

# ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΟΣ ΚΟΣΜΟΣ



ΤΡΙΜΗΝΙΑΙΑ ΕΚΔΟΣΗ ΤΟΥ

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ  
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 1987

διανεμεται δωρεαν

ΤΕΥΧΟΣ 3





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

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

# Σ' αυτό το τεύχος



ΕΞΩΦΥΛΛΟ

ΣΕΛΙΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ



24η Δ.Ι.Ε.Α.  
Φωτ. Π. Κούρκουλος

## ΕΚΔΟΤΗΣ

Πανελλήνιος Όμιλος Ιστιοπλοίας Ανοικτής Θαλάσσης.

Ακτή Κουμουνδούρου 22 Μικρολίμανο  
183 35 Πειραιάς, Τηλ. 4123357, 4122352.

## ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ

Παναγιώτης Κριεζής

## ΣΥΝΤΑΞΗ

Επιτροπή Π.Ο.Ι.Α.Θ.

## ΕΞΩΦΥΛΛΟ

Μαίρη Παππά

## ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ

Σωτήρης Πολυκράτης

## ΚΑΛΛΙΤΕΧΝΙΚΗ ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ

Πολύδομο ΕΠΕ

## ΦΩΤΟΣΥΝΘΕΣΗ

ΦΩΤΟΣΥΝ Ε.Ε.

Μασσαλίας 10

## ΕΚΤΥΠΩΣΗ

γραφικές τεχνες foto - offset

**σπυρος κουρτεσης**  
σαχτουρη δαιμονοφοιουλου?

## ΣΥΝΕΡΓΑΣΤΗΚΑΝ

Π. Κούρκουλος

Π. Κριεζής

Σ. Λευθεριώτης

Μ. Παππά

Ζ. Πετρίδης

Σ. Πολυκράτης

Π. Στρούζας

Β. Τυρογαλάς

3. Μ' ανοιχτά πανιά.
4. Χρονικό της 24ης Δ.Ι.Ε.Α.
10. Απομονή 24ης Δ.Ι.Ε.Α. — 25 χρόνια Δ.Ι.Ε.Α.
11. Αγών ανοικτής Θαλάσσης Ολυμπία — Βαρκελώνη
12. Ιστιοπλοϊκός αγών περί την γην του Ζ. Πετρίδη
14. Διεθνής διάκρισης του Π.Ο.Ι.Α.Θ.  
Αγώνας εις μνήμην Ιωάννη Κόσκορου.
15. Ο Καινέας... και πόσο του μοιάζουμε του Σ. Λευθεριώτη.
16. Εκπαιδευτικά τριήμερα
18. Επιστολές
20. Γεγονότα
22. Λέρος του Π. Κριεζή
23. 'Ελα ν' ανοιξουμε πανιά
24. Οι τελευταίες εξελίξεις στην Ναυπήγηση του Π. Στρούζα.
26. Οι αφροδίτες του Π.Ο.Ι.Α.Θ. στην 24η Δ.Ι.Ε.Α.
28. Π.Ο.Ι.Α.Θ. πριν 24 χρόνια — Ναυτικός Όμιλος Ύδρας  
Ένα διεθνές συμπόσιο
29. Απονομή των Γαλάζιων σημαιών  
Όμιλος ερασιτεχνών αλιέων και ναυτικών αθλημάτων Πειραιώς.

**ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΟΣ ΚΟΣΜΟΣ**



ΤΡΙΜΗΝΙΑΙΑ ΕΚΔΟΣΗ ΤΟΥ  
ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ  
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 1987 ΤΕΥΧΟΣ 3



## «Η σωστή ενημέρωση εξασφαλίζει την σωστή κάλυψη»

Στον Φοίνικα θα βρείτε τον ασφαλιστή που θα σας ενημερώσει σωστά και υπεύθυνα στις λεπτομέρειες των ασφαλιστικών προγραμμάτων και θα σας προτείνει την κατάλληλη για τις δικές σας ανάγκες κάλυψη. Εμπιστευθείτε τον Φοίνικα!

Μην ψάχνετε στα τυφλά. Μην περιμένετε να σας ανακαλύψει κάποιος. Ελάτε, στην ασφαλιστική εταιρία που ενημερώνει σωστά γιατί η σωστή ενημέρωση εξασφαλίζει την σωστή κάλυψη.

Επικοινωνίστε με το κεντρικό μας ή κάποιο από τα 22 υποκαταστήματά μας ή ένα από τα 700 πρακτορεία μας σ' όλη την Ελλάδα. Θα σας εποκεφθεί ένας ασφαλιστής μας για να κουβεντάσετε μαζί του αυτό που σας απασχολεί. Χωρίς καμιά δική σας υποχρέωση.



### ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ:

Πυρός, Κλοπής, Μεταφορών, Αστικής Ευθύνης, Τεχνικών Κινδύνων, Πλοίων και Αεροσκαφών, Νομικής Προστασίας.

### ΠΡΟΣΩΠΙΚΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ:

Ζωής, Ομαδικών Ασφαλίσεων, Νοσοκομειακής Περιθάλψεως, Προσωπικών Ατυχημάτων.

**ΦΟΙΝΙΞ**  
η ασφάλεια που ζητάτε



# ΜΕ ΑΝΟΙΧΤΑ ΠΑΝΙΑ

Ο Π.Ο.Ι.Α.Θ. συνεχίζοντας την παράδοση του να συνδυάζει τις διαδρομές της Διεθνούς Ιστιοπλοϊκής Εβδομάδας Αιγαίου με σταθμούς στα νησιά που έχουν εθνική σημασία ή που αποτέλεσαν ορόσημο στην ναυτική μας ιστορία και στην ύπαρξή μας σαν ελεύθερο έθνος, απεφάσισε όπως το 1988 που εορτάζει τα 25 χρόνια της διοργανώσεως αυτής τιμήσει το ηρωικό νησί των Ψαρών, γνωστό στην παγκόσμια ιστορία από το ολοκαύτωμα του στον αγώνα της ανεξαρτησίας και πατρίδα του μεγάλου ήρωα της επαναστάσεως πυρπολητού Κανάρη.

Η διαδρομή της 25ης Δ.Ι.Ε.Α. θα είναι: Φάληρος-Πάρος-Σάμος-Ψαρά-Βουλιαγμένη.

Έξαλλου, συμμετέχοντας με όλες του τις δυνάμεις στην προσπάθεια της χώρας μας να δημιουργήσει τις προϋποθέσεις για την ανάθεση στην Ελλάδα της Χρυσής Ολυμπιάδας του 1996, ανέλαβε ως εκπρόσωπος της Ελλάδος συνδιοργανωτής του αγώνος ιστιοπλοΐας ανοικτής θαλάσσης ΟΛΥΜΠΙΑ - ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ, ο οποίος τελεί υπό την αιγιδα της Διεθνούς Ολυμπιακής Επιτροπής και θα διεξαχθεί τον Ιούνιο του 1988. Θα επαναληφθεί δε το 1990 και το 1992.

Η εφετινή συμπαράσταση του ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ, του ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ και του ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ, όχι μόνο με μέσα υλικά αλλά και ενεργά, με την εκπροσώπησή του με σκάφη στον αγώνα της 24ης Διεθνούς Ιστιοπλοϊκής Εβδομάδας Αιγαίου, όπως και η οικονομική αρωγή των χορηγών του αγώνος, εταιρειών ΦΟΙΝΙΞ - ΓΕΝΙΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε., ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ Α.Ε. και ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΦΩΣΦΟΡΙΚΩΝ ΛΙΠΑΣΜΑΤΩΝ Α.Ε. προαιωνίζει και την μελλοντική υποστήριξη του Ομίλου για να ανταπεξέλθει σ' αυτές τις υποχρεώσεις του. Ήδη η πρώτη των ανωτέρω εταιρειών εξεδήλωσε έμπρακτα το ενδιαφέρον της για τη διοργάνωση της 25ης Δ.Ι.Ε.Α. 1988.

Ο Π.Ο.Ι.Α.Θ. ευχαριστεί όλους και υπόσχεται να συνεχίσει τις προσπάθειές του δικαιώνοντας αυτούς που συμπαρίστανται στο έργο του.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΡΑΓΚΟΥΔΑΚΗΣ  
ΠΡΟΕΔΡΟΣ Π.Ο.Ι.Α.Θ.

# ΧΡΟΝΙΚΟ ΤΗΣ 24ης ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΗΣ

Του κ. Παναγ. Κριεζή

Την Παρασκευή στις 3 Ιουλίου 1987 ώρα 4 το απόγευμα άρχιζε από τον Φαληρικό Όρμο η 24η Διεθνής Ιστιοπλοϊκή Εβδομάδα Αιγαίου.

Από νωρίς το μεσημέρι «ο κόσμος του Τουρκολίμανου» βρισκόταν στο πόδι. Τα πληρώματα που θα λάβαιναν μέρος στον αγώνα, είχαν αρχίσει κι διάς να ετοιμάζουν τα σκάφη τους. Έβγαζαν τα πανιά στα καταστρώματα, δοκίμαζαν τις μηχανές, τακτοποιούσαν χάρτες και οδηγίες πλου, πηγαίνορχουνταν στα μαγαζιά για τις απαραίτητες προμήθειες. Έβλεπες παντού ανθρώπους να κινούνται και να δίνουν στο λιμάνι μιαν ασυνήθιστη κίνηση. Ανοιχτά είχαν αγκυροβολήσει κι όλας και περίμεναν τα πολεμικά συνοδείας, το αντιτορπιλικό «ΛΕΩΝ» και το ναρκαλιευτικό «ΦΑΙΔΡΑ». Σκόρπια στον Φαληρικό όρμο μερικά από τα σκάφη Ναυτικών Ομίλων της Αττικής, έπλεαν σιγά, σιγά με τις μηχανές τους για να βρισκούνται έγκαιρα στην εκκίνηση.

Τα μέλη της Επιτροπής του αγώνα και δημοσιογράφοι, που θα επέβαιναν στα πολεμικά, είχαν συγκεντρωθεί κοντά στο Λεμβαρχείο του Π.Ν.

— Ο Υπουργός Αιγαίου κ. Π. Βάλβης με το χορευτικό συγκρότημα Σύρου κατά την απονομή επάθλων στην Σύρο.

Έκει στο μώλο, περιμένοντας την άκατο του Λέοντα, έβλεπε κανείς ανθρώπους, κιβώτια με υλικά, σημαδούρες για την εκκίνηση, ναυτικούς σάκους και βαλίτσες και ένοιωθες διάχυτη την ανυπομονσία όσο πλησιάζει η ώρα, που άνθρωποι και πράγματα θα έφευγαν για την περιπέτεια του αγώνα.

Η προετοιμασία για να κινηθεί όλος αυτός ο «μπχανισμός» είχε αρχίσει πολλούς μήνες νωρίτερα και όλο το βάρος της προετοιμασίας είχε πέσει στους ώμους του Γιάννη Μαραγκουδάκη, Προέδρου του Π.Ο.Ι.Α.Θ. και του Κώστα Αρμάου, Προέδρου της Επιτροπής του Αγώνα. Ο πρώτος αεικίνητος, δραστήριος, πανταχού παρών, έτοιμος να προλάβει όλους και όλα. Ο δεύτερος, μεθοδικός, ακριβής και στη λεπτομέρεια, δεν είχε αφήσει τίποτε στην τύχη. Αυτοί οι δυο, κι από κοντά ο Γιώργος Αθανασόπουλος, Έφορος Αγώνων του Ομίλου και ο Γιάννης Βασιλειάδης, Γενικός Γραμματέας του Ομίλου, μ' ένα επιτελείο από μια εικοσάδα ανθρώπων είχαν προετοιμάσει στην εντέλεια μια τόσο δύσκολη και περίπλοκη διοργάνωση. Από τη διοργάνωση έλειψε εφέτος ο πρόεδρος αγώνος των προηγουμένων διοργανώσεων, συμπαθής στ



Ο αρχηγός Γενικού Επιτελείου Ναυτικού ναύαρχος Λ. Βασιλικόπουλος με τον θυρεό και το λάβαρο του Π.Ο.Ι.Α.Θ. που του απονέμει ο πρόεδρος του Ομίλου κ. Γ. Μαραγκουδάκης τιμής ένεκεν για την ανεκτίμητη συμπαράστασή του εις την 24η Διεθνή Ιστιοπλοϊκή Εβδομάδα Αιγαίου 1987.

όλους Μιχάλης Μέκιος, για λόγους ανωτέρας βίας, και η απουσία του ήταν αισθητή.

Στις δύο η ώρα, σύμφωνα με το πρόγραμμα, η άκατος του Λέοντα παρέλαβε από το μώλο του Λεμβαρχείου όλο εκείνο τον κόσμο που θα επιβιβαζόταν στα πολεμικά συνοδείας. Όλοι προορίζονταν για το αντιτορπιλικό, εκτός από μένα που θα επέβαινα του ναρκαλιευτικού.

— Ο Δήμος Πειραιά μετείχε στην εφετεινή 24η Διεθνή Ιστιοπλοϊκή Εβδομάδα Αιγαίου με το σκάφος «ΟΝΕΙΡΟ II»



# ΕΒΔΟΜΑΔΑΣ ΑΙΓΑΙΟΥ

Οι χώροι και οι συνθήκες διαβίωσης σε ναρκαλιευτικό μου ήταν πολύ οικεία, γιατί είχα την εμπειρία που απόκτησα το 1985 με το «ΝΙΟΒΗ», με κυβερνήτη τον κ. Στέλιο Πολίτη, Υποπλοιάρχο Π.Ν. και το 1986 με το «ΑΙΓΑΛΗ», με κυβερνήτη τον κ. Γιώργο Καραβίτη, Υποπλοιάρχο Π.Ν.

Μέσα σ' αυτά τα καράβια, τα ναρκαλιευτικά, όπως άλλωστε σε όλα τα μικρά πολεμικά καράβια, οι χώροι είναι διαρρυθμισμένοι έτσι που να εξυπηρετούν μόνο τις απαραίτητες οργανικές ανάγκες του πλοίου. Τίποτε το περιττό και πουθενά σπατάλη. Ο επιβάτης, ο παραπανήσιος, θα πρέπει να ξέρει ότι παίρνει την

κουκέτα ενός άνδρα του πληρώματος και ότι κατά κάποιο τρόπο τριγυρίζει «μέσα στα πόδια τους». Ευτυχώς που η ευγένεια και η πατροπαράδοτη φιλοξενία του έλληνα ναυτικού δίνει στον φιλοξενούμενο την αισθηση και την άνεση να πιστεύει ότι είναι κι αυτός μέλος του πληρώματος. Όσο για τις συνθήκες διαβιώσεως, αρκεί ίσως να πω ότι δεν υπάρχει περίπτωση να σκεφθεί κανείς, ότι ταξιδεύοντας με τα ναρκαλιευτικά, κάνει κρουαζιέρα, γιατί από τα 4 μποφώρ και πάνω μακαρίζει όσους ταξιδεύουν με ιστιοπλοϊκά. Η μικρή ταχύτητα και η κατασκευή των ναρκαλιευτικών τα μεταβάλλει σε πραγματικά καρυ-



Ο Δήμαρχος Πειραιώς κ. Α. Ανδριανόπουλος απονέμει το κύπελο του Α' νικητού κλάσεως ΙΙ αγωνιστικών σκαφών εις τον κ. Γ. Βασιλόπουλο κυβερνήτη του σκάφους «JONATHAN».

Ήταν χάρμα να τα βλέπεις σαν ανήσυχα άτια να βολτάρουν, περιμένοντας να τους δοθεί το σήμα για να φύγουν για το πέλαγος. Στις 3.50 με τον πυροβολισμό του δεκαλέπτου τα σκάφη σήκωσαν τους φλόκους. Στις 3.55 με το δεύτερο πυροβολισμό έσβισαν τις μηχανές τους και στις 4.00 με τον πυροβολισμό της εκκί-

νησης έφυγαν για τον αγώνα, που είχε καθορισθεί να γίνει σε τέσσερα μπράτσα. Ήταν 52 σκάφη, που θα πήγαιναν από το Φάληρο στο Φοίνικα της Σύρου, στη συνέχεια στη Λέρο, απ' εκεί στη Μήλο, κι απ' τη Μήλο θα επέστρεφαν στο Φάληρο. Μεταξύ τους ήταν δύο σκάφη, το RELAX, με κυβερνήτη τον Παν. Στρούζα, Έφο-

— Ο Υπουργός Αιγαίου κ. Π. Βάλβης, ο αρχηγός Γενικού Επιτελείου Ναυτικού αντιναύαρχος Λ. Βασιλικόπουλος, ο πρόεδρος της Ε.Ι.Ο. κ. Γ. Νικηφοράκης και ο Πρόεδρος του Π.Ο.Ι.Α.Θ. κ. Γ. Μαραγκουδάκης ευχαριστήμενοι από την επιτυχία της 24ης Δ.Ι.Ε.Α. ανταλάσσουν απόψεις για την 25η Δ.Ι.Ε.Α. 1988.



Ο αρχηγός Γενικού Επιτελείου Ναυτικού κ. Λ. Βασιλικόπουλος ο δήμαρχος Πειραιά κ. Α. Ανδριανόπουλος, ο αρχιπλοιάρχος κ. Α. Βέννης Ναυτικός Διοικητής Αιγαίου, τίμησαν με την παρουσία τους την απονομή επάθλων της 24ης Δ.Ι.Ε.Α.

δότσουφλα. Με το ιστιοπλοϊκό ταξιδεύεις σχεδόν πάνω στην επιφάνεια της θάλασσας και έχεις και τον καθαρό αέρα, κάπως να σε ανακουφίζει από τον κλυδωνισμό. Στο ναρκαλιευτικό, η ωρα είσαι χωμένος στο στενόχωρο πόστο σου και θα νοιώθεις ότι είσαι έρμαιο της θεομηνίας, ή, αν βρίσκεσαι στην απροστάτευτη, ανοικτή γέφυρα, θα κουνιέσαι σε ύψος 36 ποδιών από την επιφάνεια της θάλασσας, το ίδιο δηλαδή σαν να ταξιδεύεις στην κορφή του άρμπουρου

του ιστιοπλοϊκού, με πολλά μπόφωρ.

Ο καιρός τη μέρα της εκκίνησης ήταν από τους συνηθισμένους για την εποχή. Η ζέστη ήταν αρκετά υψηλή, ο ουρανός καθαρός και η θάλασσα καλμαρισμένη.

Κατά τις 3.00 φάνηκαν τα πρώτα ιστιοπλοϊκά να βγαίνουν με τις μηχανές απ' το λιμάνι, άλλα ξυλάρμενα και άλλα με σηκωμένη μόνο τη μαΐστρα. Μέχρι τις 3.30 σχεδόν όλα τα σκάφη έπλεαν κοντά στη γραμμή εκκίνησης.



## Ιστιοπλοϊκή εβδομάς αιγαίου Ιουλίου '87

Ο Προεδρός του Π.Ο.Ι.Α.Θ. κ. Γ. Μαραγκουδάκης ενώ απονέμει δίπλωμα και αναμνηστική πλακέτα στο Δήμαρχο Σύρου, παρουσία του υπουργού Αιγαίου κ. Π. Βάλβη.

ρο Εκπαιδεύσεως του ΠΟΙΑΘ και το ΕΛΣΠΕΤΗ, με κυβερνήτη τον Χ. Σωτόπουλο, με γυναικεία πληρώματα, τα ΜΑΪΣΤΡΟΣ και ΣΙΡΟΚΟΣ, με πληρώματα Δοκίμους του Πολεμικού Ναυτικού, το ΟΝΕΙΡΟ με κυβερνήτη τον Μανώλη Παντελή, με πλήρωμα του Δήμου Πειραιά και το ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΜΙΑ, με κυβερνήτη τον Στέλιο Μπόνα, που εκπροσωπούσε το Υπουργείο Αιγαίου.

Το ΦΑΙΔΡΑ, το ναρκαλιευτικό, απέπλευσε στις 4.30 ακόλουθωντας ήρεμα τα ιστιοπλοϊκά, που ταξιδεύουν στην αρχή σχεδόν όλα μαζί, με μικρή μόνο διασπορά. Η διασπορά όμως όσο περνούσε η ώρα, τόσο μεγάλωνε.

Γύρω στις 5.30 τα σκάφη είχαν σχηματίσει δύο μεγάλες

ομάδες. Η πρώτη παρέπλεε τις Φλέβες, ενώ η δεύτερη βρίσκοταν στο ύψος μεταξύ Βούλας και Βουλιαγμένης, με τελευταίο το συνονόματο του ναρκαλιευτικού ΦΑΙΔΡΑ.\* Τότε φάνηκαν και τα πρώτα μπαλόνια. Στο μεταξύ ακούσαμε από το VHF την πρώτη εγκατάλευψη, που ήταν από το ιστιοπλοϊκό ΚΑΤΜΑΝΤΟΥ, ενώ την ίδια ώρα μας προσπερνούσε με ταχύτητα το αντιτορπιλλικό ΛΕΩΝ που θα έμπαινε επικεφαλής των ιστιοπλοϊκών. Σε λίγο και όσο σκοτείνιαζε άρχισαν σιγά σιγά να χάνονται στον ορίζοντα το αντιτορπιλλικό και τα προπορευόμενα σκάφη. Με ταχύτητα 3 κόμβους είχαμε δίπλα μας σε απόσταση 1 μιλίου το συνονόματο ιστιοπλοϊκό και το ΚΟΡ-

\* Το σκάφος «ΦΑΙΔΡΑ» καθυστέρησε να πάρει εκκίνηση για τεχνικούς λόγους.

— Χορός και κέφι που χάρισαν οι αρχές Λέρου στους συμμετέχοντες στην 24η Δ.Ι.Ε.Α.



SAIR και στην πλώρη μας το ΝΑΤΑΣΣΑ. Σε αρκετή απόσταση από μας ταξιδεύουν σκόρπια άλλα ιστιοπλοϊκά, του δευτέρου ομίλου χωρίς να μπορούμε να διακρίνουμε τα διακριτικά τους, σχεδόν όλα όμως βρίσκονταν κάτω από την επιτήρησή μας με το RADAR. Μέχρι να νυχτώσει καλά διασταύρωθήκαμε με το ποστάλι ΑΙΓΑΙΟ και το τάνκερ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ που έπλεαν προς Πειραιά.

Στις 9.00 τη νύκτα ταξιδεύαμε ακόμη κοντά στο Σούνιο με τέλεια άπνοια, που θα πρέπει να ήταν πολύ βασανιστική για τα ιστιοπλοϊκά, που δεν είχαν βγει ακόμη στο μπουγάζι της Μακρονήσου. Ακούσαμε όμως από το δελτίο καιρού ότι στο Αιγαίο ο καιρός άρχισε να φρεσκάρει. Πριν βγουμε στο Αιγαίο στρέφαμε για μια τελευταία επισήμανση των σκαφών που έπλεαν ακόμη στο Σαρωνικό. Άλλα επισημάναμε από τα φώτα τους πορείας και άλλα με το RADAR.

Περίπου στις 10.00 παρακάμψαμε το Σούνιο και μπήκαμε στο Αιγαίο με φρέσκο καιρό. Όλη νύκτα όλο και φρεσκάριζε και το σκαμπανέβασμα μας θύμιζε ότι ταξιδεύομε με ναρκαλιευτικό. Τα κύματα λες και προσπαθούσαν να μας γονατίσουν. Έσκαζαν στην πλώρη του μικρού πολεμικού, καβαλούσαν το κατάστρωμά του, ράντιζαν τη γέφυρα, κι αυτό αγκομαχούσε πλέοντας, πότε υψώνοντας την πλώρη και πότε την πρύμνη ξενερίζοντας τις προπλέες.

Τα ξημερώματα 4 Ιουλίου γύρισε ο καιρός από την αριστερή μας μπάντα και το σκαμπανέβασμα έγινε ανυπόφορο μπότζι. Ταξιδεύαμε, σύμφωνα με το μετεωρολογικό δελτίο, με 8 μπόφωρ. Νόμιζες ότι η γέφυρα θα ακουμπούσε στη θάλασσα. Ποιος μπορούσε να κοιμηθεί ή ποιος μπορούσε να περπατήσει; Όλοι είμαστε γαντζωμένοι, όσοι είχαμε δουλειά, στο πόστο μας, και όσοι δεν είχαν, στην κουκέτα τους. Για να ανακουφιστεί το σκάφος και το πλήρωμα από την ταλαιπωρία, αρχίσαμε να ψηλώνομε για να μας έρχεται ο καιρός από την πλώρη.

Στις 6.15 το πρωί, όταν είχαμε ψηλώσει αρκετά και είμαστε εν όψει της Σύρου, είδα από τη γέφυρα, μακριά στον ορίζοντα, μια κόκκινη φωτοβολίδα να σχίζει τον ουρανό. Το είπα στον αξιωματικό που είχε βάρδια και στον ναύτη σματώρο που βρίσκονταν στη γέφυρα. Με τα κυάλια ψάχνα-

με κι οι τρεις μας προς το σημείο που φάνηκε η φωτοβολίδα και τότε είδαμε και δεύτερη και τρίτη. Αμέσως έστρεψε το πλοίο προς το σημείο που εκτοξεύτηκαν οι φωτοβολίδες και ειδοποιήθηκε ο κυβερνήτης. Το σκάφος που τις εκτόξευσε, λόγω του κυματισμού, δεν φαίνοταν ούτε με τα κυάλια. Στις 6.45 εντόπισε το σκάφος ο κυβερνήτης με τα κυάλια του, αφού στο μεταξύ το είχαμε πλησιάσει αρκετά. Ήταν το ιστιοπλοϊκό ΡΟΗ ΕΝΑ με σπασμένο άρμπουρο, που ταξιδεύει με μηχανή. Ο κυβερνήτης διέταξε να ετοιμαστούν τα σωστικά μέσα και το άγημα διασύνσεως με επικεφαλής τον οπλονόμο του πλοίου. Ευτυχώς όμως δεν χρειάστηκε καμιά ενέργεια γιατί ο κυβερνήτης του ΡΟΗ ΕΝΑ, Π. Δημητριάδης δεν ζήτησε παρά μόνο συνδεσία. Ήταν κι έγινε για αρκετό διάστημα.

Στις 10.30 το ναρκαλιευτικό παρέβαλε στην έωτερη πλευρά του λιμενοβραχίονα του Φοίνικα της Σύρου. Μέσα στον όρμο είχαν δέσει κι όλα σχεδόν όλα τα ιστιοπλοϊκά, εκτός από τρία ή τέσσερα που βρίσκονταν ακόμα στο πέλαγος, κοντά στο Φοίνικα και μεταξύ τους το ΡΟΗ ΕΝΑ.

Για δύο μέρες, στις 4 και 5 Ιουλίου, πληρώματα και σκάφη έσκουραστηκαν. Στις 4 το βράδυ μάλιστα, οι αρχές της Τοπικής Διοίκησης οργάνωσαν γιορταστική εκδήλωση στην παραλία του Φοίνικα και στις 5 του μηνός το βράδυ, σε ξενοδοχείο της περιοχής απενεμήθησαν τα βραβεία στους νικητές του πρώτου μπράτσου Φάληρο-Φοίνικας, σε γιορτή που οργάνωσε ο Δήμος της Σύρου και στην οποία παρέστησαν ο Υπουργός Αιγαίου, ο Νομάρχης Κυκλαδών, ο Δημαρχός, εκπρόσωποι του Ναυτικού Ομίλου Σύρου και πολύς κόσμος.

Το πρωί της 6ης Ιουλίου άρχισε από τα πληρώματα τη πρεσβοτερία για τον αγώνα του δεύτερου μπράτσου από τον Φοίνικα Σύρου στη Λέρο. Στο πόδι και το πλήρωμα του ΦΑΙΔΡΑ. Ο καιρός, στο μεταξύ, είχε καλμάρει, και ήταν ευνοϊκός για μια ευχάριστη ιστιοπλοϊκή. Τα μετεωρολογικά δελτία δεν πρόβλεπαν τίποτε το δυσάρεστο. Στις 8.00 η ώρα δόθηκε η εκκίνηση από το αντιτορπιλλικό και επαναλήφθηκε σχεδόν το ίδιο σκηνικό, όπως και με την εκκίνηση από το Φάληρο. Όλη τη μέρα της 6ης Ιουλίου φυσούσε Βόρειος μέχρι Βορειοανατολικός άνεμος με θάλασσα μέτριας εντά-

σεως. Σε πυκνα, συχνά διαστήματα εντοπίζαμε με το RADAR τα ιστιοπλοϊκά που βρίσκονταν υπό την επίβλεψή μας, σε μεγάλη ακτίνα από τη θέση μας, όταν κατά τις 6.00 το απόγευμα, σε απόσταση 15 μιλίων από τη Λέρο, ειδοποείται η γέφυρα από τον θάλαμο του RADAR ότι τρεις μεγάλοι «στόχοι» μας πλησιάζουν με μεγάλη ταχύτητα με κατεύθυνση από Βορρά προς Νότο. Ο κυβερνήτης, οι αξιωματικοί και οι οπτήρες του ναρκαλιευτικού άρχισαν να σαρώνουν με τα κυάλια τον ορίζοντα προς το σημείο που εντοπίστηκαν οι «στόχοι». Κάποιος απ' όλους διέκρινε πρώτος στον ορίζοντα δύο γκριζόμαυρες σιλουέττες να πλέουν ολοταχώς προς την περιοχή μας. Σιγά, σιγά οι σιλουέττες πλησιάζαν και άρχισαν να διαγράφονται καθαρά οι όγκοι δύο πολεμικών. Ήταν φανερό ότι επρόκειτο για τουρκικά πολεμικά. Στο μεταξύ κάποιος άλλος διέκρινε με τα κυάλια και τον τρίτο «στόχο» που μόλις διακρίνοταν στην επιφάνεια της θάλασσας. Ήταν υποβρύχιο. Ο κυβερνήτης διέταξε αμέσως αναγνώριση και στροφή 180 μοιρών. Οι αντίθετες πορείες του ναρκαλιευτικού μας και των τουρκικών πολεμικών, μίκρυναν την μεταξύ τους απόσταση και συντόμεψαν το χρόνο της οπτικής τους επαφής. Σιγά, σιγά, έκαθαρισε ότι τα δύο πολεμικά επιφανείας ήταν αντιτορπιλικά τύπου FRAM, τα ΚΙΛΙΚ ΑΛΗ ΠΑΣΑ και ΓΙΟΥΖΑΤΕΠΕ και το υποβρύχιο ΓΙΛΝΤΙΡΕΙ. Θα πρέπει πάντως να σημειωθεί ότι τα τουρκικά πολεμικά, όχι μόνο δεν παρενό-

— Κυβερνήτες και πληρώματα με ουζάκι, χταποδάκι, αχινούς και διάφορα άλλα εδέσματα γλεντούν τον θρίαμβό τους, στην γιορτή που οργάνωσε ο Δήμος Λέρου.

χλησαν τα ιστιοπλοϊκά, αλλά απέναντιας το υποβρύχιο, για να μη παρενοχλήσει κάποιο από τα ιστιοπλοϊκά που έτυχε πάνω στην πορεία του, άλλαξε εκείνο πορεία.

Στο Λακκί της Λέρου φτάσαμε γύρω στις 9.00 το βράδυ. Την επομένη το πρωί, τα πληρώματα των ιστιοπλοϊκών εξαφανίστηκαν στις ακρογιαλιές του νησιού για κολύμπι και τ' απόγευμα, με δυο λεωφορεία που διέθεσε ο Δήμαρχος του νησιού, περιηγήθηκαν τα αξιοθέατα.

Η Λέρος είναι από τα ελάχιστα νησιά που, αν και κοντά σχετικώς στη Ρόδο και τη Κω, δεν έχει μολυνθεί ακόμα απ' τη μαστιγιά του τουρισμού. Ήσυχο, καθαρό νησάκι, με αγαθούς, καλοπρόεραιτους και ευγενικούς κατοίκους, σου θυμίζει πως ήταν κάποτε τα αιγαίοπελώγιτα νησιά, όταν τ' αγκάλιαζε ο γνήσιος, άδολος πολιτισμός, πριν εισβάλει ο «πολιτισμός» της Ευρώπης.

Το πρωί της 8ης Ιουλίου, οι ιστιοπλόδοι απέδωσαν τιμές στους 70 νεκρούς από το πλήρωμα του αντιτορπιλικού «ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΟΛΓΑ», που βούλιαξε κτυπημένο από τα γερμανικά στούκας το 1943 στο μέσο του κόλπου του Λακκί. Την ιστορία της βυθίσεως του ηρωικού αντιτορπιλικού τη διηγήθηκε στο προηγούμενο τεύχος μας, το μέλος του Ομίλου μας, ιστιοπλόδος, Αντιπλοίαρχος Γιώργος Κρέμος Π.Ν. Η απόδοση τιμών ήταν σεμνή, και λιτή, αλλά πολὺ συγκινητική. Τα ιστιοπλοϊκά, κινούμενα με μηχανή, σχημάτισαν δύο στήλες σε γραμμή παραγωγής, κοντά στον σημαντήρα του



Απότιση φόρου τιμής στους ηρωικούς νεκρούς του «ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΟΛΓΑ» από τα πληρώματα των σκαφών. Στη μέση διακρίνεται η σημαδούρα που επισημαίνει τον τόπο βυθίσεως του πολεμικού πλοίου.



Από το γλέντι στη Λέρο που οργάνωσε ο Δήμος. Διακρίνεται ο Δήμαρχος κ. Ι. Αντάρτης.

— Ο πρόεδρος της «ACTIS A.E.» κ. Βασίλης Φλουρής αποκλειστικής αντιπροσώπου της εταιρείας υπολογιστών «DATA GENERAL» στην Ελλάδα και Κύπρο, με τον πρόεδρο του Π.Ο.Ι.Α.Θ. κ. Ι. Μαραγκουδάκη και το πλήρωμα του σκάφους «Μαργαρίτα Μία».



24η διεθνής ιστιοπλοϊκή εβδομάδας αιγαίου Ιουλίου '87



24η διεθνής ιστιοπλοϊκή εβδομάδας αιγαίου Ιουλίου '87



24η διεθνής  
ιοτιοπλοϊκή εβδομάς αιγαίου Ιουλίου '87

— Ο πρόεδρος του Π.Ο.Ι.Α.Θ. κ. Ι. Μαραγκουδάκης απονέμει δίπλωμα και αναμνηστική πλακέτα στον Λιμενάρχη

Μήλου κ. Β. Μανωλάκο. Διακρίνεται ο κ. Π. Κριεζής μέλος του Π.Ο.Ι.Α.Θ., Η κ. Πόπη Χρόνηκαι ο πρόεδρος της κοινότητας Αδάμαντος κ. Σ. Μαθιουδάκης.

ναυαγίου, ενώ από το ιστιοπλοϊκό «WATER GIPSY» στο οποίο επέβαιναν, ο Δήμαρχος Λέρου, αξιωματικοί του Π.Ν.

ο Πρόεδρος του ΠΟΙΑΘ, με τη σήμανση σιωπητηρίου από σαλπιγκτή του ΛΕΟΝΤΑ, έριξε στεφάνη στη θάλασσα δίπλα στο σημαντήρα. Στεφάνι ρίχτηκε κι απ' το ιστιοπλοϊκό «ONEIRO» εκ μέρους του Δήμου Πειραιώς, ενώ παιζόταν εμβατήριο.

Το βράδυ στη πλατεία της παραλίας έγινε η απονομή των επάθλων της δεύτερης ιστιοδρομίας και ακολούθησε τοπική γιορτή, οργανωμένη απ' το Δήμο, με νησιώτικους χορούς.

— Το «Verinna» τρίτος νικητής στην γενική κατάταξη στην 24η Δ.Ι.Ε.Α.

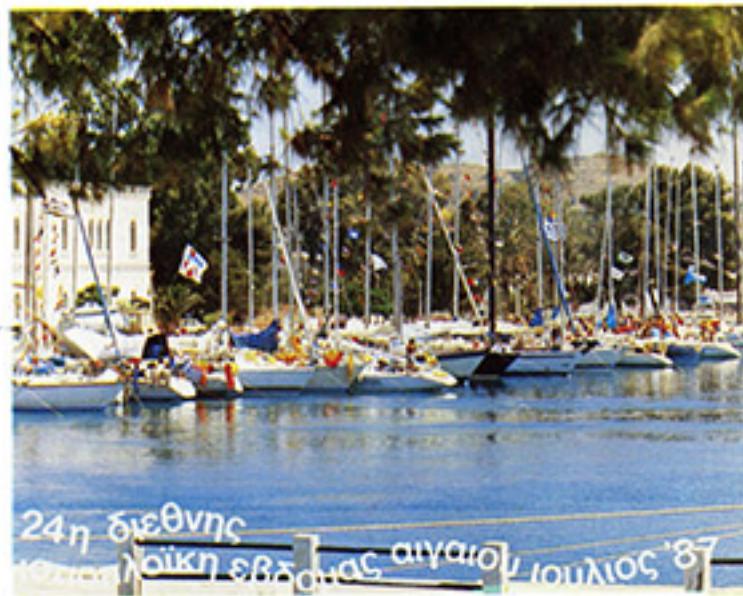


24η διεθνής  
ιοτιοπλοϊκή εβδομάς αιγαίου Ιουλίου '87



24η διεθνής  
ιοτιοπλοϊκή εβδομάς αιγαίου Ιουλίου '87

— Ο πρόεδρος του Π.Ο.Ι.Α.Θ. κ. Ι. Μαραγκουδάκης απονέμει δίπλωμα και αναμνηστική πλακέτα στον Λιμενάρχη της Σύρου για την συμβολή του στην 24η Δ.Ι.Ε.Α.



24η διεθνής  
ιοτιοπλοϊκή εβδομάς αιγαίου Ιουλίου '87

— Τα σκάφη που συμετείχαν στην 24η Δ.Ι.Ε.Α. ξεκουράζονται στο γραφικό Λακκί της Λέρου.

του Ν/Κ «ΦΑΙΔΡΑ» παρέδιδε την διακυβέρνηση σε άλλον κυβερνήτη, λόγω μεταθέσεώς του, οργανώθηκε γιορτή στο πλοίο, στην οποία παραβρέθηκαν πολλοί προσκαλεσμένοι, αλλά και ξένοι τουρίστες, που βεβαίως ήρθαν ακάλεστοι. Μετά την τυπική παράδοση μεταξύ των δύο κυβερνητών, ακολούθησε γλέντι, στο οποίο τον πρώτο λόγο είχε το πλήρωμα του ναρκαλιευτικού.

Στις 11 Ιουλίου το πρωί οργανώθηκε από το Δήμο περιήγηση των πληρωμάτων με λεωφορεία και το βράδυ, με επικεφαλής την Αντιπρόεδρο του Δήμου στο γενικό πρόσταγμα και με την παρουσία του Δη-

μάρχου Αδάμαντα οργανώθηκε γιορτή όπου προσφέρθηκαν σπιτίσια εδέσματα μαγειρεμένα από νοικοκυρές Μηλιώτισσες στα σπίτια τους. Ήταν ένας έξοχος συνδυασμός Κρητικονησιώτικης φιλοξενίας. Την άλλη μέρα, στις 8.00 το πρωί δόθηκε η εκκίνηση για τη τελευταία διαδρομή προς το Φάληρο. Τα σκάφη ξεκίνησαν με 6 μποφώρ, αλλά από το μεσημέρι άρχισε να πέφτει ο άέρας και η θάλασσα καλμάρησε κάπως. Η επιτήρηση των ιστιοπλοϊκών από τη «ΦΑΙΔΡΑ» ήταν μάλλον εύκολη, αφού η διασπορά τους δεν ήταν πολύ μεγάλη, εκτός των μεγάλων, που είχαν απομακρυνθεί αρκετά.



24η διεθνής  
ιοτιοπλοϊκή εβδομάς αιγαίου Ιουλίου '87

Ο κ. Σ. Κάπαρης πρόεδρος Δ.Σ. των εταιρειών Φοίνιξ γενικαὶ Ασφάλειας τῆς Ελλάδος καὶ Βιομηχανία Φωσφορικών λιπασμάτων, απονέμει κύπελλο εἰς τὸν Γ' νικητὴ Γενικῆς Κατατάξεως κ. Π. Βαγγελάτο, κυβερνήτη του σκάφους «VERINNA».

Στις 9.45 ακούστηκε από το ΕΛΛΑΣ ΡΑΔΙΟ ότι το μικρό τουριστικό «ΗΛΙΟΣΤΑΛΑΚΤΗ» με 5 επιβάτες καλούσε σε βοήθεια, ανοικτά μεταξύ Πόρου και Ύδρας. Η «ΦΑΙΔΡΑ» ήταν πολύ μακριά για να προσφέρει βοήθεια, παρ' όλα αυτά όμως έμεινε συνεχώς σε ακρόαση για κάθε ενδεχόμενο. Στις 10.15 ακούσαμε ότι κάποιο άλλο σκάφος περισυνέλεξε τους

ναυαγούς καὶ ότι το «ΗΛΙΟΣΤΑΛΑΚΤΗ» βυθίστηκε.

Η μέρα προχωρούσε καὶ όσο πλησιάζαμε προς τον Σαρωνικό ο καιρός άρχισε καὶ πάλι να φρεσκάρει. Το μπότζι ήταν επίμονο καὶ επίπονο ἐτοι που καταπονούσε αφάνταστα το πλήρωμα. Επειδὴ ήταν αδύνατο να καθήσει κανείς για φαγητό μοιράστηκαν γαλέτες, σαν λύση ανάγκης. Κατά τις



— Στο θωρηκτό «ΑΒΕΡΩΦ» ζωηρό το ενδιαφέρων για τις τελευταίες οδηγίες του αγώνα.

υπήνεμα του νησιού όπου έκοβε ο καιρός, γεμίσαμε το στομάχι μας με κανονικό φαγητό. Αυτό ήταν καὶ το τελευταίο γεύμα μου στη «ΦΑΙΔΡΑ».

Γύρω στις 7.00 το δειλινό αποχαιρέτησα τους φίλους μου της «ΦΑΙΔΡΑΣ». Από τη βάρκα του ΠΟΙΑΘ που με πήγανε στη στεριά αποχαιρέτησα καὶ το καράβι «μου», που απομακρυνόταν σιγά, σιγά προς το πέλαγος.



24η διεθνής  
ιοτιοπλοϊκή εβδομάς αιγαίου Ιουλίου '87

Το σκάφος «Jonathan» πρώτος νικητής στην γενική κατάταξη στην 24η Δ.Ι.Ε.Α.



— Το «Πανδαιμόνιο» δεύτερος νικητής στην γενική κατάταξη στην 24η Δ.Ι.Ε.Α.

**ΛΑΒΕ ΜΕΡΟΣ ΣΤΟΥΣ ΑΓΩΝΕΣ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ  
ΒΟΗΘΗΣΕ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΟΣΥΝΗΣ ΤΟΥ ΛΑΟΥ**

Στις 14 Ιουλίου το βράδυ έγινε στο περίβολο της Ναυτικής Διοικήσεως Αιγαίου η τελετή απονομής των επαθλών στους νικητές της 24ης Διεθνούς Ιστιοπλοϊκής Εβδομάδας Αιγαίου για να κλείσει οριστικά το φετεινό ναυταθλητικό γεγονός της χρονιάς.

Ήταν μια όμορφη επιτυχημένη εκδήλωση χαράς στην αμεριστή συμπαράσταση του διοικητή της Ναυτικής Διοικήσεως Αιγαίου, Αρχιπλοιάρχου Α. Βένη Π.Ν., που πρόσφερε

απλόχερα στον Π.Ο.Ι.Α.Θ. κάθε διευκόλυνση. Την νιορτινή αυτή συγκέντρωση τίμησαν με την παρουσία τους ο αρχηγός Γενικού Επιτελείου Ναυτικού Ναύαρχος Λ. Βασιλικόπουλος Π.Ν., ο Υπουργός Αιγαίου κ. Π. Βάλβης, ο Δήμαρχος Πειραιώς κ. Α. Ανδριανόπουλος και άλλοι επίσημοι. Εις τον αρχηγό του Γ.Ε.Ν. απενεμήθει ο θυρεός και το λάβαρο του ομίλου, για την προσφορά του πολεμικού μας Ναυτικού στις ναυταθλητικές εκδηλώσεις του Αιγαίου.

## Αποτελέσματα 24ης Δ.Ι.Ε.Α.

### I.O.R.

#### ΓΕΝΙΚΗ

1. JONATHAN, Βοαλόπουλος
2. ΠΑΝΔΑΙΜΟΝΙΟ, Λογοθέτης
3. VERINNA, Βουγιελάτος
4. CLIPPER, Γεωργόπουλος
5. ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ, Σμυρναίος
6. ΑΕΡΑ, Λυκοράδηπουλος
7. VICKY, Εθνόπουλος
8. EASTER SAIL, Ζάχος
9. SHOUKY, Γιουβάνογιου
10. PHILOTERA, Ρούσος
11. VICTOR, Γκρίζαλης
12. Χ.ΔΕΚΑΤΡΙΑ, Παλαιολόγος
13. INF, Λύκος
14. ΑΝΕΜΟΕΣΣΑ, Ιορδανίδης
15. ALPHA CENTAURI, Τσολούτης

#### ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑ

##### A. ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ (2)

1. CLIPPER
2. VERINNA

##### B. ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ (3)

1. JONATHAN
2. ΠΑΝΔΑΙΜΟΝΙΟ
3. VICTOR

#### ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΑΓΩΝΩΝ

##### A. ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ (5)

1. ΑΕΡΑ
2. PHILOTERA
3. ΜΑΙΕΤΡΟΣ
4. ΣΟΡΟΚΟΣ
5. BONAVENTURE V

##### B. ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ (7)

1. ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ
2. EASTER SAIL
3. VICKY
4. INF
5. ΑΝΕΜΟΕΣΣΑ
6. BLUEJON
7. ONEIRO II

### Γ. ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ (4)

1. Χ.ΔΕΚΑΤΡΙΑ
  2. SHOUKY
  3. ALPHA CENTAURI
  4. DON QUIXOTE
- ### Δ. ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ (2)
1. ELSPETH
  2. ESPERIA

### ΕΑΘ

#### A. ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ (6)

1. SIDHARTA, Μαγκριώτης
2. IRENE EMILENA, Κοκκούσιος
3. RELAX, Σιρούζος
4. ZINA III, Τόλος
5. FEDRA, Βαδότος
6. LETO, Κόκκι

#### B. ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ (6)

1. ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΜΙΑ, Μηνός
2. MEDUSA, Μάντζαρης
3. JOSIE II, Αγόθις
4. ΑΛΚΙΩΝ III, Αθανασόπουλος
5. ΑΤΛΑΝΤΙΣ, Παναρέλλης
6. ΠΟΛΥ, Πολυκράτης

#### Γ. ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ (3)

1. WATER GIPSY, Μαραγκούδακης
2. SEA EAGLE, Γεωργόπουλος
3. ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ, Μαρκοπούλιτης

#### Δ. ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ (2)

1. SOLARIS, Τορόπης
2. ΚΟΡΜΟΡΑΝΟΣ, Μανουδάκης

#### E. ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ (5)

1. ΝΑΤΑΣΣΑ, Παποθεοδώρου
2. XARA, Γεωργίου
3. CORSAIR, Πίτος
4. ΠΑΤΑΝΑ, Ξανθάκος
5. ΚΩΚΙ, Αράνης

# 25 χρόνια

## της Διεθνούς Ιστιοπλοϊκής Εβδομάδας Αιγαίου

Ο Π.Ο.Ι.Α.Θ. άρχισε τις προετοιμασίες για το πανηγυρικό εορτασμό των 25 χρόνων της Διεθνούς Ιστιοπλοϊκής Εβδομάδας Αιγαίου και θριάσε την διάδρομη ΦΑΛΗΡΟ - ΠΑΡΟΙΚΙΑ ΠΑΡΟΥ - ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟ ΣΑΜΟΥ - ΨΑΡΑ - ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ με εκκίνηση του αγώνα την Παρασκευή 22 Ιουλίου 1988.

Όπως κάθε χρόνο προβλέπεται μεγάλη συμμετοχή Ελληνικών σκαφών και καταβάλλονται προσπάθειες για να εξασφαλισθούν και πολλές ξένες συμμετοχές. Ήδη έχει εκδηλωθεί ενδιαφέρον συμμετοχής δύο σκαφών από τη Σοβιετική Ένωση.

Το πρόγραμμα προβλέπει

εορταστικές εκδηλώσεις στα νησιά προσεγγίσεως και ιδιαιτέρα στο ένδοξο νησί των Ψαρών όπου θα τιμηθεί ο ήρωας της Ελληνικής Επανάστασης πυρπολητής Κανάρης.

Και στη Φετεινή Διεθνή Ιστιοπλοϊκή Εβδομάδα Αιγαίου θα έχουμε, όπως και σ' όλες τις προηγούμενες, την συμπαράσταση του Υπουργείου Αιγαίου, του Πολεμικού Ναυτικού και του Λιμενικού Σώματος.

Ήδη ορίσθηκε προσυγκέντρωση κυβερνητών των σκαφών για την Τετάρτη 11 Νοεμβρίου 1987 και ώρα 19.00, εις το εντευκτήριο του Π.Ο.Ι.Α.Θ. προς ενημέρωση και ανταλλαγή απόψεων.



announcement



# ΑΓΩΝ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΟΛΥΜΠΙΑ – ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ

Επ' ευκαιρίας των Ολυμπιακών Αγώνων της Βαρκελώνης που θα γίνονται το 1992, ο Πρόεδρος της Διεθνούς Ολυμπιακής Επιτροπής κ. Α. Σάμαραντς είχε την ιδέα της διοργανώσεως ενός ιστιοπλοϊκού αγώνα ανοικτής θαλάσσης από την Ολυμπία — πατρίδα του Ολυμπιασμού — μέχρι την Βαρκελώνη κατά τα έτη 1988, 1990, 1992.

Διοργανωταί ομίλοι ορισθήκαν ο Πανελλήνιος Όμιλος Ιστιοπλοΐας Ανοικτής Θαλάσσης εκ μέρους της Ελλάδος και ο Βασιλικός Ναυτικός Όμιλος Βαρκελώνης εκ μέρους της Ισπανίας, οι οποίοι θα συνεργασθούν με την COMITE INTERNATIONAL DE MEDITERRANEE και τους ναυτικούς ομίλους της Μάλτας, PORTO CERVO, Μασσαλίας

και Πάλμας, λιμάνια-σταθμούς του αγώνα.

Στην σύσκεψη που έγινε στη Βαρκελώνη την 18η Οκτωβρίου 1987 για το συντονισμό του αγώνα την Ελλάδα εκπροσώπησε ο κ. Γ. Ανδρεάδης αντιπρόεδρος της I.Y.R.U. ο κ. Ι. Μαραγκουδάκης Πρόεδρος Π.Ο.Ι.Α.Θ. καλοκ. Αρμάος Πρόεδρος Επιτροπής Ανοικτής Θαλάσσης.

Κατά την σύσκεψη αυτή ορίσθηκε η ημερομηνία και η διαδρομή του αγώνα και συζητήθηκαν άλλες τεχνικές και οικονομικές λεπτομέρειες.

Η εκκίνηση του αγώνα θα γίνεται από το Κατάκολον την 26η Ιουνίου 1988 και τερματισμός προβλέπεται να γίνει στις 22 Ιουλίου 1988 στη Βαρκελώνη



**OLYMPIA (KATAKOLON) - VALLETA - PORTO CERVO  
MARSEILLES - PALMA DE MALLORCA - BARCELONA**

**26<sup>th</sup> JUNE TO 21<sup>st</sup> JULY**

**ENTRIES ACCEPTED FOR COMPLETE RACE OR FOR ANY LEG(S)**

**CLASSES: I.O.R. - A - III**

**I.O.R. - S.M.R.**

**C.I.M. - A**

**FOR FACILITIES OFFERED AND FURTHER INFORMATION APPLY TO:**

**HELLENIC OFFSHORE RACING CLUB  
AKTI KOUMOUNDOUROU 22 - MIKROLIMANO  
185 33 - PIRAEUS - GREECE  
TEL. 413 7357 - 412 2252**

**REAL CLUB NAUTICO DE BARCELONA  
MUELLE DE ESPAÑA s/n  
08003 BARCELONA - SPAIN  
TEL. (3) 215 1161**

# Ιστιοπλοϊκός αγώνας περί την γην

Με αληθή θριαμβό των Γαλλικών χρωμάτων, έληξεν εις το NEWPORT - RHODE ISLAND των ΗΠΑ τον παρελθόντα Μάιον ο περί την Γην Ιστιοπλοϊκός αγώνας SINGLE-HANDED BOC CHALLENGE. Εξαιρουμένου του αυτοχούς Jacques de Roux, ο οποίος επινίγη υπό αγγώστους συνθήκας 250 μίλια προ του τερματισμού του δευτέρου ακέλους, Cape Town - Sydney (ιδέ προηγούμενον τεύχος Ιστιοπλοϊκού Κόσμου) οι υπόλοιποι 4 Γάλλοι, όχι μόνο ετερμάτισαν άπαντες αλλά κυριολεκτικά, εσάρωσαν τους αντιπάλους των καταλαβόντες τας 3 πρώτας θέσεις εις την κλάσιν I και την δευτέραν εις την κλάσιν III!!!

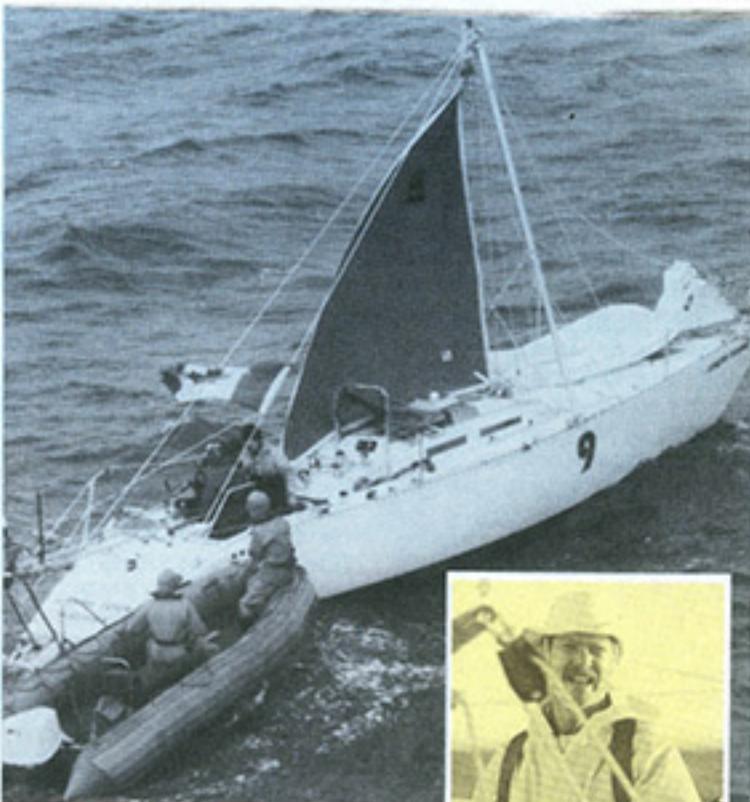
Ο πρώτος νικητής διάσημος Γάλλος Philippe Jeantot επεβλήθη ανέτως του κυριωτέρου αντιπάλου του, του συμπατριώτη του Lamazou με διαφορά 3 1/2 ημερών, επιτυχών συνολικώς την φανταστικήν επίδοσιν των 134 ημερών, ήτις είναι κατά 25... ημέρας (!) συντομωτέρα εκείνης την οποίαν είχεν επιτύχει ο αυτός Jeantot προ 4ετίας.

Η τρίτη διαδρομή Sydney - Rio de Janeiro, η οποία ανεμένετο με ζωηρόν ενδιαφέρον ως η δυσκολωτέρα διεξήχθη σχετικώς ομαλά. Jeantot και

Ο δια δευτέραν φοράν θριαμβευτής Γάλλος  
PHILIPPE JEANTOT

Lamazou διεκδίκησαν με πεισματική βήμα προς βήμα. Κατόπιν αγώνος 9.000 μιλίων διαρκείας 36 ημερών και αφού διήλθον το φοβερό ακρωτήριο Horn 360 μίλια νοτιότερον (!) ετερμάτισαν με διαφοράν... 4 ωρών και νικητήν τον πρώτον. Δέον να σημειωθεί ότι ο χρόνος αυτός είναι κατά 11 ημέρες μικρότερος εκείνου που είχε επιτύχει ο Jeantot προ 4ετίας.

Εις την διαδρομήν αυτήν συνέβησαν δύο άξια λόγου περιστατικά. Εις το πρώτον ο Βρετανός Harry Michell (Class II) εγκατέλειψε με σοβαρές ζημιές λίγο έξω της N. Ζηλανδίας, αφού προσέκρουσεν επι επιπλέοντος αντικειμένου. Εις το δεύτερον ο Καναδός John Hughes 1.300 μόλις μίλια μετά την εκκίνηση έχασε το αλμυρούρο του σχεδόν εις το ύψος του καταστρώματος. Παρά ταύτα ο 26χρονος ιστιοπλόδος απεφάσισε να συνεχίσει αφού κατασκεύασε με τα δύο σπινακόδυλα ένα Jury Rig. Με τον υποτυπώδη αυτόν εξαρτισμό το μήκους 41 ποδών σκάφος του (το μικρότερον εκ των 16 συμμετεχόντων) κατόρθωσεν ύστερα από περιπετειώδη πλουν 4.400 μιλίων και 45 ημερών να διέλθη το ακρωτήριο Horn και να προσεγγίσει τας Αγγλικάς νήσους



Ο ακατάβλητος Καναδός JOHN HUGHES και ότι απέμεινε από το σκάφος του

Ο νικητής της CLASS II Αμερικανός MIKE PLANT



## CLASS I: 50 - 60 πόδια

Κυβερνήτης	Χώρα	Σκάφος	Leg I: 7100	Leg II: 6900	Leg III: 8250	Leg III: 5300	OVERALL
JEANTOT	FR	CREDIT AGRICOLE	2	2	1	3	1
LAMAZOU	FR	ECUREUIL O' AQUITAINE	5	1	2	2	2
TERLAIN	FR	UAP-POUR MEDICINS	6	3	3	7	3
BERNARDIN	USA	BISCUITS LU	3	5	4	4	4
MARTIN	SA	TUNA MARINE	1	8	5	1	5
KIERNAN	AUS	SPIRIT OF SYDNEY	8	4	7	5	6
REED	SA	STABILO BOSS	7	9	6	6	7
WHITE	USA	LEGEND SECURITIES	9	6	8	8	8

## CLASS II: 40-50

PLANT	USA	AIRCO DISTRIBUTOR	2	1	2	2	1
HEEDE	FR	LET'S GO	3	3	1	1	2
HARKIMO	FIN	BELMONT FINLAND	5	2	4	3	3
ROTH	USA	AMERICAN FLAG	6	5	3	4	4
KOHKOLSKI	USA	DECLARATION OF INDEPENDANCE	4	6	5	7	5
SCHARADER	USA	LONE STAR	8	4	6	6	6
SALMI	FIN	COLT BY RETTING	7	7	7	5	7
HUGHES	CAN	JOSEPH YOUNG	9	8	8	8	8

Falkland. Εκεί εγκατέστησε το αποσταλλέν ως δώρον από τους συμπατριώτας του νέο άλμπουρο και εξεκίνησε αμέσως δια το Rio de Janeiro όπου, αφού ετέρματισεν κανονικώς έφυγεν αμέσως για το Newport ένθα και αφίχθη 2 μόλις ημέρας προ της εκπνοής της προθεσμίας του αγώνα (!) συνενώσας ουσιαστικώς τα δύο τελευταία Legs

εις εν! Ο John Hughes είναι ο πρώτος άνθρωπος ο οποίος διέρχεται το ακρωτήριο Horn με Jury Rig.

Επονερχόμενοι εις τους πρωταγωνιστάς Jeantot και Lamazou εις την τετάρτην διαδρομήν δέον να σημειωθεί η 10ωρος καθυστέρησης του πρώτου λόγω θραύσεως των «μαγγιόρων» του σκάφους του, πράγμα που τον υποχρέ-

ωσεν να καταφύγει εις τον εγγύς λιμένα του Recife της Βραζιλίας.

Εις την σαρωτικήν επικράτησιν των Γάλλων αντεστάθησαν μόνον οι Αμερικανοί, οι οποίοι δια του Mike Plant πρώτου νικητού της Class II διέσωσαν το ιστιοπλοϊκόν των γόντρων. Δέον να σημειωθεί ότι ο χρόνος του Plant (157 ημέρες) είναι μικρότερος κα-

τα 2 ημέρες του χρόνου του οποίον επέτυχεν ο Jeantot το 82-83 παρ' όλον ότι το Credit Agricole ήτο 6 ολόκληρα πόδια μακρύτερον.

Ήδη ο Jeantot ευρίσκεται εις αναζήτησιν χορηγού δια την προκύρηξιν αγώνος Singlehanded - Non Stop - Around the World με αφετηρίαν και τερματισμόν την Γαλλία! Alec Rose Cup?

# ΓΑΛΛΙΚΑ ΣΧΟΙΝΙΑ COUISSIN

ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΠΟΥ ΔΕΝ ΚΟΣΤΙΖΕΙ ΑΚΡΙΒΑ

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΟΙ:

ΚΟΚΚΟΤΑΣ ΕΠΕ

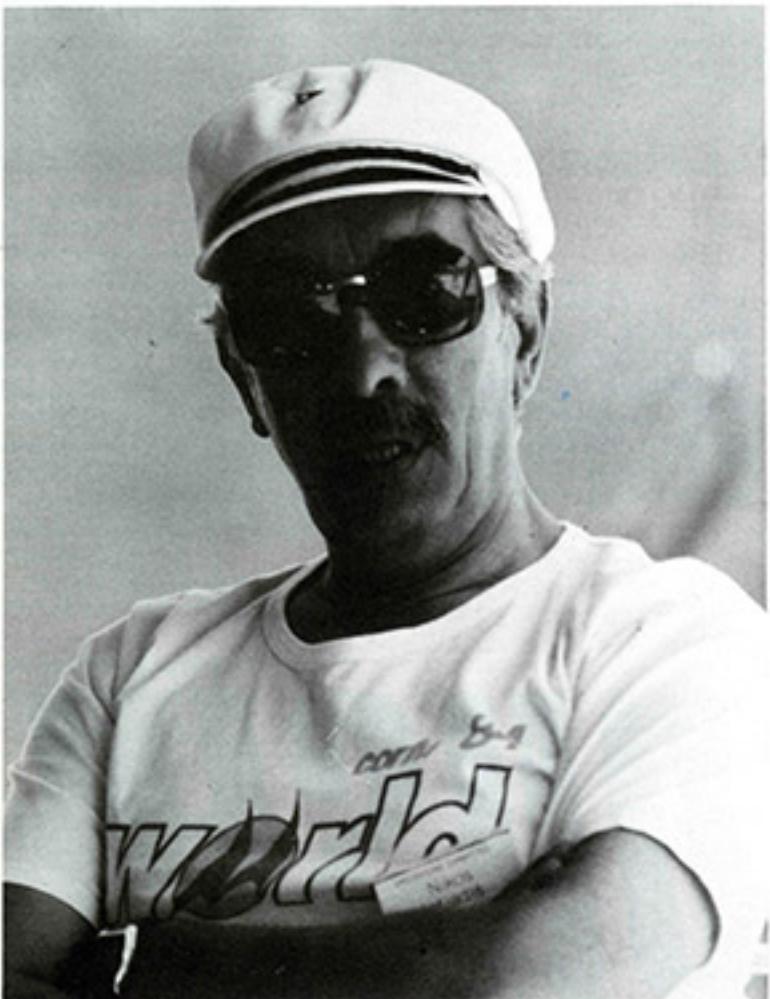
ΜΑΙΖΩΝΟΣ 80 ΑΘΗΝΑ 104 38 ΒΥΣΣΗΣ 25 ΑΘΗΝΑ 105 51 ΤΗΛ.: 3212257-5228540-5225897 TLX: 221176 JPC GR

## ΔΙΕΘΝΗΣ ΔΙΑΚΡΙΣΙΣ ΤΟΥ Π.Ο.Ι.Α.Θ.

Κατά την συνεδρίασιν του συμβουλίου της COMITE INTERNATIONAL DE MEDITERRANEE την 17η Οκτωβρίου στη Βαρκελώνη, ο εκπρόσωπος του Π.Ο.Ι.Α.Θ. και πρώην Πρόεδρος του κ. Ν. Βιντιάδης εξέλεγεν Αντιπρόεδρος της ως άνω Επιτροπής από τους εκπροσώπους των χωρών και ομίλων της Μεσογείου που

ασχολούνται με την ιστιοπλοΐα ανοικτής θαλάσσης.

Η εκλογή του κ. Ν. Βιντιάδη είναι τιμή και διεθνής αναγνώριση τόσο του ίδιου όσο και του Ομίλου μας για την προσφορά στην ανάπτυξη και διάδοση του αθλήματος της ιστιοπλοΐας ανοικτής θαλάσσης στη Μεσόγειο.



HELLENIC ENGINEERING ENTERPRISES  
FOR COMMERCE AND INDUSTRY S.A.

Telephone: 32 38 772 - 32 29 739  
Telex: 214442 KM.

## ΑΓΩΝΕΣ

### ΑΓΩΝΑΣ ΕΙΣ ΜΝΗΜΗ ΙΩΑΝΝΗ ΚΟΣΚΟΡΟΥ

Με βόρειους ανέμους εντάσεως μέχρι και 7 μποφώρ διεξήχθη από τον Πανελλήνιο Όμιλο Ιστιοπλοϊας Ανοικτής Θαλάσσης το Σάββατο 3 Οκτωβρίου, στο Σαρωνικό κόλπο ο πρώτος αγώνας ιστιοπλοϊας ανοικτής θαλάσσης εις μνήμη Ιωάννη Κόσκορου, με διαδρομή Φάληρο — Αίγινα δεξιά — Δορούσα δεξιά — Φάληρο και απόσταση 50 ν.μ.

Ο αγώνας ξεκίνησε στις 10 π.μ. και έλαβαν μέρος 26 σκάφη από τα 33 που είχαν δηλώσει συμμετοχή.

Στη πρώτη πλεύση των 17 ν.μ. πρύμα μέχρι τον Κάβο-Αντώνη της Αίγινας, πολλά σκάφη εχρησιμοποίησαν μπαλόνι παρά τον δυνατό άνεμο, αλλά δεν έλειψαν και οι ζημιές.

Στη δεύτερη διαδρομή μέχρι τη Δορούσα με πλαγιοδρομία η ένταση του ανέμου δεν πέρασε τα 6 μποφώρ και υπήρξε σχετικά άνετη.

Η τρίτη διαδρομή των 23 ν.μ. όρτσα με ανέμους 7 μποφώρ δυσκόλεψε κάπως τα σκάφη, ιδιαίτερα τα μικρά, και τα τελευταία τερμάτισαν στο Φάληρο γύρω στις 11 το βράδυ.

Τα αναλυτικά αποτελέσματα έχουν ως εξής:

### I.O.R. ΓΕΝΙΚΗ

BIG GR. MACHINE Π. Γουλανδρής  
VICKY Σπ. Εθνόπουλος  
CHIRISTA II Τ. Βιτσορόγλου  
SHOUKI Θ. Γιουβάνογλου  
DON QUIXOTE N. Μαρινόπουλος  
HARLEYS A. Γκίκας  
Π. ΓΟΛΕΜΗΣ Θ. Γεωργιάδης  
ECHO K. Στριγγάρης

### A. ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ

1. BIG GR. MACHINE
2. VICKY
3. HARLEYS

### E.A.Θ.

- A. ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ  
1. RELAX Γ. Βουτηράς  
B. ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ  
1. WATER GIPSY I. Μαραγκουδάκης  
Γ. ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ  
1. ΑΡΙΩΝ Α. Τσουτσάνης  
Δ. ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ  
1. ΚΑΤΑΔΡΟΜΕΥΣ Σ. Βουτσινάς  
Ε. ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ  
1. ELDI I. Γλύκας  
ΣΤ. ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ  
1. XARA Σ. Γεωργίου



# Ο ΚΑΙΝΕΑΣ..... ΚΑΙ ΠΟΣΟ ΤΟΥ ΜΟΙΑΖΟΥΜΕ

του Αντιπλοιάρχου (Ο) Π.Ν.  
ΣΤΑΜΑΤΗ ΛΕΥΘΕΡΙΩΤΗ

Μέσα στην πλούσια σε σύμβολα και ιδέες Ελληνική μυθολογία, περιέχεται και ο περιέργος ήρωας Καινέας, του οποίου σήμερα ταράζουμε τον αιώνιο ύπνο, όχι αδικαιολόγητα πιστεύω, αφού το μήνυμα που αναπέμπει η περίπτωσή του διατηρεί μια αναλογία συσίᾳ και μια εξαιρετική φρεσκάδα ως τις μέρες μας. Ο Καινέας λοιπόν, αρχικά ήταν γυναικά εύθραυστη και τρυφλή, όπως ακριβώς το γυναικείο πρότυπο του τότε ανδροκρατούμενου αρχαίου Ελληνικού κόσμου την ήθελε. Επειδή όμως η γυναικά αυτή είχε εκδηλώσει κάποιες προτιμήσεις στις θαλάσσιες ενασχολήσεις, κίνησε το ενδιαφέρον του Ποσειδώνα (το επαγγελματικό βέβαια και όχι το ερω-

του 18ου αιώνα, ναυτικός σήμαινε μελλοθάνατος, γιατού, όταν κάποτε ο αρχαίος Σκύθης φιλόσοφος Ανάχαρσις ρωτήθηκε, για το αν οι ζωντανοί ή οι πεθαμένοι άνθρωποι είναι αριθμητικά περισσότεροι, ζήτησε την εξής διευκρίνιση:

«Σύμφωνοι, αλλά δεν μου είπατε τους ναυτικούς σε ποια μεριδα θέλετε να τους προσθέσω;». Στο σημείο αυτό και προτού διαμαρτυρηθούν ενδεχόμενα τα μέλη των γυναικείων οργανώσεων, για την αναμόχλευση αυτών των παληών φαλλοκρατικών ιστοριών, οφείλω να διευκρινήσω ότι τους προγόνους μας, δύσκολα κανείς μπορεί να τους κατηγορήσει για αντιφεμινισμό, παρόλο που οι κοινωνίες τους μονοπωλούσαν τα πρόνυμα υπέρ του άντρα. Λ.χ. ήταν στη μυθολογία τους

Και τέλος, όταν ο μεγάλος Άριστοφάνης σκαρώνει κωμωδίες σαν τη Λυσιστράτη, τις Εκκλησιάζουσες και τις Θεσμοφοριάζουσες, βεβαιώνεται ότι το πλατύ Ελληνικό πνεύμα δεν ήταν στην ουσία ποτέ του και τόσο σίγουρο για τη θρυλούμενη αντρική υπεροχή. Κάτω απ' αυτό το πρόστιμα αναλυόμενος ο μύθος του Καινέα, μπορεί το ίδιο να σημαίνει την άμεση αναφορά στη φυσική και βιολογική υπεροχή της γυναικας, την απόλυτα πια αποδειγμένη στις μέρες μας αντοχή της στον πόνο και τις κακουχίες και στη δύναμη του χαρακτήρα της, που συχνά τη μετέβαλε στην ιστορία σε αγέρωχη Μπουμπουλίνα και σε αδάμαστη πειρατίνα. Εκείνο όμως που αναμφιστήτη παραμένει κοινό στοιχείο σε οποιαδήποτε ερμηνεία του μύθου, είναι ότι οι εραστές της θάλασσας μεταβάλλονται προδευτικά σε πέρα για πέρα γενικά άτομα. Η αντιμετώπιση του κινδύνου αυξάνει την αγωνιστικότητα και χαλυβδώνει τη θέληση. Η καθόλου εύκολη υποταγή και αυλάκωση των αιθασών κυμάτων πολλαπλασιάζει το πείσμα, την επιμονή, την αποφασιστικότητα. Η γαλάζια απεραντωσύνη πλατανίνει τις διαστάσεις του νου και ακονίζει κάθε αισθηση και κάθε αισθήμα. Η μοναξία και η αυτοδιεύθυνση της τύχης οδηγεί στα μονοπάτια της περισυλλογής, της αυτάρκειας, της ευλικρίνειας. Η ασταμάτητη εναλλαγή της αντάρας και της γαλήνης ξεδιπλώνει και αναλύει την ίδια την ανθρώπινη ψυχή, που πορεύεται μέσα από τις έντονες αντιθέσεις της. Η θάλασσα δεν είναι σίγουρα ο πιο κατάλληλος καθρέφτης για μαλθακούς και για νάρκισσους. Είναι αντιθέτως το πεδίο της αναζήτησης, της δύναμης και πάνω απόλα της απόλυτης νίκης, που περνάει απαραίτητα μέσα από την κατανίκηση κάθε ελαττώματος και κάθε αδυναμίας. Έχει πολυεπιφθειρή ότι η θάλασσα είναι η παράδοσή μας, είναι η ίδια η Ελλάδα μας. Εμένα πάντως, μου αρκεί να τονίσω πως είναι ένας έρωτας. Εκείνος ο βαθύς αιώνιος έρωτας, που κάνει τον ποιητή να τραγουδάει:

Αλήθεια! Ο χάρος ήθελα να ρχότανε σαν ένας καπετάνιος να με πάρει, χτυπώντας τις βαρειές πέτσινες μπότες του κι ένα μακρύ τσιμπούκι να φουμάρει!



τικό), ώσπου με τη βοήθειά του έγινε στο τέλος όχι μόνο έξοχος ναυτικός, αλλά και κανονικός άντρας, αδιαπέραστος από τη φωτιά και το σίδερο!

Στο θαυμάσιο αυτό μύθο, οι αρχαίοι μας πρόγονοι ενδιαφέρονταν προφανώς να τονίσουν τις τεράπτειες φυσικές και χαρακτηρολογικές δυνάμεις, που ο σκληρός ναυτικός βίος επέβαλε μέρα με τη μέρα στους εργάτες της θάλασσας.

Μην ξεχνάμε ότι από την αρχαιότητα μέχρι τα ιστιοφόρα

υπάρχουν οι γρανιτένιες αμάζόνες και οι γριές κόρες του Φόρκου, που ασκούσαν απόλυτη κυριαρχία στις Φορκυάδες νήσους· όταν το Πάνθεον του Ολύμπου εμφανίζει μια απόλυτη αριθμητική ισορροπία θεών και θεαίνων· όταν στο πρώτο ποτήρι της Φρύνης αποθεώνεται η ομορφιά και στο πρόσωπο της Ασπασίας η χειραφέτηση, η μόρφωση και η ανεξαρτησία της γυναικείας πρωσωπικότητας· όταν ο ίδιος ο Σωκράτης έχει διδαχθεί τα πάντα από τη σοφή Διοτίμα.

# Ε Π Ο Λ Y G R A M E

οργάνωση εκδόσεων - μελετη - σχεδίαση εκδηλώσεων, γραφείων, καταστημάτων, σικελιών, υπαίθριων χώρων - αναπτύξια αλογικού πολυόμου (δομή εκθέσεων, κινητά χωρίσματα, εκθετήρια) διακοπτικές κατασκευές - ενοικιασμοί εξοπλισμού εκδηλώσεων - γραφικές εργασίες

πολυόμορφο επε

γραφείο οθίων, στα 56, 106 72 αθήνα, τηλ. 3636271, 3606802 τελέ. 214694 POLY GR  
έδρα γραμμών 83, 183 45 μοσχοτόπεια, τηλ. 9428637  
εργοστάσιο πολυόμορφου 56, παραδοσος 104 42 αθήνα, τηλ. 5248191

πλούτος καλογεριών στα προσόντα

Polydromo ltd  
Multidisciplinary organization - study design of  
events, offices, meetings, houses and open  
air, moving parties, fairs  
for stands, kiosks, etc.

# Η ΚΑΤΑΞΙΩΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΟΣΥΝΗΣ



## Το καρυδότσουφλο κατακτά τον κόσμο

Ο φίλος ιστιοπλόδος Γιώργος Γκρίτσης κατόρθωσε ότι για πολλούς από εμάς αποτελεί ένα άπιστο όνειρο. Έκανε το γύρο του κόσμου με τον «Ιάσωνα», ένα μικρό ξύλινο ιστιοφόρο χτισμένο το 1967!

Οπλισμένος με θάρρος, αποφασιστικότητα και πολλά-πολλά σχέδια, και με παρέα την Γερμανίδα φίλη του Anne Marie Biedermann, έκιναν τον Ιούλιο του 1985 για το μεγάλο τόλμημα, για κάτι που μέχρι τότε φαινόταν ακατόρθωτο. Το γύρο του κόσμου με ιστιοφόρο!

Επί 26 μήνες παλεύει με αντίξεις συνθήκες, τόσο στη θάλασσα όσο και στη... στεριά, και βγαίνει νικητής! Η «ρότα» των 28.000 ναυτώ-

κών μιλίων θα μείνει χαραγμένη μέσα του σαν μια πολύτιμη ανάμνηση. Επιστρέψει τον Σεπτέμβριο του 1987 πλούσιος σε εμπειρίες, αναμνήσεις και γνώσεις.

Ο Γιώργος Γκρίτσης λέει χαρακτηριστικά: «Δεν αποδείξαμε τίποτα, παρά μόνο ίσως ότι δεν υπάρχουν σύννορα για ένα μικρό ιστιοφόρο!» Πρόκληση για τους «εραστές» της θάλασσας;

Το ημερολόγιο από τη θαλασσινή του περιπέτεια, ο Γιώργος Γκρίτσης το μετέτρεψε σε βιβλίο, που ήδη κυκλοφόρησε, με τον τίτλο «Ο γύρος του κόσμου με τον Ιάσωνα». Θα το βρείτε στη Γραμματεία του Ομίλου μας.

## ΕΛΛΑ Ν' ΑΝΟΙΞΟΥΜΕ ΠΑΝΙΑ

3.200 λόγιας της θάλασσας -άνυρες και γιννακούς- δημιούν κινητά στον ΠΟΙΑΘ. Εδώ, θ' αγνοείς ότι τα περνάντα τα καλοκαριά σας. Την Σχολή του ΠΟΙΑΘ μαζεύει εσκαλά και γρύπρα. Έγινε η ρότη Σχολή Ιστιοκαράρων που:

- Έπειτα αναδιέρχεται 3.200 κιλομέτρους
- Διατηρεί 5 εκπαιδευτικά σκάφη για πρακτικά εξόπλωσης
- Διατηρεί περιπλανητικός αριθμός πρακτικών αγωγών και εκφραστών.
- Μπορεί όλοι καλοκαριά από τη ζωή σας. Μόδες κινητά σε 2 μήνες στον ΠΟΙΑΘ Σκορφύτης Δύο όπαρα με πληροφορίες της Σχολής μπορούν να κάνουν και κρουαζέρα στα πανέμορφα νησιά μας.

Η νέα εφεύρεση στην 14 Ιανουαρίου

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΟΜΙΛΟΣ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ  
Αλκή Καλαντούνος 22, Μαρούσιον, Πειραιώς Τηλ. 4123367, 4123392

## Τα «Εκπαιδευτικά Τριήμερα» του ΠΟΙΑΘ



Ο ΠΟΙΑΘ δεν επαναπαύεται στις «δάφνες» του. Και όταν λέμε «δάφνες» εννοούμε την μεγάλη προσέλευση των μαθητών στην Σχολή Ιστιοπλοΐας Ανοικτής Θαλάσσης που διαθέτει και που έπερνά τον τελευταίο χρόνο κάθε προηγούμενο.

Αλλά ας επανέλθουμε στο θέμα μας, που είναι η νέα καινοτομία του Ομίλου και λέγεται «Εκπαιδευτικά τριήμερα».

Τι είναι λοιπόν αυτά τα «εκπαιδευτικά τριήμερα»:

Είναι, θα μπορούσαμε να πούμε, ακόμη μία φροντίδα του Ομίλου γι' αυτούς που αποφοιτούν την σχολή του και δεν διαθέτουν σκάφος — που είναι και οι περισσότεροι — να μην έχουν την επαφή τους με το άθλημα και φυσικά την θάλασσα.

Σκέφθηκε, λοιπόν, ο ΠΟΙΑΘ να διαθέτει από το απόγευμα της Παρασκευής έως το βράδυ της Κυριακής κάποια σκάφη, με πλήρωμα αποκλειστικά αποφοιτους και κυβερνήτη κάποιον από τους εκπαιδευτές που διαθέτει.

Έτσι για δύο ολόκληρες μέρες οι άνθρωποι αυτοί έχουν την ευκαιρία να ξεασκηθούν στο άθλημα και συγχρόνως να κάνουν και κρουαζέρα στα πανέμορφα νησιά μας.

Το κόστος πολύ ελάχιστο, αφού με έξι χιλιάδες περίπου που στοιχίζει στον καθένα η ενοικίαση του σκάφους, δεν

είναι δυνατόν να περάσει κάποιος έξα από το σπίτι του.

Ο πρώτος που εγκαινίασε τα «Εκπαιδευτικά τριήμερα» ήταν ο Έφορος Εκπαιδεύσεως της Σχολής του ΠΟΙΑΘ κ. Παναγιώτης Στρούζας μέσα στον μήνα Σεπτέμβριο. Με πλήρωμα κατ' εξοχήν γυναικες το πρώτο «εκπαιδευτικό τριήμερο» έκανε την διαδρομή Φάληρο — Πόρο — Ύδρα — Αίγινα — Φάληρο και άφησε κατενθουσιασμένος τους συμμετέχοντες.

Το δευτέρο «εκπαιδευτικό τριήμερο» έκανε την διαδρομή Φάληρο — Τζιά και το τρίτο την διαδρομή Φάληρο — Ύδρα.

Στο τελευταίο η συμμετοχή των αποφοιτών ήταν πάρα πολύ μεγάλη ώστε χρειάστηκαν τρία σκάφη για να χωρέσουν και οι τριάντα!

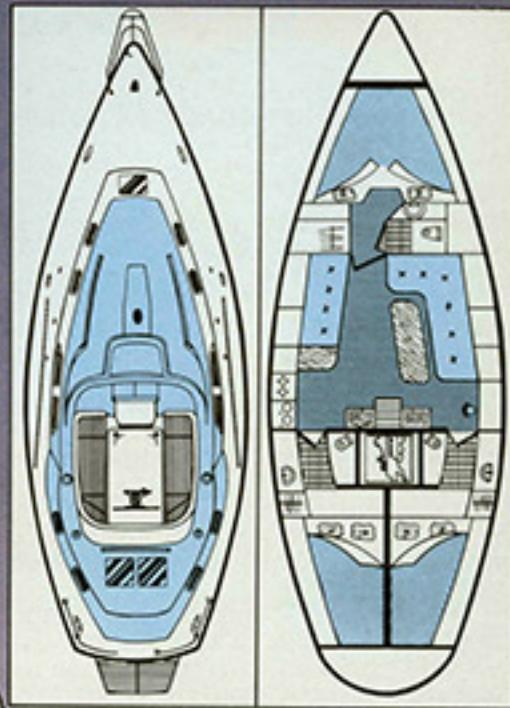
Και τα τρία εκπαιδευτικά τριήμερα οργάνωσε ο κ. Παναγιώτης Στρούζας. Η εμφάνιση δε των σκαφών στα λιμάνια, με την σημαία του ΠΟΙΑΘ να κυματίζει στα κατάρτια και τα πληρώματα ντυμένα με ομοιόμορφα μπλουζάκια του Ομίλου, τραβούσαν την προσοχή όλων, όπου κι αν πήγανε.

Τα «εκπαιδευτικά τριήμερα» ήταν μια θαυμάσια ιδέα που συνεχίζεται λόγω μεγάλης ανταπόκρισης που βρήκε από τους δεκάδες αποφοιτους της Σχολής.

# νέα σειρά VICTOR 50' 45' 40' 35' της Colvic

το ιδιωτικό  
ή επαγγελματικό σας  
όνειρο που ΤΩΡΑ  
εύκολα γίνεται  
πραγματικότητα

- με 5 έτη δανειοδότηση
- με χαμηλό κόστος  
κατασκευής  
που γίνεται  
ακόμη  
χαμηλότερο  
με την  
προσωπική σας  
εργασία
- με προσαρμογή  
των σχεδίων  
στις ιδιαίτερες  
ανάγκες  
και  
απαιτήσεις  
σας



ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ • ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ • ΕΝΟΙΚΙΑΣΕΙΣ

MYSTIC SHIPPING Co

Λεωφ. Συγγρού 5 • 117 43 Αθήνα

Τηλ.: 9234788 - 9235534

TLX: 216131 PAPA GR

## ...Ιστορικές ανακρίβειες

Από τον κ. Ανδρέα Ζιρώ, που είχε την καλοσύνη να μελετήσει με προσοχή το άρθρο του προηγουμένου τεύχους μας

«ΑΙΓΑΙΟ: 'Ενας σύντομος περίπατος στην ιστορία του», λέβαμε την παρακάτω επιστολή για την οποία τον ευχαριστούμε πολύ.

5η Αυγούστου 1987

Προς το περιοδικό  
του Π.Ο.Ι.Α.Θ. «ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΟΣ ΚΟΣΜΟΣ»  
ΜΙΚΡΟΛΙΜΑΝΟ

Αγαπητοί φίλοι,

Βελτιωμένο το δεύτερο τεύχος σας, όμως πολλά τα λάθη και οι ιστορικές ανακρίβειες ίδιως στο άρθρο «ΑΙΓΑΙΟ: 'Ενας σύντομος περίπατος στην ιστορία του». Σημειώνω μερικές:

1) Ουδέποτε υπήρξε Αιγαϊδα αλλά Αιγαΐδα ή Αιγαΐδα που καταποντίσθηκε προ 15.000 περίπου χρόνων τότε δηλαδή που δημιουργήθηκε το Αιγαίο πέλαγος και η πολυνησία του (Κυκλαδες κλπ.).

2) Πολύ προ των Κυκλαδιτών, 5.000 περίπου χρόνια, οι κάτοικοι της Ερμιονίδος πρώτοι ταξίδεψαν στο Αιγαίο. Απόδειξη ο οφιδιανός της Μήλου που βρέθηκε στο σπήλαιο Φράγχη της Ερμιονίδος.

3) Η καταστροφή του μινωικού πολιτισμού έγινε όχι το 1400 π.Χ. αλλά το 1450 π.Χ. τότε που έγινε (κατά τον Μαρινάτο) η τρομακτική έκρηξη και η καταστροφή της Θήρας από το ηφαίστειο της.

4) Οι Αχαιοί δεν «διεσπάρησαν» μετά τον Τρωϊκό Πόλεμο, στην Ιωνία αλλά με τα καράβια τους μετανάστευσαν «άναστικά» εκεί λόγω του διωγμού τους από τους Δωριείς (κάθοδος Δωριέων) που, επειδή είχαν σιδερένια όπλα, τους νίκησαν.

5) Ουδέποτε υπήρξε φυλή των Βοιωτών. Οι ελληνικές φυλές ήταν, κατά την αρχαιότητα 4 ήτοι: Αχαιοί, Ιωνες, Αιολείς και Δωριείς.

6) Ο πολιτισμός μας ξαπλώθηκε επί M. Αλεξανδρου όχι το 350 μ.Χ αλλά π.Χ. Η χρονολογία π.Χ. ή μ.Χ. γράφεται έτσι και όχι π.Χρ. ή M.Χρ.

7) Οι αδελφοί Ορλώφ δεν ήταν Έλληνες αλλά ρωσικής «αριστοκρατικής» καταγωγής.

8) Η Χίος καταστράφηκε όχι τον Μάρτιο αλλά τον Μάιο του 1922 και η πυρπόληση της τουρκικής ναυαρχίδος από τον Κανάρη έγινε στη Χίο και όχι στον Τσεσμέ την 6η και όχι 1η Ιουνίου 1822.

Δεν νομίζω πως πρέπει να επεκταθώ. Ως γνωστό, η Ιστορία είναι... δύσκολο θέμα!!

Οπωσδήποτε πάντως και ασχέτως με τα ανωτέρω, η προσπάθειά σας είναι ωραία γι' αυτό και σας εύχομαι κάθε επιτυχία και βελτίωση του περιοδικού.

Με φίλια  
Α. ΖΙΡΩ

Σε απάντηση θα ήθελα να πω στους αναγνώστες μας και στον κ. Ζιρώ ότι το άρθρο μου δεν ήταν ιστορική μελέτη, την οποία μόνο ιστορικός θα μπορούσε να κάνει. Ήταν ένας «περίπατος» στην τεράστια ιστορία του Αιγαίου. Ο κ. Ζιρώ όμως μας γράφει και μας υποδεικνύει λάθη και ανακρίβειες, κατά τη γνώμη του, με την αυταρέσκεια και την συγκατάβαση ειδήμονος, χωρίς να είναι. Επειδή λοιπόν ο κ. Ζιρώ κακοποιεί βάναυσα την ιστορία με τα δικά του λάθη και τις ιστορικές ανακρίβειες του, γι' αυτό ζητώ από τους αναγνώστες μας συγγνώμη που θα τους κουράσω ίσως, απαντώντας

στα σημεία της επιστολής του ένα πρός ένα.

Οι απαντήσεις μου στηριχτήκαν στην δεκαπεντάτομη επίσημη «ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΘΝΟΥΣ» και οι αριθμοί των σελίδων που αναφέρονται είναι από το έργο αυτό.

Σημείο 1: Στη σελίδα II (Τόμος Α) αναφέρεται:

«Στην αρχή του Μειοκαίνου μια άλλη τεκτονική αναστάτωση πτυχώνει και ανορθώνει τον βυθό... έτσι αναδύθηκε από τα θαλάσσια βάθη τη Αιγαΐσια σαν ενιαία και αδιαρετη μάζα η Εγράς κ.λπ. κ.λπ.» και παρακάτω:

«...θα ακολουθήσει μια νέα περίοδος μεταμορφώσεων στην γεωλογική ιστορία του ελληνικού χώρου... που κράτησε και αυτή μερικά εκατομμύρια χρόνια. Σ' αυτή την περίοδο αρχίζει ο κατακερματισμός του χερσαίου όγκου της Αιγαϊδας, η προσπέλαση της Μεσογείου... και ο καταποντισμός μεγάλων τμημάτων της...

Στο τέλος του Πλειοκαίνου, πριν από δύο περίπου εκατομμύρια χρόνια, ένας κλάδος της Μεσογείου ήταν η αρχή του σχηματισμού του Αιγαίου Πελάγους».

Επομένως υπήρξε ΑΙΓΑΙΙΣ και όχι ΑΙΓΗΙΣ και ο καταποντισμός έγινε πριν από 2 εκατομμύρια χρόνια και όχι πριν από 15 χιλιάδες χρόνια.

Σημείο 2: Στη σελίδα 98 (Τόμος Α) αναφέρεται:

«Τα παλαιότερα ίχνη ανθρωπίνης παρουσίας, που έχουν μέχρι σήμερα επισημανθεί στις Κυκλαδες, χρονολογούνται από το τέλος της πέμπτης χιλιετίας π.Χ. Στη νησίδα Σάλια για την οποία εξακριβώθηκε νεολιθικός πολιτισμός σε προχωρημένη φάση όπως απέδειξαν τα ευρήματα».

Ενώ λοιπόν η επίσημη ιστορία αναφέρει την ανθρώπινη παρουσία στο Αιγαίο από την πέμπτη χιλιετία π.Χρ., δηλαδή κατά την Μέση Νεολιθική περίοδο, ο κ. Ζιρώ την θέλει πέντε χιλιάδες χρόνια νωρίτερα, δηλαδή από την Μεσολιθική περίοδο.

Εκείνο που θα μπορούσε να πει ο κ. Ζιρώ, αν το γνωρίζει, είναι ότι στο σπήλαιο Φράγχη ανεκαλύφθηκε ο αρχαιότερος σκελετός στην Ελλάδα, που είναι όμως δάσκετο με το Αιγαίο. Εκείνο που θέλω να προσθέσω στον κ. Ζιρώ είναι ότι ΦΡΑΓΧΩΝ γράφεται με Η και όχι ΦΡΑΓΧΩΙ με Ι.

Σημείο 3: Εγώ δεν έγραψα ότι το 1400 π.Χ. έγινε η καταστροφή του μινωικού πολιτισμού, αλλά ότι το 1400 π.Χ. έμφανιζεται ο μικηναϊκός πολιτισμός με τους Αχαιούς. Είναι απλά ελληνικά. Επειδή όμως ο κ. Ζιρώ αναφέρεται στο χρόνο καταστροφής του μινωικού πολιτισμού, παραθέτω προς ενημέρωσή του τα εξής από τη σελίδα 218 (Τόμος Α).

«Δεν είμαστε βέβαιοι αν η καταστροφή γύρω στο 1600 π.Χ. οφείλεται στην πρώτη έκρηξη του ηφαίστειου (της Θήρας). Αυτή η άποψη είχε αρχικά διατυπωθεί από τον ανασκαφέα

της Αμνισού Σπ. Μαρινάτο... Αργότερα βεβαώθηκε ότι η ηφαίστειακή αυτή έκρηξη θα έπρεπε να είχε γίνει γύρω στο 1500 π.Χ. Το 1520 π.Χ. κατά τον καθηγητή Μαρινάτο. Η άποψη του καθηγητού Μαρινάτου περι μιας γενικωτέρας καταστροφής των μινωικών κέντρων από την τρομακτική έκρηξη του ηφαίστειου τείνει να γίνει τελικά αποδεκτή... Διαφορές έχουν προκύψει σχετικά με το θέμα αν η κατατροφή υπήρξε αποτέλεσμα πολλών διαδοχικών εκρήξεων ή μιας τελειωτικής. Από τα δεδομένα των αρχαιολογικών ερευνών το πρώτο φαίνεται πιθανώτερο. Σημειώθηκαν δηλαδή στα μινωικά κέντρα περί το 1500 και το 1450 π.Χ. καταστροφές από δύο διαδοχικές εκρήξεις, από τις οποίες η τελευταία είχε εξουθενωτικά αποτελέσματα».

Επομένως το έτος 1450 π.Χ. έγινε η τελευταία φάση της καταστροφής που είχε αρχίσει όμως πολύ νωρίτερα.

Σημείο 4: Κατά τον κ. Ζιρώ οι Αχαιοί αγνόησαν τα νησιά και «πήδησαν» στην Ιωνία για τους λόγους που επικαλείται.

Στο σημείο αυτό δυστυχώς δεν είναι δυνατό να δοθεί η απάντηση έτοιμη «μαστημένη» στον κ. Ζιρώ γιατί θα χρειαζόταν να γραφεί ολόκληρο άρθρο. Θα πρέπει επομένως να κουραστεί κι αυτός λιγάκι και να διαβάσει πολλά. Για να τον διευκολύνω όμως του επισημαίνω ότι οι Αχαιοί κατέβηκαν από το Βορρά γύρω στο 2000 π.Χρ. και εγκαταστάθηκαν στην Φθιώτιδα, στην Ανατολική Στερεά Ελλάδα και την Πελοπόννησο. Με τους Μικηναϊκούς δημιουργησαν τον μηκυναϊκό πολιτισμό που διάρκεσε από το 1600 ως το 1100 π.Χρ. Μετά την κάθοδο των Δωριέων που έγινε το 1100 π.Χρ., αφού ήδη οι Αχαιοί είχαν διασπαρεί, όχι μόνο στο Αιγαίο αλλά και όπου αναφέρω στο άρθρο μου, περιορίστηκαν στη Β.Δ. Πελοπόννησο, στη σημερινή Αχαΐα. Έλαβαν μέρος στον Τρωϊκό πόλεμο, όχι με χάρτινα όπλα, αλλά, όπως αναφέρεται στην ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΘΝΟΥΣ για την περίοδο του μικηναϊκού πολιτισμού (σελ. 258):

«Η μεταλλοτεχνία της οπλουργίας σημειώσεις εκπληκτικές προόδους... Το μήκος (του ξίφους) συχνά ξεπερνά το ένα μέτρο... πλαταίνει η λεπί-

δα ώστε να χρησιμοποιείται σαν σπάθι... Μαζύ με τα λαμπρά αυτά όπλα χρησιμοποιήθηκαν άλλα κοντύτερα, ως βοηθητικές παραξιφίδες ή και απλά εγχειρίδια... κ.λπ.».

Σημείο 5: Να πράγματι, οι ελληνικές φυλές που αναφέρονται, ήταν κατά την αρχαιότητα, οι Αχαιοί, οι Ίωνες, οι Αιολείς και οι Δωριείς. Υπήρχαν όμως και παρακλάδια τους, όπως οι Καδμείοι, οι Μινύαι, οι Βοιωτοί και άλλοι. Αν ψάξεις ο κ. Ζιρώ θα βρεις και τους άλλους. Αν αναφέρθηκαν ιδιαίτερως οι Βοιωτοί στο άρθρο μου ήταν γιατί έπαιξαν σημαντικά ρόλο στην ιστορική πορεία της Ελλάδας.

Σημείο 6: Κανείς δεν θα τολμούσε να κάνει την παρατήρηση αυτή, εκτός κι αν ήθελε να υποτιμήσει τη κρίση του. Ο κ. Ζιρώ το ετούμησε, αν και είναι προφανές και δεν χρειάζεται ευστροφία, αλλά κοινός νους, ότι αντί του ορθού 350 π.Χ. γράφτηκε από αβλεψία 350 μ.Χ. Δηλαδή αν εγράφετο, παραδείγματος χάριν, ότι η Ελληνική Επανάσταση του 1821 έγινε πριν από τη πτώση της Κωνσταντινουπόλεως, πάλι θα έκανε επίδειξη γνώσεων;

Όσο για την υπόδειξη του ότι η ένδειξη στη χρονολογία (όχι η χρονολογία, όπως μας γράφει ο κ. Ζιρώ, γιατί οι ενδείξεις π.Χ. και μ.Χ. δεν είναι χρονολογίες) είναι τουλάχιστον αστεία. Δηλαδή το «παραδείγματος χάριν» που έγραψα παραπάνω είναι λάθος γιατί δεν το έγραφα π.χ.: Τέλος πάντων ο κ. Ζιρώ, αν ποτέ γράψει κάτι, ας γράψει π.Χ. και μ.Χ. και εγώ π.Χ. και μ.Χ. Δεν βλέπεται.

Σημείο 7: Στο σημείο αυτό ο κ. Ζιρώ έχει απολύτως δίκιο. Πράγματι οι αδελφοί Ορλώφ ήσαν ρωσικής αριστοκρατικής καταγωγής και όχι ήλληνες. Σητώ συγγνώμη από τους αναγνώστες του περιοδικού μας για το λάθος μου.

Σημείο 8: Για το πότε καταστράφηκε η Χίος αποχήσαμε τόσο εγώ, όσο και ο κ. Ζιρώ. Ούτε τον Μάρτιο καταστράφηκε, όπως νόμιζα εγώ, ούτε τον Μάιο, όπως νομίζει εκείνος. Η καταστροφή άρχισε το Πάσχα, στις 2 Απριλίου, αλλά δεν προκύπτει πότε ολοκληρώθηκε.

Στη σελ. 245 (τόμος IB) αναφέρεται: «Την Κυριακή του Πάσχα, 2 Απριλίου, η εχθρική δύναμη, 15000 άνδρες, προχώρησε προς το μοναστήρι του Αγίου Μηνά, όπου είχαν καταφύγει σε κατάσταση αλλοφρο-

σύνης 3000 Έλληνες... Οι Τούρκοι τους έσφαξαν σχεδόν όλους χωρίς οίκτο. Την επομένη επετέθησαν στο χωριό Άγιος Γεώργιος όπου επίσης είχαν καταφύγει 2.300... Ο Καρά Αλής υποσχέθηκε αμνηστία σε όλους υπό τον όρο δότι θα επέστρεφαν στα σπίτια τους... Οι κάτοικοι πεισθήκαν, άρχισαν να επιστρέφουν και να παραδίδουν τα όπλα τους... Αφοπλισμένοι καθώς ήταν τώρα και ανύποπτοι για την πανίδα δέχτηκαν τη συμφορά...».

Για την πυρπόληση της τουρκικής ναυαρχίδας, στον ίδιο τόμο, σελίς 246 αναφέρεται: «Τότε η ελληνική επίθεση, που όπως σχεδίαζε ο Μιαούλης θα γινόταν στο στενό του Τσεσμέ, όπου ο εχθρικός στόλος δεν θα μπορούσε να αναπτυχθεί, θα είχε περισσότερες πιθανότητες επιτυχίας». Έγιναν δύο απόπειρες στις 10 Μαΐου και άλλη σε λίγες μέρες, που απέτυχαν. «Σε λίγες μέρες έγινε και άλλη επιχείρηση στη βόρεια είσοδο του Τσεσμέ, οι Τούρκοι αφνιδιάστηκαν... κ.λπ.». Αφού μεσολάβησαν διαφωνίες μεταξύ των ναυάρχων Σπετσών και Ύδρας, οι Ψαριανοί αποφάσισαν να χρησιμοποιήσουν πυρπολικά εναντίον της τουρκικής αρμάδας. «Έτσι την 1η Ιουνίου δύο πυρπολικά ξεκίνησαν από τα Ψαρά για το παράτολμο έργο τους. Έτσι... αφού περιμέναν ευνοϊκό άνεμο, τη νύχτα της 6ης προς 7η Ιουνίου τινάχτηκε η ναυαρχίδα.

Δίκη Λοιπόν ο κ. Ζιρώ ως προς την ημερομηνία, άδικο όμως ως προς την τοποθεσία.

Το συμπέρασμα από τα ανωτέρω είναι, νομίζω, ότι εγώ μεν έμαθα από τον κ. Ζιρώ δυο λεπτομέρειες, αλλά ο κ. Ζιρώ ελπίζω να ωφελήθηκε περισσότερο.

Έχω τη γνώμη πάντως ότι ήταν ευτύχημα που ο επιστολογράφος μας δεν επεκτάθηκε στην κριτική του γιατί πράγματι η Ιστορία είναι... δύσκολο θέμα, προπαντός για τον ίδιο. Εκτός από την Ιστορία όμως δύσκολη είναι και η κριτική, γιατί εκτός από γνώσεις χρειάζεται και γνώση και υπευθυνότητα.

Τελειώνοντας, το περιοδικό μας παρακαλεί τον κ. Ζιρώ να μας δώσει και δείγμα γραφής του (όχι μόνο εύκολη κριτική), γιατί η δυσκολία είναι να στρωθεί κανείς να γράψει και όχι να κριτικάρει τα έτοιμα.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΡΙΕΖΗΣ

Πανελλήνιος Όμιλος Ιστοπλοΐας Ανοικτής Θαλάσσης Ακτή Κουμουνδούρου 22 Μικρολίμανο 185 33 Πειραιεύς

3.9.1987

Αξ. κύριοι,

Σας ευχαριστώ πολύ διά την από 21.7.87 ενημερωτική επιστολή σας η οποία αναφέρεται στην 24η Διεθνή Ιστοπλοϊκή Εβδομάδα Αιγαίου 1987.

Παρακαλώ διαβιβάστε τα συγχαρητήρια του Ιδρύματος εις τα μέλη του Δ.Σ. και των συνεργατών σας με την ευχή

όπως οι προσπάθειές σας στέφονται πάντοτε από επιτυχία καθ' ότι ορθά αναφέρετε «οι εθνικοί ασποί πρέπει να προβάλλονται με κάθε δυνατή ευκαιρία».

Το Ίδρυμα του Αιγαίου είναι εις την διάθεσή σας διά κάθε μελλοντική σκέψη συνεργασίας εντός των πλαισίων του ήδη εξαγγελθέντος προγράμματός του διά τα επόμενα δύο έτη.

Μετά τιμής  
Μίνως Ξεν. Κυριακού  
Πρόεδρος  
Ιδρύματος Αιγαίου

Κον Κώστα Αρμάνον

ΠΟΙΑΘ

Ακτή Α. Κουμουνδούρου 22, Μικρολίμανο  
185 33 ΠΕΙΡΑΙΑ

Αγαπητέ κύριε Αρμάνο,

Φίλος, που γνωρίζει την παλαιά ιστορία μου με την ιστοπλοΐα, μου έδωσε το τεύχος του Μαρτίου του περιοδικού σας όπου το άρθρο σας για το 1ο Ράλι Αιγαίου απεικονίζεται ένα σκάφος με την λεξάντα «Το Ντεζιρέ του Κ. Σουγιουλτζόγλου... κ.λ.π.».

Σχετικά θα ήθελα να επισημάνω ότι το σκάφος της φωτογραφίας δεν είναι το Ντεζιρέ. Το Ντεζιρέ είχα παλαιά ιστοφορία (ράντα) και τα πανιά του ήταν κόκκινα της φωτιάς.

Μάλιστα συνέβη και το εξής χαριτωμένο επεισόδιο στο Ράλι αυτό που το Ντεζιρέ ήρθε δεύτερο στην γενική βαθμολογία χάρις στον θαυμάσιο ιστοπλό, τον αείμνηστο Γιώργο Αλτούβα, πατέρα του τωρινού Αντιπροέδρου του ΠΟΙΑΘ Νίκου Αλτούβα.



Ευρισκόμασταν περίπου μια ώρα μακριά από το λιμάνι της Σύρου. Η νύχτα ήταν βαθιά και ο αέρας για μια στιγμή είχε πέσει. Για να δούμε την κατάσταση των πανιών, τους ρίξαμε τον προβολέα και δεν πέρασε λίγη ώρα όταν το σκάφος του Ναυτικού που παρακολούθωσε μας διπλάρωσε για να μας ρωτήσει αν θέλαμε βοήθεια για να σβήσουμε την φωτιά!

Φιλικά  
Μ. Σουγιουλτζόγλου



— Ο Δήμαρχος Πειραιώς κ. Α. Ανδριανόπουλος κατά την απονομή διπλωμάτων της 71ης σειράς εκπαίδευσεως Ιστιοπλόων που έγινε στο Δημοτικό Θέατρο Πειραιά. Δίπλα του ο πρόεδρος του Π.Ο.Ι.Α.Θ. κ. Ι. Μαραγκουδάκης.



— Χαμόγελο για την απόκτηση διπλώματος από τον Π.Ο.Ι.Α.Θ. στο Δημοτικό Θέατρο Πειραιά.



— Το γλέντι των μαθητών της 71ης σειράς του Π.Ο.Ι.Α.Θ. ξεκίνησε με το κόψιμο της τούρτας από τον πρόεδρο του ομίλου κ. Ι. Μαραγκουδάκη.



Οι απόφοιτοι της 71ης σειράς ενώ γλεντούν την απόκτηση διπλώματος από τον Π.Ο.Ι.Α.Θ. - Σ.Ι.Α.Θ.



— Από το 2o εκπαιδευτικό τριήμερο με διαδρομή Φάληρο - Τζά - Βουλιαγμένη - Φάληρο.



— Οι απόφοιτοι της σχολής ιστιοπλοΐας του Π.Ο.Ι.Α.Θ. στην επίδειξη πώς ανοίγεται ένα life-raft και η χρήση φωτοβολίδων.



Το ΗΑΤΙ IV με κυβερνήτη τον Ηλία Χατζηπαυλή και πλήρωμα τους μαθητές του ήρθε πρώτο στον αγώνα Ύδρα — Φάληρο την 28η Οκτωβρίου.

Φάση από την εκπαίδευση στην αγωνιστική Ιστιοπλοΐα στο ΗΑΤΙ IV



— Ο «Π. Γολέμης» με τον κυβερνήτη Θ. Γεωργιάδη εν πλω.



— Ο Σπ. Βουτσινάς δείχνει στους μαθητές της σχολής κάτι... τόσο-δο.



— Ο κ. Ι. Μπεθάνης με τους μαθητές στο σκάφος «ΘΗ-ΣΕΥΣ» ενώ εκπαιδεύει και φωτογραφίζεται.



Ο Η. Χατζηπαυλής εκπαιδεύει τους μαθητές του στην αγωνιστική Ιστιοπλοΐα.

Του κ. Παναγιώτη Κριεζή

Ανοίγοντας το καλαίσθητο βιβλιαράκι του Πολιτιστικού Συλλόγου Λέρου η «Αρτεμίς», διαβάζει:

«Υπάρχει στην Ελλάδα μια σταλία τόπος, ένα νησί που απλώνεται σε 55 τετραγωνικά χιλιόμετρα, ένας μικρός κόσμος με λουλούδια, παιδιά, γέροντες και νέα ζευγάρια... Ένας τόπος που του λείπουν οι δυνάστες του αιώνα μας, το άγχος και η υπερένταση και που τα παιδιά παίζουν ξέγνοιστα κρυφτό, βολτάρουν και φαρεύουν τη μπάλα πούπεσε στο νερό...».

Δε θα μπορούσε να δοθεί πιο επιγραμματικά η ταυτότητα της Λέρου, αυτού του πανέμορφου νησιού, αλλά και τόσο άγνωστου στον περισσότερο κόσμο. Δίπλα σχεδόν στη Πάτμο και στη Κάλυμνο και πολύ κοντά στα τουριστικά «μεγαλύτερα» τη Ρόδο και τη Κω, η Λέρος, θα μπορούσε να πει κανείς ότι είναι μια παρένθεση της ηρεμίας και γαλήνης.

Στη Λέρο, ο επισκέπτης, όχι μόνο δεν θα βρει απολύτως τίποτε απ' ότι βρίσκει στα κοσμοπολίτικα τουριστικά κέντρα, αλλά και απολύτως τίποτε από την εξεζητημένη απλότητα της Ύδρας ή της Σαντορίνης. «Όλα στη Λέρο είναι απλά και παρθένα, ακριβώς όπως τα γνωρίζαμε σ' όλα τα αιγαίοπελαγίτικα νησιά, πριν εισβάλει ο καταλυτικός τουρισμός «υψηλής στάθμης», ο ορ-

γανωμένος τουρισμός, κι ακόμα ο τουρισμός του σακκιδίου και της ξυπολησιάς. Ακόμα, κι ο κόσμος της Λέρου έμεινε αγνός και φιλόξενος, γνήσιος και καλοκάγαθος, ένας πραγματικός νησιώτικος κόσμος. Ο Λέρος θα σε χαιρετίσει, θα σου καλομίλησει και θα σε καλοδεχτεί. Ο ξένος, για τον Λερίο είναι κι αυτός Λεριός, δεν είναι η «τσέπη» που θα αδειάσει στη δική του τοέπη.

Όταν πρωτοείδα από μακριά το Λακκί από το πλοϊού, με την ευκαιρία της 24ης Διεθνούς Ιστιοπλοΐκης Εβδομάδας Αιγαίου, ήταν νύχτα. Τα φώτα της παραλίας ήταν στη σειρά αναμμένα και κάπου σε μικρή έκτασή της τα πυκνότερα φώτα των λίγων μαγαζιών που ήταν ακόμα ανοιχτά. Πουθενά δεν έβλεπες τη φαντασμαγορία των πολύχρωμων διαφημίσεων, ούτε τη φανταχτερή και κραυγαλέα φωτιστική επίδειξη του νεοπλουτισμού. Στη παραλιακή ταβέρνα που κάθησα αργότερα, θυμήθηκα την απλότητα του παλιού νησιώτικου μαγαζιού όπου αισθανόσουνα σαν στο σπιτικό σου. Ο πατέρας κι η μάνα στη κουζίνα και τα παιδιά στο σερβίρισμα, όλοι καλοσυνάτοι και πρόθυμοι, μακριά από την επιτηδευμένη περιποίηση του «καλοστημένου», δήθεν πολιτισμένου εστιατορίου, ή της ουδέτερης και αδιάφορης ταβέρνας του μέσου βαλαντίου.

Την επομένη το πρωί σερ-

γιανίζοντας στο Λακκί δεν μπορούσαν πιστέψω στα μάτια μου ότι υπάρχουν ακόμα στη νησιά μας τέτοια μέρη στην εποχή μας. Δρόμοι φαρδείς, άνετοι, δεντροφυτεμένοι και πεντακάθαροι. Σπιτάκια μονόροφα περιτριγυρισμένα από κήπους, πλατείες περιποημένες και μαγαζιά σεμνά στην εμφάνιση. Τον παραλιακό δρόμο στο λιμάνι θα τον ζήλευαν πολλές παραθαλάσσιες πόλεις της Ελλάδας. Φαρδύς κι αυτός με τα καφενεία του είναι ένας θαυμάσιος περίπατος για να ξεμουδιάσεις. Εκεί σε κάποιο σημείο του, σε μια μικρή περιποιημένη πλατεία είναι το κενοτάφιο με χαραγμένα πάνω σε μαρμάρινη πλάκα τα ονόματα των 70 παληκαριών που χάθηκαν με το πολεμικό μας «Βασιλίσσα Όλυγα» μέσα στον κόλπο, στις 26 Σεπτεμβρίου 1943. Είναι ένα απέριττο και απλό μνημείο, όπως τα ταιριάζει σε σεμνούς, γενναίους ναυτικούς.

Λίγο πιο πέρα, είναι το παλιό διοικητήριο των Ιταλών, σε μορφή ενετικής, δεμένο όμως αρχιτεκτονικά με το χώρο. Από τον παραλιακό δρόμο, βλέπεις στην απέναντι πλευρά του κόλπου τις παλιές ναυτικές εγκαταστάσεις της βάσεως υποβρυχίων των Ιταλών κατά τον Β' παγκόσμιο πόλεμο, άλλες εγκαταλειμμένες και άλλες που χρησιμοποιούνται σήμερα για περιθαλψικούς σκοπούς. Απ' αυτή τη βάση ξεκίνησε το υποβρύχιο που βούλιαξε την «Έλλη» τον Αύγουστο του 1940 στη Τήνο.

Οι Λεριοί δικαιολογημένα, ίσως, διαμαρτύρονται συγκρατημένα ότι «η Λέρος (είναι) φορτωμένη με τις «αμαρτίες» που άλλοι άθελά της, της επέβαλαν, ψυχιατρεία, στρατόπεδα συγκέντρωσης πολιτικών κρατουμένων».

Η Λέρος, όμως, είναι φορτωμένη και με ωραίες ακτογραμμές 70 χιλιομέτρων, με πλήθος από κόλπους, λιμανάκια, δρόμους, ακρωτηρια και ασφαλέστατα αγκυροβόλια, με σημαντικότερο απ' όλα το Πόρτο Λακκί. Έτσι, εξηγείται γιατί η Λέρος ήταν το καταφύγιο των Ελληνικών πυρπολικών κατά την Επανάσταση και όπως αναφέρει η Ιστορία, μετά τη ναυμαχία του Γέροντα οι ναυμάχοι Μιαούλης, Τομπάζης, Κριεζής και Σαχτούρης, ήρθαν στο λιμάνι της Αγίας Μαρίνας της Λέρου για ανεφοδιασμό.

Στη Λέρο, δεν μείναμε πολ-

λές μέρες, ομως σε ενα περιπάτο που πρόσφερε ο Δήμος της Λέρου με λεωφορείο στους ιστιοπλόδους της Δ.Ι.Ε.Α. προφθάσαμε να δούμε από το Κάστρο του νησιού την εξαιρετή θέα από ψηλά του κόλπου Λακκί, την Αγία Μαρίνα και τ' άλλα χωριουδάκια και μακριά την Πάτμο, τη Λειψό, τη Κάλυμνο και στο βάθος τα βουνά της Μικράς Ασίας. Περάσαμε από τα γραφικά χωριά Πλάτανος, Παντέλι, Άλιντα και άλλα, που στο καθένα απ' αυτά θα χρειαζόταν να μείνει κανείς πολλές μέρες για να τα απολαύσει και να τα χαρεί.

Αν και το εκτεταμένο οδικό δίκτυο του νησιού, που έγινε από τους Ιταλούς είναι ασυνήθιστο για νησιά με το μέγεθος της Λέρου και η ήρεμη παραλία του Λακκιού αναμορφώθηκε απ' αυτούς με ωραία κτίσματα, φαρδείς δρόμους και θαυμάσια ρυμοτομία για την εξυπηρέτηση αμυντικών τους σκοπών, αυτό δεν επέδρασε καθόλου στον ήσυχο τρόπο ζωής του νησιού. Και έχουν δίκιο οι Λεριοί που γράφουν στο βιβλιαράκι τους για το νησί τους:

«Μετά από ελάχιστες ώρες παραμονής, αρχίζεις να δοξάσεις το Θεό εσύ ο κάτοικος της οποιασδήποτε πολύβουης και γεμάτης καυσαέρια πόλης για την εκλογή σου, γιατί σύντομα καταλαβαίνεις πως ο αγέρας που αναπνέεις είναι γεμάτος από μυρωμένα φύκια και το ιώδιο του πελάγους... γιατί πολύ σύντομα βρίσκεις το πραγματικό νόημα της λέξης πουσχία... γιατί γρήγορα καταλαβαίνεις πως γαλήνη σημαίνει ήλιος, θάλασσα και φάρεμα σε ήσυχους ορμίσκους και γραφικά έδροντησια...

Πρέπει ν' αγαπάς αυτό τον τρόπο ζωής... πρέπει να σ' αρέσει η φύση έτσι αφτιαχτή και ανεπιτήδευτη, χωρίς την καθοριστική ανθρώπινη επέμβαση, που μετατρέπει τις γαλήνιες τοποθεσίες σε κέντρα πολύβουηα και πόλεις απάνθρωπες... πρέπει μ' άλλα λόγια ν' απαρνηθείς όλα τα καλά και συνάμα άχρηστα που ο «πολιτισμός» φέρνει, για ν' αγαπήσεις τούτο το νησί...

Γιατί αν έρθεις εδώ ταξιδιώτη για να βρεις ζωήν υγιετέρην και διασκέδαση σε κοσμικά κέντρα έχοντας κατά νου τα Αθηναϊκά πρότυπα, τότε σίγουρα η εκλογή σου είναι πέρα για πέρα λαθεμένη...».



Αγία Μαρίνα Λέρου

# ΕΛΑ Ν' ΑΝΟΙΖΟΥΜΕ ΤΑΝΙΑ

Στη σχολή Ιστιοπλοίας του Ομίλου μας για το 1988 θα λειτουργήσουν τα εξής τμήματα:

A. Τμήμα Αρχαρίων Θαλασσοπορείας / Ιστιοπλοίας Ανοικτής Θάλασσας.

B. Προχωρημένα τμήματα Αγωνιστικής Ιστιοπλοίας Ανοικτής Θάλασσας.

Γ. Τμήματα Κυβερνητών.

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

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

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

Το πρόγραμμα για το 1988 και για τις τρεις εκπαιδευτικές σειρές έχει ως εξής:

## A. ΤΜΗΜΑ ΑΡΧΑΡΙΩΝ

Εκπαιδευτική Σειρά	ΕΝΑΡΞΗ	ΛΗΞΗ
75η	11 Ιανουαρίου 1988	13 Μαρτίου 1988
76η	14 Μαρτίου 1988	22 Μαΐου 1988
77η	23 Μαΐου 1988	24 Ιουλίου 1988
78η	12 Σεπτεμβρίου 1988	13 Νοεμβρίου 1988
79η	14 Νοεμβρίου 1988	15 Ιανουαρίου 1989

— Τα θεωρητικά μαθήματα γίνονται κάθε Δευτέρα από 17.30 μέχρι 21.30 στο Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας.

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

Τα σκάφη αναχωρούν από την προβλήτα του ΠΟΙΑΘ στο Μικρολίμανο.

## B. ΠΡΟΧΩΡΗΜΕΝΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΗΣ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ

Εκπαιδευτική Σειρά	ΕΝΑΡΞΗ	ΛΗΞΗ
8η	11 Ιανουαρίου 1988	13 Μαρτίου 1988
9η	14 Μαρτίου 1988	22 Μαΐου 1988
10η	23 Μαΐου 1988	24 Ιουλίου 1988
11η	12 Σεπτεμβρίου 1988	13 Νοεμβρίου 1988
12η	14 Νοεμβρίου 1988	15 Ιανουαρίου 1989

- Θα γίνουν πέντε θεωρητικά μαθήματα.
- Η πρακτική εξάσκηση γίνεται κάθε Τρίτη & Πέμπτη ή Τετάρτη & Παρασκευή από 16.00 μέχρι 20.00 ή Σάββατο από 10.00 μέχρι 18.00.

## G. ΤΜΗΜΑΤΑ ΚΥΒΕΡΝΗΤΩΝ

Εκπαιδευτική Σειρά	ΕΝΑΡΞΗ	ΛΗΞΗ
7η	1η Μαρτίου 1988	7 Ιουνίου 1988
8η	13 Σεπτεμβρίου 1988	20 Δεκεμβρίου 1988

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

## ΔΙΔΑΣΚΟΝΤΕΣ ΘΕΩΡΙΑ

I. Μαραγκουδάκης	Συντήρηση Μηχανών
N. Άλτουβάς	Ναυτιλία
Π. Στρούζας	Αεροδυναμική-Ναυπηγική-Κανονισμοί Ιστιοδρομιών
Γ. Κρέμος	Αποφυγή συγκρούσεων-Ρυθμίσεις πανιών
Tζ. Νικολαΐδης	Αγκυροβολία-Καταστάσεις Κινδύνου-Διάσωσης
Αξιωματικός Λ.Σ.	Μετεωρολογία-Ναυτική Εθιμοτυπία
Γ. Κασιμίδης	Συνεννόηση-Ναυτιλία
Γ. Αθανασόπουλος	Πρώτες Βοήθειες
A. Νικολόπουλος	Ναυτικό Δίκαιο-Νομοθεσία
A. Κηλαηδόνης	Υποχρεώσεις Κυβερνήτου προς τις Αρχές
M. Συμεωνίδου	Μετεωρολογία
H. Παναγιώτου	Συντήρηση Σκάφους
	Α. Νικολόπουλος
	Ηλεκτρολογικά
	Νηογγώμονες
	Καταπονήσεις - Αντοχή σκάφους
	Ασφάλιση σκάφους
	Ναυτικά Όργανα

## ΔΙΔΑΣΚΟΝΤΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗ

H. Χατζηπαυλής	CONTESSA 35	HATI IV
Θ. Γεωργιάδης	BRUCE FARR 36	Π. ΓΟΛΕΜΗΣ
A. Αννινος	SWAN 36	ΑΙΓΑΙΟΣ
Σπ. Βουτσινάς	SWAN 36	ΚΑΤΑΔΡΟΜΕΥΣ
I. Χριστοφορίδης	SWAN 36	ΑΙΓΑΙΟΣ
I. Μπεθάνης	SWAN 36	ΘΗΣΕΥΣ

**ΕΛΑ ΝΑ ΜΑΘΗΣ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑ ΣΤΗ ΣΧΟΛΗ ΤΟΥ ΠΟΙΑΘ**

# Οι τελευταίες εξελίξεις στη Ναυπήγηση των αγωνιστικών σκαφών.

του Παναγιώτη Στρούζα:  
Ναυπηγού και Εφόρου  
Εκπαιδεύσεως του Π.Ο.Ι.Α.Θ.

Οι βασικές προϋποθέσεις που απαιτούνται, από ναυπηγικής πλευράς, για να μπορέσει ένα ιστιοφόρο ν' αναπτύξει όσο το δυνατόν μεγαλύτερη ταχύτητα, είναι οι ακόλουθες:

1) Το σχήμα της γάστρας να είναι τέτοιο ώστε να δίνει στο σκάφος τη μικρότερη δυνατή αντίσταση.

2) Το σχήμα σε σχέση με το βάρος της καρίνας να είναι τέτοια ώστε

α) Με το μίνιμουμ δυνατό βάρος να προσφέρεται η απαραίτητη ευστάθεια εμποδίζοντας έτοι το σκάφος να παίρνει ανεπιθύμητες κλίσεις (ειδικά στα FRACTIONAL σκάφη που έχουν μεγάλες μαΐστρες).

β) Η σχεδίαση της καρίνας να είναι τέτοια ώστε να προ-

Το βρεττανικό σκάφος JAMARELLA που έλαβε μέρος στο ADMIRAL'S CUP 1987.

Διακρίνουμε καθαρά την αύξηση του πλάτους στο ύψος του καταστρώματος. Το πλήρωμα τώρα κάθεται σε μεγαλύτερη απόσταση από τον κεντρικό όξονα του σκάφους προσφέροντας έτοι μεγαλύτερη ροπή επαναφοράς.

σφέρει όσο το δυνατόν μεγαλύτερη αντίσταση στον εκπεσμό και μίνιμουμ αντίσταση πρόωσης.

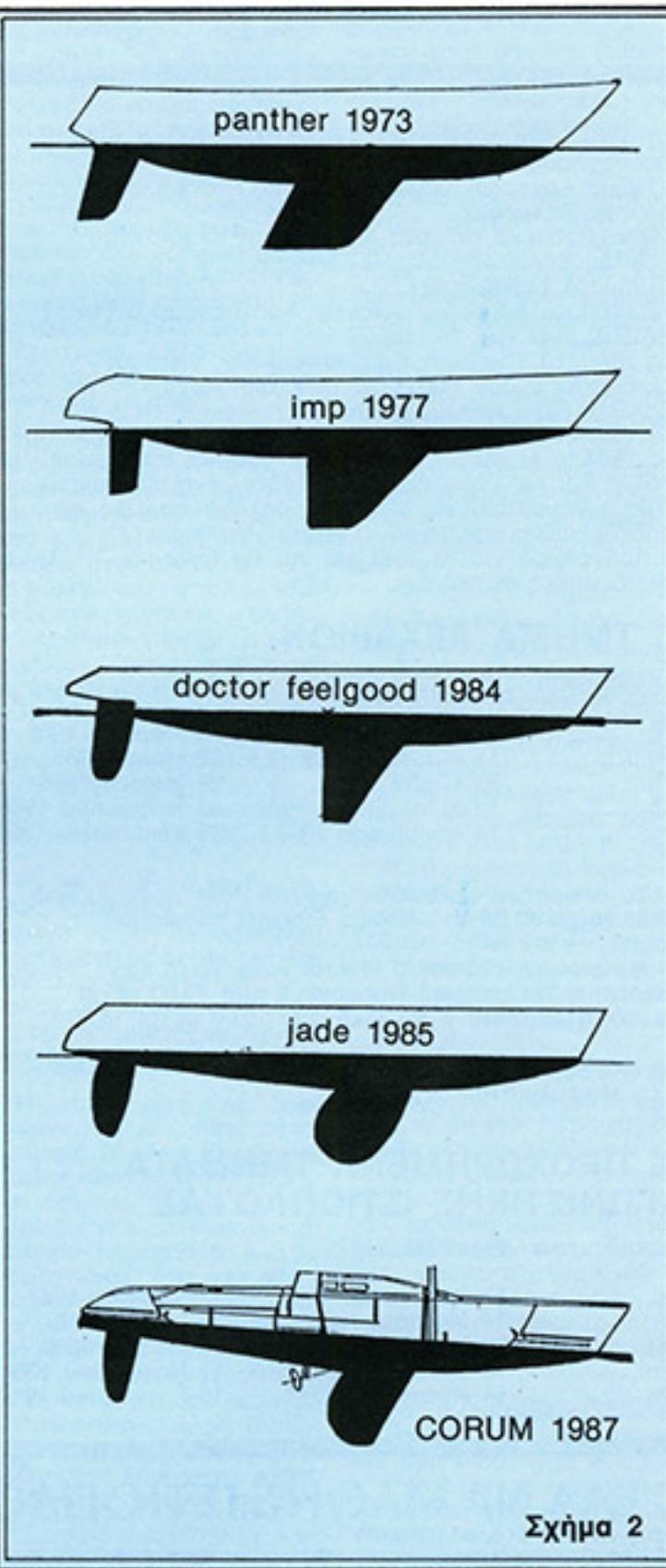
3) Το σκάφος να είναι όσο το δυνατόν ελαφρύτερο.

Μερικά από τα κύρια χαρακτηριστικά στη μοντέρνα σχεδίαση είναι τα ακόλουθα:

Ένα τμήμα του κάτω μέρους της γάστρας είναι τελείως επίπεδο (FLAT BOTTOM). Η σχεδίαση αυτή καθιστά το σκάφος ικανό να ημιπλανάρει όταν ταξιδεύει πρύμα ή δευτερόπρυμα με δυνατό άνεμο.

Περισσότερο αποτελεσματικές ναυπηγικές γραμμές τόσο στα έξαλλα όσο και τα ύφαλα.

Νέα σχεδίαση τόσο στο σχήμα όσο και στις υδροτομές της καρίνας.



Οι καρίνες αυτές αφ' ενός έχουν μικρότερη επιφάνεια, αφ' ετέρου αναπτύσσουν μεγαλύτερη αντίσταση στον εκπειρισμό.

Έτοις το σκάφος αφ' ενός ξεπέφτει λιγότερο, αφ' ετέρου έχει μικρότερη αντίσταση στο νερό (ΟΠΙΣΘΕΛΚΟΥΣΑ).

Τα τελευταία πέντε χρόνια οι ναυπηγήσεις των πλέον συγχρόνων RACING σκαφών έχουν κύριο χαρακτηριστικό την ελάττωση του βάρους. Για να επιτευχθεί αυτό έχουν γίνει οι ακόλουθες αλλαγές στη σχεδίαση και τον εξοπλισμό:

α) Τα διάφορα μεταλλικά εξαρτήματα, π.χ. ρέλια, ξαρτόριζες, κατασκευάζονται από TITANIO που είναι πολύ ελαφρύτερο από τα γνωστά μας ανοξείδωτα μέταλλα.

β) Το ύψος από το κατάστρωμα στην ίσαλο (FREEBOARD) έχει μειωθεί αισθητά. Αυτό αφ' ενός έχει ελαττώσει το βάρος, αφ' ετέρου έχει χαμηλώσει το κέντρο βάρους.

γ) Η επιφάνεια και το βάρος της καρίνας έχει μειωθεί.

Το μικρό όμως βάρος δεν είναι αρκετό για να αντισταθμίσει τις μεγάλες ροπές κλίσεως προερχόμενες από την σχετικά μεγάλη ιστιοφορία (ειδικά την μεγάλη μαζιστρα των FRACTIONAL).

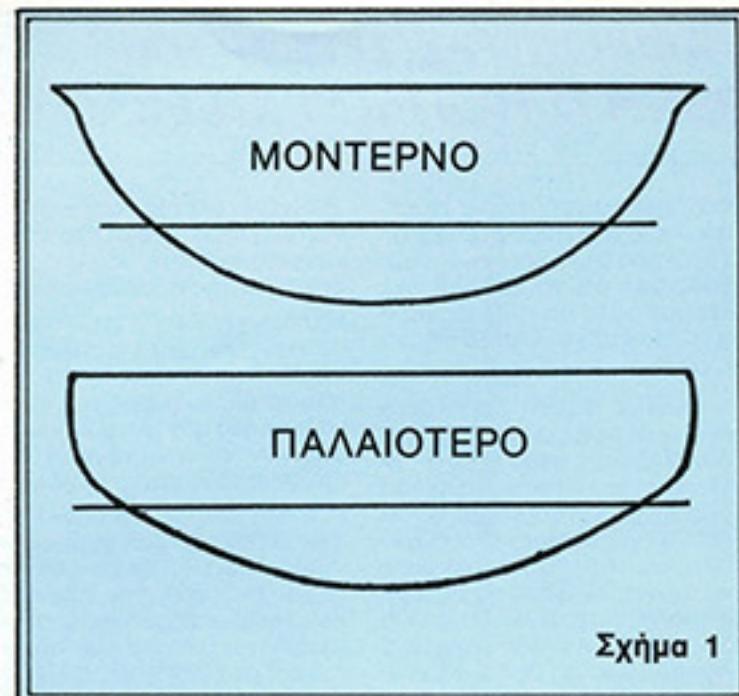
Η λύση στο τελευταίο πρόβλημα δόθηκε με το να χρησιμοποιηθεί κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο το βάρος του πληρώματος.

Έτοις κρατώντας το πλάτος της ίσαλου μικρό σχετικά με την παλαιότερη σχεδίαση, βλέπε Σχ. 1, επινοήθηκε να αυξηθεί το πλάτος του σκάφους στο ύψος του καταστρώματος. Το πλήρωμα τώρα κάθεται σε μεγαλύτερη απόσταση από τον κεντρικό άξονα του σκάφους και επομένως με το ίδιο βάρος πληρώματος έχουν μεγαλύτερη ροπή επαναφοράς. Στο Σχ. 2 βλέπουμε πώς έχει εξελιχθεί χρονικά η ναυπηγηση καθώς και η σχεδίαση της καρίνας εξετάζοντας σκάφη που κέρδισαν το ADMIRAL'S CUP ή άλλους διεθνείς αγώνες και είχαν εξαιρετικές επιδόσεις.

Μια από τις τελευταίες κεντούμιες είναι η «ελλειπτική καρίνα» η οποία έχει τα ακόλουθα πλεονεκτήματα.

1. Ένεκα του σχήματός της έχει το κέντρο βάρους χαμηλότερα από μια αντίστοιχη του τύπου FIN.

2. Για την ίδια επιφάνεια λιγότερη αντίσταση (ΟΠΙΣΘΕΛΚΟΥΣΑ).



Το γαλλικό σκάφος CORUM.

Διακρίνουμε το πόσο αισθητά έχει μειωθεί το ύψος από το κατάστρωμα στην ίσαλο. Η σχεδίαση αυτή αφ' ενός μειώνει το βάρος του σκάφους αφ' ετέρου χαμηλώνει το κέντρο βάρους.



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

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

# ΟΙ ΑΦΡΟΔΙΤΕΣ ΤΟΥ ΠΟΙΑΘ ΣΤΗΝ 24η ΔΙΕΘΝΗ ΙΣΤΙΟΠΛΟΤΓΚΗ ΕΒΔΟΜΑΔΑ ΑΙΓΑΙΟΥ

Παρασκευή 3 Ιουλίου, ώρα 4 το απόγευμα. Το RELAX με τον κυβερνήτη του Παναγιώτη Στρούζα και το οκταμελές γυναικείο του πλήρωμα έτοιμο να σαλπάρει για το μεγάλο αγώνα του Αιγαίου. Πανέτοιμο, οπλισμένο με όλα τα πανιά και όλες μας τις προσδοκίες για μια επιτυχημένη συμμετοχή και φορτωμένο με κρυφούς φόβους και αγωνίες.

Το όνειρο το δικό μας πολλών μηνών και η αστείρευτη προσπάθεια του κυβερνήτη μας είχε γίνει πραγματικότητα. Οκτώ γυναικείες με κέφι, ενθουσιασμό και φρέσκιες γνώσεις ιστιοπλοίας και, οπωσδήποτε, αρκετή αυτοπεποίθηση έκεινών σαν για το Αιγαίο.

Και έκεινή σαμε. Πρώτος σταθμός Σύρος. Φθάσαμε το πρωί του Σαββατού κουρασμένες, βρεγμένες, αλλά κρυφά ικανοποιημένες που είχαμε καταφέρει να τερματίσουμε. Βλέπετε, το περίφημο Πιπέρι μας

είχε ταλαιπωρήσει για τα καλά. Υποσχεθήκαμε στον καπετάνιο μας αλλά και στους εσαύτους μας ότι τη κανονιά του τερματισμού θα την παίρναμε στο επόμενο σκέλος του αγώνα.

Φύγαμε για τη Λέρο μετά από 2 μέρες ξεκούρασης και διασκέδασης στη Σύρο. Η οργάνωση του Ναυτικού Ομίλου Σύρου με τη συμμετοχή του ΠΟΙΑΘ για τη διασκέδαση των πληρωμάτων ήταν πραγματικά άφογη. Επίσκεψη στο περιφημό δημαρχείο Σύρου, beach party στις Αγκαθοπές... Και σαλπάραμε για τη Λέρο έχοντας διασκεδάσει οπωδήποτε τις εντυπώσεις και την καχυποφία των άλλων πληρωμάτων για μας.

Η Λέρος μας υποδεχθήκε αργά το βράδυ της Δευτέρας 6 Ιουλίου. Ένα όμορφο νησί με ωραίες παραλίες και ωραιότερους ανθρώπους μας ζέστανε μετά το βρέξιμο του Αιγαίου. Το ηθικό της ομάδας

ιδιαίτερα ακμαίο, του κυβερνητού μας... ακμαιότερο και η κανονιά τερματισμού μετατέθηκε για το επόμενο σκέλος.

Κάποιο πρόβλημα με σκισμένο πανί αντιμετωπίστηκε με χιούμορ από εμάς αλλά και από τα άλλα σκάφη του αγώνα που, για μεγάλη μας χαρά, άρχισαν να αναθεωρούν τις απόψεις τους για το πλήρωμά μας και τις ικανότητές του. Στις μέρες παραμονής μας στο νησί εξαφανίσθηκαν όλα τα μηχανάκια από την περιοχή και εμείς επιδοθήκαμε στην ανακάλυψη μαγευτικών παραλιών. Και ήταν πάρα πολλές.

Μια γιορτή γενεθλίων, διπλή μάλιστα, στο Verinna καθώς και ο γύρος του νησιού και η απονομή στους νικητές του σκέλους ανήκουν στις έχωριστές στιγμές που σφράγισαν τη παραμονή μας στο νησί.

Αφήσαμε τη Λέρο με τις καλύτερες εντυπώσεις και οπλισθήκαμε με κουράγιο και θάρ-

ρος για να αντιμετωπίσουμε το μεγαλύτερο σκέλος του αγώνα Λέρος - Μήλος. Στη διάρκεια του ταξιδιού αντιμετωπίσαμε δύλες τις καιρικές συνθήκες. Άνεμος 45 μίλια στο Ικάριο, καράτιασμα στα Κουφονήσια και φθάσαμε να συναντήσουμε τα προπορευόμενα σκάφη του αγώνα στο Φανάρι της Μήλου. Το όνειρο της κανονιάς λίγο απείχε από το να γίνει πραγματικότητα.

Δεν μας πτόησε το γεγονός ότι τα προπορευόμενα σκάφη ήταν στο ίδιο σημείο από το προηγούμενο βράδυ. Έτσι καταφέραμε να τερματίσουμε πέμπτο σκάφος του αγώνα με τον κυβερνήτη μας «Ξεθεωμένο» μετά από 24 ώρες άξιου τιμονέματος εμείς δε... 8 ευτυχισμένα πτώματα. Οι μετοχές μας είχαν πλέον ανέβει στον ιστιοπλοϊκό κόσμο ή τουλάχιστον έτσι νοιώθαμε. Και η χαρά μας ήταν τόση που αποφασίσαμε να δώσουμε πάρτυ προς τιμή δύλων των πληρω-



μάτων του αγώνα και των κυβερνητών τους. Με αρκετή ομολογουμένως επιτυχία. Ο Γιάγκος... υπέυθυνος για τον ΠΟΙΑΘ Μήλου μας εξυπηρέτησε και φρόντισε για την άφογη διαμονή μας καθώς και για την ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα περιήγησή μας στις κατακόμβες της Μήλου.

Το τέλος του φετεινού Αιγαίου με τη διαδρομή Μήλος - Πειραιάς ήταν ιδιαίτερα επιτυχημένο για το RELAX. Ταξίδιψαμε όρτσα για 90 μίλια και με άνεμο 40 μίλια και χαρήκαμε μια ακόμα βρεγμένη και κουραστική μέρα. Τερματίσαμε στο Τουρκολίμανο με χαρά, γιατί είχαμε διαφεύσει όλα τα προγνωστικά συμμετοχής μας και με λύπη γιατί το όνειρο πολλών μηνών είχε περάσει πια στη σφαίρα των αναμνήσεων.

Πολλές οι εμπειρίες από μια τέτοια συμμετοχή. Εμπειρίες ιστιοπλοϊκές αλλά και ανθρώπινες. Η άρνηση και αμφισβήτηση των άλλων πληρωμάτων μας στεναχώρεσαν και μας θύμωσαν αλλά περισσότερο από όλα μας έδωσαν κουράγιο και θέληση. Βλεπετε ξεκινήσαμε τον αγώνα με διάθεση να μάθουμε, να γνωρίσουμε τον άγνωστο ακόμα τότε χώρο της ιστιοπλοΐας και κύρια, να διασκεδάσουμε. Θάλασσες άγνωστες και αποστάσεις μυθικές σε μίλια ακουγόντουσαν στα αυτιά μας απραγματοποίητα. Ήσως, όλοι οι μετέπειτα φίλοι μας αν γυρίσουμε στις δικές τους πρώτες σελίδες να νοιώσουμε καλύτερα όλα όσα νοιώθαμε εμείς τις μέρες εκείνες.

Σταματόντας εδώ αυτή την αναδρομή στο πρώτο μας «Αιγαίο» θα θέλαμε εμείς οι 8 κοπέλλες του RELAX να ευχαριστήσουμε δημόσια αλλά και ιδιαίτερα.

Τον Ηλία Χατζηπαυλή. Μας μύησε στα πρώτα μυστικά της ιστιοπλοΐας και βοήθησε να ξεδιπλωθεί μπροστά στα μάτια μας ένας απίθανος κόσμος εμπειρίας και γνώσης με τη θάλασσα.

Τον Παναγιώτη Στρούζα. Πιστεψε σε μας και μας έδωσε τη πρώτη μας ευκαιρία —που πολλές φορές είναι και η μοναδική—. Άξιος τιμονιέρος σε όλη τη διάρκεια του αγώνα κέρδισε το σεβασμό μας αφού κατάφερε να επιζήσει σε ένα σκάφος με 8 γυναίκες. Καθόλου εύκολη υπόθεση ιδιαίτερα αν είναι ο κυβερνήτης του σκάφους.



Τον ΠΟΙΑΘ. Εκεί ξεκίνησαν όλα και οπωδήποτε σαν διοργανωτής του αγώνα Αιγαίου είναι αυτός που φρόντισε για την άφογη διοργάνωση του αγώνα αλλά και της διασκέδασής μας.

Και τέλος όλους εσάς, που ακούσατε για μας στην αρχή, μας αμφισβήτησατε στη συνέχεια και μας δεχθήκατε στο τέλος, όλους εσάς σας ευχαριστούμε. Περάσαμε όμορφα μαζί σας και ελπίζουμε ότι του

χρόνου θα είναι ακόμα καλύτερα.

Και μην ξεχνάτε να στέλνετε τις αιτήσεις σας για συμμετοχή μας στο σκάφος σας. Στη Διεύθυνση του ΠΟΙΑΘ το συντομότερο δυνατό. Θα τηρηθεί αυστηρή σειρά προτεραιότητας...

ΕΥΧΑΡΙΣΤΟΥΜΕ,  
ΜΕ ΑΓΑΠΗ  
Το γυναικείο πλήρωμα του  
RELAX

NAFTILIAKI



ΝΕΑ ΤΕΛΕΤΕΙΑ  
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΝΑΥΑΡΧΟΥ  
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΝΑΥΑΡΧΟΥ



# ΥΔΡΑ

**ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΟΜΙΛΟΣ ΥΔΡΑΣ**  
Ένας συμπαθής μικρός 'Ομιλός, σ' ένα πανέμορφο μικρό νησί με τεράστια ναυτική ιστορία και παράδοση. Μιλάμε για την 'Υδρα. Ο ντόπιος πληθυσμός της 'Υδρας είναι πια λιγός, όμως ο κόσμος που τη λατρεύει βρίσκεται παντού μέσα κι' έξω απ' την Ελλάδα. 'Όλοι αυτοί, ντόπιοι Υδραιοί και φίλοι της 'Υδρας δε μπορούσαν να μη θυμηθούν ότι η 'Υδρα βγάζει ακόμα επαγγελματίες και ερασιτέχνες ναυτικούς και ότι φυτώριο των ναυτικών είναι ένας Ναυτικός 'Ομιλος, που έχει σήμερα 200 μέλη, για την ανάπτυξη των ναυτικών αθλημάτων.

Το περιοδικό μας επιφυλάσσεται να γράψει περισσότερα για τον φίλο 'Ομιλο της 'Υδρας, που στάθηκε πάντα στο πλευρό του ΠΟΙΑΘ, διαθέτοντας πρόθυμα τις εγκαταστάσεις του και κάθε άλλη ευκολία, οπόταν χρειάστηκε και ίδιατερα στον πρώτο ιστιοπλοϊκό αγώνα που προκήρυξει κάθε χρόνο, στις 25 Μαρτίου, τον «Άγωνα της 'Υδρας». Τον Σεπτέμβριο που μας πέρασε ο Ναυτικός 'Ομιλος 'Υδρας έκανε αρχαιρεσίες από τις οποίες αναδειχθήκε Διοικητικό Συμβούλιο, που αποτελείται από τους:

- Δημήτριο Βότση,  
Πρόεδρο  
— Ανδρέα Ντούσκο, Αντι-  
πρόεδρο  
— Σπύρο Σταλίγκα, Γενικό  
Γραμματέα  
— Κωνσταντίνο Αναστασό-  
πουλο, Ταμία  
— Μιχαήλ Τζορντο, Γενικό  
Έφορο  
— Αριστείδη Τσαγκάρη, Ει-  
δικό Γραμματέα  
— Θεοφ. Κεφαλλωνίτη,  
Βοηθό Ταμία  
— Βικτωρία Μαστραντώνη,  
Μέλος  
— Δόμνα Λασκαρίδου,  
Μέλος

Ο ΠΟΙΑΘ και το Διοικητικό του Συμβούλιο εύχονται ειλικρινά κάθε επιτυχία στον Ναυτικό 'Ομιλο 'Υδρας και στο Διοικητικό του Συμβούλιο και υπόσχεται ότι θα βρίσκεται στο πλευρό του, αν χρειασθεί, για την ανάπτυξη του ναυταθλητισμού της 'Υδρας.

Παναγιώτης Κριεζής

## ΕΝΑ ΔΙΕΘΝΕΣ ΣΥΜΠΟΣΙΟ ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ ΜΕ ΘΕΜΑ ΤΟ ΑΙΓΑΙΟ

δος ανακοινωθέντος που κωδικοποιεί τις εργασίες του:

«Πρώτον: Αποδεικνύεται ανάγλυφα η ιστορική συνέχεια του χώρου του Αιγαίου, ενός χώρου διαποτισμένου με την ιληνική παρουσία επί χιλιετίες, από τους απλούς ανθρώπους των νησιών μέχρι τους πιο σημαντικούς ποιητές και φιλοσόφους.

Δεύτερον: Το θέμα του Αιγαίου συγκινεί όλους τους Έλληνες σήμερα, χωρίς διάκριση κοινωνική ή πολιτική. Στο θέμα του Αιγαίου είναι ενωμένες οι σκέψεις και οι καρδιές όλων των Ελλήνων. Και αυτό είναι ένα μήνυμα που προκύπτει από το Συμπόσιο.

Τρίτον: Η αναγκαιότης έχει επιβεβαιωθεί τόσο από την τουρκική όσο και από την ελληνική πλευρά ότι τα σημερινά ελληνοτουρκικά προβλήματα μπορούν να επιλυθούν με ειρηνικά μέσα και σύμφωνα με τους κανόνες του διεθνούς δικαιου. Εάν αυτό πραγματοποιηθεί, θα ανοίξει ο δρόμος για τη συνεργασία μεταξύ των δύο χωρών. Κι όχι μόνο για τη συνεργασία, αλλά και για την ειρηνική τους συνύπαρξη».

Τον συντονισμό των εργασιών του Συνεδρίου είχε ο επιστημονικός σύμβουλος του Ιδρύματος του Αιγαίου, καθηγητής κ. Δεληκωστόπουλος που ήταν και ο ψυχή του Συνεδρίου. Όμως θα ήταν η μεγαλύτερη παράλειψη αν δεν αναφερόταν και η ψυχή του Ιδρύματος του Αιγαίου ο κ. Μ. Κυριακού.

Ο κ. Μίνως Κυριακού είναι ίσως η μοναδική περίπτωση σήμερα νεωτάτου ανθρώπου, πολύ επιτυχημένου επιχειρηματία με ευρεία οικονομική επιφάνεια, που υπηρετεί με σεμnότητα τους εθνικούς σκοπούς και θυμάται ότι είναι 'Έλληνας, θυμάται την Ελλάδα και όταν αυτή δεν βρίσκεται στο χείλος του κρημνού, θα ήταν ευτυχήμα να τον μιηθούν κι άλλοι, χωρίς να περιμένουν να μας αγκαλιάσει πρώτα ο κίνδυνος.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΡΙΕΖΗΣ

## ΠΡΙΝ 24 ΧΡΟΝΙΑ

Εν Αθηναῖς καὶ εἰς το επί της Λεωφόρου Ελευθ. Βενιζέλου 46 κατόπιν του κ. Γεωργίου Αλτούβα, συνήλθον κατόπιν προσκλήσεως του λαβόντος τας πλειόνας ψήφους, συμφώνον το δάρδο 20 του καταστατικού, κατά τας αρχαιρεσίας της 31ης Ιανουαρίου 1963 κ. Παναγιώτης Ρολέμην τις πρότη συνεδρίσεις (να προβάλλεται ανάδειξην Προέδρου, Αντιπροέδρου, Γενικού Γραμματέα, Εφόρου και Ταμίαν Παραστηθεντος κ.κ. Π. Γολέμης, Γ. Αλτούβας, Φιλ. Ιωαννίδης, Ι. Παλαιολόγος Ν. Σαρκαβάλης, και Γ. Πολυχρόνης).

Απουσίασεν ο κ. Κ. Ρετούνης ως ευρισκόμενος εκτός Αθηνών.

Ο Προέδρος, Π. Γολέμης επομένεται από τη μοναδικήν θέμα της παρούσας πρώτης συνεδρίσεως είναι η συμώνιμη το δάρδο 20 του καταστατικού εκλογή δια υποτικής φυφοροφοίας του προέδρου κλπ. Αξιωμάτων του Οικλίου εκ των επειταχόντων εκλεγέντων κατά τη 31/1/63 Γενομένης εν συνεχεία μοναδικής φυφοφορίας «Εελέτηνον πανησθείσεις» ο κ.κ. Γ. Πολυχρόνης ως Πρόεδρος, Π. Γολέμης ως Αντιπροέδρος, Ιωάννης Παλαιολόγος ως Γενικός Γραμματέας, Ν. Σαρκαβάλης ως Ταμίας, Φιλ. Ιωαννίδης ως Εφόρος, παραμεινώντων ως Ευμβούλων των κ.κ. Γ. Αλτούβα και Κ. Ρετούνη.

Μετά την εκλογήν αποφασίσταν όπως γίνεται το ταχύτερον η εκτύπωσης τίτλων του Οικλίου, η κατασκευή σφραγίδος, η αποστολή εν συνεχείᾳ των επιστολών συνδέσεως του Συμβουλίου εις τας αρχές και συναδέλφους Οικλίους και η γνωστοποίησης δια του Τύπου.

Αι μεν παραγγελίαι εντύπων και γραφικής όλης αναλαμβανούνται παρά του Ταμείου, αι δέλλαι δε ενέργειαν παρά του Γενικού Γραμματέως.

Η υπαρχόντως επέριν θέματος λύεται η συνεδρίσεις

Στα όπια σημειώθηκαν οι πρώτες σημαντικές προσεγγίσεις στην ιστορία της Αιγαίου, η οποία θα αποτελεί την πρώτη σημαντική προσεγγίση στην ιστορία της Αιγαίου.

# ΑΠΟΝΟΜΗ ΤΩΝ ΓΑΛΑΖΙΩΝ ΣΗΜΑΙΩΝ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΕΤΟΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Στις 24 Σεπτεμβρίου, Παγκόσμια Ημέρα Ναυτιλίας, ο Πρόεδρος της Βουλής και Επίτιμος Πρόεδρος της Ελληνικής Επιτροπής για το Ευρωπαϊκό Έτος Περιβάλλοντος, κ. Γιάννης Αλευράς, επέδωσε σε επίσημη τελετή τις Γαλάζιες Σημαίες της Ευρώπης στους πρώτους δικαιούχους γι' αυτή τη χρονιά. Η τελετή, που οργανώθηκε από την ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΝΩΣΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ - HELMEPA, έγινε πάνω στο αρματαγωγό του Π.Ν. «ΛΕΣΒΟΣ» στον Φαληρικό Όρμο, δίπλα στο Θ/Κ «ΑΒΕΡΩΦ».

Στο αρματαγωγό φιλοξενήθηκε Έκθεση της HELMEPA, που παρέμεινε ανοικτή για το κοινό μέχρι το βράδυ της Δευτέρας, 28 Σεπτεμβρίου. Στην Ελλάδα Εθνικός Συντονιστής της Εκπρατείας των Γαλάζιων Σημαών ήταν η HELMEPA που, σε συνεργασία με το ΥΠΕΧΩΔΕ, το YEN και τον EOT, υπέβαλε τις ελληνικές υποψηφιότητες στην τελική επιτροπή κρίσεως στη Χάγη. Το σύνολο των ελληνικών υποψηφιοτήτων ήταν 57 (9 μαρίνες και 48 ακτές) και εγκρίθηκαν 51 (7 μαρίνες και 44 ακτές).

Την τελετή τίμησαν με την παρουσία τους, εκτός του Πρόεδρου της Βουλής των Ελλήνων κ. Γιάννη Αλευρά, και ο Α' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. Μιχ. Στεφανίδης, ο Υπουργός ΠΕΧΩΔΕ κ. Ευάγ. Κουλουμπής, ο Καθηγητής Κ. Σκιαδαρέσης.

Τους παρισταμένους προσώπην του Προέδρου του ΔΣ της HELMEPA κ. Γ.Π. Λιβανός και στη συνέχεια πήρε τον λόγο ο κ. Γιάννης Αλευράς, ο οποίος εξέφρασε την ικανοποίησή του για την βράβευση των ελληνικών μαρινών και ακτών, και ακολούθησαν ο κ. ALESSANDRO BARISICH, ο Υπουργός ΠΕΧΩΔΕ κ. Ε. Κουλουμπής και ο καθηγητής κ. Γ. Σκιαδαρέσης.

Μετά την απονομή των Γαλάζιων Σημαών, ακολούθησε δεξιώση στο κατάστρωμα του αρματαγωγού με την οποία έληξε η ωραία αυτή εκδήλωση.

Π. ΚΡΙΕΖΗΣ

## ΟΜΙΛΟΣ ΕΡΑΣΙΤΕΧΝΩΝ ΑΛΙΕΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΘΛΗΜΑΤΩΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Ο ΟΜΙΛΟΣ ΕΡΑΣΙΤΕΧΝΩΝ ΑΛΙΕΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΘΛΗΜΑΤΩΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ, στα πλαίσια των γιορταστικών εκδηλώσεων για τα 50 χρόνια από την ίδρυσή του (1937), ανέλαβε από την ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΥΠΟΒΡΥΧΙΟΥ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΟΣ ΚΑΙ ΑΘΛΗΜΑΤΩΝ ΑΛΙΕΙΑΣ, την διοργάνωση και τέλεση των Πανελλήνιων Αγώνων Ερασιτεχνικής Αλιείας με καθετή, που έγιναν την Κυριακή 27-9-1987.

Ο Ομίλος από τους παλαιό-

τερους στον Πειραιά, ιδρύθηκε από Πειραιώτες λάτρεις της θάλασσας και ιδιαίτερα του ερασιτεχνικού ψαρέματος. Μέσα στα 50 χρόνια της δραστηριότητάς του, ο Όμιλος δημιουργήσε νέα τμήματα, όπως τη Τεχνική και Υποβρύχια κολύμβηση, το Υποβρύχιο Ψάρεμα και Φωτογραφία και άλλα.

Στον αγώνα της 27-9-87, που άρχισε στις 7 το πρωί και έληξε στις 12 το μεσημέρι, στο Σαρωνικό, σε μια έκταση 12

Περιοδικό  
Ιστιοπλοϊκός Κόσμος  
ΠΟΙΑΘ  
Ενταύθα

Κύριε Διευθυντά,

Στο τεύχος 2/Ιούνιος '87 του Περιοδικού «Ιστιοπλοϊκός Κόσμος» περιλαμβάνεται άρθρο με τίτλο «J24 Ευρωπαϊκό Πρωτάθλημα» που υπογράφει ο κ. Α. Γεωργόπουλος.

Παρακαλώ όπως πληροφορήσετε τον συντάκτη του άρθρου καή τους αναγνωστες του περιοδικού σας τα παρακάτω:

1. Η Επιτροπή Ενοτάσσων, η Διεθνής Ελλανοδίκος Επιτροπή (International Jury - IJ) στο υπ' όψη Πρωτάθλημα, δεν υφίσταται για να «καλύπτει» τις άστοχες ενέργειες της Επιτροπής Αγώνων, αλλά με βάση το άρθρο 1.5.(d) των Διεθνών Κανονισμών Ιστιοδρομιών (IYRR), ελέγχει και διευθύνει την Επιτροπή Αγώνων, δρώντας αυτεπάγγελτα προς την κατεύθυνση αυτή, όντας η ανώτερη αρχή του Πρωταθλήματος, και με σκοπό να προστατεύει τους αγωνιζόμενους από άδικες ενέργειες, που οδηγούν σε μη ισες ευκαιρίες για διάκριση.

2. Οι αποφάσεις του IJ, λόγω των αρχών βάσει των οποίων συγκροτείται, είναι τελεσίδικες, εξ ορισμού.

3. Οι αποφάσεις στις οποίες οδηγείται το IJ βασίζονται σε γραπτά κείμενα — κανονισμούς, οδηγίες — που ακολουθούνται κατά γράμμα και όχι σε αφορισμούς της μορφής «εγώ έχω τρέξι μιλιά ή έχω κερδίσει τόσα κύπελλα». Τα άρθρα των κανονισμών που εφαρμόζονται σε κάθε ένσταση αναφέρονται ρητά στην απόφαση και δεν αποτελούν «οκοτενά κουτιά». Το ίδιο και τα γεγονότα στα οποία στηρίζεται η απόφαση.

4. Τα μέλη του σώματος των Διεθνών Κριτών της IYRU, δύο από τα οποία συμμετείχαν στο IJ του υπ' όψη Πρωταθλήματος, ενημερώνονται συνέχεια και σε τακτά χρονικά διαστήματα από την IYRU σε θέματα κανονισμών, συμμετέχουν σε σχετικά συνέδρια, λαμβάνουν γνώση επί αποφάσεων ενστάσεων που εκδίκαζονται σε αγώνες ανά τον κόσμο, συμμετέχουν στην διαμόρφωση νέων άρθρων των κανονισμών ή στην τροποποίηση υπαρχόντων, και ως εκ τούτου είναι εκ των πραγμάτων «διαβασμένα».

5. Για την ένσταση που αναφέρει ο αρθρογράφος υπάρχει απόφαση της Νορβηγικής Ιστιοπλοϊκής Ομοσπονδίας, που περιλαμβάνεται στο βιβλίο "Interpretations of the IYRR - 1985" της IYRU, Case 110, και έχει ισχύ «προδεδικασμένου».

6. Παρατηρείται διεθνώς το πρόβλημα να έχουν οι περισσότεροι Ιστιοπλόδοι άγνοια ή εσφαλμένη γνώση των κανονισμών Ιστιοδρομιών. Ειδικώτερα, οι Έλληνες Ιστιοπλόδοι δεν έχουν ιδιαίτερη έφεση επί του θέματος, είναι δε χαρακτηριστικό το γεγονός ότι παρ' όλο που οι εν ισχύ Ιειθνείς κανονισμοί εφαρμόζονται από 1/1/85 δεν υπάρχει ακόμα Ελληνικό κείμενο.

7. Τέλος, σε ό,τι αφορά το σχόλιο ότι «γέλασε το παρδαλό κατοίκι» (με την απόφαση του IJ), τα τελευταία έχουν την διακριτική ευχέρεια να γελούν για οιδήποτε και με οιδήποτε, χωρίς κανένα κόστος.

Με εκτίμηση  
Γ.Ν. Παναγιώτου Αντιπρόεδρος ΙJ

τετρ. ναυτικών μιλίων, έλαβαν μέρος 48 αθλητές ψαράδες, από 24 Ομίλους.

Το αλιευμα χωρίστηκε σε δύο κατηγορίες. Η Α' κατηγορία περιλαμβάνει λιθρίνια, μπαρμπούνια, ταπούρες, φαγκριά, συναγρίδες, μουρμουρες, σαργούς, μελανούρια, λαυράκια και η Β' κατηγορία υπόλοιπα ψάρια. Υπολογίστηκε ένας βαθμός κατά γραμμάριο για τα ψάρια Α' κατηγορίας και μισός βαθμός κατά γραμμάριο για τα ψάρια της β' κατηγορίας.

Νικητές του αγώνα ανακηρύχτηκαν οι κύριοι N. Γκουμας, Δ. Δαβαρίας, και Γ. Χατζηντωνάκης στους οποίους απονεμήθηκαν κύπελα, μετάλλια και διπλώματα. Η απονομή των επάθλων στους νικητές έγινε στην αίθουσα Τροπαιών του ΟΛΥΜΠΙΑΚΟΥ Σ.Φ.Π. στο λιμάνι της Ζέας, σε μεγάλη γιορτή. Στους φίλους του Ομίλου που διοργάνωσε τον αγώνα αυτόν ευχόμαστε κάθε επιτυχία στις δραστηριότητές του και στους σκοπούς του και να τα εκατοστήσει.



# «PIRAEUS ELECTRONICS»

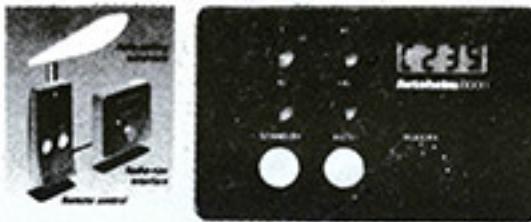
## ΒΕΟΔΩΡΟΣ ΣΚΟΡΔΙΔΗΣ

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

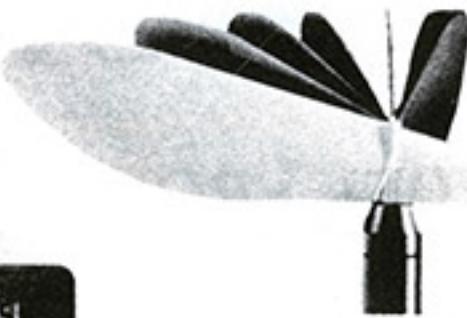
## Autohelm

**...ΤΕΛΙΚΑ ΑΥΤΟΜΑΤΟΣ  
ΠΙΛΟΤΟΣ ΣΗΜΑΙΝΕΙ  
Autohelm**

**ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΤΥΠΟ  
ΤΙΜΟΝΙΟΥ:**  
ΜΕ ΑΛΥΣΙΔΑ  
ΣΥΡΜΑΤΟΣΧΟΙΝΟ  
ΝΤΙΖΑ  
ΥΔΡΑΥΛΙΚΟ  
ΗΛΕΚΤΡΟ-  
ΥΔΡΑΥΛΙΚΟ



**ΠΑΝΕΥΚΟΛΗ ΧΡΗΣΗ - SUPER ΕΓΓΥΗΣΗ  
ΚΑΙ ΒΕΒΑΙΑ ΑΤΕΛΕΙΩΤΟ STOCK ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ**



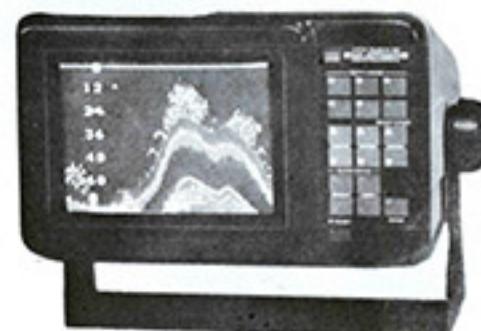
**RAY JEFFERSON®**  
THE QUALITY DOESN'T COST MORE... IT'S INCLUDED.

- **ΕΓΧΡΩΜΟ!!!** Ανιχνευτής φαριών με πόρο πολύ καθαρή εκόνα.
- 6" CRT ΟΘΟΝΗ SPECIAL 7 ΧΡΩΜΑΤΩΝ
- 5 κλίμακες δάδους 0-30°, 0-60°, 0-120°, 0-240°, 0-480°
- **ZOOM:** Μεγενθύνει τον δυπό για καλλιτερη ανίχνευση
- Αυτόματη αλογή κλίμακος
- 4 Ταχύτητες εικόνας
- "ΠΑΓΩΜΑ", εικόνας όποτε χρειασθεί
- Τελείως στεγανό πληκτρολόγιο
- Ανίχνευση δάδους κατευθύνσεων στην Οθόνη
- **ΔΙΠΛΟ!!!! ALARM**
- ANCHOR WATCH (ALARM ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΑΣ)
- ΕΙΣΔΟΣ 1000 WATT
- ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ 200 KHZ
- ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ 1.1A/12 VOLT.



**VHF/FM**

MODEL 7878 M



### SUPER ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΟ

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

## VIDEO SONAR

TELESCAN 880

## ΕΛΛΑΣ ΡΑΔΙΟ

### ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΣΤΑΘΜΩΝ V.H.F.



### ΕΛΛΑΣ ΡΑΔΙΟ - Τρόπος Λειτουργίας

Το ΕΛΛΑΣ Ράδιο είναι Υπηρεσία του ΟΤΕ και λειτουργεί όλο το 24ωρο από το κέντρο χειρισμού στην Αθήνα, κεντρικά ΟΤΕ, 3<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου. Σε ειδικά επιλεγμένα πανοραμικά σημεία στον Ελλαδικό χώρο, έχουν τοποθετηθεί ισχυροί τηλεχειριζόμενοι σταθμοί οι οποίοι σε συνδυασμό με το μεγάλο υφόμετρο εξασφαλίζουν μεγάλη εμβέλεια και καλύπτουν όλη την περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου.

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

Επί πλέον ο κάθε σταθμός διαθέτει ακόμα 2-3 κανάλια

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

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

### Κατανομή και Χρήση Καναλιών στο Ναυτικό Ραδιοτηλέφωνο VHF.

- 06: Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας - Κίνηση σε Διαύλους και Λιμάνια.
- 07: (χρήση DUPLEX): Λιμενική Αστυνομία.
- 08: Λάτζες Λιμανιών - Παράκτια Αλιευτικά.
- 09: Παράκτια Αλιευτικά και ακτοπλοϊκά Δωδεκανήσου.
- 09-10-13: Βοηθητικά Ναυσιπλοΐας.
- 10: Μηχανότρατες Αιγαίου (Οκτώβρ.-Μάιο)
- 11: Διώρυγα Κορίνθου.

### 12: ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΑ

- 14: Σηματοφορικός Πειραιώς, Φέρρυ Ευβοϊκού, Γρε-Γρι.
- 15: Χρήση από Παράκτιους σταθμούς μόνο, για εκπομπές Ασφαλείας.
- 16: ΔΙΕΘΝΕΣ, Κλήση-Κινδυνος-Επειγον-Ανάγκη-Ασφάλεια.
- 18: (χρήση DUPLEX): YEN, θάλαμος Επιχειρήσεων.
- 17-19-20-21-22 (χρήση DUPLEX): Υπηρεσιακά YEN.

01-03-23 (χρήση DUPLEX) | **ΕΛΛΑΣ ΡΑΔΙΟ - Ραδιοσυνδιαλέξεις**

24-25-26-27-28 (DUPLEX) | Μελλοντική χρήση  
02-04-05-63-65-66 (χρήση DUPLEX) | ΕΛΛΑΣ ΡΑΔΙΟ.

60-61-62-64 (DUPLEX) | 75-76: Δεν χρησιμοποιούνται.

66-67-68-69-70 | Ιδιωτική Επικοινωνία μεταξύ Πλοίων.  
71-72-73-74-77  
78-79-81-82-83-88

74: Γρι-γρι Σαρωνικού- Κορινθιακού.

80: Ιπτάμενα Δελφίνια.

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

Αποκλ. Αντιπρόσωποι και Service

### ΑΕΓΑΙΑΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΕΠΕ

ΑΙΓΑΙΟ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΕΠΕ

Κονδύλη 2 Αλιμος - Αθήνα: 174 55

Τηλ. 9824490 - 9833742/3 Telex: 210978

*Και καλές επικοινωνίες με Ραδιοτηλέφωνα VHF*

**Raytheon - Apelco**



# η διεθνής ελληνική τράπεζα

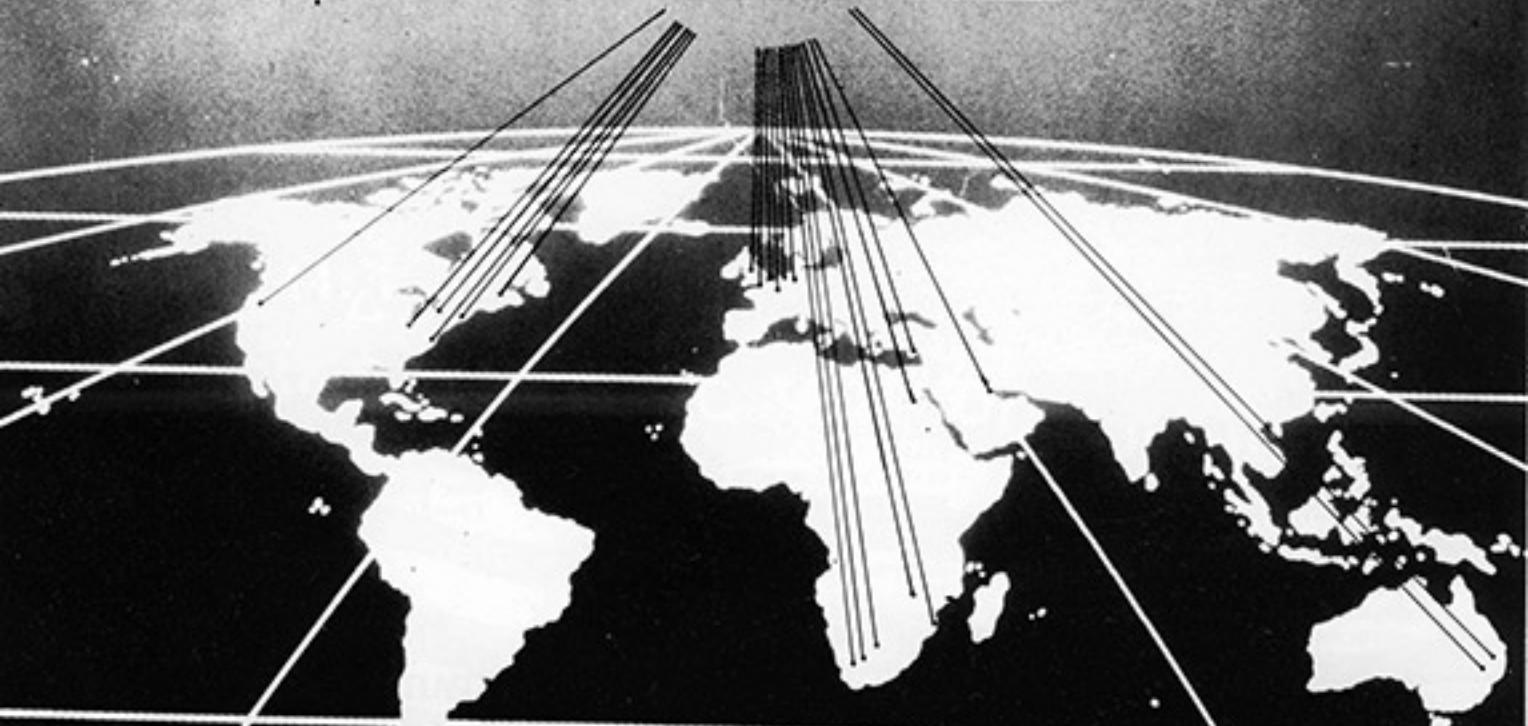
Η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος είναι η διεθνής ελληνική τράπεζα.

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

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

Εμπιστευθείτε το πρόβλημά σας ή την επιχειρηματική σας έμπνευση στην

**Εθνική των 5 ηπείρων!**



**ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ  
ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ**

από το 1841 μέχρι το μέλλον

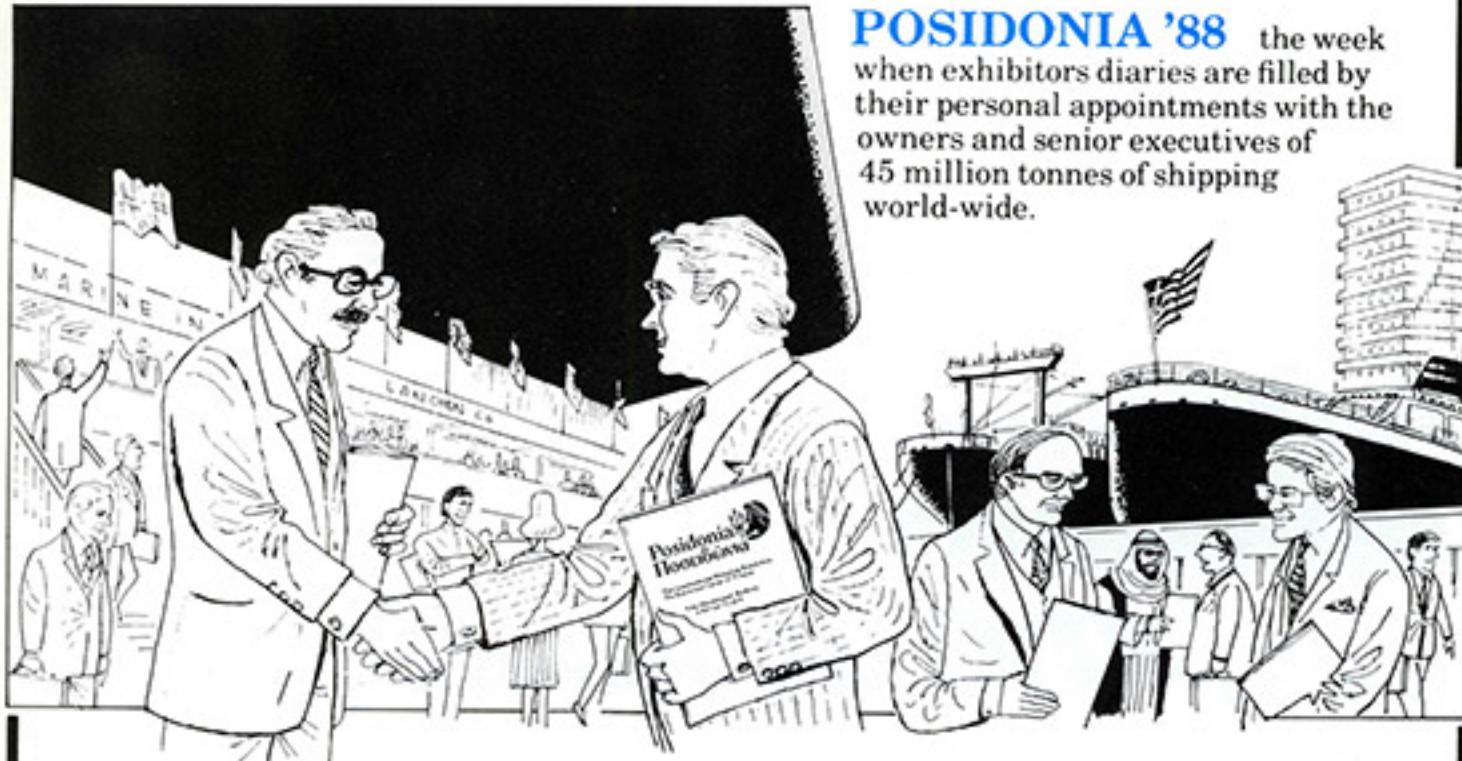
# Posidonia



## Ποσειδώνια

The International Shipping Exhibition  
Piraeus Exhibition Centre, Greece  
6th-11th June, 1988

**POSIDONIA '88** the week  
when exhibitors diaries are filled by  
their personal appointments with the  
owners and senior executives of  
45 million tonnes of shipping  
world-wide.



**FACE TO FACE:** the purchasing power of the Greek  
ship operators internationally with the exhibiting companies from shipbuilding,  
shiprepair, ship supply and equipment, ports and harbours, and shipping  
office technology.

To reserve your exhibition space contact the organisers:

Posidonia Exhibitions Ltd  
4-6 Efplias Street, 185 37 Piraeus  
Tels: (01) 4517859-4517868, Telex: 241937 EXPO GR

UK Representative Office: Seatrade, Fairfax House, Colchester CO1 1RJ  
Tel: (0206) 45121, Telex: 98517 DISOP G

OFFICIAL CARRIERS  
**OLYMPIC AIRWAYS**

INTER-CONTINENTAL HOTEL  
**ATHENAEUM**  
INTER-CONTINENTAL



AGRARBANK  
VON GRIECHENLAND  
**AGRICULTURAL  
BANK OF GREECE**  
**BANQUE AGRICOLE  
DE GRÈCE**  
**ΑΓΡΟΤΙΚΗ  
ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ**

**Σήμερα σ' όλο τον κόσμο υπάρχουν 70.000 τράπεζες**

# **η Αγροτική Τράπεζα βρίσκεται μέσα στις 400 μεγαλύτερες!**

## **Kai να γιατί:**

### **Έχει 684 δισ. δρχ. Ενεργητικό!**

Ενεργητικό που χαρακτηρίζει την έκδοση της πολύπλευρης δραστηριότητας και αποφασιστικής συμμετοχής της στα οικονομικά πράγματα της χώρας και δηλώνει τη σημαντική ενίσχυση της και δυναμική συμβολή της στην προώθηση της Εθνικής Οικονομίας.

Ενεργητικό που αποδεικνύει το κύρος, την ευρωπαϊκή και τη δυναμική της και την κατατάξει στις 400 πρώτες Τράπεζες στον κόσμο!

### **Έχει 53 δισ. δρχ. Κεφάλαια και Αποθεματικά!**

Γερό υπόβαθρο, με τεράστια αποθέματα σιγουρίας για νέα άλματα στην παραπέρα πολύπλευρη δραστηριότητά της, για χρηματοδοτήσεις και επενδυτικά δάνεια για την ανάπτυξη της γεωργίας, κτηνοτροφίας, αλιείας, δασοκομίας, βιοτεχνίας, γεωργικής διοικησης.

### **Έχει 482 δισ. δρχ. συνολικές Καταθέσεις!**

Που κάθε μέρα συνεχίζουν να αυξάνονται με ρυθμό χαρακτηριστικά υψηλότερο από το μέσο φόρο αύξησης καταθέσεων των άλλων Τραπεζών.

### **Έχει 1.5 εκατομμύριο Έλληνες καταθέτες στις πόλεις και τα χωριά!**

Δείγμα εμπιστοσύνης για την ΑΓΡΟΤΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ, του επιχειρηματία και του αγρότη, του επιστήμονα και του διοικητικού εργατή, του υπαλλήλου και του εργάτη της βαθασσούς, δείγμα της σιγουρίας τους ότι καταθέτοντας στην ΑΓΡΟΤΙΚΗ βοηθούν και τη δική τους ανάπτυξη.

### **Έχει 420 καταστήματα σε όλη την Ελλάδα!**

Από την Κρήτη μέχρι τον Έβρο. Σε όλη την Ελλάδα. Σε κάθε πόλη, σε κάθε γειτονιά, σε κάθε χωριό, σε κάθε νησί υπάρχει ένα κατάστημα της ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ, έτοιμο να προσφέρει πρόθυμα τις υπηρεσίες του σ' όποιον τις ζητάει. Κοντά σε όλους τους Έλληνες αγρότες, είναι το δεύτερο σπίτι τους.

### **Έχει 7.500 ανθρώπους!**

Ένα τεράστιο ανθρώπινο δυναμικό από ειδικευμένα στελέχη, εμπειρους υπαλλήλους και ειδικούς επιστήμονες, έτοιμο να προσφέρει τη γνωστή, μενοδική, φλική και αποτελεσματική εξιπνοποίηση που ξέρει καλά και τόσο ανθρώπινη να προσφέρει η ΑΓΡΟΤΙΚΗ.

### **Έχει δυναμική επέκταση στη Διεθνή Αγορά!**

Η ΑΓΡΟΤΙΚΗ τώρα μπαίνει δυναμικά στη διεθνή αγορά. Πηγαίνει κοντά στον κάθε Έλληνα ξενιτεύοντα, να νοιώσει τα προβλήματά του, να επομένει την εύκολη επιστροφή του. Γιατί είναι - ίως - η μόνη που έχει μελετήσει και εκπονήσει πλήρη προγράμματα για την επιστροφή των ξενιτεμένων και για μια ορθολογική εγκατάστασή τους και παραγωγική αξιοποίηση τους στην Πατρίδα. Οι νέες δραστηριότητες της ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ στη Δ. Γερμανία, Αμερική και Καναδά ανοίγουν νέες δυνατότητες για τους Έλληνες του εξωτερικού και για την Εθνική Οικονομία.

**ΑΓΡΟΤΙΚΗ  
ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΣΟΣ**  
**Mία και  
μοναδική!**