου αυτού εορτασμού, ο Δήμος Πειραιά, πρώτος ναυτικός Δήμος της Χώρας, θα απονείμει ειδικά αναμνηστικά σε όλους τους Δήμους και Κοινότητες που περιλαμβάνονται στην διαδρομή του αγώνα.

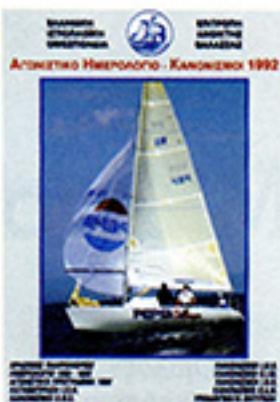
Η διοργάνωσης, όπως κάθε χρόνο, γίνεται με την συμπαράσταση του Πολεμικού Ναυτικού, το οποίο συμμετέχει και του αγώνος με τα δύο εκπαιδευτικά ισποφόρα της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων.

Ιωάννης Μαραγκουδάκης
Πρόεδρος Π.Ο.Ι.Α.Θ.

**ΣΤΟ ΚΥΠΕΛΛΟ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ
«ΜΑΧΗ ΤΗΣ ΚΡΗΤΗΣ»
ΗΡΘΕ ΠΡΩΤΟ ΤΟ ΗΡΑΚΛΕΙΟ**

Οιστοπλοϊκός Όμιλος Ηρακλείου, αναδείχθηκε πρώτος νικητής με το σκάφος ΟΔΥΣΣΕΑΣ και κυβερνήτη τον Γ. Παλλακάρη, κατάκτησε το κύπελλο ιστοπλοΐας «Μάχη της Κρήτης». Ο αγώνας έγινε στο Ρέθυμνο και είχε διοργανωθεί από τον ΠΟΙΑΘ Ρεθύμνου. Συμμετέχουν σκάφη και πληρώματα από το Ναυτικό Όμιλο Χανίων, του ΠΟΙΑΘ Ρεθύμνου, το Ναυτικό Όμιλο Ηρακλείου και τον Ιστοπλοϊκό Όμιλο Ηρακλείου και Σαντορίνης.

Ο αγώνας διεξήχθη με συνθήκες ελαχιστού ανέμου και στη διάρκεια έπαιξαν μεγάλο ρόλο οι τεχνικές ικανότητες των πληρωμάτων. Από την αρχή το σκάφος Οδυσσέας οδήγησε τον αγώνα και στο τρίτο μπράτσο του τριγώνου είχε μείνει μόνο προ του τερματισμού, εφόσον τα δύο σκάφη του Ν.Ο.Η., ένα του ΠΟΙΑΘ και δύο σκάφη του Ν.Ο.Χ. εγκατέλειψαν λόγω άπνοιας. Τελικά μόνο τρία σκάφη τερμάτισαν με πρώτο το ΟΔΥΣΣΕΑΣ, δεύτερο το VIRIDIANA του Ν.Ο.Χ. και τρίτο το ΠΟΙΑΘ Ρεθύμνου. Το βράδυ ακολούθησε μία πολύ θερμή εκδήλωση εκ μέρους των Ρεθυμνιών, όπου ο Δήμαρχος της πόλης απένειμε τα κύπελλα στους νικητές. Το Σάββατο 30 Μαΐου έγινε αγώνας Match Racing μεταξύ 2 σκαφών. Το ένα με πλήρωρα και κυβερνήτη Ρεθυμνιώτες και το άλλο με κυβερνήτη Χανιώτη και πλήρωρα Χανιώτες και Ρεθυμνιώτες. Νικητής ο κ. Μανώλης Βασιλάκης από τα Χανιά. Το σκάφος ΟΔΥΣΣΕΑΣ καταμετρήθηκε από ειδική ομάδα καταμετρητών που ήρθαν από την Αθήνα με ένα υπερούχο χρονόμετρο υπάντημα ακτινών λέζερ για να συμμετάσχει στο Πρωτάθλημα Μεσογείου στην Κέρκυρα (20 Ιουνίου - 5 Ιουλίου). Ο Ιστοπλοϊκός Όμιλος Ηρακλείου θα δώσει φέτος την παρουσία του και στις τρεις μεγάλες ιστοπλοϊκές διοργανώσεις που γίνονται στην Ελλάδα, που πέραν της προαναφερθείσας είναι το Ράλλυ Αιγαίου και το Ράλλυ Β. Αιγαίου. Αυτά γίνονται στα πλαίσια της προστομασίας σκαφών και πληρωμάτων αλλά και δημιουργίας κατάλληλων δημοσίων σχέσεων για το «ΜΙΝΩΙΚΟ ΚΥΠΕΛΛΟ» τον Ιούλιο του 1993. Στο επόμενο τεύχος θα γίνει εκτενέστερη αναφορά για τον αγώνα.



Συνεχίζει την καλή της παράδοση η Επιτροπή Ανοικτής Θάλασσας. Για τρίτη συνεχή χρονιά εξέδωσε το Αγωνιστικό Ημερολόγιο, εγκειρίδιο απαραίτητο για κάθε ιστοπλόδο, αφού περιέχει εκτός από το αγωνιστικό πρόγραμμα του 1992 και όλους τους κανονισμούς για τις τρεις κατηγορίες I.O.R., I.M.S. και E.A.Θ.

Το βιβλίο εκδόθηκε σε 2.000 αντίτυπα τα οποία θα διανεμηθούν στους ιδιοκτήτες σκαφών, στους ομίλους και στα μέλη της Ε.Α.Θ. Την πολύ προσεγγένη έκδοση επιμελήθηκε και φέτος η εταιρία Πάραλος.

Στα πλαίσια των εκδηλώσεων κατά τη διάρκεια της Διεθνούς Ναυτιλιακής Έκθεσης «Ποσειδώνια 1992» (1-5 Ιουνίου 1992), ο «Θαλής ο Μιλήσιος» δέχθηκε τους πρώτους του επισκέπτες εγκαινιάζοντας τη νέα του ζωής ως πλωτό Μουσείο.

Μέσα στον «Θαλή το Μιλήσιο» παρουσιάστηκε έκθεση με τίτλο «Μακεδονία και Θάλασσα», με εκθέματα που προέβαλαν τη ναυτική δραστηριότητα των Ελλήνων στη διάρκεια της εκστρατείας του Μ. Αλεξάνδρου, όπως ομοιώματα πλοίων που χρησιμοποιήθηκαν εκείνη την εποχή, σπάνια χαρακτικά και χάρτες, βιβλία σπάνιων παλαιών εκδόσεων, καθώς και άλλα σπουδαϊκά ιστορικά αντικείμενα.

Τη Δευτέρα 1η Ιουνίου (ώρα 13:00) λίγες ώρες πριν από την εναρκτήρια τελετή των «Ποσειδώνιων» έγινε από το Ναυτικό Μου-

σείο Αιγαίου επάνω στο «Θαλής ο Μιλήσιος» εκδήλωση για την παρουσίαση του πλοίου και της εκθέσεως «Μακεδονία και Θάλασσα», υπό την αιγιδά των Υπουργείων Εμπορίου Ναυτιλίας και Πολιτούμενού. Το πλοίο ήταν αγκυροβολημένο κοντά στην είσοδο των «Ποσειδώνιων» (Παλιό Τελωνείο).

Υπενθυμίζεται ότι ο «Θαλής ο Μιλήσιος» είναι το ρωμαϊκό καλαδιακό ατρόπλοιο στον κόσμο, που διατηρεί τις αρχικές του απρομηνύμενές και το παλαιότερο πλοίο καταχωρισμένο στα Ελληνικά Νησολόγια. Ναυπηγήθηκε στις Η.Π.Α. το 1909 (είναι δηλαδή παλαιότερης κατασκευής από το «Τιτανικό» και το «Αβέρωφ»). Παραχωρήθηκε από τους Αμερικανούς στην Ελλάδα μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο (1947) και χρησιμοποιήθηκε επί 40 χρόνια από τον Ο.Τ.Ε. στην πόντη της καλωδίων για την αποκατάσταση-επέκταση του τηλεπικονιανικού δικτύου στο θαλάσσιο χώρο του Αιγαίου. Τον Ιούνιο του 1991, το πλοίο δωρήθηκε από τον Ο.Τ.Ε. στο Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου, με σκοπό να αποκατασταθεί και να χρησιμοποιηθεί ως πλωτό μουσείο. Πριν περάσει χρόνος από τότε, το Μουσείο κατέρθωσε να εκπληρώσει την υποχρέωσή του συνεχίζοντας παράλληλα την υλοποίηση ενός βασικού στόχου: που είναι η διάσωση και αποκατάσταση μοναδικών παραδοσιακών και ιστορικών πλοίων και γνησίων ναυτικών κειμηλίων.

Με την αποπεράσωση του όλου έργου αποκατάστασης, ο «Θαλής ο Μιλήσιος» θα ταξιδεύει και πάλι στα νησιά του Αιγαίου και θα αποτελεί πλέον ένα ζωντανό πλωτό μουσείο που θα προβάλλει τη ναυτική ιστορία και παράδοση της χώρας μας διεθνώς.

ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΡΟΟΔΟ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΤΟΥ ΚΤΙΡΙΟΥ ΜΑΣ

Ολοκληρώθηκαν ως είχε προγραμματισθεί στα τέλη Απριλίου, οι εργασίες αντιστρίζεσ-σες.

Τον μήνα Μάιο δρήσε την υποθερμέλιση του διπλανού κτίρου τον οποίος και οι εργασίες γενικής εκσκαφής μέχρι το επίπεδο -2.05 οι οποίες και ολοκληρώθηκαν το πρώτο δεκαήμερο του Ιουνίου.

Εν συνεχεία δρήσε την γενική σκυρόστρωσης και την κατασκευή φρεάτου του ανελκυστήρα υπογείου και μέχρι τα μέσα Ιουλίου θα έχουν ολοκληρωθεί οι απαραίτητες εργασίες στεγανολεκάνης του υπογείου του κτηρίου, δεδο-



μένου ότι η στάδιμη διαδέουσα υπογείου ευρίσκεται κάτω από τον θαλάσσιο ορίζοντα. Υπολογίζεται ότι από τα μέσα Ιουλίου θα αποτελθουν 16-18 εβδομάδες για την ολοκλήρωση του εξοπλισμού σκυροδέματος σκελετού του κτηρίου.



ΟΗλίας Καρώνης και ο Γιώργος Παναγιώτου. Θα εκπροσωπίσουν την Ελλάδα στους Ολυμπιακούς Αγώνες της Βαρκελώνης. Όχι βέβαια σαν αθλητές αλλά σαν στελέχη επιτροπών. Αναλυτικότερα ο κος Καρώνης θα παρεβρεθεί ως Πρόεδρος των Τεχνικών Συμβούλων της ΙYRU και ο κος Παναγιώτου ως μέλος της Επιτροπής Ενστάσεων.





Helly Hansen



οι μικρές λεπτομέρειες
κάνουν τη διαφορά...



TECREP MARINE, Ακτή Τρ. Μουτσοπούλου 38, 185 36 Πειραιάς
Τηλ.: 4521647 - 4514526, Fax: 4184280



Hδραστήρια ασφαλιστική εταιρία SUN ALLIANCE ανέλαβε χορηγός του σκάφους BOLERO, κατά τη διάρκεια της 4ης Διεθνούς Ιστοπλοϊκής Εβδομάδος Ioviu. Το σκάφος BOLERO με κυβερνήτη τον Μάριο Καπουάνο είχε κερδίσει το περισσότερο Ράλλυ Ioviu, στην γενική κατάταξη της κατηγορίας I.O.R.

Φέτος θα ξεκινήσει για την Κεφαλονιά, από όπου θα εκκινήσει το ράλλυ, για να υπερσπουτεί το τίτλο του.

Η 4η Δ.Ι.Ε.Ι. θα γίνει από 15 έως 22 Αυγούστου και η διαδρομή που θα ακολουθίσει είναι Αργοστόλι - Πόρος Κεφαλονιάς, Πόρος Κεφαλονιάς - Ιθάκη, Ιθάκη - Πάτρα. Την Δ.Ι.Ε.Ι. όπως πάντα διοργανώνουν οι δύμοι Ι.O. Πατρών, N.O. Πατρών, A.N.O. Ζακύνθου και ΠΟΙΑΘ Κέρκυρας.



Oμάνας Ruta del Descubrimiento, οργανώνεται στα πλαίσια του εορτασμού για τα 500 χρόνια από την ανακάλυψη της Αμερικής, από τον Cristobal Colon.

Μέχρι της 15 Φεβρουαρίου 1992 είχαν δηλώσει συμμετοχή 132 σκάφη από 16 χώρες.

Η εκκίνηση θα γίνει από το σημείο που ξεκίνησε ο Colon, το Palos des la Frontera στις 28 Νοεμβρίου 1992. Τα σκάφη θα περάσουν κοντά στο νησί Gomera των Καναρίων, στην συνέχεια κοντά στο νησί San Salvador στις Μπαχάμες και θα τερματίσουν στο Miami των Η.Π.Α.

Πριν την εκκίνηση τα σκάφη θα παρελάσουν εμπρός από το μνημείο του Colon στην Punta del Cebio.

Την Ελλάδα θα εκπροσωπίσει το σκάφος «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ», στην κατηγορία I.M.S. Το σκάφος αυτό που σχεδιάστηκε από τον Ιωάννη Τριανταφυλλόπουλο, είναι ένα DROMOR τύπου TRITON 48 μάκους 14,50 μ.

Κυβερνήτης του τάχθηκε ο ήλληνας ακανονόρος Αντώνης Βασιλειάδης.



Fανός MAGLITE, πιστό «εργαλείο» του σημερινού, απέριττος, φωνάζει πάνω στο χέρι του ωρίμου νου, γνωστοποιώντας το μοτίβο της απλής τελειότητας. Ανθεκτικός, φτιαγμένος να κάνει τη δουλειά του σωστά και χωρίς περιπλοκού σέρβετις.

Επαγγελματίας φτιαγμένος από δροιούς του, φωτίζει καθημερινά, νευραλγικές θέσεις της σκληρής κοινωνίας των Η.Π.Α., αφού με την εμφάνιση του κατόρθωσε να γίνει απερίσπαστο «όώμα» αλεξιπτωτών κατοδρομέων και των δυναμικών αστυνομικών δυνάμεων τους.

Τυπική αμερικάνικη συνταγή «φτιαγμένοι για τους επαγγελματίες, με απειδριστή εγγύηση».

Ο φανός MAGLITE που ενωματώνει τις τελευταίες τεχνολογικές ανακαλύψεις με τα καλύτερα υλικά.

Τιποτε παραπάνω. Γνώριμας: «το ακριβό είναι φτινό».

Ολόκληρη η σειρά των Maglite εμφανίζεται δημοσίως κυριεύοντας πλέον τη διψασμένη για σιγουριά μάζα.

Μικροσκοπικός Solitaire, Mini maglite, οι τερψτοί Mag (με φωτεινότητα 20.000 κεριών) εισβάλλουν σε κάθε περιβάλλον.

Ιστοπλοϊκά σκάφη, αυτοκίνητα, στο σπίτι, σε ένα απλό κρίκο μαζί με τα κλειδιά, στον εκδρομικό σάκο, οπουδήποτε θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί, σύμφωνα με το σενάριο ταινιών δράσης αλλά και αυτό της καθημερινής ζωής.

Αποκλειστική εισαγωγή και διάθεση από τον δύμο επιχειρήσεων MI-THITA ΕΙΡΗΝΗΣ 31B - Ν. ΦΑΛΗΡΟ ΤΗΛ. 48.10.710 - 48.10.094 FAX. 48.11.321



Pοιός είπε ότι τα πονιά και οι μπλανές δεν συμβαδίζουν; Ιστοπλόδοι εθέαθησαν στο

κρουαζιερόπλοιο City of Rhodes να πάρουν τον αέρα τους στην πιόνα του καταστρώματος.

Ευχάριστη φυγή, για λίγο, από τις σκότες και τις μανέλες.

Αν σας χρειάζεται ξεκούραση, ή αν απλά θέλετε να περάσετε λίγες μιέρες ξεγνοιασίας, τρώγοντας, πίνοντας, ξαπλώνοντας στον πύρι, παίζοντας στο καζίνο ή γνωρίζοντας τα ελληνικά νησιά και την Τουρκία, διαλέξτε μία κρουαζέρα στα μέτρα σας. Μονομερη, διπλαρη, τριμερη, τετραμερη ή επταμερη θα είναι στη διάθεσή σας με ένα από τα πολυτελή κρουαζιερόπλοια των Cycladic Cruises, Πατησίων 81, Αθήνα, Τηλ. 883.2111-13.



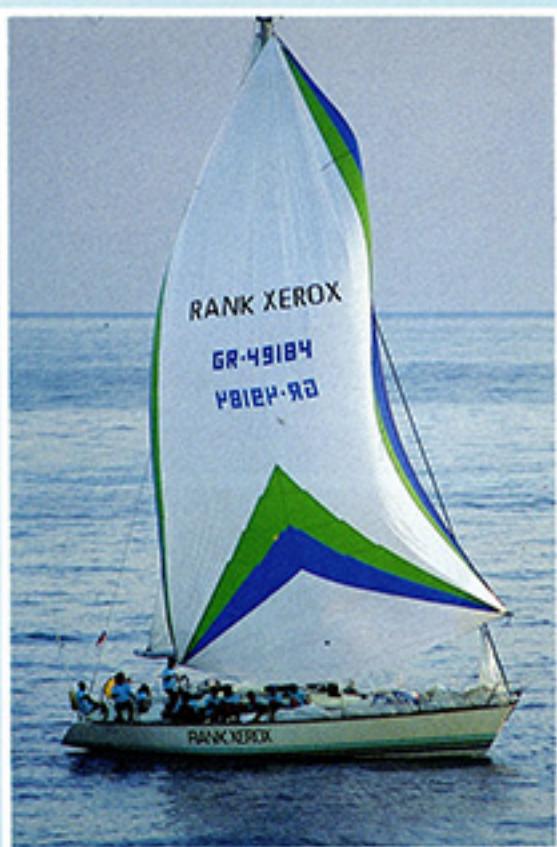
Tώρα η BUD, η μπύρα που χαρακτηρίζει τον αμερικάνικο τρόπο ζωής, έρχεται και στην Ελλάδα στο μπουκάλι flagship. Μην εκπλαγείτε λοιπόν αν την επόμενη φορά που θα ζητήσετε BUD δεν είναι στο γνωστό σας μπουκάλι. Το περιεχόμενο θα είναι πάντα η μπύρα BUD με τη μεσή γεύση που της χαρίζει η μοναδική μέθοδος γίρφανσης έγχου οξείας, η αυστηρή προσοχή που δίνεται στην ποιότητα των αυστατικών της καθώς και η παραδοσιακή τεχνική ζυθοποίησης γνωστή ως Kraeusening.

Είναι αυτή η προσοχή στη λεπτομέρεια που διατήρησε σταθερή τη γεύση της BUD από το 1876 σε διεσπαρτείσας και αν κυκλοφόρησε. Και είναι αυτή η γεύση που την έκανε την πρώτη μπύρα σε παλιότερες στην Αμερική και στον κόσμο.

Μην ξεκνάτε τέλος ότι για τη γεύση απόλυτης μπύρας BUD δεν χρειάζεται ανοιχτήρι. Το καπάκι ανοίγει ξεβιδώνοντας.



ΡΑΛΛΥ ΑΙΓΑΙΟΥ



ΜΕΓΑΛΟ ΡΑΛΛΥ
ΙΟΣ - ΣΑΜΟΣ - ΧΙΟΣ
ΜΙΚΡΟ ΡΑΛΛΥ
ΣΥΡΟΣ - ΝΑΞΟΣ - ΣΙΦΝΟΣ



10-19 ΙΟΥΛΙΟΥ 1992

Οταν το 1963 ξεκίνησε η διοργάνωση της Διεθνούς Ισπιοπλοϊκής Εβδομάδας Αιγαίου, ο στόχος ήταν να δημιουργηθεί ένας πραγματικά σωστός ισπιοπλοϊκός αγώνας εκτός του Σαρωνικού κόλπου.

Το γνωστό σαν «Ράλλυ Αιγαίου» τουλάχιστον από πλευράς συμμετοχών και οργανώσεως βρίσκεται σε πολύ υψηλά επίπεδα ακόμα και στον διεθνή χώρο. Η επιλογή των νησιών, τα οποία χρησιμοποιούνται σαν σταθμοί, γίνεται με πρωταρχικό κριτήριο τις δυνατότητες ελλιμενισμού, αλλά και την θέση του νησιού ώστε να δημιουργούνται κατάλληλες διαδρομές. Επίσης γίνεται προσπάθεια ώστε κάθε χρόνο να περιλαμβάνεται και ένα τουλάχιστον ακριπικό νησί για λόγους Εθνικής σκοπιμότητος.

Τώρα πλέον μετά από 29 χρόνια συνεχούς δημιουργικής προσπάθειας, ο Πανελλήνιος Όμιλος Ισπιοπλοΐας Ανοικτής Θαλάσσης έχει επιτύχει τους περισσότερους από τους στόχους του, που ήταν κυρίως η ανάπτυξη και διάδοση της Ισπιοπλοΐας ανοικτής θαλάσσης σ' ολόκληρο τον Ελλαδικό χώρο.

Η 29η Διεθνής Ισπιοπλοϊκή Εβδομάδα Αιγαίου, είναι ο μοναδικός αγώνας που συνδυάζει τον αθλητισμό, την ανάπτυξη του τουρισμού και την προώθηση των Εθνικών μας συμφερόντων.



4

- 4. ΧΡΩΜΑΤΑ ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑΝΙΚΙΑ:**
- Εποξειδική στιράκια και FONDO για πλαστικά, ζέλια, μέταλλα.
 - Εποξειδική τικογιανόργανη αδιαλιπάχρηστης χρήσης - αμπούλαρμέτρος.
 - Χρώματα πολυουρεθάνης 2 συστατικών, Αμπούλαρμέτρος.
 - Υελοεργάστημα (μαρμάριος) για πλαστικά, ζέλια, μέταλλα, πρωτίτικες (αυτοκόλλητες - επενδυτικές), ροκες πρωτίτικες, δίσκοι λειτουργίας κλπ.
 - Αμπούλαρμέτρο για πρόληψη και δέρματα δέρματος.

- 5. ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΠΟΛΥΕΣΤΕΡΟΣ:**
- Είδη πολέ (γρύλια - οδεύρια - πορτελές γάριας), μπετά, μαρμέτρες (καπαλίους επενδυτικούς), ροκες πρωτίτικες, δίσκοι λειτουργίας κλπ.



5

1. ΠΟΛΥΕΣΤΕΡΙΚΕΣ ΡΥΤΙΝΕΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ: Βαρύτικα, βιτρινικά, τριβεντικά, υπογούριδα, μερικά επικονιατικά, υπερκοπούκα, καλώτικα, εκσπειρικά, εδάνια νυστατική, δικτυωτούκα, αυδικούπικα, κονιάκια, επιλικά, φάλιαν θερμοπλαστικά, κλπ. **ΠΟΛΥΕΣΤΕΡΙΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ (GEL-COAT) - ΠΟΛΥΕΣΤΕΡΙΚΕΣ ΛΑΣΤΕΣ Σε πολλά χρωματισμάτα ΚΑΤΑΛΥΤΕΣ-ΕΠΙΤΑΧΥΝΤΕΣ ΑΠΟΚΛΙΜΑΤΙΚΑ - ΑΜΟΦΕΣ ΚΑΛΟΥΠΙΩΝ - ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΩΝ ΣΑΝΤΟΥΙΤΣ Κλπ.**



1

3. ΥΦΑΣΜΑΤΑ - ΚΟΛΛΕΣ - ΑΞΕΣΟΥΑΡ: ΥΦΑΣΜΑΤΑ Η/Ν ή P.V.C. σε διάφορες είδήσεις και ψευδοποιησίες, ΚΟΛΛΕΣ - ΧΡΩΜΑΤΑ βαρύτικα, υφάσματα, ΓΛΑΥΚΩΜΑ πρωτίτικος, ΖΑΜΠΟΥΑΝ καπεριών, ΑΜΟΦΕΣ γαλούκιστος ΚΙΤ εποκονίας, ΑΞΕΣΟΥΑΡ, κλπ.



3

6. ΛΑΣΤΙΧΑ R.T.V για καπανούς, λαστιρίνια, ελαστικά, ΣΙΛΙΚΟΝΕΣ για συγκόλλση, ΠΟΛΥΟΥΡΕΘΑΝΕΣ δευτέριας, ΣΤΟΚΟΙ, FILLER (πλινθοίς) για επίσκοπος, ΑΜΟΦΕΣ γυαλιστερός, ΚΑΒΑΡΙΣΤΙΚΑ πλαστικά-ζέλια-υραρύδητα κλπ.



2

2. ΥΑΛΟΠΛΑΙΜΑΤΑ - ΥΑΛΟΥΦΑΣΜΑΤΑ (FIBER GLASS): ΣΕ EMULSION & POWDER ΥΑΛΟΠΛΑΙΜΑΤΑ (ΡΑΦΑΙ) MAT 150-225-300-450 κατα 600 gr/m², ΥΑΛΟΥΦΑΣΜΑΤΑ (ΠΛΕΚΤΑ) W. Roving 110-150-200-300-400 κατ 800 gr/m², ΥΑΛΟΤΑΙΝΙΕΣ πλένοντας από 5-20 cm σε διάφορες πλέξεις και βάρος, ΑΡΑΚΝΟΦΑΝΤΑ - ΣΥΝΘΕΤΑ - ΥΑΛΕΣΚΟΠΗ, ΥΑΛΟΝΗΜΑ, κλπ.

ΠΟΛΥΕΣΤΕΡΕΣ • FIBER GLASS • ΥΦΑΣΜΑΤΑ ΦΟΥΣΚΩΤΩΝ ΧΡΩΜΑΤΑ • ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ ΘΑΛΑΣΣΗΣ • ΕΡΓΑΛΕΙΑ

ΠΩΛΗΣΗ: Χονδρική-Λιανική
ΥΛΙΚΑ: ΕΓΧΩΡΙΑ - ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ - Η.Π.Α.



α.ανδρεου & σια

Αποστέλλουμε υλικά, εργαλεία
(σε οποιαδήποτε ποσότητα)
και τεχνικές συμβουλές
σε όλη την Ελλάδα.

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ:

- 1ο ΠΕΙΡΑΙΣ 49, ΜΟΣΧΑΤΟ ΤΗΛ. 4828452-4812707, TELEX 211754
- 2ο ΛΙΟΣΙΩΝ 201, ΑΘΗΝΑ - ΤΗΛ. 8318467
- 3ο ΡΕΤΣΙΝΑ 13, ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΤΗΛ. 4117070

Χίος

Το υνοί της ναυτοσύνης

Κείμενο-επιμέλεια: Δάρια Μονιούδη - Γαβαλά



Η προαιώνια μοίρα της Χίου ήταν πάντα προσανατολισμένη και στενά δεμένη με την απέναντι μικρασιατική παράλια. Αυτή ακριβώς η ώρεση σχέση με τη μικρασιατική ακτή και οι πλουτοπαραγωγικές πηγές της ήταν οι λόγοι που της έδωσαν συνεχή σχεδόν ζωή από την περίοδο του Λιθου μέχρι σήμερα. Ως πρώτος οικιστής του υποιού αναφέρεται ο Οινοπίδας. Τον 8ο π.Χ. αιώνα η Χίος δέχεται τον Ιωνικό αποικιστή και ακράζει, ιδιαίτερα τον Ζο και βο π.Χ. αιώνα. Πολλοί δέχονται τη Χίο σαν πατρίδα του Ομήρου. Ο Πελοποννησιακός πόλεμος, τα χρόνια της εκστρατείας του Μεγάλου Αλεξάνδρου και τα ρωμαϊκά χρόνια αποτελούν περιόδους δοκιμασών και καταστροφών για το υποιού. Τους πρώτους αιώνες της πρώτης μ.Χ. χαλιείσας η Χίος μοιράζεται την τύχη του μαρασμού με τις υπόλοιπες περιοχές του Ελλαδικού χώρου. Ανορθώνεται μετά τον 10ο μ.Χ. αιώνα. Τον 11ο και 12ο αιώνα το υποιού αποτελεί σπουδαία πόλη στην Ανατολική Μεσόγειο.

μαντική επαρχία του Βυζαντινού κράτους. Η εξασθένηση της Βυζαντινής αυτοκρατορίας σε συνδυασμό με την καίρια θέση της Χίου στο δρόμο προς τη Μαύρη Θάλασσα και τον πλούτο της την φέρνουν στο σύχαστρο των Γενουατών, που την καταλαμβάνουν το 1346 μ.Χ. Η Γενουατική περίοδος είναι περίοδος μεγάλης ακμής για το υποιού. Αναπτύσσεται διεθνές εμπόριο με κύριο αγαθό τα μαστίχα, οργανώνονται η γεωργία, η βιοτεχνία των μεταξών, οι τέχνες και κυρίως η αρχιτεκτονική. Το 1566 η Χίος καταλαμβάνεται από τους Τούρκους. Και στη διάρκεια της Τουρκικής κατοχής το υποιού ευημερεί, χαρακτηριζόμενο από μεγάλη εμπορική, βιοτεχνική αλλά και πνευματική ανάπτυξη. Οι οφαγές της Χίου από τους Τούρκους το 1822 μετατρέπουν το πλούσιο υποιού σε έρημο. Η οικονομία καταστρέφεται, το κέντρο της ελληνικής πατέσιας διαλύεται, το ναυτικό εμπόριο συνεχίζεται μια στασιάς αποικίες των Χιωτών

Βροντάδος, μερική άποψη

στη Σύρα και άλλου. Τις επόμενες δεκαετίες παρατηρείται αβίοσημειοτή ανασυγκρότηση. Ο καταστρεπτικός σεισμός του 1881 επιφέρει το τελευτικό πλήγμα. Κατά τους Βαλκανικούς πολέμους το 1912, η Χίος απελευθερώνεται, ενώνεται με την Ελλάδα και αποκόπτεται πλέον τελεοδίκα από την απέναντι μικρασιατική ακτή.

Η Χώρα

Η Χώρα, πόλη παραλιακή και στρατηγική προς τα μικρασιατικά παράλια είναι η πρωτεύουσα του νομού με 25.000 περίπου κατοίκους. Οι πολυάριθμοι περιηγητές των χρόνων της Γενουακρατίας και της Τουρκοκρατίας την περιγράφουν σαν μεγαλόπετρη, με οπίνα ψηλά και καλοκαιρινέα και με πλακό-



Χώρα, προκυραία



Ο Ανάβατος

κηποτεχνικής και αρχιτεκτονικής της περιοχής είναι το κτίριο Αργέντη.

Η Νέα Μονή και ο Ανάβατος

Αποτελούν μεγάλης οπουδιάστιτας αξιοθέατα της κεντρικής περιοχής του νησιού. Η Νέα Μονή θεωρείται μνημείο διεθνούς σημασίας. Υπήρξε αυτοκρατορικό κτίριο που ιδρύθηκε από τον Κωνσταντίνο Θ' Μονοράχο τον 11ο αιώνα και γνώρισε μεγάλη ακμή μέχρι τον 19ο αιώνα. Η ζωγραφική και η αρχιτεκτονική του το τοποθετούν ανάμεσα στα



Νέα Μονή, γενική άποψη

στρωτούς δρόμους, που θύμιζε έντονα την Γένοβα. Οι καταστροφές δύως και οι θεομψίες του 19ου αιώνα εξαφάνισαν σχεδόν τον μοναδικό αυτό αρχιτεκτονικό πλούτο. Τα δείγματα της προ των καταστροφών του 19ου αιώνα περιόδου που διασώζονται είναι ελάχιστα και σε κακή κατάσταση (Καρένος Πύργος, Γοτθικός Πύργος, ελάχιστα σπίτια). Τα μετά τον σεισμό του 1881 κτίσματα έχουν κάποιες επιρροές από τα ρεύματα του νεοκλασικισμού και του εκλεκτικισμού. Η σημερινή εικόνα της Χώρας αποτελεί ένα κράμα μορφών. Εδώ παντρεύονται, το παραδοσιακό περιβάλλον (Κάστρο, οδός Απλωταριάς, οδός Εγκρεμού, νότο τημά οδού Λιβανού), το ανατολικό παζάρι (η περιοχή γύρω από την Απλωταριά), το σύγχρονο

αλαλούμ με τις πολυύρφες πολυκατοικίες και οι ωραίες περιοχές κατοικίας με σπίτια καλοκαιρινέα που περιβάλλονται από κήπους (περιοχή Ευαγγελιστρίας).

Ο Κάμπος

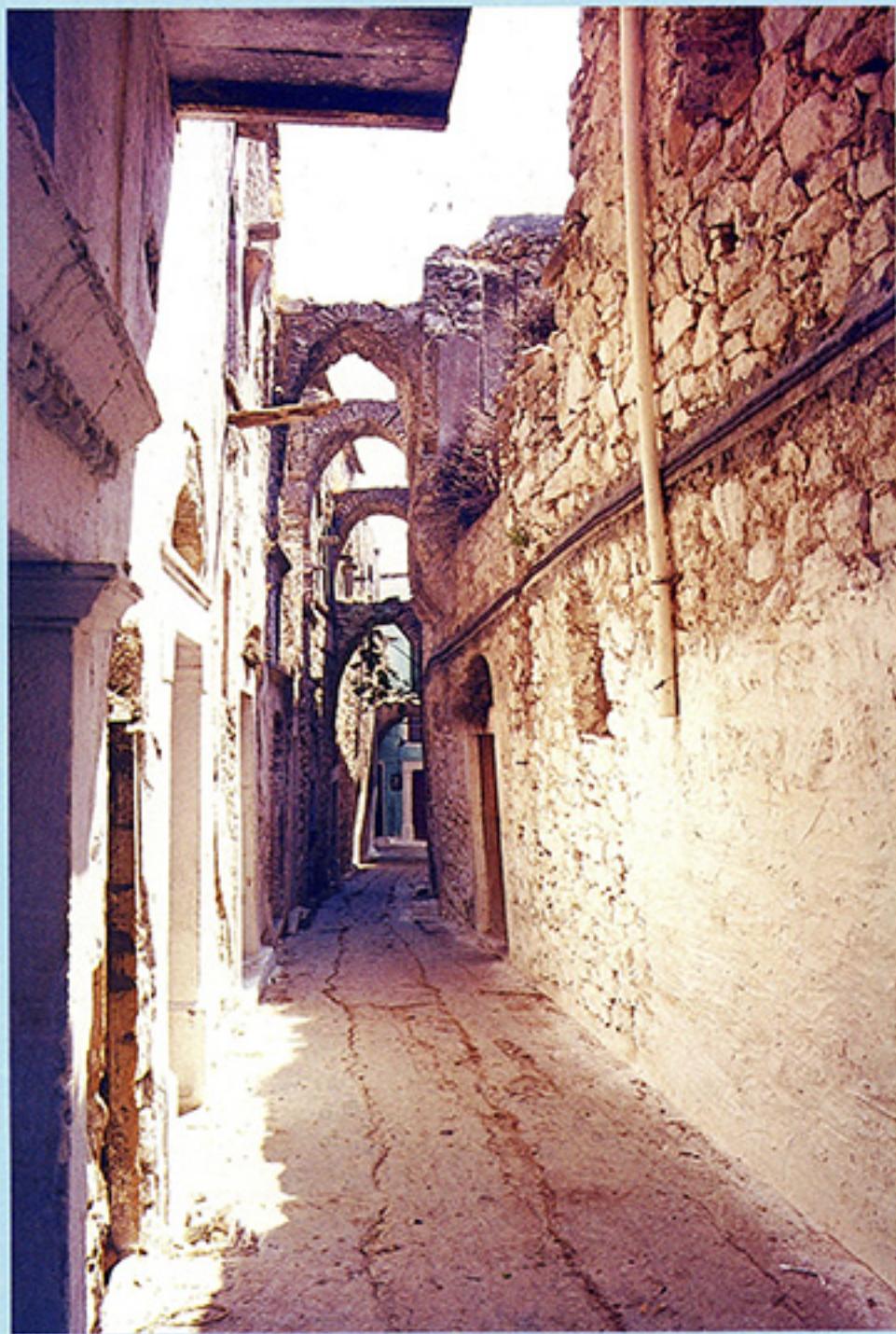
Αρέως νότια από τις συνοικίες της Χώρας αρχίζει ο Κάμπος. Είναι απολύτως πεδινή έκταση που καλύπτεται από περιβόλια εσπεριδοειδών, καθένα από τα οποία περιβάλλεται από υψηλό πέτρινο μαντρότοιχο, με πυκνό δίκτυο δρόμων. Εδώ έκποιαν πάλι από τον 14ο αιώνα θερινές κατοικίες μέσα στα ιδωτικά τους κτήματα οι αριστοκρατικές οικογένειες της Χίου, γενουανικές και ντόπιες (Μαυροκόρδατοι, Καλβοκορέσποδες, Συγγοραλάδες, Καλουτάδες, Αργέντηδες). Τα σπίτια (διόρφοφα ή τριόρφοφα) τα περιβόλια, οι κήποι, οι μάργανοι, οι στέρνες οι επιβλητικές εξόπορτες, αποτελούν ένα μοναδικό ιδιότυπο περιβάλλον. Αντιπροσωπευτικό παράδειγμα

σημαντικότερα βυζαντινά μνημεία. Τα ψηφιδωτά του καθολικού, του 11ου αιώνα, παρουσιάζουν ένα σύνολο εξαιρετικού ενδιαφέροντος.

Ο Ανάβατος, που γνώρισε ακμή τους τελευταίους αιώνες της Τουρκοκρατίας, σε εγκατάλειψη σήμερα, είναι κπομένος σε βραχόδες έβαρμα με απότομες πλαγιές, κάθετο κρυμνό προς τα νότια και δυτικά και μια ρονδική πρόσβαση προς τα βόρεια. Η φυσική οχύρωση και η θέση υποδόλωνουν ότι κτίστηκε για λόγους αμυντικούς, για τον έλεγχο των δυτικών ακτών στην εποχή της πειρατείας.

Τα μαστιχώρα

Τα περιοστήρα από τα χωριά της νότιας Χίου, της περιοχής που παράγει την μαστίχα, πάντα οχυρωμένα, διέθεταν δηλαδή κεντρικούς πύργους και οχύρωση. Είναι χωριά που χρονολογούνται από τα γενουανικά και



Δρόμος στα Μεστά

ιως και τα βυζαντινά χρόνια. Τα οχυρωμένα χωριά της νότιας Χίου είναι κπομένα ρακριά από την θάλασσα, έτσι ώστε να μην μπορούν να προσβληθούν αιφνιδιαστικά από πειρατές, μέσω σε μικρές κοιλάδες που καλλιεργούνται. Χωριά όπου η αρχιτεκτονική και πολεοδομία διασύζεται μέχρι της μέρες μας είναι κυρίως τα Μεστά, το Πυργί, οι Ολύμποι, ο Καλαμπά και σε μικρότερο βαθμό η Βέσσα και η Ελάτα. Βασικά στοιχεία για το σχεδιασμό τους αποτελούν η ανάγκη της δύμνας αλλά και του ελέγχου των μαστιχοκαλλιεργών κατοίκων τους από τους Γενουάτες απόκους. Χαρακτηριστικό των χωριών είναι η δημιουργία τείχους από την εξωτερική πλευρά των περιμετρικών σπιτών, που αρχικά δεν είχε ανοίγματα. Στο κέντρο των χωριών υπήρχε κεντρικός πύργος,

τελευταίο καταφύγιο του πληθυσμού σε περίπτωση κατάληψης του υπολοίπου οικισμού. Οι στέγες διαμορφώνονταν επίπεδες και στο ίδιο ύψος, για άνετη διακίνηση των κατοίκων. Μπορούσαν δηλαδή οι κάτοικοι κινούμενοι στις στέγες και πάνω από τους στενούς δρόμους, να καταφεύγουν στον κεντρικό πύργο. Το οδικό δίκτυο ήταν λαβυρίθιδες, στοιχείο κοινό τόσο στους ελλαδικούς όσο και στους δυτικούς μεσοανατολικούς οικισμούς. Ειδικά στο Πυργί οι προσόψεις των σπιτών διακοσμούνται με "ξυτά", μια τεχνική χρόαξης όχι δύσκολη προς τα ιταλικά sgraffiti. Το συνολικό αποτέλεσμα είναι πολύ εντυπωσιακό.

Τα βορειόχωρα

Ο δρόμος που φέρνει από τη Χώρα στα βορειόχωρα συναντά τον Βροντόδο, μια ωραία κηπούπολη, μεγάλη ναυτική πατρίδα εφοπλιστών και καπεταναίων. Μια σειρά από ναυτικούς οικισμούς στην ανατολική ακτή του νησού - Λαγκάδα, Συκάδα - οδηγεί στα Καρδάμυλα, άλλη μεγάλη ναυτική πατρίδα γενέτερα εφοπλιστών και καπεταναίων.

Οι πολυάριθμοι οικισμοί της άγονης κεντρικής και δυτικής περιοχής των βορειοχώρων είναι κπομένοι μακριά από τη θάλασσα, γύρω από τα βουνά Πεκίναλο και Αρανή. Οικισμοί φτωχότεροι από αυτούς της υπόλοιπης Χίου έχουν σαν κεφαλοχώρι τη Βολιοσσό, χωριό που υπάρχει από τα βυζαντινά χρόνια.

Η Χίος είναι υπόσημη για την εποκέπη με σπουδαία αξιοθέατα, όπως τη Νέα Μονή, τον Κάμπο, τα μεσαιωνικά χωριά (Μεστά, Πυργί, κ.α.) αλλά και με τη μοναδική γοντσία των αρωμάτων του.

Χρήσιμα τηλέφωνα

Καδικός κλήσεως	0271
Λιμεναρχείο	22837
Καύσιμα	27286
Νερό	27377
Αστυνομία	22581
Δήμος	23253
Ταξί	21111, 21112
Νοσοκομείο	23495, 23151

Βιβλιογραφία:

- Χ. Μπούρα, Χίος. Ελληνική παραδοσιακή αρχιτεκτονική, τ.1, εκδ. Μέλισσα, Αθήνα, 1982.
- Χ. Μπούρα, Χίος. Τουριστικός οδηγός. Εκδ. Ε.Τ. Ε. Αθήνα, 1974.
- Φώ. Αργέντη, Στ. Κυριακόδην. Η Χίος παρά τους γεωγράφους της περιηγηταί, τομ.8, Αθήναι, 1946.
- Θ. Γαβαλά, Θ. Μονούσοδη. Χωριά ανάλογων των μεσαιωνικών οικισμών της Χίου. Αρχιτεκτονικά Θέματα, τ.12, Αθήνα, 1978.



3 αλφα

Νόστιμα προϊόντα της μάνας γνης!

Σάμος

Μεγάλο νησί του ανατολικού Αιγαίου, η Σάμος, είναι πλούσια σε φυσικές μορφίες και αρχαιολογικούς χώρους. Πασίγνωστη ανά τον κόσμο για τα καλά της κρασιά, το λίπο κλήμα της και τις ωραίες αμμουδιές της. Η Σάμος, μετά από σειρά κατακτήσεων της από τους Ρωμαίους, τους Βυζαντινούς, τους Ενετούς, τους Φράγκους, τους Γενουάτες και τους Τούρκους, στις 11 Νοεμβρίου 1912 κηρύσσει την ένωσή της με την Ελλάδα. Γεννέτρια του Αρισταρχου, του πρώτου που αναφέρθηκε στο πλιοκεντρικό σύστημα το 32 π.Χ., του φιλόσοφου και μαθηματικού Πυθαγόρα και του επαναστάτη Λυκούργου Λογοθέτη.

Πυθαγόρειο

13 χλμ. νότια της Σάμου, βρίσκεται το Πυθαγόρειο. Καλό λιμάνι σε σχήμα τηγανιού, διαθέτει σταθμό ανεφοδιασμού νερού και καυσίμων καθώς και συνεργείο.

Το νησί οφύζει από αρχαιότητες και στο Πυθαγόρειο υπάρχουν αρκετές από αυτές. Θαυμάστε την έξοχη συλλογή από γλυπτά Αρχαϊκής και Ρωμαϊκής εποχής. Το Πολυκράτειο τείχος της αρχαίας πόλης, το μίκος του οποίου φτάνει 6.222 μέτρα. Τον οχυρωμένο διύροφο πύργο του Λογοθέτη. Το Ευπαλίνειο Υδραγωγείο, έργο του δου αιώνα, που μέχρι σήμερα υδρεύει την πόλη. Και το επίσημο ιερό της Σάμου, το Ηραίο στο οποίο σύμφωνα με την παράδοση γεννήθηκε η θεά Ήρα.

Σάμος

Χτισμένη αρχιθεατρικά η Σάμος, είναι μια από τις ομορφότερες νησιωπές πολιτείες και πρωτεύουσα του νησιού από το 1832.

Έχει πολλά αξιοθέατα όπως το Αρχαιολογικό μουσείο, το μουσείο Εκαλποναστικής τέχνης, Πινακοθήκη, βιβλιοθήκη και Λαογραφικό Μουσείο. Όλα είναι αξιόλογα και αξιζουν μια επίσκεψη.

Χρήσιμα τηλέφωνα

Κωδικός κλικούς	0273
Λιμεναρχείο	61225
Αστυνομία	61333
Κοντότητα	61238
Ταξί	61450



Ίος

Γνωστό σε όλο το κόσμο, κομμοπολίτικο νησί, συγκεντρώνει κάθε καλοκαίρι το ενδιαφέρον των νεαρών. Αποτελείται από δύο οικισμούς, τη Χώρα και το Λιράνι που είναι βαθύ και ασφαλές. Το νησί ονομάζεται Ίος, από τους Ιώνες που κάποτε την αποικίσαν, οι νήσοι δρως την λένε Νιό.

Το Λιράνι

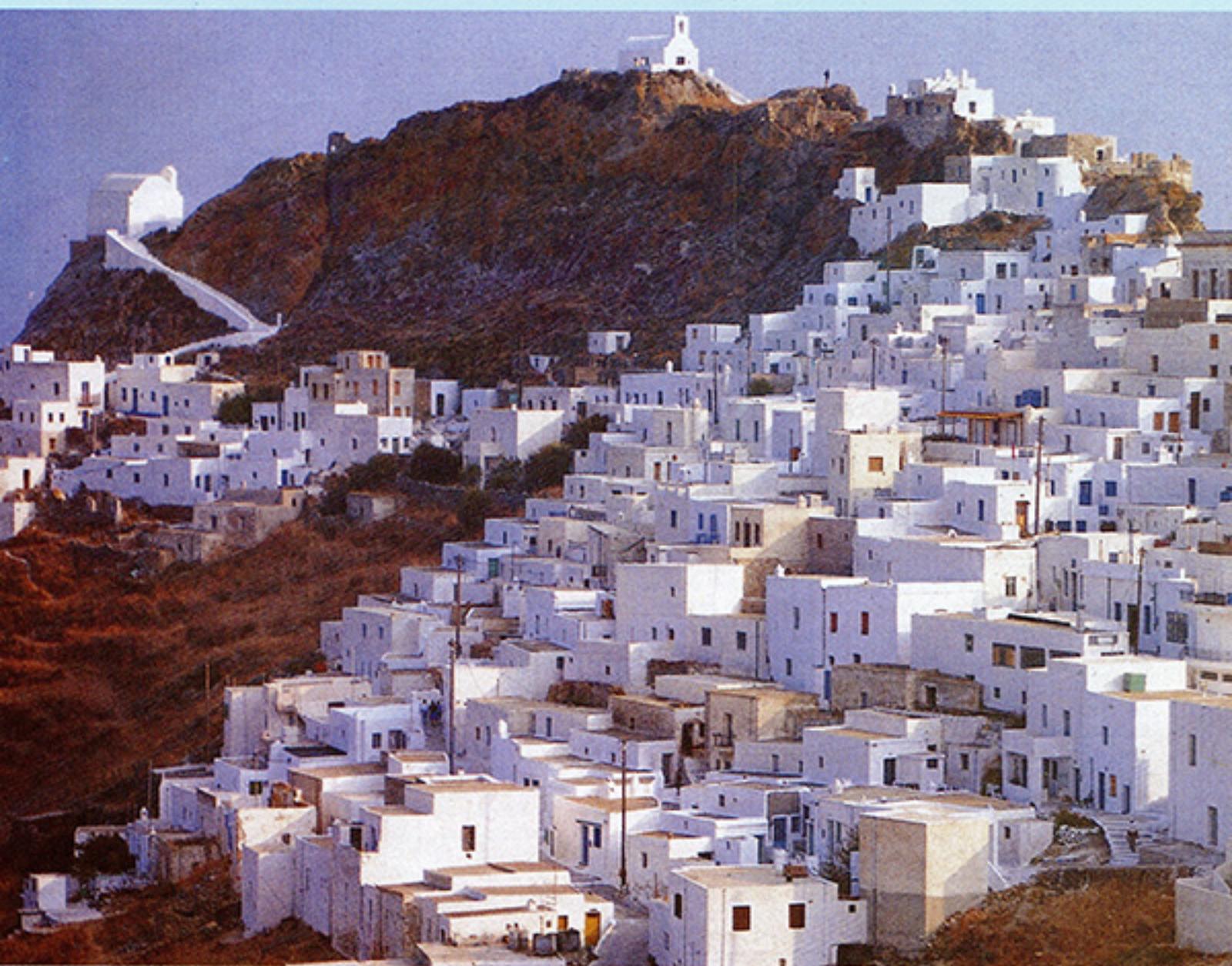
Φυσικό και καλά προστατευμένο δίνει την εντύπωση πως είναι λίμνη. Απέχει 2 χλμ. από τη Χώρα και έχει τον δικό του οικισμό. Διαθέτει σταθμό ανεφοδιασμού καυσίμων και νερού.

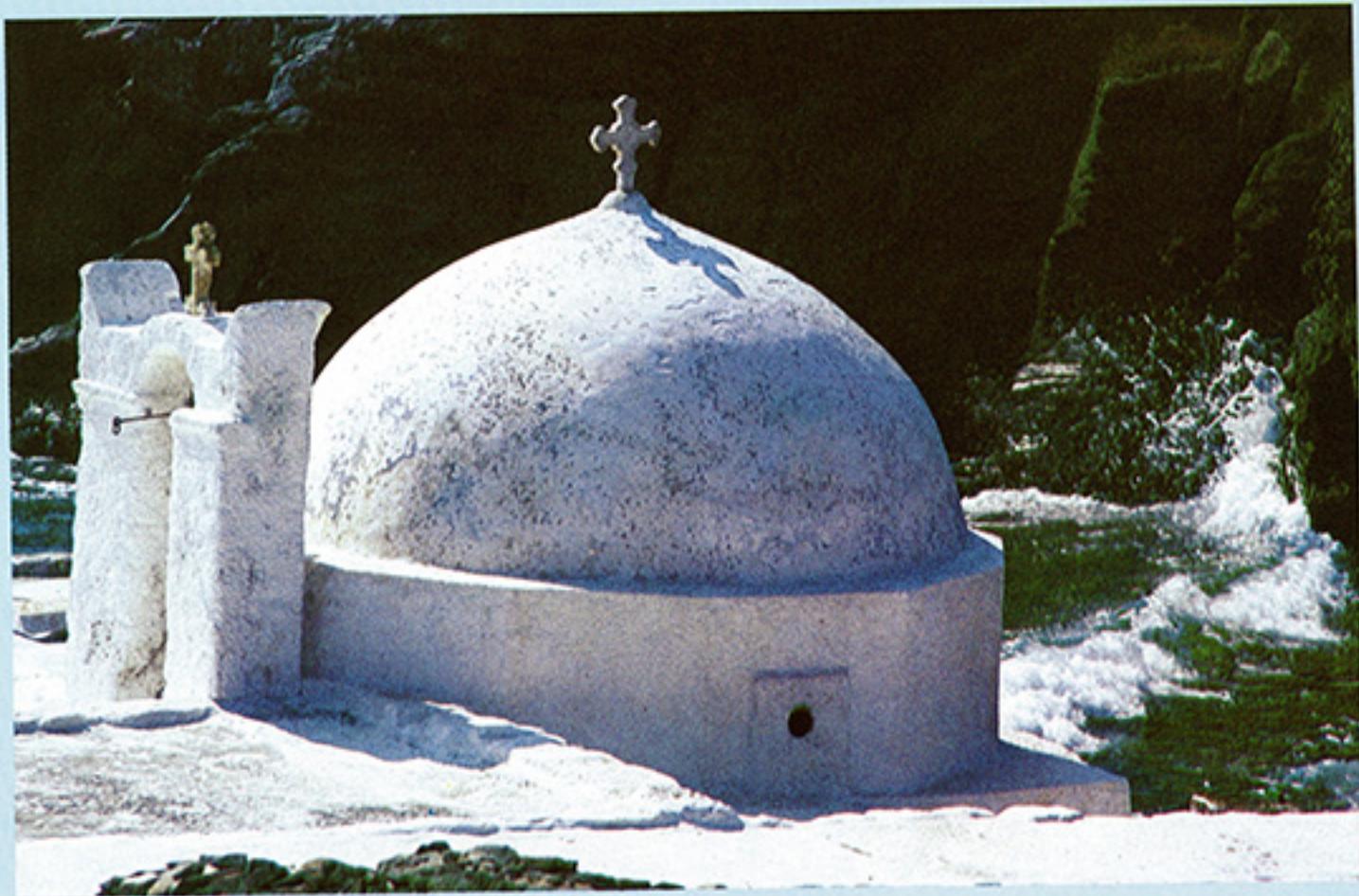
Η Χώρα

Σαν αυθεντικό κυκλαδίτικο νησί, η Ίος διατηρεί το υποτικό της χρώμα. Η Χώρα αποτελείται από πολλά κατάλευκα σπίτια και εκκλησίες. Στην κορυφή του λόφου βρίσκεται το εκκλησάκι του Αγίου Νικολάου και γύρω το ερείπιο του μεσαιωνικού κάστρου που έκτισε το 1397 ο Μάρκος Κλεόπος. Από την αρχαία πόλη σώζονται μόνο κάποια λείψανα από το ναό του Πυθίου Απόλλωνα, και κάποια του τείχους. Πανέμορφοι είναι και οι γραφικοί ανερόμυλοι, αυθεντικό κυκλαδίτικο στοιχείο.

Χρήσιμα τηλέφωνα

Κωδικός κλίσεως	0286
Λιμεναρχείο	91264
Αστυνομία	91222
Κοινότητα	91228
Ιατρείο	91227





Σίφνος

76 ν.μ. από τον Πειραιά, με καθημερινά δρομολόγια από τον Πειραιά την Σέριφο, την Κίρκη, την Μήλο και την Πάρο.

Κατοικημένη από τα αρχαία χρόνια, πλούσια και με μεγάλη δύναμη, που απέκτησε από την εκετάλλευση των ορυχείων χρυσού, χαλκού και αργύρου.

Δείγματα αρχαίου πολιτορεύου και χαρακτηριστικά κτίσματα μπορείτε να δείτε στο Καλαμίται, στον Άγιο Ανδρέα και στον Άγιο Νικόται.

Τα τελευταία χρόνια η Σίφνος έχει αρχίσει να γίνεται από τα IN νησιά των Κυκλαδών. Τον περισσότερο κύριο συγκεντρώνει στην Απολλωνία, που είναι το πρωτεύουσα του νησιού με 2000 περίπου κατοίκους, και οι Καράρες, το εμπορικό λιμάνι του νησιού, όπου πάντανταν τα φέρρυ.

Η Σίφνος είναι καλά οργανωμένη ώστε να ευχαριστήσεις δύσος επιθυμούν έντονη νυχτερινή ζωή, αλλά και δύσος θέλουν να πρεμπούν σε απορονωμένα πόσκα μέρη με πατροπαράδοτες ταβέρνες και τρόπο ζωής.

Όσοι θα επισκευθούν στη Σίφνο με ιστοπλοϊκό, ας μην τρομάζουν εάν δεν βρίσκουν την είσοδο για την Καράρες, που είναι το λιμάνι

του νησιού. Ας βάλουν πορεία για τον άσπρο Φάρο, που φαίνεται στα βορειοδυτικά του νησιού. Όταν πλησιάσουν πολύ, ξαφνικά θα τους παρουσιαστεί από εκεί που δεν το περιμένουν, ο πανέμορφος κόλπος με τα δύο πατάκια, τις γραφικές εκκλησίες και την παραλία με τα αλμυρίδια στο βάθος.

Για δύσος πάρουν μέρος στο ράλλυ και ο τερματισμός είναι μέσα στον κόλπο. Θα πρέπει, όμως, να προσέξουν, ώστε ακόμα και αν έχει Μελέται με σπηλιάδες, να μην μειώσουν ιστοφορία αλλά να προσπαθήσουν να κρατηθούν ακριβώς στο κέντρο του κόλπου ή να γλύψουν τις ακτές από Σοφράνο δουλεύοντας πολύ την σκότα και τον αιδηρόδρομο της μεγιστης. Σίγουρα ο κόπος τους θα ανταμειφθεί με πολλά λεπτά διαφορά.

Το λιμάνι στις Καράρες είναι αρκετά ασφαλές, με καλό βυθό για τις DANFORTH και BRUSE. Και επειδή υποντάζονται ότι πολλοί δεν έχουν πάρει μαζί τους πολλή αλυσίδα λόγω βάρους, ας τη ρίξουν δύο πιο μακριά γίνεται, για να σιγουρέψουν την παραμονή τους στον ντόκο ή αρόδου μέσα στον κόλπο.

Στις Καράρες μπορείτε να εφοδιαστείτε με τρόφιμα, πετρέλαιο και νερό σε λογικές τιμές από τους πολύ ευγενικούς κατοίκους (καμά σχέση με το λιμάνι της Μυκόνου). Επειδή όμως προβλέπεται ουνωστηρός, θα χρειαστεί να συνδέσετε 3-4 μάνικες μαζί για να πάρετε νερό, γι' αυτό όποιος έχει την παράτερη μάνικα θα βγει κερδισμένος.

Στις Καράρες θα βρείτε πολλά ενοικιαζόμενα δωμάτια, εσπατόρια και μπαράκια για νυκτερινή ζωή. Το φαγητό είναι αρκετά καλό και πλούσιο, αλλά μην περιμένετε να φάτε φρέσκο ψάρι. Απλά είναι ελαφρώς κατεψυγμένα από τον κειμάνα και την άνοιξη που γίνονται οι καλές ψαριές.

Έχω από το Λιμεναρχείο, που είναι και ο ανεφοδιασμός σε νερά και πετρέλαια, κάνει στάση το λεωφορείο για την πρωτεύουσα του νησιού, την Απολλωνία, που είναι κτισμένη αρχιθεατρικά σε 3 λόφους με τους περίφημους για τη θέα τους ανεμόμυλους του Αρτεμώνα, που με ένα μονοπάτι επικοινωνούν με το Κάστρο, την πρωτεύουσα του νησιού μέχρι το 1836.

Το Κάστρο είναι ίδιας αρχιτεκτονικής με αυτό της Κιμάλου, της Αντιπάρου, Σικίνου και Φολεγάνδρου. Δηλαδή τα σπίτια είναι κτισμένα το ένα δίπλα στο άλλο σχηματίζοντας τον εξωτερικό περίγυρο και παράλληλα μ' αυτά υπάρχει δεύτερη σειρά από σπίτια, προφανώς για την καλύτερη αντιμετώπιση των εισβολέων.

Όλα αυτά σίγουρα προσφέρουν μαγευτικά απογεύματα και ρομαντικά βράδια. Το πρώτο συνιστώνται οι μαγευτικές παραλίες με καλά. Από τις Καράρες στην Χρυσοπηγή στον Φάρο με τις γραφικές ταβέρνες, στη Σεραλιά κάτω από το κάστρο της Χεροονήσου στο Βαθύ με εν ενεργεία αγγειοπλάστες και στον Πλατύ Γιαλό.

Εάν δεν βρίσκετε μέρος μέσα στο λιμάνι και

Θέλετε να περάσετε πάσχα και γανήνια με ΒΒQ στην παραλία, σε μικρή απόσταση νότια από το Βαθύ βρίσκεται η Φυκάδα, ένας ρακρόστενος ορμισκός καταφύγιο για τους φαράδες και γεμάτος φυσιγγιά από τους κυνηγούς, αρκετός να φιλοξενηθεί πάνω από 10 σκάφη κυρίως γύρω από την περιοχή του ερπικοκλασιού. Όσοι επιθυμούν να πλησιάσουν στην παραλία, ο βυθός σχηματίζει ένα V στο κέντρο, γι' αυτό μπορούν να πλησιάσουν αρκετά κοντά μόνο όταν ο καιρός είναι καλός, γιατί εύκολα μπορεί να καλλιεργηθεί το σκάφος στον αμμώδη βυθό.

Για τον ίδιο λόγο θα πρέπει και το βράδυ να τραβηγχτεί λίγο πιο βαθύ για πιο σίγουρο και ξέγνοιαστο ύπνο.

Αυτά τα λίγα, λοιπόν, για τη Σίφνο, την διάδοχο της Πάρου, με τις αρδύντες ομορφιές και το ωραίο δυνατό κρασί της, το οποίο μετά από μια κρασοκατάνυξη μέσα στο σκάφος πήρε την ονομασία κουτελίτης.

Χρήσιμα τηλέφωνα

Κωδικός κλίσεως	0284
Λιμενικός Σταθμός	31617
Καύσιμα/Νερό	31347, 31777
Βλάβες σκαφών	31307, 31296
Αστυνομία	31210
Κοινότητα	31345
Ταξί	31661
Υγειονομικός Σταθμός	31315

Σύρος

Η πανέμορφη «Αρχόντια των Κυκλαδών» με ακτές που ακολουθούν τις εναλλαγές του εδάφους και σχηματίζουν πολλούς μικρούς και μεγάλους κόλπους. Όμορφες παραλίες όλες προσπελάσμες και καθαρά νερά.

Ο πολιτισμός στη Σύρο εμφανίστηκε από τα Νεολιθικά χρόνια. Στην αρχαιότητα συμμετείχε στην Αθηναϊκή συμμαχία, περιήλθε στους Μακεδόνες, τους Πτολεμαίους της Αιγύπτου και τους Ρωμαίους. Τον 13ο αιώνα την κατέλαβαν οι Βενετοί ενώ το 1537 υποτάχθηκε στους Τούρκους. Κατά τη διάρκεια της επανάστασης του 1821 πιάνη την Σύρος πάντα κάτια από τη Γαλλική κυριαρχία. Τα 50 χρόνια που ακολούθησαν το νησί γνώρισε λαμπρές πρέσες μαζί με μεγάλη ανάπτυξη στο εμπόριο και τη ναυτιλία που κάρφωσε αργότερα με την ανάπτυξη του Πειραιά.

Ερμούπολη

Λιμάνι και πρωτεύουσα του νησού η Ερμούπολη με τα θαυμάσια αρχοντικά της. Το λιμάνι είναι μεγάλο και βαθύ αφού από αυτό περνάνε όλα σκεδόν τα πλοία του Αιγαίου. Αρφιθεατρικά κηπούμενη με δύο παραλίες και νεοκλασικά κτίρια δίνει μια εικόνα μεγαλοπρέπειας. Στο κέντρο της δεσπόζει η πλατεία Μιαούλη με το Δημαρχείο κτισμένο σε σχέδια του Τούλιερ και τον ανδριάντα του Μιαούλη.

Έκτος από τις δεκάδες εικλοπίσεις και τα λειψανά αρχαιοτήτων, ενδιαφέρον παρουσιάζει το αρχαιολογικό μουσείο του νησού. Στεγάζεται σε πέτριγμα του Δημαρχείου και περιλαμβάνει κυρίως ευρήματα προϊστορικά από την περιοχή της Χαλανδριανής.

Χρήσιμα τηλέφωνα

Κωδικός κλίσεως	0281
Λιμεναρχείο	22633
Βλάβες σκαφών	23338, 23400
Αστυνομία	22610
Δήμος	22500
Ταξί	26222
Νοσοκομείο	22555

Νάξος

Το μεγαλύτερο κυκλαδίτικο νησί, η Νάξος, χαρακτηρίζεται από την ποικιλόμορφη μορφολογία της. Βουνά, χαράδρες, κοιλάδες και πηγές, αλλά και ακτές απότομες στο νότιο μέρος και αμμουδηρές ακρογιαλίες στο δυτικό.

WAY POINTS 29η Δ.Ι.Ε.Α.

ΚΥΡΙΑ ΔΙΑΔΡΟΜΗ

ΦΑΛΗΡΟ	23.43 E	38.55 N
ΑΚΡΑ ΜΑΣΚΟΥΛΑ ΠΟΛΥΑΙΓΟΥ	24.39 E	36.46 N
ΦΑΝΑΡΙ ΙΟΥ	25.15 E	36.43 N
ΒΟΡΕΙΑ ΑΚΡΑΙΟΥ	25.17 E	36.49 N
ΝΟΠΩΣ ΔΟΝΟΥΣΑΣ	25.50 E	37.05 N
ΝΗΣΟΣ ΑΝΥΔΡΟ	26.29 E	37.24 N
ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟ	26.56 E	37.41 N
ΑΚΡΑ ΓΑΤΟΣ	27.04 E	37.43 N
ΒΡΑΧΟΝΗΣΙΔΑ ΧΙΟΥ-ΤΟΥΡΚΙΑΣ	26.12 E	38.17 N
Β. ΛΙΜΕΝΟΒΡΑΧΙΩΝ ΧΙΟΥ	26.08 E	38.22 N
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	26.00 E	38.07 N
Α. ΦΑΣΣΑ ΑΝΔΡΟΥ	18.42 E	37.57 N
ΦΑΝΟΣ ΜΑΚΡΟΝΗΣΟΥ	26.06 E	37.38 N
ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ 'Β'	23.46 E	37.48 N

ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ

ΦΑΛΗΡΟ	23.43 E	38.55 N
ΤΑΜΕΛΟΣ ΚΕΑΣ	24.16 E	37.31 N
ΤΡΙΜΕΣΣΟ	24.53 E	37.31 N
ΛΙΜΕΝΟΒΡΑΧΙΩΝ ΣΥΡΟΥ	24.56 E	37.26 N
Ν. ΝΑΤΑ	25.03 E	37.22 N
ΚΥΜΑΤΟΘΡΑΥΣΤΗΣ ΝΑΞΟΥ	25.22 E	37.06 N
Α. ΚΟΡΑΚΑΣ ΠΑΡΟΥ	25.13 E	37.09 N
ΑΚ. ΤΣΟΥΚΑΛΑΣ ΣΙΦΝΟΥ	24.37 E	37.03 N
ΚΑΜΑΡΕΣ ΣΙΦΝΟΥ	24.40 E	36.59 N
ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ 'Β'	23.45 E	37.48 N

Το υπόλοιπο κατοικείται από την αρχαιότητα και δείγματα του τότε πολιτισμού του υπάρχουν διάσπαρτα. Το λαμπρό αυτό παρελθόν της Νάξου μαρτυρούν οι Πορτάρα πάνω στο νησάκι, οι δύο μιούστελεμένοι κούφοι στον Απόλλωνα και στους Μέλανες και τα σπανικά ευρήματα ανασκαφών που φυλάσσονται στο αρχαιολογικό μουσείο της Χώρας. Λήξιοι είναι και οι Πύργοι, οχυρωμένες κατοικίες διάσπαρτες σε όλο το νησί, καθώς και τα μοναστήρια και οι εκκλησίες.

Χώρα

Κάτω ακριβώς από το λόφο του Κάστρου, απλόνεται η Χώρα. Με τα στενά δρομάκια, τις καμάρες και τα πέτρινα σπίτια συνθέτει μια αυθεντική αιγαίοπελαγήτικη εικόνα. Το Κάστρο, κτισμένο στην κορυφή του λόφου προσφέρεται για αγνάντερα, ιδίως την ώρα που δύει ο ήλιος. Τα σπίτια του κάστρου, τα οποία παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον, χρονολογούνται στο 14ο και 15ο αιώνα, ενώ αξόλογη είναι η βενετσιάνικη εκκλησία το κτίριο της σχολής καλογραφών, η μητρόπολη των Ρωμαιοκαθολικών και η κατοικία του καθολικού επισκόπου.

Στην Χώρα βρίσκεται και το λιμάνι του νησού στο οποίο λειτουργεί σταθμός ανεφοδιασμού σε καύσιμα και νερό.

Χρήσιμα τηλέφωνα

Κωδικός κλήσεως	0285
Λιμεναρχείο	22300
Αστυνομία	22100
Δήμος	22717
Ταξί	22444
Κέντρο Υγείας	23333, 23550



Σύρος - Ερμούπολη

Νάξος





280 χρόνια η Sun Alliance ασφαλίζει τα ανεκτίμητα του κόσμου

Η ζωή αποκτά ξεχωριστό νόημα, καθώς εμπλουτίζεται με πράγματα που αντανακλούν τις προσωπικές μας σχέσεις. Πράγματα που αποκτήθηκαν με προσπόθεια, για να εκφράσουν τις επιθυμίες και την προσωπική μας αντίληψη για την ζωή.

Η Sun Alliance με περίπου 280 ετών, μπορεί να εκπιμήσει όλα αυτά που η απώλειά τους θα άλλαξε την ιασορροπία του κόσμου μας. Και αυτό γιατί η ασφαλιστική της αντίληψη, διακρίνεται από ευαισθησία και υπευθυνότητα για καθετή που γίνεται ανεκτίμητο κομμάτι της ζωής μας.

Η Sun Alliance, η παλαιότερη και μία από τις ισχυρότερες ασφαλιστικές δυνάμεις στον κόσμο, είναι η πρώτη εταιρία Γενικών Ασφαλειών στην Μ. Βρετανία.

Για τη Sun Alliance, κανένας κίνδυνος δεν θεωρείται απρόβλεπτος. Γι' αυτό οι ασφαλιστικές καλύψεις που προσφέρει στους πελάτες της είναι πλήρεις και ολοκληρωμένες από κάθε όποιη. Η περίπου τριών αιώνων διαρκούς λειτουργίας της στον ασφαλιστικό χώρο, αποτελεί την καλύτερη εγγύηση γι' αυτό.

Sun Alliance. Από τότε που υπάρχει ασφάλεια.



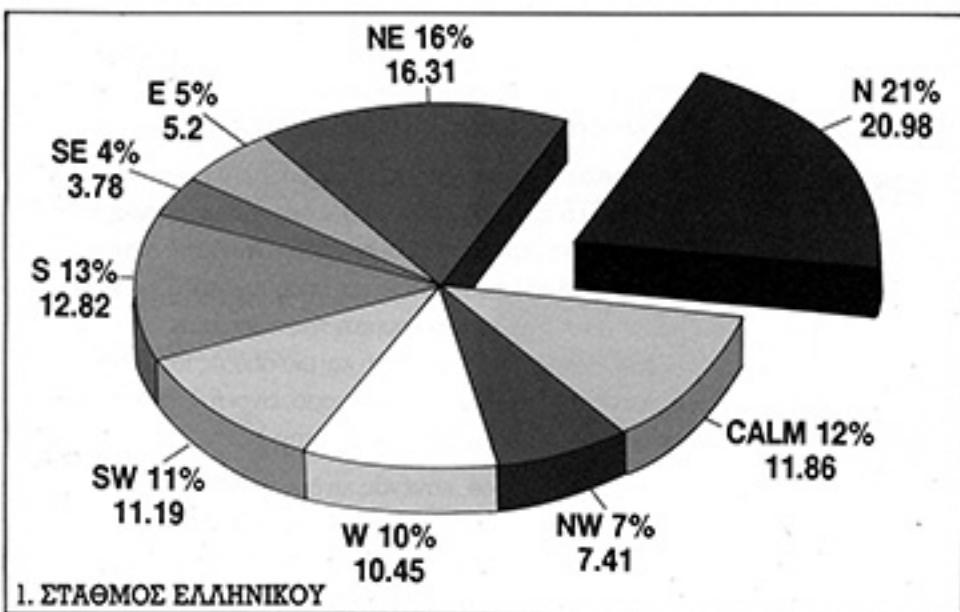
SUN ALLIANCE
GREECE

Προβλέψτε σωστά

Σκέψεστε τι θα γίνει αν στην τελευταία υποδρομία Χίος-Βουλιαγμένη (125 ν.μ.) πέσει μπουνάτσα, ή αν στο μπράτσο Σάρος-Χίος βγάλει φρέσκο βοριά και αναγκαστείτε να ταξιδεύετε με τις ταυτόπτες στα 'δόντια'. Αυ-

τά βέβαια είναι είτε κακοήθεις, είτε απλές υποθέσεις, γιατί μένουμε δεν είραστε αλλά ούτε προσπαθούμε να το 'παίξουμε' μετεωρολόγοι.

Γι' αυτό οις αφίνουμε να κάνετε μόνοι οις τις εκπρήσεις, για τον καιρό παραθέτοντας απλά τα κλιματολογικά στοιχεία για κάθε περιοχή.



1. ΣΤΑΘΜΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ

Θέση: N 37.54°
E 23.45°

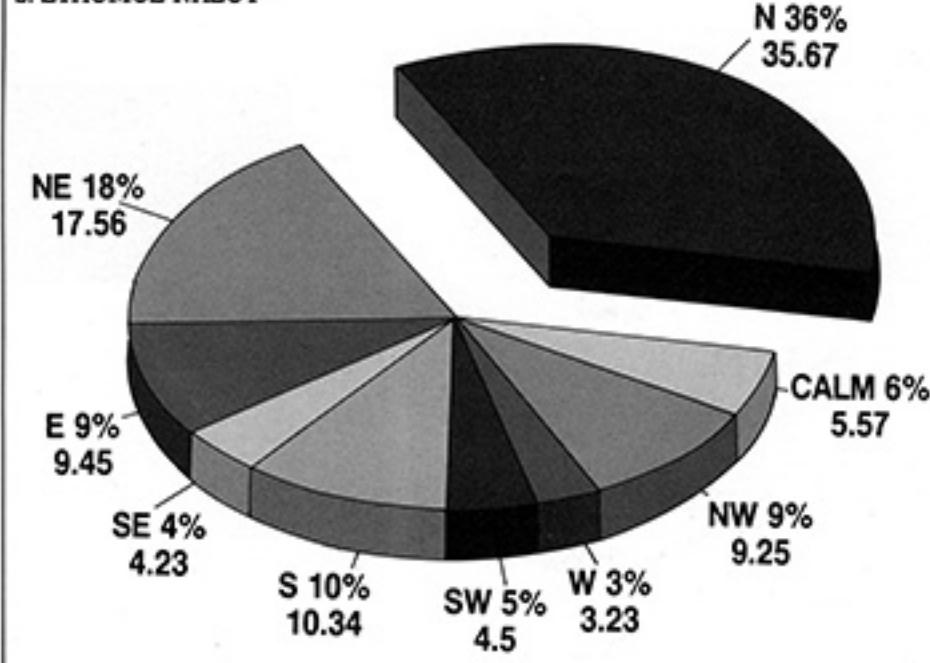
Μήνας: Ιούλιος
Περίοδος: 1955-1989

Συχνότητα Διευθύνσεως Ανέμου

20.98 % N
16.31 % NE
5.20 % E
3.78 % SE
12.82 % S
11.19 % SW
10.45 % W
7.41 % NW
11.86 % Άνυδρα

Κλιματολογικά Στοιχεία Περιοχής
Μέση Βαρομετρική Πίεση: 1011.7 Bar

2. ΣΤΑΘΜΟΣ ΝΑΞΟΥ



Συχνότητα Εντάσεως και Διευθύνσεως Ανέμου

Εντάση	Άνυδρα	Ναξος	Beaufort
7.1 % N	ένταση	4 Beaufort	
6.2 % N	ένταση	3 Beaufort	
3.6 % N	ένταση	2 Beaufort	
4.9 % NE	ένταση	3 Beaufort	
6.9 % NE	ένταση	4 Beaufort	
4.6 % SW	ένταση	2 Beaufort	
5.1 % SW	ένταση	3 Beaufort	
11.86 % Άνυδρα	ένταση	0 Beaufort	

**Συχνότητα Ενιδοσεως και Διευθύνσεως
Ανέρου**

14.2 % N	έντοση	4 Beaufort
7.9 % N	έντοση	2 Beaufort
4.2 % N	έντοση	7 Beaufort
5.3 % NE	έντοση	4 Beaufort
1.5 % NE	έντοση	6 Beaufort
1.7 % S	έντοση	3 Beaufort
1.6 % NW	έντοση	6 Beaufort
4.5 % Άπνοια έντοση		0 Beaufort

Συχνότητα Διευθύνσεως Ανέρου

19.36 % N
0.58 % NE
1.54 % E
1.99 % SE
1.63 % S
0.25 % SW
9.08 % W
59.21 % NW
6.36 % Άπνοια

Κλιματολογικά Στοιχεία Περιοχής

Μέση Βαρομετρική Πίεση	: 1011.7 Bar
Θερμοκρασία	Μέγιστη : 27.0° C
	Μέση : 28.9° C
	Ελάχιστη : 21.8° C
Σχετική Υγρασία	: 70.0 %
Συννεφιά	: 900
Βροχή	: 300
Καταιγίδα	: 184
Ομίχλη	: 360
	Λεπτά/Μήνα

3. ΣΤΑΘΜΟΣ ΣΑΜΟΥ

Θέση: Ν 37.45°
Ε 26.52°
Μήνας: Ιούλιος
Περίοδος: 1955-1989

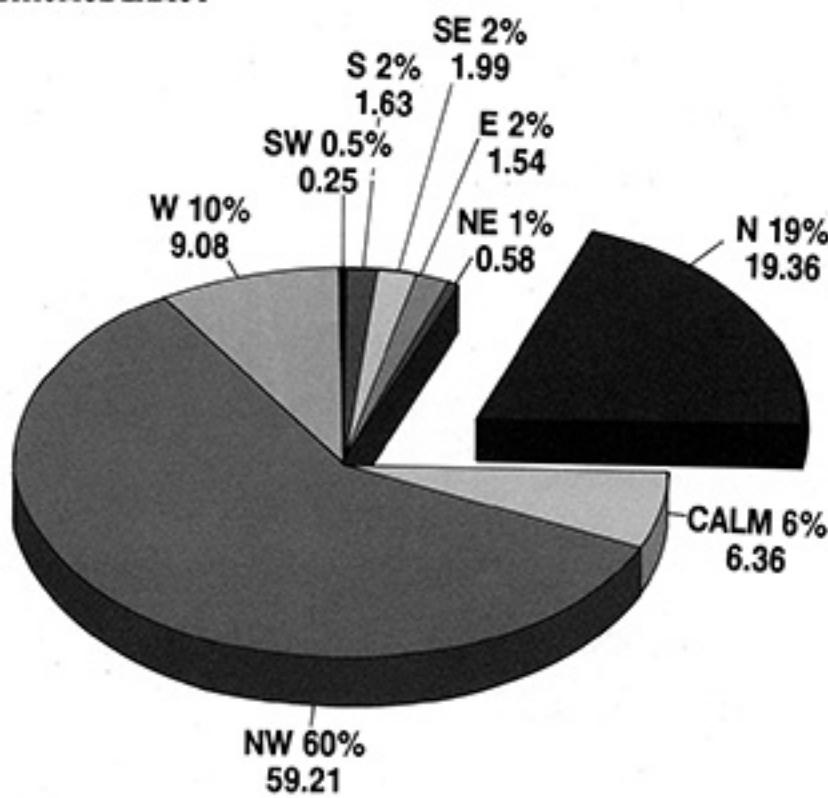
**Συχνότητα Ενιδοσεως και Διευθύνσεως
Ανέρου**

7.9 % N	έντοση	4 Beaufort
1.5 % N	έντοση	6 Beaufort
1.3 % N	έντοση	2 Beaufort
0.3 % NE	έντοση	3 Beaufort
2.7 % W	έντοση	4 Beaufort
1.1 % W	έντοση	6 Beaufort
12.3 % NW	έντοση	3 Beaufort
24.8 % NW	έντοση	4 Beaufort
11.5 % NW	έντοση	5 Beaufort
6.3 % Άπνοια	έντοση	0 Beaufort

Κλιματολογικά Στοιχεία Περιοχής

Μέση Βαρομετρική Πίεση	: 1016.3 Bar
Θερμοκρασία	Μέγιστη : 32.0° C
	Μέση : 30.4° C
	Ελάχιστη : 29.1° C
Σχετική Υγρασία	: 58 %
Συννεφιά	: 830
Βροχή	: 520
Καταιγίδα	: 456
Ομίχλη	: 258
	Λεπτά/Μήνα

3. ΣΤΑΘΜΟΣ ΣΑΜΟΥ



ΜΑΘΕ ΚΑΤΑΔΥΣΗ



ΔΙΔΑΣΚΟΥΝ:

N. TZANOULAKΗΣ
Γ. ΠΑΤΕΡΑΚΗΣ

Διάρκεια Μαθημάτων
10 Μέρες

Βασ. Παύλου 25 Α - Πειραιάς
τηλ. 411 8909, 411 9967
Κηφισίας 158, Ψυχικό
τηλ. 672 5357

Ράλλυ και ξερό ψωμί

Κείμενο: Τέρρυ Ράιον

Αθήνα περί τα τέλη Ιουνίου και ο Κέλσος να βαράει κάπι θερμοκρασίες 37 και βάλε.

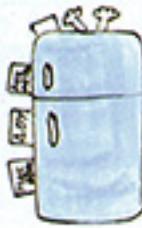


Το νέφος, νέφος είναι τη δουλειά του κάνει στο κέντρο της Αθήνας και όχι μόνο. Οι



ακτές μολυσμένες, οι δρόμοι καυτοί, η ατρόφια σε γενικές γραμμές απονηστική και εγώ εν μέσω του χαρού να προσπαθώ να βγάλω γελαστικά για το ράλλυ! Το οποίο ράλλυ φαντάζει σαν δάσος εν τη ερήμω και τα κοτεράκια σαν ονειρική ψευδαισθηση χαμένη στα βάθη της Ασίας.

Και όταν θα έρθει η αποφράς εκείνη μέρα, γιατί που θα πάει θα έρθει, τότε θα αφράσουμε πιο ως γνήσιοι Έλληνες τα προβλήματα, της δημόσιες υπηρεσίες, το Μακεδονικό και θα τοποθετήσουμε επιμελώς τη γιαγιά στο



ψυγείο. Θα σαλπάρουμε για μέρη εξωτικά (βλ. Σύρος) στην πρώτη γραμμή του Αιγαίου (βλ. Σάμος) και θα υψώσουμε το ανάστημά μας ή για την ακρίβεια την ίζενό μας στον Νιεμπέλ. Το Αιγαίο μπορεί κατά καιρούς να ανήκει στα ψάρια του, για μία εβδομάδα του Ιουλίου δρώς επινοιάζεται στους έλληνες ισοπλόδους, ενίστε δρώς και στους Ρώους συναδέλφους τους.



Από τις δέκα λοιπόν Ιουλίου, το Αιγαίο θα πάξει στο πανί, στο boat show και στο αντιλιακό. Το φεγγαράκι χάρτινο, από ανακυκλωμένο πάντα χαρτί, θα φέγγει το ασπρέ-



νιο φως του και το φλάτσα-φλεύτσα της θάλασσας θα πιτσιλάσι ναζάρικα τους ισοπλόδους. Όλα αυτά τα γλαφυρά θα θέλαμε πολύ να συμβούν κατά προτίμου στην ισοδρομία Χίος-Βουλαγγένην και επί 125 συνεχόμενα ναυτικά μίλια. Βέβαια αν συμβούν και σε όλα τα υπόλοιπα μπράτσα δεν θα έχουμε καρμιά αντίρρηση.

Αναμένοντας τη μας μένει να κάνουμε; Να ασχοληθούμε με τα εωελλινικά προβλήματα αποκλείεται, θα μας πέσουν βαριά στο σπαράκι και έχουμε μίλια να καλύψουμε. Μακεδονικό, Κυπριακό και Αιγαίο έχουν πολυφορεθεί και είναι πια ντεροντέ. Λέγαμε να αγοράσουμε καρμιά βραχονοσίδα να



έχουμε να πορευόμαστε στη ζωή, αλλά πάνω που πήγε να κλείσει η συμφωνία αποσύρθηκαν από την αγορά. Περιοριστικά λοιπόν

να φιάχνουμε σάντουιτς, να αγοράζουμε



εμφιαλωμένα νερά και να διαλέγουμε βερουσσίδιος σε όλα τα χρώματα της ίριδος. Μιλάμε για την φαντασμαγορία.

Και σαν μπν φτάνουν όλα αυτά μας προκύπτει και ο μίνι καύσωνας για να μας ισοπεδώσει και να μας κουρελάσει ψυχικά. Τώρα το μόνο που έχουμε να ελπίζουμε είναι να μην το γυρίσει από μίνι σε μάζι και όχι τίποτε άλλο, αλλά δεν θα προλάβουμε να τρέξουμε στο ράλλυ.

Για να είραστε καλυμένοι από όλες τις μεριές πήραμε σβάρνα τα μέντουμι και τις καφετζούδες. Ζέρετε πόσα στεφάνια βρεταν



στο φλυτζάνι μου; Σανθά, καστανά, μελαχρινά μέχρι και ένα καραφά! Αφήστε πια τις χαρτορίχτρες. Μεγάλη πόρτα θα διαβώ και πολλά λεπτά θα πάρω. Για τη ζέστη και την επιβίωσή μου στην Αθήνα κουβέντα. Αν ρωτούσα τα ψάρια πιο πολλά θα μου έλεγαν.

Γι αυτό σας λέω, πάμε να φύγουμε από δω δω είναι ακόμα καιρός. Ας είναι η ζωή μας ρόνο ράλλυ, ξερό ψωμί και που και που να τρώμε και κανένα φιλετάκι μινόν!



Ο ΠΤΙΚΗ ΤΕΛΕΙΟΤΗΤΑ

.Που ξεχωρίζει!



SWAROVSKI OPTIK

Η SWAROVSKI μια από τις μεγαλύτερες εταιρίες κατασκευής οπτικών οργάνων ακρίβειας παρουσιάζει τώρα και στην Ελλάδα τα καλύτερα ίως κυάλια στον κόσμο.

Από το 1948 η SWAROVSKI ερευνά και αναπτύσσει συστήματα για την παραγωγή των τελειότερων οπτικών οργάνων, όπως το παπενταρισμένο σύστημα πολλαπλής επικάλυψης των φακών SWAROTOP, χάρις στο οποίο αποφεύγονται οι αντανακλάσεις.

Η συσκευευμένη εμπειρία, ο συνεχής ποιοτικός έλεγχος των υλικών, ο συνδυασμός τέχνης και τεχνικής καθώς και ο άριστος εργονομικός σχεδιασμός κάνουν τα κυάλια και τα τηλεσκόπια της SWAROVSKI να ξεχωρίζουν.



Details of quality for all SWAROVSKI instruments



▲ 8x20 B



▲ SL 7x50



▲ SLC 8-30 WB



▲ ΤΗΛΕΣΚΟΠΙΟ AT 80

ΑΘΗΝΑ: PLANO, ΣΠ. ΜΕΡΚΟΥΡΗ 33 (ΠΕΡ. ΧΙΛΤΟΝ).
ΓΑΥΦΑΔΑ: FOTO CISTA, ΙΩΑΝ. ΜΕΤΑΞΑ 6.

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: ΚΑΛΑΪΤΖΗΣ ΦΩΤΟΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ, ΕΡΜΟΥ 32.
ΧΑΛΚΙΔΑ: ΦΩΤΟ-ΠΙΑΝΗΣ - VIDEO, ΑΒΑΝΤΩΝ 20.



5 ΑΤΟΚΕΣ ΜΗΝΙΑΙΕΣ ΔΟΣΕΙΣ



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ:
4 ΜΗΝΕΣ
ΜΕΤΑ
ΑΠΟ ΤΟΝ
ΜΗΝΑ
ΑΓΟΡΑΣ

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΟΠΟΙ: EUROPHOT A.E. ΟΜΗΡΟΥ 13 • Τ.Φ.3308 • 102 10 ΑΘΗΝΑ • ΤΗΛ: 3627332 - 3634417 • FAX: (01) 3625029



Mnv πάτε «ξυπόλητοι» στο ράλλυ!

Η κορυφαία ιστοπλοϊκή πρόκληση της Ελλάδας είναι "ante portas". Εσείς είστε "aequo animo" για την προετοιμασία του σκάφους σας. Με γοργό ρυθμό ας συνοψίσουμε τα σημεία προσοχής για μια χωρίς προβλήματα παρουσία του σκάφους.

Το πλήρωμα

Προσεκτική επιλογή. Δυνατότητα αναροτής στην Αθήνα ενώς ή δύο αναπληρωματικών σκάφων και κατά την διάρκεια του αγώνα. Προετοιμασία του τρόπου άφιξης του αναπληρωματικού καθώς επίσης και οργάνωση πιθανής αποστολής ανταλλακτικών προς το τόπο που θα παρουσιαστεί η ανάγκη.

Ο εξαρπασμός

Λεπτομερής έλεγχος ιστού, εξαρτίας κλπ. για ρωγμές, χαλαρά πριτίνια, φθαρμένες ασφαλείες, βίδες, μαντάρια, ροδάντζες τέρματα, περοι κλπ. Οπωδήποτε πρέπει να υπάρχουν ανταλλακτικά μέσα στο σκάφος. Έλεγχος βάσεων boom vang και gooseneck μάτοις.

Τα πανιά

Έλεγχος των πανιών όχι δύρις στην ξηρά αλλά σπικώντας τα όλα κυρίως το storm jib το οποίο συνήθως ξεκνάμε και όταν το χρειαζόμαστε κάπι δεν δουλεύει και την ώρα του αγώνα φαννόραστε.

Mnv ξεχάστε

Έλεγχος και λίπανση των νηζών, βάνες, δόρδωση προβλημάτων στεγανόπτας, λάδια και νερά μπαχανής, φώτα ναυπλίας, φώτα σκάφους, όργανα ναυπλίας και ανέμου, έλεγχος πυξίδας. Φόροποι των μπαταριών του σκάφους. Μια πρέπει να είναι για χρίση από την μπαχανή και μόνο.

Εξοπλισμός ασφαλείας

Ζάνες ασφαλείας να δοκιμαστούν για την αντοχή τους από όλα τα μέλη του πληρώματος και ειδικά από τους πλωτούς. Να περαστούν στο σκάφος από πρύμνη σε πλώρη δεξιά και αριστερά life lines και να δοκιμαστούν από το πλήρωμα. Να ελεχθεί το ή τα life rafts καθώς επίσης και τα ουσοσίθια. Να ελεγχθούν οι φακοί για την καλή λειτουργία τους και να υπάρχουν δύο τρεις μικροί φακοί, στυρτοί, για να φέρονται μόνιμα από τους πλωτούς. Κάλλο είναι κάθε μέλος του πληρώματος να διαθέτει ένα ή δύο διαλούδια ψυχρού φωτισμού ή αναλλάσσοντες φανούς δεμένους στο μπράτσο.

Επιμέλεια: Αντώνης Δημητρακόπουλος
Κωνσταντίνος Γκαόκας



Μνv ξεχάστε το φαρμακείο του σκάφους. Για τη σωστή συμπλήρωση του συμβουλευτείτε τον ιατρικό οδηγό του Ιδρύματος Ευγενίδη.

Εργαλεία - Εξαρτήματα

Έλεγχος εργαλείων και υλικών. Καταγραφή και σχέδιο αποθήκευσης, το σχέδιο καλύτερα να είναι πάντα πρόχειρο προκειμένου να το συμβουλεύεστε όταν υπάρχει ανάγκη. Οπωδήποτε πριτίνια διαφόρων διαμέτρων και πριτιναδόρος και φυσικά επαναφορτζόμενο τρυπάνι χειρός. Ερεδικά ράουλα, ναυτικά κλειδιά, σχοινιά, μπανέλλες, μανέλλες και φυσικά, αρχείαστο να είναι, καλό ψαλλίδι για συρματόσχοινα. Καλό είναι να έχετε ένα κατοαθίδιο και μια πένος σε κάθε σάκκο πανών για τα μικρά βραδυνά προβλήματα.

Chart Table

Καλή προετοιμασία δύο μελών για ναυπλία. Να υπάρχουν όλοι οι χάρτες να μελετηθούν

και να γίνει κατάλογος των προς προσοχή σημείων π.χ. ξέρες, way points κλπ. Καλό είναι να περαστούν στο LORAN ή στο GPS.

Ελέγχετε αν υπάρχουν τα βοηθήματα ναυπλίας π.χ. φαρδείκες, greek water's pilot, ιατρικός οδηγός.

Έλεγχος VHF και αν είναι δυνατόν ας υπάρχει και ένα εφεδρικό χειρός. Ελέγχετε τις σημαίες του ναυτικού κώδικα και τις σημαίες για τον αγώνα. Μελετήστε καλά τις οδηγίες πλου και απομνημονεύστε τις.

Προπόνηση

Καλό είναι να βγείτε 3-4 προπονήσεις, μαζί και οι αναπληρωματικοί, προκειμένου να ελέγχετε με ρυθμό αγώνα τα πάντα στο σκάφος και να κάνετε τις λεπτουργικές αλλαγές που πιθανόν να προκύψουν.

Καλή επιτυχία

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΓΩΝΩΝ

ΙΟΥΛΙΟΣ

ΔΙΟΡΓΑΝΩΤΗΣ ΟΜΙΛΟΣ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ	ΔΙΑΔΡΟΜΗ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	Ν.Μ.
ΝΑΟΝΔΙΝΟΕΦ	ΦΑΛΗΡΕΑΣ 92	ΦΑΛΗΡΟ-ΑΙΓΑΙΝΑ ΑΙΓΑΙΝΑ-ΦΑΛΗΡΟ	04/07/92 05/07/92	20 20
Π.Ο.Ι.Α.Θ	2η ΔΙΕΘΝΗ ΙΣΤΟΠΛΟΙΚΗ ΕΒΔΟΜΑΔΑ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΦΑΛΗΡΟ-ΙΟΣ ΙΟΣ-ΖΑΜΟΣ ΖΑΜΟΣ-ΧΙΟΣ ΧΙΟΣ-ΒΟΥΛΑΓΜΕΝΗ	10/07/92 13/07/92 16/07/92 19/07/92	107 98 64 125
Π.Ο.Ι.Α.Θ	ΕΠΑΛΛΑΞΤΙΚΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ 2ης Δ.Ι.Ε.Α	ΦΑΛΗΡΟ-ΣΥΡΟΣ ΣΥΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ ΝΑΞΟΣ-ΕΙΔΟΝΕΣ ΕΙΔΟΝΕΣ-ΒΟΥΛΑΓΜΕΝΗ	10/07/92/ 14/07/92 17/07/92 19/07/92	72
ΚΕΧΡΩΣ	ΚΕΧΡΩΠΕΙΑ ΒΕΛΦΩΝΙ	ΑΓ. ΜΑΡΙΝΑ-ΚΥΘΗΝΟΣ ΚΥΘΗΝΟΣ-ΑΓ. ΜΑΡΙΝΑ	25/07/92 26/07/92	45 38

ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ

ΔΙΟΡΓΑΝΩΤΗΣ ΟΜΙΛΟΣ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ	ΔΙΑΔΡΟΜΗ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	Ν.Μ.
Ν.Ο.Θ.	15ο ΚΥΤΤΑΡΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	WINNWARD-LEEWARD ΜΕΓΑΛΟ OFFSHORE 2 WINNWARD-LEEWARD ΜΙΚΡΟ OFFSHORE INSHORE RACE	06/08/92 07/08/92 10/08/92 11/08/92 13/08/92	20 80 20 50 15
ΙΟΠ - ΙΩΠ ΑΝΩΣ ΠΟΛΑΣ ΚΕΡΚ.	4η ΔΙΕΘΝΗ ΙΣΤΟΠΛΟΙΚΗ ΕΒΔΟΜΑΔΑ ΙΩΝΟΥ	ΑΡΓΟΤΟΝΟ-ΠΟΡΟΣ ΚΕΦ. ΠΟΡΟΣ-ΙΑΒΑΚΗ ΙΑΒΑΚΗ-ΠΑΤΡΑ	17/08/92 19/08/92 21/08/92	30 16 50
Ν.Ο. ΑΝΔΡΟΥ	ΑΝΔΡΟΥ	ΦΑΛΗΡΟ-ΧΩΡΑ ΑΝΔΡΟΥ ΧΩΡΑ ΑΝΔΡΟΥ-ΦΑΛΗΡΟ	27/08/92 31/08/92	64 58

ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ

ΔΙΟΡΓΑΝΩΤΗΣ ΟΜΙΛΟΣ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ	ΔΙΑΔΡΟΜΗ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	Ν.Μ.
ΣΙΑΝΑΤΚ	ΛΑΓΟΥΕΩΝ 92	ΦΑΛΗΡΟ-ΛΑΓΟΥΣΑ-ΦΑΛΗΡΟ	06/09/92	24
Ν.Ο.Τ.Κ.	ΚΟΡΦΟΣ	ΦΑΛΗΡΟ-ΚΟΡΦΟΣ ΚΟΡΦΟΣ-ΦΑΛΗΡΟ	11/09/92 13/09/92	27 27
Ι.Ο.Π.	ΥΔΡΑΣ	ΦΑΛΗΡΟ-ΑΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ-ΥΔΡΑ ΥΔΡΑ-ΦΑΛΗΡΟ	18/09/92 20/09/92	54 36
Ν.Ο.Α.	ΤΣΙΑΣ	ΦΑΛΗΡΟ-ΤΣΙΑ ΤΣΙΑ-ΦΑΛΗΡΟ	25/09/92 27/09/92	40 40

Shouky



PAPADOPOULOS ENTERPRISES S.A.

15-17 HATZIKIRIAKOU AVE., 185 37 PIRAEUS GREECE
TEL. (01)4183111, 4184111, 4186111, 4283833 (5 LINES)
FAX. (01)4282260 TELEX 240206 JOPA GR



Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΙΣΤΙΟΦΟΡΟΥ

Επιμέλεια: Δήμητρα Διακούμακου

μέρος Β'

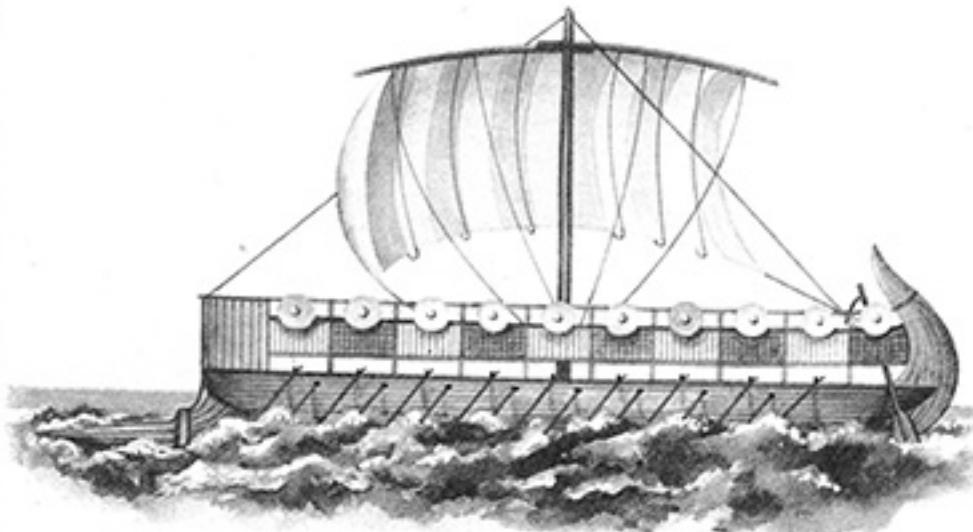
Φοινίκη

Περίπου την 1η χιλιετηρίδα π.Χ. κι άλλοι μεσογειακοί λαοί επιχείρησαν να κατασκευάσουν πλοία, από τους οποίους οι πιο γνωστοί ήταν στην αρχή οι Φοινίκες και αργότερα οι Έλληνες και των οποίων οι υπηρεσίες χρησιμοποιούνταν από τους Φαραώ.

Οι Φοινίκες, χάρη στη χαριστική θέση της χώρας τους, έγιναν γνωστοί σ' όλη τη Μεσόγειο, όπου έπλεαν όχι για να ληστέψουν ή να κατακτήσουν, αλλά για να εμπορευτούν. Σύμφωνα με τον Ηρόδοτο, ήταν οι πρώτοι ναυτικοί που τόλμησαν να ταξιδέψουν στην ανοιχτή θάλασσα. Μέχρι τότε, ακόμη και τα πλοία που έκαναν μακρινά ταξίδια, είχαν πάντα οπτική επαφή με την ακτή και ταξίδευαν μόνο με το φως της ημέρας. Οι γνώσεις της Αστρονομίας που είχαν οι Φοινίκες και η ποιότητα των σκαφών τους, τους επέτρεπαν να ταξιδέψουν και έξω από τα στενά του Γιβραλτάρ. Ήταν έγιναν γνωστοί σαν ναύτες και ανέπτυξαν πολύ το εμπόριο. Κατόρθωσαν δε, στην 1η χιλιετηρίδα π.Χ., να έχουν στόλο μεγαλύτερο και από εκείνο των Αιγυπτίων.

Σύμφωνα πάλι με τον Ηρόδοτο, ο στόλος που για πρώτη φορά στις αρχές του 6ου π.Χ. αιώνα έκανε το γύρο της Αφρικής, ήταν κατασκευασμένος μεν από Έλληνες, αλλά επανδρωμένος από Φοινίκες.

Στο σημερινό Ιράκ, παλιά Βαβυλωνία και Ασσυρία, οι οποίες για ένα διάστημα ελέγχονταν από τη Φοινίκη, υπάρχουν ευρήματα που δείχνουν Φοινικικά ιστιοφόρα πλοία, εμπορικά και πολεμικά, να πλέουν στους ποταμούς Ευφράτη και Τίγρη. Τα πλοία αυτά είχαν καρίνα που προεκτείνονταν σ' ένα έμβολο, ένα ορ-



θογώνιο πανί και τιμονεύονταν με δύο πηδάλια σαν κουπιά. Οι κωπηλάτες ήταν προστατευμένοι από ένα ξύλινο σανίδωμα και οι πολεμιστές στο πάνω κατάστρωμα καλύπτονταν πίσω από στρογγυλές ασπίδες.

Ελλάδα

Η εμπειρία στη Ναυτιλία και τη Ναυπηγική των Φοινίκων και των ιθαγενών των νησιών του Αιγαίου, απορροφήθηκε από τους Έλληνες, οι οποίοι εύρισκαν εξαιρετικά λιμάνια και αγκυροβόλια στις ακτές της Πελοποννήσου και της Μικράς Ασίας και στα πολυάριθμα νησιά του Αιγαίου. Από τον 8ο π.Χ. αιώνα περίπου, οι Έλληνες άρχισαν να μετακινούνται απ' αυτές τις πολυπληθείς περιοχές και ίδρυσαν αποικίες σ' όλη τη Μεσόγειο.

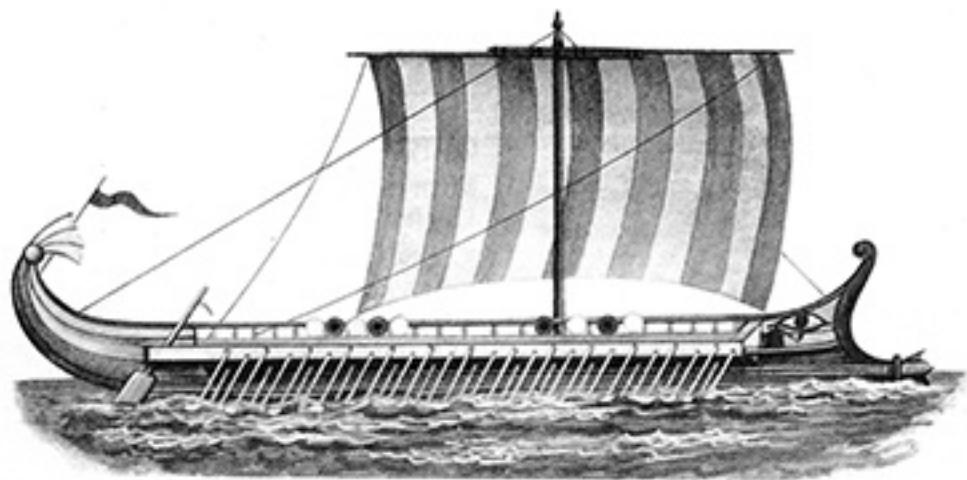
Τα Ελληνικά πλοία, τα οποία τα γνωρίσαμε από αγγεία, μωσαϊκά, ανάγλυφα

Φοινικικό πλοίο, σχεδιασμένο με βάση τα ευρήματα στο σημερινό Ιράκ.

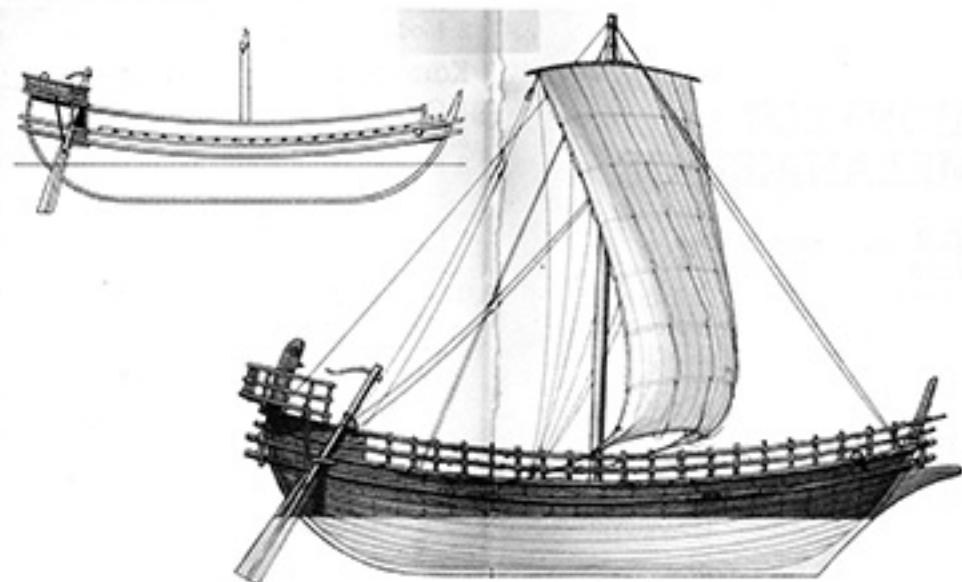
και γραπτές μαρτυρίες, τον 11ο π.Χ. αιώνα ήταν άσκεπα, χωρίς κατάστρωμα και με επίπεδο πυθμένα, για να μπορούν να σύρονται εύκολα στην ακτή. Η πλώρη τους και η πρύμη τους ήταν στρογγυλεμένες.

Αργότερα τα πλοία απέκτησαν κατάστρωμα και δρύινη καρίνα, ενώ το υπόλοιπο πλοίο ήταν κατασκευασμένο από έλατο. Συχνά χρησιμοποιούσαν στη ναυπηγική πολιά ξυλεία, οπότε και η διάρκεια ζωής των πλοίων αυτών ήταν περιορισμένη.

Τα ελληνικά πλοία άμως, ήταν γνωστά περισσότερο σαν πολεμικά, ιδιαίτερα μετά την ήττα των Περσών στη Σαλαμίνα το 480 π.Χ., αλλά και σαν μεταφορικά πλεούμενα. Στην ακμή της ελληνι-



Τριήρης. Ελληνικό πολεμικό πλοίο του 6 π.Χ. αιώνα.



Από τα πρώτα αρχαία Ελληνικά πλοία.

κτής θαλάσσιας δύναμης, τα χρησιμοποίησε ο Μέγας Αλέξανδρος για το ταξίδι του στις Ινδίες.

Από διασωθέντα ντοκουμέντα έχουμε μια πραγματική εικόνα των ελληνικών πλοίων. Ο σκελετός τους ήταν ξύλινος με λεπτές γραμμές και τα πολεμικά είχαν κουπιά τοποθετημένα συνήθως σε σειρές, τη μια πάνω απ' την άλλη. Στα εμπορικά πλοία χρησιμοποιείτο για ωθηση ένα τετράγωνο πανί που ήταν τοποθετημένο σ' ένα κατάρτι στερεωμένο στη μέση του πλοίου και αργότερα ένα μικρότερο τετράγωνο πανί σ' ένα κεκκλιμένο κατάρτι στην πλώρη.

Το πανί στα εμπορικά πλοία ήταν το κύριο πρωθυπόκιο μέσο, εφόσον οι ιδιώτες ναυτικοί, απ' τη μια μεριά χρειάζο-

νταν το χώρο των κωπηλατών για την τοποθέτηση των εμπορευμάτων που μετέφεραν κι απ' την άλλη το κόστος αγοράς και συντήρησης πολυάριθμων σκλάβων που χρησιμοποιούνταν σαν κωπηλάτες, ήταν μεγάλο.

Συχνά, ακόμη και τα πολεμικά πλοία είχαν ένα τετράγωνο πανί, που χρησιμοποιείτο κυρίως σε μακρινά ταξίδια. Κατά τη διάρκεια όμως των ναυμαχιών, το κατάρτι έβγαινε και λόγω έλλειψης χώρου, αφήνοταν στη στεριά.

Τα πλοία αυτά που ονομάσθηκαν ΤΡΙΗΡΕΙΣ, είχαν μέσο μήκος 35 μ. περίπου, σιδερένιες άγκυρες και πηδάλιο σε σχήμα πλατιού κουπιού, αναρτημένο στο πλάι του σκάφους, με μια όμως προέκταση προς τον τιμονιέρο, για να

επιτυγχάνεται καλύτερος έλεγχος. Τα πλοία αυτά ήταν για πολύ καιρό τα επικρατέστερα της Μεσογείου.

Με τα ελληνικά πλοία, έφθασε η τέχνη της αρχαϊκής ναυπηγικής στη Μεσόγειο, στο ζενίθ της. Μεγαλύτερη βελτίωση στα πανία και στο πηδάλιο εμποδίστηκε από τεχνικούς λόγους, αλλά και λόγω του μεγέθους των λιμανιών της εποχής εκείνης. Επίσης, χτίσθηκαν φάροι σ' επιφανείς θέσεις κατά μήκος των ακτών, οι οποίοι έκαναν ασφαλέστερη τη ναυσιπλοΐα.

Τις δυνατότητές τους στη ναυπηγική, έδειξαν οι Έλληνες, όταν ο Βασιλιάς των Συρακουσών Χείρων, παρήγγειλε ένα πλοίο για να το δωρίσει στον Φαραώ Πτολεμαίο ΙΙ. Σύμφωνα με τον Πλούταρχο, αρχιτέκτονας του πλοίου ήταν ο Αρχιμήδης. Το πλοίο αυτό είχε 12 σειρές κουπιά και το εκτόπισμά του υπολογίσθηκε ότι ήταν περίπου 6.000 τόννοι. Είχε τρία καταστρώματα, χώρο για άθληση, πισίνα, κήπους, έκθεση, εργαστήρια και σταύλους και ήταν πλούσια διακοσμημένο. Ονομάζοταν "ΣΥΡΑΚΟΥΣΙΑ" και έπλευσε προς το μοναδικό λιμάνι που μπορούσε εκείνη την εποχή να "φιλοξενήσει" ένα τόσο μεγάλο καράβι, την Αλεξάνδρεια. Από τότε δεν υπάρχει καμία άλλη αναφορά για την τύχη αυτού του πλοίου.

Συνεχίζεται...

ΚΥΘΗΝΟΣ

I.O.R. Συμμετοχή 10 Σκάφη

Γενική

1. Rosa dei Venti	Γ. Βασιλόπουλος
2. Modus Viventi	Ν. Καραγεωργίου
3. Hati IV	Ι. Καραλέπης
Κατηγορία 1.	
1. Hati IV	Ι. Καραλέπης
Κατηγορία 2.	
1. Rosa dei Venti	Γ. Βασιλόπουλος

I.M.S. Συμμετοχή 6 Σκάφη

Γενική

1. Sidhartha	Α. Μαγκριώτης
2. Halima	Ν. Σινούρης
3. Pix - Lax	Δ. Βασιλάκος

E.A.Θ. Συμμετοχή 8 Σκάφη

Γενική

1. Blue Star	Γ. Γιαννίδης
2. Garfield	Δ. Πετούπουλος
3. Samoa	
Κατηγορία 1.	
1. Blue Star	Γ. Γιαννίδης
Κατηγορία 2.	
1. Kírkη	



ΕΑΡΙΝΟ ΚΥΠΕΛΛΟ

J 24

Συμμετοχή 5 Σκάφη

Γενική

1. Champ	Ι. Μπρίνης
2. Ωκυρόν	Ν. Σπίγγος
3. Ζουζούνι	Π. Δαλαμπίρας



ΚΕΑ

I.O.R. Συμμετοχή 10 Σκάφη

Γενική

1. Atalanti V	Γ. Ανδρεάδης
2. Pepsi Challenge	Ν. Λαμπαδάριος
3. Don Quixote	Π. Λιβάς

Κατηγορία 1.

1. Atalanti V	Γ. Ανδρεάδης
Κατηγορία 2.	
1. Assos	Σ. Θεοδωράκος

I.M.S. Συμμετοχή 19 Σκάφη

Γενική

1. Κοσμογονία	Ι. Κακίτος
2. Starpoint	Σ. Μαζαράκης
3. Sidhartha II	Α. Μαγκριώτης
Κατηγορία 1.	
1. Sidhartha II	Α. Μαγκριώτης
Κατηγορία 2.	
1. Κοσμογονία	Ι. Κακίτος

Kατηγορία 3.

1. Shouky	Θ. Γουβάνογλου
-----------	----------------

E.A.Θ. Συμμετοχή 34 Σκάφη

Γενική

1. Paradise	Α. Γεωργόπουλος
2. Casta Diva	Χ. Πατοαβός
3. Αρίων	Α. Τσουτούνης

Κατηγορία 1.

1. Paradise	Α. Γεωργόπουλος
-------------	-----------------

Κατηγορία 2.

1. Casta Diva	Χ. Πατοαβός
---------------	-------------

Κατηγορία 3.

1. Εβάντα	Κ. Παγουλάτος
-----------	---------------

Κατηγορία 4.

1. Giorgino	Κ. Πατριαρχέας
-------------	----------------

Κατηγορία 5.

1. Αργοναύτης	Γ. Αντωνακόπουλος
---------------	-------------------



ΔΙΟΝΥΣΟΥ ΜΕΛΑΝΑΙΓΙΔΟΣ

I.O.R. Συμμετοχή 19 Σκάφη

Γενική

1. Atalanti V	Γ. Ανδρεάδης
2. Πανδαιμόνιον II	Α. Λογοθέτης
3. Don Quixote	Π. Λιβάς

Κατηγορία 1.

1. Atalanti V	Γ. Ανδρεάδης
---------------	--------------

Κατηγορία 2.

4. Sugar	Α. Αθανασίου
----------	--------------

Κατηγορία 3.

1. Prestige	Γ. Κοντογιάννης
-------------	-----------------

Κατηγορία 4.

1. Resalto	Χ. Κοντογιώργος
------------	-----------------

I.M.S. Συμμετοχή 15 Σκάφη

Γενική

1. Pix Lax	Δ. Βασιλάκος
2. Star Point	Σ. Μαζαράκης
3. Halima	Ν. Σινούρης

Κατηγορία 1.

1. Halima	Ν. Σινούρης
-----------	-------------

Κατηγορία 2.

1. Pix Lax	Δ. Βασιλάκος
------------	--------------

Κατηγορία 3.

1. Anything Too	Κ. Τσαντήλης
-----------------	--------------

E.A.Θ. Συμμετοχή 39 Σκάφη

Γενική

1. Αργοναύτης	Ι. Αντωνακόπουλος
2. Αρίων	Α. Τσουτούνης
3. Αρρενιστής	Κ. Σανθάκος

Κατηγορία 1.

1. Αλέξης	Β. Κοντολέων
-----------	--------------

Κατηγορία 2.

1. Αρίων	Α. Τσουτούνης
----------	---------------

Κατηγορία 3.

1. Documento	Π. Πιτοάς
--------------	-----------

Κατηγορία 4.

1. Argonautis	Α. Παπαδόγκονας
---------------	-----------------

Κατηγορία 5.

1. Αργοναύτης	Ι. Αντωνακόπουλος
---------------	-------------------

6ος Αγώνας στη μνήμη

I. Κόσκορου

ΟΡΤΣΑ - ΠΡΥΜΑ

Κατηγορία E.A.Θ.

1. Αρίων	Α. Τσουτούνης
----------	---------------

Κατηγορία I.M.S.

1. Tutti Frutti	Α. Θεοδωράκος
-----------------	---------------

2. Goudalini	Σ. Ζυγομαλάς
--------------	--------------

MATCH RACING

Κατηγορία E.A.Θ.

1. Αρίων	Α. Τσουτούνης
----------	---------------

2. Laser	Α. Βουρδάμης
----------	--------------

3. Kírkη	Π. Σπύρου
----------	-----------

Κατηγορία I.O.R.

1. Assos	Σ. Θεοδωράκος
----------	---------------

2. Modus Viventi	Ν. Καραγεωργίου
------------------	-----------------

Κατηγορία I.M.S.

1. Goudalini	Σ. Ζυγομαλάς
--------------	--------------

2. Tutti Frutti	Γ. Τζάκος
-----------------	-----------

3. Oλχίς	Β. Μπογάκος
----------	-------------

ΔΙΟΝΥΣΟΥ ΜΕΛΑΝΑΙΓΙΔΟΣ

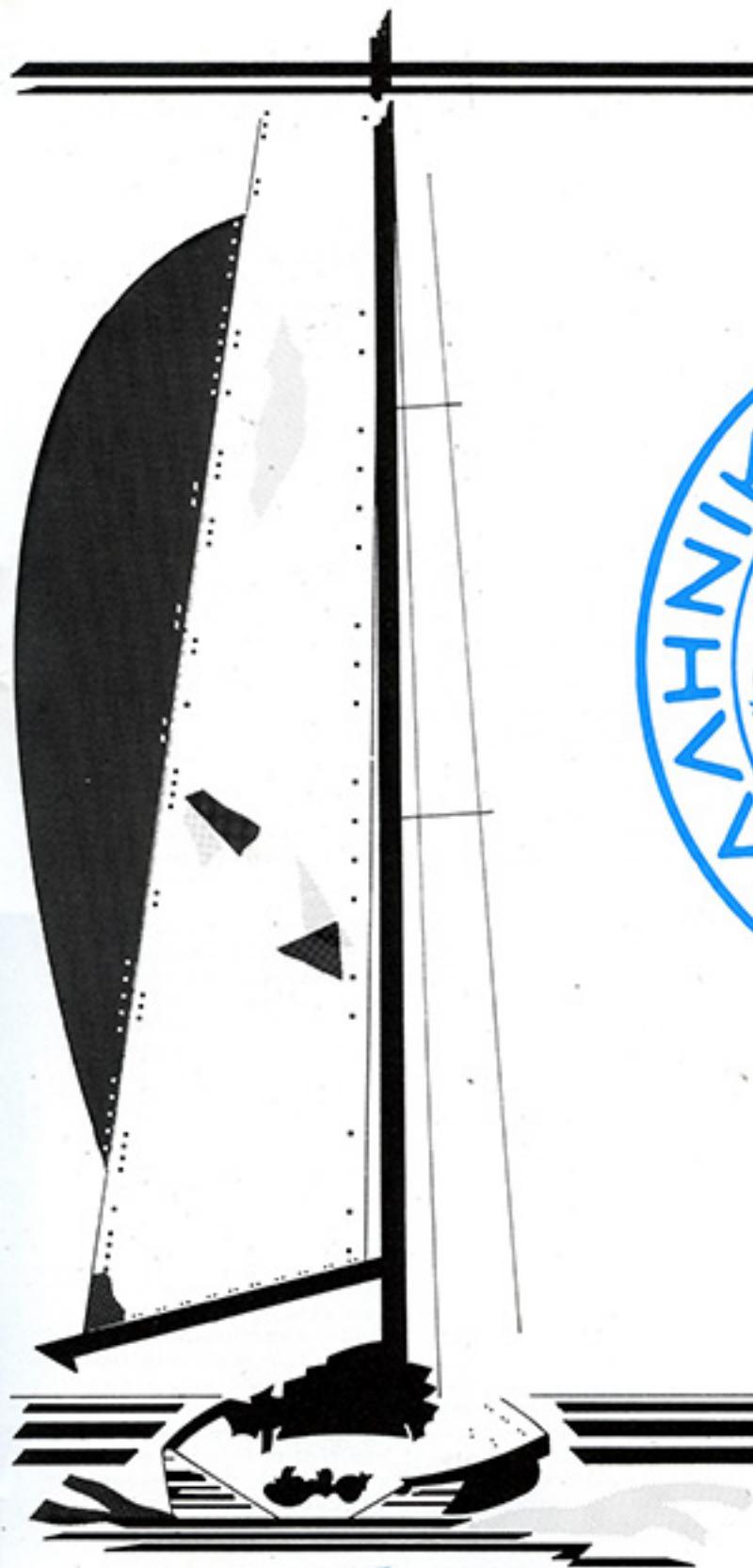
ΕΑΡΙΝΟ ΚΥΠΕΛΛΟ

J 24

Συμμετοχή 5 Σκάφη

Γενική

Κατηγορία 1.



**Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΑΥΓΝΩΜΩΝ
ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ
ΤΩΝ ΑΝΘΡΩΠΩΝ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ**

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 23, 18535 ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΤΗΛ.: 4177632, 4116966 - ΤΕΛΕΞ: 213464 HR5 GR
ΦΑΣΙΑΝΟΥ 2 & ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΟΥ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΤΗΛ.: 544762-3

ΤΟ ΚΟΝΤΡΑΜΠΑΝΤΟ ΤΗΣ ΠΡΟΣΦΥΓΙΑΣ

(μια αληθινή ιστορία)

ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΑΠΟ ΤΟ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΟ

Κείμενο: Παν. Κριεζής

Πάνω στη γέφυρα ο καπετάν Μήτσος και οι οπτίμες είχαν καρφώσει τα μάτια τους παντού στον ορίζοντα ψάχνοντας μπας και φαντάριά τους. Είπαν στη γέφυρα και τάχτηκαν σαν να ήθελαν ο καβδίς να διαβάσει τη σκέψη του αλλούνος. Ο βόμβος ακουγότανε πάντα και μάλιστα φαινόταν να δυναμώνει. Οι άνθρωποι πάνω στη γέφυρα αφουγκράζονταν με τεντωμένη τη προσοχή όταν ακούστηκε κάποιος να φωνάζει διητήταν αρρελάνο. Τότε δύο μαζί σαν να βεβαιώθηκαν την ίδια στιγμή, πετάχτηκαν έξω από τη γέφυρα για να δουν καλύτερα. Ναι, έτσι ήταν. Τέρα πια ακουγότανε καθαρά, ήταν αρρελάνο. «Όλοι μέσα» ούρλιαζε ο καπετάν Μήτσος και δύο χάθηκαν πάλι μέσα στο ζαμιότ. Οι δύος με τα κυάλια προσπαθούσε να καταλάβει από πού ερχότανε ο ανεπιθύμητος επικεκλήτης. Μετά από μερικά λεπτά φάντης να έρχεται από τη μεριά της Παλαιοστίνης, ακριβώς μπροστά στη πλόη του βαπτοριού. Πετούσε αρκετά ψηλά αλλά δύο πλησιάζεις φανόταν που χαμήλωνταν και δύο χαμήλωνταν τόσο ο βόμβος της μηχανής του γινόταν πιο έντονος.

Κάτω στ' αμπάρια οι άνθρωποι το ακούσανες και τους κόπηκε η ανάσα. Στήλισαν τα μάτια τους ψηλά σα να ήθελαν να τρυπήσουν με τα μάτια τους τις λαμαρίνες του βαπτοριού. Σφίχτηκαν οι καρδιές τους και τα ρέματα τους. Οι άντρες πήρανες τις γυναικείες στην αγκαλιά τους και αυτές οφέζαν μέσα στις δικές τους τα παιδιά. Είχαν παγήσει δύοι, λιγότερο από φέτος και περισσότερο από το ακαθόριστο εκείνο συναισθήμα που νοιώθει ο άνθρωπος όταν ανεπάντεχα ανατρέπεται η βεβαιότητά του για κάτι. Γιατί δύο αυτοί οι άνθρωποι είχαν τη βεβαιότητα ότι θα έφταναν στα σίγουρα στον προορισμό τους, γιατί από τη πρότη μέρα που ξεκίνησαν από το ερημικό ζερονήσιο είχαν μέσα στις ψυχές τους τη σιγουρία που

φύτεψε μέσα τους ο καπετάνιος τους, ο μικρός θεός τους.

Το αεροπλάνο στο μεταξύ όλο χαμηλώνει σα να ήθελε να καθήσει πάνω στο βαπτόριο, και θα πέρασε ξυστά πάνω από δύμουρα άφησε ένα ήχο σαν ουρλιαχτό. Λαπομακρύνθηκε λίγο, έκανε ένα μεγάλο γύρο και πάλι πέρασε ξυστά αφήνοντας ξανά το ουρλιαχτό του. Αυτό επαναλήφθηκε μερικές φορές και ύστερα χάθηκε πάλι στον ορίζοντα από και που ήρθε.

Κάτω στ' αμπάρια, έγινε νεκρική σιγή, που τη διέκοψε πρώτα ένας λυγιός που ακούστηκε από κάπου, μετά ένας αναστεγαμός από κάπου αλλού, μετά μια ψυθυριστή φωνή, μετά άλλη πιο δυνατή, κι άλλη, κι άλλη, ώσπου όλες μαζί γινόταν ένας υδρήνος που άπλωντε. Στο μεταξύ πάνω στη γέφυρα ανέβηκε κατάγλωμος ο εβραίος καθηγητής, ο ένας από τους τρεις του αρχηγητού. Πάνω στα χρυσά γυαλιά του έσταζαν χοντρές σταγόνες ιδρότα. Τα μάτια του γεμάτα αγωνία τρεμόταν πολλά στα τείχη του καπετάνιο. Ήθελε να μάθει για λογαριασμό και τενάγλωνταν τίθα γινόταν τώρα που οι εγγέλη έφαναν βρήκαν το βαπτόριο. Από το στόμα του καπετάν Μήτσου έφευγαν τρομερές βλαστήμιες για δύοντας, για δύο, για δύο και ανθρώπινα, πριν απαντήσει στον καθηγητή ότι το βαπτόριθα συνέχει. Σε λίγο θα βρισκόταν μέσα στα νερά της Παλαιοστίνης και μέσα στο διάστημα της νύχτας του προϊόν, θα πρόφταινε να αδειάσει τον κοδιμό και αυτός να βρίσκεται πάλι στο πέλαγος μακριά από τους Εγγλέζους. Θα πρόφταινε αρκεί να μη τον πρόφταιναν οι Εγγλέζοι μέσα στη νύχτα. Θα τα έπαιξε δύλια για δύλια.

Αμέσως άρχισε να δίνει διατάγματα δεξιά και αριστερά προς δύοντας. Κάτω στους μηχανικούς είπε να δύσουν δυο περισσότερη ταχύτητα μπροστάν, ακόμα κι ανέρεπε να ξεπεράσουν το δριό αντοχής της μηχανής. Κάτω στα σπλάγχνα του βαπτοριού άρχισε μια πραγματική μάχη με τη κόλαση της φωτιάς και τη σωματική αντοχή των μουντζόρηδων. Οι καρ-

βουνιάρδες κουβαλούσαν ασταμάτητα το κάρβουνο στο στόκολο. Οι θερμαστές με τα βαριά σιδερένια φωτιάς δουλεύοντας τα χέρια τους σαν αυτόματα. Οι λαδάδες με τα λαδοτήρια στο χέρι τρέχανε από πιστόνι σε πιστόνι και από βαλβίδα σε βαλβίδα για να τα μαλακώσουν και να κάνουν τη κίνησή τους πιο εύκολη. Οι μηχανικοί παρακολουθούσαν τα μανόμετρα και τα ρολόγια και δίναν τις ανάλογες διαταγές σ' όλους αυτούς τους μαυρισμένους ανθρώπους που από τον ιδρύτα γιαλοκοπούσαν με κολλημένες τις φανέλες στο κορμί τους και προσπαθούσαν να ζεγκίταισαν λίγο με τις βρωμισμένες πετσέτες τους και τα λαδεμένα στουπιά. Οι μηχανές βροντοκοπούσαν έτοιμες να σκάσουν και κάνανταν το γέρικο παλιοβάπτορο να σείεται και να τραντάζεται ολόκληρο σαν να ήταν έτοιμο να διαλυθεί. Με σημένα δύλια του τα φώτα έτρεχε δύσο μπορούσε, σκίζοντας τη θάλασσα με κόπο.

Είχε νυχτώσει για τα καλά διανέφτασαν εκεί που έπρεπε για να εφαρμοστεί το σχέδιο. Ο καπετάν Μήτσος γυμνός από τη μέση και πάνω, έτρεχε δύλιο σιελετάδα πάνω κάτω στη γέφυρα, στο κατάστρεμα, στη πλάρη, στη πρύμνη και διάτεξε, οδηγούσε, βοηθός. Οι άνθρωποι άρχισαν γρήγορα και με τάξη χωρίς θόρυβο να κατεβαίνουν στο καΐκι, δύλιος είχαν μάθει στα γυμνάσια που κάνανταν εκεί στο ζερονήσι. Το καΐκι δύλι και γέμιζε δύλι το βαπτόριθα σιελετάδες, ώσπου μείναντε πάνω μόνο τρεις, αυτοί του αρχηγείου. Ο πιο νέος έσφιξε το χέρι του καπετάνιου, και εξαφανίστηκε από τη σκάλα. Ο καθηγητής έβγαλε από το δάχτυλό του ένα δαχτυλίδι και το έχεσε στη φούχτη του καπετάν Μήτσου. Μετά αμιλήτος γήρισε τη πλάτη και εξαφανίστηκε κι αυτός. Τέρα πια τελευταίος από δύοντας έμεινε ο σεβάσμιος ραββίνος. Όταν πλησίασε τον καπετάνιο τα μάτια του ήτανε πλημμυρισμένα δάκρυα και τα χειλιά του κάτι, προσπαθούσαν να πούνε. Άπλωσε τα χέρια του, πήρε τον καπετάνιο στην αγκαλιά του, του έδωσε δυο φιλιά στα μάγουλα και χάθηκε κι αυτός αργά αργά μέσα στο σκοτάδι.

«Όταν τραβήγχηκε το καΐκιακό» τη μπάντα του βαπτοριού, οι ναύτες βλάθισκαν να το συμμαζένουν κλείνοντας τα μημάρια και πετώντας δύλι ήτανε περιττό πάνω στη κουβέρτα. Ο καπετάν Μήτσος στη γέφυρα έδωσε διαταγή στο τιμονάρη να γυρίσει τη πλάρη προς το πλάγιο, και κάπως στη μηχανή να ανεβάσουν πάλι τις φωτιές, για να κάνουν το βαπτόρι να τρέξει για να προστάσει να βρίσκεται τα ξημερώματα έξω από τη θάλασσα της Παλαιοστίνης. στο

ανοιχτό πέλαγος, εκεί που οι Εγγλέζοι και αν τους έβλεπαν δε θα μπορούσαν να τους κάνουν πια τίποτα.

Ο βαρύς ήχος της πετρελαιομηχανής του καΐκιού ακουγόταν να απομακρύνεται προς τη στεριά, όταν ξαφνικά έφτασαν στο βαπτόρι κάτι ακαθόριστες φωνές. Ο σοιήγες στη γέφυρα και στο κατάστρεμα του βαπτοριού σταμάτησαν να δουλεύουν και βάλθηκαν να μαντέψουν τι συμβαίνει. Ο καπετάν Μήτσος έτρεξε αντίσυχος, στο παραπέτη της γέφυρας προσπαθώντας να καταλάβει αν έγινε κάποιο ατύχημα στο καΐκι. Και τότες ακούστηκε να έρχεται μέσα απ' το σκοτάδι ένας μυριδότομος χωριτσιώδης «SALOM CAPTAIN MITSO - SALOM ASTIR». Ένας χωριτσιώδης που μεταμορφώθηκε σε μουσική, σε ύμνο που σιγά - σιγά έσπειρε και χανόταν στο βάθος της θάλασσας, μέσα στο σκοτάδι.

Το βαπτόρι άδειο πια τραντάζοταν πάλι απ' τη προσπάθεια να τρέξει, να φύγει γρήγορα. Οι μηχανές, οι λαδάδες, οι θερμαστές, οι καρβουνιάρδες δίναντε πάλι τη μάχη τους μέσα στη κοιλιά του βαπτοριού. Πάνω στη γέφυρα οι δύλιοι προσπαθούσαν με τα μάτια τους να τρυπήσουν το σκοτάδι. Και το βαπτόρι έτρεξε και μάκριαν τα μύλια απ' τη στεριά, έτρεχε και μίκραιναν τα μύλια απ' τη γραμμή που χωρίζοταν η θάλασσα της Παλαιοστίνης απ' την ελλείφεται θάλασσα, το ανοιχτό πέλαγος. Έτρεχε το βαπτόρι και πέρναγε η νύχτα, ώσπου άρχισε να χρωματίζεται ουρανός και θάλασσα απ' το χρώμα το γαλακτερό του ξημερώματος. Ερχότανε η μέρα και το βαπτόρι έτρεχε, έφευγε και έτρεψε με τη προπέλα τουνένα, ένα τα μύλα. Ακόμα τρία, ακόμα δύο, ακόμα ένα και να, πέρασε τη γραμμή. Τέρα κέρδισε ένα μήλιμεσα στο ελεύθερο πέλαγος και δεύτερο και τρίτο. Πάσι γλύτωσε, τέρα ας πέσουν οι φούτες, ας πέσουν οι στροφές της προπέλας, ας πέσουν οι ναυτικοί στα κρεβάτια τους να ξεκουράστονται και ας μένουν μόνο δύλιοι χρισιάζονται για να πάνε το παλιοβάπτορό τους ήσυχα, ήσυχα κατά το βοριά, να το περάσουν μέσα απ' τη θάλασσαδαρμένα αγιαπελαγήτικα νησιά και να το φουντάρουν εκεί κάπου στ' Αιγαίον, το κομητήριο των καραβιών για να τελειώσει ησυχά τη ζωή του. Δεν ήτανέ άλλο για να δουλέψει. Ό, τι ήτανε να κάνει το έκανε δύλια και θαράντα χρόνια που ταξίδιεψε και αυτό που έκανε στο τελευταίο του ταξίδι, ήτανε η μεγάλη του παλληκαρίδ.

18ος αγώνας Δίψας

Π. Γολέμη

ΚΥΠΕΛΛΑ - ΕΙΔΟΥΣ ΑΓΩΝΑΣ

Ευφαντικοί και πολεμικοί ανθράκων

Φθινοπρωτική σεζόν

Το Σάββατο 6 Ιουνίου, δόθηκε για μια ακόμη φορά η εισίνηση του πιο σκληρού ιστοπλοϊκού αγώνα που διοργανώνεται ο Π.Ο.Ι.Α.Θ., της Δίψας. Η εισίνηση δόθηκε στις 14.00 μ.μ. και τα πέντε θαρραλέα σκάφη που βρέθηκαν στην γραμμή ξεκίνησαν για να καλύψουν τα 92 μίλια της διαδρομής τις πρώτες πρωινές ώρες της Κυριακής.

Διαδρομή: Βουλιαγμένη - Δίψα - Βουλιαγμένη

Απόσταση σε ναυτικά μίλια: 92

Κατηγορία: Ε.Α.Θ.

Συμμετοχή: 5 σκάφη

Αποτελέσματα

1. MODUS VIVENTI - N. Καραγεωργίου
2. ELSPETH - X. Σωτόπουλος
3. LASER - A. Βουρδάμης



Πανελλήνιο I.O.R. & I.M.S.

Το πρόγραμμα του πανελλήνιου πρωταθλήματος σκαφών I.O.R. και I.M.S. περιελάμβανε, τον αγώνα του Πατρίκλου, 4 Ολυμπιακά τρίγωνα και τον αγώνα της Τζάς. Τελικά λόγω καιρικών συνθηκών ολοκληρώθηκαν μόνον τρία τρίγωνα και αυτά κάτια από «αμφίβολες» τελικά συνθήκες. Αναλυτικότερα το πρώτο τρίγωνο δεν έγινε διότι οι καιρικές συνθήκες πήταν πραγματικά πολύ δύσκολες, αφού οι Βόρειοι ανέμοι που επικρατούσαν στον Σαραντικό ξεπερνούσαν τους 40 κόμβους. Την επόμενη μέρα και αφού η ένταση του ανέμου είχε πέσει στους 25 κόμβους ο αγώνας του Πατρίκλου ολοκληρώθηκε κανονικά. Το επόμενο Σαββατοκύριακο πήταν προγραμματισμένα τρία τρίγωνα. Το πρώτο του πρωταθλήματος, αυτό του Σαββάτου, ολοκληρώθηκε κανονικά, παρ' όλη την καθυστέρηση λόγω προβλημάτων στα διάφορα μπλανοκίνητα σκάφη της επιτροπής αγώνα. Την Κυριακή δύναται το δύο τρίγωνα που είχαν προγραμματιστεί να γίνουν, θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν σαν οπιδίποτε άλλο από αγώνες ιστορίας σε Ολυμπιακή διαδρομή. Το πρώτο τρίγωνο που ξεκίνησε με ελάχιστο αέρα ολοκληρώθηκε ύστερα από πολλές προσπάθειες της επιτροπής αγώνων και των συμμετεχόντων σκαφών, αφού ο αέρας κυριολεκτικά γύριζε γύρω-γύρω, αλλού φύσαγε αλλού όχι, όλα σκάφη πήγαιναν πρύμα άλλα όρια, ένα πραγματικό κομφούζο.

Σίγουρα η Επιτροπή έπρεπε να είχε διακόψει τον αγώνα αυτό, διαφυλάσσοντας έτοι το κύρος του πανελλήνιου πρωταθλήματος. Μετά την «πρελή» ισποδρομία του πρώτου της Κυριακής και αφού πλέον είχε επικρατήσει ο Βορειάς, η επιτροπή αγώνων ξεκίνησε το δεύτερο προγραμματισμένο τρίγωνο μικρανούντας την διαδρομή ώστε να προλάβει την δύση του πλούτου. Το αποτέλεσμα τελικά πήταν να ακυρωθεί το δεύτερο τρίγωνο για τα σκάφη I.O.R. αφού το μέγεθός του δεν πήταν σύμ-

Σημαντικά χρονιά για τα πανελλήνια I.O.R. & I.M.S., μπορεί να χαρακτηριστεί το 1992, αφού οι συμμετοχές πήταν περισσότερες και σπραντκότερες από κάθε άλλη χρονιά. Η κατηγορία I.M.S. μέσα σε δύο χρόνια έχει διαγράψει μια πολύ επιτυχημένη πορεία, ενώ ταυτόχρονα κατάφερε να υποσκελίσει αυτή των I.O.R.

φων με τις οδηγίες πλούτου ενώ για τα σκάφη I.M.S. ύστερα από απόφαση της Επιτροπής Ενοπάσεων η διαδρομή θεωρήθηκε ότι πήταν 12 μίλια αντί 16, ώστε να βγουν οι διορθωμένοι χρόνοι. Στην αγώνα της Τζάς όπου κρίνοταν ο τίτλος στα I.O.R. ο Γιώργος Ανδρέας εκμεταλεύτηκε πλήρως τις μεγάλες δυνατότητες σκάφους και πληρώματος και παρ' όλη την άπνοια, πήρε την «κανονιά» του πρώτου σκέλους μπαίνοντας στο Βουρκάρι πρώτος και οφεραγγίζοντας την νίκη του για το 1992. Στην επιστροφή η άπνοια πήταν πάλι το κύριο χαρακτηριστικό αλλά συστατικά το πρωταθλήμα είχε κρίθει.

Τελικά την κατηγορία I.O.R., κέρδισε το σκάφος (3/4 Ton) Atalanti Victory V, του Γιώργου Ανδρέαδην ανάμεσα σε δύο αλλά σκάφων. Στην δεύτερη θέση αυτή την φορά το Pepsi Challenge, στο πρώτη του σπούδου δεν βρισκόταν ο Γ. Έρτος, αλλά ο Ηλίας Χατζηπαύλης σε ορισμένα τρίγωνα και ο Λεωνίδας Πελεκανάκης σε άλλα. Οι μονομαχίες των δύο αυτών σκαφών πήταν πραγματικά σώμα με σώμα, στον διορθωμένο χρόνο και το πρωταθλήμα κρίθηκε στον αγώνα της Τζάς. Στην τρίτη θέση ο Don Quixote, που αν και περασμένης τεχνολογίας σκάφος κατάφερε να βρεθεί μπροστά από μεγαλύτερα του και να πάιξει πρωταγωνιστικό ρόλο.

Το πανελλήνιο I.M.S. ανάμεσα σε 17 σκάφη, κέρδισε ο Γιάννης Κακίτσης με το καινούργιο σκάφος του Κοσμογονία, ενώ στην δεύτερη θέση ο Ν. Σινούρης και το σκάφος Halima. Στην κατηγορία αυτή παρ' όλο που τα σκάφη έχουν σπραντκότερες διαφορές μεταξύ τους, οι μονομαχίες είναι πολύ σκληρές.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

I.O.R. Συμμετοχή 10 Σκάφη

Γενικά

- | | |
|--------------------|---------------|
| 1. Atalanti V | Γ. Ανδρέαδης |
| 2. Pepsi Challenge | N. Σινούρης |
| 3. Don Quixote | Π. Λιβάς |
| 4. Sugar | A. Αθανασίου |
| 5. Assos | Σ. Θεοδωράκος |

Κατηγορία 1.

- | | |
|---------------|--------------|
| 1. Atalanti V | Γ. Ανδρέαδης |
|---------------|--------------|

Κατηγορία 2.

- | | |
|------------------|-----------------|
| 1. Modus Vivendi | N. Καραγεωργίου |
|------------------|-----------------|

Κατηγορία 3.

- | | |
|------------|-----------------|
| 1. Resalto | X. Κοντογιώργης |
|------------|-----------------|

I.M.S. Συμμετοχή 17 Σκάφη

Γενικά

- | | |
|----------------------|--------------|
| 1. Koσμογονία | I. Κακίτσης |
| 2. Halima | N. Σινούρης |
| 3. Star Point | Σ. Μαζαράκης |
| 4. Tutti-Frutti | Γ. Τζάκος |
| 5. Αντώνιος Μπενάκης | I. Παπαλάκης |

Κατηγορία 1.

- | | |
|-----------|-------------|
| 1. Halima | N. Σινούρης |
|-----------|-------------|

Κατηγορία 2.

- | | |
|---------------|-------------|
| 1. Koσμογονία | I. Κακίτσης |
|---------------|-------------|

Κατηγορία 3.

- | | |
|-----------|----------------|
| 1. Shouky | Θ. Γουβάνογλου |
|-----------|----------------|



ΕΚΠΛΗΚΤΙΚΕΣ ΤΙΜΕΣ

ΧΑΡΑΞΕΙΣ

ASSOS

ΕΠΑΘΛΑ ΠΟΙΟΤΗΤΟΣ

ΚΥΠΕΛΛΑ - ΜΕΤΑΛΛΙΑ - ΠΛΑΚΕΤΕΣ - ΔΙΠΛΩΜΑΤΑ

Εμφάνιση και ποιότητα για όλα τα αθλήματα σε ποικιλία, προσφορές γνωριμίας για ομοσπονδίες και συλλόγους.



ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗ ΔΙΑΘΕΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΣ ΣΠΥΡΟΣ ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΣ - ΑΧΑΡΝΩΝ 40 ΤΗΛ. 8233872 - 8237092



XXV Ολυμπιακοί Αγώνες

Η Ελληνική παρουσία

Κείμενο: Παναγιώτης Δημητρακόπουλος

Η 25η Ολυμπιάδα θα είναι η δυσκολότερη δώλων των εποχών. Οι περισσότεροι αθλητές βρίσκονται στην καλύτερη τους φόρμα. Η υπραγία πίπερος, θέλει να δείξει τον καλύτερό της εαυτό και φυσικά η Ιστονία η κάρα που φιλοξενεί τους αγώνες, να αποδείξει ότι ξέρει να διοργανώνει μεγάλα αθλητικά γεγονότα. Από τεχνικής πλευράς, τουλάχιστον για το αγώνισμα της Ιστοπλοΐας μπορούμε να πούμε με σιγουρία, ότι τα νερά της Βαρκελώνης ταιριάζουν απόλυτα μ' αυτά του Σαρωνικού. Η θερμοκρασία, οι αναμενόμενοι άνεμοι, ο τρόπος των αλλαγών του αέρα και τέλος το μέγεθος του κύματος είναι απόλυτα γνωστά στους Έλληνες ιστοπλόοις. Με μία λέξη θα βρίσκονται στα "νερά" τους, κάπου που πρέπει να εκμεταλευτούν. Ποιοί είναι δώρως οι Έλληνες ιστοπλόοι που "κέρδισαν" το εισιτήριο για την κορυφαία αθλητική διοργάνωση;



FINN

Τεχνικά στοιχεία

Πλήρωμα: Ένα άτομο
Επιφάνεια πανιού: 10 τ.μ.
Διαδρομή: Ολυμπιακή
Ιστοδρομίες στους Ολυμπιακούς: 7
Βαθμολογούνται: 6

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ
ΟΜΙΛΟΣ: Ν.Ο. ΚΑΛΑΜΑΚΙΟΥ
ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΑΘΛΗΤΟΥ:
ΑΡΜΑΝΤΟ ΟΡΤΟΛΑΝΤΟ

Τα σκάφη FINN είναι Ολυμπιακή κατηγορία από το 1952. Θεωρείται η δυσκολότερη πονοθέσια Ολυμπιακή κατηγορία, αφού το σκάφος απαιτεί μεγάλη ιστοπλοϊκή εμπειρία και τέλεια φυσική κατάσταση. Στην κατηγορία αυτή ο Ηλίας Χατζηπαύλης κέρδισε το αργυρό μετάλλιο το 1972 στο Μόναχο.

Ο Αρμάντο Ορτολάντο, έχοντας ήδη δύο αξέδιλογες συμμετοχές σε Ολυμπιακούς αγώνες (1984, 1988), θα κανει ακόμα μία προσπάθεια για διάκριση. Σε πλικά 27 χρό-



Το αγώνισμα στο οποίο ο ελληνικός αθλητηρός, ελπίζει για μια διάκριση στους 25ους Ολυμπιακούς Αγώνες, είναι η Ιστοπλοΐα. Ο Ιστοπλοϊκός Κόσμος παρουσιάζει την Ελληνική Οράδα που αποτελείται κυρίως από νέους αθλητές.



νών είναι ωριμότερος από ποτέ και ξέρει ότι αυτή είναι η τελευταία του ευκαιρία για να διακριθεί. Ο Ορτολάντο έχει συμμετάσχει σε αριθμητικούς αγώνες στο εξωτερικό, τα τε-

λευταία χρόνια έχει τεράστια πείρα αλλά και τον σκληρό χαρακτήρα που απαιτεί μία διάκριση. Το μεγαλύτερό του "ατού", είναι ότι γνωρίζει τις δυνατότητές του αφού κατά καιρούς έχει κερδίσει σχεδόν δίους τους αντιπάλους τους στην XXV Ολυμπιάδα.



LECHNER A390 ΑΝΔΡΩΝ

Τεχνικά στοιχεία

Πλήρωμα: Ένα άτομο
Επιφάνεια πανιού: 7.3 τ.μ.
Διαδρομή: F course
Ιστοδρομίες στους Ολυμπιακούς: 10
Βαθμολογούνται: 8

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ
ΟΜΙΛΟΣ: Ν.Ο. ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ
ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΑΘΛΗΤΟΥ:
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΑΚΗΣ



ακοί Αγώνες



Ένας αθλητής, που αξίζει το μετάλλιο μόνο για τον κρυστάλλινο χαρακτήρα του. Ο Νίκος Κακλαμάνακης έχοντας σκληρές αναμήνεις, από τους Ολυμπιακούς αγώνες του 1988, θέλει να αποδείξει στους πάντες ότι τότε αλλά και περισσότερο τώρα είναι ικανός να διακριθεί.

Ο αθλητής του Ν.Ο. Βουλιαγμένης έχοντας τεράστιες αγωνιστικές δυνατότητες, κάπι που αποδεικνύει σε κάθε διεθνή αγώνα που συμμετέχει, επιμονή που ξεπερνά τα όρια του φυσιολογικού, αλλά ταυτόχρονα και τριμέρος όγκος πιστεύουμε ότι μπορεί να κάνει την χώρα του περίφανη γι' αυτόν, όπως το 1981 στο ΠΛΑΠΙΝ. Σίγουρα όρις πρέπει να καταλάβει ότι στους μεγάλους αγώνες όπως ο Ολυμπιαδά δεν χωράει άγκος αλλά μόνον 'πείσμα' και απόλυτη εμπιστοσύνη στον εαυτό του.



SOLING

Τεχνικά στοιχεία

Κατηγορία: Soling

Πλήρωμα: Τρία άτομα

Επιφάνεια πανιού: 21.6 τ.μ.

Διαδρομή: Ολυμπιακή για 6 κούρσες

Οι 6 πρώτοι που θα έχουν βγει από τις 6 Ολυμπιακές διαδρομές, θα αγωνιστούν με το σύστημα Match Racing (ανά δύο σκάφη), για τις θέσεις από 1 έως 6.

Ιστοδρομίες στους Ολυμπιακούς: 6

Βαθμολογούνται: 5

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ

ΟΜΙΛΟΣ: Ο.Σ.Φ.Π.

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΑ ΑΘΛΗΤΩΝ:

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΠΟΥΝΤΟΥΡΗΣ

ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΔΕΛΛΗΓΙΑΝΝΗΣ

ΜΙΧΑΗΛΗΣ ΜΙΤΑΚΗΣ

Ο Τάσος Μπουντούρης και ο Δημήτρης Δελ-



ληγάννης, είναι μέχρι σήμερα το πιο ολοκληρωμένο ιστοπλοϊκό δίδυμο, ή καλύτερα ο ένας συμπληρώνει τον άλλον. Φυσικά ο Τ. Μπουντούρης δεν χρειάζεται συστάσεις. Είναι ο γνωστός «επαναστάτης» της Ιστοπλοΐας, αλλά και ταυτόχρονα ο 3 φορές Ολυμπιονίκης (1976, 1980, 1984). Ο Δ. Δελληγάννης είναι ο ψυχή του σκάφους και οι συνδιασμό με το Μ. Μιτάκη, θα προσπαθήσουν να πετύχουν μία ακόμη διάκριση. Η συμμετοχή τους στους Ολυμπιακούς της Βαρκελώνης σίγουρα δεν είναι εύκολη υπόθεση αφού στην κατηγορία Soling μετέχουν πολύ μεγάλα ονόματα της Ιστοπλοΐας, αλλά ο Τάσος και η "τύχη" που τον ακολουθεί πάντα στους μεγάλους αγώνες μπορεί να μας ξαφνιάσουν ευχάριστα.



470 ΑΝΔΡΩΝ

Τεχνικά στοιχεία

Πλήρωμα: Δύο άτομα

Επιφάνεια πανιού: 12.7 τ.μ.

Διαδρομή: Ολυμπιακή

Ιστοδρομίες στους Ολυμπιακούς: 7

Βαθμολογούνται: 6

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ

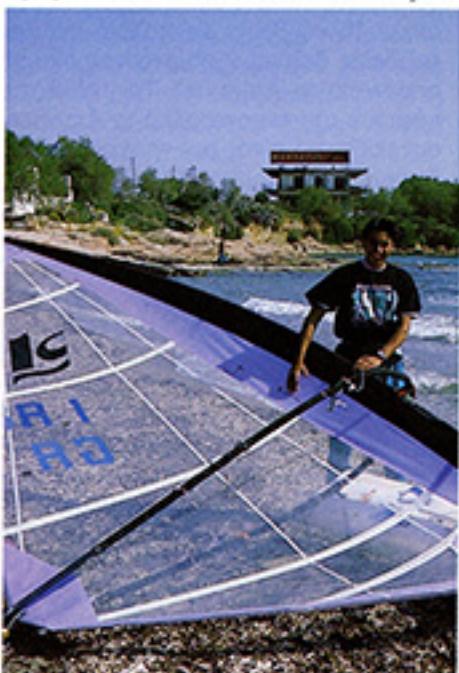
ΟΜΙΛΟΣ: Ν.Ο. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΑ ΑΘΛΗΤΩΝ:

ΑΝΔΡΕΑΣ ΚΟΣΜΑΤΟΠΟΥΛΟΣ

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΧΟΥΜΑΣ

Η Ολυμπιακή κατηγορία με τον μεγαλύτερο αριθμό αθλητών στην Ελλάδα, επιτέλους εκ-



προσωπείται στους Ολυμπιακούς αγώνες. Οι δύο αθλητές του Ν.Ο. Θεσσαλονίκης κατέφεραν να υπερνικήσουν τόσο τον Ελληνικό συναγωνισμό όσο και τον συναγωνισμό των ξένων αθλητών και φέρνοντας εκπληκτικά αποτελέσματα πάρα το 'εισιτήριο' για την Βαρκελώνη. Ήξει τα πράγματα ότι είναι πολύ δύσκολα, αλλά πιστεύουμε ότι θα τα καταφέρουν.



STAR

Τεχνικά στοιχεία

Πλήρωμα: Δύο άτομα

Επιφάνεια πανιού: 12.7 τ.μ.

Διαδρομή: Ολυμπιακή

Ιστοδρομίες στους Ολυμπιακούς: 7

Βαθμολογούνται: 6

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ

ΟΜΙΛΟΣ: Ν.Ο. ΠΑΛΑΙΟΥ ΦΑΛΗΡΟΥ

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΑ ΑΘΛΗΤΩΝ:

ΙΑΚΩΒΟΣ ΚΙΟΣΕΟΓΛΟΥ

ΜΠΟΥΚΗΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ



Ο Ιάκωβος Κιοσεόγλου, πρωταθλητής Ευρώπης στην κατηγορία Laser, παρ' όλο που υπηρετεί στο Πολεμικό Ναυτικό με την βούθεια του Δημήτρη Μπούκη, κυριολεκτικά την τελευταία σημερινή έποεις τα όρια που οδηγούν στην Βαρκελώνη. Φυσικά η κατηγορία Star, είναι πολύ δύσκολη και διακρίνονται σ' αυτήν μεγάλης πληκτίας αθλητές με τεράστια πείρα στην Ιστοπλοΐα. Στην κατηγορία αυτή ο Ηλίας Χατζηπαύλης το 1988 ήταν 6ος.

TORNADO

ΧΩΡΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΚΠΡΟΣΩΠΗΣΗ

FLYING DUTCHMAN

ΧΩΡΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΚΠΡΟΣΩΠΗΣΗ

EUROPE ΓΥΝΑΙΚΩΝ

ΧΩΡΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΚΠΡΟΣΩΠΗΣΗ

470 ΓΥΝΑΙΚΩΝ

ΧΩΡΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΚΠΡΟΣΩΠΗΣΗ

LECHNER A390 ΓΥΝΑΙΚΩΝ

ΧΩΡΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΚΠΡΟΣΩΠΗΣΗ

Αμερικανικός Θρίαμβος

Η 28η διεκδίκηση του America's Cup έχει πλέον τελειώσει. Το κύπελλο μένει στης Η.Π.Α. και στο Yacht Club of San Diego. Ο τεχανός πολυεκατομμυριούχος Bill Koch κατάφερε ύστερα από τεράστια προσπάθεια να κερδίσει τον βετεράνο Dennis Conner και να υπερασπιστεί επάξια το κύπελλο. Από την πλευρά των διεκδικητών οι Ιταλοί στην πρώτη τους συμμετοχή στην ιστορία του κυπέλλου έφθασαν στα τελικά αποκλείοντας ακόμα και το φαβορί, τους Νεοζηλανδούς. Είσι ο Ιταλικό σκάφος είναι το πρώτο Ευρωπαϊκό που φθάνει στον τελικό του America's Cup από το 1964. Ο αμερικανικός τύπος χαρακτηρίζει την νίκη στο America's Cup, σαν νίκη της αμερικανικής τεχνολογίας και του αμερικανικού συστήματος οργάνωσης.

Μετά το τέλος του America's Cup ο Buddy Melges δήλωσε, "...αυτή ήταν η κορυφαία σημαντική στην ιστορία μου καριέρα. Η νίκη οφείλεται στην ουσιαία οργάνωση της ομάδας μας και στο πολύ γρήγορο σκάφος...", αντίθετα ο Paul Cayard αρκετά στεναχωρημένος δήλωσε "...δεν είμαι καθόλου ευχαριστημένος για τον τρόπο με τον οποίο ταξίδεψα το σκάφος στον τελικό. Η πίεση που είχα από τους Νεοζηλανδούς στο τελικό των διεκδικητών ήταν περισσότερη και εκεί πρόνεψα καλύτερα...". Το America's Cup του 1992, χαρακτηρίστηκε από τα καινούργια σκάφη, τα IACC, τα τεράστια ποσά που ξοδεύτηκαν από τις ομάδες, με επικεφαλής τον B. Koch που έβαλε 10 εκατ. \$ από τον προσωπικό του λογαριασμό για την ομάδα America³, ο προϋπολογισμός της οποίας έφθασε τα 64 εκατ. \$. Σύμφωνα δε με υπολογισμούς για το κύπελλο ξοδεύτηκαν περισσότερα από 800 εκατ. \$

Η επόμενη διεκδίκηση του κυπέλλου θα γίνει το 1995 και η πρώτη ομάδα, εκτός των αμερικανών, που δήλωσε συμμετοχή είναι η Γαλλική, από το Yacht Club de France-Sete.

Ανάλυση του 29ου τελικού

ITA 25	Αρθρός Πανού	USA 23
IL MORO DI VENEZIA	Όνομα Σκάφους	AMERICA ³
COMPAGNA DELLA VELA	Όγκος	SAN DIEGO YACHT CLUB
ITALY	Χύρος	U.S.A.
Paul Cayard	Κυβερνήτης	Bill Koch
Fers	Σχεδιαστής	America ³ , Design Team
Tencara	Ναυπηγείο	Goetz

Ιn Ισποδρομία

12.25 Εκάνηντον. Άέρας 170° με ένταση 12 κόμβους. Τα δύο σκάφη του 29ου τελικού, αρχίζουν το παιχνίδι. 1'.30" πριν την εκάνηντον τα δύο σκάφη λοφάρονται συνεχώς. Τα σκάφη γυρίζουν δεξιάνεμα και ταξίδεύουν για την γραμμή εκσανίσεως. Το Il Moro, ορθοπλωρίζει δίπλα στο σκάφος επιτροπής, το America³ το αποφεύγει, αλλά το ιταλικό σκάφος είναι έξω από την γραμμή εκσανίσεως και πρέπει να γυρίσει πιο δύνοντας προβάδισμα στον αντίπαλο 30".

1ο σκέλος (3.25 ν.μ.) O Buddy Melges, αντικαθιστά τον Dave Dellenbaugh, που προνεύει το America³ στην εκάνηντον. Ο άέρας είναι 14 κόμβοι και το America³ ταξίδευε μπροστά από το Il Moro, που έχει δυστυχώς έδαφος.

2ο σκέλος (3.25 ν.μ.) Τα σκάφη ανοίγουν τα μπαλόνια τους.

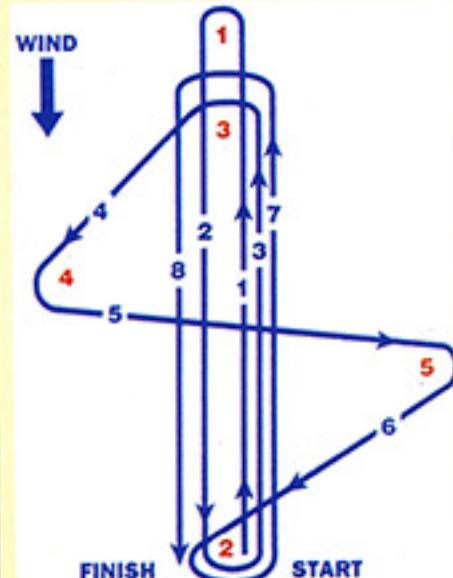
3ο σκέλος (2.75 ν.μ.) Ο άέρας πέφτει στους 10 κόμβους. Το ιταλικό σκάφος ταξίδευε δεξιάνεμο, παίρνοντας σκάρτο αέρα από το America³. Τα μπαλόνια πέφτουν ταυτόχρονα αλλά το America³ συνεχίζει να είναι πιο γρήγορο κερδίζοντας 11".

4ο σκέλος (1.5 ν.μ.) O Bill Koch παίρνει το πιόνι του America³ και τα δύο σκάφη έχουν Gennaker, ταξίδεύοντας με γωνία 135°.

5ο σκέλος (2.25 ν.μ.) Ο ιταλοαμερικανός κυβερνήτης του Il Moro, Paul Cayard περνά την ομαδούρα σε απόστολη αναπνοή, χωρίς να έχει έδαφος από το America³, το οποίο αλλάζει μπροστινό πανί.

6ο σκέλος (1.5 ν.μ.) Τα δύο σκάφη κάνουν τοίμα με ταυτόχρονη αλλαγή μπαλλονιού. Το Il Moro έχει 0.01".

7ο σκέλος (2.75 ν.μ.) Ο άέρας πέφτει ακόμα στους 9 κόμβους. Το America³ είναι γρηγορότερο. Τα σκάφη ταξίδεύ-



Η διαδρομή του America's Cup είχε οχτώ σκέλη.

ουν μαζί και ο Cayard εκμεταλλεύμενος τον αέρα, φεύγει αριστερά. Ο Melges αντικαθιστά τον Koch στο πιόνι και τα δύο σκάφη αρχίζουν ένα «παιχνίδι» σε αλλεπάλληλα τακ. Η διαφορά είναι 0.35".

8ο σκέλος (2.75 ν.μ.) Τα μπαλόνια πετούν για την τελική διαδρομή. Ο Cayard κάνει συνεχείς τοίμες σαν ύστατη προσπάθεια να κερδίσει το America³, αλλά μάταια.

Την πρώτη κούρσα κέρδισε το America³ με διαφορά 0.30" και μέση ταχύτητα 8.92 κόμβους.

Αποτέλεσμα 1ης Ισποδρομίας
America³ 1 - Il Moro di Venezia 0

2η Ισποδρομία

12.30 Εκάνηντον. Άέρας στις 165 μοίρες



To Il Moro di Venezia. To πρώτο Ευρωπαϊκό σκάφος που έφερε σε απόσταση αναπνοής από το κύπελλο.



Bill Koch, ο ανθρώπος που τα έδωσε όλα για την ιδέα του America's Cup, νικώντας και αυτόν τον ίδιο βετεράνο Dennis Conner.

με ένταση 6 έως 8 κόμβους. Τα δύο σκάφη πλησιάζουν την γραμμή δεξινέμα. Το Il Moro υπήνεμο λοφάρι συνεχώς το America³ με σκοπό να του κάνει ένταση. Ξαφνικά το America³ σπάνει σημάτα ενστάσεως στο Il Moro για παράβαση του κανονισμού 40. Όμως οι κριτές που ακολουθούν κατά πόδας, αποφασίζουν ακαριαία δείχνοντας πράσινη σημάτα. Τα δευτερόλεπτα κυλούν και την στιγμή της εκκίνησης ένα σιγόντο, δίνει το προβάδισμα στο America³. Τα δύο σκάφη ξεκινούν δεξινέμα με διαφορά 0.01".

1ο σκέλος (3.25 v.μ.) Ο Melges παίρνει το πιόνι του America³. Το σκάφος ταξιδεύει αριστερά και κάνοντας τακ περνάει ελάχιστα μπροστά από το αριστερόν Il Moro, το οποίο συνεχίζει για να πάρει καθαρό αέρα. Το μακρύ αριστερόν μπράτος ευνοεί τους Ιταλούς που βγαίνουν 0.33" μπροστά.

2ο σκέλος (3.25 v.μ.) Τα μπαλόνια ανοίγουν και το Il Moro κάνει την τιμά στο σωστό σημείο, παίρνοντας εσωτερική για την επόμενη σημαδούρα. Το America³ ταξιδεύει πάντα υπό την σκιά του Il Moro. Τα δύο σκάφη είναι τόσο κοντά που οους κόβεται η ανάσα. Ο Cayard σπάνει σημάτα ενστάσεως για παραβίαση του κανόνα 37 και 38, αλλά

οι κριτές αφίνονται τον αγώνα να εξελιχθεί με πράσινη σημάτα. Το Il Moro περνάει μπροστά από το America³, με διαφορά 0.32".

3ο σκέλος (2.75 v.μ.) Η κούραση αλλάζει στις 180°. Το America³, μονομοχεί σώμα με σώμα με το Il Moro, αλλά ο Cayard κρατάει πάντα την εσωτερική. Η διαφορά μειώνεται σε 0.20".

4ο σκέλος (1.5 v.μ.) Ο B. Koch παίρνει το πιόνι από τον Melges και η διαφορά μειώνεται σε 0.18".

5ο σκέλος (2.25 v.μ.) Το America³ κάνει την επίθεσή του, βάζοντας ένα τεράστιο Gennaker, ειδικό για κλειστές πλαγιοδρομίες. Το Il Moro κρατάει την πρωτοπορεία και το America³ αντιμετωπίζει προβλήματα με την μεγιστού του. Η διαφορά γίνεται 0.19".

6ο σκέλος (1.5 v.μ.) Το America³ κερδίζει έδαφος με διαφορά μειώνεται και γίνεται 0.13".

7ο σκέλος (2.75 v.μ.) Η μονομοχία αρχίζει. Τα δύο σκάφη κάνουν περιοστέρα από 40 τακ και το America³ φεύγει αριστερά. Όμως λίγο πριν την σημαδούρα πέφτει σε «τρύπα» χωρίς αέρα και η διαφορά γίνεται 0.31".

8ο σκέλος (2.75 v.μ.) Τα δύο σκάφη σπάνουν τα ασυμμετρικά τους μπαλόνια και ο αέρας πέφτει στους 6 κόμβους. Ο τερματισμός πλησιάζει και το America³ προσπαθεί να καλύψει το Il Moro.

Οι Ιταλοί χρειάζονται την νίκη και προσπαθούν να ξεφύγουν από την επικάλυψη.

Κάνουν αλλεπάλλιες τιμές και τελικά γυρίζουν δεξινέμα για τον τερματισμό.

Όμως το μπαλόνι μπλέκεται και οι Ιταλοί αναγκάζονται να το κατεβάσουν και να το ξεμπλέξουν, χάνοντας πολύτιμο έδαφος και φυσικά χρόνο. Η αγωνία κορυφώνεται. Η γραμμή απέχει ελάχιστα το America³ πλησιάζει, αλλά τελικά τερματίζει δεύτερο μόλις 0.03", που είναι η μικρότερη διαφορά στην ιστορία των αγώνων. Οι ενστάσεις για δικαιώματα χώρου στη σημαδούρες κατά την διάρκεια του δεύτερου αγώνα έπεφταν βροχή, αλλά οι κριτές στην θάλασσα, που για πρώτη φορά χρονιμοποιήθηκαν στο America's Cup έδιναν πάντα πράσινη σημάτα αφίνοντας τον αγώνα να εξελιχθεί. Την δεύτερη ισποδρομία κέρδισε το Ιταλικό Il Moro di Venezia με μέση ταχύτητα 7.91 κόμβους.

Αποτέλεσμα μετά και την 2η Ισποδρομία

America³ 1 - Il Moro di Venezia 1



Το βαρύτυπο κύπελλο, έμεινε για μια ακόμη φορά στην πατρίδα του.

3η Ισποδρομία

12.30 Εκκίνηση. Αέρας στις 275°, με ένταση 10 κόμβους και θάλασσα χωρίς κύματα. Το Il Moro 3' πριν την εκκίνηση κρατάει κοντά στο σκάφος επιπροπίδης. Η εκκίνηση πλησιάζει οι Ιταλοί 50" πριν κραπούνται στην δεξιά μεριά της, ενώ το America³ φεύγει από αριστερά.

1ο σκέλος (3.25 v.μ.) Ο αέρας είναι 12 κόμβοι. Το America³ ταξιδεύει πάντα αριστερά, εκεί όπου ο καιρός φρεσκάρει. Το Il Moro βλέπει την κατάσταση και προσπαθεί να προλάβει. Όμως βρίσκεται αρκετά πιο ώ. Το America³ έχει πάντα το πλεονέκτημα όπι είναι στο σημείο όπου φρεσκάρει ο καιρός.

2ο σκέλος (3.25 v.μ.) Τα μπαλόνια δίνουν την θέση τους στης τζένοες. Το Il Moro προσπαθεί να κερδίσει το χαμένο έδαφος, αλλά έχει κάποια προβλήματα με την μαίστρα του. Ένα μέλος του πληρώματος ανεβαίνει στην κορυφή του άλμπουρου, για να μπαλώσει μία τρύπα της μαίστρας. Οι Ιταλοί κλείνουν τη διαφορά σε 0.41".

3ο σκέλος (2.75 v.μ.) Η κούραση αλλάζει στις 265 μοίρες και το Il Moro ανοίγει τη διαφορά.

4ο σκέλος (1.5 v.μ.) Ο Koch παίρνει το πιόνι και η διαφορά γίνεται 1'.04"

5ο σκέλος (2.25 v.μ.) Ο αγώνας συνεχίζεται κανονικά, αλλά το Il Moro κάνει ένταση στην επιτροπή γιατί ένας cameraman του ESPN κολυμπάει δίπλα στη σημαδούρα.

6ο σκέλος (1.5 v.μ.) Η διαφορά μειώνεται σε 0.52"

7ο σκέλος (2.75 v.μ.) Ο αέρας είναι 13 κόμβοι και η θάλασσα αρχίζει να έχει κύματα. Το America³ κρατάει πάντα το προβάδισμα αυξάνοντας την διαφορά σε 1'.29"

8ο σκέλος (2.75 v.μ.) τελευταίο. Τα σκάφη κατεβαίνουν στον τερματισμό με μπαλόνια. Η διαφορά είναι 1'.58" και το σκόρο γίνεται 2-1 υπέρ των Αμερικανών. Η ένταση του America³, για τον δεύτερο αγώνα δεν έγινε δεκτή, όπως

επίσης και το redress του Il Moro για τον τρίτο αγώνα.

Αποτέλεσμα μετά και την 3η Ισποδρομία

America³ 2 - Il Moro di Venezia 1

4η Ισποδρομία

12.30 Εκκίνηση. Ο αέρας στις 265° με ένταση 11 κόμβους και θάλασσα τρικυμώδης. Οι Ιταλοί χρειάζονται την νίκη και ξεκινούν την προσπάθεια από την εκκίνηση. Πιέζουν ασφυκτικά το America³ και ο Dellenbaugh αναγκάζεται να μπλεχθεί με τα σκάφη των θεατών. 3' πριν την εκκίνηση, ο Cayard κρατάει την αριστερή πλευρά της εκκίνησης. Τα δύο σκάφη ταξιδεύουν δεξιάνεμα. Το Il Moro σπάνει ένταση για παράβαση του κανονισμού 40, σαν προστίνεμο σκάφος και mast abeam. Οι διαιτητές δίνουν πράσινη σημαία. Το Il Moro ξανακάνει ένταση στο America³ για παράβαση του κανόνα 41, τα σκάφη γυρίζουν αριστερά και οι κριτές δίνουν πάλι πράσινη σημαία. Σαφνικά το Il Moro αφίνει το «παιχνίδι» και φεύγει δεξιά, αφού ο καιρός γυρνά στις 280°. Τα σκάφη φεύγουν δεξιάνεμα και το Il Moro έχει προβάδισμα.

1ο σκέλος (3.25 v.μ.) Ο αέρας ανεβαίνει στους 14 κόμβους και πέφτει στους 10, αλλάζοντας συνεχώς διεύθυνσης. Το America³ είναι γρηγορότερο και παίρνει το προβάδισμα με 0.24''

2ο σκέλος (3.25 v.μ.) Το America³ σπάνει το ασυμμετρικό του μπαλόνι και το Il Moro έγινε κανονικό, κάνοντας 23'' ακόμα.

3ο σκέλος (1.5 v.μ.) Η κούρσα αλλάζει στις 275° και ο αέρας πέφτει στους 8 κόμβους. Τα σκάφη ταξιδεύουν χωρίς ιδιαίτερα προβλήματα. Το Il Moro φθάνει στην σημαδούρα εκμεταλλεύεται ορισμένες αλλαγές του αέρα και κλείνει λίγο την διαφορά.

4ο σκέλος (1.5 v.μ.) Ο B. Koch παίρνει το πιόνι, ο αέρας πέφτει στους 6 κόμβους και το America³ κερδίζει ακόμα 3''

5ο σκέλος (2.25 v.μ.) Ο αγώνας εξελίσσεται κανονικά.

6ο σκέλος (1.5 v.μ.) Η διαφορά φθάνει στα 0.34''

7ο σκέλος (2.75 v.μ.) Ένα μέλος του πλορώματος του America³, πέφτει στην θάλασσα την σημήνη που μάζευαν το μπαλόνι. Το America³ κάνει ένα γύρο μαζεύοντας το μέλος του πλορώματός του και δεν κάνει ούτε δευτερόλεπτο!

8ο σκέλος (2.75 v.μ.) Τα δύο σκάφη μπαίνουν για τερματισμό και το America³ κερδίζει την κούρσα.

Αποτέλεσμα μετά και την 4η Ισποδρομία

America³ 3 - Il Moro di Venezia 1

5η Ισποδρομία

12.30 Εκκίνηση. Ο αέρας στις 280° με ένταση 13 κόμβους. Το Il Moro ανεβάζει μία μεγάλη από Carbon Fiber, ενώ το America³ χρησιμοποιεί τα πανιά από Cuben fiber. Ο πυρετός ανεβαίνει, θα είναι άραγε αυτή η τελευταία κούρσα του America's Cup? Ο bowman του America³ ανεβαίνει στο άλμπουρο και τοποθετεί ένα δεύτερο σετ από βαρδάρια για μεγαλύτερη σταθερότητα του άλμπουρου. Το America³ παίρνει την δεξιά μεριά της εκκίνησης και φεύγει δεξιάνεμο. Το Il Moro φεύγει πίσω και πάνω από το America³ και αμέως κάνει ταξιδεύοντας αριστερά την περιοχή της παραδούρας. Παρόλα αυτά το America³ κοντρολάρει τον αγώνα και τα δύο σκάφη βρίσκονται αρκετά κοντά. Το Il Moro σπάνει σημαδούρα εντάσεως γιατί το America³, κάνει ταξιδεύοντας αριστερά την περιοχή της παραδούρας, σε μια προσπάθεια να αποσπαστεί από το America³, το οποίο δεν μπορεί να το καλύψει. Ένα μέλος του πλορώματος του Il Moro βρίσκεται στο άλμπουρο, αφού ο δύο πάνω - πάνω μπανέλλες, έχουν οπάσει και σχίζουν λίγο λίγο την μπανελλοθήκη. Το Il Moro κάνει μόνον 2''

3ο σκέλος (2.75 v.μ.) Ο αγώνας αλλάζει στις 270° και τα κύματα γίνονται βουνά. Τα δύο σκάφη ταξιδεύουν αριστερά περισσότερο και το Il Moro είναι τρία μίκη πίσω. Οι αμερικανοί πιέζουν το σκάφος τους ταξιδεύοντας στην αριστερή μεριά του στίβου, όπου ο καιρός είναι δυνατότερος και αυξάνουν την διαφορά σε 0.38''

4ο σκέλος (1.5 v.μ.) Ο Koch παίρνει το πιόνι στο America³ και το μπαλόνι αντικαθίσταται με Gennaker, αφού το σκάφος ταξιδεύει στις 135°. Το Il Moro σχίζει το μπαλόνι του και το αντικαθίσταται με μία τζένοα. Η διαφορά αυξάνει στα 0.51''

5ο σκέλος (2.25 v.μ.) Το America³ ανεβάζει μία τζένοα γιατί η πλεύση είναι αρκετά κλειστή. Το Il Moro αντίθετα έχει δύο προστινά πανιά, αφού κράπτει το stay sail και την τζένοα. Ο bow-

man του America³ ανεβαίνει στο άλμπουρο για να ξεμπλέξει τα μαντάρια και η διαφορά πέφτει στα 0.35''

6ο σκέλος (1.5 v.μ.) Τα δύο σκάφη κάνουν τοίμα, αλλάζοντας ταυτόχρονα και μπροστινά πανιά. Το Gennaker του Il Moro φουσκώνει πριν το κεφάλι φθάσει στην κορυφή του άλμπουρου και το πλήρωμα ασχολείται να το σπίσει σωστά.

7ο σκέλος (2.75 v.μ.) Ο Melges αντικαθίστα τον Koch στο πιόνι. Τα δύο σκάφη ρίχνουν τα μπαλόνια τους και ο καιρός πέφτει στους 11 κόμβους, αλλάζοντας συνεχώς διεύθυνση.

Ο Cayard κερδίζει λίγο από το χαμένο έδαφος, αλλά οι αμερικανοί δεν φαίνονται διατεθημένοι να χάσουν το κύπελλο.

8ο σκέλος (2.75 v.μ.) Το America³ μπαίνει στο μπράτο του τερματισμού με διαφορά 0.24'' και δύο βλέπουν σαν δράμα στην γραμμή τερματισμού να τους περιμένει το κύπελλο. Τα μπαλόνια ανοίγουν, τα λεπτά κυλούν και οι καρδιές κινούνται όλοι και πιο δυνατά. Το Il Moro κάνει ορισμένες απεγγνωμένες προσπάθειες να κερδίσει το χαμένο έδαφος, αλλά μάταια, το America³ κερδίζει την κούρσα και το America's Cup, με σκορ 4-1.

Τελικό Αποτέλεσμα μετά και την 5η Ισποδρομία

America³ 4 - Il Moro di Venezia 1

gerrier



L'EAU - L'AIR - LA VIE



Προσέχετε το σκάφος σας, για να το έχετε όλο.

Κείμενο: Κωνσταντίνος Γκιόκας

Το τεύχος αυτό θα σας βρει στο μαχιμά των δραστηριοτήτων σας. Υπάρχει όμως μια ρουτίνα που πρέπει να ακολουθείται κατά την διάρκεια παραμονής του σκάφους στο νερό, προκειμένου ο χειρώνας να βρει το σκάφος σε άψογη κατάσταση.

Τα περισσότερα από αυτά τα γνωρίζετε όμως η «επανάληψης μήπερ μαθήσεως» και αποφυγής λαθών.

Ζενανάμε λοιπόν από τα σημεία που υποφέρουν περισσότερο.

Η ίσαλος. Η βρωμιά των υφάλων ξεκανάει από την ίσαλο και ιδιαίτερα από τα σημεία που τα βλέπει περισσότερο ο ήλιος. Καθαρίζουμε την μουράβια με αυτοδιασπόμενο σαπούνι και πράσινο οφρουγγαράκι με προσοχή όμως για να μην ξύσουμε το gelcoat αλλά ούτε και να αφαιρέσουμε την μουράβια (οι αλλεργικοί μην ξεχάσουν τα γάντια). Το gelcoat των πλευρών του σκάφους το καθαρίζουμε με απλό οφρουγγάρι, το πράσινο θα ξύσει το gelcoat, και αυτοδιασπόμενο σαπούνι.

Αν η βρωμιά στο gelcoat επιμένει την καθαρίζουμε με acetone τοπικά και στουνί χωρίς να αγγίξουμε χρωματισμένα σημεία ή την μουράβια. Ενδεχόμενα θα μπώματα που θα προκύψουν από την χρήση του acetone φεύγουν εύκολα με επάληψη κεριού και γυάλισμα στο σημείο που έγινε ο καθαρισμός.

Το κατάστρωμα εάν είναι από teak το πλένουμε με γλυκό νερό και teak cleaner. Προσωπική μου άποψη είναι να περνιέται μια φορά το μήνα teak oil. Η ενέργεια αυτή θα σας προστατέψει από:

1) Σχίσιμο των σανίδων. Με το λάδι δεν χάνεται η ελαστικότητα του ξύλου.

2) Λεκέδες παντός είδους π.χ. πετρέλαια, λάδια, μπογιές κλπ. επειδή το ξύλο δεν είναι στεγνό για να ποτίσει.

3) Αποσάθρωση του ξύλου. Το teak από την φύση του έχει λάδι που του δίνει εξαιρετικά χαρακτηριστικά και το καθιστά σαν την καρ' εξοχήν προημένωρ ξυλεία για ναυπηγίσεις.

Πάντως αυτό που δεν παραβλέπεται είναι η ομορφιά ενός καθαρού λαδωμένου, από ένα ξεθωριασμένο, γεμάτο πόρους και σκασμάτα κατάστρωμα.

Για τα πλαστικά καταστρώματα ο πονοκέφαλος είναι λιγότερος πλην του καθαρισμούς και των μικροεπισκευών σε cracks.

Ένα πρόβλημα είναι οι σκουριές από

την αλυσίδα της άγκυρας ή από τα ανοξείδωτα εξαρτήματα. Οι σκουριές βγαίνουν με υδροχλωρικό τουαλέτας, δεν φθείρει το κατάστρωμα, και καλό πλύσιμο με νερό.

Τα αλουμινένια εξαρτήματα, όλμπουρο, μάτσα κλπ., τα ελέγχουμε τακτικά για πλεκτρολύσεις οι οποίες εμφανίζονται υπό μορφή σπιγμάτων ή σαν βρώμικο ζελέ. Εδώ η καλύτερη θεραπεία είναι η πρόληψη. Αυτό σημαίνει ότι δεν πρέπει να αφίνουμε να δημιουργηθεί το περιβάλλον, ξεπλένοντας τακτικά το όλμπουρο όχι μόνο εξωτερικά όπως κάνουν πολλοί αλλά και εσωτερικά, διώχνοντας το αλάπ που σε συνδυασμό με την υγρασία γίνεται πλεκτρολύτης.

Όταν πάλι πρόκειται να πριτινώσουμε κάποιο εξάρτημα φροντίζουμε να τη κάνουμε με πριτίνια από Értalon ή Teflon ή ίδια με αυτά που ο κατασκευαστής του όλμπουρου έχει χρησιμοποιήσει.

Τον ανοξείδωτο εξοπλισμό τον καθαρίζουμε με αλοιφή ανοξείδωτων από το εμπόριο και όπου η σκουριά επιμένει μπορούμε να χρησιμοποιήσουμε λίγο υδροχλωρικό τουαλέτας εφαρμόζοντας το με ένα πινέλλο. Δεν χρησιμοποιούμε γυαλόχαρτο ή οφρουγγαράκι πράσινο ή αλοιφές που περιέχουν άμμο. Το ανοξείδωτο θα καθαρίσει μεν αλλά θα έχει χάσει την λεια επιφάνειά του, σύντομα θα σκουριάσει και θα είναι χειρότερο από πριν.

Το καθάρισμα των σχοινιών είναι μια άλλη δουλειά η οποία πρέπει να γίνεται μετά από κάθε έξοδο του σκάφους γιατί το αλάπ συγκεντρώνεται προσθετικά στα σχοινί και σιγά σιγά το σκληράνει. Το να τα πλύνουμε με νερό είναι σπατάλη και το αλάπ δεν φεύγει εύκολα από τον πυρίνα του σχοινιού. Καλύτερο είναι να αφίνουμε σε ένα μεγάλο κάδο με νερό, με κάποιο αποσκληρυντικό ίσως, να μουλάσουμε για μια δυο μέρες και μετά με καθαρό νερό και μαλακτικό πλυντηρίων να τα ξεπλύνουμε. Βέβαια είναι περιπό να σας πω ότι δεν φιλάμε βρεγμένα σχοινιά σε locker.

Τα πανιά, θέλουν πλύσιμο μετά από κάθε έξοδο και έλεγχο στις ραφές, στα σκυλάκια, στις μπανελοθήκες και σε όλα τα πορτούζια και για roller ήζένος το luff tape. Μην ξεχνάτε να βάζετε, αν δεν έχετε, φπάξτε, τα καλύμματα των πανιών, μαστρας και ρόλερ ήζένος. Όπως ο ήλιος προξενεί εγκαύματα στους ανθρώπους έτσι και στα πανιά μεταβάλει την χημική τους δομή.

Και μια και μιλάμε για τα έξω του σκάφους αλιθεία πότε τεκάρατε το λάδι του εργάτη για τελευταία φορά; Ας πάμε τώρα στο εσωτερικό του σκάφους ξεκινώντας βέβαια από την μπλανάνη.

Ένα σημαντικό σημείο που πολλοί από μας παραβλέπουν είναι η απόλυτη καθαριότητα της μπλανάνης και του μπλαν-



στασίου. Και δεν το λέμε αυτό εσπάζοντας μόνο στην αντιπυρική προστασία αλλά στο όπι κάθε σταγόνα λαδιού, σκουριάς, βαλβολίνης, γράσου ή ακόμα τρίμματα από λάστιχο ή πετρέλαιο θα μας δώσει την πρώτη ένδειξη ότι κάπου κάπι αρχίζει να μνη πηγαίνει καλά. Κανονικά μια μπχανή δεν πρέπει να στάζει λάδια ή πετρέλαια ή νερά συνεπώς εάν δύνεται, σε καθαρό μπχανοστάσιο:

1. Νερό ή ίχνη νερού με σκουριά σημαίνει όπι κάποιο κολλάρο χάνει λίγο και σύντομα θα χάνει πολύ.

2. Εάν βλέπουμε πετρέλαια στο block της μπχανής ή στη σεντίνα τότε από κάπου έχουμε διαρροή πετρελαίου την οποία αν δεν την εντοπίσουμε και τακτοποιήσουμε αργά ή γρήγορα θα μείνουμε μόνο με τα πανιά.

3. Εάν βλέπουμε λάδια ας σιγουρευτούμε όπι:

α) Η τάπα πλήρωσης ελαίου είναι στην θέση της.
β) Το τρομπάκι του λαδιού δεν έχει λασκάρει.
γ) Οι τάπες πληρώσεως και εξαγωγής λαδιού στη ρεβέρσα είναι στην θέση

τους.

Αν όλα αυτά είναι εντάξει φωνάζουμε τον μπχανικό και του λέμε να κάνει κάπι για τις διαρροές.

4. Εάν δούμε μια μαύρη σκόνη κάπου κοντά στις τροχαλίες προσοχή γιατί μπορεί σύντομα να μείνουμε χωρίς ωμάτα.

5. Υπάρχουν και άλλα που πρέπει να ελέγχουμε τακτικά όπως:

α) Οι βάσεις μπχανής έχουν μια κακιά συνίθεσια να ξεβιδώνονται στις πιο ακατάλληλες σπιγμές και συνήθως γίνεται αντιληπτό όταν σπάσουν.

β) Το σύστημα ελέγχου μπχανής και ρεβέρσας. Συνήθως λύνεται όταν κάνουμε ανάποδα και λίγο πριν πάσουμε προβλήτα.

γ) Η αντλία νερού. Αυτή συνήθως καταστρέφεται ή στη μέση του πελάγους ενώ επικρατεί άπνοια ή μέσα στο λιμάνι με ένα μελτέμι «καρεκλάτο».

δ) Τα πάσις φύσεως καλώδια έχουν την τάση να βραχυκυκλώνουν όταν είναι παλιά και ακουμπούν μεταξύ τους ή να τυλίγονται γύρω από τροχαλίες όταν κρέμονται ή το πιο σαδιστικό να σου δείχνουν ότι υπάρχει βλάβη, π.χ. καλώδιο

πίεσης λαδιού, ενώ όλα είναι εντάξει.

ε) Το alternator μαζί με τον ωμάτα του, αν έχει δικό του. Αν χαλαρώσει η τάση του θα βλέπουμε ότι το βολτόμετρο φορτώνει και τελικά θα μείνουμε από ρεύμα. σ) Οι πυροσβεστήρες. Συνηθίζουν όταν τους χρειαζόμαστε να μην δουλεύουν. Άπια είναι η έλλειψη πίεσης ας μην αμελούμε λοιπόν να ταekάρουμε το μανόμετρο που διαθέτουν.

Αυτά βέβαια είναι τα απολύτως απαραίτητα και από τα οποία πιθανό να προέλθουν σοβαρά ή όχι προβλήματα.

Βέβαια για να πούμε και του στραβού το δίκιο ποιος από μας δεν έχει διηγηθεί στην παρέα μια ιστορία που να έχει ξεκίνησε από ένα τυχαίο τέτοιο συμβάν. Και ποιος θα αρνηθεί ότι μετά από μια δύσκολη σπιγμή δεν ένιωσε μια περίεργη ευχαρίστηση ανακατεμένη με χαρά που τα κατάφερε; Θα έλεγε κανείς ότι αν είμαστε τόσο προσεκτικοί τότε τα ταξίδια μας θα γίνονται ανιαρά. Άλλα καλύτερα έτσι γιατί σίγουρα η θάλασσα δεν θα μας αφήσει χωρίς περιπέτεια. Στο κάτω κάτω της γραφής αυτήν αναζητούμε.

Πρώτοι, μ' ανοιχτά πανιά!



- ▲ Η μόνη σχολή με 22 χρόνια εμπειρίας στην υπεύθυνη διάδοση του αθλήματος της Ιστιοπλοΐας Ανοικτής Θαλάσσης στην Ελλάδα.
- ▲ Η μόνη σχολή που διαθέτει 9 εκπαιδευτικά σκάφη για τους μαθητές της.

- ▲ Η μόνη σχολή που έχει δημιουργήσει ξεχωριστά τμήματα ΑΡΧΑΡΙΩΝ, ΠΡΟΧΩΡΗΜΕΝΩΝ, ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑ και ΚΥΒΕΡΝΗΤΩΝ.
- ▲ Διδάσκουν 30 έμπειροι καθηγητές και εκπαιδευτές μεταξύ των οποίων ο Ολυμπιονίκης μας Ηλίας Χατζηπαύλης.



ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΟΜΙΛΟΣ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ
ΣΧΟΛΗ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ
Άκτη Κουμουνδούρου 22, Μικρολίμανο, Τηλ.: 412 3357, 412 2352



Η απονομή της 95ης σειράς γιορτάστηκε με σαμπάνιες και οι απόφοιτοι της Σχολής μας έφθασαν τους 6.700!



ΣΧΟΛΗ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΑΘΗΜΑΤΩΝ 1992

• ΤΜΗΜΑΤΑ ΑΡΧΑΡΙΩΝ

- 13. 1.1992 - 11. 3.1992
- 9. 3.1992 - 13. 5.1992
- 11. 5.1992 - 6. 7.1992
- 7. 9.1992 - 5.11.1992
- 2.11.1992 - 11. 1.1993

- ◀ Τα θεωρητικά μαθήματα γίνονται κάθε Δευτέρα από 19.00 έως 22.30 στο Ναυτικό Μουσείο Ελλάδος.
- ◀ Η πρακτική εξάσκηση γίνεται κάθε: Τρίτη & Πέμπτη (16.00-20.00), ή Τετάρτη & Παρασκευή (16.00-20.00) ή Σάββατο (10.00-18.00) ή Κυριακή (10.00-18.00).
- ◀ Τα σκάφη αναχωρούν από την προβλήτα του Π.Ο.Ι.Α.Θ. στο Μικρολίμανο.

• ΤΜΗΜΑΤΑ ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑ

- 16. 1.1992 - 11. 3.1992
- 12. 3.1992 - 12. 5.1992
- 14. 5.1992 - 6. 7.1992
- 10. 9.1992 - 4.11.1992
- 5.11.1992 - 12. 1.1992
- ◀ Γίνονται έξι θεωρητικά μαθήματα.
- ◀ Η πρακτική εξάσκηση γίνεται κάθε Σάββατο ή Κυριακή (10.00-18.00)

• ΤΜΗΜΑΤΑ ΠΡΟΧΩΡΗΜΕΝΩΝ

- 16. 1.1992 - 11. 3.1992
- 12. 3.1992 - 12. 5.1992
- 14. 5.1992 - 6. 7.1992
- 10. 9.1992 - 4.11.1992
- 5.11.1992 - 12. 1.1993

- ◀ Γίνονται τέσσερα θεωρητικά μαθήματα με ειδικές βιντεοκασέτες.
- ◀ Η πρακτική εξάσκηση γίνεται κάθε Σάββατο ή Κυριακή (10.00-18.00).

• ΤΜΗΜΑΤΑ ΚΥΒΕΡΝΗΤΩΝ

- 4. 3.1992 - 10. 6.1992
- 16. 9.1992 - 13. 1.1992

- ◀ Τα θεωρητικά μαθήματα γίνονται κάθε Τετάρτη (18.00-22.00).
- ◀ Οι πμερομηνίες των πρακτικών μαθημάτων ανακοινώνονται κατά τη διάρκεια της φοίτησης.

Πανελλήνιος Όμιλος Ιστιοπλοΐας Ανοικτής Θαλάσσης
Ακτή Κουμουνδούρου 22 - Μικρολίμανο - Πειραιάς
Τηλ. 41.23.357 - 41.22.352 (fax).

ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΑ ΤΡΙΗΜΕΡΑ ΜΕ ΤΟ ΑΤΛΑΝΤΙΣ



Στα εκπαιδευτικά τριήμερα
η διακυβέρνηση και οι κινήσεις πάνω
στο σκάφος εκτελούνται εξ ολοκλήρου
από τους μαθητές.



Το ALSOUMA στον αγώνα KYTHNOY με κυβερνήτη τον
Θ. Γεωργιάδην και πλήρωμα μαθητές του προχωρημένου
τμήματος, πήθε πρώτο στην κατηγορία του στα I.M.S.

Ένα ακόμη σκάφος
προσετέθει στο
εκπαιδευτικό
δυναμικό του
Π.Ο.Ι.Α.Θ. Είναι το
ΑΤΛΑΝΤΙΣ
- Jeanneau 43 -
με κυβερνήτη τον
Βαρδή Γεωργακάκη,
έμπειρο ιστοπλό
και παλιό απόφοιτο
της Σχολής μας.



Το ΑΤΛΑΝΤΙΣ σε ένα από τα εκπαιδευτικά του τριήμερα.



Ο Βαρδής Γεωργακάκης ξεκίνησε με Laser και 420.
Απεφοίτησε από τη Σχολή του Π.Ο.Ι.Α.Θ. το 1981. Έκανε με
windsurf το ταξίδι (άθλο) Βάρκιζα - Μονεμβάσια με
ενδιάμεσους σταθμούς, χωρίς συνοδεία. Από το καλοκαίρι
του 1981 έχει «οργώσει» όλο το Αιγαίο και τα τουρκικά
παράλια σαν skipper σε διάφορα σκάφη.
Το 1989 απόκτησε το δικό του σκάφος, το ΑΤΛΑΝΤΙΣ.



Από την διάλεξη για τη ρύθμιση του καταρτιού που έδωσε
στο εντευκτήριο του ομίλου μας ο Σουηδός Mats Lindstrom
της Selden Mast, την οποία εκπροσωπεί το μέλος μας κ.
Καφετζήδακης.



Το SAMOA στον αγώνα ΚΥΘΝΟΥ με κυβερνήτη τον Π. Στρούζα και πλήρωμα απόφοιτους μαθητές της σχολίσ πλήθε τρίτο στη Γενική Κατάταξη στα σκάφη Ε.Α.Θ.



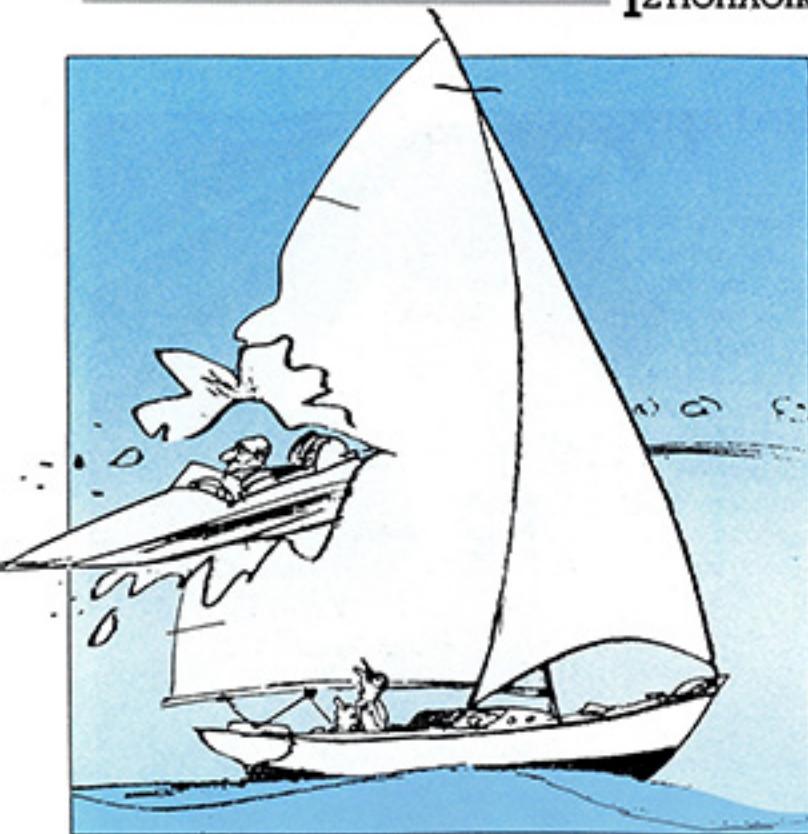
Εξάσκηνο μαθητριών της σχολίσ στη ναυπλία «επί χάρτου».



Το περίπτερο του ομίλου μας στα ΠΟΣΣΕΙΔΩΝΙΑ με τις κυρίες Χριστίνα Κοροπούλη και Έφη Αναγνωστοπούλου, μαθητριες και οι δύο του ΠΟΙΑΘ.



Εξάσκηνο στο πρόνερα στο εκπαιδευτικό μας σκάφος ΑΙΓΕΥΣ από μαθητριες της σχολίσ. Απ' όπι φαίνεται το ωραίο φύλο έχει μπει δυναμικά στο άθλημα της ιστιοπλοΐας.



Προσοχή στα Ταχύπλοα.



Πως βλέπει ο ιστιοπλόος των κρουαζιερά.

ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΟΣ ΚΟΣΜΟΣ

Αν είστε φίλος της Ιστιοπλοΐας και νομίζετε ότι η ύλη του «ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΟΥ ΚΟΣΜΟΥ», είναι ενδιαφέρουσσα, μπορείτε αυμπληρώνοντας την παρακάτω φόρμα, να έχετε το περιοδικό στα χέρια σας, αμέσως μετά την έκδοσή του, χωρίς καμμία οικονομική επιβάρυνση:

ΝΕΕΣ ΑΠΟΣΤΟΛΕΣ

ΟΝΟΜΑ & ΕΠΩΝΥΜΟ: _____

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ: _____

ΕΙΜΑΙ ΜΕΛΟΣ ΣΕ ΆΛΛΟΝ ΟΜΙΛΟ:
(Αναφέρατε ποιόν)

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: _____ T.K. _____

ΤΗΛ.: _____ FAX: _____



INTERAMERICAN ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ...ΣΕ ΣΙΓΟΥΡΑ ΝΕΡΑ

Το σκάφος αναψυχής σας μηχανοκίνητο ή ιστιοφόρο, ταχύπλοο ή όχι, ξύλινο ή πλαστικό σας κοστίζει πάρα πολλά χρήματα. Οι κίνδυνοι που το απειλούν είναι πολύ περισσότεροι από κάθε άλλο μεταφορικό μέσο.

Τόσο λόγω της φύσης του ταξιδιού, όσο και λόγω της πολύπλοκης κατασκευής του, πράγμα που σημαίνει πως πρέπει να το «οδηγήσετε»... σε σίγουρα νερά, στην INTERAMERICAN.

Η INTERAMERICAN με γνώση, δύναμη, διεθνή εμπειρία και σε συνεργασία με τους μεγαλύτερους αντασφαλιστικούς Οίκους του εξωτερικού σας προσφέρει:

Ολοκληρωμένη κάλυψη για κάθε κίνδυνο ή ζημία του σκάφους... ακόμη και στην ξηρά σύμφωνα με



ΤΙΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΡΗΤΡΕΣ
(INSTITUTE YACHT
CLAUSES)

ΜΕ ΤΙΣ ΚΑΛΥΤΕΡΕΣ
ΚΑΛΥΨΕΙΣ ΚΑΙ ΟΡΟΥΣ.

✓ Χαμηλά, προκαθορισμένα ασφάλιστρα καθ' όλη τη διάρκεια του Συμβολαίου.

✓ Άμεση εξυπηρέτηση... που δεν περνά από 40 κύματα.

✓ Ταχύτατη διεκπεραίωση των απαιτήσεών σας (CLAIMS).

✓ Ειδικές εκπτώσεις λόγω μη ζημίας (BONUS).

✓ Χαμηλές απαλλαγές (DEDUCTIBLES).

Επειδή λοιπόν το ταξίδι αναψυχής πρέπει να είναι διασκέδαση... και όχι άγχος, (εξ)ασφαλίστε το σκάφος σας... σε σίγουρα νερά.

Στη σίγουριά και στην πείρα της INTERAMERICAN.

ΠΗΓΕ ΤΟΥ

 **INTERAMERICAN**
Μεγάλη και Σίγουρη!



Η νέα αγγλική τεχνολογία της Henri - Lloyd. Σχεδιασμένη και κατασκευασμένη για τέλεια απόδοση.

Μια ματιά στη νέα αγγλική τεχνολογία αρκεί για να διαπιστώσει κανείς τα πλεονεκτήματά της. Αυτή η νιτσεράδα είναι σχεδιασμένη για τέλεια απόδοση. Παρατηρήστε την προσεκτικά.

Η Αγγλική Τεχνολογία παρουσιάζει τις ραφές hand-taped. (Η Henri Lloyd είναι η μόνη εταιρία που τις υιοθετεί), οι οποίες δίνουν τη μεγαλύτερη δυνατή προστασία από το νερό και αυξάνουν την αντοχή του ρούχου.

Το ύφασμα, CP 2000, αποτελεί τα από ένα εντελώς αδιάβροχο περιβλήμα, το οποίο αυξάνει σε λεπτά στρώμα

τα, δίνοντας τη μέγιστη αντοχή κι αδιαβροχότητα. Προσέξτε τα σημεία που το ρούχο κλείνει. Η κουκούλα και ο γιακάς έχουν σχεδιαστεί έτσι ώστε, όταν τα κουμπώνετε το ύφασμα να σας αγκαλιάζει με τέτοιο τρόπο που να διώ-

χνει το νερό από το προσωπό σας. Ο γιακάς έχει επίστρωση από απολό ύφασμα Terinda, που στεγνώνει γρήγορα.

Τα εσωτερικά και εξωτερικά δεσμίματα στους καρπούς είναι σταθερά, παρέχοντας την μεγαλύτερη δυνατή προστασία από το νερό.

Προσθέστε στα παραπάνω τα διπλής κατευθύνσεως φέρμουάρ, τις ναυτικές φωσφορίζουσες ταινίες BS6629, τις τούπες για το ζεστάμα των χεριών, τον εξοπλισμό για ζώνη ασφαλείας, τα φέρμουάρ για το κούμπωμα του σωσιβίου... και βλέπετε γιατί λέμε ότι η νέα αγγλική τεχνολογία Henri Lloyd έχει σχεδιαστεί για τέλεια απόδοση.

HENRI LLOYD

THE BEST FOUL WEATHER CLOTHING

Official supplier of foul weather clothing
to Stars & Stripes, America's Cup 1992 and
Richard Ellis Olympic Challenge 1992

